

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ

تاريخ تسلم البحث: 2006/9/3م تاريخ قبوله للنشر: 2007/1/21م

لافي محمد درادكة*

ملخص

عالج هذا البحث النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في كل من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972م، وقواعد هامبورغ لسنة 1978م في مبحثين: تناول المبحث الأول النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني. وعرفنا من خلاله أنه لم يأخذ بوحدة عقد النقل البحري، حيث قصر مسؤولية الناقل البحري على المرحلة الثانية من عقد النقل، والتي تمتد من وقت شحن البضاعة على متن السفينة ولحين تفريغها في ميناء الوصول. بينما وسعت محكمة التمييز الأردنية من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل لتشمل المرحلة الثالثة لعقد النقل إلى جانب المرحلة الثانية، أي لحين تسليم البضائع فعلياً للمرسل إليه. وتناول المبحث الثاني النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورغ. وعرفنا أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في هذه القواعد لم تؤثر على وحدة عقد النقل البحري ما دام أن البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء الوصول.

Abstract

This research addressed the temporal scope of the responsibility of the maritime carrier in each of the Jordanian Maritime Trade Act of 1972 and the Hamburg Rules of 1978 in two sections. The first section dealt with the time scale of the responsibility of the maritime carrier in the Jordanian Maritime Trade Act. And we know from which it did not take the unity of the contract of carriage, it only placed the responsibility of the maritime carrier on the second stage of the contract of carriage, which extends from the time of shipment of the goods on board the ship until unloading at the port of arrival. However, the Jordanian Court of Cassation extended sought time scale of the carrier's responsibility to include the third stage of the contract of carriage to the

* أستاذ مساعد، قسم القانون الخاص، كلية القانون، جامعة اليرموك.

second stage, while actually delivering the goods to the consignee. The second section dealt with the time scale of the responsibility of the maritime carrier in the Hamburg Rules. And we knew that the time scale of the carrier's responsibility in these rules did not affect the integrity of the maritime transport as long as the goods are in the custody of the carrier at the port of loading, during transport and at the port of arrival.

Key words: contract of maritime carriage, Maritime Trade Act of 1972, Hamburg Rules of 1978, time scale of the liability of the maritime carrier

مقدمة عامة:

مسؤولية الناقل البحري تعد من أهم موضوعات عقد النقل البحري، فالغالبية العظمى من المنازعات في العمل تدور حول هذه المسألة، لذا كانت موضع اهتمام الفقه. فعقد النقل البحري يضع على عاتق الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة معينة، هي نقل البضائع وتسليمها سالمة كاملة إلى المرسل إليه، أو من يمثله في الميعاد المتفق عليه، الأمر الذي يقتضي من الناقل، أو من يمثله المحافظة على البضائع أثناء شحنها ورسوها ونقلها، وتفريغها، ثم تسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله. فإذا لم تتحقق هذه النتيجة فهلكت البضائع أو تلفت أو تأخر وصولها، قامت مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الضرر المترتب على ذلك. ويرتبط بمسؤولية الناقل البحري النطاق الزمني لها، والتي نظمها المشرع تنظماً خاصاً في قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972م في مادة (211) منه. ومسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها عقدية ناتجة عن إخلال الناقل أو من يمثله بالالتزامات التي رتبها عليه المشرع البحرى الأردني، خلال فترة زمنية معينة.

ونظراً لهذه الأهمية، ولكون النقل البحري نشاطاً يتم بين أطراف متعددة، وفي أقاليم تنتمي لدول مختلفة، فقد بذلت جهود دولية لتوحيد القواعد والأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري بهدف تحديد الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري بين دول العالم المختلفة. وجاءت اتفاقية بروكسل لسنة 1924م كأول محاولة في هذا المجال، وقد تم تعديل هذه الاتفاقية في بروتوكولات لاحقة في عام 1968م، و عام 1979م، وبالرغم

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لافي درادكة

من وجود هذه الاتفاقية، فقد تم وضع اتفاقية جديدة حلت محل هذه الاتفاقية، وهي اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر، والتي أقرت في 1978/3/31 والمعروفة عالمياً باسم قواعد هامبورغ. وقد جاءت اتفاقية هامبورغ لتجاري التطور التكنولوجي والاقتصادي في قطاع النقل البحري. ولم يقتبس المشرع الأردني من اتفاقية هامبورغ قواعد القانون البحري الأردني، حيث أبقى على قواعده المأخوذة من قانون التجارة البحرية اللبناني - الذي اقتبس بدوره من اتفاقية بروكسل - والمنظمة الآن بموجب قانون التجارة البحرية رقم (12) سنة 1972م⁽¹⁾.

هذا وقد صدرت الإرادة الملكية السامية بالموافقة على قرار مجلس الوزراء رقم (2141) بتاريخ 2002/2/20م المتضمن الموافقة على انضمام الأردن إلى اتفاقية هامبورغ.

وقد وصلت وثيقة الانضمام إلى لجنة الأمم المتحدة، وإلى الأمين العام بصفته وديعاً لهذه الاتفاقية بتاريخ 2001/5/10. واستناداً إلى، نص المادة (30) من هذه الاتفاقية فإنها تصبح نافذة في اليوم الأول من الشهر الذي يلي مرور سنة كاملة على تاريخ إيداع وثيقة الانضمام لدى الأمين العام بصفته الوديع لهذه الاتفاقية. وعليه، فإن الاتفاقية أصبحت نافذة اعتباراً من تاريخ 2002/6/1، (القضاة، الزيادات، 160-161). ولم يصدر حتى الآن تعديل لقانون التجارة البحرية الأردني على ضوء هذه الاتفاقية.

إشكالية البحث ومنهجيته:

سوف يحاول هذا البحث الإجابة عن مجموعة من التساؤلات، من بينها تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني، وقواعد هامبورغ، حيث يترتب على ذلك تحديد الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة، وتحديد الوقت الذي تنتهي فيه مسؤوليته عن هذه البضائع، وتحديد عبء إثبات الزمان الذي حدث فيه الضرر الذي أصاب البضائع. كما سوف يحاول البحث الإجابة عن معنى التسليم الذي بموجبه يتم إبراء ذمة الناقل في مواجهة المرسل

إليه. وأخيراً، يحاول البحث تحديد العلاقة بين قانون التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ، من حيث الأولوية في التطبيق.

وتتطلب هذه الدراسة من مجموعة من المبررات والدوافع، يأتي على قمتها دراسة ما إذا كان ينبغي على المشرع الأردني أن يعدل في أحكام قانون التجارة البحرية على ضوء ما جاء في قواعد هامبورغ. كما تجد هذه الدراسة، أيضاً، حافزاً لوجودها هو عدم وجود أبحاث ودراسات متخصصة في الأردن في هذا المجال. وقد يكون الدافع لهذه الدراسة، أيضاً، إظهار ما استقر عليه الاجتهاد القضائي الأردني في هذا المجال.

وسوف ينطلق البحث من مجموعة من الفروض، لعل أهمها: وجود اختلاف بين قانون التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ، وبأن التأثير السلبي أو الإيجابي لهذا الاختلاف سوف يتجلى في انخفاض الميزة النسبية التي يتمتع بها الشاحن أو الناقل، كنتيجة لتطبيق قانون التجارة البحرية الأردني، أو قواعد هامبورغ.

وسوف تعتمد الدراسة على المنهجين الاستنباطي والاستقرائي للوصول إلى النتائج العملية في هذا البحث.

وفي سبيل ذلك، تم تقسيم هذا البحث إلى مبحثين: يتناول الأول دراسة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني، بينما يتناول الثاني دراسة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورغ.

المبحث الأول

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني

نصت المادة (211) من الجزء السابع من قانون التجارة البحرية على أنه:

"لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاصي بتسليم وثائق شحن، ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود".

وعليه، فإن المشرع الأردني لم يأخذ بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، وإنما قام بتجزئة

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لافي درادكة

عقد النقل البحري إلى ثلاث مراحل. المرحلة الأولى: تبدأ من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل حتى بدء شحنها على السفينة، والمرحلة الثانية تبدأ من وقت شحن البضاعة على متن السفينة ولحين تفريغها في ميناء الوصول، والمرحلة الثالثة: منذ إنزال البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه. ووفقا لهذه المادة ينحصر نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية على المرحلة البحرية من النقل (المرحلة الثانية من النقل البحري). أما محكمة التمييز الأردنية فقد وسعت من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لتشمل المرحلة الثالثة، إلى جانب المرحلة الثانية.

لذلك، فسيتم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب: الأول: لدراسة المرحلة الأولى، والثاني: لدراسة المرحلة الثانية، والثالث نخصه لدراسة المرحلة الثالثة.

المطلب الأول: المرحلة الأولى تبدأ من وقت تسليم البضائع إلى الناقل حتى بدء شحنها على السفينة:

هذه المرحلة لا تخضع لأحكام قانون التجارة البحرية، بحكم نص المادة (211) المشار إليه سابقا، وإنما لقواعد الاتفاق بين الشاحن والناقل، حيث لهم حرية الاتفاق على ما يناسبهم من قواعد تطبيقا لمبدأ حرية التعاقد (القضاة، 1999، ص 227).

وعلى ذلك، يتعين على الشاحن أن يضع البضائع موضوع النقل تحت السيطرة المادية للناقل، وأن يتم هذا التسليم في المكان المتفق عليه. والأصل أن الشاحن هو الذي يقوم بنقل البضائع إلى مكان الناقل، إلا إذا تعهد الناقل باستلامه من مكان آخر، كما لو تم الاتفاق على أن يتم التسليم في مخازن الشاحن (حالة النقل من المخزن للمخزن). وإذا كان نقل البضائع يستلزم استعدادا خاصا وجب على الشاحن أن يخطر الناقل مقدما بميعاد التسليم ليستعد لذلك، كما لو تطلب نقل البضائع تحضير مركبة خاصة، كأن تكون البضائع لحوما أو فواكه بحاجة إلى مركبة مبردة نظرا لطول الطريق، وحرارة الجو (البارودي، ومحمدين، 1992، ص 351) (المقدادي، 2002، ص 112). وفي حالة عدم

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحريلافي درادكة

تحديد زمان والتسليم ومكانه في الاتفاق الجاري بينهما، يتم الرجوع إلى العرف السائد في ميناء الشحن لتحديد وقت التسليم ومكانه (البارودي ومحمدين، 1992، ص 113) (المقدادي، 2002، ص 351).

وإذا تخلف الشاحن عن تنفيذ التزامه المتمثل بإحضار البضائع المتعاقد عليها إلى مكان الشحن في الوقت المحدد في العقد، أو العرف، فإنه يتحمل الأجر كاملاً عن الرحلة المتفق عليها، إضافة إلى النفقات التي تكبدها الناقل في سبيل تهيئة السفينة للنقل وفقاً لأحكام قانون التجارة البحرية الأردني⁽²⁾. إلا إنه في حالة تأخر الشاحن عن تسليم البضاعة وقيام الناقل بشحن بضائع أخرى بدلاً من تلك التي تعود للشاحن، فإن للشاحن في هذه الحالة الحق في المطالبة بثلاثة أرباع أجره للبضائع التي شحنت بدلاً من بضائعه، مع المصاريف التي ادخرها للسفينة وفقاً للمادة (183) من قانون التجارة البحرية (كوماني، 2003، ص 117) و(المقدادي، 2002، ص 113).

ويقابل التزام الشاحن تسليم البضائع للناقل، التزام الناقل بتسلمه للبضائع متى كانت مطابقة للشروط المتفق عليها، من حيث كميتها، ونوعها، ووزنها، ومحتوياتها، وقيمتها، وكيفية حزمها أو تغليفها بطريقة تقيها من التلف أو الهلاك أثناء عملية النقل. فإذا امتنع الناقل عن تسليم البضائع على الرغم من توافر الشروط المتفق عليها، فإنه يعد مخالفاً بتنفيذ التزامه، مما يحق للشاحن أن يطالب بالتنفيذ العيني إن كان ممكناً، أو فسخ العقد مع التعويض، إن كان له مقتضى، وفقاً لقواعد العامة للعقد (سلطان، 1987، ص 255).

ويلاحظ أن المشرع الأردني لم يتدخل لحماية الشاحن في حال عدم قيام الناقل بتسلم البضائع، كما فعل في حال عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزامه، حيث لم يحدد مسؤولية الناقل في حال عدم التزامه بتسلم البضائع وترك الأمر للقواعد العامة، في حين حدد مسؤولية الشاحن في حال عدم تنفيذه لالتزامه، كما بينا سابقاً.

لا يغطي قانون التجارة البحرية الأردني في هذه المرحلة الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع، أثناء وجودها في حراسة الناقل قبل الشحن. وذلك بالرغم من احتفاظ الناقل في غالبية الأحوال بالبضائع في حراسته، سواء قبل مرحلة النقل البحري أو بعدها

بمعناه الدقيق، ويلاحظ أن معظم حالات الهلاك أو التلف التي تصيب البضائع تحصل في هذه المرحلة (قايد، 1992، ص 29).

لذلك، كان هذا القانون موضع انتقاد لما يثيره من صعوبات في التطبيق، إذ لا يمكن في بعض الأحيان تحديد الوقت الدقيق لحصول الشحن، خاصة بالنسبة للبضائع السائلة، أو غير المعبأة، والتي يتم شحنها بالأنابيب، أو الخراطيم، أو عن طريق وضعها على صنادل (قايد، 1992، ص 29).

كما أن هذا التوجه في قانون التجارة البحرية الأردني يجعل تحديد وقت وقوع هلاك البضائع وإثباته أمراً في غاية الأهمية، نظراً لأن مسؤولية الناقل البحري تعتمد اعتماداً كبيراً على ما إذا كانت هذه المسؤولية خاضعة للقواعد العامة أم لقواعد المسؤولية في قانون التجارة البحرية لما يوجد اختلاف بينهما (القضاة، 1999، ص 227).

المطلب الثاني: المرحلة الثانية تبدأ من وقت شحن البضاعة على متن السفينة ولحين تفريغها في ميناء الوصول:

شحن البضائع عبارة عن عملية مادية تهدف إلى وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن. أما تفريغ البضائع فهي، أيضاً، عملية مادية يقصد بها إنزال البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء (المقداوي، 2002، ص 118) و(حمدي، 1995، ص 50). ووفقاً لنص المادة (211) من قانون التجارة البحرية الأردني فإن أحكام مسؤولية الناقل البحري تسري على هذه المرحلة فقط.

ودراسة هذه المرحلة يقتضي بيان متى تعدُّ عملية الشحن قد بدأت، ومتى تعدُّ عملية التفريغ قد انتهت؟ كما يقتضي تحديد على من يقع عبء إثبات المرحلة التي حدث فيها تلف البضائع أو هلاكها؟ وسوف نقوم بتوضيح كل منهما، من خلال البندين التاليين:

البند الأول: بداية عملية الشحن ونهاية عملية التفريغ:

بعد عملية إحضار البضائع إلى ميناء الشحن من قبل الشاحن، وإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية من قبل الناقل، تأتي عملية شحن البضائع على ظهر السفينة، ثم

تليها عملية تفريغ البضائع عند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ من قبل الجهة التي يتفق الطرفان عليها في عقد النقل⁽³⁾. وفي حال عدم الاتفاق على تحديد الجهة التي تتولى عمليتي شحن البضائع وتفريغها، يفترض أن يتولى الناقل عملية الشحن والتفريغ باعتباره ملتزماً بها بموجب عقد النقل ولكونه خبيراً بها، أيضاً، بعكس الشاحن الذي لا يكون قد قام بها في السابق (كوماني، 2003، ص 114) (المقدادي، 2002، ص 118).

وعملية شحن البضائع وتفريغها على أنواع من الناحية العملية، فمنها ما يتم بروافع الميناء، ومنها ما يتم بروافع السفينة، وقد تكون عملية مناولة بين روافع الميناء وروافع السفينة، ومن البضائع ما يتم شحنها وتفريغها بطريق الصب، كالحبوب والسوائل (كوماني، 2003، ص 114) و(المقدادي، 2002، ص 119).

أما بالنسبة لتحديد بداية عملية الشحن ونهاية عملية التفريغ، فإنها تحتاج إلى التمييز بين عملية الشحن والتفريغ، باستخدام روافع السفينة واستخدام روافع الميناء. فإذا تم الشحن أو التفريغ باستخدام روافع السفينة، فإن بدء عملية الشحن تكون من لحظة إمساك روافع السفينة بالبضاعة لرفعها، وتنتهي عملية التفريغ بفك البضائع وانفصالها عن روافع السفينة، بعد استقرار البضائع خارج السفينة (مكي، 1989، ص 320).

أما إذا تم شحن البضائع وتفريغها باستخدام روافع الميناء، فيجب التفرقة بين استخدام روافع الميناء تحت إشراف الناقل واستخدامها تحت إشراف جهة غير جهة الناقل. ففي الحالة الأولى نطبق حكم الفقرة السابقة، أما في الحالة الثانية فإن عملية الشحن تبدأ من لحظة وضع البضائع على السفينة، وتنتهي عملية التفريغ برفع البضائع من على السفينة (مكي، 1989، ص 321) و(سليم، 1995، ص 122).

كما يميز الفقه في تحديد بداية عملية الشحن ونهاية عملية التفريغ بين إذا ما تعلق الأمر بسوائل تضح إلى السفينة أو منها وإذا كانت البضائع مما يشحن ويفرغ عن طريق الدرجة على سلم أو جسر مركب بين السفينة والرصيف. ففي الحالة الأولى تبدأ عملية الشحن من اللحظة التي ينتقل فيها السائل من الأنبوبة المتحركة إلى أنبوبة السفينة الثابتة، فإن لم توجد أنبوبة ثابتة للسفينة فمن اللحظة الذي يدخل فيها السائل خزان السفينة، كما

وتنتهي عملية التفريغ من اللحظة التي ينتقل فيها السائل من الأنبوبة الثابتة للسفينة إلى الأنبوبة المتحركة أو إلى وعاء على الأرض. أما بالنسبة للحالة الثانية، فإن عملية شحن البضائع تبدأ من اللحظة التي تجتاز فيها البضائع حافة السفينة إلى الداخل، وتنتهي عملية التفريغ من اللحظة التي تجتاز بها البضائع حافة السفينة إلى الخارج (مكي، 1989، ص 321 وما بعدها) و(سليم، 1995، ص 122 وما بعدها).

وقد تتم عملية الشحن والتفريغ باستخدام الصنادل (الزوارق أو المواعين كما يسميها البعض) نظراً لوجود عوامل جغرافية في الميناء تحول دون إمكانية وصول السفينة إلى جوار الأرصفة، أو أن الأنظمة الإدارية التي تحكم الميناء تقضي بوجود الشحن والتفريغ باستخدام الصنادل، أو أن الناقل نفسه يلجأ إلى هذه الوسيلة كسباً للوقت، أو تفادياً منه لدفع رسوم أكثر إن تم الشحن والتفريغ عند الأرصفة، أو ليتجنب رسوم الإرشاد داخل الميناء. كما أن الشحن والتفريغ بالصنادل قد يتم بناءً على مسؤولية الشاحن وطلبه، أو المرسل إليه لعدم رغبته في الانتظار حتى ترسو السفينة على الرصيف بعد حين. في هذه الحالة فإن عملية الشحن تبدأ منذ وضع البضائع على الصنادل وتنتهي عملية التفريغ بإنزال البضائع من الصنادل، إذ تعدّ الصنادل في هذه الحالة امتداداً للسفينة. (الشرقاوي، 1994، ص 110) (مكي، 1989، ص 323). إلا أن الدكتور علي البارودي يرى بضرورة التوسع من نطاق المرحلة البحرية، بحيث تبدأ عملية الشحن من انتقال البضائع من رصيف الميناء، سواء إلى السفينة أم إلى الصنادل التي تنقلها إلى السفينة، وتنتهي عملية التفريغ في الوقت الذي تستقر فيه البضائع على رصيف ميناء التفريغ (البارودي، 1983، ص 206).

وتطبيقاً لما سبق شرحه، فإن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني تختلف باختلاف الأدوات التي تستخدم في شحن البضائع وتفريغها، كما أنها تختلف باختلاف طبيعة البضائع المراد شحنها أو تفريغها. وهذا ما أقرته محكمة التمييز الأردنية في العديد من قراراتها، عندما تتولى مؤسسة الموانئ عملية الشحن والتفريغ فإنها تتحمل مسؤولية أي ضرر يصيب البضائع لا الناقل⁽⁴⁾.

البند الثاني: عبء إثبات تحديد زمان حدوث الضرر الذي أصاب البضائع:

ذكرنا في البند السابق أن بدء عملية شحن البضائع ونهاية عملية تفريغها تختلف فيما إذا تم الشحن والتفريغ باستخدام روافع السفينة، أو إذا تم الشحن والتفريغ باستخدام روافع الميناء، أو فيما إذا كانت البضائع من نوع السوائل، أو أن الشحن والتفريغ تم بطريق الصنادل. وتطبيقاً لذلك، ذكرنا أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري سوف تختلف تبعاً لذلك. فالسؤال الذي يمكن طرحه في هذا السياق، إذا حدث تلف، أو هلاك للبضائع فعلى من يقع عبء إثبات المرحلة التي حصل فيها؟

إن عبء إثبات المرحلة التي وقع فيها الهلاك أو التلف للبضائع يقع على عاتق الناقل⁽⁵⁾. فإذا حدث هلاك أو تلف للبضائع، وتم تحديد وقت حدوثها، فإن مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف في القانون الأردني تنشأ إذا كان الهلاك أو التلف قد تحقق في الفترة الممتدة من وقت بداية الشحن إلى وقت نهاية التفريغ (أي أثناء الرحلة البحرية)⁽⁶⁾. أما إذا تعذر تحديد وقت حدوث هلاك أو تلف البضائع، فيفترض حدوثه في الفترة الممتدة بين وقت بداية الشحن ونهاية عملية التفريغ، على اعتبار أن الناقل ومن يمثله يصاحب البضاعة في مراحل نقلها، ويقف على أسباب هلاكها ونقصها أو تعيبها⁽⁷⁾. إلا أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس من قبل الناقل، حيث يستطيع إثبات أن الهلاك أو التلف وقع قبل شحن البضائع، أو بعد تفريغها (القضاة، 1999، ص 227) و(طه، 1995، ص 295) و(جمال الدين، 1987، ص 287).

وتحميل الناقل عبء إثبات وقت حدوث الضرر للبضائع يعد من النظام العام، لا يجوز الاتفاق على خلافه بتحويل عبء الإثبات ليصبح على الشاحن مثلاً⁽⁸⁾.

المطلب الثالث: المرحلة الثالثة منذ إنزال البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه:

متى وصلت البضائع إلى ميناء الوصول تعين على الناقل أن يقوم بتفريغها، أي إنزالها من السفينة تمهيداً لتسليمها إلى المرسل إليه. والتفريغ -كما ذكرنا سابقاً- عملية مادية تتم في نهاية الرحلة البحرية تقابل، عملية الشحن التي تتم في بدايتها، لذا تعد

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لافي درادكة

ملحقة بعملية النقل، فيلزم الناقل بالقيام بها ما لم ينص القانون أو الاتفاق أو يقضي العرف على أن يقوم بها المرسل إليه، وقلنا إن الناقل يكون مسؤولاً عن التلف، أو الهلاك الذي يصيب البضاعة أثناء تفريغها.

ويعقب عملية التفريغ تسليم البضائع للمرسل إليه، والتسليم عملية قانونية تنتهي بها التزامات الناقل، ولم يعد مسؤولاً كناقل عما يلحق بالبضائع من أضرار قد تحدث بعد ذلك. ووفقاً لأحكام المادة (211) من قانون التجارة البحرية لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي ضرر يصيب البضائع في المرحلة، منذ إنزال البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه، أي خلال الفترة التي تعقب عملية تفريغ البضائع حتى تسليمها للمرسل إليه (القضاة، 1999، ص226).

إلا أن محكمة التمييز الأردنية توسعت في النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، بحيث يشمل المرحلة الثالثة لعقد النقل البحري، منذ إنزال البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه. فقد قضت بأنه:

"يستفاد من نصوص المواد 211، 213، 216 من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري تبدأ من شحن البضاعة إلى حين تفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه. وتسليم البضاعة إلى المرسل إليه هو العمل القانوني الذي يتحقق به تنفيذ التزام الناقل البحري بانقضاء عقد النقل، فإذا تضررت البضاعة قبل التسليم، فالناقل ملزم بضمانه، وفقاً لعقد النقل وقانون التجارة البحرية، وعليه فيلزم الناقل بضمان الضرر الذي أصاب البضاعة إن كان قبل التسليم"⁽⁹⁾.

ويلاحظ أن محكمة التمييز قد فرقت بين عملية التفريغ، باعتبارها عملية مادية، وعملية تسليم البضائع للمرسل إليه، باعتبارها عملية قانونية، كما اشترطت أن يتم تسليم البضائع للمرسل إليه، ولم تكتفِ بمجرد تفريغ البضائع في ميناء الوصول، ولو تم تسليمها إلى جهة حكومية، فقد قررت المحكمة أن:

"من أهم التزامات الناقل في عقد النقل البحري هو إيصال البضائع المنقولة وتفريغها

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لافي درادكة

في المحل المقصود في ميناء الوصول، وتسليمها إلى صاحبها بموجب بوليصة الشحن المرسله إليه، وليس إلى مؤسسة الموانئ⁽¹⁰⁾. كما قررت المحكمة في حكم آخر لها أن الناقل يكون مسؤولاً عن:

"كل ما يلحق البضاعة من هلاك تعيب وإضرار، أو نقص يلحق بالبضاعة خلال الرحلة البحرية وإلى حين تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول، عملاً بالمادة 213 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972م، ويمتد هذا الضمان في ميناء الوصول حتى بعد تفريغ البضاعة، وإلى أن تسلم للمرسل إليه"⁽¹¹⁾.

كما قررت المحكمة أن تسليم البضائع إلى السلطات الجمركية لا يعد إبراء لذمة الناقل بقولها: "لا يعتبر تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية (أو سلطة الميناء) إبراء لذمة الناقل؛ لأن المقصود بالتسليم هو تسليم البضائع الفعلي للمرسل إليه، ولا ينقضي عقد النقل البحري إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة، وسليمة إلى الرسل إليه"⁽¹²⁾.

وفي قرار آخر توسعت المحكمة في النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، بأن اشترطت التسليم الفعلي للمرسل إليه أو من يمثله، وعدت تسليم البضائع لمؤسسة الموانئ، بناء على شرط أورده الناقل في عقد النقل بدون موافقة المرسل إليه أو نائبه، لا يعد إبراء لذمة الناقل، فقد قررت المحكمة:

"يعتبر باطلاً ولا مفعول له كل شرط إدراج في وثيقة الشحن، أو في أي وثيقة للنقل البحري تنشأ في الأردن، وكانت غايته المباشرة وغير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقبها عليه القانون العام أو قانون التجارة البحرية عملاً بأحكام المادة 215 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972م، وعليه فلا اعتبار للشرط الذي أورده الناقل في بوليصة الشحن والمتضمن أن الشحن من العبوة إلى المنطقة الحرة في العبوة على مسؤولية والمرسل إليهم وحسابهم، وبالتالي فإن وقوع الضرر أثناء عملية المناولة والتفريغ الذي تولته مؤسسة الموانئ وأثناء نقل الإرسالية إلى المنطقة الحرة، فإن الأضرار التي لحقت بالبضاعة تكون، والحالة هذه، قد حدثت قبل تسليم البضاعة تسليمياً فعلياً للمرسل إليه، أو من يمثله مما لا يخلي الناقل من مسؤوليته عن هذه الأضرار"⁽¹³⁾.

وقد فسرت محكمة التمييز التسليم الفعلي للبضائع من قبل الناقل للمرسل إليه، أو من يمثله، بقولها:

"وحيث إن المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي للمرسل إليه أو من يمثله، بحيث يتمكن من فحص البضاعة والتعرف على حالتها، أي بعد تسليم آخر طرد من طرود البضاعة للمرسل إليه، ولا يغني تسليم البضاعة إلى مؤسسة الموانئ أو الجمارك عن التسليم الفعلي للمرسل إليه"⁽¹⁴⁾.

وقررت المحكمة أن تسليم البضائع للمرسل إليه قد يكون شخصياً، أو لمن يمثله، كالوكيل البحري، أو لمؤسسة الموانئ، حيث يستطيع الناقل أو نائبه تسليم البضائع للمرسل إليه بنفسه، أو لوكيله البحري، أو لمؤسسة الموانئ في العبقة، إذا كان مفوضاً من قبل الشاحن بذلك، أو كان القانون يقضي بذلك. وإذا ما تم التسليم بأي من هذه الطرق فإنه يعد إبراء لذمة الناقل، فقد قررت المحكمة:

"حيث إن عملية تفريغ البضاعة من الباخرة وإيصالها إلى ميناء العبقة، ومن ثم تحميلها للشاحنات من وظيفة مؤسسة الموانئ بحكم المادتين (2و4) من قانونها الخاص، وحيث إن البضاعة عند رسو الباخرة ميناء العبقة للتفريغ كانت سليمة، وعليه، فإن الشركة الناقلة لا تكون مسؤولة عن تلف البضاعة أو هلاكها أثناء عملية التفريغ من الباخرة، إذ تنتهي مسؤوليتها عند بدء عملية التفريغ"⁽¹⁵⁾.

قد يبدو هذا الحكم لمحكمة التمييز مخالفاً لأحكامها المشار إليها أعلاه، من جهة أن تسليم البضائع لمؤسسة الموانئ يعد إبراء لذمة الناقل البحري، في حين أن الأحكام السابقة لا تجعل من تسليم البضائع لمؤسسة الموانئ إبراء لذمة الناقل البحري.

ونرى أن هذا التعارض يُعدُّ تعارضاً ظاهرياً، لأن الناقل البحري مسؤول عن عملية شحن البضائع وتفريغها، إلا إذا كان الاتفاق (عقد النقل البحري) أو القانون (كما هو الحال بالنسبة لقانون مؤسسة الموانئ) يقضي بأن يتم الشحن والتفريغ من قبل الشاحن، أو من قبل جهة أخرى. ففي هذه الحالة لا يكون الناقل

مسؤولاً عن أي ضرر يصيب البضائع أثناء عملية الشحن أو عملية التفريغ، وإنما تكون من مسؤولية الجهة المكلفة بذلك بحكم الاتفاق، أو بحكم القانون⁽¹⁶⁾.

لذلك، فإن حكم محكمة التمييز الأخير جاء متفقاً مع هذا المبدأ بتحميل مؤسسة الموانئ مسؤولية الضرر الذي يصيب البضائع أثناء عملية التفريغ. ويلاحظ أن أساس مسؤولية مؤسسة الموانئ عن الضرر الذي يصيب البضائع أثناء عملية تفريغ البضائع هي المسؤولية التفصيلية، كما استقر على ذلك اجتهاد محكمة التمييز الأردنية⁽¹⁷⁾. بينما أساس مسؤولية الناقل في مواجهة المرسل إليه عن عدم تسليم البضائع له بصورة فعلية هي المسؤولية العقدية المترتبة عن عقد النقل البحري.

ومن جهة أخرى، هنالك حكم آخر لمحكمة التمييز الأردنية، جاء لاحقاً لحكمها المشار إليه أعلاه-محل التعليق- تؤكد فيه ما جاء باجتهاداتها السابقة بأن مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود بتسليمها تسليماً فعلياً للمرسل إليه، فقد قررت المحكمة أن:

"الاجتهاد القضائي مستقر على أنه يتضح من نصوص المواد 211 و213 و216 من قانون التجارة البحرية، أن مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود، أي خلال الرحلة البحرية، ذلك لأن عقد الشحن عقد لغاية، أي تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه، وأن استلام البضاعة الذي يعتبر بينة هي أنها سلمت في حالة جيدة، وبمقتضى وثيقة النقل هو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها والتحقق من حالتها، ولا يكفي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه، أو التوقيع على إذن التسليم، ولا تغني تسليم البضاعة إلى مؤسسة الموانئ عن التسليم الفعلي"⁽¹⁸⁾.

وهذا يعني أن الاجتهاد القضائي الأردني قد استقر على أن مسؤولية الناقل البحري تمتد من الوقت الذي تبدأ فيه عملية الشحن، تحت إشراف الناقل، إلى الوقت الذي يسلم فيه الناقل البضائع فعلياً للمرسل إليه، أو من يمثله في ميناء الوصول⁽¹⁹⁾.

قد يمتنع المرسل إليه عن تسلم البضائع لأسباب كثيرة، قد يكون منها تلف البضائع، أو عدم مطابقتها لبيانات سند الشحن، أو لم يحضر لاستلام البضائع بعد إخطاره بالوصول من قبل الناقل. فما هو الإجراء الذي يقوم به الناقل في هذا الفرض؟ لم يتطرق قانون التجارة البحرية الأردني لهذا الفرض، لذا نرى أن يقوم الناقل فوراً بإخبار المرسل إليه بوصول البضاعة وانتظار تعليماته، وفي حالة عدم تلقي تعليمات من المرسل إليه، أو تأخرها، يصر إلى اللجوء إلى القواعد العامة التي وردت في القانون المدني الأردني في المواد (322، 323، 325).

ويمكن تلخيص الإجراءات التي نصت عليها هذه المواد على النحو التالي:

- 1- على الناقل إعدار المرسل إليه، ويحدد له مدة مناسبة لتسلم البضائع⁽²⁰⁾.
- 2- يترتب على الإعدار أن تصبح البضائع في ضمان المرسل إليه، وأن يكون من حق الناقل إيداعها على نفقة المرسل إليه، كما ويضمن المرسل إليه ما أصاب الناقل من ضرر من جراء رفض الاستلام⁽²¹⁾.
- 3- في حال كانت البضائع المنقولة مما يتلف، أو يهلك بسرعة، أو تحتاج إلى نفقات كبيرة في إيداعها وحراستها، يحق للناقل، بعد استئذان المحكمة أو بدون إذنها عند الضرورة، أن يتصرف بالبضائع، يبيعها بسعرها المعروف في السوق، وإن تعذر ذلك بالمزاد العلني، ويقوم بإيداع الثمن مقام إيداع البضائع⁽²²⁾.

المبحث الثاني

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورغ

عالجت المادة (4) من قواعد هامبورغ النطاق الزمني لمسؤولية الناقل

البحري بقولها:

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

(2) لإغراض الفقرة (1) من هذه المادة تُعدُّ البضائع في عهدة الناقل:

أ- اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيها البضائع من:

- الشاحن، أو شخص ينوب عنه.
- 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:

- بتسليمها إلى المرسل إليه.
- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه، وفقاً للعقد والقانون، أو العرف المتبع في التجارة المعينة في ميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه البضائع من الناقل.

(3) في الفقرتين (1 و2) من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل، أو المرسل إليه، أو مستخدموه، أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه".

يلاحظ أن هذه الاتفاقية أخذت بمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضائع، طالما كانت هذه البضائع في حراسة الناقل البحري، سواء في ميناء الشحن، أو أثناء النقل، أو في ميناء التفريغ (القضاة، 1999، ص 227) و(حمدي، 1995، ص 84) (طه، 1995، بند 432) و(محمد، 1997، ص 319).

من خلال استعراض نص المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ نجد أن الفقرة الأولى منها تحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وشروط انعقادها، بينما تناولت الفقرة الثانية من المادة الرابعة الوقت الذي يبدأ منه دخول البضائع في حراسة الناقل، والوقت الذي تنتهي فيه هذه الحراسة، كما تشير الفقرة الثانية إلى الأشخاص الذين يمكن للناقل التعامل معهم عند دخول البضائع في عهدة الناقل أو خروجها منها. في حين نجد أن الفقرة الثالثة من المادة الرابعة تحدد المقصود بمصطلح الناقل والمرسل إليه المشار إليهما في الفقرتين: الأولى والثانية من المادة الرابعة. وحيث انضمت الأردن إلى اتفاقية هامبورغ، كما ذكرنا سابقاً، فإننا نصبح أمام ازدواج تشريعي فيما يتعلق بالنطاق الزمني

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحريلافي درادكة

لمسؤولية الناقل البحري، وبالتالي البحث في أولوية التطبيق بين نصوص قانون التجارة البحرية ونصوص اتفاقية هامبورغ.

لذلك، فإن دراسة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورغ سوف تدور حول هذه المواضيع، في أربعة مطالب. ندرس في المطلب الأول النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وشروط انعقادها، وندرس في المطلب الثاني الوقت الذي يبدأ فيه دخول البضائع في حراسة الناقل، والوقت الذي تنتهي فيه هذه الحراسة، في حين نخصص المطلب الثالث للبحث في تحدد المقصود بمصطلح الناقل والمرسل إليه المشار إليهما في الفقرتين الأولى والثانية من المادة الرابعة، وأخيراً، نعالج في المطلب الرابع الأولوية في التطبيق بين اتفاقية هامبورغ وقانون التجارة البحرية.

المطلب الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وشروط انعقادها:

أشارت الفقرة الأولى من المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ إلى تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، حيث تتسع لتشمل مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنوي نقلها، منذ توأجدها في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء الوصول. وتشترط هذه الفقرة، لانعقاد مسؤولية الناقل البحري، أن تكون البضائع أثناء توأجدها في الأماكن الثلاثة في حراسة الناقل، أي؛ في حوزته وتحت رقابته (محمدين، 1997، ص319) و(طه، 1995، بند 432) و(قايد، 1992، ص34) و(القضاء، 1999، ص 227) و(اللقى، 1997، ص162)

وبهذا تكون مسؤولية الناقل البحري شاملة لكافة العمليات، والتي تبدأ من استلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ، ويعني ذلك عملياً التزام الناقل بشحن البضائع على السفينة ورسوها ونقلها، ثم عند الوصول تفريغ البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه. هذا الالتزام الذي تفرضه هذه الفقرة على عاتق الناقل يعد من النظام العام، حيث لا يجوز للناقل الاتفاق مع الشاحن على القيام بشحن البضائع ورسوها، أو الاتفاق مع المرسل إليه على القيام بفك البضائع وتفريغها (قايد، 1992، ص34) ⁽²³⁾.

ويثير النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، كما جاء في المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ، مدى تأثيره على وحدة عقد النقل البحري. نجد أن المادة الرابعة لم تضع أحكاماً خاصة تسري على مسؤولية الناقل البحري، خلال المدة من استلامه البضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها في ميناء التفريغ، وأن المرحلة السابقة لهذه الفترة وتلك اللاحقة لها تسري عليها القواعد العامة للتعاقد حتى نقول بأنها-أي الاتفاقية-لم تأخذ بفكرة وحدة عقد النقل البحري، وعلى العكس من ذلك، نجد أن الاتفاقية جاءت بأحكام موحدة تطبق على المرحلة البحرية، وكذلك على المرحلتين: السابقة على هذه المرحلة واللاحقة لها. بحيث تمتد مسؤولية الناقل البحري لتشمل البضائع، منذ دخولها في عهدة الناقل: ابتداء من ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء الوصول، الأمر الذي يؤدي، في ظل اتفاقية هامبورغ، إلى استبعاد الشروط التي يضعها الناقل في سند الشحن لإعفائه من المسؤولية عما يلحق البضائع من هلاك، أو تلف في الفترة السابقة على شحن البضائع أو اللاحقة لتفريغها. لذلك، نستطيع القول إن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، كما جاءت في اتفاقية هامبورغ، لم يؤثر على وحدة عقد النقل البحري. وذلك بسبب امتداد مسؤولية الناقل البحري في ظل الاتفاقية لتشمل الفترة السابقة على شحن البضائع واللاحقة لتفريغها، طالما أنها في عهدة الناقل وحراسته (شفيق، بدون سنة نشر، ص 29).

ويلاحظ أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لا يمتد ليشمل الفترة السابقة على استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن، واللاحقة لتسلمه لها في ميناء التفريغ، فإذا تسلم الناقل البضائع داخل البلاد، وقام بنقلها سواء بالسكك الحديدية، أو بالطرق البرية، أو النهرية إلى ميناء الشحن، فإن أحكام الاتفاقية لا تنطبق إلا حين تصل البضائع إلى ميناء الشحن (حمدي، 1995، ص 85).

المطلب الثاني: الوقت الذي يبدأ منه دخول البضائع في حراسة الناقل، والوقت الذي تنتهي فيه هذه الحراسة:

تناولت الفقرة الثانية من المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ الوقت الذي يبدأ منه دخول البضائع في حراسة الناقل، والوقت الذي تنتهي فيه هذه الحراسة، كما أن ذات

الفقرة قامت ببيان الأشخاص الذين يمكن التعامل معهم من قبل الناقل عند دخول البضائع في حراسته، أو خروجها منها. ووفقاً لهذه الفقرة فإن البضائع تدخل في حيازة الناقل من وقت استلامه لها، سواء من الشاحن نفسه، أو من شخص ينوب عنه، أو سلطة، أو طرف آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن. ووفقاً لهذه الفقرة فإن حراسة الناقل للبضائع، وبالتالي مسؤوليته تنتهي في الوقت الذي يسلم فيه الناقل البضائع للمرسل إليه، أو بوضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد، أو القانون، أو العرف، أو العادات التجارية المعتبرة في ميناء التفريغ (جمال الدين، 1992، ص635)⁽²⁴⁾.

فهذه الفقرة عالجت الحالة التي قد يمتنع فيها المرسل إليه عن تسلّم البضائع، أو لم يحضر لاستلام البضائع بعد إخطاره بالوصول من قبل الناقل. فيستطيع الناقل، استناداً إلى هذه الفقرة، أن يسلم البضائع إلى إحدى السلطات، أو طرف ثالث يتعين تسليم البضائع إليه وفقاً للقوانين أو الأنظمة السارية في ميناء التفريغ (شفيق، بدون سنة نشر، ص61)، مثل: السلطات الجمركية، أو مؤسسة الموانئ⁽²⁵⁾.

ويهدف هذا النص إلى أنه إذا لم يتوفر للناقل حرية اختيار من يسلم له البضائع لا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي يمكن أن تنشأ عن عمليات شحن البضائع وتفريغها (قايد، 1992، ص35). إلا أن بعض الفقه يرى أن تسليم الناقل للبضائع، على النحو الذي ترسمه الفقرة الثانية، ينطوي على قدر كبير من الغموض، إذ إنها تعفي الناقل من المسؤولية دون أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضائع للمرسل إليه، وذلك عند تسليم البضائع لأشخاص آخرين مثل: السلطات الجمركية، أو سلطة الموانئ (حمدي، 1998، ص56).

المطلب الثالث: تحدد المقصود بمصطلح الناقل والمرسل إليه:

حددت الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ المقصود بمصطلح الناقل والمرسل إليه المشار إليهما في الفقرتين، الأولى والثانية من هذه المادة. حيث تؤكد أن مصطلح الناقل والمرسل إليه لا يقتصر على هذين الشخصين فقط، وإنما يمتد ليشمل الوكلاء، والتابعين الذين يعملون لحسابهم، كأمين السفينة، وأمين الحمولة،

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لافي درادكة

(حمدي، 1995، ص85). ويرى الدكتور محسن شفيق (شفيق، بدون سنة نشر، ص 63) أن الهدف من هذا النص هو سريان الأحكام الخاصة بالناقل أو المرسل إليه على وكلائهم، ووضعهم في ذات ظروف موكلهم أو تابعيهم، من أجل تفادي أي لبس، أو غموض من شأنه تفسير هذا النص ضد مصلحة الشاحن.

المطلب الرابع: الأولوية في التطبيق بين قانون التجارة البحرية وقواعد هامبورغ:

يثور التساؤل حول مدى الأولوية في التطبيق بين المادة (4) من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 ونص المادة (211) من قانون التجارة البحرية لسنة 1972م، خاصة وأن كلا منهما يتضمن حكماً مخالفاً للآخر.

لا يوجد نص تشريعي، سواء في الدستور أو القوانين الأردنية، يجيب على هذا السؤال⁽²⁶⁾. وبالتالي، لا بد من البحث عن إجابة في المصادر الأخرى للتشريع. فقد تم مناقشة هذا الموضوع في أكثر من قضية أمام محكمة التمييز الأردنية، فكانت على الدوام تعطي الأولوية في التطبيق للاتفاقيات الدولية، وتستبعد حكم القوانين الوطنية في حال تعارضها مع هذه الاتفاقيات⁽²⁷⁾.

إن، المادة الرابعة من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978م تسمو في التطبيق على نص المادة (211) من قانون التجارة البحرية لسنة 1972م (القضاة، 1999م، ص2) (القضاة، وزيادات، 2004، ص160)، لذلك يبدو موقف محكمة التمييز، المشار إليه سابقاً⁽²⁸⁾، أصبح غير منسجم مع الاتجاه القضائي المقرر لسمو المعاهدات الدولية بعد انضمام الأردن رسمياً إلى اتفاقية هامبورغ.

الخاتمة:

لقد استهدفت هذه الدراسة محاولات كشف النقاب عن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972م، وقواعد هامبورغ لسنة 1978م. ولقد عرضنا لتلك الدراسة في بحثين. تناول المبحث الأول النطاق الزمني

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحريلافي درادكة

لمسؤولية الناقل البحري، كما عالجته المادة (211) من قانون التجارة البحرية لسنة 1972م، وعرفنا أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في هذا القانون تقتصر على المرحلة الثانية لعقد النقل البحري، التي تمتد من وقت شحن البضائع على متن السفينة ولحين تفريغها في ميناء التفريغ. وعرفنا، أيضاً، أن محكمة التمييز الأردنية قد توسعت في النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لتشمل إضافة إلى المرحلة الثانية المرحلة الأخيرة لعقد النقل البحري، والتي تمتد من وقت انتهاء تفريغ البضائع في ميناء الوصول ولحين تسليمها إلى المرسل إليه.

أما المبحث الثاني من هذه الدراسة فقد كرسناه لعرض النطاق الزمني وتوضيحه لمسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورغ. وعرفنا أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في هذه القواعد يمتد ليشمل الفترة التي تستقر فيها البضائع في عهدة الناقل أو حراسته في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء الوصول.

ولقد توصلت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج من بينها:

أولاً : يقتصر النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني على المرحلة الثانية من عقد النقل البحري، والتي تمتد من وقت شحن البضائع على السفينة ولحين تفريغها في ميناء الوصول. أما محكمة التمييز الأردنية فقد وسعت في النطاق الزمني لمسؤولية الناقل لتشمل المرحلة الثالثة من عقد النقل البحري إضافة إلى المرحلة الثانية، أي حتى تسليم البضائع فعلياً إلى المرسل إليه، أو من يمثله. بينما يمتد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورغ ليشمل جميع مراحل عقد النقل البحري من الوقت الذي تتخل فيه البضائع في عهدة الناقل أو حراسته في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء التفريغ.

ثانياً: استقر اجتهاد محكمة التمييز الأردنية على أن تسليم البضائع من الناقل إلى المرسل إليه لا يعد إبراء لذمة الناقل في قانون التجارة البحرية الأردني، إلا إذا كان التسليم فعلياً، بمعنى؛ أن التسليم الذي يتم لأشخاص آخرين غير المرسل إليه، كمؤسسة الموانئ، أو السلطات الجمركية، لا يعد إبراء لذمة الناقل في مواجهة

المرسل إليه. بينما عدم تسلّم المرسل إليه البضائع من الناقل نفسه، أو تسليم البضائع إلى إحدى السلطات، أو طرف ثالث يتعين تسليم البضائع إليه وفقاً للقوانين أو الأنظمة السارية في ميناء التفريغ مثل: مؤسسة الموانئ أو السلطات الجمركية، يعد إبراء لذمة الناقل من المسؤولية في قواعد هامبورغ.

ثالثاً: عدم تعرض قانون التجارة البحرية الأردني إلى الفرض الذي بموجبه يتمتع المرسل إليه من تسلّم البضائع، في حين أن قواعد هامبورغ عالجت هذا الفرض، من خلال السماح للناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه، أو بوضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد، أو القانون، أو العرف، أو العادات التجارية في ميناء التفريغ. **رابعاً:** لم يحدد قانون التجارة البحرية الأردني المقصود بمصلح الناقل والمرسل إليه، في حين حددت قواعد هامبورغ معنى الناقل والمرسل إليه ليشمل الوكلاء، والتابعين الذين يعملون لحسابهم.

خامساً: لا يتأثر النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، سواء في قانون التجارة البحرية الأردني أو في قواعد هامبورغ، بجنسية السفينة، أو جنسية أطرافها. **سادساً:** استقر الاجتهاد القضائي الأردني على سمو الاتفاقيات الدولية على القوانين الوطنية. وبالتالي، القول بسمو قواعد هامبورغ على قانون التجارة البحرية الأردني، في حالة تعارض الأحكام الواردة فيهما.

أما عن أهم توصيات الدراسة فيمكن أن نوجزها فيما يلي:

أولاً: العمل على توسيع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية، ليشمل المراحل الثلاثة لعقد النقل البحري حماية للشاحنين، خاصة إذا ما أخذنا بعين الاعتبار موقع الأردن ومركزه البحري، باعتبارها دولة شاحنة لا ناقلة.

ثانياً: معالجة حالة إذا لم يحضر المرسل إليه لاستلام البضائع، أو حضر وامتنع عن تسلّمها، أو أداء أجره النقل بإعطاء الناقل الحق في الطلب من قاضي الأمور المستعجلة بالحصول على إذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي.

ثالثاً: التأكيد على ما استقر عليه اجتهاد محكمة التمييز الأردنية، بأن يكون تسليم البضائع إلى المرسل إليه تسليماً فعلياً يسمح للمرسل إليه من معاينة البضائع المنقولة. ذلك، نظراً لأن عملية تسليم الناقل للبضائع على النحو الذي توردته المادة الرابعة من قواعد هامبورغ يكتنفها الغموض، بحيث تؤدي في كثير من الأحوال إلى إبراء ذمة الناقل من المسؤولية، دون أن يكون قد سلم البضائع فعلياً للمرسل إليه، أو من يمثله.

قائمة المراجع:

- 1- البارودي، علي، مبادئ القانون البحري. الدار الجامعية، 1983م.
- 2- الشرفاوي، محمد سمير، العقود البحرية. القاهرة: مطبعة جامعة القاهرة، 1994م.
- 3- الدين، علي جمال، النقل البحري للبضائع. القاهرة: دار النهضة العربية، 1992م.
- 4- القضاة، فياض، أحكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ. مجلة دراسات، الجامعة الأردنية. 26(1)، 1999م.
- 5- القضاة، فياض وزيادات، احمد، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري، دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ، مجلة دراسات، الجامعة الأردنية. 31 (1)، 2004م.
- 6- الفقى، عاطف، النقل البحري للبضائع. القاهرة: دار النهضة العربية، 1997م.
- 7- المقدادي، عادل، القانون البحري. عمان: دار الثقافة، 2002م.
- 8- حزبون، جورج، الداودي، غالب، القانون الدولي الخاص. مكتب حماد للطباعة والتصوير، 1994م.
- 9- جمال الدين، علي، القانون البحري. القاهرة: دار النهضة العربية، 1981م.
- 10- حمدي، محمد كمال، مسؤولية الناقل البحري للبضائع. الإسكندرية: منشأة المعارف، 1995م.

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لافي درادكة

- 11 - حمدي، محمد كمال، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978م، (قواعد هامبورغ). الإسكندرية: منشأة المعارف، 1998م.
- 12 - سلطان، أنور، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني. عمان: الجامعة الأردنية، 1987م.
- 13 - سليم، عبد الرحمن، شروط الإعفاء من المسؤولية. مطبعة اتحاد الجامعات، 1995م.
- 14 - شفيق، محسن، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر. القاهرة: دار النهضة العربية، (بدون سنة نشر).
- 15 - طه، مصطفى، القانون البحري الجديد. القاهرة: دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995م.
- 16 - علي البارودي، جلال وفاء محمد، القانون البحري. القاهرة، 1992م.
- 17 - قايد، بهجت، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ. (رسالة). القاهرة: دار النهضة العربية، 1992م.
- 18 - كومانى، لطيف، القانون البحري. عمان: دار الثقافة، 2003م.
- 19 - محمد، جلال وفاء، قانون التجارة البحرية، الدار الجامعة الجديدة للنشر، 1997م.
- 20 - مكي، إبراهيم، دعوى المسؤولية على الناقل البحري (رسالة). القاهرة: مطبعة المدني بالعباسية، 1989م.

الهوامش:

- (1) كان قانون التجارة البحرية العثماني و قانون تسجيل المراكب رقم (29) لسنة 1944 و تعديلاته هو القانون المعمول به في إمارة شرق الأردن و في المملكة الأردنية الهاشمية فيما بعد، ثم صدر قانون التجارة البحرية الأردني المؤقت رقم (44) لسنة 1970. ثم صدر قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972 الذي ألغى بموجب المادة(385) منه ذلك القانون المؤقت و سائر التشريعات البحرية الأخرى إلى المدى الذي تتعارض فيه مع أحكامه. و قانون التجارة البحرية لسنة 1972 لا زال ساري المفعول إلى تاريخ إعداد هذا البحث و هو منشور في الجريدة الرسمية في العدد رقم 2357 تاريخ 1972\5\6 على الصفحة 698.
- (2) انظر المواد (183، 191، 193، 192) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972.
- (3) تتولى مؤسسة الموانئ في الأردن عملية شحن وتفريغ البضائع في ميناء العقبة وفقاً لقانونها الخاص رقم (38) لسنة 1985. و تتولى المؤسسة هذا العمل بناءً على طلب الناقل أو وكيله البحري. انظر تمييز حقوق رقم 85\666، مجلة نقابة المحامين لسنة 1987، ص 2062.
- (4) تمييز حقوق رقم 2001\41، المجلة القضائية الأردنية لسنة 2001، ص 66، حيث قررت: "حيث إن عملية تفريغ البضاعة من الباخرة وإيصالها إلى ميناء العقبة ومن ثم تحميلها للشاحنات من وظيفة مؤسسة الموانئ بحكم المادتين (2و4) من قانونها الخاص، وحيث إن البضاعة عند رسو الباخرة ميناء العقبة للتفريغ كانت سليمة، وعليه فإن الشركة الناقلة لا تكون مسؤولة عن تلف البضاعة أو هلاكها أثناء عملية التفريغ من الباخرة، إذ تنتهي مسؤوليتها عند بدء عملية التفريغ". انظر أيضاً: تمييز حقوق رقم 93\1057، مجلة نقابة المحامين لسنة 1995، ص 647، و تمييز حقوق رقم 87\8، مجلة نقابة المحامين لسنة 1989، ص 2052، و تمييز حقوق رقم 81/536، مجلة نقابة المحامين لسنة 1982، ص 1250.
- (5) تمييز حقوق رقم 85\433، مجلة نقابة المحامين لسنة 1987، ص 903، حيث قررت: "على الناقل إثبات حصول النقص في البضاعة بعد تفريغها من السفينة؛ لأن الرحلة البحرية تبدأ من شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود وذلك عملاً بالمادة 211 من قانون التجارة البحرية".
- (6) تمييز حقوق رقم 85\205، مجلة نقابة المحامين لسنة 1986، ص 190، حيث قررت: "من المتفق عليه فقهاً وقضاءً وبدلالة المادة 211 من القانون البحري أن مسؤولية الناقل البحري تنحصر في تنفيذ عقد النقل وضمن الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية فقط و أما بعد انتهاء الرحلة البحرية وابتداء من تلقي البضاعة من الربان في ميناء التفريغ وحتى تسليمها إلى المرسل

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لافي درادكة

إليه، فالمسؤولية تقع على الوكيل البحري الذي يكون مسؤولاً عن أي خطأ شخصي يقع منه أو من عماله طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية". انظر أيضاً تمييز حقوق رقم 576\2002، منشورات مركز عدالة، تاريخ 2002\4\8. و تمييز حقوق رقم 97\1943، مجلة نقابة المحامين لسنة 1998، ص 2585.

(7) تمييز حقوق رقم 82\675، مجلة نقابة المحامين لسنة 1983، ص 248، حيث قررت: "يبدو من نص المادتين 72 و 213 من قانون التجارة البحري أن الشارع قد افترض مسؤولية الناقل عن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تعيب على اعتبار أنه ومن يمثله يصاحب البضاعة في مراحل نقلها ويقف على أسباب هلاكها ونقصها أو تعيبها وأتاح له الفرصة أن يقيم الدليل ليثبت الأحوال التي تبرؤه من المسؤولية عن التعويض فإن اثبت ذلك تبرأ نمته و إلا لزم بقيمتها"

(8) تمييز حقوق رقم 2002\2275، منشورات مركز عدالة، تاريخ 2002\11\19، حيث قررت: "يستفاد من المادة 215 من قانون التجارة البحرية رقم 12 / 1972 المعدلة بالقانون رقم 4 / 78 والقانون رقم 25 / 83 ما مفاده انه يُعدُّ ملغياً ولا مفعول له كل شرط ادرج في وثيقة الشحن او في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايتها المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام او هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعيينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص"

(9) تمييز حقوق رقم 92\1317، مجلة نقابة المحامين لسنة 1993، ص 2081.

(10) تمييز حقوق رقم 89\885، مجلة نقابة المحامين لسنة 1990، ص 2290.

(11) تمييز حقوق رقم 91\1369، مجلة نقابة المحامين لسنة 1993، ص 2020

(12) تمييز حقوق رقم 92\98، مجلة نقابة المحامين لسنة 1993، ص 2029.

(13) تمييز حقوق رقم 97\1943، مجلة نقابة المحامين لسنة 1998، ص 2085.

(14) تمييز حقوق رقم 97\1943، المجلة القضائية لسنة 1997، ص 82. و تمييز حقوق رقم 92\1148، مجلة نقابة المحامين لسنة 1993، ص 2074.

(15) تمييز حقوق رقم 2001\41، المجلة القضائية لسنة 2001، ص 66، و تمييز حقوق رقم 99\214، منشورات مركز عدالة، تاريخ 1999\6\30.

(16) تمييز حقوق رقم 445/2002، منشورات مركز عدالة، تاريخ 2002\4\18، حيث قررت المحكمة: "إذا ثبت من وثيقة الشحن أن البضاعة موضوع الدعوى شحنت على ظهر السفينة على مسؤولية الشاحن، وبدون أية مسؤولية لخسارة أو ضرر أيا كان سببهما فيما يتعلق بالناقل، وحيث

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحريلافي درادكة

- لم يثبت الشاحن أن الأضرار ناتجة عن خطأ الناقل أو عماله، فيكون الناقل غير مسئول عن التعويض عن الخسارة التي لحقت بالبضاعة موضوع الدعوى"
- (17) تمييز حقوق رقم 1164/1999، مجلة نقابة المحامين لسنة 1999، ص 682، حيث قررت المحكمة: "مؤسسة الموانئ مسؤولة منفردة عن أعمال تفريغ وتحميل وتخزين البضائع وتقديم كافة الخدمات ذات الصلة بإعمال الموانئ عملا بالمادة الرابعة من قانون مؤسسة الموانئ رقم 28 لسنة 1978 وبالتالي فإنها تعدُّ مسؤولة عن أي أضرار تلحق بالبضائع أثناء قيامها بهذه الأعمال وهذه المسؤولية تدخل في باب المسؤولية التقصيرية المفترضة..."
- (18) تمييز حقوق رقم 2001/3148، منشورات مركز عدالة، تاريخ 2002\1\7.
- (19) هذا الاجتهاد القضائي لمحكمة التمييز الأردنية قد لا يستمر في أحكامها القادمة، إذا ما قلنا إن النظام القضائي الأردني لا يأخذ بمبدأ السوابق القضائية.
- (20) انظر المادة (322) من القانون المدني الأردني لسنة 1976.
- (21) انظر المادة (323) من القانون المدني الأردني لسنة 1976.
- (22) انظر المادة(324) من القانون المدني الأردني لسنة 1976.
- (23) انظر المادة (1\23)من اتفاقية هامبورغ لسنة1978.
- (24) استنادا إلى هذه الفقرة فإن عملية تفريغ البضاعة من الباخرة وإيصالها إلى ميناء العقبة، ومن ثم تحميلها للشاحنات من وظيفة مؤسسة الموانئ بحكم المادتين (2و4) من قانونها الخاص.
- (25) فقد رأينا أن مثل هذا التسليم لا يعد إبراء لذمة الناقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972.
- (26) مع ملاحظة أن المادة (24) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976تنص على انه" لا تسري أحكام المواد السابقة إذا و جد نص في قانون خاص أو في معاهدة دولية نافذة في المملكة الأردنية الهاشمية يتعارض معها". البعض استدل من هذا النص على سمو المعاهدات الدولية على نصوص القانون الخاص (حزبون و الداودي 1994،ص42).
- (27) تمييز حقوق 62/100، مجلة نقابة المحامين الأردنية، ص 526، لسنة 1962. تمييز حقوق 70\12، مجلة نقابة المحامين الأردنية، ص 22، لسنة 1970. تمييز حقوق 91\38، مجلة نقابة المحامين الأردنية، ص 1737، لسنة 1991. تمييز حقوق 91\768، مجلة نقابة المحامين الأردنية، ص 1231، لسنة 1991.
- (28) والذي يشترط لإبراء ذمة الناقل البحري أن يتم التسليم من الناقل إلى المرسل إليه أو من يمثله بصورة فعلية، و أن تسليم البضائع للسلطات الجمركية أو مؤسسة الموانئ لا يعد تسليما فعلياً للمرسل إليه، و بالتالي لا يعد إبراء لذمة الناقل.