

## شبكة الاقتصاديين العراقيين

Iraqi Economists Network

نحو تحقيق الاصلاح الاقتصادي والتنمية المستدامة  
تأسست في عام 2009 ، رئيس التحرير : دكتور بارق شبر

الرئيسية | حول الشبكة | قوانين اقتصادية | طلبات اقتصادية | جدول اقتصادي | مؤتمرات | أبحاث و تقارير اقتصادية | لجانها | اللجنة | منتدى الشبكة الاقتصادية | الاتحاد بنا

&lt; &gt;

10/03/2021

د. مظهر محمد صالح : ملامح الانقلاب في دالة الطلب النقدي في العراق

الرئيسية | حول الشبكة | قوانين اقتصادية | طلبات اقتصادية | جدول اقتصادي | مؤتمرات | أبحاث و تقارير اقتصادية | لجانها | اللجنة | منتدى الشبكة الاقتصادية | الاتحاد بنا

المزيد من رسالة الموقع

ادخل عنوان بريدك الالكتروني

Subscribe

الخدمة وخدمات اقتصادية

The Iraqi Economists Network's leaders join the 7th webinar about Women of Iraq: celebrating the achievements and addressing the growing challenges

Speakers:

- Ms. Layla Al-Hassan  
Co-Chief of the IEN
- Ms. Samar Alwan  
CEO of EP
- Ms. Amr Gadir Alwan  
General Manager of IEN
- Dr. Amer K. Hussain  
President of Capital Business Strategist Ltd.

Hosts: Abdul Jabbar Alwan, Iraqi Economists Network  
Office Building, 12th of March  
Times Square, Baghdad, Iraq  
Phone: (964) 783 884 3881  
Email: info@ien.net.iq  
Website: www.ien.net.iq

IEN 7th Webinar on Economic Empowerment of Iraqi Women

أخبار وخدمات الشبكة



تحت الإنشاء

مؤشرات اقتصادية واجتماعية عراقية



مؤشرات اقتصادية دولية

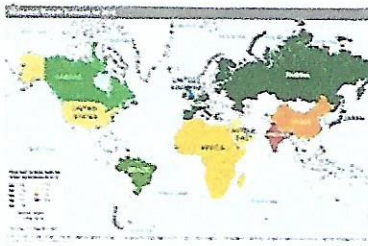
## تقديم

نشرت هذه الدراسات المضمومة بين دفتي هذا الكتاب في صحف ومجلات عربية متخصصة في فترات متباعدة داخل العراق وخارجه. وبتشجيع من اصدقاء وزملاء ائزاء آتربنا نشرها الآن للفائدة العلمية والعملية المرجوة منها، ولإثراء الدراسات القانونية المقارنة في حقل النقل والتأمين البحري.

لا يخفى على الأطراف المشاركة في النقل البحري، بضمنها مؤسسات الدولة، الأهمية الاقتصادية لهذا النشاط الذي يربط الدول بعضها ببعض ويضمن استمرار التجارة الدولية، ويساهم في التنمية الاقتصادية من خلال أعمال التصدير والاستيراد. إن موضوع النقل البحري والتجارة الخارجية، وما يرتبط به من نشاطات أساسية وثانوية، ليس أقلها التأمين البحري الذي يتحمل عبء تمويل الخسائر البحرية، من السعة بحيث لا يمكن الإلمام به في مؤلف واحد. ولذلك فقد اقتصرنا على جوانب معينة من الموضوع. وكيفيتنا هنا أن نشير إلى أن النقل البحري، كنشاط اقتصادي، لا يزال الأفضل في خدمة التجارة الدولية مقارنة بوسائل النقل الأخرى: النهريّة والبرية والجوية وبالسكة الحديدية وبالأنابيب. والأفضلية تقوم على رخص تكاليف تشغيل السفن بين موانئ العالم، وكذلك عدم الحاجة إلى رؤوس أموال لتعبيد الطرق وتكاليف الصيانة كما هو الحال في النقل البري.

مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المهمة التي تحتاج إلى تسليط الأضواء عليها وقد رعيتها مؤتمرات ومعاهدات دولية لكونها تمس مصالح دول متعددة. ورغم محاولات توحيد الإجراءات أو الأحكام ذات العلاقة على المستوى الدولي، عن طريق المعاهدات الدولية أو الثنائية بين الدول، إلا أن أحكام قوانين النقل في مختلف الدول لا زالت تتباين بشكل أو بآخر. ونحاول إبراز جوانب من هذا التباين في هذا الكتاب.

هناك خيط أساسي يربط بين معظم فصول الكتاب يتمثل بالجانب القانوني لأعمال النقل البحري [1] وبعض الممارسات المرتبطة به عرضناها في عدد من المقارنات بين القوانين العراقية وما يقابلها في مصر واليمن والكويت وكذلك المعاهدات الدولية المتخصصة. وحيث أن العراق له مصالح مشتركة مع العديد من الدول ويتمتع بموقع جغرافي متميز يجعله حلقة وصل ينتقل الأشخاص والأشياء عبرها وجدنا لذلك أن نقدم دراسة مقارنة عن مسؤولية الناقل البحري بين أحكام قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983 وقانون التجارة



البحرية الأردني المرقم 12 لسنة 1972 مع تعديلاته بالقانونين (قانون مؤقت رقم 4 لسنة 1978 وقانون رقم 35 لسنة 1983) وأحكام القانون 5 لسنة 1994 والقانون الكويتي واليميني ومعاهدة بروكسل. وتوسعنا البحث في فصول أخرى لدراسة التقادم المانع من سماع الدعوى في ظل الأحكام النافذة المفعول في هذه القوانين، إضافة إلى ما جاء باتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 وما يتعلق بشرط تحديد المسؤولية. وقد اعتمدنا في دراستنا أيضاً على التطبيقات العملية والقضائية من خلال ممارستنا للعمل القانوني أمام المحاكم الأردنية واليمينية والكويتية وعملنا لعدة سنوات في الشركات الأردنية والكويتية وأخيراً في اليمن وبالطبع خدمتنا الطويلة في شركة التأمين الوطنية.

إضافة إلى هذه المواضيع خصصنا قسماً من الكتاب لدراسة الخطر في التأمين البحري - بضائع، مخاطر البحر: متى تصلح سبباً لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟، الخسارة العامة في التأمين البحري - بضائع والمشاركة فيها، ومبدأ التعويض ومبدأ الحلول في التأمين البحري - بضائع.

أمل أن يساهم نشر هذا الكتاب في الجهد الذي قام به زملاء آخرون في العراق في حقل البحث والكتابة عن التأمين البحري. ومن المفيد أن نذكر هنا أن البحث الأكاديمي العراقي لنيل شهادة الدكتوراه العالي أو الماجستير في حقل التأمين، ومنه النقل البحري والتأمين عليه، بدأ في أواسط 1975، إلا أن أيّاً من هذه البحوث لم يكرس لدراسات قانونية مقارنة كالتي ننشرها في هذا الكتاب، ولم تجد هذه البحوث طريقها للنشر لكن نسجاً منها محفوظة في مكتبة شركة التأمين الوطنية لمن يرغب بالرجوع إليها. وتتمنى أن تستمر هذه الجهود الأكاديمية مقرونة بدراسات تطبيقية من قبل الحقوقيين وخاصة من قبل زملائنا العاملين في شركات التأمين العراقية.

قد يلاحظ القارئ تكرار بعض الشروح في فصول الكتاب ولم يكن من المناسب حذف مثل هذا التكرار بإحالة القارئ إلى الصفحات التي وردت فيها الشروح أولاً، إضافة إلى أن الحذف كان سيؤثر على تتابع العرض وتسلسله في سياقه، وأردنا أن تكون كل دراسة قائمة بذاتها.

وكان بودنا تعزيز مادة الكتاب بمرفقات من الكتب والشهادات الرسمية والتجارية ذات العلاقة بالنقل والتأمين البحري ومنها: بيان الوضع في الاستهلاك الصادرة من دائرة الجمارك، وملاحق المحضر، وكتب الموائى، وشهادات النقص وغيرها، وهي متوفرة لدينا، لكنه لم يتسن لنا وقت إعداد مسودة الكتاب، ولأسباب عملية، الحصول على إذن من أصحابها للموافقة على نشرها. وعلى أي حال فإن الإشارة إلى مثل هذه المستندات في متن الكتاب جاءت مقرونة بشرح كافٍ لها.

لقد أبقينا على صيغة هذه الدراسات كما نشرت أصلاً واكتفينا بإدخال تصحيحات طباعية وبعض العبارات والهوامش التوضيحية.

أتمنى أن ينال كتابي هذا رضا المعنيين بموضوعه وخاصة العاملين والعاملات في حقل التأمين، وأن أكون قد وفقت وحققته بعض ما يصبوا إليه كوادرات التأمين في شركات التأمين في العراق وخارجه. والله ولي التوفيق.

[1] لا يبحث هذا الكتاب في كل جوانب النقل البحري واقتصادياته ودوره في التجارة الدولية فهو موضوع واسع. لذلك لا نتعرض لدراسة مصطلحات التجارة الدولية المرتبطة بعقود البيع البحري، وتشغيل الموائى وعمليات الشحن والتفريغ، ونقل البضائع على السفن المستأجرة، وعقد التأمين البحري ... الخ.

لتحميل الكتاب كملف بي دي أف انقر على الرابط التالي

[Munther Alaswad - Studies in Marine Insurance - 3rd draft](#)

هيئة التحرير



شارك هذا الموضوع: معجب بهذه:

Like

.Be the first to like this

الراء المطروحة في جميع الدراسات والبحوث والمقالات المنشورة على موقع الشبكة لاتعكس بالضرورة وجهة نظر هيئة تحرير الموقع ولا تتحمل شبكة الاقتصاديين العراقيين المسؤولية العلمية والقانونية عن محتواها وإنما المؤلف حصراً. لا ينشر أي تعليق يتضمن إساءة شخصية إلى المؤلف أو عبارات الكراهية إلى مكون اجتماعي وطائفة دينية أو إلى أي شخصية أو مؤسسة رسمية أو دينية

اشترك البحث

**التأمين للعرب**

مؤلف: منذر عباس الأسود  
إدارة الاحتمال

**كتاب جديد في مكتبة  
التأمين العربية -  
دراسات في التأمين  
البحري - منذر  
عباس الأسود**

مارس 10, 2021

مكتبة التأمين العراقي

للحامي  
منذر عباس الأسود

**دراسات في التأمين البحري**

2021

كتاب جديد في مكتبة التأمين  
العربية بعنوان "دراسات في  
التأمين البحري" من تأليف  
الأستاذ منذر عباس الأسود,  
الاستاذ منذر خبير في التأمين  
البحري و له مقالات و  
دراسات سابقة في هذا المجال  
والكتاب بلا شك سيكون فيه  
نفع كبير للمهتمين في هذا  
النوع من التأمينات خاصة.

للإطلاع على الكتاب الذي يقع  
في 199 صفحة, يرجى  
زيارة الرابط ( اضغط هنا )

الناشر : مكتبة التأمين

العراقي

**المحامي  
منذر عباس الأسود**

**دراسات في التأمين البحري**

2021

عنوان الكتاب  
دراسات في التأمين البحري

المؤلف  
المحامي منذر عباس الأسود

طبعة إلكترونية: 2021

الناشر:  
مكتبة التأمين العراقي  
منشورات مصباح كمال

(c) حقوق النشر

بمقتضى قوانين حقوق النشر لا يحق لأي شخص أو جهة استتساخ أو تصوير أو إعادة طبع أو حفظ هذا الكتاب في كومبيوتر أو جهاز إلكتروني لحفظ واسترجاع المعلومات دون الموافقة الخطية للكاتب.

يمكن الاقتباس من الكتاب لأغراض الدراسة والبحث مع الإشارة إليه.

التأليف

يعلن ويؤكد المحامي منذر عباس الأسود بأنه مؤلف هذا الكتاب.

رغم الجهد والعناية التي بذلها المؤلف في البحث والكتابة فإن المؤلف والناشر لا يتحملان أية مسؤولية تجاه مستعملي هذا الكتاب فيما يتعلق بأي خطأ أو نقص أو عيب في شكل الكتاب ومضمونه.

## الحامي منذر عباس الأسود

---

يحمل شهادة بكالوريوس في القانون من الجامعة المستنصرية، بغداد، 1970-1971.

بدأ حياته المهنية في شركة التأمين الوطنية - فرع بغداد (1968) حيث عمل في قسم التأمين البحري، وفيما بعد في قسمي الاسترداد والدعاوى، فرع التأمين البحري.

مارس المحاماة والترافع في المحاكم العراقية خلال أداء مهام وظيفته.

عمل في عدد من شركات التأمين في الكويت (1981-1984) والأردن (1993-2001) واليمن (2002-2004) في مجال التأمين البحري. كما مارس أعمال التأمين غير البحري أثناء عمله في هذه الدول.

عمل خبيراً في مؤسسات عديدة داخل وخارج العراق لمراقبة وكشف البضائع والتأمين البحري ومنها خبير كشف وتسوية محلف لدى المحاكم وشركات التأمين العراقية.

نشر العديد من الدراسات والمقالات الصحفية في موضوعات النقل والتأمين البحري وفروع تأمينية أخرى.

ساهم في مؤتمرات دولية داخل وخارج العراق في التأمين والاحتيايل البحري، وفي ندوات الأيزو 9000 في الأردن والأيزو 9001 في اليمن والإدارة الحديثة في الأردن.

شارك في ندوات تأمينية مختلفة داخل وخارج العراق، وألقى محاضرات في التأمين البحري والنقل في عدة دورات تدريبية في العراق والأردن واليمن. وساهم في ورشة عمل لدراسات الجدوى الاقتصادية والفنية للمشروع وكيفية الاستفادة منها في الأردن.

عضو مجلس إدارة جمعية التأمين العراقية من 1-1-2018 لغاية 31-12-2020

عضو نقابة المحامين العراقيين.

يعمل الآن مديراً مفوضاً لشركة الحمراء للتأمين، بغداد.

متزوج وله ولد واحد وبنتان.

يقيم في بغداد ويمكن الاتصال به على العنوان الإلكتروني التالي:

[munther.alaswad@alhamraains.com](mailto:munther.alaswad@alhamraains.com)



## المحتويات

8	الإهداء
9	امتنان وتثمين
10	تقديم
13	الخطر في التأمين البحري بضائع
13	تعريف الخطر
13	خصائص الخطر في التأمين البحري
15	صفة الخطر البحري
16	العوامل المؤثرة في حدة الخطر البحري
18	مخاطر البحر: متى تصلح سبباً لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟
23	الخسارة العامة في التأمين البحري (بضائع)
23	[1] نشوء فكرة الخسارة العامة
24	تعريف الخسارة العامة
27	أنواع وصور الخسارة العامة
28	[2] المشاركة في الخسارة العامة مبدأ فرضته القوانين البحرية
28	مصاريق الإنقاذ وعلاقتها بالخسارة العامة
29	كيفية تسديد أطراف الرحلة حصصهم بالمشاركة
29	مشاركة أطراف الرحلة في الخسارة العامة
29	كيفية إعلان الخسارة العامة وإجراءاتها
31	أنواع الضمانات المطلوبة
32	البيت في طلبات التعويض للخسارة العامة: النقاط الواجب مراعاتها من قبل شركة التأمين
36	أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 الخاصة بنقل البضائع بحراً
36	اتفاقية هامبورغ
37	سريان الاتفاقية
38	التزامات الناقل طبقاً للاتفاقية
39	بيانات سند الشحن
40	تحفظ المرسل إليه طبقاً للاتفاقية
41	مسؤولية الناقل
44	شروط تحديد المسؤولية
46	التقادم المانع من سماع الدعوى وفق أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978
48	مبدأ التعويض ومبدأ الحلول في التأمين البحري (بضائع)
48	النتائج المترتبة على مبدأ التعويض
52	أنواع الحلول
52	الحلول القانوني
56	الحلول الاتفاقي
58	في التأمين البحري ومسؤولية الناقل: دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الأردني ومعاهدة بروكسل

58	.....	مقدمة
60	.....	الفصل الأول
60	.....	المبحث الأول: التفريغ – التسليم
60	.....	1- التفريغ
62	.....	2- التسليم
67	.....	المبحث الثاني - تحفظ المرسل إليه
73	.....	الفصل الثاني
73	.....	المبحث الأول - مسؤولية الناقل البحري
85	.....	المبحث الثاني - معاهدة بروكسل
85	.....	أ- معاهدة بروكسل
85	.....	ب- سريان المعاهدة
86	.....	ت- التزامات الناقل طبقاً للمعاهدة
89	.....	المبحث الثالث - شروط تحديد المسؤولية
89	.....	تحديد المسؤولية وفق أحكام معاهدة بروكسل
89	.....	تحديد المسؤولية وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972
92	.....	تحديد المسؤولية وفق أحكام النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983
93	.....	الفصل الثالث - التقادم المانع من سماع الدعوى
93	.....	المبحث الأول - التقادم وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972
95	.....	المبحث الثاني – التقادم وفق أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983
98	.....	ملحق: .....
98	.....	فهرس المواد القانونية الأردنية والعراقية ومعاهدة بروكسل
107	.....	في التأمين البحري ومسؤولية الناقل: دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الكويتي ومعاهدة بروكسل
107	.....	المقدمة
108	.....	الفصل الأول
108	.....	المبحث الأول: التفريغ والتسليم
108	.....	التفريغ
110	.....	التسليم
116	.....	المبحث الثاني - تحفظ المرسل إليه
119	.....	الفصل الثاني
119	.....	المبحث الأول – مسؤولية الناقل البحري
128	.....	المبحث الثاني – معاهدة بروكسل
131	.....	المبحث الثالث - شروط تحديد المسؤولية
135	.....	الفصل الثالث - التقادم المانع من سماع الدعوى
135	.....	المبحث الأول – التقادم المانع من سماع الدعوى وفق القانون الكويتي
138	.....	المبحث الثاني – التقادم المانع من سماع الدعوى وفق القانون العراقي
140	.....	في التأمين البحري ومسؤولية الناقل:
140	.....	دراسة مقارنة مبسطة بين القانون العراقي والأردني واليمني وقواعد هامبورغ 1978
140	.....	مقدمة

142	الفصل الأول
142	المبحث الأول – التفريغ والتسليم
142	أولاً: التفريغ
145	ثانياً: التسليم
158	الفصل الثاني
189	الفصل الثالث
189	التقادم المانع من سماع الدعوى

**الإهداء**

---

إلى

شريكة حياتي زوجتي  
ولدي وبناتي وأحفادي  
جميع زملائي العاملين في شركات التأمين  
في العراق والأردن واليمن والكويت

المحامي  
منذر عباس الأسود  
بغداد

## امتنان وثمانين

لا يسعني وأنا انتهي من انجاز هذا الكتاب إلا أن أتقدم بجزيل شكري وعرفاني لمن اعتبرهم أساتذتي الذين استفدت من علمهم وتوجيهاتهم وإرشاداتهم القيمة خلال حياتي العملية حيث سرت على نهجهم في قضايا التأمين. وخص بالذكر المرحوم خضر الياس البنا والمرحوم حسين النبهاني فقد بدأت حياتي العملية معهما في فرع بغداد لشركة التأمين الوطنية حيث كان البنا مديراً للفرع والنبهاني معاوناً له.

قد يطول ذكر كل من ساهم في تكويني الفكري والقانوني أو أعانني في العمل وأضاف إلى معارفي وأنا اعتذر لكل من لم أذكره هنا. لقد لعب البعض دوراً مهماً، ربما دون علمٍ منهم، في التأثير على نهج تفكيري الحقوقي وعملي المهني وأذكر منهم الأساتذة عبد الباقي رضا ورفعت الفارسي وبديع السيفي وموفق حسن رضا.

وكذلك اعتذر لزملائي في مجال التأمين البحري، وهم أكثر، الذين عملت معهم في العراق والكويت والأردن واليمن واستميتهم لخص بالذكر شهاب العنكي صديق العمر والعمل.

ويسرني أن أفرد شكراً خاصاً لزميل وفيّ، مصباح كمال، الذي بدأ حياته العملية كما بدأتها في شركة التأمين الوطنية - فرع بغداد. لقد مد يده متعاوناً معي في إعداد هذا الكتاب. أثنى إرشاداته وتعليقاته القيمة التي كان لها الأثر الكبير في انجازي لهذا الكتاب ولولاه لم ير النور.

المحامي منذر عباس الأسود

## تقديم

نشرت هذه الدراسات المضمومة بين دفتي هذا الكتاب في صحف ومجلات عربية متخصصة في فترات متباعدة داخل العراق وخارجه. وبتشجيع من أصدقاء وزملاء أعزاء آثرنا نشرها الآن للفائدة العلمية والعملية المرجوة منها، ولإثراء الدراسات القانونية المقارنة في حقل النقل والتأمين البحري.

لا يخفى على الأطراف المشاركة في النقل البحري، بضمنها مؤسسات الدولة، الأهمية الاقتصادية لهذا النشاط الذي يربط الدول بعضها ببعض ويضمن استمرار التجارة الدولية، ويساهم في التنمية الاقتصادية من خلال أعمال التصدير والاستيراد. إن موضوع النقل البحري والتجارة الخارجية، وما يرتبط به من نشاطات أساسية وثنائية، ليس أقلها التأمين البحري الذي يتحمل عبء تمويل الخسائر البحرية، من السعة بحيث لا يمكن الإلمام به في مؤلف واحد. ولذلك فقد اقتصرنا على جوانب معينة من الموضوع. ويكفي هنا أن نشير إلى أن النقل البحري، كنشاط اقتصادي، لا يزال الأفضل في خدمة التجارة الدولية مقارنة بوسائل النقل الأخرى: النهريّة والبرية والجوية وبالسكة الحديدية وبالأنابيب. والأفضلية تقوم على رخص تكاليف تشغيل السفن بين موانئ العالم، وكذلك عدم الحاجة إلى رؤوس أموال لتعبيد الطرق وتكاليف الصيانة كما هو الحال في النقل البري.

مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المهمة التي تحتاج إلى تسليط الأضواء عليها وقد رعتها مؤتمرات ومعاهدات دولية لكونها تمس مصالح دول متعددة. ورغم محاولات توحيد الإجراءات أو الأحكام ذات العلاقة على المستوى الدولي، عن طريق المعاهدات الدولية أو الثنائية بين الدول، إلا أن أحكام قوانين النقل في مختلف الدول لا زالت تتباين بشكل أو بآخر. ونحاول إبراز جوانب من هذا التباين في هذا الكتاب.

هناك خيط أساسي يربط بين معظم فصول الكتاب يتمثل بالجانب القانوني لأعمال النقل البحري<sup>1</sup> وبعض الممارسات المرتبطة به عرضناها في عدد من المقارنات بين القوانين العراقية وما يقابلها في مصر واليمن والكويت وكذلك المعاهدات الدولية المتخصصة. وحيث أن العراق له مصالح مشتركة مع العديد من الدول ويتمتع بموقع جغرافي متميز يجعله حلقة وصل ينتقل الأشخاص والأشياء عبرها وجدنا لذلك أن نقدم دراسة مقارنة عن مسؤولية الناقل البحري بين أحكام قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983 وقانون التجارة البحرية الأردني المرقم 12 لسنة 1972 مع تعديلاته بالقانونين (قانون مؤقت رقم 4 لسنة 1978 وقانون رقم 35 لسنة 1983) وأحكام القانون 5 لسنة 1994 والقانون الكويتي واليمني ومعاهدة بروكسل. وتوسعنا البحث في فصول أخرى لدراسة التقادم المانع من سماع الدعوى في ظل الأحكام النافذة المفعول في هذه القوانين، إضافة إلى ما جاء باتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 وما يتعلق بشرط تحديد المسؤولية. وقد اعتمدنا في دراستنا أيضاً على التطبيقات العملية والقضائية من خلال ممارستنا للعمل القانوني أمام المحاكم الأردنية واليمنية والكويتية وعملنا لعدة سنوات في الشركات الأردنية والكويتية وأخيراً في اليمن وبالطبع خدمتنا الطويلة في شركة التأمين الوطنية.

إضافة إلى هذه المواضيع خصصنا قسماً من الكتاب لدراسة الخطر في التأمين البحري - بضائع، مخاطر البحر: متى تصلح سبباً لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟، الخسارة العامة في التأمين البحري - بضائع والمشاركة فيها، ومبدأ التعويض ومبدأ الحلول في التأمين البحري - بضائع.

أمل أن يساهم نشر هذا الكتاب في الجهد الذي قام به زملاء آخرون في العراق في حقل البحث والكتابة عن التأمين البحري. ومن المفيد أن نذكر هنا أن البحث الأكاديمي العراقي لنيل شهادة الدبلوم العالي أو الماجستير في حقل التأمين، ومنه

<sup>1</sup> لا يبحث هذا الكتاب في كل جوانب النقل البحري واقتصادياته ودوره في التجارة الدولية فهو موضوع واسع. لذلك لا نتعرض لدراسة مصطلحات التجارة الدولية المرتبطة بعقود البيع البحري، وتشغيل الموانئ وعمليات الشحن والتفريغ، ونقل البضائع على السفن المستأجرة، وعقد التأمين البحري ... الخ.

النقل البحري والتأمين عليه، بدأ في أواسط 1975، إلا أن أياً من هذه البحوث لم يكرس لدراسات قانونية مقارنة كالتى ننشرها في هذا الكتاب، ولم تجد هذه البحوث طريقها للنشر لكن نسخاً منها محفوظة في مكتبة شركة التأمين الوطنية لمن يرغب بالرجوع إليها. ونتمنى أن تستمر هذه الجهود الأكاديمية مقرونة بدراسات تطبيقية من قبل الحقوقيين وخاصة من قبل زملائنا العاملين في شركات التأمين العراقية.

قد يلاحظ القارئ تكرار بعض الشروح في فصول الكتاب ولم يكن من المناسب حذف مثل هذا التكرار بإحالة القارئ إلى الصفحات التي وردت فيها الشروح أولاً، إضافة إلى أن الحذف كان سيؤثر على تتابع العرض وتسلسله في سياقه، وأردنا أن تكون كل دراسة قائمة بذاتها.

وكان بودنا تعزيز مادة الكتاب بمرفقات من الكتب والشهادات الرسمية والتجارية ذات العلاقة بالنقل والتأمين البحري ومنها: بيان الوضع في الاستهلاك الصادرة من دائرة الجمارك، وملاحق المحضر، وكتب الموائى، وشهادات النقص وغيرها، وهي متوفرة لدينا، لكنه لم يتسنى لنا وقت إعداد مسودة الكتاب، ولأسباب عملية، الحصول على إذن من أصحابها للموافقة على نشرها. وعلى أي حال فإن الإشارة إلى مثل هذه المستندات في متن الكتاب جاءت مقرونة بشرح كافٍ لها.

لقد أبقينا على صيغة هذه الدراسات كما نشرت أصلاً واكتفينا بإدخال تصحيحات طباعية وبعض العبارات والهوامش التوضيحية.

أتمنى أن ينال كتابي هذا رضا المعنيين بموضوعه وخاصة العاملين والعاملات في حقل التأمين، وأن أكون قد وفقت وحققت بعض ما يصبوا إليه كوادر التأمين في شركات التأمين في العراق وخارجه.

والله ولي التوفيق.



## الخطر في التأمين البحري بضائع

نشرت هذه الدراسة في نشرة الشركة المتحدة للتأمين اليمنية، العدد صفر، 2003. وقد نشرت أولاً في جريدة الأسواق الأردنية، العدد 718، 1995.

### تعريف الخطر

هو ذلك الحادث المحتمل الوقوع الذي يتحقق بوقوعه وجوب إيفاء المؤمن بالتزامه، وهو ذلك الخطر الذي يؤدي إلى وقوع حادث ما إلى خسارة أو أضرار.

يستتج من التعريف أعلاه إن عمليات التأمين تجمع بين جانبين:

أولاً: الجانب القانوني من حيث كونها عقود.

ثانياً: الجانب الفني من حيث إنها تقوم على أساس المقاصة بين الأخطار التأمينية.

في التأمين البحري، الخطر له خصوصية، حيث انه في أكثر الأحيان يتم الخلط بين الخطر كسبب لوقوع الخطر، وبين الضرر نفسه كنتيجة لتحقق الخطر. لذلك يجب أن نميز بين الخطر الذي هو ذلك الحادث الاحتمالي الذي يؤدي وقوعه إلى أضرار أو خسائر، وبين مسببات الخطر وهي العوامل التي تؤدي إلى زيادة فرص وقوع الخطر.

### خصائص الخطر في التأمين البحري

واستنادا إلى ذلك يجب أن نتعرف على صفات أو خصائص الخطر في التأمين البحري.

أن تكون هناك صفة عامة للخطر:

1- يشترط أن يكون حادثا محتمل الوقوع، واحتمالية أن لا يكون الخطر مؤكدا الوقوع، لان المعروف ان الخطر قد يحدث وقوعه أو عدم وقوعه، لأنه قد يتحقق للبضاعة المنقولة بالسفن أو قد لا يتحقق وذلك نتيجة لخطر ما مؤمن ضده.

لذا فان الأخطار التي لا يمكن التأمين عليها هي تلك الأضرار التي تنتج عن التآكل لقاع السفينة بسبب مياه البحر مثلا.

2- أن لا يكون الخطر مستحيل الوقوع أي عدم التأمين على أخطار يستحيل وقوعها مثل التأمين في مناطق لا تمطر شتاءً.

3- أن يتحقق الخطر مستقبلا فإذا تبين ان الخطر المؤمن ضده كان قد زال أو كان قد تحقق في الوقت الذي تم فيه العقد أو كان أحد الأطراف على الأقل عالما بذلك قبل انعقاد عقد التأمين أي قبل اقتران الإيجاب بالقبول. وهكذا يعتبر عقد التأمين باطلا متى ما علم أحد طرفي العقد بتحقيق أو انتهاء الخطر في الوقت الذي تم فيه العقد أي تنتهي صفة الاحتمال وصفة الاستقبال عن الخطر.

وإذا كان أحد الطرفين غير عالم بوقوع الخطر أو بزواله فهل يجوز التأمين ضد الخطر الظني، أي الخطر الواقع فعلا أو الزائل ولا يعلم به أي من الطرفين؟

الجواب: نعم، يجوز في التأمين البحري لان طبيعة هذا النوع من التأمين هي التي تسمح به وتقتضيه ولان محل التأمين يكون في الغالب في متناول يد المؤمن له.

4- أن لا يكون الخطر إراديا أي بدون إرادة أو علم احد طرفي العقد، وخاصة إرادة المؤمن له. وفي حالة ثبوت تحقق الخطر نتيجة علم احد الطرفين يعتبر الخطر متعمدا ولا يجوز تأمينه ويعني تبرئة ذمة المؤمن من التزامه إذا ما تعمد المؤمن له إيقاع الحادث.

5- أن يكون الخطر قانونيا، يعني عدم مخالفة التأمين للقانون أو الأعراف السائدة، فمثلا لا يجوز التأمين على البضائع المهربة.

وهناك خصائص فنية للخطر تساعد على تمييز الخطر التأميني عن بقية الأخطار وبالتالي تساعد على تحديد القسط الصحيح لكل خطر.

1- أن يكون الخطر التأميني مُحددا أي يجب تحديد الأخطار المغطاة والأخطار المستثناة وبشكل واضح ودقيق.

2- أن يكون الخطر التأميني متكررا أي لا يتحقق لمرة واحدة فقط بل يتكرر حدوثه لعدة مرات.

3- أن يكون الخطر التأميني منتشرا في أماكن متعددة مع ملاحظة عدم الانتشار الواسع جدا لمحل التأمين وذلك لارتفاع احتمال تحقق الخطر وبالتالي ارتفاع قسط التأمين مما ينعكس على المؤمن له.

## صفة الخطر البحري

من المعروف ان الخطر البحري لا يقتصر على الرحلة البحرية وإنما يشمل مرحلة النقل البري والجوي والنهري، لأنه في كل مرحلة من هذه المراحل قد تتعرض البضاعة إلى أخطار مختلفة، لذا يجب أن يكون الخطر متعلقاً أو ناجماً عن:

- 1- متعلقاً بأطراف المرحلة البحرية أي احتمال تعرض أطراف الرحلة للخطر.
- 2- متعلقاً بمرحلة ما من أعمال النقل البحري، أي يجب أن يكون في احد مراحل النقل سواء أثناء النقل في عرض البحر وغيره.
- 3- ناجماً عن الظواهر الطبيعية الاعتيادية، أي ان الخطر المؤمن ضده لا يكون من الأخطار المؤكدة الوقوع والتي يمكن اتخاذ ما يلزم قبل حدوثها مثل الأضرار الناجمة عن مياه البحر.

ويستنتج من كل ذلك بان الخطر البحري هو الخطر الذي تتعرض له الرحلة البحرية أو أحد أطرافها (البضاعة، السفينة، أجور الشحن) بسبب ظواهر بحرية كالأمواج وغيرها أو ظواهر غير بحرية ولكنها ذات علاقة بها وتحدث في البحر كالحريق أو الإلقاء في البحر وأية أخطار أخرى مماثلة.

### العوامل المؤثرة في حدة الخطر البحري

أولاً: العوامل التي تزيد من حدة الخطر

#### 1- العامل المؤثر المعنوي

هو العامل المعنوي الذي يؤثر في زيادة حدة الخطر أي الذي يرجع سببه إلى المؤمن له في شخصه أو العاملين معه، وما يعكسه من أثار بالنسبة لتحقيق الخطر المؤمن منه. ومن المهم دراسة نفسية الشخص ونظراته إلى الأمور ومدى حرصه والمحافظة على الأموال المؤمن عليها. وفي التأمين البحري يتضح اثر العامل المعنوي في خبرة الربان والنوتيه فإذا كان سجل ربان السفينة ومساعديه جيداً في

إدارة السفينة فإنه يعطى مؤشرات جيدة وخاصة عندما تكون لهم خبرة لسنوات في القيام برحلات بحرية سليمة بدون حوادث. ومن وجهة نظر اكتتابية، فإن مثل هذا السجل يدل على ان احتمالات تحقق الضرر للرحلة البحرية قليلة.

### 2- العامل المؤثر المادي

هو ذلك العامل المؤثر الناجم عن الصفة الطبيعية لمحل التأمين ويؤدي إلى زيادة احتمال تحقق الخطر، والعوامل المادية المؤثرة هي:

#### أ- السفينة

حيث يجب الأخذ بنظر الاعتبار عمر السفينة لأنه كلما كان عمر السفينة أكبر كلما ازدادت احتمالات تحقق الضرر.

#### ب- خطر سير السفينة

يحدد عادة سير السفينة والموانئ التي ستمر بها حيث يمكن تحديد احتمال تحقق الخطر استنادا لذلك، إضافة إلى نوع الخدمات التي تقدم في الميناء الذي ستتوقف فيه السفينة في تحميل أو تفريغ الإرسالية وهي التي تؤثر على زيادة أو نقصان نسبة الأضرار في البضاعة.

#### ج- طبيعة البضاعة المنقولة

إن لطبيعة البضاعة الأثر الكبير على نسبة الأضرار كالبضاعة التي لا يمكن التأخير في إيصالها بسبب طبيعتها السريعة للتلف كالفواكه وغيرها، أو بضائع تؤثر عليها العوامل الجوية وتؤدي إلى تلفها جزئيا كما يحدث في حالة صدا الحديد.

### ثانيا: العوامل التي تنقص من حدة الخطر

- أ- استخدام الآلات والمكائن الحديثة في عمليات شحن البضائع وتفريغها.
- ب- توفير المخازن ذات الكفاءة المناسبة لحفظ البضائع قبل الشحن وبعد التفريغ.

## مخاطر البحر: متى تصلح سببا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟

نشرت هذه الدراسة في رسالة التأمين الأردنية، تموز 1997.

قد يلجا الناقل البحري في بعض الأحيان، إلى دفع مسؤوليته الناشئة بسبب الإخلال بالالتزامات التي يفرضها عقد النقل. بالاستناد إلى بعض المفاهيم المقررة كسبب للإعفاء من المسؤولية، في نصوص بعض القوانين أو المعاهدات والاتفاقيات الدولية، لذا علينا معرفة حكم القانون وعلى الأخص موقفه من مخاطر البحر وهل يعتبر عند نهوضه وتسببه في ضياع أو تلف البضائع سببا أجنبيا عن الناقل يعفيه من المسؤولية وما هي الشروط الواجب توافرها فيه؟ استنادا إلى ذلك يجب توضيح مفهوم مخاطر البحر والدول التي أخذت به والآراء حوله ثم بيان موقف القانون منه.

لقد أخذت عدة دول بمصلحة مخاطر البحر حيث نص عليه قانون هارتر الأمريكي 1894 والقانون الكندي وأطلقا عليه للدلالة مصطلح Dangers of the Sea بينما القانون الاسترالي أطلق عليه مصطلح Perils of the Sea وكذلك قانون التأمين البحري 1906 الانجليزي، كما اعتبر المخاطر البحرية تشمل كل الحوادث العرضية والكوارث البحرية التي تقع أو لا تقع وليس الحوادث الحتمية الوقوع، في حين ان معاهدة بروكسل الخاصة بتوجيه بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن عام 1924 جمعت المصطلحين معا في المادة الرابعة، الفقرة الثانية البند (ج) تحت عبارة (مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها).

لذا فان مخاطر البحر تعتبر من الناحية العملية، من أهم حالات وأسباب الإعفاء من المسؤولية التي نصت عليها هذه المعاهدة. وأوضحت لها أمثلة عديدة منها: الحريق الذي لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه، ومخاطر البحر الاستثنائية وحوادثه، وهي كالأضرار الناشئة عن العواصف أو الضباب أو الرياح أو حطام السفن الغارقة

والعوائق الطبيعية الأخرى الثابتة والمتحركة، التي يمكن أن تعترض السفينة أثناء سيرها.

ولكن هل يكفي مجرد توافر أي خطر من هذه المخاطر للقول بتحقيق هذا السبب المعفي للمسؤولية؟

لقد اختلفت الآراء حول هذه المسألة ويمكن ردها إلى رأيين:

(1) يعتقد أن على الناقل، إن أراد أن يتخلص من المسؤولية، أن يثبت في المخاطر طابعها الاستثنائي غير العادي وغير المتوقع والخارج عن نشاط الناقل، أو بعبارة أخرى أن تتوافر فيها مقومات القوة القاهرة التي لا يمكن للناقل أن يتوقعها، ويستحيل عليه في الوقت ذاته تقادي نتائجها أو دفعها. وقد يعتبر البعض تعرض السفينة لرياح عاتية من مخاطر البحر، يترتب على نهوضها إعفاءه من المسؤولية، لأنها لم تكن من خطأ الناقل نفسه، فالسفينة يجب أن تكون بحالة تمكنها من مواجهة الأخطار المتوقعة دون حدوث أي ضرر لرجال طاقمها أو آلاتها أو الأموال المحملة عليها، أي تكون قادرة تماما على القيام بالرحلة المقررة لمواجهة التغييرات الجوية العادية والمتوقعة على الخط الذي تسير فيه. ولا يعد من مخاطر البحر، الظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام مستمر والتي يمكن للناقل أن يتقادي نتائجها. ولأجل اعتبار عواصف البحر وهيجانه قوة قاهرة يجب أن تكون مما لا يمكن توقعها ولا دفع نتائجها وإن تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا. لذا فمادام هيجان البحر والعواصف الشديدة أمر متوقع في الرحلة البحرية، فإنه لا يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، ولأنه يمكن دفع ضرر ماء البحر عن البضاعة بتغطيتها والمحافظة عليها من تسرب الماء، لأن الناقل استلم المواد وعرف نوعها فكان عليه اتخاذ الاحتياطات اللازمة لذلك. وعليه فإن الناقل يظل مسؤولا.

ولكي تصلح مخاطر البحر سببا للإعفاء من المسؤولية، وفقا للمادة الرابعة الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل، فإنه يتوجب اجتماع كل شروط القوة القاهرة. فمثلا هياج البحر وشدة الرياح وارتفاع الأمواج ووصول مياهه إلى سطح السفينة ومقدمتها، كل هذه المظاهر تعتبر من الظواهر الطبيعية المعتادة الحصول والمتوقعة وغير المفاجئة في موسم ما، وعلى الرّبان أن يتوقعها وان يتخذ من الاحتياطات ما يكفي لمواجهةها كإرجاء إنزال البضائع من سياج السفينة حتى يتحسن الجو، خاصة وان البضائع مشحونة في عنابر السفينة أو أن يحكم غلق العنابر ويغطي البضاعة بمواد تقيها من هذه الأخطار.

(2) يعتقد ان معاهدة بروكسل ما دامت قد نصت صراحة على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن مخاطر البحر بفقرة خاصة وأفردت فقرة أخرى لمصطلح القضاء والقدر في البند (د) من المادة الرابعة الفقرة الثانية، فإنه يكفي له لكي يتمتع بالإعفاء المقرر عن هذا السبب المستقل أن يثبت فقط أن مخاطر البحر ذات طابع استثنائي غير عادي، وأنه رغم قيامه بكافة الاحتياطات اللازمة لم يتمكن من تفادي نتائجه. أي بعبارة أخرى ان هذا الرأي الفقهي متأثر باتجاه الشرائح التي تأخذ بنظرية اليقظة المعتدلة والهمة الكافية، فالناقل لا يلتزم. بمقتضى هذه النظرية بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه، بل يلتزم باتخاذ جميع الإجراءات المناسبة المعقولة، أي بذل عناية وليس تحقيق غاية.

في حين أن أحكام المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني جعلت التزام الناقل التزاما بتحقيق الغاية التي يتعين بموجبها على الناقل إيصال الشيء سالما من جميع الوجوه دون أن يتمكن من إعفاء نفسه من المسؤولية إلا في الحالات المشار إليها في المادة أعلاه ومنها الأفعال التي تشكل حادثا عرضيا أو قوة القاهرة.



لذا فان على الناقل إن أراد إن يتخلص من المسؤولية أن يثبت ان عدم تنفيذ التزامه إنما يرجع لسبب أجنبي خارج عن إرادته ولا يد له فيه، أي أن يثبت أن الضرر الواقع إنما يرجع إلى قوة قاهرة يشترط لتحقيقها أن يكون الحدث غير متوقع وغير ممكن الدفع وان يؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام وليس مجرد جعله مرهقا، كهبوب عاصفة شديدة أو هياج البحر هياجا غير عادي، وان الزيان يعتبر مسؤولا عن النقص و/أو الضرر الذي يحصل للبضاعة المسلمة إليه بحكم القانون وانه لا يقدر أن يتخلص من المسؤولية ما لم يثبت مانعا بسبب مجبر .

هذا ولا يمكن القول إن الناقل يعفى من المسؤولية، إذا اتضح أن هذه الأضرار ما كانت لتحصل لو لم يخطئ هو أو أحد تابعيه. فمثلا يعتبر من مخاطر البحر، التصادم الناتج عن خطأ الغير والتصادم الذي لم تخطئ فيه أي من السفينتين المتصادمتين، أما التصادم الناشئ عن خطأ سفينة الناقل فلا يعتبر من مخاطر البحر. كذلك لا يعفى الناقل من المسؤولية عن مخاطر البحر إذا ثبت انه لم يقم ببذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للسفر.

والخلاصة انه يجب أن تتوافر في الحالات التي يمكن أن ترقى كسبب للإعفاء من المسؤولية الناشئة عن الإخلال بتنفيذ عقد النقل بسبب من مخاطر البحر، الشروط التالية:

- (1) شروط انتقاء التوقع.
- (2) شروط انتقاء دفع النتائج المترتبة عنه لان تنفيذ الالتزام يصبح مستحيلا لا مرهقا.
- (3) شرط أن يكون خارجا عن نشاط الناقل لان الملاحة البحرية بطبيعتها تقتضى التعرض لأخطار البحر ويجب أن لا يكون لإرادة الناقل أو احد تابعيه دخل بوقوعها.

إن ننتهي إلى القول إن الناقل، إن أراد أن يتمتع بالإعفاء من المسؤولية الناشئة عن مخاطر البحر طبقا لأحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972،

أن يثبت أن هذه المخاطر قد توافرت فيها مقومات القوة القاهرة، وأنه لا يجوز أو من غير الممكن القول بتطبيق بعض شروط سندات الشحن أو أحكام معاهدة معينة باعتبارها شروط اتفاقية ارتضاها المتعاقدان، حيث لا يمكن الاتفاق على الاشتراط بالإعفاء من المسؤولية، استناداً إلى أحوال لم ينظمها القانون الأردني. وحيث أن قواعد الإعفاء من المسؤولية، بموجب أحكام قانون التجارة البحرية الأردني النافذ حالياً هي من النظام العام لانتظامها بنص أمر هو بطلان كل شرط بعدم المسؤولية في غير الحالات التي وصفها وعينها القانون، وحسبما نصت عليه أحكام المادة 213 و 1/215 من القانون المذكور لذا فلا مجال لتطبيق غير أحكام هذا القانون.

## الخسارة العامة في التأمين البحري (بضائع)

نشرت هذه الدراسة في البيان الاقتصادي الأردنية، العدد 294، 1996 وكذلك جريدة الأسواق الأردنية، العدد 796، 1996 والعدد 802، 1996.

### [1] نشوء فكرة الخسارة العامة<sup>2</sup>

من المحتمل أن تتعرض سفينة ما محملة ببضائع مختلفة إلى خطر بحري يدهم الرحلة البحرية، ومن المعروف قديماً أن أصحاب البضائع كانوا يرافقون بضائعهم أثناء نقلها في السفينة، فعندئذ يقوم ربان السفينة وأصحاب البضائع بالتخفيف من حمولة السفينة لأجل إنقاذها كإلقاء بعض البضائع في البحر، وينتج عن ذلك مساهمة أصحاب البضائع في التعويض عن قيمة تلك البضائع التي أُلقيت في البحر ويكون ذلك بعد أن تكتمل الرحلة وتصل السفينة إلى المكان المقصود إليه سالمة مع بقية الحمولة التي عليها.

ومع اتساع التجارة البحرية نشأت فكرة الخسارة العامة بسبب تعدد الأخطار البحرية إضافة إلى حماية مصالح أصحاب البضائع الذي كانوا يضحون ببضائعهم في سبيل إنقاذ السفينة وحمولتها.

واستناداً إلى ذلك اضطرت بعض البلدان إلى وضع تشريع يعطي لهذه الخسارة العامة الصفة القانونية والالتزام بها من قبل أطراف الرحلة البحرية، فقد نصت

<sup>2</sup> يرد في أدبيات التأمين استخدام مفردات أخرى غير الخسارة العامة ومنها: الخسارة العمومية أو العوارية العامة ويقابلها باللغة الإنجليزية General Average.

التشريعات البحرية على تعريف الخسارة العامة. ولكن بالرغم من اختلاف نصوص هذه التشريعات في تعريفها للخسارة العامة إلا أنها تعبر عن أركان تحققها صراحة.

**القانون البحري الأردني اعتبر الخسارة العامة خسائر بحرية مشتركة**

### تعريف الخسارة العامة

"هي الخسارة التي تتحقق أو تنشأ عن بذل أية تضحيات أو نفقات غير اعتيادية بصورة إرادية وبالحدود المعقولة بقصد سلامة أطراف الرحلة بكاملها وحمايتها من خطر يهدد سلامتها خلال الرحلة البحرية."<sup>3</sup>

نستنتج من التعريف أعلاه ما يلي:

**أولاً: الشروط الواجبة لوقوع المساهمة في هذه الخسارة العامة وهي:**

- 1- وجود عناصر الرحلة (السفينة + أجور الشحن + البضاعة) وقت وقوع الخطر الذي تنشأ عنه حالة الخسارة العامة، لذا فإن البضاعة التي تشحن على السفينة بعد وقوع الخسارة العامة لا تشارك في المساهمة.
- 2- أن تصل السفينة والبضائع المحملة بها إلى ميناء الوصول أو إلى الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية، وعليه فإذا تسبب خطر ما بغرق السفينة وبضائعها فلا خسارة عامة ولا مساهمة في أعبائها لان الخسارة العامة ما هي إلا خسارة جزئية وليست كلية.

<sup>3</sup> الخسارة العمومية، كممارسة في تاريخ النقل البحري، سابقة لمفهوم التأمين البحري، وتعرف بأنها الخسارة التي يشترك في تحملها الأطراف المشاركة في المخاطرة أو الرسالة البحرية سواء أقاموا بإجراء تأمين بحري أم لا. وهكذا فإن يعرف قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 (المادة 66) الخسارة العمومية كما يلي: "الخسارة العمومية هي الخسارة التي يكون سببها أو تنشأ مباشرة عقب إجراء يقوم به ربان السفينة بقصد السلامة العامة. وتشمل أي مصروفات أنفقت أو أي تضحية بذلت لهذا الغرض.

والإجراء المقصود في الفقرة المذكورة أنفاً هو التضحية غير الاعتيادية التي تبذل أو المصروفات التي تنفق اختياراً وبطريقة معقولة عند وجود خطر يهدد السلامة العامة بغرض المحافظة على مجموعة عناصر الرسالة البحرية."

في هذه الحالة يجب أن نعرف ماهية الخسارة العامة والخسارة الجزئية والفرق بينهما؟

**الخسارة الجزئية:** هي الخسائر البحرية الاعتيادية والخاصة والتي قد تصيب عنصرا واحدا من عناصر الرحلة البحرية كالسفينة أو البضائع وأنداك يتحمل تبعاتها ذلك العنصر المتضرر ذاته دون مشاركة الأطراف الأخرى.

**الخسارة العامة:** هي التي تتطوي على التضحيات بأنواعها أو المصاريف التي تنفق في سبيل إنقاذ الرحلة عندما يدهمها خطر بحري وأنداك يتحملها أطراف الرحلة البحرية.

### ثانيا: شروط تحقق الخسارة العامة:

1- أن يتواجد خطر حقيقي يدهم الرحلة البحرية ككل بعيدا عن الاعتقاد أو التخمين باحتمال وجود خطر قد تتعرض له الرحلة البحرية. والخطر الحقيقي هو ذلك الخطر المتواجد الذي تعرضت أو تتعرض إليه الرحلة البحرية وعلى الربان اتخاذ كافة الإجراءات في سبيل إنقاذ الرحلة ولا يشترط لحين مواجهة الخطر حصول الكارثة ومن ثم اتخاذ الإجراءات اللازمة.

2- أن تتحقق الخسارة العامة بسبب حوادث أثناء الرحلة البحرية فقط والتي لا يمكن تطبيقها في الرحلات البرية والجوية وغيرها.

وقد يسأل البعض هل يمكن تطبيق الخسارة العامة على السفن التي قد تستخدم كمخازن عائمة في المياه لغرض خزن البضائع؟ والجواب أن هذه السفن لا تقوم برحلة بحرية لنقل البضائع، فلا يمكن تطبيق مبدأ الخسارة العامة عليها بمشاركة بقية البضائع الأخرى المخزونة فيها في حالة تعرضها إلى خطر معين ينجم عنه أضرار في جزء من البضائع المخزونة فيها.

3- أن تتحقق تضحيات في البضائع أو السفينة وان تترتب نفقات غير اعتيادية في طبيعتها كرمي جزء من البضاعة في البحر لغرض تخفيف وزن حمولة السفينة في سبيل إنقاذها.

4- أن تكون تلك التضحيات أو النفقات مقصودة أو تنفق بصورة معقولة لحماية عناصر الرحلة البحرية وإنقاذها.

ومن المعروف أن الجهة المخولة بإعطاء القرار أو القيام بعملية التضحية في البضائع أو السفينة أو إنفاق المصاريف عندما يداهم الرحلة البحرية خطر بحري هو ربان السفينة لان السفينة وحمولتها تكون بعهدته أثناء الرحلة البحرية، إلا انه يمكن إعطاء مثل هذه القرارات وغيرها إلى مساعدي الربان في حالة غياب الربان أو وفاته أو عدم قدرة الربان على التصرف بإعطاء القرار المناسب كإصابته بمرض خطير أفقده.

إن قانون التجارة البحري الأردني رقم 12 لسنة 1972 عرف الخسارة العامة (الخسارة البحرية) في المادة 258 كما يلي:

هي كل ما يطرأ أثناء الرحلة البحرية على السفينة أو الحمولة من أضرار أو هلاك. وكذلك كل ما قد يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة

حيث اعتبر الخسارة العامة هي (خسائر بحرية مشتركة) وجعل كل ما ينتج من أضرار وهلاك أشياء ونفقات استثنائية عن هلاك أقدم عليه الربان قصدا للمنفعة المشتركة ومجابهة لخطر تعرضت له الرحلة. والقانون نفسه عرف الخسائر الخاصة بأنها:

كل خسارة بحرية لا تكتمل فيها عناصر الرحلة البحرية فان صاحب الشيء المتضرر يتحمل الخسارة.

### كيف حدد القانون تسوية الخسائر البحرية

كما حدد القانون ذاته في المادة 262 ماهية خسائر الأضرار والتي اعتبرها خسائر بحرية لاحقة:

- (أ) الحمولة: جراء طرح البضائع في البحر واستعمالها وقوداً لأجل التخفيف عن السفينة.
- (ب) السفينة: جراء هلاك المهمات والتفرعات لغرض إنقاذ الحمولة.
- (ج) خسائر النفقات التي يدفعها الريان لسلامة الرحلة وهي نفقات استثنائية وعلى أن لا تتجاوز هذه النفقات تسوية الخسائر المشتركة.

### أنواع وصور الخسارة العامة

- 1- رمي البضاعة أو أجزاء من السفينة في البحر.
- 2- الأضرار التي تصيب البضاعة الموجودة في عنابر السفينة بسبب تعرضها لمياه البحر عند القيام برمي البضائع في البحر.
- 3- الأضرار التي تصيب البضاعة بسبب استعمال المياه في إطفاء النار عندما يشب حريق على السفينة.
- 4- الأضرار التي تحدث نتيجة جنوح إرادي للسفينة والأضرار الحاصلة لمكائنها والمصاريف التي تنفق في سبيل محاولة إعادة التقويم.
- 5- خسارة أجرة الشحن بسبب التضحية بالبضاعة.
- 6- البضاعة أو أجزاء السفينة التي تستعمل عند الحاجة كوقود.
- 7- نفقات اللجوء إلى ميناء الإغاثة ونفقات العودة إلى ميناء الشحن وسائر نفقات تفرغ الإرساليات في ميناء اللجوء ونفقات خزنها وإعادة شحنها.

## [2] المشاركة في الخسارة العامة مبدأ فرضته القوانين البحرية

### مصاريف الإنقاذ وعلاقتها بالخسارة العامة

مصاريف الإنقاذ تشمل الأجرور التي تدفع عن أتعاب المنقذين والمصاريف التي تبذل من قبلهم عن عملياتهم في إنقاذ السفينة وحمولتها وحياة العاملين على ظهر السفينة كاستئجار ساحبة لمساعدتهم في سحب السفينة عندما تتعرض إلى خطر بحري يؤدي إلى إصابة السفينة أو البضائع بأضرار.

ويملك المنقذون حقا قانونيا بالقيام بالحجز على البضائع أو السفينة في حالة عدم تسديد أجرورهم والمصاريف التي تنفق تختلف عن المصاريف أو النفقات التي تدخل في حساب الخسارة العامة فهي قد تكون مستقلة ولا علاقة لها بمصاريف الخسارة العامة رغم ان مسؤوليتها تقع على أطراف الرحلة التي يتم إنقاذها كل حسب حصته بعد إكمال عملية الإنقاذ.

ويجب أن نعرف ان ليس كل ما يطالبه المنقذون من أجرور يلتزم به أطراف الرحلة، فان أي طرف من أطراف الرحلة، في حالة عدم القناعة، له الحق في الاعتراض خلال مدة معينة من تقديمه الكفالة أو دفع التأمينات النقدية. وقد يقوم أصحاب السفن بدفع أجرور المنقذين والمصاريف المترتبة كاملة لتسهيل عملية الإنقاذ وإكمال الرحلة، ويحق لأصحاب السفن مطالبة بقية أطراف الرحلة بالمساهمة في هذه الأجرور والمصاريف، كل حسب حصته.

والمعروف ان الشخص الذي يقوم بالاتفاق مع المنقذين هو ريان السفينة باعتباره الجهة التي تمثل أطراف الرحلة البحرية، وقد تدخل مصاريف الإنقاذ هذه ضمن الخسارة العامة ويتم تسويتها من قبل خبراء التسوية بموجب قواعد يورك أنتورب وتعديلاتها.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> يرجع تاريخ قواعد يورك أنتورب إلى سنة 1890 وقد خضعت لتعديلات عديدة منذ ذلك الوقت.



## كيفية تسديد أطراف الرحلة حصصهم بالمشاركة

### 1- التسديد النقدي:

بشكل تأمينات، إذ يقوم كل طرف بالتسديد النقدي، كل حسب حصته من تلك المصاريف والأجور بعدما يتم احتسابها بشكل تقديري، وتودع هذه التأمينات في البنك في حساب مشترك لقاء فوائد لصالح كافة الأطراف.

### 2- التعهد أو الكفالة:

تقديم تعهد لضمان مشاركة أطراف الرحلة في أجورهم وفي المصاريف وتسديد حصة كل طرف بعد إكمال عملية الإنقاذ أو تقديم كفالة بنكية يحدد فيها نوع الكفالة ومبلغها ومكان تقديمها وشروطها.

## مشاركة أطراف الرحلة في الخسارة العامة

إن مبدأ المشاركة هو التزام قانوني حدده القوانين البحرية، وإن سندات الشحن البحرية ما هي إلا لإثبات عقد النقل وإنها تشير إلى تسوية الخسارة العامة وفقا لقواعد يورك أنتورب في ميناء الوصول. ولكن قد يلاحظ انه لربما لم تشر بعض سندات الشحن إلى هذه القواعد فتتم آنذاك التسوية وفقا للقوانين السائدة في ميناء الوصول بعد إكمال الرحلة، أو وفقا لقوانين الميناء الذي لجأت إليه السفينة أو توقفت عنده الرحلة في حالة عدم استطاعة السفينة مواصلة رحلتها. إلا أن سندات الشحن في الوقت الحاضر تشير جميعها صراحة إلى تطبيق قواعد يورك أنتورب في تسوية الخسارة العامة ان وجدت.

## كيفية إعلان الخسارة العامة وإجراءاتها

في حالة تعرض السفينة خلال الرحلة البحرية وهي محملة ببضائع إلى خطر بحري فان أصحاب السفينة ترد إليهم المعلومات بوقوع الحادث لسفينتهم من قبل الربان الذي يقوم بأعلامهم بالأضرار الحاصلة ويطلب منهم التعليمات للتصرف بمقتضاها، أي ان أصحاب السفينة هم الجهة التي تقوم بإعلان الخسارة العامة ومطالبة أطراف الرحلة بالمشاركة في هذه الخسارة ويساعدهم في ذلك وكلاؤهم في الميناء الذي تلجا إليه السفينة.

يقوم أصحاب السفينة آنذاك بالاتصال بشركة التأمين المؤمنة لديها السفينة بعد دراسة الموضوع من جميع الوجوه، ثم يقومون بتعيين خبراء التسوية للعمل على إجراء تسوية الخسارة العامة بعد دراسة تقرير ربان السفينة عن الحادث. كما ينتدب خبير للكشف على السفينة ويقوم خبراء التسوية بدراسة كافة جوانب الحادث للوقوف على حالة البضائع والسفينة وحصر الأضرار الحاصلة ومعرفة قيمة البضائع والسفينة وأجور الشحن تسهيلا لإكمال التسوية وتوزيع حصة كل طرف من الرحلة بالمشاركة بها. وقد تستغرق تلك العملية فترة طويلة قد تتعدى السنوات خاصة في الحوادث المعقدة.

تتم مطالبة أطراف الرحلة بالمشاركة بها بعد أن يتم تحديد مقدار المشاركة مبدئيا بشكل نسبة مئوية تحتسب من قبل خبراء التسوية على ضوء مقدار الخسارة، التي يحدد حجمها بصورة تقريبية.

وهنا يجب أن نوضح انه في حالة كون البضائع غير مؤمنة لدى شركات التأمين فان أصحاب السفينة يطلبون من أصحاب البضائع تسديد حصتهم من مبلغ الخسارة العامة، كل بنسبة قيمة بضاعته، وإذا لم يجز التسديد فان البضاعة تبقى محجوزة تحت أيديهم وبحوزتهم. أما إذا كانت البضاعة مؤمنة لدى شركة التأمين فان المؤمن (شركة التأمين) هي التي تتحمل مبالغ مساهمة المؤمن لهم. كما أن المؤمن يدفع التعويض عن عناصر الرحلة المضحى بها والمؤمن عليها، بضاعة كانت أو أجور الشحن أو السفينة، بمطالبة أطراف الرحلة بتقديم الضمانات لغرض

ضمان تسليم البضائع في ميناء الوصول ولا يتم تسليم البضائع إلى أصحابها في ميناء الوصول ما لم تقدم هذه الضمانات المطلوبة إذ أنهم يمتلكون حقا قانونيا بالحجز على البضائع كما أسلفنا في حالة عدم تقديم إطفاف الرحلة.

## أنواع الضمانات المطلوبة

### 1- التأمينات النقدية

تقدم التأمينات النقدية إلى وكلاء أصحاب السفينة، وتوضع في البنك لقاء فائدة مصرفية تكون لصالح أصحاب البضائع، ولا يحق لأية جهة التصرف بها لحين إكمال التسوية النهائية.

تحتسب التأمينات بمقدار النسبة المعانة لقيمة البضاعة المثبتة في قائمة المجهز هذا وعلى من قام بتسديد هذه التأمينات إلى وكلاء السفن في ميناء الوصول أن يحصل منهم على وصل استلام التأمينات المدفوعة للخسارة العامة وموقع من وكلاء السفينة يثبت فيه تفاصيل البضاعة وعلاماتها واسم السفينة ورقم الرحلة ورقم سند الشحن وتاريخه وقيمة البضاعة ومقدار التأمينات المستلمة من قبل وكلاء السفينة.

### 2- كفالة الخسارة العامة

وهي عبارة عن كفالة موقعة تقدم من قبل شركات التأمين عن الإرساليات المؤمنة لديهم يتعهدون بموجبها تسديد حصة مشاركة كل إرسالية مؤمنة لديهم عند إكمال التسوية النهائية. وتستحصل شركة التأمين في نفس الوقت كفالة معاكسة موقعة من قبل المؤمن لهم يتعهدون بموجبها تحملهم أية مشاركة أو نفقات في إرساليتهم التي لا تكون مشمولة ضمن أحكام وثيقة التأمين.

وفي بعض الأحيان يطلب أصحاب السفينة كفالة بنكية واحدة تقدم من شركات التأمين عن جميع الإرساليات المؤمنة وفق مبلغ وشروط معينة.

إن مسؤولية شركات التأمين عن المشاركة في الخسارة العامة ترتبط باشتراط وقوع هذه الخسارة بسبب خطر مؤمن ضده، أي ان ضرر الخسارة العامة هو غالباً ما يكون مشمولاً ضمن أحكام وثيقة التامين، لذا فلا مسؤولية إذا لم تقع الخسارة بسبب خطر غير مؤمن ضده.

وان مسؤولية شركة التأمين في حالة الخسارة العامة تكون بحد أقصاه مبلغ التأمين المثبت في وثيقة التامين.

### **البت في طلبات التعويض للخسارة العامة: النقاط الواجب مراعاتها من قبل شركة التأمين**

- 1- التأكد من شمول ضرر الخسارة بالرجوع إلى وثيقة التأمين حيث قد يستثنى أحياناً ضرر معين حسب الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له كأن يكون هناك تغطية بضاعة معينة ضد خطر الخسارة الكلية فقط دون أي مخاطر أخرى.
- 2- في حالة التأكد من شمول الضرر يجب ملاحظة ما إذا كان الضرر نتيجة تضحيات أو مصاريف بسبب إنقاذ الرحلة مع تحقق أركان الخسارة العامة.
- 3- قد يلاحظ ان هناك تأميناً ناقصاً أي ان قيمة البضاعة تزيد عن مبلغ تأمينها ففي هذه الحالة تكون مسؤولية شركة التأمين بشكل نسبي.
- 4- التأكد من صحة إعلان الخسارة العامة أو عدم صلاحية السفينة للملاحة فيمكنها آنذاك الرجوع على أصحاب السفينة وتحميلهم كافة الأضرار الحاصلة في البضائع المؤمنة لديهم والمصاريف التي تكبدوها عن هذه الإرسالية.

وبالرجوع إلى أحكام المادة 272 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 نلاحظ انه قد حدد طريقة تسوية الخسائر البحرية كالاتي:

ان تتم في آخر ميناء تقصده الحمولة التي تكون في السفينة وقت الهلاك أو مكان انقطاع السفر بموجب قانون ذلك الميناء .

وقد تناول القانون ذاته القيم الكائنة وقت التفريغ وباعتبار حالة الأشياء التي تم إنقاذها وقسمها إلى ثلاثة أقسام وهي:

1- تحديد المجموعة الدائنة وهي

نفقات الريان ومبلغ الضرر اللاحق بالسفينة وثمان البضائع المهالكة وأجرة النقل الهالكة ونفقات تسوية الخسائر البحرية.

2- تحديد المجموعة المدينة

- أ- البضائع بكامل قيمتها فيما إذا أنقذت أو بكامل القيمة المقدرة لها في الميناء المقصود إذا هي أهلكت بعد ان يتم حسم النفقات مع الرسوم الجمركية وأجرة السفينة.
- ب- السفينة بقيمتها الحقيقية الصافية في ميناء استقرارها بعد حسم النفقات.
- ج- أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب المتعرضين للخطر بثلاثي مبلغهما القائم.

3- إيجاد النسبة التي يتوزع بها مبلغ المجموعة الأولى على المجموعة الثانية.

### كيفية تسوية تعويضات الخسارة العامة

- 1- يتم احتساب أطراف الرحلة (السفينة + البضائع + أجور الشحن) والتي ستشارك في الخسارة العامة كالاتي:

(أ) السفينة: تشارك بقدر قيمتها في المكان الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية أي بقدر قيمتها الحقيقية في ذلك المكان مطروحا منها كلفة تصليح أضرارها.

(ب) أجور الشحن: تشارك بمقدار ما يدفع منها في ميناء الوصول مطروحا منها النفقات التي تصرف لاستحصالها منذ تاريخ وقوع الخسارة العامة مضافا إلى أجور الشحن التي تضيع بالتضحية. أما أجور الشحن المدفوعة بصورة كاملة أو جزئية قبل ابتداء الرحلة فلا تساهم بذلك، باعتبار انها تضاف إلى قيمة البضاعة.

(ج) البضاعة: تساهم بمقدار قيمتها الفعلية في ميناء الوصول أو الميناء الذي تنهي فيه الرحلة مطروحا منها أجور الشحن ونفقات التفريغ وسائر المصاريف الأخرى اللازم دفعها عند التسليم مضافا إليها قيمة البضاعة التي تضيع بالتضحية وتدفع كخسارة عامة. أما إرسالية البضاعة المضحى بها بالكامل فان قيمتها تدفع إلى صاحبها من مساهمات الخسارة العامة بعد اقتطاع مبلغ مساهمتها.

2- حصر الأضرار التي تعرضت لها أطراف الرحلة مع المصارف التي ستدخل في حساب الخسارة العامة.

3- تثبيت مبالغ التأمينات النقدية التي تم تسديدها من قبل أصحاب البضائع ضمانا للمشاركة في الخسارة العامة مع احتساب الفائدة المترتبة عليها.

4- تحديد قواعد يورك انتورب التي ستتم بموجبها التسوية وفي حالة عدم وجود أية إشارة لها تتم التسوية وفقا للقوانين المعمول بها في ميناء الوصول.

5- التحري وجمع الحقائق المتعلقة بالحادث الذي تعرضت له السفينة.

6- الكشف على البضائع والسفينة وتوزيع أجور ومصاريف الإنقاذ على أطراف الرحلة إذا كان خبراء التسوية قد كلفوا بها.

7- أعداد تقرير مفصل يتضمن تفاصيل مساهمة كل طرف من أطراف الرحلة مع أجور خبراء التسوية وكل ما يتعلق بتسويتهم للخسارة العامة.

بعد تقديم خبراء التسوية لتقريرهم تُشعر كل جهة معينة بالتسوية وترسل نسخ منها إلى شركات التأمين والى لويذر في لندن بعد ان تستحصل موافقة أصحاب السفينة، ويحق لتلك الجهات الاعتراض، وعندها ان وقع الاعتراض يلزم تسويته، فإذا ما تم ذلك وحصلت الموافقة من الجميع اعد التقرير نهائيا.

أما بشأن أصحاب البضائع فان خبير التسوية يرسل إليهم تقارير مختصرة تخص الإرساليات المشحونة على السفينة والأرصدة المستحقة لهم أو عليهم ليجري استلام الخبير وصل التأمينات.

## أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 الخاصة بنقل البضائع بحرا

نشرت هذه الدراسة في مجلة التحكيم اليمنية، العدد 41، 2003.

### اتفاقية هامبورغ

هي معاهدة دولية تقوم على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، وإن المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض ومؤدي ذلك كقاعدة أن يقع عبء الإثبات على الناقل إلا أن أحكام الاتفاقية تحدد هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات.

وقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ الدولي اعتباراً من 1992/11/1 وذلك بعد تصديق زامبيا وهي الدولة العشرون عليها في 1992/10/7، وذلك استناداً إلى أحكام المادة (30) من هذه الاتفاقية.

إن هذه الاتفاقية قد حلت محل الأحكام التي وردت بالاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن والمسماة (اتفاقية بروكسل لعام 1924) التي وقعت في بروكسل في 1924/8/25 (والبروتوكول المعدل) لها والذي وقع في بروكسل في 1968/2/23 وذلك للأسباب التالية:

1- بسبب التطور التكنولوجي للنقل البحري، وكان له الأثر البالغ في صياغة بعض أحكام اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر لعام 1978.



2- بسبب الانتقادات التي وجهت إلى اتفاقية بروكسل لعام 1924، ومن هذه الانتقادات الشروط التي كانت ترد في سند الشحن<sup>5</sup> بصدد مسؤولية الناقل.

## سريان الاتفاقية

ان أحكام اتفاقية هامبورج تسري على جميع عقود النقل بالبحر بين دولتين مختلفتين أي انه تم استبعاد النقل الذي يتم بين ميناءين واقعيين في دولة واحدة ولو كانت من الدول المتعاقدة ولو كان هذا النقل يخرج عن نطاق الملاحة الساحلية.

ان الفقرة (1) من المادة (2) من هذه الاتفاقية أشارت إلى خمس حالات فإذا تحققت أحداها بالإضافة إلى ضابط الدولة كانت أحكام الاتفاقية واجبة التطبيق وهي:

- أ- إذا كان ميناء التحميل المنصوص عليه في عقد النقل بالبحر واقعا في دولة متعاقدة.
- ب- إذا كان ميناء التفريغ المحدد في عقد النقل بالبحر واقعا في دولة متعاقدة.
- ج- إذا كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المشار إليها في عقد النقل بالبحر هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة.
- د- إذا كان سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل بالبحر صادرة في دولة متعاقدة.

<sup>5</sup> يرد ذكر سند الشحن (Bill of Lading) في هذا الكتاب كثيراً ولفائدة القارئ العام نقد تعريفاً عاماً به. سند الشحن مستند إيصال يوقع عليه الناقل أو من يمثله ويعطيه للشاحن أو من يمثله عند تسليم البضاعة لشحنها على سفينة. وهو بهذا المعنى دليل تحريري على شروط نقل بضاعة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل نولون معين (أجرة شحن).

وتكمن أهمية سند الشحن في الآتي:

- 1 كونه دليل تحريري على قيام عقد النقل البحري وشروط هذا العقد.
- 2 كونه مستند إقرار بملكية البضاعة بحيث يصبح حامل سند الشحن معادلاً للطرف الحائز على البضاعة. وهذه الميزة تساهم في تعزيز التجارة الدولية لأنها تمنح حامل السند حرية التصرف بالبضاعة بشكل قانوني أثناء عملية النقل ولأغراض الاقتراض والرهن وغيرها من التصرفات القانونية.
- 3 كونه إيصالاً بالبضاعة موضوع النقل متضمناً وعداً بتسليم البضاعة إلى من له حق استلام البضاعة بعد انتهاء الرحلة البحرية.

هـ إذا نص في سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل على ان العقد يخضع لأحكام هذه الاتفاقية أو لتشريع وطني اخذ بأحكامها.

كما ان أحكام هذه الاتفاقية حسبما جاء بالفقرة (2) من المادة (2) أنها تسري دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الناقل الفعلي أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر من ذوي الشأن.

كما انه بموجب الفقرة (3) من نفس المادة لا تسري على مشارطات الإيجار، إلا انه في حالة إصدار سند شحن بموجب مشاركة إيجار فانه يخضع لأحكام تلك الاتفاقية طالما ان السند ينظم العلاقة بين الناقل وبين حامله إذا ما كان ذلك الأخير غير المستأجر.

أما إذا نص العقد على القيام مستقلا بنقل بضائع على دفعات متوالية خلال فترة متفق عليه فان أحكام هذه الاتفاقية بموجب الفقرة (4) من نفس المادة، تطبق على كل شحنة من الشحنات على انه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار فتسري عليها أحكام الفقرة (3) من هذه المادة.

وقد جاءت اتفاقية هامبورج لتمييز بين الناقل الذي يبرم عقد نقل للبضائع مع الشاحن وبين الناقل الفعلي الذي يعهد إليه من جانب الناقل الأصلي بالتنفيذ الكامل أو الجزئي للنقل.

### التزامات الناقل طبقا للاتفاقية

ان مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية عن البضائع تغطي الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسته (عهدته) في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ. هذا ما أشارت إليه الفقرة (1) من المادة الرابعة من الاتفاقية. ومن الملاحظ منها

ان المسؤولية للناقل قد امتدت إلى فترة تجاوز الفترة ما بين الشحن والتفريغ لتشمل فترة حراسة الناقل للبضائع في ميناء التفريغ.

وأشارت الفقرة (1) من المادة (5) ان الناقل مسؤول عن الضرر الذي ينشأ عن هلاك البضاعة أو عما يلحقها من تلف وكذلك عن التأخير في التسليم والتي تقع في الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسة الناقل ما لم يثبت انه ووكلاءه وتابعيه اتخذوا كل التدابير المعقولة لاتقاء وقوع الحادث ولاتقاء نتائجه استنادا إلى مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض.

### بيانات سند الشحن

تنص أحكام المادتين (14-15) من نفس الاتفاقية انه متى ما انتقلت السلع إلى عهدة الناقل أو الناقل الفعلي، يقوم الناقل بناء على طلب الشاحن بإصدار سند الشحن إلى الشاحن على ان يتضمن البيانات الآتية:

- أ- الطبيعة العامة للبضائع، العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع السلع
- ب- كعدد الطرود أو القطع، ووزن السلع وكميتها.
- ج- الحالة الظاهرة للسلع.
- د- اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله.
- هـ- اسم المرسل إليه في حالة تعيين الشاحن له.
- و- ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي انتقلت فيه السلع إلى حيازة الناقل في ميناء الشحن.
- ز- ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل.
- ح- عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجد أكثر من نسخة أصلية.
- ط- مكان إصدار سند الشحن.
- ي- توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر يتصرف باسمه.

- ك- أجرة النقل بالقدر المستحق دفعه من المرسل إليه، أو إشارة أخرى تدل على انه أجرة النقل مستحقة الدفع منه.
- ل- البيان المشار إليه في الفقرة (3) من المادة (23).  
"متى صدر سند شحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري تعين تضمينه بياناً يذكر فيه ان النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط ينقص منها بما يضر مصلحة الشاحن أو المرسل".
- م- بيان ان السلع ستشحن أو يجوز شحنها على سطح السفينة، إذا كان الحال كذلك.
- ن- تاريخ أو فترة تسليم السلع في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صراحة بين أطراف العقد.
- س- أي زيادة من حدود المسؤولية اتفق عليها بمقتضى الفقرة (4) من المادة (6):  
"لا يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة (1)".

### تحفظ المرسل إليه طبقاً للاتفاقية

أشارت أحكام المادة (19) الإخطار عن الهلاك أو التلف أو التأخير انه إذا لم يقيم المرسل إليه بتوجيه إخطار كتابي عن الهلاك أو التلف، وبما هيته لهذا الهلاك أو التلف للناقل في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم السلع إلى المرسل إليه اعتبر ان هذا التسليم قرينة كافية على ان الناقل سلم السلع بالكيفية الموصوفة بها في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد صدرت، اعتبرت إنها سلمت بحالة سليمة.

وانه في حالة كون الهلاك أو التلف غير ظاهر تسري أحكام الفقرة (1) من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي في مدة (15 يوماً) متوالية تالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه.

وإذا جرت معاينة السلع وقت تسليمها إلى المرسل إليه أو تفتيشها بصورة مشتركة من جانب الطرفين، وانتفت الحاجة إلى توجيه الأخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو التفتيش المذكورين من هلاك أو تلف.

### الخلاصة

ان عدم توجيه الأخطار لا ينشئ دفعا بعدم قبول المسؤولية وإنما يقيم مجرد قرينة ظاهرة بسيطة في صالح الناقل أو الناقل الفعلي مع بقاء الدعوى إذ هي لا تسقط الا بالتقادم المنصوص عليه في المادة (20) من الاتفاقية التي تشير إليها في موضوع التقادم، وقد فرقت بين حالتين:

- 1- حالة ما إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا أي يمكن تبينه دون حاجة إلى فحص البضاعة إلى المرسل إليه.
- 2- حالة الهلاك أو التلف غير الظاهرة جاز تقديم الإخطار خلال (15 يوم) متصلة ليوم تسليم البضائع.

### مسؤولية الناقل

مسؤولية الناقل وفقا لأحكام اتفاقية هامبورج جاءت بها المواد المرقمة (4-5-10):

#### أولا: من حيث مدة المسؤولية

أشارت الفقرة (1) من المادة (4) بان مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب اتفاقية هامبورج تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهد الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

كما أشارت الفقرة (2) من نفس المادة لأغراض الفقرة (1) أعلاه حيث اعتبرت البضائع في عهدة الناقل:

أ- اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:

- 1- الشاحن أو شخص ينوب عنه.
- 2- سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

- 1- بتسليمها إلى المرسل إليه.
- 2- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل.
- 3- بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

وعليه وفي ظل اتفاقية هامبورج فإنه بمجرد ان يأخذ الناقل البضائع في عهده فإنه يصبح مسؤولا عن عمليات الشحن أو التفريغ بالصنادل.

### ثانيا: أساس المسؤولية للناقل

حددت الفقرة (1) من المادة (5) من الاتفاقية أساس المسؤولية كما يلي:

"يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة (4) ما لم

يثبت الناقل انه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول  
تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته."

### الخلاصة

ان مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورج مؤسسة على مبدأ الخطأ أو الإهمال وقد  
ظهر هذا واضحا من الملحق الثاني للاتفاقية وهو الفهم المشترك الذي اعتمده وتبناه  
المؤتمر والذي جاء فيه:

"من المفهوم عموما ان مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ  
الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدى ذلك كقاعدة ان يقع عبء الإثبات على  
الناقل الا ان أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات."

### ثالثا: مسؤولية الناقل الفعلي

ان المادة (1/10) من اتفاقية هامبورج، أشارت إلى ان الناقل يظل مسؤولا عن النقل  
بكامله ويكون مسؤولا فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه  
الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير.

وعند وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي معا وفي حدودها تكون مسؤوليتهما  
بالتكافل والتضامن حيث سيكون الناقل هو الشخص الوحيد المسؤول عن كل عملية  
النقل حتى ولو كان هناك شرط في سند الشحن يعطيه ترخيصا بان يعهد بتنفيذ  
النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي:

أي ان لصاحب الحق في البضائع ان يرجع على الناقل بالتعويض عما يصيب  
البضائع من هلاك أو تلف أو ضرر ناتج عن التأخير. الا ان الجزء الأخير من  
نص الفقرة (1) من المادة (10) عاد وقيد مسؤولية الناقل في ما يتعلق بالنقل الذي  
يقوم به الناقل الفعلي فاشتراط لمسؤوليته عن هذا النقل ان يكون الضرر قد نشأ عن

فعل أو تقصير من الناقل الفعلي ومستخدميه ووكلائه ووقع منهم في نطاق وظائفهم أي إذا ما وقع من الناقل الفعلي وتابعيه فعل يخرج عن نطاق وظائفهم فان مسؤولية الناقل تنتفي عن الجزء من النقل الذي عهد به إلى الناقل الفعلي ولا يبقى لصاحب الشحنة الا الرجوع على الناقل الفعلي، وان عبء الإثبات في هذه الحالة يقع على الناقل أو عليه، لكي ينفي مسؤوليته، ان يقيم الدليل على ان الفعل أو التقصير الذي وقع من الناقل الفعلي وتابعيه كان خارج نطاق وظائفهم وهذا العبء ليس سهلا في كل الأحوال.

وتسري أحكام هذه الاتفاقية وتطبق على الناقل الفعلي الذي يقوم هو بتنفيذه (الفقرة 2 من المادة 10)

### شروط تحديد المسؤولية

ان الأصل القانوني عملا بأحكام اتفاقية هامبورج حيث أشارت المادة (1/6) انه يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالتعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخير اللاحق بالبضائع بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو أية وحدة أخرى من وحدات الشحن أو بـ 2.5 وحدة حسابية عن كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة أيهما أعلى:

وعلى أي حال فان مجموع التعويضات التي يتحملها الناقل لا يجوز ان تتجاوز الحد الأعلى للتعويض.

ان هذه الاتفاقية تناولت تحديد هذا التعويض على أساس من معايير موضوعية حسابية تحكيمية، وميزت في شان هذا التحديد التحكيمي بين حالة التعويض المترتب على ما يلحق بالبضائع من هلاك أو تلف وبين حالة التعويض عن التأخير في التسليم، وان تحديد التعويض عن الضرر الناجم عن التأخير في التسليم، جاء في الفقرة الأولى /ب انه يتحدد بمبلغ معادل لمرتين ونصف للأجرة المتفق عليها لنقل



البضائع التي تعرضت للتأخير على إلا يتجاوز المبلغ الكلي للأجرة المتفق عليها في عقد نقل البضائع بالبحر.

وإذا ما اجتمع أكثر من تعويض مستحق على الناقل كما أسلفنا تبعاً لاجتماع ضرر عن هلاك أو تلف البضائع مع ضرر نشأ عن التأخير في التسليم، فقد قضت الفقرة (ج) من نفس المادة، بأن مجموع ما يحكم به من تعويض عن الأضرار يجب ألا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض بغرض هلاك البضاعة محل النقل هلاكاً كلياً.

كما ان الفقرة (2) من نفس المادة، قد أشارت إلى حساب الحد الأقصى للتعويض كالاتي:

1- عندما تكون الطرود أو وحدات الشحن مجمعة في حاويات فإن كل طرد أو وحدة منها يعتبر طرداً أو وحدة شحن مستقلة إذا كان عددها مذكوراً في سند الشحن، وإلا فتعتبر الحاوية وما تشمله وحدة شحن واحدة.

2- أما إذا كانت الحاوية ذاتها قد هلكت أو تلفت فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة تدخل في حساب الحد الأقصى للتعويض ما لم تكن مملوكة للناقل أو مقدمة منه.

إن أحكام الفقرة (1-2/6) يسود عليها طابع الغموض إذ يعتبر طرداً أو وحدة شحن مستقلة الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل.

وقد عالجت المادة (4/26) من هذه الاتفاقية كيفية تحويل الوحدات الحسابية إلى العملات الوطنية في الدول المتعاقدة حيث قضت ان يتم التحويل وفقاً لقيمة العملة الوطنية في التاريخ الذي يتفق عليه أصحاب الشأن، وفي غيبة هذا التاريخ تكون العبرة بتاريخ صدور الحكم بالتعويض.

ان أحكام المادة (8) من نفس الاتفاقية، لم تعط الحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (6) إذا ثبت ان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتاره وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

ويعني هذا إلقاء عبء الإثبات على المدعي الذي يريد حرمان الناقل من التمسك بتحديد التعويض.

ومن الجدير بالذكر ان الفقرة (2) من المادة الثامنة شملت تابعي الناقل ووكلاءه.

### **التقادم المانع من سماع الدعوى وفق أحكام اتفاقية هامبورج لسنة 1978**

حددت المادة (20) من هذه الاتفاقية المدة القانونية للتقادم كالاتي:

- 1- تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.
- 2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسلم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع من آخر يوم كان ينبغي ان يسلمها فيه.
- 3- لا يدخل اليوم الذي يبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.
- 4- يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم ان يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب، ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.

5- الشخص الذي يتحمل مسؤولية له ان يقيم دعوى تعويض حتى وان انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات، على انه يجب الا تقل المهلة المسموح بها عن (90) يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي بلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

## مبدأ التعويض ومبدأ الحلول في التأمين البحري (بضائع)

نشرت هذه الدراسة في مجلة *التحكيم* اليمنية، العدد 40، 2003

من المعروف أن التعويض الحقيقي إنما يجري تقديره على أساس الخسارة الحاصلة نتيجة الخطر المؤمن ضده، وإن المؤمن ملزم بتعويض المستفيد عن قيمة الضرر الذي أصابه فعلاً وناشئاً من وقوع الخطر المؤمن ضده، والعبرة في ذلك هو ضمان إعادة المؤمن له إلى وضعه الذي كان عليه قبل تحقق الخطر المؤمن منه، على ألا تتجاوز قيمة التامين حيث إن المبلغ التأميني المتفق عليه ابتداءً هو الحد الأعلى لالتزام المؤمن بالتعويض. وإن سبب التزام المؤمن بتعويض المؤمن له لم يكن فعل الغير ولكن بسبب عقد التامين حيث ليس هناك أية علاقات قانونية أو عقدية بين المؤمن والغير المتسبب في الخسارة تصلح أن تكون أساساً لدعوى قضائية ولكن مع ذلك لا يجوز لهذا الغير أن يتقاضي مسؤوليته عن الخسارة التي لحقت بالمؤمن له لأن شخصاً آخر قد دفع التعويض عنها.

### النتائج المترتبة على مبدأ التعويض

تتلخص النتائج المترتبة على مبدأ التعويض بالآتي:

- 1- حلول المؤمن محل المؤمن له - مبدأ الحلول.
- 2- نقل جميع حقوق المؤمن له تجاه الطرف الثالث إلى المؤمن.
- 3- يترتب بذلك حق شخصي للمؤمن قبل الجهة التي تسببت في إحداث الضرر أو النقص.
- 4- ينشأ حق عيني للمؤمن في المال التالف (المستتقات) الذي تم التعويض عنه.

لذا فيما إذا أجاز للمؤمن له أن يحتفظ بالمال التالف بعد استلامه كامل مبلغ التعويض وأجاز له الرجوع على مسبب الضرر والمطالبة بتعويضه، فإننا نكون قد أعدناه إلى مركز مالي أحسن مما كان عليه قبل حصول الحادث المؤمن ضده، أي إن المؤمن له قد أثرى بدون سبب على حساب التامين.

مما لا شك فيه أن هذا يخالف مبدأ التعويض الحقيقي القاضي بإعادة المؤمن له إلى المركز المالي الذي كان عليه قبل حصول الضرر كما أسلفنا أعلاه، وإن استحقاق المؤمن للمستتقذات من الشيء المؤمن عليه بعد وقوع الحادث عند دفعة قيمة الشيء كاملة، تطبيقاً لمبدأ التعويض ومبدأ الحلول، فيكون آنذاك للمؤمن كل حقوق المؤمن له على الشيء المؤمن عليه ويكون للمؤمن الحق بالانتفاع من تلك الحقوق التي تقلل خسارته أو تزيلها وليس للمؤمن له ذلك، لأنه إذا انتفع بها بعد أن قبض مبلغ التعويض كاملاً فإنه سوف يستلم أكثر من مبلغ خسارته وهذا ينافي مبدأ التعويض.

والمبدأ نفسه ينطبق بالنسبة للمؤمن، إذ لا يجوز له أن يجني مكاسب نتيجة لحلوله محل المؤمن له، فالحلول على هذه الصورة يهدف إلى منع الإثراء بلا سبب من جانب أحد المتعاقدين على حساب الآخر. فالمؤمن لا يستطيع بالحلول أن يسترد مبلغاً يفوق ما دفعه إلى المؤمن له فإن حدث ذلك التزم برد الفائض إلى المؤمن له.

إن الحلول لا يترتب عليه فقدان المؤمن له حقه الشخصي في الاقتضاء من الغير المسؤول. إن كل ما يفقده هو المنفعة الناشئة عن هذا الحق وذلك إلى حد مبلغ التعويض الذي استلمه من المؤمن. هذا وإن حق المؤمن في الحلول لا يقتصر على المبالغ التي دفعها كتعويض إلى المؤمن له بل يشمل أيضاً النفقات التي تكبدها من أجل استرداد هذه المبالغ من الغير المسؤول عن الخسارة، كمصاريف الدعوى وإتعايب المحامي وغيرها، كما له الحق في المطالبة بالفوائد على أصل المبلغ اعتباراً من تاريخ المطالبة القضائية.

الرجوع على الغير - المسؤول عن الضرر (مسبب الضرر).

ان رجوع المؤمن على مسبب الضرر هو من الأمور المهمة في التأمين من الناحيتين الفنية والقانونية. ان عقد التأمين قد يشترك مع غيره من الأسباب في قيام مسؤولية شخص آخر عن التعويض، لذا فان المؤمن له لا يجوز له ان يرجع على شركة التأمين ومسبب الضرر، وإنما يطالب شركة التأمين عن قيمة الضرر ثم بعد وفائها بالتزاماتها تجاه المؤمن له ترجع على مسبب الضرر بعد أن تحل محله استنادا إلى حق الحلول. لذا برزت مسألة أي من الاثنتين المؤمن (شركة التأمين) أو المسؤول عن الضرر يتحمل الضرر؟ وهل يجوز للمتضرر (المؤمن له) الجمع بين التعويضين؟ إن المتضرر يملك حقا متميزا تجاه كل من المؤمن والمسؤول عن الضرر، ووجود هذا الحق تجاه أي من الطرفين لا يؤثر على وجوده تجاه الطرف الآخر ولكن لما كان الضرر لا يمكن أن يعوض إلا مرة واحدة، كما وان قواعد المسؤولية لم توضع لتكون سببا في إثراء المتضرر فان قيام أحد المسؤولين بالوفاء يبرئ ذمة الآخر تجاه المتضرر من حيث المبدأ.

مما لا شك فيه إن ما يحدث فعلا ومتفقا عليه هو رجوع المؤمن له على المؤمن كما يفضل المتضرر الرجوع على المؤمن للأسباب التالية.

- 1- سهولة وضمان حصوله على التعويض المستحق له بأسرع وقت.
- 2- توفير مصاريف وإجراءات هو في غنى عنها.
- 3- لكون المؤمن له قد امن بضاعته لدى المؤمن لقاء دفعه قسط التأمين ويريد ان يستغل ذلك مقابل استعماله لوثيقة التأمين ومن خلال ذلك نستطيع أن نُعرّف عقد التأمين البحري:

"هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به في معرض الرحلة عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على إلا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة."

إلا انه من الملاحظ في الباب الخامس من القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994 الخاصة بالتأمين البحري، انه لم يشر أو يتطرق إلى تعريف عقد التأمين البحري وكل ما أشار إليه في المادة 357 انه تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية، في حين إن المادة 1072 في القانون المدني اليمني رقم 19 لسنة 1994 قد عرّف التأمين بأنه:

"التأمين عقد يلتزم به المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حال وقوع الحادث المؤمن ضده أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك لقاء مقابل مبلغ محدد أو إقساط دورية يؤديها المؤمن له للمؤمن."

في حين أن القانون المدني الجديد رقم 14 لسنة 2002 أشار في المادة 1065 إلى نفس تعريف عقد التأمين المشار إليه في المادة 1072 من القانون المدني رقم 19 لسنة 1992 الملغي إلا انه أضاف العبارة التالية إلى آخر نص المادة وهي:

"كما يجب أن تنص عقود التأمين على إن كل مؤمن متبرع لما تدفعه الشركة من ماله لغيره تعويضا وهو من ضمنهم إن حصل عليه خطر."

لذا قد يسأل هل يعني رجوع المتضرر على شركة التأمين تُخلص مسبب الضرر من دفع التعويض ويستفيد من عقد التأمين وهو ليس طرفا فيه؟ الجواب: "من اجل ذلك وجب أن يحل المؤمن محل المؤمن له كي لا يتخلص مسبب الضرر من التزامه بالتعويض." إضافة لذلك هناك اعتبارات النظام العام التي تستدعي وجود مثل هذا الحق لان وجوده يمنع المؤمن له من الجمع بين تعويضين لضرر واحد وبالتالي

يمنعه من ملاحقة مسبب الضرر إضافة لكونه وسيلة لقطع دابر افتعال المؤمن ضده للحادث بقصد الإثراء.

### طرق رجوع المؤمن على مسبب الضرر

لقد أعطي حق الرجوع قبل مسبب الضرر إلى المؤمن بدعوى شخصية مباشرة مستندة إلى الفعل الضار وطبقا لقواعد المسؤولية (القواعد العامة). إن الرجوع على مسبب الضرر بالاستناد إلى حوالة الحق يعطي الحق إلى المحال له (المؤمن) بممارسة حق الرجوع إلى المحال عليه (مسبب الضرر) حتى قبل قيامه بدفع التعويض المستحق واستنادا إلى ذلك فإن المؤمن إذا ألزم بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع تبعثها على شخص ثالث فله أن يمارس حقوق المؤمن له الذي عوضه وان يرفع دعاواه.

### أنواع الحلول

وهما نوعان: حلول قانوني وحلول اتفاقي.

#### الحلول القانوني

من الملاحظ إن التشريعات المختلفة اتجهت إلى إدراج نصوص قانونية (سواء في القوانين المدنية والتجارية أو القوانين المنظمة لعقد التأمين) تشير إلى الحلول القانوني للمؤمن محل المؤمن له تجاه مسببي الضرر. في القانون المدني اليمني رقم 19 لسنة 1992 الملغي تجد في المادة 1078 انه قد أجاز للمؤمن له ان يحل محل المؤمن له في الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن بما دفعه من ضمان عن الضرر.

وأدناه نص أحكام المادة 1078



"يجوز للمؤمن أن يحل محل المؤمن له بما دفعه من ضمان عن ضرر في الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن ما لم يكن من أحدث الضرر غير المتعمد من أصول وفروع المؤمن له أو من أزواجه أو أصهاره أو ممن يقيمون معه في مسكنه ويعولهم في معيشتهم أو شخصاً يكون المؤمن له مسؤولاً عن أفعاله."

إلا أنه في القانون المدني الجديد رقم 14 لسنة 2002 حيث أشارت المادة 1071 منه بأن إحلال المؤمن محل المؤمن له لا يتم إلا قبل "من تسبب عمداً في الضرر" وهذا تغيير جوهري ولا ندري ما الذي دفع المشرع إلى هذا التعديل والتغيير بإضافة كلمة (عمداً) في النص الجديد؟

وبرأيي إن النص السابق هو أفضل مما آلت حاله الآن لأن المؤمن يحل محل المؤمن له بما دفعه من ضمان عن الضرر قبل كل من تسبب في الضرر سواء أكان متعمداً أو غير متعمد.

إن الأخذ بالنص الجديد الوارد في المادة 1071 في القانون المدني الجديد رقم 14 لسنة 2002 سيفتح الباب للتهرب من المسؤولية عن الأضرار التي تحصل والتي يصعب تحديد (العمد) في الضرر وبذلك سوف تصعب الأمور الخاصة بحالة الاسترداد مما سيتعذر على المؤمن الرجوع على مسبب الضرر في هذه الحالة بما دفعه من ضمان عن الضرر. وقد أضع المشرع حقا من حقوق المؤمن. كما أنه في هذه الحالة سيقوم المؤمن له بانتهاز هذه الفرصة باستلام تعويض من المؤمن استناداً إلى بنود وشروط وثيقة التأمين مستغلاً الثغرة الموجودة في نص أحكام المادة 1065 والرجوع فيما بعد على مسبب الضرر ومطالبته بتعويضه، أي إن المؤمن له قد أثرى في هذه الحالة بدون سبب على حساب التأمين. وهذا ما يخالف مبدأ التعويض الحقيقي بإعادة المؤمن له إلى المركز المالي الذي كان عليه قبل حصول الضرر.

ومن البديهي ان المشرع عندما يعتبر نصا ما مهما لغرض تحقيق العدالة لا بد أن يأتي بالأفضل والاحوط حيث اعتبر القانون الجديد إن أيا من تسبب في الضرر وبأية صيغة سواء كان عن طريق الخطأ أو غيره فإنه لا يمكن للمؤمن أن يحل محل المؤمن له إلا في حالة واحدة فقط هي من تسبب عمدا في الضرر. وأدناه نص أحكام المادة 1071

"يجوز للمؤمن أن يحل محل المؤمن له في الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب عمدا في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن بما دفعه من ضمان عن ذلك الضرر ما لم يكن من أحدث الضرر غير المتعمد من أصول وفروع المؤمن أو من أزواجه وأصهاره أو ممن يقيمون معه في مسكنه ويعولهم في معيشتهم أو شخصا يكون المؤمن له مسؤولا عن أفعاله."

وكذلك أشارت المادة 392 من القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994 بان يحل المؤمن محل المؤمن له في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين وذلك في حدود التعويض الذي دفعه.

الشروط الواجبة للحلول من حيث الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن (الدعاوى التي يحل فيها المؤمن) هي:

- 1- أن يكون هناك للمؤمن له حق في المطالبة مترتب في ذمة مسبب الضرر.
- 2- أن يكون هناك ضرر واقع فعلا مع ثبوت مسؤولية مسبب الضرر.
- 3- أن يكون الضرر مشمولا بالتغطية المثبتة في وثيقة التأمين. وقد أضاف القانون المدني الجديد رقم 14 لسنة 2002 م شرطا آخر وهو:
- 4- أن يكون هناك تعمد في أحداث الضرر.

وهذا يعني إن الحلول هو أن تقوم شركة التأمين بالوفاء عن المؤمن له المتضرر وترجع على الغير مسبب الضرر. وبرأينا هذا غير كاف إذ علق موضوع الحلول

بما دفعته من ضمان عن ضرر، وهذا يعني إن شركة التامين لا يمكنها أن تحل محل المؤمن له إلا بعد دفع التعويض لأنها جعلت الحلول هو لتاريخ واقعة الدفع حيث بمجرد دفع التعويض يثبت للمؤمن حق الحلول له بالرجوع. ولا بد أن نشير هنا بان القانون العراقي تلافى هذه الناحية حيث أعطي الحق للمؤمن بالرجوع قضائيا على مسبب الضرر حتى وان لم يكن مبلغ التعويض قد دفع إلى المؤمن له. وهو ما يجري في تطبيقات القضاء العراقي، وما استقر عليه هو تحقق خصومة المؤمن قبل مسبب الضرر قبل دفعه لمبلغ التعويض وذلك استنادا إلى أحكام المادة (6) من قانون المرافعات المدنية العراقي لوجود مصلحة محتملة.

والسبب هو إن للمؤمن مصلحة في إقامته للدعوى حيث هناك ما يدعوه إلى التخوف من إلحاق الضرر به على أن يتم دفع مبلغ التعويض خلال المرافعة في الدعوى وقبل حسمها وان يتم إثبات ذلك بإبراز وصل المخالصة الموقع من قبل المؤمن له أو إشعار دائن.

### الآثار المترتبة على حق الحلول القانوني

- 1- لا تحل شركة التامين (المؤمن) محل المؤمن له إلا في حدود ما دفعت من تعويض إليه.
- 2- إذا رجع المؤمن ورجع المؤمن له على مسبب الضرر في وقت واحد فان المؤمن له هو الذين يستوفي حقه أولا.
- 3- يفقد المؤمن له حقه في الرجوع على مسبب الضرر بالقدر الذي يقع فيه الحلول.
- 4- إذا تعذر أو استحال الحلول أو أصبح غير مجد بفعل المؤمن له فان المؤمن يعفى من مسؤوليته أما إعفاء تاما أو جزئيا حسب الأحوال، وكذلك إذا تنازل المؤمن له عن دعواه ضد مسبب الضرر اعتمادا على التامين.
- 5- التقادم

من المعروف إن هناك مدة قانونية يحددها القانون يحق بموجبها للمؤمن أن يطالب بتعويضه عن قيمة الأضرار والنواقص خلالها من مسبب الضرر.

إلا إن بدء سريان تلك المدة يختلف باختلاف صور المسؤولية. لذا فإن أحكام المادة 260 من القانون البحري اليمني حددت المدة القانونية التي يمكن إقامة الدعوى قبل مسبب الضرر بسبب هلاك أو ضرر في البضاعة وهي بعد تسليم البضاعة سنة واحدة، وإذا لم يقع التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه، أي يسقط حق كل دعوى ناشئة عن تسليم البضائع بحكم مرور الزمن بعد سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم. وقد يقول البعض لماذا لا يكون من تاريخ وصول السفينة؟ برأينا إن تاريخ وصول السفينة لا يعتد به كأساس لسريان التقادم وذلك لحصول التأخير في عمليات الرسو والمباشرة بالنفاذ، عليه فإن التقادم يبدأ من تاريخ تفرغ آخر طرد. وهذه النقطة هي التي يعول عليها لأنه التاريخ الذي يمكن أن يعلم به المرسل إليه فيما إذا كان هناك نقص أو ضرر أم لا. وهذا هو الاتجاه الصحيح.

### الحلول الاتفاقي

هو حلول المؤمن محل المؤمن له عند تحقق الضرر المؤمن منه بموجب شروط وثيقة التامين في مطالبة من تسبب بفعله في الضرر أو النقص الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن وكل ما يرد بخلاف ذلك في الوثيقة يعتبر لاغيا.

إن شركات التامين تلجا إلى وضع هذا الشرط لتحقيق الحلول بمجرد تحقق الخطر وليس بتحقيق الدفع (دفع مبلغ التعويض) حيث إن شركة التامين تستطيع الرجوع على مسبب الضرر بوجود شرط الحلول قبل دفع التعويض عندئذ لا لزوم حتى لتقديم وصل المخالصة (لان أهمية وصل المخالصة - إبراء الذمة - تكمن فقط في كونه إثباتا للمبلغ المدفوع وتاريخ الدفع والحلول ولغايات المطالبة إلى مسبب

الضرر) بل تكفي وثيقة التأمين وشرط الحلول المثبت فيها كمستند إثبات عملاً بالعقد وهو شريعة المتعادين.

وبما ان وثيقة التأمين البحري والقانون اليمني لا ينصان على الحلول بالاتفاق، فإننا اكتفينا بما أسلفناه أعلاه.

## في التأمين البحري ومسؤولية الناقل: دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الأردني ومعاهدة بروكسل

كُتبت هذه الدراسة سنة 1994 ولم تسنح الفرصة نشرها في ذلك الوقت

### مقدمة

مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المهمة التي تحتاج إلى تسليط الأضواء عليها والتي رعتها مؤتمرات ومعاهدات دولية لكونها تمس مصالح دول متعددة ورغم المحاولات في توحيد الإجراءات أو الأحكام على المستوى الدولي وذلك عن طريق المعاهدات الدولية أو الثنائية بين الدول إلا أنه لا زالت أحكام قوانين النقل في مختلف الدول تتباين بشكل وآخر.

ونظراً لما لقطاع النقل من دور فاعل في عملية التنمية، ولا سيما القطر العراقي الذي له مصالح مشتركة ومتشابكة مع القطر الأردني ويتمتع بموقع جغرافي متميز يجعله حلقة وصل ينتقل الأشخاص والأشياء عبرها، لذلك وجدنا من المناسب ان نقدم دراسة مبسطة عن مسؤولية الناقل البحري مقارنة مع أحكام قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983 وأحكام قانون التجارة البحرية الأردني المرقم 12 لسنة 1972 مع تعديلاته بالقانونين المرقمين (قانون مؤقت رقم 4 لسنة 1978 ورقم 35 لسنة 1983) والى تقادم المانع من سماع الدعوى في ظل الأحكام النافذة المفعول، إضافة إلى ما جاء بمعاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن والموقعة بتاريخ 1924/8/25<sup>6</sup> (لم تنظم جمهورية العراق إلى معاهدة بروكسل)، وما يتعلق

<sup>6</sup> العنوان الكامل لهذه الاتفاقية هو الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن والبروتوكول الموقع عليه في بروكسل في 25 آب/أغسطس 1924. وقد عدلت هذه الاتفاقية في 23 شباط/فبراير 1968 يعرف دولياً باسم بروتوكول 1968 لتعديل المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في 25 آب/أغسطس 1924. وجرت تعديلات أخرى على الاتفاقية والبروتوكول سنة 1979.

بخصوص شرط تحديد المسؤولية والمقترنة بموافقة الإرادة الملكية بموجب الإعلان المنشور في العدد 313 في الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1931/7/16.

وقد استفدنا في كتابة هذا البحث أيضاً من التطبيقات العملية والقضائية لنا في المحاكم الأردنية والعراقية وخدمتنا الطويلة في شركة التأمين الوطنية في العراق.

## الفصل الأول

### المبحث الأول: التفريغ – التسليم

#### 1- التفريغ

عبارة عن تفريغ حمولة السفينة الراسية على رصيف الميناء في مكان الميناء في مكان الوصول تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه.

ان عملية التفريغ هي عملية مادية بحتة تتم بإنزال البضاعة من السفينة ورفعها منها ووضعها بالمكان المعين لها وهي على هذا الوجه لا ترتبط حتما بعملية التسليم أو تقترن بها.

والأصل ان الالتزام بالتفريغ يقع على عاتق الناقل، الا ان ذلك لا يمنع من الاتفاق على ان يتولى المرسل إليه أو المرسل بتفريغ البضاعة في جهة الوصول ففي هذه الحالة لا يسال الناقل عن أي هلاك أو تلف يحصل للبضاعة أثناء عملية التفريغ وهو ما نصت عليه أحكام المادة (34) قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.

من المعروف ان عملية التفريغ يمهدها لها عادة بتنزيل البضاعة من السفينة بفك رصها في داخل العنابر ثم إخراجها من السفينة بواسطة رافعاتها أو بواسطة رافعات الرصيف في الميناء إلى خارج السفينة، وأحيانا تقوم رافعات السفينة برفع البضاعة من داخل العنابر إلى السطح ثم تتناولها رافعات الرصيف لتنتزلهما إلى الرصيف أو إلى الشاحنات مباشرة.

وأوجبت المادة الثانية من نظام رقم 3 لسنة 1957 (نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع الأردني)، انه على وكيل السفينة وقبل وصول السفينة إلى ميناء العقبة بمدة لا تقل عن 48 ساعة قبل وصول السفينة ان يقوم بتسليم المنافيسات مع



ملحقاته لكل من ميناء العقبة والجمارك وذلك لتمكين موظف السلطة المختص من توزيع البضائع على أماكنها ضمن منطقة الميناء، أي لغرض اتخاذ الإجراءات اللازمة من قبل الميناء لتفريغ حمولة السفينة.

أي ان ذلك يتطلب من الجهات المختصة في الميناء التأكد من كون حمولة السفينة داخل العنابر بارزة وجاهزة للتفريغ. ويستحصل على المعلومات اللازمة من قبطان السفينة ثم القيام والتأكد من الآتي:

- 1- من وجود الأعداد الكافية من العمال داخل العنابر وعلى الرصيف مع توفير المعدات اللازمة للتفريغ (السلنكات، الحبال، الشباك وغيرها).
- 2- من وجود الآليات اللازمة لضمان سير عملية التفريغ بداخل عنابر السفينة وكذلك على الرصيف.
- 3- مراقبة عملية تفريغ البضائع من السفينة إلى الرصيف أو إلى السيارات مباشرة.
- 4- توجيه السيارات إلى المستودعات في الميناء حسب تعيين السفينة بعد تزويدها بأرصدة الإرسال.
- 5- الإشراف على عملية تسلم البضائع رأساً من السفينة إلى أصحابها.
- 6- أعداد التقرير اليومي للتفريغ.
- 7- تقديم كشوفات بالبضائع المفرغة من السفينة في نهاية السفينة والتحميل كما حددت المادة 6 و 7 من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع المرقم 3 لسنة 1957.

بان تقوم شركة البواخر بتكليف شركة التفريغ بتفريغ السفينة من البضائع وبحضور مندوبين عن الكمارك وضمن ترتيبات وهي ان يقوم موظف الجمارك بوضع الطرود المكسورة أو المشتبه بالعبث بها في مكان أمين على ظهر الباخرة. وفي نهاية العمل اليومي ينظم محضر يذكر فيه عدد الطرود وتفاصيلها وعلاماتها التجارية وتسلم نسخة منه لكل من سلطة الميناء ووكيل الباخرة وإدارة الجمارك.

وبعد انتهاء تفريغ الباخرة كلياً يقوم موظفو سلطة الميناء الذين استلموا البضائع بتقديم كشوفات بها إلى مدير المستودعات لغرض معرفة الطرود الناقصة والمعطوبة ثم بعد ذلك تعطي سلطة الميناء شهادة بالواقع إلى ربان الباخرة منظمة حسب الأصول وترسل نسخة منها إلى رئيس جمرک العقبة.

وهذا يدل على انه لا يسمح بتنزيل الحمولة من السفينة الا تحت إشراف ومراقبة الجمارك وربان السفينة أو من ينوب عنه ووكيل شركة التفريغ الا ان النظام أعلاه وقانون التجارة البحرية الأردني لم يحدد مسؤولية أي جهة عن الخسارة أو التلف الذي يحدث نتيجة لتفريغ البضائع من فوق ظهر السفينة، في حين أن القانون العراقي، كما أسلفنا في المادة (34) منه، اعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تقع أثناء التفريغ ما لم يتم بذلك المرسل إليه أو شخص آخر بمقتضى اتفاق أو قانون أو تعليمات.

كما ان المادة 16 من نفس النظام (4) أشارت انه لا يسمح بإخراج البضاعة التي تم التخليص عليها الا تحت إشراف موظف الجمارك المختص وموظف سلطة الميناء على ان يوقع المستلم على ظهر إذن الإخراج إشعاراً بالاستلام.

## 2- التسليم

عند وصول البضاعة يتوجب على الناقل أو من يمثله ان يسلمها إلى أصحابها وان عملية التسليم هي عملية قانونية أي انها تقوم على أساسين:

- 1- قيام الناقل أو من يمثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها.
- 2- قبول صاحب الحق باستلام البضاعة من الناقل، والأصل ان على كل من الناقل ومن قام باستلام البضائع في حالة هلاكها أو تلفها ان يوفر للأخر وسائل لغرض فحص البضائع والتحقق من عدد الطرود.

حيث، كما أسلفنا، بان عملية التسليم هي عملية قانونية يتحدد زمانها ومكانها على موجب ما انعقد عليه الشرط بسند الشحن. ويكون هذا الشرط ملزماً لأطرافه، كما يكون ملزماً للمرسل إليه إذا قبل التعامل على أساس سند الشحن. وإذا خلت وثيقة الشحن من الاتفاق على شرط خاص بالتسليم كان المرجع في تحديده إلى طبيعة العقد ومقصود الطرفين. وفي جميع الأحوال فإن التسليم يكون بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه وبما يتمكن معه في حيازته وتناوله بالحفظ والحراسة بتمام التسليم تنتهي آنذاك التزامات الناقل وينتقل إلى عاتق المرسل إليه حيث يكون قد أوفى بالتزاماته التعاقدية ولا يعود الناقل مسؤولاً عن البضاعة التي تخرج من عهده وتدخل في عهدة صاحبها أو من يمثله.

وقد جاءت أحكام المادة (131) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 وحددت حالة إثبات التسليم وذلك بموجب محضر مشترك وتبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقاً للقانون أو العقد عند تسليمه إلى جهة مخولة.

ان أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 أوجبت على الناقل أو الربان تسليم البضائع للشخص المعين في وثيقة الشحن وهي التي تكون غير قابلة للتداول، أو يسلم البضاعة لحامل وثيقة الشحن المظهرة والتي هي وثيقة الشحن لأمر أو لحاملها لأنها قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب ان يكون مؤرخاً.

هذا وإذا لم يحضر أحد لتسليم البضائع وإذا رفض تسليمها من كانت مرسلة إليه فللربان ان يطالب السلطة القضائية ببيع كامل البضاعة أو بعضها لغاية مبلغ أجره السفينة وهو ما نصت عليه أحكام المادة (180) من نفس القانون أعلاه.

بينما أحكام المادة (35) من قانون النقل العراقي ألزمت الناقل بتسليم الشيء إلى المرسل إليه فعلاً أو حكماً واعتبرت التسليم إلى الجهات المختصة أو إلى الحارس تسليماً حكماً وان يقوم بأخطار المرسل إليه بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه إذا لم يكن التسليم واجباً في محله.

إذا فإن التسليم المرسوم قانوناً بموجب القانون العراقي هو ليس التسليم الفعلي من جانب الناقل إلى المرسل إليه فقط وإنما التسليم إلى الجهات الأخرى أيضاً. ويتضح من ذلك ان إجراءات التسليم تمر بصورة عامة بمراحل ثلاثة:

#### أولاً:- أخطار المرسل إليه بوصول البضاعة

يقوم الناقل بأخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ويطلب منه الحضور في المكان والزمان المعينين لتسلم البضاعة.

#### ثانياً:- جهة التسليم

بعد وصول البضاعة على المرسل إليه الحضور بعد أخطاره من قبل الناقل إلى المكان والزمان المعينين للاستلام وان يقوم بتقديم السندات التي تؤيد عائديه البضاعة له وبعد التأكد من قبل الناقل من صحة البيانات يقوم بتسليم البضاعة إليه أو من ينوب عنه قانوناً.

#### ثالثاً:- فحص البضاعة

ان المرسل إليه عليه أن يقوم بفحص البضاعة للتأكد من سلامتها وخلوها من الأضرار والنواقص. وسنتناول الحديث عن الإجراءات الواجب اتخاذها من قبل المرسل إليه أو من ينوب عنه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها في المبحث الثاني من هذا الفصل.

ونود ان نوضح في مجال التطبيق العملي في الأردن انه عندما يتم تفريغ حمولة السفينة يتم نقل البضائع من الباخرة إلى رصيف الميناء ثم نقلها إلى المستودعات والساحات المكشوفة التي تعود إلى الميناء .

أما بخصوص البضائع المعطوبة أو المشتبه بالعبث بها فإنها توضع في مكان أمين تحت إشراف معايين الجمارك ومأمور مستودع سلطة الميناء، وهذا ما نصت عليه المادة السابعة سالفه الذكر من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضاعة وكذلك المادة (8) من نفس النظام.

ومن الجدير بالذكر ان شهادات النقص والأضرار في الأردن تصدر من سلطة الميناء في العقبة وتسمى (محضر الباخرة) وهو محضر عام للباخرة يتم تحريره من هيئة مكونة من مندوب الميناء والجمارك ووكيل الباخرة والتاجر ومدقق المحاضر ويصدق من مدير عام مؤسسة الموانئ ويتضمن هذا المحضر:

- 1- علامة الإرسالية
- 2- اسم الباخرة وتاريخ وصولها
- 3- اسم وكيل الباخرة في ميناء التفريغ
- 4- الكميات المفرغة
- 5- حالة البضاعة عند استلامها من حيث الوزن
- 6- حالة البضاعة عند استلامها من حيث عدد الطرود
- 7- حالة البضاعة عند استلامها من حيث الطرود السليمة والمشبوهة والنقص والتمزق والتالف
- 8- تاريخ ابتداء التحميل وتاريخ الانتهاء منه

ويقصد بالطرود المشبوهة هي الطرود التي يتضح إنها متضررة.

كما يدرج في المحضر الفقرات الرئيسية للمحضر العام الآتي:

- أ- الطرود المشبوهة ولكل سند الشحن
- ب- تثبيت أرقام البوالص التي تحمل تحميلاً مباشراً أي النفاض من الباخرة إلى ظهر الشاحنة مباشرة، ويذكر طبيعة التسليم من حيث النواقص والأضرار.
- ج- اللجان تدرج أرقام سندات الشحن فقط دون الإشارة إلى حجم الأضرار والنواقص.

حيث تفرغ الإرساليات إلى مخازن الميناء. ولا بد من الإشارة إلى أن الإرساليات لا تعتبر مستلمة من قبل سلطات الميناء على أساس انه وديع بل ان مسؤولية الناقل تمتد لحين تحميلها على ظهر الشاحنات ومن لحظة التحميل يتم تثبيت الأضرار والنواقص في ظهر المعاملة الكمركية (بيان الوضع في الاستهلاك) صورة منه وبحضور الوكيل البحري وممثل المستورد وممثل أمين المخزن في الميناء.

ثم يقوم الوكيل البحري بإعداد ملحق المحضر ويوقع عليه ثم يستحصل توقيع ممثل الميناء (أمين المخزن) ويسلم إلى سلطات الميناء لإصداره وتوقيعه وتصديقه حسب الأصول ليصبح بمثابة المحضر العام وله نفس قوته القانونية. هذا وان ملحق المحضر يعتبر جزءا لا يتجزأ من المحضر العام.

- د- الطرود الناقصة عن القيد، يذكر رقم سند الشحن وعدد الطرود الناقصة.
- و- الطرود الزائدة عن القيد، يذكر أرقام وعدد الطرود المفرغة والغير واردة في منافيست الباخرة.

ثم يذكر في نهاية المحضر العام تاريخ استلام آخر طرد ويتم توقيع المحضر العام من قبل وكيل الباخرة ومأمور الميناء ودائرة العمليات ومدير مؤسسة الموانئ ليصبح بصفته القانونية النهائية كما أسلفنا.

## المبحث الثاني - تحفظ المرسل إليه

من المقرر ان الهلاك الكلي المعفى من التحفظ لا يتحقق الا بانعدام وجود البضاعة برمتها لدى تفريغ الباخرة بميناء الوصول فيستحيل بذلك وقوع التسليم الذي ينبعث به التزام المرسل إليه بالقيام بالتحفظ.

أما إذا لحق البضاعة هلاك جزئي أو تلف فان المرسل إليه لا يستطيع التحلل من التزامه بالتحفظ اعتبارا من الوقت الذي يتم فيه التسليم إليه، ولا يخايله من هذا الالتزام مجرد امتناعه عن تسليم جزء من البضاعة بحجة تلفه أو مخالفته للمواصفات بل يبقى الالتزام بالتحفظ على عاتقه وبمراعاة الوقت الذي سلمت فيه باقي البضاعة إليه.

لذا أوجبت المادة 218 أ من قانون التجارة البحرية الأردني (10) على من تسلم البضاعة وكانت في حالة هلاك أو تضرر بان يخطر الناقل أو وكيله بهلاك البضاعة أو تلفها خطيا في ميناء التفريغ وإلا افترض أنها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن. وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر وجب تقديم الأخطار خلال ثلاثة أيام بعد التسليم يشعروهم فيه بوجود نقص أو تلف أو خسارة مع الاحتفاظ بحقه بالمطالبة بالتعويض مع إرسال نسخة من الكتاب إلى شركة التأمين، فان مخالفة صاحب البضاعة لهذا الشرط وعدم قيامه بذلك يعني استلامه للبضاعة سالمة وبحالتها المذكورة بسند الشحن كما يؤدي ذلك إلى سقوط حق صاحب البضاعة بمطالبة التأمين بأي تعويض ويعفيها من أي التزام استنادا لشروط وثيقة التأمين، ويحق للناقل ان يطلب كشفا وجاهيا عن حالة البضاعة لدى تسليمها.

ومن المعروف والمقرر فقها وقضاء ان الناقل ضامن لأية أضرار و/أو نقص يلحق بالبضاعة خلال الرحلة البحرية والى حين تسليمها في ميناء الوصول إلى المرسل إليه، وهو ما أشارت إليه المادة 213 من نفس القانون.

لذا فإنني أؤكد هنا انه لا حاجة بعد ذلك لتوجيه التحفظ الخطي المنصوص عليه في المادة 218 من ذات القانون طالما اقر الناقل ممثلاً بوكيل السفينة في ملحق محضر تسليم البضاعة بالنقص و/أو الضرر، لان التحفظ المذكور يقدم عادة عند اختلاف فريقي عقد النقل حول حصول الضرر فعلاً أو زمانه ومقداره.

وقد جاءت هذه المادة مطابقة لأحكام المادة (69) من قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983 حيث أوجبت على المرسل إليه ان يقوم بتثبيت تحفظه على حالة الشيء إذا وجده تالفاً أو هالكا جزئياً وعلى ان يقوم بأشعار الناقل بذلك كتابة خلال (ثلاثين يوماً) من تاريخ تسلمه الفعلي واعتبر عدم قيام المرسل إليه بهذا التحفظ خلال الفترة المذكورة قرينة على انه قد تسلم البضاعة بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في سند الشحن.

ان الفرق بين المادتين أعلاه هو الفترة الزمنية التي يجب تقديم الأخطار (الإشعار) من المرسل إليه أو من ينوب عنه للناقل. وان تسليم الشيء دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل ما لم يتم المرسل إليه بأخطار الناقل خلال الفترة المحددة قانوناً في حالة وجود البضاعة تالفة أو هالكة. هذا وقد أشارت المادة (68) من القانون العراقي (12) بان المرسل إليه عليه أن يقوم بفحص الشيء قبل استلامه فإذا ما امتنع الناقل عن ذلك جاز للمرسل إليه ان يرفض تسلمه البضاعة واتخاذ الإجراءات الكفيلة للحفاظ على حقوقه، كما انه يجوز ان يقوم بتثبيت تحفظه عند استلامه للإرسالية على متن سند الشحن.

وعند حصول منازعة بين كل من المستورد ووكيل السفينة وعدم قناعة صاحب البضاعة بواقع حال البضاعة التي تثبت بموجب الشهادة التي تصدر عن وكيل السفينة فان للمستورد الحق بتثبيت الحالة الراهنة للبضاعة بواسطة الكشف القضائي ويتم تنفيذه بحضور الأطراف المعنية، وعند التبليغ وعدم الحضور فان الكشف يتم وتستعين المحكمة المختصة للأمور المستعجلة بخبراء مختصين لتثبيت الحالة الراهنة للبضائع المتضررة وتقديم تقرير مفصل بذلك.



بينما لم نجد أي نص في قانون التجارة البحرية الأردني المرقم 21 لسنة 1972 يجيز إجراء كشف محكمة مستعجل لغرض تثبت حالة الإرسالية ولتحديد الأضرار والنواقص قضائياً للرجوع على مسبب الضرر أو النقص لتكون رادعا لمنع الخسائر ولا ندري ما هو السبب في ذلك الا انه هناك بعض الإجراءات التي يمكن إتباعها لتثبيت حالة الإرسالية وهي:

1- الطلب من مدير جمرك العقبة لتأليف لجنة مكونة من ممثلي الجمارك والميناء والوكيل البحري والمستورد والحجر الزراعي أو الصحي بالإضافة إلى ممثل عن شركة التأمين ان وجد. ان مهام هذه اللجنة الكشف على الأضرار الحاصلة في الإرساليات ولتحديد كميتها وسببها وتتألف هذه اللجنة في الغالب في الأضرار الحاصلة لإرساليات الحبوب والطين واللحوم والسكر والبيض.

2- الاستعانة بالمختبر العائد إلى الجمارك لإرسال العينات المتضررة وتحليلها كيميائياً لبيان سبب الضرر.

3- الاستعانة بأحد الفنيين العائدين إلى دائرة الميناء لتحديد الأضرار في الأجهزة الفنية، وتعتمد قرارات اللجنة وكذلك نتائج التحليل المختبري والكشف الذي يجري من قبل الفنيين وتدرج النتائج في محضر استلام الباخرة أو في ملاحق المحاضر لان في جميع العمليات المبينة أعلاه يكون الوكيل البحري متواجدا في جميع الإجراءات بالإضافة إلى الأطراف الأخرى.

4- يشترك ممثل من نادي الحماية والتعويض بالكشف على الإرساليات المتضررة لاحتساب قيمة الضرر والنقص ان أمكن ذلك وللإرساليات المتضررة ضرراً جسيماً لغرض تحديد الأضرار وبيان كميتها وسببها. كما يمكن اخذ نماذج من العينات المتضررة وإرسالها إلى خارج الأردن لتحليلها وغالباً ما يتم الحصول على ضمانات مالية من نادي الحماية والتعويض بعد انتهاء إجراءات الكشف.

وليس هناك أية معوقات فيما يخص الأضرار التي تحصل للبضائع المحمولة على بواخر عاملة ضمن خطوط ملاحية منتظمة ولكن بالنسبة للبواخر المستأجرة فإنه من الضروري وابتداءً الحصول على ضمانات مالية من نوادي الحماية والتعويض وقبل مغادرة الباخرة ميناء التفريغ. ويكون ذلك، كما أسلفنا، باشتراك ممثل نادي الحماية والتعويض بالكشف على البضائع المتضررة و/أو الناقصة وفي داخل العنابر وتحديد قيمة الضرر ان أمكن ذلك ليشتمل بعد ذلك الحصول على سند الكفالة والذي يعتبر السند القانوني يمكن تنفيذ الحكم بموجبه ضد نادي الحماية والتعويض أو أصحاب الباخرة. أما في حالة عدم وجود سند الكفالة وامتناع أصحاب الباخرة أو نوادي الحماية والتعويض بالدفع فيبقى حجز الباخرة الأمر الوحيد لتنفيذ الحكم ان وفدت ثانياً الباخرة إلى الميناء.

لذا فان الاحتجاج (التحفظ) يقدم إلى كابتن الباخرة عن طريق الوكيل البحري أو مباشرة إلى كابتن الباخرة مع إعطاء نسخة من الاحتجاج إلى وكيل الباخرة. وفي كلا الحالتين يتم اخذ نسخة موقعة ومختومة من قبل الكابتن أو الوكيل البحري اعترافاً باستلام نسخة الاحتجاج. وغالباً ما يقوم كابتن الباخرة بالرد على هذه التحفظات مبيناً كونه غير مسؤول عن الأضرار أو النواقص لحدوثها أثناء تفريغ البضاعة من الباخرة إلى الأرصفة أو إلى العلة في التغليف كونه غير ملائم لطبيعة البضاعة أو عدم ذكر أي سبب كان. كما انه يلاحظ بأن بعض الوكلاء البحريين يقومون بعدم استلام الاحتجاج لكون البواخر العائدة لهم تعمل ضمن خطوط ملاحية منتظمة.

وبالرغم من كون المادة 218 فقرة (1) من قانون التجارة البحرية الأردني تشير إلى توجيه التحفظ إلى الناقل أو وكيله، إلا ان العرف التجاري السائد في الأردن لا يعتبر سند الاحتجاج مستند ضروري من المستندات لمطالبة الوكيل البحري ودياً عن الأضرار والنواقص الحاصلة في البضائع. وحتى في حالة الرجوع على الناقل البحري قضائياً فيكون محضر استلام الباخرة أو ملحق محضر الباخرة هو المستند الرئيسي والأول للرجوع على الناقل حيث يقر الوكيل البحري في هذا المستند بكون

الأضرار والنواقص حدثت أثناء الرحلة البحرية من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ والإقرار هو سيد الأدلة.

لذا لا بد من الرجوع قليلاً إلى الوراء وقبل التعديل على نص المادتين 215، 218 من قانون التجارة البحرية الأردني حيث لم يكن بالإمكان تبليغ الناقل الأجنبي عن طريق وكيله البحري في الأردن باللوائح والإنذارات والإخطارات القضائية وإنما كان التبليغ يتم مباشرة وخارج المملكة الأردنية الهاشمية وفي محل إقامة الناقل البحري وبإجراءات دبلوماسية عن طريق وزارتي العدل والخارجية والسفارات لكلا البلدين. وتتبع نفس الإجراءات الطويلة في حالة الحصول على قرار حكم غيابي وكذلك في حالة تنفيذ القرار بعد اكتسابه الدرجة القطعية وفيما إذا كان يوجد اتفاق على تنفيذ الأحكام الأجنبية بين الدولتين. وعلى ضوء هذه الإجراءات المعقدة فإن شركات التأمين الأردنية لم تعتمد على أسلوب إقامة الدعاوى على الناقلين البحريين وإنما كانت تعتمد على أسلوب التسويات الودية معهم لأنه الأجدى والأنفع في ظل هذه الثغرة في القانون.

ولكن بعد التعديل الذي حصل على المادتين 215، 218 والذي تم بجهود الجمعية الأردنية لشركات التأمين وجهات معنية أخرى أصبح بالإمكان تبليغ الوكيل البحري الموجود في الأردن بالدعاوى المقامة على الناقل البحري الأجنبي حيث يتم درج اسم الوكيل البحري وأصحاب الخط الملاحي سوية في لائحة الدعوى في فقرة (المدعي عليهم) حيث إن إقامة الدعوى تكون قبل المالك للباخرة أو الناقل أو مستغل الباخرة إضافة إلى الوكيل البحري في ميناء الوصول. وندرج أدناه نص المادتين 215، 218 بعد التعديل بصيغتها الجديدة:

## المادة 215

أ- يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته

المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعيينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص. يعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أي شرط آخر من النوع نفسه.

ب- بالرغم مما ورد في أي قانون آخر يعتبر باطلا كل شرط اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري.

## المادة 218

أ- إذا هلكت البضائع أو تضررت فعلى مستلمها ان يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في مرفأ التقرير وفي وقت التسلم على ابعء حد، وألا يفترض انه تسلم البضائع كما هي مبينة في وثيقة الشحن.

أما إذا كان في الأمر هلاك وضرر غير ظاهرين فيكون إبلاغ هذه التحفظات قانونيا إذا جرى بمهلة ثلاثة أيام بعد التسليم، ولا تدخل أيام التعطيل في عداد هذه المهلة.

ويحق دائما للناقل ان يطلب كشفا وجاهيا عن حالة البضائع لدى تسلمها.

ب- بالرغم مما ورد في أي تشريع آخر أو إدراج في وثائق الشحن يجوز تبليغ الأوراق القضائية في الدعاوى التي تقام على الناقل بمقتضى أحكام هذا القانون إلى وكيل السفينة في المملكة الأردنية الهاشمية ويعتبر التبليغ الذي يجري على هذا الوجه تبليغا للناقل على ان لا يكون وكيل السفينة مسؤولا في تلك الدعاوى إلا عن الأخطاء التي ارتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه.

## الفصل الثاني

- 1- المبحث الأول: مسؤولية الناقل البحري
- 2- المبحث الثاني: معاهدة بروكسل
- 3- المبحث الثالث: شروط تحديد المسؤولية

### المبحث الأول - مسؤولية الناقل البحري

مسؤولية الناقل البحري وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 وأحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983

ان أحكام الفقرة (ب) من المادة 218 من قانون التجارة البحرية الأردني المرقم 12 لسنة 1972 اعتبرت وكيل السفينة ممثلاً للناقل في الدعاوى الناشئة عن أعمال النقل البحري فيما يخص التبليغ للأوراق القضائية على ان لا يكون وكيل السفينة مسؤولاً في تلك الدعاوى الا عن الأخطاء التي ارتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه.

ان غاية المشرع من إيراد هذا النص هو العمل على تبسيط إجراءات التقاضي والتيسير على أصحاب الشأن في البضاعة من المواطنين في مقاضاة خصومهم من الناقلين الأجانب وعدم تحميلهم مشقة اتخاذ إجراءات التداعي قبلهم في موطنهم بالخارج كما تتطلب القواعد العامة.

بينما أحكام المادة (136) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 أبقت الناقل للشيء مسؤولاً عن النقل بكامله عند إسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل آخر يقوم به فعلاً سواء كان ذلك بإذن منصوص عليه في سند النقل أو بدونه. كما اعتبرت المسؤولية بالتضامن عند ثبوت مسؤولية الناقل أو الناقل الفعلي معاً، وأعطت الحق لكل من الناقل والناقل الفعلي ان يرجع على الآخر.

الا ان المادة (137) من نفس القانون أعطت الحق للناقل استثناء من أحكام الفقرة (أولاً) من المادة (136) انه إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل ان يشترط في ذلك العقد عدم مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم ناتج عن حادث وقع عند وجود الشيء في عهدة الناقل الفعلي أثناء تنفيذه لذلك الجزء من النقل وإثبات كون الهلاك أو التلف أو التأخير يقع عبه أثباته على الناقل. الا ان هذا الشرط لا يكون له أي أثر في تحديد مسؤولية الناقل أو استبعادها إذا تعذر إقامة الدعوى على الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة.

ان أحكام الفقرة (ب) من المادة 218 من قانون التجارة البحرية الأردني اعتبرت وكيل الباخرة مسؤولاً فقط عن الأخطاء التي يرتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه ولا يسأل قبل الشاحن أو المرسل إليه الا في الحالات أعلاه حيث ان وكيل الباخرة يقوم باستلام البضاعة وتسليمها لأصحاب الشأن فيه عند وصول الباخرة في ميناء الوصول من المقرر ان مالك السفينة هو المسؤول عن الالتزامات العقدية التي يبرمها الربان من اجل السفينة أو الرسالة البحرية ويبقى هو المسؤول وحده قبل الغير حسن النية الذي لا يعلم بتأخير السفينة أو لم يكن بمقدوره ان يعلم بذلك سواء كان هو المجهز للسفينة أم كان قد أجراها للغير لتجهيزها.

هذا وان المادة (180) من قانون التجارة البحرية الأردني اعتبرت ان مؤجر السفينة مسؤول عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك ونقص "ان مؤجر السفينة مسؤول عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعيب طول مدة بقائها في عهده ما لم يثبت القوة القاهرة".

كما أشارت المادة (177) من نفس القانون وقد عرفت عقد النقل البحري كالاتي:

"ان عقد النقل البحري هو عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة ان يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على ان ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها".

ويقابل هذه المادة في القانون النقل العراقي المادة (129) التي عرفت عقد النقل البحري:

"عقد النقل البحري هو اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخصي أو شي بسفينة، أو ما شاكلها، بحرا من مكان إلى آخر لقاء اجر."

ولدى الرجوع إلى أحكام المادتين أعلاه في القانونين نلاحظ هناك فرق واحد فقط هو ان القانون التجاري البحري الأردني قد حدد الشيء المنقول الا وهو (الأمتعة والبضائع) بينما قانون النقل العراقي أضاف إلى نقل الشيء نقل الشخص بسفينة أو ما شاكلها.

ان ما استقر عليه القضاء الأردني هو إقامة الدعوى قبل كل من:

- 1- أصحاب السفينة ويمثلها وكيل السفينة في الأردن.
- 2- وكيل السفينة باعتباره ممثلا للناقل البحري.
- 3- و/أو الشاحن و/أو الناقل و/أو المالك و/أو مجهز السفينة والذي يمثلهم وكيل السفينة في الأردن.

حيث ان المعتبر في البيوع البحرية والنقل البحري وأحكامها بصفة عامة هو اسم السفينة لا اسم أصحابها لذلك فإنه يمكن إقامة الدعوى على الوكيل باعتباره (وكيلا وممثلا لأصحاب السفينة) وكأنها رفعت ضد الأصل.

ومن المعروف ان الناقل يرتبط بعقد النقل، يلاحظ نص المادة (5) من قانون النقل العراقي في تعريفه لعقد النقل، وقد يبقى المرسل هو صاحب الحق في تسليم البضاعة في جهة الوصول، أو يكون صاحب هذا الحق شخص آخر هو المرسل إليه، ويحق آنذاك لكل من المرسل والمرسل إليه الحق في إقامة الدعوى على الناقل والأخير يتحدد بموجب صفته في سند الشحن، وفي جميع الأحوال يجوز ان يكون الناقل هو الوكيل في النقل نيابة عنه.

وأجازت المادة (84) من قانون النقل العراقي مقاضاة الأخير نيابة عن الناقل ففي هذه الحالة يعتبر الحكم الصادر نافذا بحق الناقل وحده حيث ان الدعوى توجه أصلاً ضد الناقل في حال معرفته وبعبءه تقام الدعوى ضد الوكيل في النقل، هذا وان المادة (83) من نفس القانون قد عرفت (الوكالة في النقل):

"الوكالة في النقل عقد يلتزم الوكيل بمقتضاه بان يقوم بالتصرفات القانونية وما يتعلق بها باسم الناقل ولحسابه."

كما أنها اعتبرت الأعمال والخدمات التي يقوم بها القطاع الحكومي أو أية جهة أخرى في مجال النقل نيابة عن النقل بمثابة الوكالة في النقل.

وقد عرف قانون التجارة الأردني المرقم 12 لسنة 1962 الوكيل بالعمولة في المادة (87) الآتي:

"هو الذي يأخذ على نفسه ان يعقد باسمه الخاص ولكن لحساب موكله ببيعاً وشراء وغيرها من العمليات التجارية مقابل عمولة."

كما أجازت المادة (98) من نفس القانون:



"ان من يلتزم بإرسال البضائع أو إعادتها لحساب موكله مقابل اجر وباسمه الخاص بمثابة وكيل بالعمولة ولكنه يخضع فيما يختص بنقل البضاعة للنصوص التي يخضع لها ملتزم النقل".

أي ان التزامه الأساسي هو إبرام عقد النقل وإذا تولى النقل بوسائله الخاصة سرت عليه أحكام عقد النقل بما مفاده ان الوكيل بالعمولة هو ضامن بحكم القانون تنفيذ عقد النقل ومن الملاحظ ان أحكام المادة (198) من قانون التجارة البحرية الأردني قد حددت إثبات عقد النقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على هذا المخطوط اسم وثيقة الشحن تبعاً لنوع النقل البحري واشترطت المادة (200) من نفس القانون ان تتضمن الشحن للبضائع البيانات الأساسية التالية وتنظم بثلاث نسخ:

- أ- اسم المتعاقدين: مجهز السفينة والمستأجر
- ب- تحديد البضائع الموسوقة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها (ماركاتها) وعدد طرودها
- ت- اسم السفينة وجنسيته وحمولتها
- ث- شروط النقل من أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود
- ج- تاريخ تسليم الوثيقة
- ح- عدد النسخ التي نظمها الريان
- خ- أمضاء الريان أو مالك السفينة أو وكيله والواسق

هذه ويجب ان تكون العلامات كافية لتعريف البضائع وان توضع بطريقة تجعلها دائماً سهلة القراءة حتى نهاية السفرة. ونصت المادة (201) من نفس القانون على:

"ان كل نسخة من نسخ وثيقة الشحن خلت من ذكر الأمور السابق بيانها لا يصلح الا كمبدأ ثبوت بالكتابة تجيز إتمام الإثبات بالشهادة".

أي لا يفقد الوثيقة حجبتها في الإثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه، وان وثيقة الشحن التي تعطى بالصيغة المنصوص عليها أعلاه تثبت ما لم يقدم دليل معاكس تسلم الناقل للبضائع كما هي مبينه في الوثيقة.

أي ان القانون المذكور قد حدد إثبات عقد النقل بسند الشحن. كما يتضح من ذلك أيضا ان وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسلم الناقل الشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ويعطي حامله المخول قانونا الحق بتسلم الشيء.

وقد أجازت أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني بأن تحرر وثيقة الشحن أما لشخص معين أو لأمر أو لحامله:

1- الوثيقة لشخص معين: تكون غير قابلة للتداول وليس للربان ان يسلم البضاعة الا للشخص المعين فيها.

2- الوثيقة لأمر: تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب ان يكون مؤرخا وليس للربان ان يسلم البضاعة الا لحامل وثيقة الشحن المظهرة ولو على بياض.

3- الوثيقة لحاملها: تكون قابلة للتداول بمجرد تسليمها وعلى الربان ان يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم ومعه وثيقة الشحن هذه.

بينما أحكام المادة (6) من قانون النقل العراقي اکتفت بتقابل الإيجاب والقبول (الاتفاق) لانعقاد العقد كما لم تشترط الكتابة وإنما يجوز إثبات العقد بكافة الطرق قانونا واعتبرت تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولا منه للإيجاب الصادر من المرسل.

وأعطت المادة (72) من نفس القانون حامل وثيقة النقل المخول قانونا بتسليم الشيء. وقد حددت أحكام المادة (73) من قانون النقل العراقي البيانات الأساسية التي يجب ان يتضمنها سند الشحن:

**أولاً:** إذا حررت وثيقة النقل، فيجب ان تتضمن البيانات الأساسية الآتية:

- أ- مكان وتاريخ إصدار الوثيقة.
- ب- اسم الناقل والمرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة بالنقل ان وجد وعناوينهم.
- ت- مكان القيام ومكان الوصول.
- ث- وصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود أو القطع والكمية والوزن.
- ج- أية بيانات أخرى يقتضيها النقل المتخصص.

**ثانياً:** يجوز ان تشتمل وثيقة النقل على أية بيانات أخرى غير البيانات الأساسية المذكورة في الفقرة (أولاً) من هذه المادة، وعلى وجه الخصوص:

- أ- عدد النسخ الأصلية للوثيقة.
- ب- واسطة النقل وعلاماتها المميزة
- ت- الميعاد المعين لمباشرة النقل.
- ث- قيمة الشيء محل عقد النقل.
- ج- أجره النقل وما إذا كانت مدفوعة سلفاً أو واجبة الدفع في مكان الوصول.
- ح- المصروفات الإضافية والجهة التي تتحملها.
- خ- توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

**ثالثاً:** عدم ذكر أحد البيانات الواردة في الفقرة (أولاً) من هذه المادة لا يفقد الوثيقة حجيتها في الإثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه.

كما أجازت المادة (74) من نفس القانون ان تحرر وثيقة النقل باسم شخص أو لأمره أو للحامل. ان أحكام هذه المادة جاءت مطابقة لأحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني، الا ان المادة (144) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 أوجبت ان يشتمل سند الشحن بالإضافة إلى البيانات الواردة ذكرها في الفقرة (أولاً) من المادة (73) من نفس القانون إلى البيانات التالية:

**أولاً:** تاريخ دخول الشيء في عهدة الناقل في ميناء الشحن.

**ثانياً:** عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.

**ثالثاً:** توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

**رابعاً:** أجرة النقل المستحقة على المرسل إليه أو ما يشير إلى استحقاقها عليه.

**خامساً:** الشيء الذي تم الاتفاق على شحنه على سطح السفينة أو جواز شحنه بهذه الكيفية.

**سادساً:** التاريخ أو المدة المحددة لتسليم الشيء في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صراحة.

**سابعاً:** أي اتفاق يزيد من مسؤولية الناقل.

هذا وان وثيقة النقل حجة في أثبات البيانات الواردة فيها وعلى من يدعي من يخالف هذه البيانات إثبات ذلك بالطرق المقررة قانوناً وهو ما جاءت به أحكام المادة (75) من القانون العراقي. ومن المقرر قانوناً ان الناقل ملزم بتحقيق غاية مفادها الحفاظ على البضاعة أو (الشيء) والعناية بها وتسليمها لجهة الوصول لذوي الشأن على الحالة التي تسلمها والثابتة بسند الشحن وأشارت بذلك المادة (178) من قانون التجارة البحرية الأردني:

"على السفينة ان تكون مستعدة لنقل البضائع في الوقت المعين وفي مكان التحميل المتفق عليه أو العادي وعلى الربان ان يأخذ البضاعة على نفقة مجهز السفينة من تحت الروافع وعليه ان يوصلها في الميناء المقصود إلى المستلم تحت الروافع."

لذا فان اخل بهذا الالتزام كان مؤجر السفينة مسؤولاً عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعيب طول مدة بقائها في عهدته ما لم يثبت القوة القاهرة وهذا ما جاءت به أحكام المادة (180) من قانون التجارة البحرية الأردني أنفة الذكر، في حين قانون النقل العراقي قد جعل التزام الناقل بحرا التزاماً ببذل العناية وأعفى الناقل من المسؤولية بموجب المواد (46)، (47)، (48) للإعفاءات المنصوص عليها بهذه المواد وقد جاءت أحكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية الأردني المرقم 12 لسنة 1972 لتحدد الحالات التي يمكن للناقل ان ينفي مسؤوليته عن هلاك البضائع وتعيبها وأضرارها في تسليمها إذا كانت ناتجة عن احد الأسباب المشار إليها في المادة المذكورة أعلاه، واذكرها هنا للاطلاع عليها ولغرض مقارنتها مع الحالات التي يمكن للناقل ان ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه وفق أحكام المواد 46، 47، 48 من القانون العراقي.

وبينت المادة (213) أعلاه الحالات التي تنتفي فيها مسؤولية الناقل البحري وهي:

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

- 1- عن خطأ في الملاحة يعزى للربان أو للملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.
- 2- عن العيوب الخفية التي في السفينة.
- 3- عن الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة القاهرة.
- 4- عن الإضراب أو ما يقابل به من إيراد أبواب العمل أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً أو أي سبب كان من وقف أو عائق (قوة القاهرة، فعل عدو، حجز قضائي، حجز حكومي، أو صحي ... الخ).

- 5- عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريكها) أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة.
- 6- عن القيام بمساعدة أو إسعاف بحري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك أو إذا حدث ان تاھت سفينة وهي تقوم بهذا العمل.

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

ويتضح من ذلك ان أحكام هذه المادة بصورة عامة جعلت التزام الناقل التزاماً بتحقيق الغاية التي يتعين بموجبها الناقل إيصال الشيء سالماً من جميع الوجوه دون ان يتمكن من إعفاء نفسه من المسؤولية الا في الحالات المشار إليها أعلاه.

ومن هنا يتضح لنا ماهية الالتزام على الناقل وبصرف النظر عن كونه التزاماً بتحقيق الغاية أو بذل العناية فلا بد إذاً ان يكون هنالك وقت معين لبدء سريانه ووقت معين آخر لانتهائه أي بدء المسؤولية وانتهاءها.

إذ ليس من المعقول ان يبقى الناقل تحت رحمة المطالبة من جانب المستورد أو شركات التأمين دون أي يكون ضمن مدة معينة ومحددة على علم بالالتزامات المترتبة عليه خاصة إذا كانت مسؤوليته مؤمنة لدى شركات التأمين أو نوادي الحماية والتعويض. عليه فان المطالبة للناقل بقيمة الهلاك أو التلف للبضائع يجب ان تتم وفق أحكام القانون وسنأتي على ذكره في مرور الزمان (التقادم) في الفصل الثالث.

ان بدء سريان المسؤولية يكون من وقت تسليم الشيء إلى الناقل أو وكيله وينتهي بتسليمه إلى المكان المعين وفق أحكام القانون، أي ان المسؤولية عن كل ما يلحق

بالبضائع من هلاك وعيب تكون طول مدة بقاءها في عهدة الناقل ولغاية تسليم البضائع إلى المكان المعين، أي لا تنتهي ولكن تستمر هذه المسؤولية لحين تسليم البضائع إلى مأموري المخازن وبعد تثبيت حالتها ولا تنتهي مسؤولية الناقل البحري الا بعد تحميل هذه البضائع من الميناء إلى الشاحنات أي لغاية تحميل آخر طرد منها على الشاحنات مهما بلغت مدة تخزينها.

كما أسلفنا بان المادة 213 أوضحت مسؤولية الناقل البحري حيث اعتبرت الناقل مسؤولاً مسؤولية تامة عن أية أضرار ونواقص في البضائع التي في عهده، ولا تنتهي هذه المسؤولية بمجرد تفريغ البضاعة من الباخرة أو من الموانئ (الجنائب) إلى الأرصفة أو إلى المخازن في الميناء ولكن تستمر هذه المسؤولية لحين تسليم البضائع إلى مأموري المخازن مفروزة حسب بوالص الشحن وبعد تثبيت حالتها. وفي هذه الحالة تكون البضائع تحت حوزة ومسؤولية الوديع.

ولا بد من الإشارة إلى ان مسؤولية الناقل البحري قد تمتد أحيانا إلى أسابيع وشهور عديدة وبعد تفريغ البضاعة من الباخرة إلى الأرصفة أو إلى المخازن والمساحات والمسققات خاصة في حالات تراكم البضائع داخل حدود الميناء والتأخر في شحن البضائع من الميناء وامتداد المسؤولية لهذه الفترة من الزمن تشمل بضائع معينة منها المكيسات وربطات الحديد والبضائع التي لا يمكن عدها. وتنتهي مسؤولية الناقل البحري لمثل هذه الإرساليات بعد تحميل هذه البضائع من الميناء وبإشراف لجنة مكونة من ممثل الوكيل البحري وممثل عن دائرة الميناء وعن المستورد حيث يتم تثبيت حالة البضاعة وتحديد الأضرار والنواقص عند التحميل وعلى المعاملة الكمركية الخاصة بالبضاعة. وغالبا ما تكون الأضرار والنواقص لمثل هذه البضائع قد تفاقمت أثناء خزنها داخل حدود الميناء ولكن بالرغم من ذلك تكون هذه المسؤولية هي مسؤولية الناقل البحري، حيث ان البضائع التي تفرغ من البواخر والتي توضع تحت بند اللجان لصعوبة جردها أو سوء وضعيتها أو بها أضرار فإنها تبقى على مسؤولية وعائق مالكي الباخرة ووكلاءها ولغاية تحميل آخر طرد منها على

الشاحنات مهما بلغت مدة تخزينها ولا مسؤولية على مؤسسة الموانئ بالأضرار والنواقص التي تظهر بها.

كما ان المادة 215 أ من قانون التجارة البحرية الأردني اعتبرت بطلان كل شرط أدرج في وثيقة الشحن أو أية وثيقة للنقل البحري يكون من شأنه إعفاء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام.



## المبحث الثاني - معاهدة بروكسل

- أ- معاهدة بروكسل.
- ب- سريان المعاهدة.
- ت- التزامات الناقل طبقاً للمعاهدة.
- ث- شروط انطباق المعاهدة.
- ج- بيانات سند الشحن.
- ح- تحفظ المرسل إليه طبقاً للمعاهدة.

### أ- معاهدة بروكسل

هي معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري ووقعت ببروكسل في 1924/8/25.

ولما كان لهذه المعاهدة فائدة تعود إلى من ينظم إليها، ولكونها تهدف إلى توضيح علاقة أصحاب البواخر بالمستوردين أو المصدرين وتحديد المسؤوليات التي تقع على أصحاب البواخر، وتبين الشروط التي يجب ان تحتويها بوالص الشحن وكيفية المحافظة على البضائع عند التحميل والتفريغ قررت الإشارة إليها للأسباب المذكورة.

### ب- سريان المعاهدة

أنظمت المملكة الأردنية الهاشمية إلى هذه المعاهدة بالإرادة الملكية السامية بموجب الإعلان المنشور في العدد 313 في الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1931/7/16 فأصبحت بذلك قانوناً من قوانين الدولة.

لذا فان أحكام المعاهدة تجري مجرى التشريعات ويلتزم القاضي بأعمال القواعد التي وردت بها على الروابط التي تقع في النطاق الذي تسري فيه دون غيرها من النصوص القانونية.

ان أحكام المعاهدة تسري على العلاقة القانونية المترتبة على النقل البحري بين الناقل والشاحن إذا كان سند الشحن محررا في دولة من الدول الموقعة عليها أو المنظمة إليها وكان الناقل والشاحن ينتميان لإحدى تلك الدول وان يكون النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين.

ان المادة الأولى من هذه المعاهدة تقضي بان الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل ومفاده ان الناقل البحري يتحمل مسؤولية هلاك البضاعة أو تلفها وفقا لأحكام المعاهدة المذكورة هو الذي يرتبط مع الشاحن بعقد النقل.

### ت- التزامات الناقل طبقا للمعاهدة

من المقرر طبقا لأحكام معاهدة بروكسل ان الناقل البحري يلتزم بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول طبقا للبيان الوارد في سند الشحن. ويكون مسؤول عما يصيبها من هلاك أو تلف يكتشف عند الوصول على أساس ان الضرر مفترض وقوعه في فترة النقل البحري الواقعة بين شحن البضاعة وبين تفرغها الا إذا اثبت الناقل ان الهلاك أو التلف قد حدث أثناء العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ.

### ث- شروط انطباقها

من المقرر انه يفترض حصول الضرر أثناء الرحلة البحرية لأنها المرحلة الرئيسية في عقد النقل فإذا ما أراد الناقل الاحتجاج بشروط عدم المسؤولية المنصوص عليها في قانون التجارة والتي لم تأخذ بها المعاهدة، فعليه إثبات ان الضرر وقع في العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ، ولا يجوز تحميل غيره من أطراف العلاقة عبء إثبات ذلك لان في هذا تخفيفا لمسؤولية الناقل المنصوص عليها في

المعاهدة وهو الأمر المنهني عنه صراحة في الفقرة الثامنة من المادة (3) من المعاهدة.

### ج- بيانات سند الشحن

تنص الفقرة الثالثة من المادة (3) من المعاهدة:

"على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده ان يسلم للشاحن بناء على طلبه سند شحن يتضمن مع بياناته البيانات الآتية:

أ- العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة وذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع على ان تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى على البضائع غير المغلفة على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيه البضائع، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفرة.

ب- عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

ج- حالة البضائع وشكلها الظاهر، ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزما بان يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توفر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا يتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

ونصت الفقرة الرابعة من نفس المادة:

"يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على ان ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقا للفقرة (3) أ، ب، ج من هذه المادة ما لم يتم الدليل على خلاف ذلك."

### ج- تحفظ المرسل إليه طبقاً للمعاهدة

أشارت الفقرة السادسة من المادة الثالثة انه إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف وبماهيته لهذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة قرينة لصالح المرسل إليه على ان الناقل لم يسلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن، وبالتالي فإنه يجوز للمرسل إليه في هذه الحالة تحديد مقدار التلف وقيمه بأية وسيلة من وسائل الإثبات غير ملتزم في ذلك بدليل معين، ولا بتقديم شهادة بالنقص من إدارة الجمارك.

## المبحث الثالث - شروط تحديد المسؤولية

يتناول هذا المبحث شروط تحديد المسؤولية وفق:

- 1- أحكام معاهدة بروكسل.
- 2- أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.
- 3- أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.

### تحديد المسؤولية وفق أحكام معاهدة بروكسل

ان الأصل القانوني عملاً بأحكام معاهدة بروكسل الموقعة بتاريخ 1924/8/25 وخصوصاً المادة الرابعة- البند خامساً بفقرتيه 3 + 4 انه لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالتعويض عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بمبلغ لا يزيد عن مائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان هذا البيان قد دون في مستند الشحن.

### تحديد المسؤولية وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972

لقد حددت المادة (214) تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع بأنه لا يجوز بحال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغاً يحدد بنظام ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ونص المادة كالآتي:

"ان تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز بحال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغاً يحدد بنظام يصدر فيما

بعد نشر هذا القانون ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة.

ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويعتمد بوجه الناقل ما لم يثبت هذا الأخير عكسه. إذا كان الناقل ينكر صحة التصريح في وقت أجرائه فله ان يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معللة. ومن شأن هذه التحفظات ان تلقي أثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل أو المستلم. كل شرط يحصر فيه الناقل تبعته بمبلغ دون الذي نصت عليه هذه المادة يعد ملغى. ويمكن إعادة النظر بالمبلغ المنصوص عليه أعلاه بنظام يصدر استنادا إلى تقلبات النقد الدولية."

لذا فان الأخذ بتحديد مسؤولية الناقل البحري وفقا لشروط سند الشحن غير ممكن لان سندات الشحن هي من عقود الإذعان التي يلتزم فيها عاقدتها دون أرائهم خلافا لأحكام المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تنص على:

أ- يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفته قواعد الاختصاص. يُعدُّ شرط إبراء كل شرطٍ يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر من النوع نفسه.

ب- بالرغم مما ورد في أي قانون آخر يعتبر باطلا كل شرط أو اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري."

وحيث ان المادة 214 من نفس القانون لم تحدد مسؤولية الناقل البحري وإنما ترك التحديد لنظام خاص، والذي لم يصدر بعد، لذا فان القول بان شرط تحديد المسؤولية لا يخالف النظام العام لا يعني القبول به إذ أن أي شرط أو اتفاق يعفي الناقل من المسؤولية يعد باطلا سندا للمادة 215. كما ان الأخذ بتحديد مسؤولية الناقل البحري يضر بالجهة المستوردة ولأنه لا يسمح الاشتراط في سند الشحن على تعويض اقل من قيمة البضاعة، وبما ان المادة أعلاه نصت على ان تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة لا يجوز بأي حال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون. وحيث انه لم يصدر نظام يحدد المبلغ الواجب ضمانه من قبل الناقل عن كل طرد أو وحدة من البضائع المشحونة بالطريق البحري، فان ما يحكم الشرط الوارد في وثيقة الشحن بتحديد قيمة الضمان بمبلغ لا يتجاوز (المثبت في سند الشحن) أو ما يعادل هذا المبلغ بالدينار الأردني بتاريخ وقوع الضرر الا إذا كانت القيمة قد تم التصريح بها في بوليصة الشحن (ومن المعروف ان قيمة البضاعة تذكر فقط في قائمة المجهز ونادرا ما تذكر القيمة في سند الشحن) هي القواعد المنصوص عليها في القانون المدني وان المادة 364 من القانون المدني تجيز للمتعاقدين ان يحددا قيمة البضاعة مقدما بالنص عليها في العقد وفي اتفاق لاحق لذا واستنادا إلى كل ما جاء أعلاه فلا يؤخذ بتحديد مسؤولية الناقل وفقا لشروط سند الشحن وهو ما أخذت به المحاكم الأردنية.

ومن الجدير بالذكر انه إذا جمعت الطرود أو الوحدات المشحونة في صناديق أو غيرها من الحاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية، وفي غير هذه الحالة تعتبر الحاوية بما احتوته طردا أو وحدة واحدة.

وحيث لا جدل فيه ان فقد الطرد هو بمثابة هلاكه هلاكاً كلياً فإذا لم يسلم الناقل البضاعة التي تسلمها في ميناء الشحن إلى المرسل إليه اعتبر مسؤولاً عنها باعتبار انها هلكت هلاكاً كلياً.

### تحديد المسؤولية وفق أحكام النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983

ومما جاء أعلاه بالفقرتين المذكورتين فان جمهورية العراق لم تنظم إلى معاهدة بروكسل ومع ذلك فان أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 قد جاءت بالمادة (150) وحددت مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه في النقل بين العراق والخارج حيث تكون مسؤولية الناقل عن نقل الشيء بحرا بـ (1.250) دينار لكل كيلو غرام واحد أو - / 350 دينار عراقي للطرد الواحد أو أية وحدة شحن أخرى أيهما أكثر وتحسب وفق الأسس التالية:

1- عند استخدام حاوية، أو ما شاكلها، يعتبر كل ما يحفظ فيها طردا أو وحدة شحن مستقلة إذا تم تعدادها في وثيقة النقل، وبخلافه تعتبر الحاوية بما فيها طردا واحدا.

2- عند تقديم الناقل حاوية، أو ما شاكلها، تكون الطرود ووحدات الشحن المحفوظة فيها وحدات مستقلة وان لم تعدد في وثيقة النقل.

الا انه لم يعط للناقل الحق بالتمسك بتحديد المسؤولية في حالتين:

أ- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن.

ب- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.

وأجاز القانون الانتقال بين الناقل والمُرسل على تعيين حدود مسؤوليته التي يمكن ان تتجاوز الحدود المنصوص عليها أعلاه. كما حددت مسؤولية الناقل عن التأخير بمبلغ يعادل مثلين ونصف مثل أجره نقل الشيء المتأخر فقط، على ان لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجور نقل الأشياء المتعاقد على نقلها في ذلك العقد.



## الفصل الثالث - التقادم المانع من سماع الدعوى

### المبحث الأول - التقادم وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972

من المعروف ان هناك مدة قانونية يحددها القانون يحق بموجبها للمرسل إليه ان يطالب الناقل بتعويضه عن الأضرار والنواقص خلالها، كما يحق للناقل أيضا ان يدفع بالتقادم وبسقوط حق المرسل إليه برفع الدعوى عليه، إلا ان بدء سريان تلك المدة تختلف باختلاف صور المسؤولية. لذا فان أحكام المادة 219 حددت المدة القانونية التي يمكن إقامة الدعوى قبل الناقل بسبب هلاك أو ضرر في البضاعة وهي بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة حيث نصت:

"يسقط بحكم مرور الزمن حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك أو ضرر، في كل الأحوال بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة. فإذا لم يقع التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه."

كما نصت الفقرة الأخيرة من المادة 221 من نفس القانون على:

"يسقط بحكم مرور الزمن بعد سنة من وصول السفينة، حق كل دعوى ناشئة عن تسليم بضائع."

يتضح ان التقادم المانع من سماع الدعوى يبدأ بعد سنة من تاريخ استلام البضاعة وإذا لم يقع فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه.

وبرأينا ان تاريخ وصول السفينة لا يعتد به كأساس لسريان التقادم وذلك لحصول التأخير في عمليات الرسو والمباشرة بالنفاض، عليه فان التقادم يبدأ من تاريخ تفريغ آخر طرد، وهذه النقطة هي التي يعول عليها لان التاريخ الذي يمكن ان يعلم به

المرسل إليه فيما إذا كان هناك ضرر أم لا. وهذا الاتجاه مأخوذ به من جانب المحاكم الأردنية بالإضافة إلى أخذها بمبدأ (تحقق الضرر أو عدم تحققه).

أما العرف التجاري السائد في الأردن في المطالبات الودية فيكون مرور الزمن (التقادم) بعد سنة من تاريخ وصول الباخرة للميناء وليس من تاريخ استلام البضاعة أو من تاريخ استلام آخر طرد، وهذا ما جرى في المطالبات الودية بين شركات التأمين والوكلاء البحريين في الأردن حيث يعتمد الوكلاء تأريخ وصول الباخرة أساساً للتقادم.

إلا أن هناك أحوال يمكن اللجوء إليها لغرض قطع التقادم للمدة المشار إليها أعلاه، وذلك عن طريق المطالبة الودية غير القضائية مع الطلب من وكيل الباخرة وقبل انتهاء فترة مرور الزمن بمدة معينة تمديد فترة التقادم لمدة يتفق عليها الطرفان على أن يكون الإيجاب والقبول خطياً كي لا يطعن بمرور الزمان من قبل وكيل الباخرة عند إقامة الدعوى في حالة عدم التوصل إلى تسوية الموضوع. أي في حالة الاستحالة للوصول إلى تسوية مع وكيل الباخرة أو نوادي الحماية والتعويض يتم اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم.

وحسب رأي فإن قبول طلب التعويض خلال المدة القانونية من قبل وكيل الباخرة واستلامه يعتبر إقراراً غير قضائي من قبل مسيبي الضرر أو النقص ويتضمن اعترافاً خالصاً وصريحاً وإخباراً صادقاً بوجود حق إلا إذا رفضت المطالبة من قبل مسيبي الضرر أو النقص. وفي أكثر الأحيان يقوم وكيل الباخرة بتمديد فترة التقادم لمدة لا تزيد عن ستة أشهر.

هذا ومن الجدير بالذكر أن وكلاء البواخر في الأردن يميلون إلى إجراء التسويات الودية سواء عن طريقهم مباشرة أو عن طريق نوادي الحماية والتعويض دون اللجوء إلى المحاكم وذلك لضمان الحفاظ على سمعتهم ومكانتهم في السوق التجاري البحري، هذا وإن وجود ممثلي نوادي الحماية والتعويض في الأردن أكسب موضوع

الرجوع وديا مرونة في ضمان حقوق المستوردين. وهذه النوادي تبدي استجابة جدية ومخالصة في حسم المطالبة وديا، ولكن من الضروري القول ان ما ورد أعلاه يتوقف على مدى مرونة الوكلاء البحريين في الأردن.

### المبحث الثاني - التقادم وفق أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983

ان أحكام المادة (87) قد حددت الفترة الزمنية للتقادم، وهي سنتين، من تاريخ تسلم المرسل إليه في حالتي الهلاك الجزئي للشيء أو التلف وتحفظه على حالته كتابة، ويقصد بذلك التسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه:

ونص المادة هو:

"تتقادم الدعوى في حالتي التلف أو الهلاك الجزئي للشيء بسنتين من تاريخ تسلم المرسل إليه الشيء وتحفظه على حالته كتابة."

وحددت المادة (88) من نفس القانون نفس الفترة الزمنية أعلاه إذا كان الهلاك الكلي للشيء أو التأخير في تسليمه ولكن من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم، وعند عدم تعيينه فمن تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه من قبل ناقل معتاد لو وجد في الظروف ذاتها، كما اعتبر الشيء في حكم الهالك إذا لم يخطر المرسل إليه بالحضور خلال (45) يوما من تاريخ انقضاء الموعد المذكور أعلاه.

هذا في حالة الرجوع (المرسل إليه على الناقل للشيء) أما في دعاوى رجوع ناقلي الشيء المتعاقبين على بعضهم فتتقادم بـ (90) يوما من تاريخ المطالبة بالتعويض رسميا أو من تاريخ الوفاء، وهذا ما نصت عليه المادة (90) من نفس القانون (25). كما تسري المدة القانونية للتقادم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي.

واعتبر القانون تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقعا حكما إذا سلم إلى السلطات الكمركية أو الحارس القضائي الذي عينته المحكمة وهذا ما نصت به أحكام المادة (89) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 والتي نصها:

"يسري التقادم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي. ويعتبر تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقعا حكما إذا سلم إلى السلطات الكمركية أو إلى الحارس القضائي الذي عينته المحكمة."

وأجازت المادة 93 من نفس القانون الاتفاق كتابة على تمديد مدة التقادم الا انه لم يحدد الفترة الزمنية لتمديدها بعد انقضائها وإنما تركها للأطراف المتخاصمة. وفي حالة استحالة الوصول إلى تسوية فيمكن عندئذ اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم المانع من سماع الدعوى ضمن الفترة الأصلية المحددة بالقانون أو في فترة تمديد التقادم.

نص المادة 90:

"يجوز الاتفاق كتابة على تمديد مدد التقادم المنصوص عليها في هذا الفصل."

ان الفرق بين المادة 219 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 والمادة 88 من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 لمرور الزمن (التقادم) هو الفترة الزمنية التي تتقدم بها الدعاوى للرجوع على مسببي الضرر أو النقص:

ففي المادة 219: حددت بسنة واحدة بعد تسليم البضاعة أو سنة واحدة من اليوم الواجب تسليمها فيه.

بينما في المادة 88: حددت بسنتين من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم وعند عدم تعيينه فمن تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه.

ملحق:

فهرس المواد القانونية الأردنية والعراقية ومعاهدة بروكسل

1- المادة: 34: يلتزم الناقل بتفريغ الشيء عند وصوله ودفن المصروفات المترتبة عليه ما لم يتم بذلك المرسل إليه أو شخص آخر بمقتضى اتفاق أو قانون أو تعليمات، وعندئذ يكون هذا الأخير مسؤولاً عن الأضرار التي تقع أثناء التفريغ.

2- المادة: 2: قبل وصول أية باخرة إلى ميناء العقبة بمدة لا تقل عن 48 ساعة يترتب على وكيلها ان يقوم بتسليم المنافيسات مع ملحقاته كاملة لكل من ميناء العقبة والجمارك وذلك لتمكين موظف السلطة المختص من توزيع البضائع على أماكنها ضمن منطقة الميناء.

3- المادة: 6: تقوم شركة البواخر بتكليف شركة التفريغ (التجريم) بتفريغ الباخرة من البضائع في المواعين بحضور مندوبين عن الجمارك ضمن الترتيبات التالية:

أ- يقوم موظف الجمارك بوضع الطرود المكسورة أو المشتبه بالعبث بها في مكان أمين على ظهر الباخرة وعند انتهاء العمل اليومي ينظم محضر يوقع عليه ربان الباخرة أو من ينوب عنه ووكيل شركة التفريغ وموظف الجمارك المسؤول على ان يذكر فيه عدد الطرود وتفصيلها وعلاماتها التجارية وتسلم نسخة عنه لكل من سلطة الميناء ووكيل الباخرة وإدارة الجمارك.

ب- بعد عمل المحضر المذكور يقوم موظف الجمارك ووكيل الباخرة بإحضار الطرود المذكورة تحت إشرافهما وتسليمها إلى مدير مستودع سلطة الميناء ومعainen الجمارك المختص لوضعها في مكان أمين ويقوم مدير مستودع الميناء بالتوقيع على نسخ المحضر إشعاراً بالاستلام.

ج- تقوم لجنة مؤلفة من مندوبين عن سلطة الميناء وإدارة الجمارك ووكيل الباخرة بجرد محتويات الطرود المكسورة أو المشتبه بالعبث بها ويعمل محضر تفصيلي بالمحتويات ويوقع عليه جميع الأعضاء المذكورين.

**المادة: 7:** تقوم شركة التفريغ بنقل إرساليات البضائع من الباخرة إلى رصيف الميناء والمحافظة عليها وتفريغها على الرصيف ونقلها إلى أماكنها تحت إشراف الموظفين الذين تتدبهم إدارة الجمارك لجرد البضائع المنقولة بالاشتراك مع الكتبة الذين يجب على وكلاء الباخرة انتدابهم لهذا العمل.

**4- المادة: 16:** يسمح بإخراج البضائع التي تم التخليص عليها تحت إشراف موظف الجمارك المختص وموظفة سلطة الميناء وذلك بعد ان تكون قد استوفيت عنها رسوم الميناء وكافة العوائد الأخرى على ان يوقع المستلم على ظهر اذن الإخراج إشعارا بالاستلام.

**5- المادة: 131:** أولاً: تبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو عند تسليمه إلى جهة مخولة.

**ثانياً:** يقصد بدخول الشيء عهدة الناقل لأغراض الفقرة (أولاً) من هذه المادة وضع الشيء تحت سيطرة الناقل أو رقابته.

**ثالثاً:** يتم إثبات التسليم وفق الفقرة (أولاً) من هذه المادة بموجب محضر مشترك.

**6- المادة: 204:** تكون وثيقة الشحن أما لشخص معين أو لأمر أو لحاملها فالوثيقة لشخص معين تكون قابلة للتداول وليس للريان ان يسلم البضاعة الا للشخص المعين فيها والوثيقة لأمر تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب ان

يكون مؤرخا. وليس للربان ان يسلم البضاعة الا لحامل وثيقة الشحن المظهرة ولو على بياض.

والوثيقة لحاملها تكون قابلة للتداول بمجرد تسليمها، وعلى الربان ان يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم ومعه وثيقة الشحن هذه.

7- **المادة: 180:** ان مؤجر السفينة مسؤول عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعبب طول مدة بقاءها في عهده ما لم يثبت القوة القاهرة.

8- **المادة: 35:** أولا: يلتزم الناقل بتسليم الشيء إلى المرسل إليه فعلا أو حكما في المحل المتفق عليه ويعتبر التسليم إلى الجهات المختصة أو إلى الحارس الذي عينته المحكمة تسليما حكما.

**ثانيا:** على الناقل ان يخطر المرسل إليه بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه إذا لم يكن التسليم وجبا في محله.

9- **المادة: 8:** ب: في حالة إصابة أي طرد بعطب أثناء نقله أو إنزاله على الرصيف يقوم مندوب الجمارك بالاشتراك مع مندوب سلطة الميناء ومندوب شركة التفريغ ببيان حالة الطرد وإحصاء محتوياته وتنظيم محضر بذلك يوقع من قبل أعضاء اللجنة ومن ثم يوضع في مكان أمين تحت إشراف معاين الجمارك ومأمور مستودع سلطة الميناء.

10- **المادة: 218:** إذا هلكت البضائع أو تضررت فعلى مستلمها ان يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلم على ابعده حد وإلا افترض انه تسلم البضائع كما هي مبينة في وثيقة الشحن. أما إذا كان في الأمر هلاك وضرر غير ظاهرين فيكون إبلاغ هذه التحفظات قانونيا إذا جرى بمهلة ثلاثة أيام بعد التسليم ولا تدخل أيام التعطيل في عداد هذه المهلة.



ويحق دائماً للناقل ان يطلب كشفاً وجاهياً عن حالة البضائع لدى تسلمها.

**11- المادة: 69 أولاً:** على المرسل إليه تثبيت تحفظه على حالة الشيء إذا وجدته تالفاً أو هالكا جزئياً وإشعار الناقل بذلك كتابة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تسلمه الفعلي، ويعتبر عدم قيامه بذلك قرينة على انه تسلم الشيء بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل.

**ثانياً:** تنتفي الحاجة إلى تثبيت التحفظ كتابة إذا تم فحص الشيء ومعاينته وقت تسليمه بمشاركة الطرفين.

**12- المادة: 68:** للمرسل إليه طلب فحص الشيء قبل تسلمه فإذا امتنع الناقل عن تمكنه من ذلك جاز له رفض تسلمه.

- عدلت المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني حيث شطبت كلمة (الأردن) وحلت محلها (المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها) واعتبر ما ورد فيها فقرة (أ) وإضافة الفقرة (ب) إليها.  
- عدلت المادة 218 باعتبار ما ورد فيها فقرة (أ) وإضافة الفقرة (ب) إليها.

**13: المادة 136: أولاً:** يبقى ناقل الشيء مسؤولاً عن النقل بكامله عند إسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل آخر يقوم به فعلاً سواء كان ذلك بإذن منصوص عليه في عقد النقل أو بدونه ويكون الناقل كذلك مسؤولاً عن كل خطأ بما فيه الإهمال يقع من الناقل الفعلي وتابعيه ضمن نطاق عملهم عند قيامهم بتنفيذ النقل.

**ثانياً:** تسري الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري الواردة في هذا القانون على الناقل الفعلي بالنسبة للنقل الذي يقوم بتنفيذه وعلى تابعيه.

**ثالثاً:** كل اتفاق يرتب على الناقل التزامات لا يفرضها هذا القانون أو يتضمن تنازلاً عن الحقوق المقررة بمقتضاه لا أثر له على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه كتابة.

**رابعاً:** عند ثبوت مسؤولية الناقل والناقل الفعلي معاً تكون مسؤوليتهما بالتضامن.

**خامساً:** يجوز لكل من الناقل والناقل الفعلي ان يرجع على الآخر.

**14- المادة 137: أولاً:** استثناء من أحكام الفقرة (أولاً) من المادة 136 من هذا القانون يحق للناقل، إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول في العقد المذكور كناقل فعلي، ان يشترط في ذلك العقد عدم مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم ناتج عن حادث وقع عند وجود الشيء في عهدة الناقل الفعلي أثناء تنفيذه لذلك الجزء من النقل.

ويقع على الناقل عبء إثبات كون الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن ذلك الحادث ولا يكون لهذا الشرط أي أثر في تحديد مسؤولية الناقل أو استبعادها إذا تعذر إقامة الدعوى على الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة.

**ثانياً:** يخضع الناقل الفعلي المذكور في الفقرة (أولاً) من هذه المادة للأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري الواردة في هذا القانون بصدد أي هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم ناتج عن حادث يقع أثناء وجود الشيء في عهده.

**15- المادة 5:** عقد النقل اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر لقاء اجر معين.

**16- المادة 84:** يجوز مقاضاة الوكيل في النقل نيابة عن الناقل ويكون الحكم الصادر نافذا بحق الناقل وحده.

**17- المادة 198:** يثبت عقد إيجار السفينة والنقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على هذا المخطوط اسم سند إيجار السفينة أو اسم وثيقة الشحن تبعاً لنوع النقل البحري إلا أن المتعاقدين يعفیان من تنظيم سند خطي في حالة الملاحة الساحلية القريبة.

**18- المادة 6:** أولاً: يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز إثباته بجميع الطرق.

**ثالثاً:** يعتبر تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولاً منه للإيجاب الصادر من المرسل.

**19- المادة 72:** وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه، ويعطي حامله المخول الحق بتسليم الشيء.

**20- المادة 74:** يجوز أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل وتتداول الوثيقة طبقاً لقواعد حوالة الحق إذا كانت اسمية، وبالنتظهير إذا كانت للأمر وبالمناولة أو التظهير إذا كانت لحاملها.

**21: المادة 46:** أولاً: يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيبه، ولا يجوز له أن ينفى مسؤوليته عن هلاك الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

**ثانياً:** يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه، وكذلك يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من هذه المسؤولية إذا نشأت عن أفعال تابعيه.

**المادة: 47:** لا يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه إذا تم نقله بحراسة المرسل أو المرسل إليه إلا إذا كان سبب الهلاك أو التلف مخاطر النقل أو غش أو خطأ الناقل أو تابعيه.

**المادة: 48:** لا يسأل الناقل عن النقص الذي يظهر في الشيء المنقول في حاوية، أو ما شاكلها، مجهزة من قبل المرسل ومختومة بختمه إذا سلمها الناقل إلى المرسل إليه سالمة الختم المذكور.

**22- المادة 3 الفقرة الثامنة:** كل شرط وتعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف بالبضائع الناشئة من الإهمال والخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف ما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلا مطلقا، ولا يترتب عليه أثر ما. ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية.

**23- المادة 150: أولا:** يكون تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه في النقل بين العراق والخارج وفقا للجدول الملحق بهذا القانون.

**ثانيا:** لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في الحالتين الآتيتين:

أ- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن.

ب- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.

**24- المادة 88: أولا:** تتقادم بسنتين دعوى الهلاك الكلي للشيء أو التأخير في تسليمه من تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه من قبل ناقل معتاد لو وجد في الظروف ذاتها.

ثانياً: يعتبر الشيء في حكم الهالك إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال خمسة وأربعين يوماً من تاريخ انقضاء الموعد المذكور في الفقرة (أولاً) من هذه المادة.

**25- المادة 90:** تتقادم دعوى رجوع ناقل الشيء المتعاقبين على بعضهم وفقاً لأحكام هذا القانون بتسعين يوماً من تاريخ المطالبة بالتعويض رسمياً أو من تاريخ الوفاء به.

## المصادر

1. قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.
2. قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1962.
3. قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983.
4. مجموعة قوانين وأنظمة مؤسسة الموانئ الأردنية.
5. نظام رقم 3 لسنة 1975 (نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع).
6. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري الموقعة في بروكسل في 1924/8/25.
7. التطبيقات العملية والقضائية لنا في العراق والأردن.

## في التأمين البحري ومسؤولية الناقل: دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الكويتي ومعاهدة بروكسل

نشرت هذه الدراسة في القضاء، مجلة حقوقية فصلية تصدرها نقابة المحامين في الجمهورية العراقية، العددان الثالث والرابع /1988، السنة الثالثة والأربعون.

### المقدمة

مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المهمة التي تحتاج إلى تسليط الأضواء عليها والتي رعتها مؤتمرات ومعاهدات دولية لكونها تمس مصالح دول متعددة ورغم المحاولات في توحيد الإجراءات أو الأحكام على المستوى الدولي وذلك عن طريق المعاهدات الدولية أو الثنائية بين الدول إلا إنه لا زالت أحكام قوانين النقل في مختلف الدول تتباين بشكل وآخر.

للقطر العراقي مصالح مشتركة ومتشابهة مع القطر الكويتي ولذلك وجدنا من المناسب أن نقدم دراسة مبسطة عن مسؤولية الناقل البحري مقارنة مع أحكام قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983 وأحكام قانون التجارة البحري الكويتي المرقم 28 لسنة 1980 والتقدم المانع من سماع الدعوى في ظل أحكامها النافذة المفعول، إضافة إلى ما جاء بمعاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن والموقعة بتاريخ 1924/8/25، وما يتعلق بخصوص شرط تحديد المسؤولية التي انضمت إليها دولة الكويت بالقانون المرقم 21 لسنة 1969، ولم تنظم إليها الجمهورية العراقية، هذا وما لمسناه من خلال التطبيقات العملية والقضائية في المحاكم الكويتية أثناء عملنا كمسؤول لمكتب مراقبة وكشف البضائع في الكويت للفترة من عام 1981 لغاية نهاية 1983.

## الفصل الأول

### المبحث الأول: التفريغ والتسليم

#### التفريغ

عبارة عن تفريغ حمولة السفينة الراسية على رصيف الميناء في مكان الوصول تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه.

إن عملية التفريغ هي عملية مادية بحتة تتم بإنزال البضاعة من السفينة ورفعها منها ووضعها بالمكان المعين لها وهي على هذا الوجه لا ترتبط حتما بعملية التسليم أو تقتصر بها. والأصل إن الالتزام بالتفريغ يقع على عاتق الناقل، ولذلك يسأل الناقل أو من يمثله عن التلف أو الهلاك الذي يصيب البضاعة أثناء عملية التفريغ، إلا إن ذلك لا يمنع من الاتفاق على أن يتولى المرسل إليه أو المرسل بتفريغ البضاعة في جهة الوصول ففي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف يحصل للبضاعة أثناء عملية التفريغ، وهذا ما نصت عليه أحكام المادة (34) من قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983<sup>7</sup>.

من المعروف إن عملية التفريغ يمهدها عادة بتنزيل البضاعة من السفينة بفك رصيفها في داخل العنابر ثم إخراجها من السفينة بواسطة رافعاتها أو بواسطة رافعات الرصيف في الميناء إلى خارج السفينة، وأحيانا تقوم رافعات السفينة برفع البضاعة من داخل العنابر إلى السطح ثم تناولها رافعات الرصيف لتنزلها إلى الرصيف أو إلى الشاحنات مباشرة.

<sup>7</sup> م34: يلتزم الناقل بتفريغ الشيء عند وصول ودفع المصروفات المترتبة عليه ما لم يقر بذلك المرسل إليه أو شخص آخر بمقتضى اتفاق أو قانون أو تعليمات، وعندئذ يكون هذا الأخير مسؤولا عن الأضرار التي تقع أثناء التفريغ.



وأوجبت المادة 47<sup>8</sup> من قانون الموانئ العام الكويتي وكذلك المادة 48<sup>9</sup> منه، إنه على مستأجر الباخرة أو الوكيل إشعار مدير الميناء خطياً بموعد وصول الباخرة بمدة (24) ساعة على الأقل قبل وصول الباخرة لغرض اتخاذ الإجراءات اللازمة من قبل الميناء لتفريغ حمولة الباخرة.

هذا ويتولى ملاحظ المرسى التأكد من كون حمولة السفينة داخل العنابر بارزة وجاهزة للتفريغ ويستحصل على المعلومات اللازمة من قبطان السفينة ثم القيام والتأكد من الآتي:

1. من وجود الأعداد الكافية من العمال داخل العنابر وعلى الرصيف مع توفير المعدات اللازمة للتفريغ [السلنكات، الحبال، الشباك وغيرها].
2. من وجود الآليات اللازمة لضمان سير عملية التفريغ بداخل عنابر السفينة (رافعة شوكية) وعلى الرصيف (رافعات كهربائية - سيارات - رافعات شوكية ... الخ).
3. مراقبة عملية تفريغ البضائع من الباخرة إلى السيارات.
4. توجيه السيارات إلى المستودعات والأقسام الخارجية حسب تعيين الباخرة بعد تزويدها بأرصدة الإرسال.
2. الإشراف على عملية تسليم البضائع رأساً من الباخرة إلى أصحابها.

<sup>8</sup>م 47: "على مستأجر الباخرة أو الوكيل إشعار مدير الميناء خطياً بموعد وصول الباخرة قبل وصولها بمدة 24 ساعة على الأقل".

<sup>9</sup>م 48: "إذا لم تكن مدة الإشعار بموعد الباخرة كافية فإن الميناء لن يجري ترتيب تفريغ حمولتها قبل انقضاء 24 ساعة على استلام الإشعار بغض النظر عن الوقت الذي وصلت فيه الباخرة".

3. إعداد التقرير اليومي للتفريغ.

4. تزويد مراقبة المرفأ بورقة انتهاء الباخرة من التفريغ والتحميل.

هذا وإن المادة<sup>10</sup>56 من نفس قانون الموانئ العام الكويتي المشار إليه أشارت إلى عدم تنزيل الحمولة من الباخرة إلا تحت إشراف ومراقبة ربانها واعتبرت الربان أو المالك مسؤولاً عن كل خسارة أو تلف يحدث نتيجة لتفريغ البضائع من فوق ظهر الباخرة بصورة غير مناسبة أو إهمال، هذا وإن نظام العمل بميناء الشويخ يستند على احتكار المقاول الواحد لتنفيذ كافة أعمال المناولة.

## التسليم

عند وصول البضاعة يتوجب على الناقل أو من يمثله أن يسلمها إلى أصحابها، وإن عملية التسليم هي عملية قانونية أي إنها تقوم على أساسين:

1- قيام الناقل أو من يمثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها.

2- قبول صاحب الحق من استلام البضاعة من الناقل. والأصل إن على كل من الناقل ومن قام باستلام البضائع في حالة هلاكها أو تلفها أن يوفر للأخر وسائل لغرض فحص البضائع والتحقق من عدد الطرود وهذا ما جاءت به أحكام المادة 194 من قانون التجارة البحرية الكويتي<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> م56: "لا يجوز تنزيل الحمولة من الباخرة إلا تحت إشراف ومراقبة ربانها أو ضابط مسؤول عن كل خسارة أو تلف يحدث نتيجة لتفريغ البضائع من فوق ظهر الباخرة بصورة غير مناسبة أو إهمال."

<sup>11</sup> م194: "على كل من الناقل ومن تسلم البضائع في حالة إهلاكها أو تلفها أن ييسر للأخر وسائل فحص البضائع والتحقق من عدد الطرود."

ويتضح من المادة المذكورة بأن القانون لا يقيم تلازماً في عقد النقل بين عمليتي التسليم والتفريغ لما بينها من اختلاف في المقومات والآثار المترتبة عليهما حيث كما أسلفنا بان عملية التسليم هي عملية قانونية يتحدد زمانها ومكانها على موجب ما انعقد عليه الشرط بسند الشحن ويكون هذا الشرط ملزماً لأطرافه، كما يكون ملزماً للمرسل إليه إذا قبل التعامل على أساس سند الشحن. وإذا ما خلت وثيقة الشحن من الاتفاق على شرط خاص بالتسليم كان المرجع في تحديده إلى طبيعة العقد ومقصود الطرفين. وفي جميع الأحوال فإن التسليم يكون بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه وبما يتمكن معه في حيازته وتناوله بالحفظ والحراسة وبتمام التسليم تنتهي آنذاك التزامات الناقل وينتقل إلى عاتق المرسل إليه حيث يكون قد أوفى بالتزاماته التعاقدية ولا يعود الناقل مسؤولاً عن البضاعة التي تخرج من عهده وتدخل في عهدة صاحبها أو من يمثله.

وقد جاءت أحكام المادة (131)<sup>12</sup> من قانون النقل المرقم 80 لسنة 1983 العراقي وحددت إثبات التسليم وذلك بموجب محضر مشترك وتبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقاً للقانون أو العقد أو عند تسليمه على جهة مخولة.

ثانياً: يقصد بدخول الشيء عهدة الناقل لأغراض الفقرة (أولاً) من هذه المادة وضع الشيء تحت سيطرة أو رقابته.

ثالثاً: يتم إثبات التسليم وفق الفقرة أولاً من هذه المادة بموجب محضر مشترك".

<sup>12</sup> م 131: "أولاً: تبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو عند تسليمه على جهة مخولة."

وان أحكام المادة (185)<sup>13</sup> من قانون التجارة البحرية رقم 28 لسنة 1980 الكويتي أوجبت على الناقل تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن أو إذن التسليم وإذا لم يحضر صاحب الحق في تسليم البضائع أو رفضها جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية الإذن له بإيداعها عند أمين يعينه القاضي.

بينما أحكام المادة (35)<sup>14</sup> من قانون النقل العراقي ألزمت الناقل بتسليم الشيء إلى المرسل إليه فعلاً أو حكماً واعتبرت التسليم إلى الجهات المختصة أو إلى الحارس تسليمياً حكماً، وأن يقوم بإخطار المرسل إليه بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه إذا لم يكن التسليم واجباً في محله.

إذن إن التسليم المرسوم قانوناً بموجب القانون العراقي هو ليس التسليم الفعلي من جانب الناقل إلى المرسل إليه فقط وإنما التسليم إلى جهات أخرى أيضاً، ويتضح من ذلك إن إجراءات التسلم تمر بصورة عامة بمراحل ثلاثة:

#### أولاً: أخطار المرسل إليه بوصول البضاعة

يقوم الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ويطلب منه الحضور في المكان والزمان المعينين لتسلم البضاعة.

#### ثانياً: جهة التسليم

بعد وصول البضاعة على المرسل إليه الحضور بعد إخطاره من قبل الناقل إلى المكان والزمان المعينين للاستلام وأن يقوم بتقديم السندات التي تؤيد عائدية

<sup>13</sup> م 185: "1- على الناقل تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن أو إذن التسليم.  
2- وإذا لم يحضر صاحب الحق في تسليم البضائع أو رفض تسليمها جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية الإذن له بإيداعها عند أمين يعينه القاضي."

<sup>14</sup> م 35: "أولاً: يلتزم الناقل بتسليم الشيء إلى المرسل إليه فعلاً أو حكماً في المحل المتفق عليه. ويعتبر التسليم إلى الجهات المختصة أو إلى الحارس الذي عينته المحكمة تسليمياً حكماً.  
ثانياً: على الناقل أن يخطر المرسل إليه بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه إذا لم يكن التسليم واجباً في محله."

البضاعة له وبعد التأكد من قبل الناقل من صحة البيانات يقوم بتسليم البضاعة إليه أو من ينوب قانونا.

### ثالثا: فحص البضاعة

إن للمرسل إليه الحق بفحص البضاعة للتأكد من سلامتها وخلوها من الأضرار والنواقص. وستتاول الحديث عن الإجراءات الواجب اتخاذها من قبل المرسل إليه أو من ينوب عنه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها في المبحث الثاني من هذا الفصل.

ونود أن نوضح في مجال التطبيق العملي في الكويت انه عندما يتم تفريغ حمولة السفينة يتم نقل البضائع إلى المخازن التي تعود إلى الميناء ومسلمة إلى وكلاء البواخر لحفظ وخزن البضائع الواردة على البواخر الداخلة تحت وكالتها، وهنالك في المخازن أقسام خاصة بخزن البضائع المتضررة وغير مستلمة من قبل أصحابها.

ومن الجدير بالذكر بأن شهادات النقص والأضرار في الكويت تصدر من الجهات الآتية:

1 المؤسسة العامة للموانئ

2 وكيل الباخرة أو أصحابها

أولا - إن سلطات الميناء تقوم بإصدار شهادة نقص أيضا، وهذه الشهادة تتضمن:

1- علامة الإرسالية

2- العدد الناقص

3- تفاصيل البضاعة

4- نوع التغليف

5- رقم المستودع

- 6- اسم المستورد
- 7- اسم الباخرة
- 8- رقم منافيسيت الباخرة وتاريخه
- 9- كمية البضاعة
- 10- رقم البيان الكمركي وتاريخه
- 11- تفاصيل البضاعة الناقصة
- 12- سبب النقص

وهذه الشهادة رسمية معتمدة لدى المحاكم الكويتية وشركات التأمين للرجوع بموجبها على وكيل الباخرة لاستحصال قيمة البضاعة الناقصة.

**ثانياً** - بالنسبة للبضائع السالمة يتم إخراجها رأساً من أرصفة الميناء ويتم تنظيم كشف بالطرود المسلمة ويتضمن هذا الكشف الآتي:

- 1- رقم السيارة الناقلة
  - 2- اسم السائق والشركة الناقلة
  - 3- مجموع الطرود والأعداد والأرقام
  - 4- نوع الطرود
  - 5- علامة الإرسالية
  - 6- اسم المستورد
- ويتم توقيع الكشف المذكور من قبل كاتب الميناء وكاتب أمين السفينة.

**ثالثاً** - أما البضائع المختلفة (المتضررة) فإنه يتم إيداعها في الجزء المخصص من مخزن وكيل الباخرة للبضائع المتضررة لحين إصدار شهادة برصيد تسليم البضائع المختلفة، علماً بأن لكل وكيل باخرة مخزن خاص له في الميناء.

إن هذه الشهادة تتضمن الآتي:

- 2- اسم الباخرة

- 3- رقم السفن
  - 4- عدد الطرود
  - 5- رقم المنافيسيت للباخرة وتاريخه
  - 6- الأرقام والطرود
  - 7- اسم الجهة المستوردة
- وتوقع هذه الشهادة من قبل كاتب وكيل الباخرة (كاتب أمين السفينة) وجهة استلام البضاعة، وفي بعض الأحيان يقوم وكيل الباخرة بإعلام أمين المستودع في الميناء بأنه قد قام بتسليم البضاعة إلى صاحب البضاعة أو من يمثله مع ذكر كافة التفاصيل في الشهادة الصادرة منه وتتضمن المعلومات التالية:

- 1- رقم المستودع ورقم المنطقة
- 2- اسم المستورد
- 3- اسم الباخرة ورقم الرحلة
- 4- رقم المنافيسيت للباخرة
- 5- تاريخ وصول الباخرة
- 6- رقم البيان الكمركي وتاريخه
- 7- ميناء الشحن
- 8- رقم مستند الشحن
- 9- كمية البضاعة
- 10- عدد الطرود المسلمة
- 11- نوع الطرود
- 12- تفاصيل البضاعة
- 13- علامة الإرسالية
- 14- شرح للبضاعة المسلمة إن كانت متضررة

**رابعاً** - يقوم وكيل الباخرة بإصدار كشف بالبضائع المختلفة سواء كانت ناقصة أو متضررة، أو إصدار كتاب موجه إلى (من يهمله الأمر) يتضمن وجود نقص أو

ضرر للبضاعة ويعتبر هذا الكتاب إقراراً من وكيل الباخرة بمسؤوليته عن النقص والضرر الحاصل للبضاعة.

إن هذه الشهادات تعتبر إقرار ومعمدة لدى المحاكم الكويتية وشركات التأمين، ومع ذلك وعند حصول منازعة بين كل من المستورد أو من يمثله وأمين السفينة وعدم قناعة المستورد بتثبيت واقع حال البضائع بموجب رصيد تسليم البضائع المختلفة فإنه باستطاعته اللجوء إلى القضاء،<sup>15</sup> هذا ما سنتكلم عنه في المبحث الثاني في تحفظ المرسل إليه للبضاعة.

### المبحث الثاني - تحفظ المرسل إليه

من المقرر إن الهلاك الكلي المعفى من التحفظ لا يتحقق إلا بانعدام وجود البضاعة المشحونة برمتها لدى تفريغ الباخرة بميناء الوصول فيستحيل بذلك وقوع التسليم الذي ينبعث به التزام المرسل إليه بالقيام بالتحفظ.

أما إذا لحق البضاعة هلاك جزئي أو تلف فإن المرسل إليه لا يستطيع التحلل من التزامه بالتحفظ اعتباراً من الوقت الذي يتم فيه التسليم إليه، ولا يخليه من هذا الالتزام مجرد امتناعه عن تسليم جزء من البضاعة بحجة تلفه أو مخالفته للمواصفات بل يبقى الالتزام بالتحفظ على عاتقه وبمراعاة الوقت الذي سلمت فيه باقي البضاعة إليه.

إن أحكام المادة (198)<sup>16</sup> من قانون التجارة البحرية الكويتي أوجبت على من تسلّم البضاعة وكانت في حالة هلاك أو تلف بأن يخطر الناقل أو من ينوب عنه في

<sup>15</sup> قرار المحكمة الكلية الكويتية للدعوى 82/56 تجاري كلي/2 الصادر بتاريخ 19/3/1983

<sup>16</sup> م198: 1- في حالة هلاك البضائع أو تلفها يجب على من تسلّمها أن يخطر كتابة الناقل أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ لتسلم أو خلاله بهلاك البضائع أو تلفها على العكس. أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب تقديم الأخطار المذكور خلال وإلا افتراض إنها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن حتى يقوم الدليل ثلاثة أيام من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع.



ميناء التفريغ قبل التسلم أو خلاله بهلاك البضائع أو تلفها وإلا افتراض إنها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن حتى يقدم الدليل على العكس. وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر وجب تقديم الأخطار خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع، إلا أنه لا يلزم بتقديم الأخطار إذا أجريت معاينة البضائع وقت التسليم بحضور الناقل أو من يمثله ومن تسلم البضائع.

وجاءت هذه المادة مطابقة لأحكام المادة (69)<sup>17</sup> من قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 العراقي حيث أوجبت على المرسل إليه أن يقوم بتثبيت تحفظه على حالة الشيء إذا وجده هالكا أو تالفا جزئيا على أن يقوم بإشعار الناقل بذلك كتابة خلال (ثلاثين يوما) من تاريخ تسلمه الفعلي واعتبر عدم قيام المرسل إليه بهذا التحفظ خلال الفترة المذكورة قرينة على أنه قد تسلم البضاعة بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في سند الشحن.

إن الفرق بين المادتين أعلاه هو الفترة الزمنية التي يجب تقديم الأخطار (الأشعار) من المرسل إليه أو من ينوب عنه للناقل.

وإن تسليم الشيء دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل ما لم يقيم المرسل إليه بإخطار الناقل خلال الفترة المحددة قانونا في حالة وجود البضاعة تالفة أو هالكة.

وعند حصول منازعة بين كل من المستورد ووكيل السفينة وعدم قناعة صاحب البضاعة بواقع حال البضاعة التي تثبت بموجب الشهادة التي تصدر عن وكيل السفينة فإن للمستورد الحق بتثبيت الحالة الراهنة للبضاعة بواسطة الكشف القضائي

<sup>17</sup> م 69: أولا: على المرسل تثبيت تحفظه على حاله الشيء إذا وجده تالفا أو هالكا جزئيا وإشعار الناقل بذلك كتابة خلال ثلاثين يوما من تاريخ تسلمه الفعلي، ويعتبر عدم قيامه بذلك قرينة على أنه قد تسلم الشيء بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل.

ثانيا: تنتفي الحاجة إلى تثبيت التحفظ كتابة إذا تم فحص الشيء ومعاينته وقت تسليمه بمشاركة الطرفين".

ويتم تنفيذه بحضور الأطراف المعنية وعند التبليغ وعدم الحضور فإن الكشف يتم وتستعين المحكمة المختصة للأمور المستعجلة بخبراء مختصين لتثبيت الحالة الراهنة للبضائع المتضررة. ونادراً ما يلجأ المستورد إلى الكشف القضائي لأن إجراءات الكشف هذه طويلة وتستغرق وقتاً طويلاً إضافة إلى ذلك ومما يؤسف له إن سلطات الموانئ الكويتية تحت ممثلي المستوردين العراقيين على إخراج البضائع العراقية بسرعة مما يعيق في بعض الأحيان التنفيذ المبكر لإجراء الكشف المستعجل.

لذا فإن ممثلي المستوردين هناك يفضلون اللجوء لتثبيت حالة البضاعة إلى كاشفين لهيئة لويدز وباتفاق بين وكيل السفينة والمستورد أو من يمثله وان التقارير التي تقدم من قبل هذه الهيئات الدولية تكون معتمدة لدى المحاكم الكويتية وشركات التأمين لكونها جهات محايدة.<sup>18</sup>

وإن ما استقر عليه القضاء الكويتي ينصرف إلى ضرورة تقديم الاحتجاج إلى وكيل السفينة حال استلام البضاعة وإشعاره بوجود الأضرار والنواقص فيها. وبغية إثبات تقديم الاحتجاج يجب أن يتم الاحتجاج بكيفية يمكن بواسطتها إثبات ذلك كإرسال الاحتجاج بالبريد المسجل المضمون ببطاقة علم وخبر بالوصول أو بواسطة تلاكس أو برقية أو عن طريق كاتب العدل. وبخلافه فإن الدعوى التي سترفع على وكيل السفينة سيكون مصيرها الرد.

وقد أشارت المادة (68)<sup>19</sup> من قانون النقل العراقي بأن للمرسل إليه الحق بأن يقوم بفحص الشيء قبل استلامه فإذا ما امتنع الناقل عن ذلك جاز للمرسل إليه أن يرفض تسلمه البضاعة واتخاذ الإجراءات الكفيلة للحفاظ على حقوقه، كما إنه يجوز أن يقوم بتثبيت تحفظه عند استلامه للإرسالية على متن سند الشحن.

<sup>18</sup> قرار محكمة الاستئناف العليا الكويتية 84/830 الدائرة التجارية الثالثة الصادر في 1984/6/2 للدعوى المرقمة 82/3959 تجاري كلي 9/7.

<sup>19</sup> م68: "المرسل إليه طلب فحص الشيء قبل تسلمه فإذا امتنع الناقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلمه".

## الفصل الثاني

### المبحث الأول – مسؤولية الناقل البحري

نتناول في هذا المبحث مسؤولية الناقل البحري وفق أحكام قانون التجارة البحرية الكويتي المرقم 28 لسنة 1980 وقانون النقل رقم 80 لسنة 1983 العراقي

إن أحكام المادة 138 من قانون التجارة البحرية الكويتي اعتبرت وكيل السفينة ممثلاً للناقل البحري وتنص:

"يعتبر وكيل السفينة ممثلاً للناقل البحري في الدعاوى الناشئة عن أعمال النقل البحري والتي تقام منه أو عليه في الجهة التي يقع بها مقر الوكيل."

وإن غاية المشرع من إيراد هذا النص هو العمل على تبسيط إجراءات التقاضي والتيسير على أصحاب الشأن في البضاعة في مقاضاة خصومهم من الناقلين الأجانب وعدم تحميلهم مشقة اتخاذ إجراءات التداعي قبلهم في موطنهم بالخارج كما تتطلب القواعد العامة.

بينما أحكام المادة 136 من قانون النقل العراقي لسنة (1983)<sup>20</sup> أبقى الناقل للشئ مسؤولاً عن النقل بكامله عند إسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل آخر

<sup>20</sup>م136: أولاً: يبقى ناقل الشئ مسؤولاً عن النقل بكامله عند إسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل آخر يقوم به فعلاً سواء كان ذلك بإذن منصوص عليه في عقد النقل أو بدونه ويكون الناقل كذلك مسؤولاً عن كل خطأ بما فيه الإهمال الذي يقع من الناقل الفعلي وتابعيه ضمن نطاق عملهم عند قيامهم بتنفيذ النقل.

ثانياً: تسري الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري الواردة في هذا القانون على الناقل الفعلي بالنسبة للنقل الذي يقوم بتنفيذه وعلى تابعيه.

ثالثاً: كل اتفاق يرتب على الناقل التزامات لا يفرضها هذا القانون أو يتضمن تنازلاً عن الحقوق المقررة بمقتضاه لا اثر له على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه كتابة.

رابعاً: عند ثبوت مسؤولية الناقل والناقل الفعلي معا تكون مسؤوليتها بالتضامن

يقوم به فعلا سواء كان ذلك بإذن منصوص عليه في سند النقل أو بدونه، كما اعتبرت المسؤولية بالتضامن عند ثبوت مسؤولية الناقل أو الناقل الفعلي معا. وأعطت الحق لكل من الناقل والناقل الفعلي أن يرجع على الآخر.

إلا إن المادة (137) من نفس القانون أعطت الحق للناقل استثناء من أحكام الفقرة (أولا) من المادة (136) انه إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل أن يشترط في ذلك العقد عدم مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف أو تأخير في تسليم ناتج عن حادث وقع عند وجود الشيء في عهدة الناقل الفعلي أثناء تنفيذه لذلك الجزء من النقل، واثبات كون الهلاك أو التلف التأخير يقع عبء إثباته على الناقل إلا إن هذا الشرط لا يكون له أي اثر في تحديد مسؤولية الناقل أو استبعادها إذا تعذر إقامة الدعوى على الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة.

ان أحكام المادة (137) من القانون الكويتي اعتبرت "وكيل السفينة مسؤولا أمام المجهز مسؤولية الوكيل بأجر ولا يسأل قبل الشاحن أو المرسل إليه إلا في حالة خطئه الشخصي" ويقوم وكيل السفينة باستلام البضاعة قبل بدء الرحلة بقصد شحنها وتسليمها لأصحاب الشأن فيها عند وصول السفينة.

من المقرر أن مالك السفينة هو المسؤول عن الالتزامات العقدية التي يبرمها الربان من اجل السفينة أو الرسالة البحرية ويبقى هو المسؤول وحده قبل الغير حسن النية الذي لا يعلم بتأجير السفينة أو لم يكن بمقدوره أن يعلم بذلك سواء أكان هو المجهز للسفينة أم كان قد أجرها للغير لتجهيزها. هذا وأشارت المادة (175) من قانون التجارة البحرية الكويتي بأنها عرفت عقد النقل البحري كالاتي:

خامسا: يجوز لكل من الناقل والناقل الفعلي أن يرجع على الآخر.

"عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينة أو تجهزها أو مستأجرها بنقل البضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر."

ويقابل هذه المادة في القانون العراقي المادة (129) التي عرفت عقد النقل البحري بأنه:

"اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء بسفينة، أو ما شاكلها."

"اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء بسفينة، أو ما شاكلها، بحرا من مكان إلى آخر لقاء أجر."

ولدى الرجوع إلى أحكام المادتين أعلاه في القانونين نلاحظ هناك بعض الفروق وهي:

أولاً: قانون التجارة البحرية الكويتي اعتبر الناقل [مالك السفينة أو تجهزها أو مستأجرها].

في حين أشار القانون العراقي المرقم 80 لسنة 1983 إلى الناقل دون أن يحدد الصفة له كما هو الحال في القانون الكويتي.

**ثانياً:** حدد القانون الكويتي الشيء المنقول ألا وهو البضائع بينما القانون العراقي أضاف إلى نقل الشيء نقل الشخص بسفينة أو ما شاكلها.

إن ما استقر عليه القضاء الكويتي هو إقامة الدعوى على وكيل السفينة باعتباره ممثلاً للناقل البحري وهذا ما قرره أحكام المادة (138) من القانون الكويتي، حيث أن المعتبر في النيوغ البحرية والنقل البحري وأحكامها بصفة عامة هو اسم السفينة

لا اسم أصحابها لذلك فإنه يمكن إقامة الدعوى على الوكيل باعتباره (وكيلا وممثلا لأصحاب السفينة) وكأنها رفعت ضد الأصل.

ومن المعروف ان الناقل يرتبط بعقد الناقل (يلاحظ نص المادة (5)<sup>21</sup> من قانون النقل العراقي في تعريفه لعقد النقل)، وقد يبقى المرسل هو صاحب الحق في تسليم البضاعة في جهة الوصول، أو يكون صاحب هذا الحق شخص آخر هو المرسل إليه، ويحق آنذاك لكل من المرسل والمرسل إليه الحق في إقامة الدعوى على الناقل، والأخير يتحدد بموجب صفته في سند الشحن، وفي جميع الأحوال يجوز أن يكون الناقل هو الوكيل في النقل نيابة عنه.

وأجازت المادة (84)<sup>22</sup> من قانون النقل العراقي مقاضاة الأخير نيابة عن الناقل ففي هذه الحالة يكون الحكم الصادر نافذا بحق الناقل وحده حيث ان الدعوى توجه أصلا ضد الناقل في حالة معرفته وبعبكسه تقام الدعوى ضد الوكيل في النقل هذا وان المادة (83)<sup>23</sup> من نفس القانون قد عرفت "الوكالة في النقل" وإنها اعتبرت الأعمال والخدمات التي يقوم بها القطاع الاشتراكي أو أية جهة أخرى في مجال النقل نيابة عن الناقل بمثابة الوكالة في النقل.

ومن الملاحظ إن أحكام المادة (176) من قانون التجارة البحرية الكويتي حددت إثبات عقد النقل وذلك بسند الشحن كالاتي:

1- يثبت عقد النقل البحري بسند الشحن.

<sup>21</sup> (15) م5: "عقد النقل يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخصي أو شئ من مكان إلى آخر لقاء اجر معين."

<sup>22</sup> م84: "يجوز مقاضاة الوكيل في النقل نيابة عن الناقل ويكون الحكم الصادر نافذا بحق الناقل وحده."

<sup>23</sup> م82 أولاً: الوكالة في النقل عقد يلتزم الوكيل بمقتضاه بان يقوم بالتنصيفات القانونية وما يتعلق بها باسم الناقل ولحسابه."

2- ويكتب سند الشحن باللغة العربية بصورة واضحة ويجوز أن تضاف إليها اللغات الدولية في التعامل.

3- ويجب أن يكون سند الشحن مؤرخاً وموقعاً من الناقل أو من ينوب عنه، ويذكر في السند اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وموطن كل منهم وصفات البضائع كما دونها الشاحن وعلى وجه الخصوص عدد الطرود ووزن البضائع أو حجمها أو كميتها على حسب الأحوال وعلامات البضائع وحالتها الظاهرة وميناء القيام والوصول واسم السفينة وحمولتها وجنسياتها ومقدار أجرة النقل وكيفية حسابها إذا كانت مستحقة في ميناء الوصول، ومكان إصدار السند وتاريخه وعدد الصور التي حررت منه.

4- ويجب أن تكون العلامات التي يضعها الشاحن على البضائع كافية لتعيينها وإن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة.

بينما أحكام المادة (6)<sup>24</sup> من قانون النقل العراقي اكتفت بتقابل الإيجاب والقبول (الاتفاق) لانعقاد العقد كما لم تشترط الكتابة وإنما يجوز إثبات العقد بكافة الطرق قانوناً واعتبرت تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولا منه للإيجاب الصادر من المرسل.

وأعطت المادة (72)<sup>25</sup> من نفس القانون حامل وثيقة النقل المخول قانوناً بتسليم الشيء.

وقد جاءت أحكام المادة (73) من قانون النقل العراقي وحددت البيانات الأساسية التي يجب أن يتضمنها سند الشحن.

<sup>24</sup> م 6 أولاً: يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز إثباته بجميع الطرق  
ثالثاً: يعتبر تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولا منه للإيجاب الصادر من المرسل."

<sup>25</sup> م 72: وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينه على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه، ويعطي حامله المخول قانوناً الحق بتسليم الشيء.

**أولاً:** إذا حررت وثيقة النقل، فيجب أن تتضمن البيانات الأساسية الآتية:

- أ- مكان وتاريخ إصدار الوثيقة.
- ب- اسم الناقل والمرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة بالنقل إن وجد عناوينهم.
- ج- مكان القيام ومكان الوصول.
- د- وصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود أو القطع والكمية والوزن.
- هـ- أية بيانات أخرى يقتضيها النقل المتخصص.

**ثانياً:** يجوز أن تشمل وثيقة النقل على أية بيانات أخرى غير البيانات الأساسية المذكورة في الفقرة (أولاً) من هذه المادة، وعلى وجه الخصوص:

- أ- عدد النسخ الأصلية للوثيقة.
- ب- واسطة النقل وعلاماتها المميزة.
- ج- الميعاد المعين لمباشرة النقل.
- د- قيمة الشيء محل عقد النقل.
- هـ- أجرة النقل وما إذا كانت مدفوعة سلفاً أو واجبة الدفع في مكان الوصول.
- و- المصروفات الإضافية والجهة التي تتحملها.
- ز- توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

**ثالثاً:** عدم ذكر أحد البيانات الواردة في الفقرة (أولاً) من هذه المادة لا يفقد الوثيقة حجيتها في الإثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه.



كما أجازت المادة (74)<sup>26</sup> من نفس القانون أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص أو لأمره أو للحامل.

وان أحكام هاتين المادتين جاءت مطابقة لأحكام المواد (176)، (177)، (178) من القانون البحري الكويتي.

إلا إن المادة (144) من قانون النقل العراقي المرقم 80 لسنة 1983 أوجبت أن يشتمل سند الشحن بالإضافة إلى البيانات الواردة ذكرها في الفقرة (أولاً) من المادة (73) من نفس القانون إلى البيانات التالية:

**أولاً:** تاريخ دخول الشيء في عهدة الناقل في ميناء الشحن.

**ثانياً:** عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.

**ثالثاً:** توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

**رابعاً:** أجرة النقل المستحقة على المرسل إليه أو ما يشير إلى استحقاقها عليه.

**خامساً:** الشيء الذي تم الاتفاق على شحنه على سطح السفينة أو جواز شحنه بهذه الكيفية.

**سادساً:** التاريخ أو المدة المحددة لتسليم الشيء في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صراحة.

**سابعاً:** أي اتفاق يزيد من حدود مسؤولية الناقل.

---

<sup>26</sup> م 74: يجوز أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل وتتداول الوثيقة طبقاً لقواعد حوالة الحق إذا كانت اسميه، وبالتظهير إذا كانت للأمر، وبالمناولة أو التظهير إذا كانت لحاملها.

هذا وان وثيقة النقل حجة في إثبات البيانات الواردة فيها وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك بالطرق المقررة قانونا وهو ما جاءت به أحكام المادتين (75) من القانون العراقي و (183) من القانون الكويتي.

ومن المقرر قانونا إن الناقل ملزم بتحقيق غاية مفادها الحفاظ على البضاعة أو (الشيء) والعناية بها وتسليمها لجهة الوصول لذوي الشأن على الحالة التي تسلمها والثابتة بسند الشحن وإشارات بذلك م (186) من القانون الكويتي والتي تنص:

"على الناقل أن يقوم بشحن البضائع وتجميعها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة."

لذا فإن أخلَّ بهذا الالتزام كان مسؤولا عن هلاك البضاعة هلاكا كليا أو جزئيا.

في حين أن قانون النقل العراقي قد جعل التزام الناقل بحرا التزاما ببذل العناية واعفي الناقل من المسؤولية إضافة إلى الإعفاء المنصوص عليه في المادة (46).<sup>27</sup> وقد جاءت أحكام المادة (192) من القانون البحري الكويتي لتحدد الحالات التي يمكن للناقل أن ينفى مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وإذا كان ناشئا عن احد الأسباب المشار إليها في المادة المذكورة، واذكرها هنا للاطلاع عليها ولغرض مقارنتها مع الحالات التي يمكن للناقل أن ينفى مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه وفق أحكام قانون النقل العراقي.

م 192: "لا يسال الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان ذلك ناشئا من أحد الأسباب الآتية:

<sup>27</sup> م 46: أولا: يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولا عن الأضرار التي تصيبه، ولا يجوز له أن ينفى مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

ثانيا: يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كليا أو جزئيا أو تلفه، وكذلك يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من هذه المسؤولية إذا نشأت عن أفعال تابعة.

- 1- الفعل أو الخطأ أو الإهمال الذي يقع في الملاحة أو في إدارة السفينة من الريان أو البحارة أو المرشد أو أحد تابعي الناقل.
- 2- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطته.
- 3- مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها.
- 4- القضاء والقدر.
- 5- أعمال الأعداء العامين
- 7- كل إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شغب أو حجر قضائي.
- 8- قيود الحجر الصحي
- 9- كل فعل أو امتناع من جانب الشاحن أو مالك البضائع أو وكيله أو ممثله.
- 10- كل إضراب عن العمل أو توقف عنه أو إغلاق أو عائق عارض إذا كان من شأن هذه الأفعال منع استمرار العمل كلياً أو جزئياً.
- 11- الفتن أو الاضطرابات الأهلية.
- 12- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر
- 13- أي انحراف في البحر لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر يبرره سبب معقول.
- 14- العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عيب خفي في البضائع أو عن طبيعتها الخاصة أو عن عيب ذاتي فيها.
- 15- عدم كتابة التغليف.
- 16- عدم كفاءة أو عدم إتقان العلامات.
- 17- العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي.
- 18- أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو وكلائه أو تابعية أو أخطائهم، وعلى من يتمسك بهذا الدفع إثبات أنه لا شأن لفعل هؤلاء الأشخاص أو أخطائهم في أحداث الهلاك أو التلف."

واعتبرت المادة (195) من نفس القانون بطلان كل شرط في سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية من هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها الناشئ عن الخطأ أو الإهمال أو التقصير في التزامات المنصوص عليها في عقد نقل البضائع أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية.

واعتبرت كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع وكل شرط آخر يماثله في حكم شروط الإعفاء من المسؤولية.

## المبحث الثاني - معاهدة بروكسل

### معاهدة بروكسل

هي معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري ووقعت ببروكسل في 1924/8/25.

ولما كان لهذه المعاهدة فائدة تعود إلى من ينظم إليها ولكونها تهدف إلى توضيح علاقة أصحاب البواخر بالمستوردين أو المصدرين وتحديد المسؤوليات التي تقع على أصحاب البواخر وتبين الشروط التي يجب أن تحتويها بوالص الشحن وكيفية المحافظة على البضائع عند التحميل والتفريغ قررت الإشارة إليها للأسباب المذكورة:

### أ- سريان المعاهدة

انضمت دولة الكويت إلى هذه المعاهدة بالقانون رقم 21 لسنة 1969 فأصبحت بذلك قانوناً من قوانين الدولة. لذا فإن أحكام المعاهدة تجري مجرى التشريعات ويلتزم القاضي بأعمال القواعد التي وردت بها على الروابط التي تقع في النطاق الذي تسري فيه دون غيرها من النصوص القانونية.

إن أحكام المعاهدة تسري على العلاقة القانونية المترتبة على النقل البحري بين الناقل والشاحن إذا كان سند الشحن ينتمي لأحدى تلك الدول وإن يكون النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين.

إن المادة الأولى من هذه المعاهدة تقضي بأن الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل ومفاده إن الناقل الذي يتحمل مسؤولية هلاك البضاعة أو تلفها وفقاً لأحكام المعاهدة المذكورة هو الذي يرتبط مع الشاحن بعقد نقل.

#### ب- التزامات الناقل طبقاً للمعاهدة

من المقرر طبقاً لأحكام معاهدة بروكسل إن الناقل البحري يلتزم بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول طبقاً للبيان الوارد في سند الشحن ويكون مسؤول عما يصيبها من هلاك أو تلف يكتشف عند الوصول على أساس إن الضرر مفترض وقوعه في فترة النقل البحري الواقعة بين شحن البضاعة وبين تفرغها إلا إذا اثبت الناقل إن الهلاك أو التلف قد حدث أثناء العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفرغ.

#### ج- شروط انطباقها

من المقرر انه يفترض حصول الضرر أثناء الرحلة البحرية لأنها المرحلة الرئيسية في عقد النقل فإذا ما أراد الناقل الاحتجاج بشروط عدم المسؤولية المنصوص عليها في قانون التجارة والتي لم تأخذ بها المعاهدة، فعليه إثبات إن الضرر وقع في العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفرغ، ولا يجوز تحميل غيره من أطراف العلاقة عبء إثبات ذلك لأن في هذا تخفيفاً لمسؤولية الناقل المنصوص عليها في

المعاهدة وهو الأمر المنهي عنه صراحة في الفقرة الثامنة من المادة (3) من المعاهدة.<sup>28</sup>

#### د- بيانات سند الشحن

تنص الفقرة الثالثة من المادة (3) من هذه المعاهدة.

"على الناقل أو الرّبان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده أن يسلم للشاحن بناء على طلبه، سند شحن يتضمن مع بياناته البيانات الآتية:

- أ- العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقاً لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى على البضائع غير المغلفة على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفرة.
- ب- عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.
- ج- حالة البضائع وشكلها الظاهر."

ومع ذلك فليس الناقل أو الرّبان أو وكيل الناقل ملزماً بان يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا يتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

<sup>28</sup> م 3/ الفقرة الثامنة: كل شرط وتعاقّد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف بالبضائع الناشئة من الإهمال والخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف ما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلاً مطلقاً، ولا يترتب عليه أثر ما. ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل من الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية.

ونصت الفقرة الرابعة من نفس المادة:

"يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على ان ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقا للفقرة (3) أ، ب، ج من هذه المادة ما لم يتم الدليل على خلاف ذلك".

#### هـ- تحفظ المرسل إليه طبقا للمعاهدة

أشارت الفقرة السادسة من المادة الثالثة انه إذا لم يحصل أخطار كتابي بالهلاك أو التلف وبماهيية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة قرينه لصالح المرسل إليه على ان الناقل لم يسلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن، وبالتالي فإنه يجوز للمرسل إليه في هذه الحالة تحديد مقدار التلف وقيمته بأية وسيلة من وسائل الإثبات، غير ملتزم في ذلك بدليل معين، ولا بتقديم شهادة بالنقض من إدارة الكمارك.

### المبحث الثالث - شروط تحديد المسؤولية

نتناول في هذا المبحث شروط تحديد المسؤولية بموجب:

- 1- أحكام قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980
- 2- أحكام قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 العراقي.
- 3- أحكام معاهدة بروكسل.

ان الأصل القانوني عملا بأحكام معاهدة بروكسل الموقعة بتاريخ 1924/8/25 وخصوصا المادة الرابعة - البند خامسا بفقرته 4+3 انه لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالتعويض عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بمبلغ لا يزيد عن مائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد

بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان هذا البيان قد دون في مستند الشحن.

وقد رأى المشرع الكويتي عدم ملائمة التعويض المشار إليه أعلاه فقد ابدي تحفظه عليه في قانون الانضمام المرقم 21 لسنة 1969 وحيث استقر القضاء على انه في مجال تطبيق النص أعلاه وأعمالا للتحفظ الذي أبدته الكويت عند انضمامها لهذه المعاهدة برفع الحد الأقصى للتعويض المبين فيه إلى -/250 دينار كويتي وانه يمتنع ان يجري الاتفاق على تقدير التعويض بمبلغ يقل عن ذلك، فإذا تم الاتفاق بسند الشحن أو أية وثيقة أخرى من وثائق النقل على تقدير التعويض بمبلغ اقل من -/250 دينار كويتي تعين زيادته إلى ذلك القدر، وبما ان هذا التحفظ يتفق مع قواعد القانون الدولي العام التي تجيز للدول التي تشترك في إبرام المعاهدات الدولية الجماعية ان تبدي عدم ارتباطها ببعض أحكامها بطريق التحفظ عليها، ومن ثم فإن التعديل بالزيادة الثابت بالوثيقة تعتبر تشريعا ساريا على العلاقات ومرتبطا بما اتخذته الدول التابعة لها من مواقف بشأن التحفظ المذكور بقبوله أو الاعتراض عليه واستنادا إلى ذلك فقد نص قانون التجارة البحرية الكويتي المرقم 28 لسنة 1980 بمادته (193) على تحيد مسؤولية الناقل عن قيمة كل طرد مفقود أو متضرر بـ 250/0 دينار كويتي أو على 750/- دينار (سبعمائة وخمسون فلسا) عن كل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضائع أي التحديدين اكبر. كما أجازت بفقرتها الرابعة من نفس المادة ان يكون هناك اتفاق خاص بين الشاحن والناقل أو من ينوب عنه تعيين حد أقصى لمسؤولية الناقل يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه المادة بشرط ان لا يقل عنه.

كما انها اعتبرت إذا جمعت الطرود أو الوحدات المشحونة في صناديق أو غيرها من الحاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية وفي غير هذه الحالة تعتبر الحاوية بما احتوته طردا أو وحدة واحدة.



ومن خلال هذه النصوص والتطبيقات القضائية فإن الأصل عند حساب التعويض الواجب استيفاؤه هو التعويض بمبلغ -/250 دينار كويتي عن كل طرد أو سبعمائة وخمسون فلساً لكل كيلو غرام من الوزن الإجمالي إلا إذا كان الشاحن قد اثبت في بيانه قيمة البضاعة ونوعيتها قبل الشحن واثبت الناقل هذه البيانات في سند الشحن فعند ذلك ترفع قيمة الطرد أو الوحدة كاملة كما هو مثبت في سند الشحن [ومن المعروف ان قيمة البضاعة تذكر فقط في قائمة المجهز ونادراً ما تذكر القيمة في سند الشحن].

وحيث لا جدل فيه ان فقد الطرد هو بمثابة هلاكه هلاكاً كلياً فإذا لم يسلم الناقل البضاعة التي تسلمها في ميناء الشحن إلى المرسل إليه اعتبر مسؤولاً عنها باعتبار أنها هلكت هلاكاً كلياً.

وبما ان القضاء الكويتي استقر على ان أحكام معاهدة بروكسل جرت مجرى التشريعات الداخلية فيما عدا الحكم المقرر في المادة 5/4 بتحديد حد أقصى للتعويض والذي استتاه قانون الانضمام المرقم 21 لسنة 1969 بالتحفظ الذي أورده بشأنه، فإن صفة القانون تتحسر عنه ولا تشملها، وبالتالي لا يصح الالتزام بالقدر المحدد فيه أو النزول على مقتضاه أي بـ -/100 جنيه إسترليني وإنما الأخذ بـ -/250 دينار كويتي وما نصت به أحكام المادة 193 من قانون التجارة البحرية الكويتي المرقم 28 لسنة 1980 النافذ المفعول.

ومما جاء أعلاه فإن الجمهورية العراقية لم تنظم إلى معاهدة بروكسل هذه ومع ذلك فان أحكام قانون النقل المرقم 80 لسنة 1983 العراقي قد جاءت بالمادة (150)<sup>29</sup> وحددت مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه في النقل

<sup>29</sup> م150: أولاً: يكون تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه التأخير في تسليمه في النقل بين العراق والخارج وفقاً للجدول الملحق بهذا القانون.

ثانياً: لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في الحالتين الآتيتين:

- أ- التصريح بقيمة الشيء في سند الثمن.
- ب- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو تابعيه.

بين العراق والخارج حيث تكون مسؤولية الناقل عن نقل الشيء بحرا بـ 1/250 دينار لكل كيلو غرام واحد أو بـ 350/- دينار عراقي للطرد الواحد أو أية وحدة شحن أخرى أيهما أكثر وتحسب وفق الأسس التالية:

1 عند استخدام حاوية، أو ما شاكلها، يعتبر كل ما يحفظ فيه طردا أو وحدة شحن مستقلة إذا تم تعدادها في وثيقة النقل، وبخلافه تعتبر الحاوية بما فيها طردا واحد.

2 عند تقديم الناقل حاوية، أو ما شاكلها، تكون الطرود ووحدات الشحن المحفوظة فيها وحدات مستقلة وان لم تعدد في وثيقة النقل.

الا انه لم يعط للناقل الحق بالتمسك بتحديد المسؤولية في حالتين:

1- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن.

2- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.

وأجاز القانون الاتفاق بين الناقل والمرسل على تعيين حدود مسؤوليته يمكن ان تتجاوز الحدود المنصوص عليها أعلاه.

## الفصل الثالث - التقادم المانع من سماع الدعوى

### المبحث الأول - التقادم المانع من سماع الدعوى وفق القانون الكويتي

نتناول في هذا المبحث التقادم وفق أحكام قانون التجارة البحرية الكويتي المرقم 28 لسنة 1980

من المعروف ان هناك مدة قانونية يحددها القانون يحق بموجبها للمرسل إليه ان يطالب بتعويضه عن الأضرار والنواقص خلالها للناقل، كما يحق للناقل أيضا بعده ان يرفع بالتقادم ويسقط حق المرسل إليه برفع الدعوى عليه، الا ان بدء سريان تلك المدة تختلف باختلاف صور المسؤولية.

ففي قانون التجارة البحرية الكويتي النافذ المفعول حددت المادة (201)<sup>30</sup> الفترة الزمنية للتقادم وهي سنة واحدة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب ان يتم فيه التسليم الا انه هناك أحوال يمكن اللجوء إليها لغرض قطع التقادم للمدة المشار إليها أعلاه، وذلك عن طريق المطالبة الودية غير القضائية. وينقطع سريان التقادم بها بواسطة كتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو أية مفاوضات تجري بين الطرفين أو عن طريق ندب خبير لتقدير الأضرار عندئذ تبدأ مدة جديدة بقدر المدة السابقة (وهي سنة واحدة) اعتبارا من تاريخ استلام كتاب المطالبة من قبل الناقل أو من يمثله حيث يلجأ المرسل إليه إلى إجراء مطالبة ودية بموجب كتاب موجه إلى مسببي الضرر أو النقص. ويكون ذلك بعد المراجعة الشخصية لمقر وكيل الباخرة وقيامه بتسليمه كتاب المطالبة واخذ توقيع الموظف المسؤول لديه بقبول المطالبة، وينقطع التقادم بتلك المطالبة الودية. وإضافة إلى ذلك يقوم المرسل

<sup>30</sup> م 201: 1- تنقضي الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب ان يتم فيه التسليم.

2- وفي حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ هذه المدة من اليوم الذي يعلم فيه من دفع غير المستحق بحقه في الاسترداد.  
3- وينقطع سريان التقادم بالمطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول كما ينقطع بمفاوضات التسوية التي تجري بين الطرفين أو بנדب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة قانونا.

إليه أو من يمثله بإرسال كتاب المطالبة لوكيل السفينة بواسطة البريد بموجب كتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول لغرض تطبيق بنود القانون وتثبيته.

ان قبول طلب التعويض من قبل وكيل الباخرة وتثبيت توقيع وختم المستلم على الطالب يعتبر إقرار غير قضائي من قبل مسيبي الضرر أو النقص، ويتضمن اعترافا خالصا وصريحا وأخبارا صادقا بوجود حق، فهو بهذا يقطع التقادم في تلك الحقوق كما يقطع تقادم الدعوى التي تحميها عملا بنص المادة 1/371 من قانون التجارة القديم الكويتي والتي يقابلها المادة 1/449 من القانون المدني الكويتي الجديد المرقم 67 لسنة 1980.

وإذا انقطعت المدة المقررة لعدم سماع الدعوى بدأت مدة جديدة من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع. وتكون المدة الجديدة التي تحل محل التقادم المنقطع بالإقرار خمس عشرة سنة، من انه إذا كان الدين مما يتقادم لسنة واحدة وانقطع تقادمه بإقرار المدين كانت مدة التقادم الجديد خمس عشرة عملا بنص م 3/372 من قانون التجارة القديم ويقابلها نص المادة 2/450 من القانون المدني الجديد المشار إليه. هذا وانه في أكثر الأحيان يقوم وكيل الباخرة بتمديد فترة التقادم لمدة تزيد عن ستة أشهر، وان انتهت هذه المدة فيمكن الاتفاق على ذلك. وفي كلا الحالتين يجب ان تكون الموافقة كتابية.

وفي حالة الاستحالة للوصول إلى تسوية بين المرسل إليه مع وكيل الباخرة أو نادي الحماية اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم الذي انقطع بالمطالبة الودية.

هذا ومن الجدير بالذكر ان وكلاء البواخر في الكويت يميلون إلى إجراء التسويات الودية سواء عن طريقهم مباشرة أو عن طريق نوادي الحماية والتعويض دون اللجوء إلى المحاكم وذلك لضمان الحفاظ على سمعتهم ومكانتهم في السوق التجاري البحري، هذا وان وجود ممثلي الحماية والتعويض في دولة الكويت اكسب موضوع الرجوع وديا مرونة في ضمان حقوق المستوردين العراقيين والكويتيين. وهذه النوادي

تبدي استجابة جديّة ومخلصة في حسم المطالبة وديا، ولكن من الضروري القول ان ما ورد أعلاه يتوقف على مدى مرونة الوكلاء البحريين في الكويت.

## المبحث الثاني – التقادم المانع من سماع الدعوى وفق القانون العراقي

نتناول في هذا المبحث التقادم وفق أحكام قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 العراقي

إن أحكام م (87)<sup>31</sup> قد حددت الفترة الزمنية للتقادم، وهي سنتين، من تاريخ تسلم المرسل إليه في حالتي الهلاك الجزئي للشيء أو التلف، وتحفظه على حالته كتابية، ويقصد بذلك التسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه.

وحددت المادة (88)<sup>32</sup> من نفس القانون نفس الفترة الزمنية أعلاه إذا كان الهلاك الكلي للشيء أو التأخير في تسليمه ولكن من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم، وعند عدم تعيينه فمن تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه من قبل ناقل معتاد لو وجد في الظروف ذاتها، كما اعتبر الشيء في حكم الهالك إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور خلال (45) يوماً من تاريخ انقضاء الموعد المذكور أعلاه.

هذا في حالة الرجوع (المرسل إليه على الناقل للشيء) أما في دعاوى رجوع ناقلي الشيء المتعاقبين على بعضهم فتتقادم بـ (90) يوماً من تاريخ المطالبة بالتعويض رسمياً أو من تاريخ الوفاء م (90)<sup>33</sup> في قانون النقل العراقي.

كما تسري المدة القانونية للتقادم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي واعتبر القانون تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقعا حكما إذا سلم إلى السلطات الكمركية أو إلى

<sup>31</sup> م87: تتقادم الدعوى في حالتي التلف أو الهلاك الجزئي للشيء بسنتين من تاريخ تسلم المرسل إليه الشيء وتحفظه على حالته كتابية.

<sup>32</sup> م88: أولاً: تتقادم بسنتين دعوى الهلاك الكلي للشيء أو التأخير في تسليمه من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم، وعند عدم تعيينه ممن تاريخ انقضاء الموعد الذي يمكن وصول الشيء فيه من قبل ناقل معتاد لو وجد في الظروف ذاتها.

ثانياً: يعتبر الشيء في حكم الهالك إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال (45) يوماً من تاريخ انقضاء الموعد المذكور في الفقرة أولاً من هذه المادة.

<sup>33</sup> م90: تتقادم دعوى رجوع ناقلي الشيء المتعاقبين على بعضهم البعض وفقاً لأحكام هذا القانون بتسعين يوماً من تاريخ المطالبة بالتعويض رسمياً أو من تاريخ الوفاء به.

الحارس القضائي الذي عينته المحكمة وهذا ما نصت به أحكام المادة (89) من نفس القانون.

وأجازت المادة (93) الاتفاق كتابة على تمديد مدة التقادم الا انه لم يحدد الفترة الزمنية لتمديدتها بعد انقضائها وإنما تركها للأطراف المتخاصمة<sup>34</sup> وفي حالة استحالة الوصول إلى تسوية فيمكن عندئذ اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم المانع من سماع الدعوى ضمن الفترة الأصلية المحددة بالقانون أو في فترة تمديد التقادم.

### المصادر

- 1- قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980.
- 2- قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 العراقي.
- 3- قانون الموانئ العام الكويتي.
- 4- قانون رقم 21 لسنة 1969 بشأن الانضمام إلى معاهدة بروكسل.
- 5- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري الموقعة في بروكسل في 1924/8/25.
- 6- قرارات المحاكم الكويتية.
- 7- التطبيقات العملية لنا في الكويت للفترة من عام 1981 لغاية نهاية عام 1983.

<sup>34</sup> م 93: يجوز الاتفاق كتابة على تحديد مدة التقادم المنصوص عليها في هذا الفصل.

## في التأمين البحري ومسؤولية الناقل: دراسة مقارنة مبسطة بين القانون العراقي والأردني واليميني وقواعد هامبورغ 1978

نشرت هذه الدراسة في مجلة التحكيم اليمنية، العددان 42 و 43، 2003.

### مقدمة

مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المهمة التي تحتاج إلى تسليط الأضواء عليها والتي رعتها مؤتمرات ومعاهدات دولية لكونها تمس مصالح دول متعددة. ورغم المحاولات في توحيد الإجراءات أو الأحكام على المستوى الدولي، وذلك عن طريق المعاهدات الدولية أو الثنائية بين الدول، إلا أنه لا زالت أحكام قوانين النقل في مختلف الدول تتباين بشكل أو بآخر.

ولا يخفى على أحد أهمية النقل البحري حيث أصبح ذا أهمية اقتصادية وتجارية هامة وأنه يربط الدول بعضها ببعض ويقرب المسافات الشاسعة. وبالنظر لما لقطاع النقل من دور فعال في عملية التنمية، ولا سيما للقطر العراقي مصالح مشتركة مع جميع الدول، ويتمتع بموقع جغرافي متميز يجعله حلقة وصل ينتقل الأشخاص والأشياء عبرها، وجدنا من المناسب ان نقدم دراسة مبسطة عن مسؤولية الناقل البحري مقارنة مع أحكام قانون النقل العراقي المرقم (80 لسنة 1983) وقانون التجارة البحرية الأردني المرقم (12 لسنة 1972) مع تعديلاته بالقانونين (قانون مؤقت رقم 4 لسنة 1978 وقانون رقم 35 لسنة 1983) وأحكام القانون رقم (5 لسنة 1994) والتقدم المانع من سماع الدعوى في ظل الأحكام النافذة المفعول، إضافة إلى ما جاء باتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا (لسنة 1978) وما يتعلق بشرط تحديد المسؤولية، وما لمسناه من خلال التطبيقات العملية والقضائية لنا



في المحاكم الأردنية والعراقية وخدمتنا الطويلة في شركة التأمين الوطنية العراقية داخل وخارج العراق والشركات الأردنية والكويتية وأخيرا في اليمن السعيد.

## الفصل الأول

### المبحث الأول – التفريغ والتسليم

#### أولاً: التفريغ

التفريغ عبارة عن تفريغ حمولة السفينة الراسية على رصيف الميناء في مكان الوصول تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه.

ان عملية التفريغ هي عملية مادية بحتة تتم بإنزال البضاعة من السفينة ورفعها منها ووضعها بالمكان المعين لها. وهي على هذا الوجه لا ترتبط حتما بعملية التسليم أو تقترب بها.

والأصل ان الالتزام بالتفريغ يقع على عاتق الناقل، ولذلك يسأل الناقل أو من يمثله عن التلف والهلاك الذي يصيب البضاعة أثناء عملية التفريغ، الا ان ذلك لا يمنع من الاتفاق على ان يتولى المرسل إليه أو المرسل بتفريغ البضاعة في جهة الوصول. ، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف يحصل للبضاعة أثناء عملية التفريغ، وهذا ما نصت عليه أحكام المادة (34) من قانون النقل العراقي:

من المعروف ان عملية التفريغ يمهدها عادة تنزيل البضاعة من السفينة بفك رصها في داخل العنابر ثم إخراجها من السفينة بواسطة رافعاتها أو بواسطة رافعات الرصيف في الميناء إلى خارج السفينة، وأحيانا تقوم رافعات السفينة برفع البضاعة من داخل العنابر إلى السطح ثم تتناولها رافعات الرصيف لتنزلها إلى الرصيف أو إلى الشاحنات مباشرة.

وأوجبت المادة الثانية من نظام رقم (3 لسنة 1957) انه على وكيل السفينة وقبل وصول السفينة إلى ميناء العقبة بمدة لا تقل عن (48) ساعة قبل وصول السفينة أن يقوم بتسليم المنافيس مع ملحقاته لكل من ميناء العقبة والجمارك وذلك لتمكين موظف السلطة المختص من توزيع البضائع على أماكنها ضمن منطقة الميناء، أي لغرض اتخاذ الإجراءات اللازمة من قبل الميناء لتفريغ حمولة السفينة.

أي ان ذلك يتطلب من الجهات المختصة في الميناء التأكد من كون حمولة السفينة داخل العنابر بارزة وجاهزة للتفريغ، ويستحصل على المعلومات اللازمة من قبطان السفينة ومن ثم القيام والتأكد من الآتي:

1. وجود الأعداد الكافية من العمال داخل العنابر وعلى الرصيف ومع توفير المعدات اللازمة للتفريغ (السلنكات، الحبال، الشباك وغيرها).
2. وجود الآليات اللازمة لضمان سير عملية التفريغ بداخل عنابر السفينة وكذلك على الرصيف.
3. مراقبة عملية تفريغ البضائع في السفينة إلى الرصيف أو إلى السيارات مباشرة.
4. توجيه السيارات إلى المستودعات في الميناء حسب تعيين السفينة بعد تأييدها بأرصدة الإرسال.
5. الإشراف على عملية تسلّم البضائع رأساً من السفينة إلى أصحابها.
6. إعداد التقرير اليومي للتفريغ.
7. تقديم كشوفات بالبضائع المفرغة من السفينة في نهاية تفريغ السفينة والتحميل.

كما حددت المادتان (6، 7) من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع الأردني المرقم 3 لسنة 1957، أن تقوم شركة البواخر بتكليف شركة التفريغ بتفريغ السفينة من البضائع وبحضور مندوبين عن الجمارك وضمن ترتيبات، وهي أن يقوم موظف الجمارك بوضع الطرود المكسورة أو المشتبه بالعبث بها في مكان أمين على ظهر الباخرة. وفي نهاية العمل اليومي ينظم محضر يذكر فيه عدد الطود ونقاصيلها وعلاماتها التجارية وتسلم نسخة عنه لكل من سلطة الميناء ووكيل الباخرة وإدارة الجمارك، وبعد انتهاء تفريغ الباخرة كلياً يقوم موظفو سلطة الميناء الذين استلموا

البضائع بتقديم كشوفات بها إلى مدير المستودعات لغرض معرفة الطرود الناقصة والمعطوبة ثم بعد ذلك تعطي سلطة الميناء شهادة بالواقع إلى ريان الباخرة منظمة حسب الأصول وترسل نسخة منها إلى رئيس جمرك العقبة.

وهذا يدل على انه لا يسمح بتنزيل الحمولة من السفينة إلا تحت إشراف ومراقبة الجمارك وريان السفينة أو من ينوب عنه ووكيل شركة التفريغ. إلا أن النظام أعلاه وقانون التجارة البحرية الأردني لم يحدد مسؤولية أي جهة عن الخسارة أو التلف الذي يحدث نتيجة لتفريغ البضائع من فوق ظهر السفينة، في حين القانون العراقي كما أسلفنا في المادة (34) منه اعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تقع أثناء التفريغ ما لم يتم بذلك المرسل إليه أو شخص آخر بمقتضى اتفاق أو قانون أو تعليمات، كما أن المادة (16) من نفس النظام أشارت انه لا يسمح بإخراج البضاعة التي تم التخليص عليها إلا تحت إشراف موظف الجمارك المختص وموظف سلطة الميناء على أن يوقع المستلم على ظهر إذن الإخراج إشعاراً بالاستلام.

إن القانون اليمني رقم (15 لسنة 1994) أجاز أن تعهد إلى المقاول البحري عمليات الشحن للبضاعة على السفينة تمهيداً لتسليمها إلى المرسل إليه مستعينا بذلك بعمال متخصصين هم عمال الموانئ، وبأدوات وآلات خاصة كالروافع وأنابيب الضخ والسحب تبعاً لطبيعة البضاعة واستخدامه مركبات خاصة كالمواعين والصنادل والبراطيم وغيرها.

كما أجاز أن يعهد إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ كتسليم البضاعة والمحافظة عليها حتى يتم تسليمها إلى المرسل إليه وبشرط أن يكلف بها باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة الذي ينوب عن أصحاب الشأن في تسلم البضاعة عند الوصول، وإن المقاول البحري يسأل عن الأعمال التي يتولاها طبقاً لأحكام المادة (173) من القانون عن خطئه وخطأ تابعيه، كما انه تسري عليه أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (249)، وهذا ما نصت عليه أحكام المواد (173، 174، 175، 176) من القانون البحري اليمني.

## ثانياً: التسليم

عند وصول البضاعة يتوجب على الناقل أو من يمثله أن يسلمها إلى أصحابها، وان عملية التسليم هي عملية قانونية أي أنها تقوم على أساسين:

1- قيام الناقل أو من يمثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها.

2- قبول صاحب الحق باستلام البضاعة من الناقل، والأصل أن على كل من الناقل ومن قام باستلام البضائع في حالة هلاكها أو تلفها أن يوفر للآخر وسائل لغرض فحص البضائع والتحقق من عدد الطرود.

وكما أسلفنا فإن عملية التسليم هي عملية قانونية يتحدد زمانها ومكانها على موجب ما انعقد عليه الشرط بسند الشحن ويكون هذا الشرط ملزماً لأطرافه، كما يكون ملزماً للمرسل إليه إذا قبل التعامل على أساس سند الشحن، وإذا ما خلت وثيقة الشحن من الاتفاق على شرط خاص بالتسليم كان المرجع في تحديده إلى طبيعة العقد ومقصود الطرفين.

وفي جميع الأحوال فإن التسليم يكون بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه وبما يتمكن معه من حيازته وتناوله بالحفظ والحراسة. وبتمام التسليم تنتهي آنذاك التزامات الناقل وتنتقل إلى عاتق المرسل إليه، حيث يكون قد أوفى بالتزاماته التعاقدية ولا يعود الناقل مسؤولاً عن البضاعة التي تخرج من عهده وتدخل في عهدة صاحبها أو من يمثله.

وقد جاءت أحكام المادة (131) من قانون النقل العراقي، وحددت حالة إثبات التسليم وذلك بموجب محضر مشترك. وتبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقاً

للقانون أو العقد أو عند تسليمه إلى جهة مخولة. وأوجب أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني على الناقل أو الربان تسليم البضائع للشخص المعين فقط في وثيقة الشحن وهي التي تكون غير قابلة للتداول، أو يسلم البضاعة لحامل وثيقة الشحن المظهرة والتي هي وثيقة الشحن لأمر أو لحاملها لأنها قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب أن يكون مؤرخا.

هذا وإذا لم يحضر أحد لتسلم البضائع، وإذا رفض تسلمها من كانت مرسلة إليه فالربان أن يطالب السلطة القضائية ببيع كامل البضاعة أو بعضها لغاية مبلغ أجره السفينة، وهو ما نصت عليه أحكام المادة (180) من نفس القانون أعلاه، بينما أحكام المادة (35) من قانون النقل العراقي ألزمت الناقل أن يقوم بتسليم الشيء المرسل إليه فعلا أو حكما واعتبرت التسليم إلى الجهات المختصة أو إلى الحارس تسليما حكما وان يقوم بإخطار المرسل إليه بوصول الشيء والميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه إذا لم يكن التسليم واجبا في محله.

إذا إن التسليم المرسوم قانونا بموجب القانون العراقي هو ليس التسليم الفعلي من جانب الناقل إلى المرسل إليه فقط وإنما التسليم إلى الجهات الأخرى أيضا. ويتضح من ذلك ان إجراءات التسلم تمر بصورة عامة بمراحل ثلاث:

#### أولا: إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة

يقوم الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعة ويطلب منه الحضور في المكان والزمان المعينين لتسلم البضاعة.

#### ثانيا: جهة التسلم

بعد وصول البضاعة على المرسل إليه الحضور بعد إخطاره من قبل الناقل إلى المكان والزمان المعينين للاستلام وان يقوم بتقديم السندات التي تؤيد عائدية البضاعة له وبعد التأكد، من قبل الناقل، من صحة البيانات يقوم بتسليم البضاعة إليه أو من ينوب عنه قانونا.

### ثالثاً: فحص البضاعة

إن للمرسل إليه الحق بفحص البضاعة للتأكد من سلامتها وخلوها من الأضرار والنواقص. وسنتناول الحديث عن الإجراءات الواجب اتخاذها من قبل المرسل إليه أو من ينوب عنه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها في المبحث الثاني من هذا الفصل.

ونود أن نوضح في مجال التطبيق العملي في الأردن انه عندما يتم تفريغ حمولة السفينة يتم نقل البضائع من الباخرة إلى رصيف الميناء ثم نقلها إلى المستودعات والساحات المكشوفة التي تعود إلى الميناء.

أما بخصوص البضائع المعطوبة أو المشتبه بالعبث بها فإنها توضع في مكان أمين تحت إشراف معايين الجمارك ومأمور مستودع سلطة الميناء، وهذا ما نصت عليه المادة السابعة سالفه الذكر من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضاعة وكذلك المادة (8) من نفس النظام.

والجدير بالذكر أن شهادات النقص والأضرار في الأردن تصدر من سلطة الميناء في العقبة وتسمى (محضر الباخرة) وهو محضر عام للباخرة يتم تحريره من هيئة مكونة من مندوب الميناء والجمارك ووكيل الباخرة والتاجر ومدقق المحاضر ويصدق من مدير عام مؤسسة الموانئ. ويتضمن هذا المحضر:

1. علامة الإرسالية.
2. اسم الباخرة وتاريخ وصولها.
3. اسم وكيل الباخرة في ميناء التفريغ.
4. الكميات المفرغة.
5. حالة البضاعة عند استلامها من حيث الوزن.
6. حالة البضاعة عند استلامها من حيث عدد الطرود.

7. حالة البضاعة عند استلامها من حيث الطرود السليمة والمشبوهة والنقص والتمزق والتالف.

8. تاريخ ابتداء التحميل وتاريخ الانتهاء منه.

ويقصد بالطرود المشبوهة الطرود التي يتضح انها متضررة.

كما يدرج في المحضر الفقرات الرئيسية للمحضر العام الآتي:

- أ- الطرود المشبوهة ولكل سند شحن.
- ب- تثبيت أرقام البوالص التي تحمل تحميلا مباشرا/أي الناقص من الباخرة إلى ظهر الشاحنة مباشرة، ويذكر طبيعة التسليم من حيث النواقص والأضرار.
- ج - اللجان/تدرج أرقام سندات الشحن فقط دون الإشارة إلى حجم الأضرار والنواقص.

حيث تفرغ الإرساليات إلى مخازن وساحات الميناء. ولا بد من الإشارة إلى أن الإرساليات لا تعتبر مستلمة من قبل سلطات الميناء على أساس أنها وديعة بل ان مسؤولية الناقل تمتد لحين تحميلها على ظهر الشاحنات ومن لحظة التحميل يتم تثبيت الأضرار والنواقص في ظهر المعاملة الجمركية (بيان الوضع في الاستهلاك) وبحضور الوكيل البحري وممثل المستورد وممثل أمين المخزن في الميناء ثم يقوم الوكيل البحري بإعداد ملحق المحضر ويوقع عليه ثم يستحصل توقيع ممثل الميناء (أمين المخزن) ويسلم إلى سلطات الميناء لإصداره وتوقيعه وتصديقه حسب الأصول ليصبح بمثابة المحضر العام وله نفس قوته القانونية، هذا وان ملحق المحضر يعتبر جزءا لا يتجزأ من المحضر العام.

- د- استلام الحاويات/ تدرج أرقام مستندات الشحن وأرقام الحاويات وحالتها الراهنة.
- هـ- الطرود الناقصة عن القيد/ يذكر رقم سند الشحن وعدد الطرود الناقصة.
- و- الطرود الزائدة عن القيد/ يذكر أرقام وعدد الطرود المفرغة وغير الواردة في منافيسات الباخرة.



ثم يذكر في نهاية المحضر العام تاريخ استلام آخر طرد. ويتم توقيع المحضر العام من قبل وكيل الباخرة ومأمور الجمارك ومأمور الميناء ودائرة العمليات ومدير عام مؤسسة الموانئ ليصبح بصفته القانونية النهائية كما أسلفنا.

أما بالنسبة للقانون البحري اليمني فقد أشار إلى أن على الريان أن يقوم بتسليم البضائع عند وصولها للحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها لتكون تحت تصرف صاحب الحق في استلامها. كما يحق لكل من له حق في استلام البضائع بمقتضى سند الشحن أن يطلب من الناقل أذنا باستلام كميات معينة منها بشرط أن يتم النص على ذلك في سند الشحن وتصدر آنذاك اذونات التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله، ويجب أن تكون موقعة من الناقل وطالب الإذن. هذا ما نصت عليه أحكام المادتين (231، 232) من القانون البحري اليمني. وإذا لم يحضر صاحب الحق في استلام البضائع أو حضر وامتنع عن استلامها أو امتنع عن أداء أجرة الناقل فقد أجازت أحكام المادة (233) من نفس القانون للناقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن له بإيداع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة ويكون له امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل.

وعلى الناقل أن يلتزم بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، ويلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها والمحافظة عليها، وهذا ما نصت عليه المادة (246) من نفس القانون.

### المبحث الثاني - تحفظ المرسل إليه

من المقرر ان الهلاك الكلي المعفي من التحفظ لا يتحقق إلا بانعدام وجود البضاعة المشحونة برمتها لدى تفريغ السفينة بميناء الوصول فيستحيل بذلك وقوع التسليم الذي ينبعث به التزام المرسل إليه بالقيام بالتحفظ.

أما إذا لحق البضاعة هلاك جزئي أو تلف فان المرسل إليه لا يستطيع التحلل من التزامه بالتحفظ اعتباراً من الوقت الذي يتم فيه التسليم إليه، ولا يخايبه من هذا الالتزام مجرد امتناعه عن تسلم جزء من البضاعة بحجة تلفه أو مخالفته للمواصفات بل يبقى الالتزام على عاتقه وبمراعاة الوقت الذي سلمت فيه باقى البضاعة إليه. لذا أوجبت المادة (218) من قانون التجارة البحرية الأردني على من تسلم البضاعة وكانت في حالة هلاك أو تضرر أن يخطر الناقل أو وكيله بهلاك البضاعة أو تلفها خطياً في ميناء التفريغ وإلا افترض انها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن.

وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر وجب تقديم الإخطار خلال ثلاثة أيام بعد التسليم يشعرهم فيه بوجود نقص أو تلف أو خسارة مع الاحتفاظ بحقه بالمطالبة بالتعويض وإرسال نسخة من الكتاب إلى شركة التأمين، إذ أن مخالفة صاحب البضاعة لهذا الشرط وعدم قيامه بذلك يعني استلامه البضاعة سالمة وبحالتها المذكورة بسند الشحن. كما يؤدي ذلك إلى سقوط حق صاحب البضاعة بمطالبة شركة التأمين بأي تعويض ويعفيها من أي التزام استناداً لشروط وثيقة التأمين.

ويحق للناقل أن يطلب كشفاً وجاهياً عن حالة البضاعة لدى تسلمها. ومن المعروف والمقرر فقهاً وقضاً أن الناقل ضامن لأية أضرار و/أو نقص يلحق بالبضاعة خلال الرحلة البحرية وإلى حين تسليمها في ميناء الوصول إلى المرسل إليه، وهو ما أشارت إليه المادة (213) من نفس القانون.

لذا فأنتني أؤكد هنا انه لا حاجة بعد ذلك لتوجيه التحفظ الخطي المنصوص عليه في المادة (218) من ذات القانون، طالما اقر الناقل ممثلاً بوكيل السفينة في ملحق محضر تسليم البضاعة بالنقص و/أو الضرر، لان التحفظ المذكور يقوم عادة عند اختلاف فريقى عقد النقل حول حصول الضرر فعلاً أو زمانه ومقداره.

وقد جاءت هذه المادة مطابقة لأحكام المادة (69) من قانون النقل العراقي، حيث أوجبت على المرسل إليه أن يقوم بتثبيت تحفظه على حالة الشيء إذا وجدته تالفاً أو هالكا جزئياً، وعلى أن يقوم بإشعار الناقل بذلك خلال (ثلاثين يوماً) من تاريخ تسلمه الفعلي، واعتبر عدم قيام المرسل إليه بهذا التحفظ خلال الفترة المذكورة قرينة على أنه قد تسلم البضاعة بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في سند الشحن.

أوجبت المادة (255) من القانون البحري اليمني، أنه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أن يقوم المرسل إليه أو مستلم البضاعة بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف في ميعاد لا يتجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة وإلا افتراض أنها سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن.

أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال (15 يوماً) التالية لتسليم البضاعة.

وأشارت الفقرة (2) من المادة أعلاه أنه يلزم تقديم الإخطار إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه أو من تسلم البضاعة.

وهذا ما نؤكد أنه لا حاجة لتوجيه تحفظ خطي طالما أقر الناقل ممثلاً بوكيل السفينة في محضر التسليم أو أي مستند آخر بالنقص و/أو الضرر.

أما اتفاقية هامبورج فقد أشارت بالمادة (1/19) منها أنه إذا لم يتم المرسل إليه بتوجيه إخطار كتابي عن الهلاك أو التلف وبما هيته إلى الناقل في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع إلى المرسل إليه اعتبر هذا التسليم قرينة كافية على أن الناقل سلم السلع بالكيفية الموصوفة بها في وثيقة الشحن وإذا لم تكن هذه الوثيقة قد صدرت اعتبرت أنها سلمت بحالة سليمة.

أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة (1) من المادة المذكورة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال (15 يوماً) متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه. كما لا يلزم الإخطار في حالة إجراء معاينة مشتركة وهو ما نصت عليه أحكام الفقرة (3) من المادة المذكورة أعلاه:

"إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف."

ويلاحظ أن الفرق بين المواد الأربع أعلاه هو الفترة الزمنية التي يجب تقديم الإخطار من المرسل إليه أو من ينوب عنه للناقل كما هو موضح أدناه:

- المادة (69) من القانون العراقي: خلال (30 يوماً) من تاريخ تسلمه الفعلي.
- المادة (218) من القانون الأردني: خلال (3 أيام) بعد التسليم.
- المادة (255) من القانون اليمني: لا يتجاوز (يومين) من العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة.
- المادة (19) من اتفاقية هامبورج: لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم السلع إلى المرسل إليه.

حيث أن تسليم الشيء دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل ما لم يتم المرسل إليه بإخطار الناقل خلال الفترة المحددة قانوناً في حالة وجود البضاعة تالفة أو هالكة.

هذا وقد أشارت المادة (68) من القانون العراقي بان للمرسل إليه الحق بان يقوم بفحص الشيء قبل استلامه فإذا ما امتنع الناقل عن ذلك جاز للمرسل إليه أن يرفض تسلمه البضاعة واتخاذ الإجراءات الكفيلة للحفاظ على حقوقه، كما انه يجوز

أن يقوم بتثبيت تحفظه عند استلامه الإرسالية على متن سند الشحن. وكذلك في القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994، أشار انه يعتبر من قبيل الاحتجاج حصول المرسل إليه من الربان أو وكيل السفينة على إقرار بالعجز أو الضرر وهو احتجاج يعتبر صادرا منذ استلام البضاعة فلا حاجة للمرسل إليه حينئذ إلى إرسال احتجاج، عليه فان أوامر التسليم التي توضح الضرر أو العجز هي بمثابة الاحتجاج أو التحفظ الذي نصت عليه أحكام المادة (250) من نفس القانون.

ومن الملاحظ وواجب التنبيه أيضا أن جميع أحكام المواد أعلاه جعلت الإخطار مرتبطا بالتسليم إلا أن حكمها لا يعمل في حالة الخسارة الكلية للبضائع إذ لا يكون هناك أي تسليم ومن ثم لا حاجة لتوجيه الإخطار في هذه الحالة ولا يكون أمام المرسل إليه إلا رفع دعوى المسؤولية على الناقل ولا تسقط دعواه إلا بالتقادم المنصوص عليه في القوانين المحددة لذلك.

هذا وعند حصول منازعة بين كل من المستورد ووكيل السفينة وعدم قناعة صاحب البضاعة بواقع حال البضاعة التي تثبت بموجب الشهادة التي تصدر عن وكيل السفينة فان للمستورد الحق بتثبيت الحالة الراهنة للبضاعة بواسطة الكشف القضائي ويتم تنفيذه بحضور الأطراف المعنية، وعند التبليغ وعدم الحضور فان الكشف يتم وتستعين المحكمة المختصة للأمور المستعجلة بخبراء مختصين لتثبيت الحالة الراهنة للبضائع المتضررة وتقديم تقرير مفصل بذلك.

بينما لم نجد أي نص في قانون التجارة البحرية الأردني المرقم (12) لسنة 1972 يجيز إجراء كشف محكمة مستعجل لغرض تثبيت حالة الإرسالية ولتحديد الأضرار والنواقص قضائيا للرجوع على مسببي الضرر أو النقص لتكون رادعا لمنع وتقليل الخسائر. ولا ندري ما السبب في ذلك.

إلا أن هناك بعض الإجراءات التي يمكن إتباعها لتثبيت حالة الإرسالية في الأردن وهي:

1. الطلب من مدير جمرك العقبة تأليف لجنة مكونة من ممثلي الجمارك والميناء والوكيل البحري والمستورد والحجر الزراعي أو الصحي، بالإضافة إلى ممثل عن شركة التأمين أن وجد، وإن مهام هذه اللجنة الكشف على الأضرار الحاصلة لإرساليات الحبوب والطحين واللحوم والسكر والبيض.
  2. الاستعانة بالمختبر العائد إلى الجمارك لإرسال العينات المتضررة وتحليلها كيميائياً لبيان سبب الضرر.
  3. الاستعانة بأحد الفنيين العائدين إلى دائرة الميناء لتحديد الأضرار في الأجهزة الفنية، وتعتمد قرارات اللجنة وكذلك نتائج التحليل المختبري والكشف الذي يجري من قبل الفنيين، وتدرج النتائج في محضر استلام الباكسة أو في ملاحق المحاضر لأنه في جميع العمليات المبينة أعلاه يكون الوكيل البحري متواجداً في جميع الإجراءات بالإضافة إلى الأطراف الأخرى.
  4. يشترك ممثل من نادي الحماية والتعويض بالكشف على الإرساليات المتضررة لاحتساب قيمة الضرر والنقص إن أمكن ذلك، وللإرساليات المتضررة ضرراً جسيماً لغرض تحديد الأضرار وبيان كميتها وسببها.
- كما يمكن اخذ نماذج من العينات المتضررة وإرسالها إلى خارج الأردن لتحليلها. وغالباً ما يتم الحصول على ضمانات مالية من نادي الحماية والتعويض بعد انتهاء إجراءات الكشف.

وليس هناك أية معوقات فيما يخص الأضرار التي تحصل للبضائع المحمولة على سفن عاملة ضمن خطوط ملاحية منتظمة ولكن بالنسبة للسفن المستأجرة فإنه من الضروري وابتداء الحصول على ضمانات مالية من نوادي الحماية والتعويض وقبل مغادرة السفينة ميناء التفريغ. ويكون ذلك، كما أسلفنا، بإشراك ممثل نادي الحماية والتعويض بالكشف على البضائع المتضررة و/أو الناقصة وفي داخل العنابر وتحديد قيمة الضرر إن أمكن ذلك لئلا يتسنى بعد ذلك الحصول على سند الكفالة الذي يعتبر السند القانوني الذي يمكن تنفيذ الحكم بموجبه ضد

نادي الحماية والتعويض أو أصحاب السفينة. أما في حالة عدم وجود سند الكفالة وامتناع أصحاب السفينة أو نوادي الحماية والتعويض عن الدفع فيبقى حجز السفينة الأمر الوحيد لتنفيذ الحكم إن وفدت السفينة مرة ثانية إلى الميناء.

لذا يمكن تقديم الاحتجاج (التحفظ) إلى كابتن السفينة عن طريق الوكيل البحري أو مباشرة إلى كابتن السفينة مع إعطاء نسخة من الاحتجاج إلى الوكيل البحري. وفي كلا الحالتين اخذ نسخة موقعة ومختومة من قبل الكابتن أو الوكيل البحري اعترافاً باستلام نسخة الاحتجاج. وغالباً ما يقوم كاتب السفينة بالرد على هذه التحفظات مبيناً كونه غير مسؤول عن الأضرار أو النواقص لحدوثها أثناء تفريغ البضاعة من السفينة إلى الأرصفة أو إلى العلة في التغليف كونه غير ملائم لطبيعة البضاعة أو عدم ذكر أي سبب كان، كما انه يلاحظ أن بعض الوكلاء البحريين يقومون بعدم استلام الاحتجاج لكون السفن العائدة لهم تعمل ضمن خطوط ملاحية منتظمة.

وبالرغم من كون المادة (218) فقرة (أ) من قانون التجارة البحرية الأردني تشير إلى توجيهه التحفظ إلى الناقل أو وكيله، إلا أن العرف التجاري السائد في الأردن لا يعتبر سند الاحتجاج مستندا ضروريا من المستندات لمطالبة الوكيل البحري وديا عن الأضرار والنواقص الحاصلة في البضائع. وحتى في حالة الرجوع على الناقل البحري قضائياً يكون محضر استلام السفينة أو ملحق السفينة هو المستند الرئيسي والأول للرجوع على الناقل حيث يقر الوكيل البحري في هذا المستند بكون الأضرار والنواقص حدثت أثناء الرحلة البحرية من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، والإقرار هو سيد الأدلة.

لذا لا بد من الرجوع قليلاً إلى السوراء وقبل التعديل على نص المادتين (215/218) حيث لم يكن بالإمكان تبليغ الناقل الأجنبي عن طريق وكيله البحري في الأردن، باللوائح والإنذارات والإخطارات القضائية، وإنما كان التبليغ يتم مباشرة وخارج المملكة الأردنية الهاشمية وفي محل إقامة الناقل البحري وبإجراءات

دبلوماسية عن طريق وزارتي العدل والخارجية والسفارات لكلا البلدين. وتتبع نفس الإجراءات الطويلة في حالة الحصول على قرار حكم غيابي وكذلك في حالة تنفيذ القرار بعد اكتسابه الدرجة القطعية وفيما إذا كان يوجد اتفاق على تنفيذ الأحكام الأجنبية بين الدولتين. وفي ضوء هذه الإجراءات المعقدة فإن شركات التأمين الأردنية لم تعتمد على أسلوب إقامة الدعاوى على الناقلين البحريين وإنما كانت تعتمد على أسلوب التسويات الودية معهم لأنه الأجدى والأففع في ظل هذه الثغرة في القانون. ولكن بعد التعديل الذي حصل على المادتين أعلاه، والذي تم بجهود الجمعية الأردنية لشركات التأمين وجهات معنية أخرى، أصبح بالإمكان تبليغ الوكيل البحري الموجود في الأردن بالدعاوى المقامة على الناقل البحري الأجنبي حيث يتم درج اسم الوكيل البحري وأصحاب الخط الملاحي معاً في لائحة الدعوى في فقرة (المدعى عليهم) حيث أن إقامة الدعوى تكون من قبل المالك للسفينة أو الناقل أو مستغل السفينة إضافة إلى الوكيل البحري في ميناء الوصول.

وندرج أدناه نص المادتين (215-218) بعد التعديل بصيغتهما الجديدة:

### المادة (215):

أ- يعتبر ملغياً ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الثبات عمن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص، يعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر من النوع نفسه.



ب- بالرغم مما ورد في أي قانون آخر يعتبر باطلا كل شرط أو اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري.

#### المادة (218):

أ- إذا هلكت البضائع أو تضررت فعلى مستلمها أن يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلم على ابعده حد وإلا فيفترض انه تسلم البضائع كما هي مبينة في وثيقة الشحن، أما إذا كان الأمر هلاكاً وضرراً غير ظاهرين فيكون إبلاغ هذه التحفظات قانونياً إذا جرى بمهلة (ثلاثة أيام) بعد التسلم، ولا تدخل أيام التعطيل في عداد هذه المهلة. ويحق دائماً للناقل أن يطلب كشفاً وجاهياً عن حالة البضائع لدى تسلمها.

ب- بالرغم مما ورد في أي تشريع آخر أو أدرج في وثائق الشحن يجوز تبليغ الأوراق القضائية في الدعوى التي تقام على الناقل بمقتضى أحكام هذا القانون إلى وكيل السفينة في المملكة الأردنية الهاشمية ويعتبر التبليغ الذي يجري على هذا الوجه تبليغاً للناقل على ألا يكون وكيل السفينة مسؤولاً في تلك الدعوى إلا عن الأخطاء التي ارتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه.

هكذا عدلت المادة (215) حيث شطبت كلمة (الأردن) وحلت محلها (المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها) واعتبار ما ورد فيها فقرة (أ) وإضافة الفقرة (ب) أعلاه إليها.

وهكذا عدلت المادة (218) باعتبار ما ورد فيها فقرة (أ) وإضافة الفقرة (ب) أعلاه إليها.

## الفصل الثاني

المبحث الأول: مسؤولية الناقل البحري

المبحث الثاني: اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978.

المبحث الثالث: شروط تحديد المسؤولية.

### المبحث الأول - مسؤولية الناقل البحري

نتناول في هذا المبحث مسؤولية الناقل البحري وفق أحكام:

- قانون التجارة البحرية الأردني المرقم (12) لسنة 1972.
- قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.
- القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994.
- اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978.

إن أحكام الفقرة (ب) من المادة (218) من قانون التجارة البحرية الأردني المرقم (12) لسنة 1972 اعتبرت وكيل السفينة ممثلا للناقل البحري في الدعاوى الناشئة عن أعمال النقل البحري فيما يخص التبليغ للأوراق القضائية على إلا يكون وكيل السفينة مسؤولا في تلك الدعاوى إلا عن الأخطاء التي ارتكبتها موظفوه والأشخاص العاملون لديه.

إن غاية المشرع من إيراد هذا النص هو العمل على تبسيط إجراءات التقاضي والتيسير على أصحاب الشأن في البضاعة من المواطنين في مقاضاة خصومهم من الناقلين الأجانب وعدم تحميلهم مشقة اتخاذ إجراءات التداعي قبلهم من موطنهم بالخارج كما تتطلب القواعد العامة.

هذا وقد اعتبرت المادتان (168، 169) من القانون اليمني وكيل السفينة نائبا عن المجهز في الدعاوى التي تقام عليه أو منه في الجمهورية اليمنية، كما يعد موطن وكيل السفينة في اليمن موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية، وعلى ألا يكون وكيل السفينة مسؤولاً في تلك الدعاوى إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه ولا يسأل قبل الشاحن أو المرسل إليه عن هلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها.

ويلاحظ تطابق القانون الأردني والقانون اليمني في هذه الحالة.

بينما أحكام المادة (136) من قانون النقل العراقي أبقى الناقل للشيء مسؤولاً عن النقل بكامله عند إسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل آخر يقوم به فعلاً سواء كان ذلك بإذن منصوص في سند النقل أو بدونه. كما اعتبرت المسؤولية بالتضامن عند ثبوت مسؤولية الناقل أو الناقل الفعلي معاً، وأعطت الحق لكل من الناقل والناقل الفعلي أن يرجع على الآخر، إلا أن المادة (137) من نفس القانون أعطت الحق استثناءً من أحكام الفقرة (أولاً) من المادة (136) أنه إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل أن يشترط في ذلك العقد عدم مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم ناتج عن حادث وقع عند وجود الشيء في عهدة الناقل الفعلي أثناء تنفيذه ذلك الجزء من النقل وإثبات كون الهلاك أو التلف أو التأخير يقع عبء إثباته على الناقل. إلا أن هذا الشرط لا يكون له أي أثر في تحديد مسؤولية الناقل أو استبعادها إذا تعذر إقامة الدعوى على الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة.

هذا وان ظروف الملاحة البحرية في الوقت الحاضر استعدت الإعداد مقدياً للعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل كتسليم البضائع لشحنها في السفينة عند القيام أو لتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجره النقل المستحقة للمجهز التي تنص عليها المادتان (165، 166) حتى لا تطول فترة بقاء

السفينة في الميناء فيتعطل استغلالها وتتضاعف رسوم الموانئ، فظهرت الحاجة إلى وجود وكيل بحري للمجهز الذي ترسو عليه السفينة للقيام باستلام البضائع وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها إلى أصحابها بالإضافة إلى تحصيل الأجر.

هذا وقد نصت المادة (170) من القانون البحري اليمني انه من يلتزم باستلام البضاعة نيابة عن أصحاب الشأن عند الوصول ودفن أجره النقل إذا كانت مستحقة كلها أو بعضها يعتبر وكيلاً للشحنة وتسري عليه أحكام المادة (168) من القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994 انفة الذكر.

إن أحكام الفقرة (ب) في المادة (218) من قانون التجارة البحرية الأردني اعتبرت وكيل السفينة مسؤولاً فقط عن الأخطاء التي يرتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه ولا يسأل قبل الشاحن أو المرسل إليه إلا في الحالات أعلاه، حيث إن وكيل السفينة يقوم باستلام البضاعة وتسليمها لأصحاب الشأن فيها عند وصول الباخرة في ميناء الوصول.

من المقرر أن مالك السفينة هو المسؤول عن الالتزامات العقدية التي يبرمها الربان من اجل السفينة أو الرسالة البحرية ويبقى هو المسؤول وحده قبل الغير - حسن النية- الذي لا يعلم بتأخير السفينة أو لم يكن بمقدوره أن يعلم بذلك سواء أكان هو المجهز للسفينة أم كان قد أجرها للغير لتجهيزها.

هذا وان المادة (180) من قانون التجارة البحرية الأردني اعتبرت أن مؤجر السفينة مسؤول عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك ونقص:

"إن مؤجر السفينة مسؤول عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعيب طول مدة بقائها في عهده ما لم يثبت القوة القاهرة."

كما أشارت المادة (177) من نفس القانون حيث عرفت عقد النقل البحري كالاتي:

"إن عقد النقل البحري هو عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة ان يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها."

ويقابل هذه المادة في قانون النقل العراقي المادة (129) التي عرفت عقد النقل البحري:

"عقد النقل البحري هو اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء بسفينة، أو ما شاكلها بحرا من مكان إلى آخر لقاء اجر."

ويقابل هذه المادة في القانون البحري اليمني المادة (214) التي عرفت عقد النقل البحري:

"عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص في البحر مقابل أجرة معينة."

ولدى الرجوع إلى أحكام المواد الثلاث أعلاه، في القوانين الثلاثة، نلاحظ تطابق القانونين العراقي واليمني اللذين حددا الشيء المنقول (البضائع والأشخاص) بينما أحكام القانون الأردني حددت الشيء المنقول فقط (الأمتعة أو البضائع) بخلاف اتفاقية هامبورج الفقرة (6) من المادة (1) التي عرفت النقل البحري:

"عقد يتعهد الناقل بموجبه بان ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة."

أي حددت الشيء المنقول (البضائع) فقط. وقد شمل مصطلح البضائع الحيوانات الحية في هذه الاتفاقية. ومن المعروف أن البضائع تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت والحيوانات الحية.

وان ما استقر عليه القضاء الأردني هو إقامة الدعوى قبل كل من:

- 1- أصحاب السفينة ويمثلها وكيل السفينة في الأردن.
- 2- وكيل السفينة باعتباره ممثلاً عن الناقل البحري.
- 3- و/أو الشاحن و/أو الناقل و/أو المالك و/أو مجهز السفينة والذين يمثلهم وكيل السفينة في الأردن.

كما أن القضاء اليمني استقر على إقامة الدعوى قبل كل من مالك ومستأجر السفينة ممثلاً بالوكيل البحري حيث أن المعتبر في البيوع البحرية والنقل البحري وأحكامها بصفة عامة هو اسم السفينة لا اسم أصحابها لذلك فإنه يمكن إقامة الدعوى على الوكيل باعتباره "وكيلاً وممثلاً لأصحاب السفينة" وكأنها رفعت ضد الأصل.

ومن المعروف أن الناقل يرتبط بعقد النقل. ويلاحظ في نص المادة (5) من قانون النقل العراقي في تعريفه لعقد النقل، ان المرسل قد يبقى هو صاحب الحق في تسليم البضاعة في جهة الوصول، أو يكون صاحب هذا الحق شخصاً آخر هو المرسل إليه، ويكون آنذاك لكل من المرسل والمرسل إليه الحق في إقامة الدعوى على الناقل، والأخير يتحدد بموجب صفته في سند الشحن، وفي جميع الأحوال يجوز أن يكون الناقل هو الوكيل في النقل نيابة عنه.

وأجازت المادة (84) من نفس القانون، مقاضاة الأخير نيابة عن الناقل ففي هذه الحالة يكون الحكم الصادر نافذاً بحق الناقل وحده حيث أن الدعوى توجه أصلاً ضد الناقل في حالة معرفته وبعبكسه، فنتقام الدعوى ضد الوكيل في النقل.

هذا وان المادة (83) من نفس القانون عرفت (الوكالة في النقل):

"الوكالة في النقل عقد يلتزم الوكيل بمقتضاه بان يقوم بالتصرفات القانونية وما يتعلق بها باسم الناقل ولحسابه."

كما اعتبرت الأعمال والخدمات التي يقوم بها القطاع الحكومي أو أية جهة أخرى في مجال النقل نيابة عن الناقل بمثابة الوكالة في النقل.

وقد استقر الفقه والقضاء على أن وكيل السفينة هو ووكيل للمجهز حيث يرتبط مع مجهز السفينة (أي مالکها أو مستأجرها) بعقد وكالة باجر وكالة عادية (تجارية) لان الوكيل البحري يتعامل باسم المجهز ولحسابه وليس باسمه الشخصي كما هو الحال في الوكالة بالعمولة وهو ما اخذ به القانون البحري، حيث نصت أحكام المادة (168):

"يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلا بأجر."

كما عرف القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991 والقانون المعدل رقم (6) لسنة 1998 بمادته المرقمة (190) الوكالة بالعمولة بالنقل:

"الوكالة بالعمولة للنقل عقد يلتزم بموجبه الوكيل بان يتعاقد باسمه أو باسم موكله مع ناقل على نقل شخص أو بضاعة إلى جهة معينة وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، وذلك في مقابل عمولة يتقاضاها من الوكيل. وإذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة سرت عليه أحكام عقد النقل ما لم يتفق على غير ذلك."

وقد عرف قانون التجارة الأردني المرقم (12) لسنة 1962 الوكيل العمولة في المادة (87) الآتي:

"هو الذي يأخذ على نفسه أن يعقد باسمه الخاص ولكن لحساب موكله ببيعا وشراء وغيرهما من العمليات التجارية مقابل عمولة."

كما أجازت المادة (98) من نفس القانون:

"ان من يلزم بإرسال البضائع أو إعادتها لحساب موكله مقابل اجر وباسمه الخاص يعد بمثابة وكيل بالعمولة ولكنه يخضع فيما يختص بنقل البضاعة للنصوص التي يخضع لها ملتزم النقل."

أي أن التزامه الأساسي هو إبرام عقد النقل وإذا تولى النقل بوسائله الخاصة سرت عليه أحكام عقد النقل مما مفاده أن الوكيل بالعمولة هو ضامن بحكم القانون تنفيذ عقد النقل.

ومن الملاحظ أن أحكام المادة (198) من قانون التجارة البحرية الأردني قد حددت إثبات عقد النقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على هذا المخطوط اسم وثيقة الشحن تبعا لنوع النقل البحري. واشترطت المادة (200) من نفس القانون أن تتضمن وثيقة الشحن للبضائع البيانات الأساسية التالية وتتظم بثلاث نسخ:

- أ- اسم المتعاقدين - مجهز السفينة - المستأجر.
- ب- تحديد البضائع المسوقة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها (ماركاتها) وعدد طرودها.
- ج- اسم السفينة وجنسيته وحمولتها.
- د- شروط النقل من أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود.
- هـ- تاريخ تسليم الوثيقة.
- و- عدد النسخ التي نظمها الريان.
- ز- إمضاء الريان أو مالك السفينة أو وكيله والواسق.



هذا ويجب أن تكون العلامات كافية لتعريف البضائع وان توضع بطريقة تجعلها دائما سهلة القراءة حتى نهاية السفرة.

ونصت المادة (201) من نفس القانون أعلاه على:

"إن كل نسخة من نسخ وثيقة الشحن خلت من ذكر الأمور السابق بيانها لا تصلح إلا كمبدأ ثبوت بالكتابة تجيز إتمام الإثبات بالشهادة."

أي لا يفقد الوثيقة حجيتها في الإثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه وان وثيقة الشحن التي تعطى بالصيغة المنصوص عليها تثبت ما لم يقدم دليل معاكس تسلم الناقل للبضائع كما هو مبين في الوثيقة.

أي إن القانون المذكور قد حدد إثبات عقد النقل بسند الشحن، كما يتضح من ذلك أيضا إن وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسليم الناقل الشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ويعطي حامله المخول قانونا الحق بتسليم الشيء.

وقد أجازت أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني أن تحرر وثيقة الشحن إما لشخص معين أو لأمر أو لحاملها:

1- الوثيقة لشخص معين: تكون غير قابلة للتداول وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين فيها.

2- الوثيقة لأمر: تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب أن يكون مؤرخا وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا لحامل وثيقة الشحن المظهرة ولو على بياض.

3- الوثيقة لحاملها: تكون قابلة للتداول بمجرد تسليمها وعلى الرّبان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم ومعه وثيقة الشحن هذه.

بينما أحكام المادة (6) من قانون النقل العراقي، اكتفت بتقابل الإيجاب والقبول (الاتفاق) لانعقاد العقد كما لم تشترط الكتابة وإنما يجوز إثبات العقد بكافة الطرق قانوناً واعتبرت تسلم الناقل الشيء محل النقل قبولاً منه للإيجاب الصادر من المرسل.

وأعطت المادة (72) من نفس القانون حامل وثيقة النقل المخول قانوناً بتسليم الشيء.

وقد جاءت أحكام المادة (73) من نفس القانون حيث حددت البيانات الأساسية التي يجب أن يتضمنها سند الشحن:

أولاً: إذا حررت وثيقة النقل، فيجب أن تتضمن البيانات الأساسية الآتية:

- أ- مكان وتاريخ إصدار الوثيقة.
- ب- اسم الناقل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة بالنقل إن وجد وعناوينهم.
- ج- مكان القيام ومكان الوصول.
- د- وصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود أو القطع والكمية والوزن.
- هـ- أية بيانات أخرى يقتضيها النقل المتخصص.

ثانياً: يجوز أن تشمل وثيقة النقل أية بيانات أخرى غير البيانات الأساسية المذكورة في الفقرة (أولاً) من هذه المادة وعلى وجه الخصوص:

أ- عدد النسخ الأصلية.

- ب- واسطة النقل وعلاماتها المميزة.
- ج- الميعاد المعين لمباشرة النقل.
- د- قيمة الشيء محل عقد النقل.
- هـ- أجرة النقل وما إذا كانت مدفوعة سلفاً أو واجبة الدفع في مكان الوصول.
- و- المصروفات الإضافية والجهة التي تتحملها.
- ز- توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

**ثالثاً:** عدم ذكر أحد البيانات الواردة في الفقرة (أولاً) من هذه المادة لا يفقد الوثيقة حجيتها في الإثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه.

كما أجازت المادة (74) من قانون النقل العراقي أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص أو لأمره أو للحامل. وإن أحكام هذه المادة جاءت مطابقة لأحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني.

هذا وإن أحكام المادة (14) من اتفاقية هامبورج، اعتبرت سند الشحن هو أداة لإثبات عقد النقل البحري ثم ممثلاً للبضائع ويقوم مقامها. كما نصت المادة (15) من نفس الاتفاقية على البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن وسيتم بيان ذلك في البند الرابع من المبحث الثاني/الفصل الثاني (اتفاقية هامبورج).

أحكام المادة (215) من القانون البحري اليمني حددت إثبات عقد النقل البحري بالبينة الخطية إلا وهو سند الشحن. واشترطت المادة (218) من نفس القانون، أن يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص:

أ- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.

ب- صفات البضاعة كما دونها الشاحن وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها والعلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها.

ج- اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.

د- اسم الربان.

هـ- ميناء الشحن وميناء التفريغ.

و- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها.

ز- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.

ح- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية.

هذا وأوجبته المادة (219) من نفس القانون السابق، أن تكون العلامات الموضوعه على البضائع كاف تعيينها وان توضع في مكان بارز بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة.

وأجازت المادة (222) من نفس القانون أيضا، أن يتم تحرير سند الشحن باسم شخص أو لأمره أو لحامله، ويكون سند الشحن المحرر للأمر قابلا للتداول بالتظهير وبمجرد توقيع حامله على ظهر السند اعتبر بمثابة تظهير ناقل للملكية ويتم إحالة سند الشحن المحرر لحامله أو تداوله.

كما أجازت المادة نفسها بالفقرة (4) النص في سند الشحن على حظر حوالتة أو تداوله.

وأشارت المادة (223) من نفس القانون، والتي تنص:

"انه يكون حاملا شرعيا لسند الشحن المبين اسمه فيه أو المحال إليه إن كان السند اسميا وحامله إن كان السند لحامله أو مظهره على بياض والمظهر إليه الأخير إن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه."

كما أن أحكام المادة (229) اعتبرت سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير، واعتبر سند الشحن دليلاً على تسليم المرسل إليه للبضاعة بالحالة المبينة فيه. ولما كان الثابت عند وصول البضاعة متضررة، فإن مؤدى ذلك حتماً ان الضرر حدث في المدة بين تسليم المرسل للبضاعة في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق في ميناء التفريغ أو إيداعها طبقاً لأحكام المادة (233) من نفس القانون وبالتالي يكونون ضامنين للضرر ومسؤولين عن تعويض المتضرر طبقاً لأحكام المادة (1/243) من نفس القانون السابق أيضاً، حيث أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ بالحالة التي استلمها بها في ميناء الشحن.

وأعفت المادتان (245، 247) من قانون النقل البحري اليمني الناقل من مسؤوليته إذا اثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يدل له أو لثائبه أو لأحد من تابعيه فيه عن الهلاك أو تلف البضائع التي تذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا اثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

وأوجببت المادة (144) من قانون النقل العراقي، أن يشتمل سند الشحن بالإضافة إلى البيانات الوارد ذكرها في الفقرة (أولاً) من المادة (73) من نفس القانون على البيانات التالية:

- أولاً: تاريخ دخول الشيء في عدة الناقل في ميناء الشحن.
- ثانياً: عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.
- ثالثاً: توقيع الناقل أو من ينوب عنه.
- رابعاً: أجرة النقل المستحقة على المرسل إليه أو ما يشير إلى استحقاقها عليه.

**خامسا:** الشيء الذي تم الاتفاق على شحنه على سطح السفينة أو جواز شحنه بهذه الكيفية.

**سادسا:** التاريخ أو المدة المحددة لتسليم الشيء في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صراحة.

**سابعا:** أي اتفاق يزيد من حدود مسؤولية الناقل.

هذا وإن "وثيقة النقل حجة في إثبات البيانات الواردة فيها وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك بالطرق المقررة قانوناً" وهو ما جاءت به أحكام المادة (75) من القانون العراقي.

ومن المقرر قانوناً إن الناقل ملزم بتحقيق غاية مفادها الحفاظ على البضاعة أو (الشيء) والعناية بها وتسليمها بجهة الوصول لذوي الشأن على الحالة التي تسلمها والثابتة بسند الشحن.

وأشارت لذلك المادة (178) من قانون التجارة البحرية الأردني:

"على السفينة أن تكون مستعدة لنقل البضائع في الوقت المعين وفي مكان التحميل المتفق عليه أو العادي وعلى الربان أن يأخذ البضاعة على نفقة جهاز السفينة من تحت الروافع وعليه أن يوصلها في الميناء المقصود إلى المستلم تحت الروافع."

لذا فإن أخلّ بهذا الالتزام كان مؤجر السفينة مسؤولاً عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعيب طول مدة بقائها في عهده ما لم يثبت القوة القاهرة، وهذا ما جاءت به أحكام المادة (180) من قانون التجارة البحرية الأردني آنفة الذكر. في حين أن قانون النقل العراقي جعل التزام الناقل بحرا التزاما ببذل العناية وأعفى الناقل من المسؤولية إلى الإعفاء المنصوص عليه في المواد (46، 47، 48).

وقد جاءت أحكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية الأردني المرقم (12) لسنة 1972 لتحدد الحالات التي يمكن الناقل أن ينفى مسؤوليته عن هلاك البضائع وتعييبها وإضرارها في تسليمها إذا كانت ناتجة عن أحد الأسباب المشار إليها في المادة المذكورة أعلاه، ولغرض مقارنتها مع الحالات التي يمكن للناقل أن ينفى مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه وفق أحكام المواد (46، 47، 48) في القانون العراقي، ووفق أحكام المادة (245) من القانون البحري اليمني.

بينت المادة (213) أعلاه من القانون البحري الأردني الحالات التي تنتفي فيها مسؤولية الناقل البحري وهي:

"يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب وأضرار ما لم يثبت أن الهلاك وهذا التعييب وهذه الأضرار ناتجة عما يأتي:

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

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

ويتضح من ذلك أن أحكام هذه المادة بصورة عامة جعلت التزام الناقل التزاماً بتحقيق الغاية التي يتعين بموجبها على الناقل إيصال الشيء سالماً من جميع الوجوه دون إن يتمكن من إعفاء نفسه من المسؤولية إلا في الحالات المشار إليها أعلاه. ومن هنا يتضح أيضاً لنا ماهية الالتزام على الناقل وبصرف النظر عن كونه التزاماً بتحقيق الغاية أو بذل العناية، فلا بد إذا أن يكون هنالك وقت معين لبدء المسؤولية وانتهائها، إذ ليس من المعقول أن يبقى الناقل تحت رحمة المطالبة من جانب المستورد أو شركات التأمين دون أن يكون ضمن مدة معينة ومحدودة على علم بالالتزامات المترتبة عليه خاصة إذا كانت مسؤوليته مؤمنة لدى شركات التأمين أو نوادي الحماية والتعويض. وعليه فإن المطالبة للناقل بقيمة الهلاك أو التلف للبضائع يجب أن تتم وفق أحكام القانون وسيأتي ذكره في مرور الزمان (التقادم) في الفصل الثالث.

إن بدء سريان المسؤولية يكون من وقت تسليم الشيء إلى الناقل أو وكيله وينتهي بتسليمه إلى المكان المعين وفق أحكام القانون، أي أن المسؤولية عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعيب تكون طول مدة بقائها في عهدة الناقل ولغاية تسليم البضائع إلى مأموري المخازن وبعد تثبيت حالتها ولا تنتهي مسؤولية الناقل البحري إلا بعد تحميل هذه البضائع من الميناء إلى الشاحنات أي لغاية تحميل آخر طرد منها على الشاحنات مهما بلغت مدة تخزينها.

كما أسلفنا فإن المادة (213) أوضحت مسؤولية الناقل البحري حيث اعتبرت الناقل مسؤولاً مسؤولية تامة عن أية أضرار أو نواقص في البضائع التي في عهده ولا تنتهي هذه المسؤولية بمجرد تفريغ البضاعة من السفينة أو من الموانئ (الجنائب) إلى الأرصفة أو إلى المخازن في الميناء ولكن هذه المسؤولية تستمر لحين تسليم



البضائع إلى مأموري المخازن مفروزة حسب بوالص الشحن وبعد تثبيت حالتها، وفي هذه الحالة تكون البضائع تحت حوزة ومسؤولية الوديع. ولا بد من الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل البحري قد تمتد أحيانا إلى أسباب وشهور عديدة وبعد تفريغ البضاعة من السفينة إلى الأرصفة أو إلى المخازن أو الشاحنات أو المسقفات، خاصة في حالات تراكم البضائع داخل حدود الميناء والتأخر في شحن البضائع. وامتداد المسؤولية لهذه الفترة من الزمن يشمل بضائع معينة منها المكيسات وربطات الحديد والبضائع التي لا يمكن عدها وتنتهي مسؤولية الناقل البحري لمثل هذه الإرساليات بعد تحميل هذه البضائع من الميناء وبإشراف لجنة مكونة من ممثل الوكيل البحري وممثل عن دائرة الميناء وعن المستورد حيث يتم تثبيت حالة البضاعة وتحديد الأضرار والنواقص عند التحميل وعلى المعاملة الجمركية الخاصة بالبضاعة. وغالبا ما تكون الأضرار والنواقص قد تفاقمت أثناء تخزينها داخل حدود الميناء. ولكن بالرغم من ذلك تكون هذه المسؤولية هي مسؤولية الناقل البحري، حيث أن البضائع التي تفرغ من السفن والتي توضع تحت بند اللجان لصعوبة جردها أو سوء وضعيتها أو بها أضرار فإنها تبقى على مسؤولية وعائق مالكي السفن ووكلائها ولغاية تحميل آخر طرد منها على الشاحنات مهما بلغت مدة تخزينها ولا مسؤولية على مؤسسة الموانئ بالأضرار أو النواقص التي تظهر بها.

وهذا ما أكدته مؤسسة الموانئ في العقبة بكتابها 235/10/2 في 1989/1/10 ونصه:

"السادة/..... المحترم/المحترمين

الموضوع/ البضائع المخزنة تحت بند اللجان

إشارة لكتابكم رقم 812/م بتاريخ 1988/12/28م، يرجى العلم بان البضائع التي تفرغ من البواخر والتي توضع تحت بند اللجان لصعوبة جردها أو سوء وضعيتها أو بها أضرار فإنها تبقى على مسؤولية وعائق مالكي الباخرة

ووكلائها ولغاية تحميل آخر طرد منها على الشاحنات مهما بلغت مدة تخزينها، ولا مسؤولية على مؤسسة الموانئ بالأضرار والنواقص التي تظهر بها".

كما أن المادة (215/ أ) من قانون التجارة البحرية الأردني اعتبرت بطلان كل شرط أدرج في وثيقة الشحن أو أية وثيقة للنقل البحري يكون من شأنه إعفاء الناقل من التبعة التي يليها عليه القانون العام.

أما نص المواد (2/45، 46، 47، 48) من القانون العراقي فهو كالآتي:

#### "المادة (2/45):

لا يجوز للناقل أن ينفى مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه إذا كان قد نشأ عن عيب في تغليف شيء آخر أو في حزمه ويبطل كل اتفاق على خلاف ذلك.

#### المادة (46):

أولاً: يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيبه، ولا يجوز له أن ينفى مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

ثانياً: يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من مسؤوليته عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه، وكذلك يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من هذه المسؤولية إذا نشأت عن أفعال تابعيه.

#### المادة (47):

لا يسأل الناقل عن النقص الذي يظهر في الشيء المنقول في حاوية، أو ما شاكلها مجهزة من قبل المرسل ومختومة بختمه إذا سلمها الناقل إلى المرسل إليه سالمة الختم المذكور.

أما نص المادة (245) من القانون البحري اليمني رقم (15 لسنة 1994) فهو:

"يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة (243) من هذا القانون إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه."

أما مسؤولية الناقل وفق أحكام اتفاقية هامبورج فقد جاءت بها المواد المرقمة (4)، (5)، (10):

أولاً: من حيث مدة المسؤولية:

أشارت الفقرة (1) من المادة (4) بان مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب اتفاقية هامبورج تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

كما أشارت الفقرة (2) من نفس المادة لأغراض الفقرة (1) أعلاه حيث اعتبرت البضائع في عهدة الناقل:

أ- اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:

- 1- الشاحن أو شخص ينوب عنه.
- 2- سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

- 1- بتسليمها إلى المرسل إليه.
- 2- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل.
- 3- بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

وعليه وفي ظل اتفاقية هامبورج فإنه بمجرد أن يأخذ الناقل البضائع في عهده فإنه يصبح مسؤولاً عن عمليات الشحن أو التفريغ بالصنادل.

ثانياً: أساس المسؤولية للناقل:

حددت الفقرة (1) من المادة (5) من الاتفاقية أساس المسؤولية:

"يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة (4) ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته."

الخلاصة

إن مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورج مؤسسة على مبدأ الخطأ أو الإهمال وقد ظهر هذا واضحاً من الملحق الثاني للاتفاقية وهو الفهم المشترك الذي اعتمده وتبناه

المؤتمر والذي جاء به "من المفهوم عموماً ان مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدى ذلك، كقاعدة، ان يقع عبء الإثبات على الناقل إلا ان أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات."

### ثالثاً: مسؤولية الناقل والناقل الفعلي:

ان المادة (1/10) من اتفاقية هامبورج، أشارت ان الناقل يظل مسؤولاً عن النقل بكامله ويكون مسؤولاً فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير.

وعند وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي معاً وفي حدودها تكون مسؤوليتهما بالتكافل والتضامن، حيث سيكون الناقل هو الشخص الوحيد المسؤول عن كل عملية النقل حتى ولو كان هناك شرط في سند الشحن يعطيه ترخيصاً بان يعهد بتنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي. أي ان لصاحب الحق في البضائع ان يرجع على الناقل بالتعويض عما يصيب البضائع من هلاك أو تلف أو ضرر ناتج عن التأخير، إلا ان الجزء الأخير من نص الفقرة (1) من المادة (10) عاد وقيد مسؤولية الناقل في ما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي فاشتراط لمسؤوليته عن هذا النقل ان يكون الضرر قد نشأ عن فعل أو تقصير من الناقل الفعلي ومستخدميه ووكلائه وقع منهم في نطاق وظائفهم، أي إذا كان ما وقع من الناقل الفعلي وتابعيه يخرج عن نطاق وظائفهم فان مسؤولية الناقل تنتقي عن الجزء من النقل الذي عهد به إلى الناقل الفعلي ولا يبقى لصاحب الشحنة إلا الرجوع على الناقل الفعلي، وان عبء الإثبات في هذه الحالة يقع على الناقل وعليه، لكي ينفي مسؤوليته، ان يقيم الدليل على ان الفعل أو التقصير الذي وقع من الناقل الفعلي وتابعيه كان خارج نطاق وظائفهم. وهذا العبء ليس سهلاً في كل الأحوال.

وتسري أحكام هذه الاتفاقية وتطبق على الناقل الفعلي الذي يقوم هو بتنفيذ الفقرة (2) من المادة (10).

## المبحث الثاني – أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978

نتناول في هذا المبحث التعريف باتفاقية هامبورغ الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 وسريانها، وبيانات سند الشحن، وتحفظ المرسل إليه طبقا للاتفاقية.

### 1- اتفاقية هامبورج

هي معاهدة دولية تقوم على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، وان المفهوم عموما ان مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدى ذلك كقاعدة ان يقع عبء الإثبات على الناقل إلا ان أحكام الاتفاقية تحدد هذه القاعدة في ما يتعلق ببعض الحالات.

وقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ الدولي اعتبارا من 1992/11/1، وذلك بعد تصديق زامبيا وهي الدولة العشرون عليها في 1992/10/7، وذلك استنادا إلى أحكام المادة (30) من هذه الاتفاقية.

ان هذه الاتفاقية قد حلت محل الأحكام التي وردت بالاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن والمسماة (اتفاقية بروكسل لعام 1924) التي وقعت في بروكسل في 1924 (والبروتوكول المعدل) لها والذي وقع في بروكسل في 1968/2/23 وذلك للأسباب التالية:

1- بسبب التطور التكنولوجي للنقل البحري وكان له الأثر البالغ في صياغة بعض أحكام اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر لعام 1978.

2- بسبب الانتقادات التي وجهت إلى اتفاقية بروكسل لعام 1924 ومن هذه الانتقادات الشروط التي كانت ترد في سند الشحن بصدد مسؤولية الناقل.

## 2- بيانات سند الشحن

تنص أحكام المادتين (14، 15) من الاتفاقية انه متى انتقلت السلع إلى عهد الناقل أو الناقل الفعلي، يقوم الناقل ببناء على طلب الشاحن بإصدار سند الشحن إلى الشاحن وعلى ان يتضمن البيانات الآتية:

- أ- الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع السلع كعدد الطرود أو القطع، ووزن السلع أو كميتها.
- ب- الحالة الظاهرة للسلع.
- ج- اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله.
- د- اسم الشاحن.
- هـ- اسم المرسل إليه في حالة تعيين الشاحن له.
- و- ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي انتقلت فيه السلع إلى حيازة الناقل في ميناء الشحن.
- ز- ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل.
- ح- عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.
- ط- مكان إصدار سند الشحن.
- ي- توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر يتصرف باسمه.
- ك- أجره النقل بالقدر المستحق دفعه المرسل إليه، أو إشارة أخرى تدل على ان أجره النقل مستحقة الدفع منه.
- ل- البيان المشار إليه في الفقرة (3) من المادة (23):

"متى صدر سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري تعين تضمينه بياناً يذكر فيه ان النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط ينتقص منها بما يضر بمصلحة الشاحن أو المرسل."

- م- بيان ان السلع ستشحن أو يجوز شحنها على سطح السفينة إذا كان الحال كذلك.
- ن- تاريخ أو فترة تسليم السلع في ميناء التفريغ، إذا اتفق على ذلك صراحة بين أطراف العقد.
- س- أي زيادة من حدود المسؤولية اتفق عليها بمقتضى الفقرة (4) من المادة (6):
- "يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة (1)".

### 3- تحفظ المرسل إليه طبقاً للاتفاقية

أشارت أحكام المادة (19) الإخطار عن الهلاك أو التلف أو التأخير انه إذا لم يتم المرسل إليه بتوجيه إخطار كتابي عن الهلاك أو التلف، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم السلع إلى المرسل إليه اعتبر ان هذا التسليم قرينة كافية على ان الناقل سلم السلع بالكيفية الموصوفة بها في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد صدرت، اعتبرت انها سلمت بحالة سليمة.

وانه في حالة كون الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري أحكام الفقرة (1) من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي في مدة (15 يوماً) متوالية تالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه.

وإذا جرت معاينة السلع وقت تسليمها إلى المرسل إليه أو تفنيشها بصورة مشتركة من جانب الطرفين، انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو التفنيش المذكورين من هلاك أو تلف.

### الخلاصة



ان عدم توجيه الإخطار لا ينشئ دفعا بعدم قبول المسؤولية وإنما يقيم مجرد قرينة ظاهرة بسيطة في صالح الناقل أو الناقل الفعلي مع بقاء الدعوى إذ هي لا تسقط إلا بالتقادم المنصوص عليه في المادة (20) من الاتفاقية التي نشير لها في موضوع التقادم وقد فرقت بين حالتين:

- 1- حالة ما إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا أي يمكن تتيينه دون حاجة إلى فحص البضاعة من المرسل إليه.
- 2- حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر جاز تقديم الإخطار خلال (15 يوما) متصلة ليوم تسليم البضائع.

### المبحث الثالث - شروط تحديد المسؤولية

نتناول في هذا المبحث شروط تحديد المسؤولية وفق أحكام:

- 1- اتفاقية هامبورج لسنة 1978.
- 2- قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.
- 3- قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.
- 4- القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994.
- 5- اتفاقية هامبورج لسنة 1978.

ان الأصل القانوني عملا بأحكام اتفاقية هامبورج حيث أشارت المادة (1/6) انه يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالتعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخير اللاحق بالبضائع بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو أية وحدة أخرى من وحدات الشحن أو لـ 2.5 وحدة حسابية عن كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة أيهما أعلى.

وعلى أي حال فإن مجموع التعويضات التي يتحملها الناقل لا يجوز ان تتجاوز الحد الأعلى للتعويض.

ان هذه الاتفاقية تناولت تحديد هذا التعويض على أساس من معايير موضوعية حسابية تحكيمية وميزت في شأن هذا التحديد التحكيمي بين حالة التعويض المترتب على ما يلحق البضائع من هلاك أو تلف وبين حالة التعويض عن التأخير في التسليم، وان تحديد التعويض عن الضرر الناجم عن التأخير في التسليم جاء في الفقرة الأولى/ ب انه يتحدد بمبلغ معادل لمرتين ونصف للأجرة المتفق عليها في عقد نقل البضائع التي تعرضت للتأخير على ألا يتجاوز المبلغ الكلي للأجرة المتفق عليها في عقد نقل البضائع بالبحر.

هذا وإذا ما اجتمع أكثر من تعويض مستحق على الناقل، كما أسلفنا، تبعاً لاجتماع ضرر عن هلاك أو تلف البضائع مع ضرر نشأ عن التأخير في التسليم فقد قضت الفقرة (ج) من نفس المادة، بان مجموع ما يحكم به من تعويض عن الأضرار يجب ألا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض بغرض هلاك البضاعة محل النقل هلاكاً كلياً.

كما ان الفقرة (2) من نفس المادة، قد أشارت إلى حساب الحد الأقصى للتعويض كالاتي:

1. عندما تكون الطرود أو وحدات الشحن مجمعة في حاويات فان كل طرد أو وحدة منها يعتبر طرداً أو وحدة شحن مستقلة إذا كان عددها مذكوراً في سند الشحن وإلا فتعتبر الحاوية وما تشمله وحدة شحن واحدة.
2. أما إذا كانت الحاوية ذاتها قد هلكت أو تلفت فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة تدخل في حساب الحد الأقصى للتعويض ما لم تكن مملوكة للناقل أو مقدمة منه.

ان أحكام الفقرة (2/6-أ) يسود عليها طابع الغموض إذ يعتبر طرداً أو وحدة شحن مستقلة الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل.

هذا وان المادة (4/26) من هذه الاتفاقية عالجت كيفية تحويل الوحدات الحسابية إلى العملات الوطنية في الدول المتعاقدة حيث قضت ان يتم التحويل وفقاً لقيمة العملة الوطنية في التاريخ الذي يتفق عليه أصحاب الشأن، وفي غيبة هذا التاريخ تكون العبرة بتاريخ صدور الحكم بالتعويض.

ان أحكام المادة (8) من نفس الاتفاقية، لم تعط الحق للناقل في الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (6) إذا ثبت ان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو وتقصير ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتاره وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

ويعني هذا إلقاء عبء الإثبات على المدعي الذي يريد حرمان الناقل من التمسك بتحديد التعويض. هذا وان الفقرة (2) من المادة الثامنة شملت تابعي الناقل ووكلاءه.

### 3- وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972

لقد حددت المادة (214)، تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع بأنه لا يجوز بحال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغاً يحدد بنظام ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن. وتنص هذه المادة:

"ان تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز بحال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة، ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويعتمد بوجه الناقل ما لم يثبت هذا الأخير عكسه، إذا كان الناقل ينكر صحة التصريح في وثيقة الشحن في وقت إجرائه فله ان يدرج في وثيقة الشحن تحفظات معللة ومن شأن هذه التحفظات ان تلقي إثبات القيمة الحقيقية على عاتق المرسل أو المستلم، كل شرط يحصر فيه الناقل تبعته بمبلغ دون الذي نصت عليه هذه المادة يعد ملغيا، ويمكن إعادة النظر بالمبلغ المنصوص عليه أعلاه، بنظام يصدر استنادا إلى تقلبات النقد الدولية."

هذا وان الأخذ بتحديد مسؤولية الناقل البحري وفقا لشروط سند الشحن غير ممكن لأن سندات الشحن هي من عقود الإذعان التي يلتزم فيها عاقدوها دون إرادتهم خلافا لأحكام المادة (215) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تنص على:

"أ- يعتبر ملغيا ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعنيه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص. يعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر من النوع نفسه.

ب- بالرغم مما ورد في أي قانون آخر يعتبر باطلا كل شرط أو اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري."

حيث ان المادة (214) من نفس القانون لم تحدد مسؤولية الناقل البحري وإنما تركت التحديد لنظام خاص. لذا فان القول بان شرط تحديد المسؤولية لا يخالف النظام العام، لا يعني القبول به إذ ان أي شرط أو اتفاق بان شرط تحديد المسؤولية لا يخالف النظام العام، لا يعني القبول به إذ ان أي شرط أو اتفاق يعفي الناقل من المسؤولية يعد باطلا سندا للمادة (215). كما ان الأخذ بتحديد مسؤولية الناقل البحري يضر بالجهة المستوردة ولأنه لا يسمح الاشرط في سند الشحن على تعويض اقل من قيمة البضاعة. وبما ان المادة أعلاه نصت على ان تبعة الناقل من جراء الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة لا يجوز بأي حال من الأحوال ان تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغا يحدد بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون، وحيث انه لم يصدر نظام يحدد المبلغ الواجب ضمانه من قبل الناقل عن كل طرد أو وحدة من البضائع المشحونة بالطريق البحري، فان ما يحكم الشرط الوارد في وثيقة الشحن بتحديد قيمة الضمان بمبلغ لا يتجاوز (المثبت في سند الشحن) أو ما يعادل هذا المبلغ بالدينار الأردني بتاريخ وقوع الضرر إلا إذا كانت القيمة قد تم التصريح بها في سند الشحن (ومن المعروف ان قيمة البضاعة تذكر في قائمة المجهز ونادرا ما تذكر في سند الشحن) هي القواعد المنصوص عليها في القانون المدني وان المادة (364) من القانون المدني تجيز للمتعاقدين ان يحددا قيمة البضاعة مقدما بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق. لذلك، واستنادا إلى كل ما جاء أعلاه، لا يؤخذ بتحديد مسؤولية الناقل وفقا لشروط سند الشحن، وهو ما أخذت به المحاكم الأردنية.

ومن الجدير بالذكر انه إذا جمعت الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية. وفي غير هذا الحالة تعتبر الحاوية بما احتوته طردا أو وحدة واحدة.

ومما لا جدل فيه ان فقد الطرد هو بمثابة هلاكه هلاكا كلياً، فإذا لم يسلم الناقل البضاعة التي تسلمها في ميناء الشحن إلى المرسل إليه اعتبر مسؤولاً عنها باعتبار أنها هلكت هلاكا كلياً.

### 3- وفق أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983

ان أحكام المادة (150) حددت مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه في النقل بين العراق وخارجه حيث تكون مسؤولية الناقل عن نقل الشيء بحرا بـ (25.1 دينار) لكل كيلو جرام واحد وبـ (350 ديناراً) عراقياً للطرد الواحد أو أية وحدة شحن أخرى أيهما أكثر وتحسب وفق الأسس التالية:

1- عند استخدام حاوية، أو ما شاكلها، يعتبر كل ما يحفظ فيها طرداً أو وحدة شحن مستقلة إذا تم تعدادها في وثيقة النقل، وبخلافه تعتبر الحاوية بما فيها طرداً واحداً.

2- عند تقديم الناقل حاوية، وما شاكلها تكون الطرود ووحدات الشحن المحفوظة فيها وحدات مستقلة وان لم تعدد في وثيقة النقل.

إلا انه لم يعط للناقل الحق بالتمسك بتحديد المسؤولية في حالتين:

- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن.

- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.

وأجاز القانون الاتفاق بين الناقل والمرسل على تعيين حدود مسؤوليته التي يمكن ان تتجاوز الحدود المنصوص عليها أعلاه.

كما حددت مسؤولية الناقل عن التأخير بمبلغ يعادل مثلين ونصف مثل أجره نقل الشيء المتأخر فقط، على ان لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجور نقل الأشياء المتعاقد على نقلها في ذلك العقد.

### 4- وفق أحكام القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994

لقد حددت المادة (249) تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع عن هلاك البضائع أو تلفها بأنه لا يجوز بأي حال من الأحوال ان يتعدى عن كل طرد أو وحدة شحن مبلغا وقدره (30.000 ريال) أو بما لا يتجاوز (100 ريال) عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة أي الحدين أعلى.

وبموجب أحكام الفقرة (2) من المادة أعلاه، انه إذا جمعت الطرود أو الوحدات المشحونة في حاويات، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية، اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة في ما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية، وفي غير هذه الحالة تعتبر الحاوية بما احتوته طردا أو وحدة واحدة. وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طردا أو وحدة مستقلة، وحيث ان فقد الطرد هو بمثابة هلاك كلي فإذا لم يسلم الناقل البضاعة التي استلمها في ميناء الشحن إلى المرسل إليه اعتبر مسؤولا عنها باعتبار أنها هلكت هلاكا كلياً.

ان أحكام المادة (1/257) أشارت انه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت ان الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكترار مصحوب بادراك ان ضررا يمكن ان يحدث.

وأشارت أحكام المادة (250) من نفس القانون، انه لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى ان يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها.

اعتبرت المادة (252) من نفس القانون، انه يقع باطلا كل اتفاق قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور التالية:

- أ- يعني الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.
- ب- يعدل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل.
- ج- تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة (1) من المادة (249) من القانون البحري.
- د- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل.



## الفصل الثالث

### التقادم المانع من سماع الدعوى

- 1- المبحث الأول: وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972.
- 2- المبحث الثاني: وفق أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.
- 3- المبحث الثالث: وفق أحكام القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994.
- 4- المبحث الرابع: وفق أحكام اتفاقية هامبورج لسنة 1978.
- 5- المبحث الخامس: خلاصة القوانين.

## المبحث الأول

### التقادم المانع لسماع الدعوى وفق أحكام قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972

ان التقادم قد شرع لحماية الناقل فلا يطالب بالضرر اللاحق بالبضاعة في وقت متأخر قد يتعذر عليه إثبات قيامه بتنفيذ التزاماته، لذا فهناك مدة قانونية يحددها القانون يحق بموجبها للمرسل إليه ان يطالب الناقل عن الأضرار والنواقص خلالها. كما يحق للناقل أيضا بعده ان يدفع بالتقادم ويسقوط حق المرسل إليه برفع الدعوى عليه، إلا ان سريان تلك المدة يختلف باختلاف صور المسؤولية.

لذا فان أحكام المادة (219) حددت المدة القانونية التي يمكن إقامة الدعوى قبل الناقل بسبب هلاك أو ضرر، في البضاعة وهي بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة حيث نصت:

"يسقط بمرور الزمن حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب هلاك أو ضرر، في كل أحوال بعد تسليم البضاعة بسنة واحدة، إذا لم يقع التسليم فبغد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه"

كما نصت الفقرة الأخيرة من المادة (221) من نفس القانون على:

"يسقط بحكم مرور الزمن بعد سنة من وصول السفينة حق كل دعوى ناشئة عن تسليم بضائع."

يتضمن ان التقادم المانع من سماع الدعوى يبدأ بعد سنة من تاريخ استلام البضاعة وإذا لم يقع فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيها.

وبرأينا ان تاريخ وصول السفينة لا يتعد به كأساس لسريان التقادم وذلك لحصول التأخير في عمليات الرسو والمباشرة بالنفاض. وعليه فان التقادم يبدأ من تاريخ تفرغ آخر طرد وهذه هي النقطة التي يعول عليها لأنه التاريخ الذي يمكن ان يعلم به المرسل إليه فيما إذا كان هناك ضرر أم لا. وهذا الاتجاه مأخوذ به من جانب المحاكم الأردنية بالإضافة إلى أخذها بمبدأ تحقق الضرر أو عدم تحققه.

أما العرف التجاري السائد في الأردن في المطالبات الودية فيكون مرور الزمن (التقادم) بعد سنة من تاريخ وصول السفينة للميناء وليس من تاريخ استلام البضاعة أو من تاريخ استلام آخر طرد. وهذا ما يجري في المطالبات الودية بين شركات التأمين والوكلاء البحريين في الأردن حيث يعتمد الوكلاء تاريخ وصول السفينة أساساً للتقادم.

إلا إن هناك أحوالاً يمكن اللجوء إليها لغرض قطع التقادم للمدة المشار إليها أعلاه وذلك عن طريق المطالبة الودية غير القضائية مع الطلب من وكيل السفينة وقبل انتهاء فترة مرور الزمن بمدة معينة تمديد فترة التقادم لمدة يتفق عليها الطرفان على أن يكون الإيجاب والقبول خطياً، كي لا يطعن بمرور الزمان من قبل وكيل السفينة عند إقامة الدعوى في حالة عدم التوصل إلى تسوية، أي في حالة الاستحالة

للوصول إلى تسوية مع وكيل السفينة أو نوادي الحماية والتعويض يتم اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقادم.

وحسب رأينا إن قبول طلب التعويض خلال المدة القانونية من قبل وكيل السفينة واستلامه يعتبر إقراراً غير قضائي من قبل مسيبي الضرر أو النقص ويتضمن اعترافاً خالصاً وصريحاً وإخباراً صادقاً بوجود حق، إلا إذا رفضت المطالبة من قبل مسيبي الضرر، وأنه في أكثر الأحيان يقوم وكيل السفينة بتمديد فترة التقادم لمدة لا تزيد عن ستة أشهر بعد تقديم طلب من صاحب البضاعة أو من يمثله.

هذا ومن الجدير بالذكر إن وكلاء السفينة في الأردن يميلون إلى إجراء التسويات الودية سواء عن طريقهم مباشرة أو عن طريق نوادي الحماية والتعويض دون اللجوء إلى المحاكم وذلك لضمان الحفاظ على سمعتهم ومكانتهم في السوق التجاري البحري هذا وإن وجود ممثلي نوادي الحماية والتعويض في الأردن أكسب موضوع الرجوع ودياً مرونة في ضمان حقوق المستوردين. وهذه النوادي تبدي استجابة جدية ومخلصة في حسم المطابقة ودياً، ولكن من الضروري القول بأن ما ورد أعلاه يتوقف على مدى مرونة الوكلاء البحريين في الأردن.

## المبحث الثاني

### التقادم المانع لسماع الدعوى وفق أحكام قانون النقل العراقي رقم 80

لسنة 1983

إن أحكام المادة (87) قد حددت الفترة الزمنية للتقادم، وهي سنتان، من تاريخ تسلم المرسل إليه في حالتي الهلاك الجزئي للشيء أو التلف وتحفظه على حالته كتابة، ويقصد بذلك التسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه. ونص المادة 5 بهذا الشأن هو:

"تتقدم الدعوى في حالتي التلف أو الهلاك الجزئي للشيء بسنتين من تاريخ تسليم المرسل إليه وتحفظه على حالته كتابة."

وحددت المادة (88) من نفس القانون الفترة غي حالة الهلاك الكلي للشيء أو التأخير في تسلمه ولكن من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم وعند عدم تعيينه فمن تاريخ انقضاء الموعد الذي يمكن وصول الشيء فيه من قبل ناقل معتاد لو وجد في الظروف ذاتها، كما اعتبر الشيء في حكم الهالك إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور خلال (45 يوما) من تاريخ انقضاء الموعد المذكور أعلاه.

هذا في حالة رجوع المرسل إليه على الناقل للشيء أما في دعاوى رجوع ناقل الشيء المتعاقبين على بعضهم فتتقدم بـ (90 يوم) من تاريخ المطالبة بالتعويض رسمياً أو من تاريخ الوفاء، هذا ما نصت عليه المادة (90) من نفس القانون السابق. كما تسري المدة القانونية للتقدم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي واعتبر القانون تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقعا حكما إذا سلم إلى السلطات الحكومية أو إلى الحارس القضائي الذي عينته المحكمة وهذا ما نصت عليه أحكام المادة (89) من نفس القانون.

"يسري التقدم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي ويعتبر تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقعا حكما إذ سلم إلى السلطات الجمركية أو إلى الحارس القضائي الذي عينته المحكمة."

وأجازت المادة (93) من نفس القانون الاتفاق كتابة على تمديد مدة التقدم إلا أنه لم يحدد الفترة الزمنية لتمديدها بعد انقضائها وإنما تركها للأطراف المتخاصمة. وفي حالة استحالة الوصول إلى تسوية يمكن عندئذ اللجوء إلى إقامة الدعوى وقبل تحقق التقدم المانع من سماع الدعوى ضمن الفترة الأصلية المحددة بالقانون أو في فترة

تمديد التقادم، وقد نصت المادة (93) على ذلك: "يجوز الاتفاق كتابة على تمديد مدة التقادم المنصوص عليها في هذا الفصل."

### المبحث الثالث

## التقادم المانع لسماع الدعوى وفق أحكام القانون اليمني رقم

15 لسنة 1994

إن أحكام الفقرة الثانية من المادة (260)، حددت المدة القانونية التي يمكن إقامة الدعوى قبل الناقل بسبب هلاك أو ضرر أو نقص في البضاعة بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

وبرأينا إن تاريخ تسليم البضائع لا يعتد به لسريان التقادم وذلك لحصول التأخير في عمليات النفاض والتسليم، وعليه فإن التقادم يبدأ في تاريخ تفرغ آخر طرد وهذه النقطة هي المعول عليها لأنه التاريخ الذي يمكن أن يعلم به المرسل إليه فيما إذا كان هناك ضرر أو نقص أم لا.

كما أجازت الفقرة (2) من نفس المادة قطع سريان المدة بإحدى الطرق التالية:

- 1- بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول.
- 2- بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة.
- 3- بنذب خبير لتقدير الأضرار.
- 4- بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني.

ويفهم مما جاء في الفقرات (1، 2، 3) إن قطع التقادم (سريان المدة) يكون لسنة أخرى. إلا ان القضاء اليمني استقر على أن إقرار النائب القانوني للناقل البحري بالضرر وتدوين ملاحظاته خلف أمر التسليم الصادر عنه يقطع التقادم إلى تقادم خمسي بالاستناد إلى أحكام الفقرة السادسة من المادة (453) من القانون المدني

اليمني وبالمدىونية التي عليه. وهذا ما جاء بقرار المحكمة العليا / الدائرة التجارية في القضية التجارية رقم 52 لسنة 1420 هـ، والقرارات الأخرى الصادرة عنها، أي بمعنى إن إثبات الضرر من الوكيل الملاحى خلف أمر التسليم يعتبر إقراراً منه بالضرر ويحق للدائن إقراراً صريحاً، حيث اعتبرت المحكمة أن إقرار النائب القانونى للناقل البحرى بالضرر وبالمدىونية المتمثلة بالعجز والضرر الذى يلحق بالشحنة التى للمرسل إليه والمثبت على ظهر أمر التسليم إقراراً ولكون هذا الإقرار يقطع التقادم وبالتالى يجعل الحق المقر به ثابتاً فى ذمته. ولا يسقط هذا الحق بالتقادم السنوى وإنما بالتقادم الخمسى وذلك لأن هذا الاعتراف قد نقل الحق هنا من كونه حقاً محتملاً ينطبق عليه الشروط المتعلقة بعقد النقل البحرى إلى حق معترف به وثابت بالذمة ينطبق عليه قانون الإثبات الذى جعل الحقوق التجارية تسقط بمضى خمس سنوات. وحيث أن ذلك يعد إقراراً منه بالأضرار والعجز فإنه بلا شك يقطع التقادم لكونه قد ورد بصك مكتوب ومختوم عندئذ يستحق صاحب البضاعة بما لحق بالشحنة من أضرار.

أن الدائرة التجارية بالمحكمة العليا وبقرارها هذا قد سدت الباب أمام إي تأويلات أو تفسيرات خاطئة لنص الفقرة الثانية من المادة (260) من نفس القانون، التى تضمنت الأسباب المقررة فى القانون المدنى حيث نصت الفقرة السادسة من المادة (453) من القانون المدنى على أنه:

" ينقطع سريان المدة التى يترتب عليها عدم سماع الدعوى بإقرار المدعى بحق الدائن إقراراً صريحاً."

وحسب رأينا أن قبول طلب التعويض خلال المدة القانونية من قبل وكيل السفينة واستلامه يعتبر إقراراً غير قضائى من قبل مسببى الضرر أو النقص ويتضمن اعترافاً خالصاً وصريحاً وإخباراً صادقاً بوجود حق.

هذا وقد أعطت الفقرة (3) من المادة (260) من القانون البحري الحق لمن وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من المتزمين بمضي (90 يوماً) من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة.

### الخلاصة

انه بحصول اعتراف الربان أو الوكيل الملاحي الصريح والقاطع تتقطع مدة التقادم بموجب الفقرة (6) من المادة (453) من القانون المدني، وتحسب مدة التقادم ابتداء من حصول الاعتراف باعتبار صدوره قد أنشأ التزاماً جديداً على عاتق الناقل سيما والاعتراف أحد الأسباب المقررة في القانون المدني بقطع التقادم بموجب أحكام الفقرة (3) من المادة (453) مدني رقم 19 لسنة 1992 القديم، والمادة (446) مدني جديد رقم 14 لسنة 2002.

### المبحث الرابع

#### التقادم المانع لسماع الدعوى وفق أحكام اتفاقية هامبورج لسنة 1978

حددت المادة (20) من هذه الاتفاقية المدة القانونية للتقادم كالآتي:

- 1- تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.
- 2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع من آخر يوم كان ينبغي ان يسلمها فيه.
- 3- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.
- 4- يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم ان يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمدد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.

5- الشخص الذي يحمل مسؤولية له ان يقيم دعوى تعويض حتى وان انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات، على انه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن (90 يوماً) تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي ابلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

## المبحث الخامس

### خلاصة القوانين

الخلاصة ان الفرق بين المادة (219) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 والمادة (88) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 والمادة (260) من القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994 والمادة (20) من قواعد هامبورج لسنة 1978 هو الفترة الزمنية التي تتقادم بها الدعاوى للرجوع على مسببي الضرر أو النقص كما هو موضح أدناه:

#### المادة (219) من القانون الأردني:

حددت سنة واحدة بعد تسليم البضاعة أو سنة واحدة من اليوم الواجب تسليمها فيه.

#### المادة (260) من القانون اليمني البحري:

حددت بمضي سنة واحدة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب ان يتم فيه التسليم.

#### المادة (88) من القانون العراقي:

حددت بسنتين من تاريخ انقضاء الموعد المعين للتسليم وعند عدم تعيينه فمن تاريخ انقضاء الموعد الذي كان يمكن وصول الشيء فيه.



**المادة (20) من اتفاقية هامبورج لسنة 1978:**

حددت سنتين من يوم قيام الناقل بتسليم السلع أو جزء منها أو في حالات عدم تسليم السلع من آخر يوم كان ينبغي ان تسلم فيه السلع. أي اتفقت المادة (88) من القانون العراقي والمادة (20) من اتفاقية هامبورج لسنة 1978 على ان مدة التقادم سنتان. بينما تطابقت المادة (260) من القانون البحري اليمني والمادة (219) من القانون الأردني بان مدة التقادم سنة واحدة.

## مكتبة التأمين العراقي

منشورات مصباح كمال

مكتبة التأمين العراقي مشروع طوعي لا يستهدف الربح، يعنى أساساً بنشر الكتابات في قضايا التأمين العراقي وكتابات تأمينية أخرى. ترحب المكتبة بما يردها من مسودات كتب للنظر في نشرها.

### كتب منشورة

مساهمة في نقد ومراجعة قانون تنظيم أعمال التأمين لسنة 2005، تحرير: مصباح كمال (2013)

مروان هاشم القصاب، مقالات في التأمين وإعادة التأمين في العراق (الطبعة الإلكترونية الثانية، 2014. صدرت الطبعة الإلكترونية الأولى عام 2011)، تحرير: مصباح كمال

منذر عباس الأسود، مقالات وأبحاث قانونية (2013)

فؤاد شمقار، التأمين في كردستان العراق ومقالات أخرى (2014)

مصباح كمال، التأمين في كردستان العراق: دراسات نقدية (2014)

مصباح كمال، مؤسسة التأمين: دراسات تاريخية ونقدية (2014)

مصباح كمال، وزارة النفط والتأمين: ملاحظات نقدية (2014)

سعدون الربيعي، شركات التأمين الخاصة وقطاع التأمين العراقي (2014)

منعم الخفاجي، مدخل لدراسة التأمين (2014)

منعم الخفاجي، وثيقة الحريق النموذجية ووثيقة الحريق العربية الموحدة: دراسة مقارنة (2014)

منعم الخفاجي، تأمين خسارة الأرباح: عرض موجز (2014)

مصباح كمال، التأمين في الكتابات الاقتصادية العراقية (2014)

مصباح كمال، أوراق في تاريخ التأمين في العراق: نظرات انتقائية (طبعة الكترونية منقحة مزيدة (2014). صدرت الطبعة الورقية الأولى ضمن منشورات شركة التأمين الوطنية (بغداد 2012)

- مصباح كمال، التأمين في التفكير الحكومي وغير الحكومي، 2003-2015 (2015)
- في استذكار أ. د. سليم الوردى (1942-2015)، إعداد وتحرير: مصباح كمال (2016)
- باقر المنشئ، كتابات وخواطر تأمينية (2016)
- مصباح كمال، الاحزاب العراقية والتأمين: قراءة أولية في موضوعه حضور وغياب التأمين: الحزب الشيوعي العراقي نموذجاً (2016)
- سليم الوردى، مقالات في التأمين، إعداد وتقديم إيمان عبد الله شياح (2016)
- سليم الوردى، تسويق التأمين، ترجمة وإعداد، ط1، بغداد (د.ن)، 2002، الطبعة الإلكترونية، (2016).
- سليم الوردى، إدارة الخطر والتأمين، الطبعة الورقية: بغداد 1999 (د.ن)، الطبعة الإلكترونية، (2016)
- دان سكووير، ما بين الأدب والتأمين، إعداد وترجمة وتحرير: مصباح كمال (2017)
- سليم الوردى، كتابات اقتصادية في التأمين، إعداد وتحرير: مصباح كمال (2017)
- مصباح كمال، شركة إعادة التأمين العراقية: ما لها وما عليها. صدرت الطبعة الورقية من دار نور للنشر (2018)
- مصباح كمال، دراسات حول قطاع التأمين العام في العراق (2020)
- منذر عباس الأسود، دراسات في التأمين البحري (2021)
- كتب قيد الإعداد*
- مصباح كمال، مواقف دينية تجاه التأمين: مقاربات نقدية (2021)
- مصباح كمال، شركة إعادة التأمين العراقية: ما لها وما عليها (طبعة ثانية مزيدة)
- مصباح كمال، ماركس والتأمين ومقالات أخرى