

مسؤولية الناقل البحري في ضوء التشريع الأردني

موسى محمد موسى مقدادي

جامعة آل البيت، الاردن

قبول البحث: 18/12/2023

مراجعة البحث: 07/12/2023

استلام البحث: 25/09/2023

ملخص الدراسة :

تهدف هذه الدراسة النطاق الشخصي والزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري، وقد خلصت الدراسة إلى أنه في النطاق الشخصي لدعوى مسؤولية الناقل البحري تعد مسؤولية الناقل المتعاقد هي المسؤولية الأشمل في هذا الصدد، ذلك لأنه هو من يكون طرفاً في العقد حيث أن الناقل المتعاقد يكون مسؤولاً عن جميع الأفعال الخاطئة أو التقصير الذي يقوم به الناقل الفعلي أو الأشخاص الذين يتبعون له، أما في النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية لأن عقد الشحن عقد لغاية أي تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه، وقد أوصت الدراسة المشرع الأردني إلى إن يحتذي حدو اتفاقية هامبورغ في مسألة التمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، من حيث إيضاح مدى مسؤولية كل منهما، والدور الذي يقوم به كل منهما في عملية شحن البضاعة إلى الشخص المرسل إليه.

الكلمات المفتاحية: الناقل البحري، المسؤولية، النطاق الشخصي، النطاق الزمني.

Abstract:

This study aims to delineate the personal and temporal scope of maritime carrier liability. The study concludes that within the personal scope of the maritime carrier liability claim, the contracted carrier's responsibility is the most comprehensive. This is because the contracted carrier is a party to the contract, and thus, is responsible for all wrongful acts or negligence committed by the actual carrier or those acting on its behalf. In the temporal scope of carrier liability for the transport contract, it begins from the loading of the goods until their unloading at the intended destination, i.e., during the maritime journey. This is because the shipping contract is valid until the delivery of the transported goods to the consignee. The study recommends that Jordanian legislation follow the example of the Hamburg Convention in distinguishing between the contracted carrier and the actual carrier. This distinction would clarify the extent of each party's responsibility and their respective roles in the process of shipping goods to the consignee.

Keywords: Maritime Carrier, Liability, Personal Scope, Temporal Scope.

المقدمة

يعتبر قطاع النقل البحري من أهم القطاعات الاقتصادية إذ يعتبر هذا القطاع الأداة الأساسية في تنفيذ عقود البيع الدولية فالسفينة تنقل كميات كبيرة ومتنوعة من البضائع تعجز عن نقلها وسائط النقل الأخرى. وتعتبر مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تعاقدية أساسها الالتزام التعاقدى فالناقل البحري ملزم تجاه الطرف الآخر في العقد بإبصال البضاعة للمكان المتفق عليه سليمة وخالية من العيوب وأن يقوم بإبصالها في الوقت المتفق عليه بين الطرفين. وقد حاز موضوع مسؤولية الناقل البحري اهتمام المشرعين على كافة المستويات الوطنية والدولية وذلك نظراً للأثار الهامة لهذا الموضوع وقد حظيت جميع الموضوعات المختصة بدعوى مسؤولية الناقل البحري باهتمام التشريعات والفقهاء القانونيين سواء ما اقتص منها بتحديد نطاق سريان الأحكام القانونية الناظمة لمسؤولية الناقل البحري أو من حيث بيان النطاق الشخصي أو الزمني لهذه المسؤولية أو الحالات التي اعفت فيها التشريعات الناقل البحري من المسؤولية. وتأتي هذه الدراسة بعنوان مسؤولية الناقل البحري في التشريع الأردني مساهمة في هذا المجال.

أهمية الدراسة:

تظهر أهمية هذه الدراسة في النقاط الآتية:

- إيضاحها للنطاق الشخصي والزمني لمسؤولية الناقل البحري. وهو أمر في غاية الأهمية يستطيع من خلاله الناقل معرفة متى يكون تلحقه مسؤولية ومتى يكون خالي الطرف من هذه المسؤولية.

مشكلة الدراسة:

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

أسئلة الدراسة:

تجيب الدراسة عن الأسئلة الآتية:

- ما النطاق الشخصي لقيام مسؤولية الناقل البحري؟
- ما النطاق الزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري؟

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى بيان الأمور الآتية:

- النطاق الشخصي لقيام مسؤولية الناقل البحري.
- النطاق الزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري.

الدراسات السابقة:

أولاً: دراسة أبو حلو، حلو عبد الرحمن (2014)، الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية.

بينت الدراسة أساس مسؤولية الناقل البحري من خلال تحديد المسؤولية وبيان منط الالتزام الناشئ عن عقد النقل البحري ونطاقه، كما بينت مشروعية الشرط النافي لمسؤولية الناقل البحري والاستثناءات الواردة عليه، وخلصت الدراسة إلى الأمر ببطلان أي شرط يرد في عقد النقل البحري أو أي وثيقة أخرى دون أن يؤثر ذلك على شروط العقد الأخرى.

ثانياً: دراسة فتاحي، محمد (2015)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ.

بحثت الدراسة مسؤولية النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري وفي ضوء اتفاقية هامبورغ، وبينت الدراسة إن مسؤولية الناقل سواء في القانون الجزائري أو في ضوء اتفاقية هامبورغ تقوم على أساس الخطأ المفترض، كما بينت إن تقدير التعويض يخضع للقواعد العامة في القانون المدني ما لم يوجد في عقد النقل تحديداً لمبلغ التعويض، وبينت الدراسة الحالات التي يعفى منها الناقل من المسؤولية في القانون البحري الجزائري أو في ضوء اتفاقية هامبورغ.

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

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

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

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

منهج الدراسة

اعتمدت الدراسة المنهج الاستقرائي من خلال استقراء وجمع المعلومات في موضوع الدراسة كما اعتمدت المنهج المقارن من خلال مقارنة التشريع الأردني مع اتفاقية هامبورغ.

نطاق الدراسة:

تتحدد حدود هذا البحث في التشريعات الأردنية عموماً وقانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966 وقانون التجارة البحرية لسنة 1972 خصوصاً والاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية هامبورغ.

المبحث الأول

النطاق الشخصي والزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري

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

المطلب الأول: النطاق الشخصي لقيام مسؤولية الناقل البحري

المطلب الثاني: النطاق الزمني لقيام مسؤولية الناقل البحري

(1) بوحديب، نصيرة (2002)، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، الجزائر، ص 47.

المطلب الأول

النطاق الشخصي لقيام مسؤولية الناقل البحري

قد يتعاقد الناقل البحري مع شخص آخر من أجل إتمام هذه العملية أي عملية شحن البضائع وتسليمها، وذلك لأن عملية النقل البحري باتت عملية منظمة من قبل الشركات، وتقوم هذه الشركة أي الناقل المتعاقد بتوظيف أشخاص للقيام بهذه الرحلات وهؤلاء الأشخاص هم من يلعبون دور الناقل الفعلي، وتكون عملية تسليم البضاعة المشحونة للشخص المرسل إليه مهمة لقاء على عاتقهم إما كلياً أو جزئياً، لأنه من الممكن أن تقوم الشركة بإيصال البضاعة إلى مكان ما من أجل أن يكمل الناقل الفعلي هذه الرحلة ويسلم البضاعة إلى الشخص المرسل إليه، الأمر الذي يعني أننا نقف أمام نقل متتابع والذي يلعب دوره أو يقوم به الناقل الفعلي وبين النقل الذي يتم بموجب سند الشحن والذي تلعب دوره الشركة (الناقل المتعاقد) في هذه الحالة⁽²⁾. وبناءً على ما سبق فإننا سنقوم بتقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة فروع: الفرع الأول مسؤولية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد. الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل المتتابع. الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري تجاه الأشخاص المساعدين له.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد

الناقل المتعاقد البحري هو ذلك الشخص المعنوي أو العادي الذي يتم التعاقد معه من قبل الشاحن لتوصيل البضاعة إلى الشخص المرسل إليه عن طريق البحر، بمعنى أن الناقل المتعاقد هو طرف في عقد النقل البحري له حق يتمثل في حصوله على مبلغ معلوم، وعليه التزام يتجسد بإيصال هذه البضاعة إلى مكان المرسل إليه، كما أن الناقل المتعاقد هو من يكون مسؤولاً عن أي تلف أو هلاك يلحق بالبضاعة كونه هو من تعهد بالقيام بهذه العملية، كما أنه يشترط أن يكون اسم هذا الناقل أي الناقل المتعاقد مذكوراً في سند الشحن الذي جمعه مع الشخص الشاحن⁽³⁾.

أما الناقل الفعلي فهو ذلك الشخص الذي ينفذ في الحقيقة عملية النقل البحري للبضائع المشحونة، وفي أغلب الأحيان يكون موظفاً لدى الشركة التي تلعب دور الناقل المتعاقد، فيقوم بعمله هذا مقابل أجر يأخذه من هذه الشركة أو من الناقل المتعاقد إذا كان شخصاً عادياً، وقد ينفذ هذا الشخص أي الناقل الفعلي عملية النقل البحري كاملةً أو جزء منها، فمثلاً إذا كانت رحلة نقل البضائع رحلة بعيدة وطويلة كأن تكون من قارة إلى قارة أخرى عن طريق البحر فإنه من الممكن جداً أن يقوم الناقل المتعاقد بالاتفاق مع الناقل الفعلي بتسليمه البضاعة في ميناء معين من أجل إكمال رحلة الشخص المرسل إليه، كما أننا يجب أن ننوه أنه ليس من حق الشخص تقرير إذا كان يريد الناقل المتعاقد مع الناقل الآخر (الفعلي) من عدمه، بل أن حقه يقتصر على إيصال البضاعة إلى المكان المرسل إليه من غير أن يشوبها تلف أو هلاك⁽⁴⁾.

إن التشريع الأردني لم يشر إلى تعريف كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وإنما اكتفى بما أورده التعريفات الفقهية عن هذين المصطلحين والذين تم ذكرها فيما سبق، بالإضافة إلى أن القانون الأردني كان معتمداً على ما تم وروده في اتفاقية هامبورغ للنقل البحري عن هذا الموضوع حيث عرّفت هذه الاتفاقية في المادة الأولى وبالتحديد في فقرتها الأولى الناقل المتعاقد البحري: " كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقداً مع الشاحن لنقل البضائع عن طريق البحر"⁽⁵⁾. فمن خلال هذه المادة نجد أن اتفاقية هامبورغ أوجبت في

(2) خالد، علي أمير (1996)، عقد النقل البحري، دار المطبوعات للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر، ص 94.

(3) بوحديب، نصيرة (2002)، التزام الناقل البحري تسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، مرجع سابق، ص 48.

(4) حندي، محمد كمال (1995)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر، ص 78.

(5) المادة رقم (1/1) من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لسنة 1978م: ونصها " كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقداً مع الشاحن لنقل البضائع عن طريق البحر".

الناقل المتعاقد أن يكون طرفاً في العقد فيما يشكل الشاحن الطرف الثاني للعقد وسواء أكان أحد الطرفين شخصاً معنوياً أو شخصاً عادياً. وأما بالنسبة للناقل الفعلي فإن اتفاقية هامبورغ قد أشارت إليه في المادة (10) منها حيث نصت في هذه المادة على:

1. " عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة في عقد النقل أم لم يكن يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي لما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلائه في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير .
2. جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق على الناقل الفعلي عند النقل الذي يقوم بتنفيذه وتسري أحكام الفقرتين (2،3) من المادة (7) والفقرة (2) من المادة (8) إذا أُقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي.
3. أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقررها هذه الاتفاقية ولا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة وسواء وافق الناقل الفعلي على ذلك أو لم يوافق يظل الناقل الفعلي مع ذلك ملتزماً بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص.
4. عدد وقوع المسؤولية على الناقل والناقل الفعلي وفي حدودها تكون مسؤوليتها بالتكامل والتضامن.
5. لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميها ووكلائها حدود المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية.
6. ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر " (6).

فمن خلال هذه المادة نجد أن اتفاقية هامبورغ قد نظمت مسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، حيث بيّنت هذه المادة في البند الأول منها أن مسؤولية الناقل المتعاقد هي المسؤولية الأشمل في هذا الصدد، ذلك لأنه هو من يكون طرفاً في العقد حيث أن الناقل المتعاقد يكون مسؤولاً عن جميع الأفعال الخاطئة أو التقصير الذي يقوم به الناقل الفعلي أو الأشخاص الذين يتبعون له، فلو حدث هلاك في البضاعة وعلى سبيل المثال كانت هذه البضاعة عبارة عن لحوم وكان سبب تلف هذه اللحوم عدم وضع غطاء كافي عليها لحمايتها من أشعة الشمس أو تعريضها لمدة طويلة لأشعة الشمس، وكان المتسبب في هذا الهلاك هو أحد العمال الذين يقعون تحت مسؤولية الناقل الفعلي فإن مسؤولية هذا الهلاك تكون ملقاة على عاتق الناقل المتعاقد والذي يكون شركة على سبيل المثال فتتكلف هذه الشركة بتعويض الشاحن عن بضاعته وعن الخسائر التي لحقت به جراء هذا الهلاك (7).

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

أما البند الرابع من هذه المادة فقد بيّن أن المسؤولية تكون مشتركة ما بين الناقل الفعلي والناقل المتعاقد، إلا أن هذا الأمر يتعارض في كون الناقل المتعاقد هو المسؤول في حالة هلاك البضاعة وتلفها، وقد بيّن هذا البند ضرورة التضامن بين كل من الناقل الفعلي والناقل المتعاقد من أجل إتمام هذه العملية أي عملية النقل البحري على أكمل وجه، وبالمحصلة فإن الناقل المتعاقد هو من يكون مسؤولاً عن

(6) المادة رقم (10) من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لسنة 1978م.

(7) الواحد، رشيد (2013)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، دراسة مقارنة، جامعة تيزي وزو، الجزائر، ص54.

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

تسليم البضاعة إلى الشخص المرسل إليه.، وقد أشار البند الخامس من هذه المادة أن مجموع المبالغ التي من الممكن استردادها من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي لا يجب أن تتجاوز حدود المسؤولية المنصوص عليها في أحكام هذه الاتفاقية، وذلك لأن عملية استرداد المبالغ هي عملية مستندة لعدم تنفيذ إحدى المتعاقدين الالتزام المترتب عليه بموجب العقد، وفي هذه الحالة يوجد عقد واحد هو عقد النقل البحري وطرفان الشاحن والناقل المتعاقد فقط، بمعنى أن عملية الاسترداد هي عملية يطالب بها الشاحن من الناقل المتعاقد، الأمر الذي يعني أنه في حالة وجود ناقل آخر غير الناقل المتعاقد فإن المبالغ التي يمكن استردادها هي ذات المبالغ التي يمكن استردادها عندما يكون هناك ناقل واحد، وذلك لأنه كما قلنا أن عملية الاسترداد هي عملية تتم بين طرفي العقد وليس الأشخاص المنفذين لعملية النقل وهي محل الالتزام⁽⁹⁾.

وأما البند السادس من هذه المادة فقد قضى بحق الناقل المتعاقد بالرجوع على الناقل الفعلي أو حق الناقل الفعلي بالرجوع على الناقل المتعاقد⁽¹⁰⁾. ومما سبق من الممكن القول: إن نصوص اتفاقية هامبورغ للنقل البحري قد عالجت في نصوصها مسألة التمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، من حيث إيضاح وتبيين مدى مسؤولية كل منهما، والدور الذي يقوم به كل منهما في عملية شحن البضاعة إلى الشخص المرسل إليه، وهذا أمر لم يتطرق له المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972م، كما فعلت نصوص اتفاقية هامبورغ في هذا الشأن⁽¹¹⁾.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري من خلال النقل المتتابع

إن النقل المتتابع هو ذلك النقل الذي يكون مرتكزاً على سند شحن مباشر يجمع بين الشاحن والناقل يتعهد على إثره الناقل بإرسال البضاعة المشحونة إلى الشخص المرسل إليه هذه البضاعة، ونعني بالنقل المتتابع هو أن الناقل يكون متعهداً بإتمام عملية النقل البحري من وقت تحميل البضاعة في ميناء الشحن لحين تفريغها في ميناء التفريغ ويكون مسؤولاً عن كافة الأضرار والخسائر التي قد تلحق بالبضاعة أو بالشخص الشاحن أو المرسل إليه في أثناء هذه المدة، ولا نعني بذلك ان الناقل المتعاقد هو الذي يقوم بالفعل بعملية النقل فمن الممكن أن يوظف أشخاصاً للقيام بهذه العملية مقابل مبلغ مادي يدفعه لهم ولكن يكون مسؤولاً عن أخطاء وتقصير هؤلاء الأشخاص الذين تم توظيفهم من قبله لإتمام عملية النقل البحري⁽¹²⁾.

وقد نصت المادة رقم (208) من قانون التجارة البحرية الأردني: " إن وثيقة الشحن المباشر هي التي يسلمها ناقل أو يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة تلتزم منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها، فهو ملزم بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يستلمون البضاعة ولا يسأل كل من هؤلاء إلا عما يحدث في رحلة خاصة من ضياع وخسائر وتأخير " (13). وقد جاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية: " يلتزم الناقل الذي يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على التتابع بكافة الالتزامات الناجمة عن وثيقة الشحن حتى نهاية المرحلة وضماننا أفعال الناقلين المتعاقدين الذين يتسلمون البضاعة عملاً بأحكام المادة 208 من قانون التجارة البحري، وبناء على ذلك فيعتبر ملتزم النقل الأول ضامناً لأي نقص أو ضرر يلحق بالبضاعة سواء أكان الضرر قد لحق بها وهي في عهده أو في عهده الناقل الثاني الذي سلمها إلى المكان المقصود" (14).

ويجب علينا أن ننوه أنه يكون لدى الشخص الشاحن سند واحد يشتمل على كافة عمليات النقل المتتابع ويكون مترتب على هذه العملية، فبإمكان الشخص المرسل إليه هذه البضاعة الرجوع إلى الناقل المتعاقد حتى لو كان استلامه للبضاعة من قبل الناقل الفعلي، وبإمكانه أن

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

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

(11) اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لسنة 1978م.

(12) حسن، سوزان علي (2009)، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر، ص 142.

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

(14) تمييز حقوق رقم 973 لسنة 1987 تاريخ 30-1-1988 موقع قراره. <https://qarark.com> / تاريخ الزيارة 24-3-2022 * يلتزم الناقل الذي يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على التتابع بكافة الالتزامات الناجمة عن وثيقة الشحن حتى نهاية المرحلة وضماننا أفعال الناقلين المتعاقدين الذين يتسلمون البضاعة عملاً بأحكام المادة 208 من قانون التجارة البحري، وبناء على ذلك فيعتبر ملتزم النقل الأول ضامناً لأي نقص أو ضرر يلحق بالبضاعة سواء أكان الضرر قد لحق بها وهي في عهده أو في عهده الناقل الثاني الذي سلمها إلى المكان المقصود"

يطالب بالتعويض عن الخسائر التي لحقت به جراء تلف البضاعة وهي مع الناقل الفعلي، ذلك لأن العقد هو محل الالتزام بالنسبة للطرفين، فهو يرجع إلى هذا السند أو العقد من أجل الوقوف أمام القضاء للمطالبة بالتعويض، ويأتي هذا الأمر استناداً للقواعد العامة التي تقدر ذلك، بالإضافة إلى أن عملية التتابع ترتب أيضاً نتيجة تتمثل في أن الناقل الثاني أو الثالث أو الرابع لا يسأل عن الضرر الناجم عن البضاعة في هذه الرحلة إلا في مدة رحلته واستلامه لهذه البضاعة، وتكون المسؤولية هنا واقعة عليه في حال كان هناك عقد يجمعه بالناقل المتعاقد، كأن يكون عقد عمل أو إيجار أو ما شابه ذلك، فإن المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل الفعلي هنا تسمى مسؤولية حقيقية إن لم يكن هنالك عقد يجمع بين الناقل الفعلي والناقل المتعاقد، فإن المسؤولية التي تكون واقعة على عاتق الناقل الفعلي في هذه الحالة مسؤولية افتراضية تكافئية⁽¹⁵⁾، ومن الأمثلة على المسؤولية الحقيقية في حالة تعدد الناقلين كأن يتعاقد شخص مع شركة من أجل شحن البضاعة والتي تكون عبارة عن أدوات كهربائية منزلية كالثلاجات والغسالات والمكانس الكهربائية وشاشات التلفاز ويتم العقد بين هذا الشخص وهذه الشركة على إيصال هذه البضاعة من ميناء روتردام إلى ميناء سانتوس فتقوم هذه الشركة والتي تكون شركة عالمية على تشغيل أربعة أشخاص يطلق عليهم لفظ الناقل الفعلي، فيتم استخدام الناقل الفعلي الأول من أجل نقل البضاعة من ميناء روتردام وهو ميناء الشحن حتى ميناء فليكستو في إنجلترا، ومن هذا الميناء يكون هنالك ناقل بحري فعلي ثاني يتسلم البضاعة حتى يوصلها لميناء فالنسيا في إسبانيا، ومن ثم يأخذ هذه البضاعة ناقل بحري فعلي ثالث لإيصالها للناقل الرابع عند ميناء المحيط الأطلسي، وفي أثناء رحلة هذا الناقل الثالث يتسرب الماء إلى بعض الأجهزة الكهربائية ويتسبب في تلفها، ويكون هذا التسرب المائي ناتج عن خطأ من قبل أحد العمال الذي يكون الناقل الفعلي مسؤولاً عنهم في أثناء هذه الرحلة، ومن ثم يتسلم الناقل البحري الفعلي الرابع هذه البضاعة ولكن يجب على الناقل السابق إخباره بما حدث لها، ويجب على الناقل البحري الرابع التأكد من البضاعة قبل تحميلها ومن ثم يحملها الناقل البحري الرابع من ميناء المحيط الأطلسي حتى ميناء سانتوس وهو ميناء التفريغ، فهنا تفرغ السفينة من هذه البضاعة ويتم تسليمها من قبل الشخص المرسل إليه، ومن ثم يرى الشخص المرسل إليه هذا التلف فيعلم الشاحن بذلك فهنا يطلب من هذه الشركة تعويضاً أمام القضاء عما لحق به من خسائر جراء تلف البضاعة، فهنا تدفع الشركة التعويض الذي يقرره القضاء عليها للشخص الشاحن، وأما مسؤولية الناقل الفعلي الثالث الذي تسبب في هذا التلف، فإنها تتمثل في خصم مقدار التعويض من راتبه الذي يأخذه من هذه الشركة التي دفعت التعويض المالي للشاحن مقابل تلف البضاعة الذي كان هو سبباً فيه⁽¹⁶⁾.

وجاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية: " يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعية التي يليها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعيينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص" عملاً بالمادة 215 سالفة الإشارة⁽¹⁷⁾. فهنا نجد أن المشرع الأردني من خلال هذا النص القانوني قد جعل كل شرط تم إدراجه في وثيقة الشحن أو أي وثيقة للنقل البحري كشرطية أن تتم في الدولة الأردنية باطلاً ما دام أن الهدف من إدراجه هو تبرئة الناقل المتعاقد من الالتزام بالتعويض في حالة وجود هلاك متلف للبضاعة من قبل الناقل الفعلي الذي يتم توظيفه بوساطته، وعلى ذلك فإن الفرق بين اتفاق الناقل والشاحن بوجود ناقل متعاقد وآخر فعلي وبين ناقل متتابع هو أن الأول يتعاقد فيه الناقل المتعاقد مع الناقل الفعلي من أجل تنفيذ جزء من أو كامل عقد النقل من غير موافقة الشاحن، وفي أغلب الأوقات من دون علمه، أما الثاني أي النقل المتتابع فإنه لا يجوز للناقل توقيع سند الشحن من غير إعلام الشاحن بهذا الأمر ووجوب موافقته فلا يكفي فقط بإعلامه بل أن موافقته واجبة في هذه الحالة⁽¹⁸⁾، أما بالنسبة لمسؤولية الناقل في عملية النقل المتتابع فإنه كما قلنا يتعهد كل ناقل بحفظ البضاعة من الهلاك والتلف، وإذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها كان سبباً أحدثه الناقل

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

(16) الجميل، إيمان (2014)، عقد العمل البحري، المكتب الجامعي الحديث للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر، ص 66 الشواربي، عبد الحميد (2006)، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية - مصر، ص 86.

(17) تمييز حقوق رقم 1971 لسنة 2013 تاريخ 2-9-2013 موقع قرارك <https://qarark.com> تاريخ الزيارة 27-3-2022: " يعتبر ملغى ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعية التي يليها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعيينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص" عملاً بالمادة 215 سالفة الإشارة

(18) حندي، محمد كمال (1995)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990، مرجع سابق، ص 82.

فعلية أخبار الذي يخلفه بالنقل بمعنى أنهى لو هلكت البضاعة وهي في حوزة الناقل الفعلي الثاني فإنه يجب على الناقل الأول تيرئة ذاته من التعويض الذي قد تأخذه منه الناقل المتعاقد كخصم راتبه أو طرده من العمل ولا يكون عليه تعويض الشخص الشاحن أو المرسل إليه، وذلك لأن الشاحن يكون في مواجهة الناقل المتعاقد فقط حيث أن هذا هو الشخص المتعاقد في عقد النقل البحري ولكن كما قلنا سابقاً فإنه من الممكن أن تكون هنالك مسؤولية وهمية على عاتق الناقل الفعلي⁽¹⁹⁾، وهذا ما بينه المشرع الأردني في قانون النقل البحري⁽²⁰⁾، فالمشرع الأردني قد أبقى الناقل الفعلي من الالتزام المتمثل في إيصال البضاعة بالتاريخ المحدد من قبل الشاحن وبسلامتها وخلوها من الأضرار إلا أنه قد جعل هنالك مسؤولية تقوم على عاتق الناقل الفعلي تتمثل في الخسارة والضياع وعدم تسليم الناقل الآخر لهذه البضاعة في الموعد المحدد من قبل الناقل المتعاقد، فمثلاً لو كان هنالك سند شحن بين شخص وناقل متعاقد قد يلعب دوره شركة على أن توصل هذه الشركة البضاعة المستلمة في تاريخ 2004/2/26 إلى المرسل إليه وكان تاريخ توقيع هذا السند 2003/10/26 أي أن هنالك مدة أربعة أشهر من أجل إيصال هذه البضاعة للشخص المرسل إليه ويكون لدى هذه الشركة موظفين يعملون بالنقل البحري بالفعل فتوظف هذه الشركة شخصين من أجل القيام بهذه العملية ويكون تقسيم هذين الشخصين بأن الشخص الأول والذي يسمى الناقل الفعلي الأول يجب عليه أن يوصل البضاعة إلى ميناء معين بتاريخ 2003/12/26 ومن ثم يسلم هذه البضاعة في هذا الميناء وهذا التاريخ للشخص الثاني الذي يسمى الناقل الفعلي الثاني ويجب على الشخص الثاني إيصال هذه البضاعة إلى ميناء التفريغ بتاريخ 2004/2/26 فهنا لا يكون هنالك تأخير أو ضياع أو خسارة في هذه الرحلة الأمر الذي يعني عدم وجود المسؤولية على هذين الناقلين، أما لو تأخر الناقل الفعلي الأول على سبيل المثال وأوصل البضاعة بتاريخ 2004/1/3 الأمر الذي يعني تأخير استلام هذه البضاعة من قبل الشخص المرسل إليه فهنا تقع مسؤولية على عاتق الناقل الفعلي الأول وذلك استناداً للنص القانوني السابق⁽²¹⁾.

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري تجاه الأشخاص المساعدين له

من المعروف أن الناقل البحري يستخدم أشخاصاً من أجل أن ينفذ عملية النقل البحري الملقاة على عاتقه على أكمل وجه، حتى لو كان الناقل هنا ناقلاً فعلياً بل هو المتوقع منه بشكل أكبر من الناقل المتعاقد، لأن عملية النقل البحري الفعلية هو من يقوم بها وليس الناقل المتعاقد، ومن هؤلاء الأشخاص الذين يتم الاستعانة بهم من قبل الناقل البحري أشخاصاً يعملون بالبحر أو مما يطلق عليهم البحريين⁽²²⁾.

أولاً: البحريون

إن ما نعنيه بالبحريين بهذا الصدد هم أولئك الأشخاص الذين يعملون لصالح الناقل في المسار البحري للرحلة على متن السفينة ومنهم بأن يكون ربان السفينة والعاملون في غرفة القيادة وكذلك عمال تنظيف السفينة وعمال المراقبة البحرية الذين يتواجدون في السفينة فكل هؤلاء الأشخاص يطلق عليهم لفظ البحريون⁽²³⁾، وتكون العلاقة التي تجمع الناقل البحري بالربان أو مرشد السفينة علاقة تبعية أي أن الناقل يكون مسؤولاً عن هذه البضاعة وعن الربان أو مرشد السفينة في أثناء هذه الرحلة، وتكون هذه العلاقة علاقة مرتكزة في أحكامها ومستندة على عقد عمل بحري يجمع بين كل هؤلاء الأشخاص بما فيهم الناقل مع الناقل المتعاقد والذي يكون في أغلب الأحيان عبارة عن شخص معنوي، أما بالنسبة للشخص الذي يعمل على تجهيز السفينة فإنه يكون في كثير من الأحيان هو الناقل الفعلي، وذلك لأن عملية التجهيز تستدعي أن يكون الشخص ملماً بكافة المشاكل والمخاطر التي من الممكن أن تتعرض لها البضاعة أثناء رحلة الشحن هذه، فالناقل هنا يكون الأكثر حرصاً على سلامة البضاعة وتسليمها وذلك لأن هذا التزام ملقى على عاتقه وليس على عاتق غيره فالأصلح أن يكون هو المشرف على السفينة⁽²⁴⁾، ويكون الناقل هنا مسؤولاً عن الربان أو مرشد السفينة في حالة عدم قيامهم بالالتزامات المترتبة على عاتقهم، ولكن من الممكن أن يكون هنالك أخطاء تجارية تؤثر في البضاعة المراد شحنها على متن هذه السفينة لا علاقة للربان أو مرشد السفينة

(19) حسن، سوزان علي (2009)، عقد نقل البضائع بالحاويات، مرجع سابق، ص 143.

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

(21) الصمادي، كاتيا عصام (2017)، حالات مسؤولية الأقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، مرجع سابق، ص 43.

(22) الشراوي، محمود سمير (2008)، القانون البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر، ص 86.

(23) صالح، هادف محمد (2010)، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، مديرية الدراسات القانونية والوثائقية، القاهرة - مصر، ص 117.

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

فيها، فلذلك يجب التمييز بين هذه الأخطاء والأخطاء الملاحية التي يكون الرّبان أو مرشد السفينة هم سبباً فيها، ويكون لها آثار على البضاعة المشحونة على متن هذه السفينة (25)، وسوف نتكلم عن كل من الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية تباعاً على النحو الآتي :

- الأخطاء الملاحية

هي تلك الأخطاء التي تقع من قبل الرّبان أو مرشد السفينة، وتكون متعلقة بالملاحة البحرية، ويكون سببها إما عدم متابعة الرّبان لحالة البحر في الوقت الذي تسري السفينة فيه على هذا البحر أو ما شاكل كل ذلك ويكون التقصير من قبل الرّبان أو مرشد السفينة، وقد اعفى المشرع الأردني الناقل البحري من الخطأ الذي يقع فيه في هذه الحالة (26). فالمشرع الأردني أعفى الناقل البحري من الخطأ الذي تسبب به الرّبان أو مرشد السفينة على الرغم من أن هذه الأخطاء قد تؤثر في البضاعة التي يكون الناقل البحري مسؤولاً عنها في هذه الرحلة، كما أنه قرّر عدم السماح للرّبان بمغادرة السفينة إلا بأخذ الموافقة من ضباط هذه السفينة وذلك لأن هذه المغادرة قد تسبب بنتائج كارثية على السفينة والبضاعة المحمولة على متنها وكذلك بالنسبة للأشخاص الموجودين فيها، وذلك لأن الدور الملقى على عاتق الرّبان يتمثل بالسيطرة على حركة هذه السفينة، فلو اختلت هذه الحركة اختلت السفينة بأكملها، فهنا المشرع الأردني أعفى الناقل البحري من الأخطاء الملاحية التي يحدثها الرّبان أو مرشد السفينة وهذا على عكس ما تم الأخذ به في اتفاقية هامبورغ حيث جاء في المادة الخامسة من هذه الاتفاقية أن الناقل يكون مسؤولاً أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده إلا إذا أثبت في هذه الحالة أنه قد أخذ التدابير اللازمة والكافية لحماية هذه البضاعة من التلف والهلاك (27).

- الأخطاء التجارية

يعد الناقل البحري مسؤولاً عن الأخطاء التي تقع للبضاعة في أثناء رحلة الشحن التي يكون هو مسؤولاً عنها، وذلك تبعاً لأحكام وقواعد المسؤولية العقدية عن فعل الغير، وذلك لأن الغير لا تكون هنالك علاقة تربطه بالطرف التعاقدى المقابل وهو الشاحن في هذه الحالة وإنما تكون العلاقة منحصرة بين أطراف العقد وهما الشاحن والناقل المتعاقد، فهذا الناقل يكون مسؤولاً عن الغير في رحلة الشحن التي تكون محل هذا العقد ولكن كما قلنا أنه من الممكن أن يكون هنالك ناقل فعلي يقوم بهذه العملية فيكون هذا الناقل الفعلي مسؤولاً عن الأفعال التي يحدثها الأشخاص المسؤول عنهم في هذه الرحلة مسؤولية افتراضية، وأما بالنسبة للمقصود بالأخطاء التجارية فهي تلك الأخطاء التي تكون حاصلة وموجودة على أرض الواقع وفي أثناء شحن البضاعة أو تفريغها أو رصها كشطب الكود الموضوع على جزء من البضاعة المحمولة كأن يكون كود كوب ماء كبير في حال كون البضاعة من هذا الصنف فإن هذا الخطأ يكون الناقل البحري مسؤولاً عنه لأنه صادر من قبله أو من قبل الشخص المسؤول عنهم (28). ويجب أن ننوّه أنه لا يحق للناقل البحري أن يضع في سند الشحن شرطاً ينص على إعفائه من المسؤولية على البضاعة في أثناء رحلتها من ميناء الشحن لميناء التفريغ وذلك بالاستناد إلى المادة رقم (215) من قانون التجارة البحرية الأردني (29).

ثانياً : البريون

هم أولئك الأشخاص الذين يكون عملهم على المسار البري لرحلة شحن البضائع، وهم عبارة عن عمال التحميل في ميناء الشحن وعمال التتزيل في ميناء التفريغ، ويكون الناقل البحري المتولي القيام بهذه الرحلة هو الشخص المسؤول عنهم وكذلك من يقوموا بتسليم البضاعة المشحونة من ميناء التفريغ إلى المكان المرسل إليه، ويقسم هؤلاء الأشخاص إلى قسمين أمين السفينة وأمين الحمولة (30)، وسيأتي الحديث عنها تباعاً على النحو الآتي :

(25) صالح، هادف محمد (2010)، التزامات ومسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص108.

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

(27) المادة رقم (5) من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لسنة 1978م ، ونصها أن الناقل يكون مسؤولاً أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده إلا إذا أثبت في هذه الحالة أنه قد أخذ التدابير اللازمة والكافية لحماية هذه البضاعة من التلف والهلاك.

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

(29) المادة رقم (215) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972م وتعديلاته، ونصها لا يحق للناقل البحري أن يضع في سند الشحن شرطاً ينص على إعفائه من المسؤولية على البضاعة في أثناء رحلتها من ميناء الشحن لميناء التفريغ.

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

- أمين السفينة

هو ذلك الشخص الذي يتعاقد معه الناقل الذي يلعب دور المجهز لرحلة شحن البضاعة من أجل استلام هذه البضاعة من ميناء التفريغ وإيصالها للمكان المرسل إليه، ويكون تعاقد الناقل البحري مع هذا الشخص أمين السفينة من أجل توفير الوقت والمال الذين سيتكبدهما الناقل في حال وصول السفينة لميناء التفريغ بتاريخ يسبق تاريخ التسليم البضاعة للمرسل إليه، فهنا يتعاقد الناقل مع شخص اسمه أمين السفينة يقوم بتسليم هذه البضاعة من ميناء التفريغ إلى مكان المرسل إليه وقت التسليم⁽³¹⁾، كما أنه لا بد من إن نشير إلى أن أمين السفينة هنا يكون بمثابة وكيل تجاري عن الناقل البحري، لأنه تم التعاقد معه باسم ولحساب هذا الناقل⁽³²⁾.

- أمين الحمولة

يكون هذا الشخص موجوداً في حالة عدم وجود أمين السفينة، وهذا الشخص يلعب ذات الدور الذي يلعبه أمين السفينة، إلا أن الاختلاف بينها يقع بأن هذا الشخص أي أمين الحمولة يتم التعاقد عليه من قبل الشخص المرسل إليه، أما أمين السفينة فإنه يتم التعاقد معه من قبل الناقل البحري المسؤول عن رحلة شحن البضائع، فأمين الحمولة إذاً تتجسد مهمته في استلام البضاعة من ميناء التفريغ إلى المكان المتفق عليه مع الشخص المرسل إليه⁽³³⁾، وأما التزامات أمين الحمولة فتتجسد في التحفظ على البضاعة إذا شابها نقص أو تلف، ويعد أمين الحمولة وكيلاً تجارياً إذا تم التعاقد معه باسم المرسل إليه، ويعد وكيلاً بالحمولة إذا كان التعاقد باسمه ولحسابه⁽³⁴⁾، وتختلف مسؤولية هذا الشخص في كلتا الحالتين فإذا كان وكيلاً بالحمولة فإنه يكون ذو مسؤولية مباشرة مع الغير، أما في حالة كونه وكيلاً تجارياً فإنه لا يتحمل هذه المسؤولية بل تتصرف للمرسل إليه على اعتباره صاحب هذه البضاعة⁽³⁵⁾.

المطلب الثاني

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

بين المشرع الأردني أن مرحلة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري تنقسم إلى مرحلتين: المرحلة الأولى من وقت استلام الناقل للبضائع من قبل الشاحن حتى وقت شحنها على متن السفينة، والمرحلة الثانية تكون في الوقت الذي تسري فيه السفينة المشحون عليها البضاعة حتى وصولها لميناء التفريغ⁽³⁶⁾. وجاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية: "من المستقر عليه ان بوليصة الشحن هي عقد النقل البحري الذي يحدد التزامات طرفي التعاقد وانه وحده متكاملة يجب مراعاة كافة نصوصه وفوق ما تقضي به أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية. (تمييز حقوق 2001/1182 تاريخ 2001/7/11) و (2001/3148 تاريخ 2002/1/7). وحيث ان دعوى المدعي بضمنا ما لحقه من ضرر بسبب تأخير وصول البضاعة وتغيير وسيلة النقل تحكمها بوليصة الشحن باعتبارها الشكل الذي تم فيه افرار ارادتي الطرفين. وبالرجوع إلى بوليصة الشحن نجد انها تنص في المادتين 13 و 16 منها وما يتضح من نصوص المواد 211 و 212 و 213 من قانون التجارة البحرية، ان مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية لأن عقد الشحن عقد لغاية أي تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه. وان استلام البضاعة الذي يعتبر بينة هي انها سلمت بحالة جيدة وبمقتضى وثيقة النقل هو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها والتحقق من حالتها. وحيث انه وبالاستناد إلى ما تقدم وإلى نصوص بوليصة الشحن فان قيام الناقل بنقل البضاعة وإيصالها إلى الميناء المحدد للوصول وهو ميناء العقبة كان تطبيقاً للشروط الواردة في بوليصة الشحن حتى وان قام بتغيير الميناء الذي أفرغ فيه البضاعة او قام بنقلها على أي وسيلة أخرى طالما ان هذه البضاعة وصلت إلى الميناء المقصود بالنتيجة أيأ كانت الوسيلة المستخدمة لذلك. وبما انه من المتفق عليه فقهاً وقضاءً وبدلالة المادة (211) من قانون التجارة البحرية ان مسؤولية الناقل تنحصر في تنفيذ عقد النقل بضمنا الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية. وبما أنه من الثابت في اوراق الدعوى ومن كتاب مدير جمرك العقبة ان النقص الحاصل هو نقص منشأ كون رصاص الحاويات سليم وقطع

(31) عوض، علي جمال الدين (1957)، التزامات الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، دار النهضة للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر، ص 103.

(32) كومانى، طيف جبر (2003)، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ص 81.

(33) العريني، محمد فؤاد (2011)، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 283.

(34) كومانى، طيف جبر (2003)، القانون البحري، مرجع سابق، ص 82.

(35) الصمادي، كاتيا عصام (2017)، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، مرجع سابق، ص 46.

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

للمعاينة كما أكدت ذلك البيئة الشخصية وإن التأخير في استلام البضاعة لا يعود إلى الناقل، مما يؤكد عدم وجود نقص أو حصوله أثناء الرحلة البحرية فإن مسؤولية الناقل لا تقوم عن هذا النقص. وإزاء ما تقدم: فإنه لا يمكن مطالبة الناقل بأي ضمان عن تأخير الوصول أو النقص الحاصل في البضاعة.⁽³⁷⁾ فلذلك سوف نقوم بتقسيم هذا المطلب على فرعين على النحو التالي:

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

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

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

إن نص المادة رقم (211) من قانون التجارة البحرية الأردني لا يكون مطبقاً على هذه المرحلة وإنما تكون قواعد وأحكام الاتفاق الذي يجمع الشاحن بالناقل هي المطبقة في هذه الحالة ذلك استناداً لقاعدة ومبدأ حرية التعاقد⁽³⁸⁾. إن وضع البضاعة المملوكة من قبل الشاحن أو المرسل إليه تكون في عهدة الناقل من أجل إيصالها للشخص المرسل إليه في وقت معين وتنتهي هذه المرحلة عند وضع هذه البضاعة على متن السفينة التي تخوض رحلة الشحن هذه، أي أن هذا الأمر يتم بعد الاتفاق والتوقيع على العقد بين الشاحن والناقل، فبمجرد توقيع الشاحن هنا على إيداع هذه البضاعة في عهدة الناقل وإيفاءه بالالتزام المترتب بدفع مبلغ مالي للناقل للقيام بعملية النقل البحري للبضاعة وتسليمها للمرسل إليه⁽³⁹⁾، فهنا بعد القيام بهذا التوقيع وبإيفاء الشاحن بالتزامه يباشر الناقل المتعاقد عملية شحن البضاعة على متن السفينة، ويرافق هذه العملية تجهيزات تتمثل في إيجاد ناقل بحري فعلي يقوم بهذه العملية في حالة كون الناقل المتعاقد شركة أو شخصاً معنوياً آخر، وكذلك إيجاد السفينة المناسبة لتحميل هذه البضاعة وذلك استناداً لنوع البضاعة المحمولة وسعتها وسرعة هذه السفينة من أجل إيصال هذه البضاعة للمرسل إليه في التاريخ المتفق عليه⁽⁴⁰⁾، ويقوم هنا الناقل الفعلي بتجهيز هذه السفينة بالعمال والأدوات والتجهيزات اللازمة للقيام بهذه الرحلة أو الاستعانة بالقوات البحرية في وجود هذه السفينة في مناطق القراصنة في البحر وغير ذلك من التجهيزات التي تقع على عاتق الناقل من أجل ضمان سلامة البضاعة المشحونة⁽⁴¹⁾.

ولا بد لنا أن ننوه أنه لو تخلف الشاحن عن تنفيذ الالتزام المترتب عليه بإحضار البضاعة إلى ميناء الشحن بالتاريخ المحدد بعقد النقل البحري فإنه يتكبد تكاليف الرحلة البحرية المخصصة لشحن بضاعته كاملة، إضافة إلى المصاريف التي تم دفعها من قبل الناقل من أجل تهيئة السفينة والعمال للقيام برحلته وذلك استناداً لنصوص قانون التجارة البحرية الأردني⁽⁴²⁾، وأما في حالة تأخر الشاحن عن إيصال البضاعة لميناء الشحن وشحن الناقل لبضاعة أخرى عوضاً عن بضاعته فإن للشاحن المطالبة بثلاثة أرباع أجره البضائع التي شحنت عوضاً عن بضاعته، وذلك لأنه هو من قام بدفع الأموال من أجل تجهيز هذه السفينة من قبل الناقل فلولا دفعه للأموال لم يقم الناقل بتجهيز هذه السفينة فمن حقه أن يأخذ ثلاثة أرباع أجره هذه البضاعة، إضافة إلى المصاريف التي تم دفعها للسفينة التي ستخوض هذه الرحلة⁽⁴³⁾.

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

(37) تمييز حقوق رقم 197 لسنة 2008 تاريخ 12-10-2008 موقع قرارك <https://qarark.com> تاريخ الزيارة 29-3-2022، وجاء في قرار لمحكمة التمييز الأردنية: "من المستقر عليه ان بوليصة الشحن هي عقد النقل البحري الذي يحدد التزامات طرفي التعاقد وانه وحده متكاملة يجب مراعاة كافة نصوصه وفق ما تقتضي به أحكام المادة (204) من قانون التجارة البحرية. (تمييز حقوق 2001/1182 تاريخ 2001/7/11) و (2001/3148 تاريخ 2002/1/7). وحيث ان دعوى المدعي بضمن ما لحقه من ضرر بسبب تأخير وصول البضاعة وتغيير وسيلة النقل تحكمها بوليصة الشحن باعتبارها الشكل الذي تم فيه افرغ ارادتي الطرفين...."

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

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

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

(41) محمدين، جلال وفاء، البارودي، علي (1992)، القانون البحري، مرجع سابق، ص352.

(42) كومانتي، طيف جبر (2003)، القانون البحري، مرجع سابق، ص117.

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

هذه البضاعة على متن السفينة وتحميل بضاعة أخرى غير بضاعته في السفينة التي كانت مخصصة في هذه الحالة لشحن بضاعته، وكانت في ذات الرحلة هذه البضاعة الثانية ويكون الشاحن قد منح الناقل المال مقابل عملية شحن بضاعته، فإذا تم شحن البضاعة الأخرى في هذه الرحلة المخصصة لبضاعة الشاحن فيعطى الشاحن ثلاثة أرباع أجره هذه البضائع التي استخدمت عوضاً عن بضاعته، إضافة إلى المصاريف المدخرة للسفينة التي كانت هذه البضاعة المشحونة عوضاً عن بضائع الشاحن التي تساوي 10 آلاف دينار أردني فإن الشاحن هنا يحصل على سبعة آلاف وخمسمئة دينار أردني إضافة إلى المصاريف المدخرة للسفينة وذلك استناداً للنص القانوني السابق (44)، وكذلك لا بد لنا من أن نشير أنه كما على الشاحن التزام بتسليم البضائع إلى الناقل المتعاقد، فإنه كذلك على الناقل التزام يتجسد بتسلم هذه البضاعة المراد شحنها والتأكد من أنها مطابقة للشروط والخصائص التي بيّنها له الشاحن من حيث الكم والعدد والنوع والوزن والمحتوى والقيمة، وكذلك عليه المحافظة على هذه البضاعة حتى إيصالها إلى المرسل إليه، ويلجأ الناقل في بعض الأحيان إلى تعليق هذه البضاعة من أجل المحافظة عليها من التلف والهالك لا سيما إذا كانت هذه البضاعة مواد غذائية أو وضع هذه البضاعة في الكرتين كالتغليف لها، فهنا إذا رفض الناقل تسلّم هذه البضاعة من الشاحن على الرغم من مطابقتها لكافة الشروط والخصائص التي بالعقد فإنه يحق للشاحن أن يطالب بالتعويض العيني إن كان هذا الأمر ممكن، كما يحق له فسخ العقد مع التعويض عن الخسائر التي لحقت به جراء هذا الفسخ، وذلك طبقاً للقواعد العامة المنظمة لهذا الشأن (45)، وقد يؤخذ على المشرع الأردني في هذا الصدد عدم تدخله لكفالة حماية الشاحن في حال عدم تنفيذ الناقل الالتزام المترتب عليه، والمتمثل في تسليم البضاعة من الناقل وذلك على خلاف ما فعل في موضوع كفالة حماية الناقل في حال عدم تنفيذ الشاحن الالتزام المترتب عليه، إلا أن المشرع الأردني قد جعل القواعد المطبقة في الحالة الأولى عندما لا يقوم الناقل بالإيفاء بالالتزام المترتب على عاقبه، والمتمثل في تسليم البضاعة المراد شحنها من قبل الشاحن حال مطابقتها للشروط والخصائص الواردة في العقد (46).

الفرع الثاني: مرحلة بداية شحن البضاعة لحين تسليمها للمرسل إليه

حدد المشرع الأردني النطاق الزمني الذي تبدأ به مسؤولية الناقل البحري، وبين الزمن الذي تنتهي فيه هذه المسؤولية (47). وقد اشتمل التشريع على استثنائين: يتمثل الأول في أنه لا يكون هذا النص مطبقاً على النقل البحري الذي لا يوجد فيه سند شحن، والسبب وراء ذلك هو استبعاد النقل الذي يتم بمقتضى مشاركة الإيجار من تطبيق هذا النص القانوني عليه لأن هذا النقل الذي يتم بمقتضى مشاركة الإيجار يكون الهدف من وراءه هو تمتع المستأجرين بالكثير من المبالغ المرتفعة جداً، وذلك لأن هذا النقل يتم في أغلب الأحيان على نقل عدد كبير بل كبير جداً من البضائع مما يعني توفير إيجار أكثر من رحلة بحرية مقابل القيام برحلة بحرية واحدة من أجل تسليم هذه البضاعة (48)، ومثال ذلك كأن يأتي شخصاً يريد أن يشحن بضائع من ميناء دبي إلى ميناء فالنسيا إلى شخص آخر وهو الناقل البحري، وذلك لامتلاكه المعدات التي تؤهله للقيام بذلك من توفر السفينة لديه وعمال ومعدات من أجل تجهيز السفينة التي ستخوض هذه الرحلة على أكمل وجه، فيتفق هذا الشخص الأول مع الشخص الأخير من غير أن يكون هنالك شخص بينهما يأخذ الناقل تكاليف الرحلة وثمنها من هذا الشخص، فهنا يكون قد أخذ الناقل تكاليف رحلتين على الرغم من قيامه برحلة واحدة في هذه الحالة فلا يكون نص المادة (211) من قانون التجارة البحرية مطبقاً عليها لأن الاتفاق الذي تم سواء من الشاحن الأول أو الثاني مع الناقل البحري لم يكن مستنداً إلى سند شخصي يلزم الناقل بالشروط الموجودة فيه (49)، وأما الاستثناء الثاني الذي احتوت عليه هذه المادة فيتجسد في حصر تطبيق هذه المادة زمنياً من الوقت الذي يتسلم فيه الناقل البحري البضاعة من الشاحن لحين تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، مما يعني أنه قبل مرحلة

(44) دراركة، لافي (2007)، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، بحث منشور في مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 9، ص 113.

(45) سلطان، أنور (1978)، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، بحث مقدم إلى الجامعة الأردنية، عمان - الأردن، ص 255.

(46) دراركة، لافي (2007)، النطاق الزمني لمسؤولية النقل البحري، مرجع سابق، ص 114.

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

(48) كورماني، طيف جبر (2003)، القانون البحري، مرجع سابق، ص 102.

(49) حمدي، محمد كمال (1995)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 92.

تسلم البضائع لم يكن هذا النص القانوني مطبقاً كذلك الأمر بعد تسليم هذه البضاعة المرسل إليه في ميناء التفريغ⁽⁵⁰⁾، وبناءً على ما سبق فإنه لا بد لنا من تقسيم هذا الفرع على النحو التالي:

أولاً : بدء مسؤولية الناقل البحري

بناءً على ما تم ذكره في المادة رقم (211) من قانون التجارة البحرية فإن مسؤولية الناقل البحري تبدأ من الوقت الذي يتسلم فيه البضاعة في ميناء الشحن ولحين تسليم هذه البضاعة المشحونة للمرسل إليه في ميناء التفريغ، ومن الممكن القول: أن الناقل البحري مسؤوليته تكون مقترنة من حيث الزمن بالزمن الذي تحمل في هذه البضاعة على متن السفينة وذلك لأن دور الشاحن هنا قد انتهى على أكمل وجه عند تسليمه هذه البضاعة إلى الناقل في ميناء الشحن وتبقى هذه المسؤولية موجودة لحين إرساء السفينة في ميناء الوصول من أجل تسليم هذه البضاعة للمرسل إليه، الأمر الذي يعني أنه ما يحدث لهذه البضاعة في هذه المدة يكون الناقل مسؤولاً عنها حتى لو لم يحدثه هو بذاته بل أحدثه أحد الأشخاص المشرف عليهم كالرّبان أو مرشد السفينة أو العمال الذين يأخذهم الناقل للقيام بهذه الرحلة البحرية، فلو وقع في أثناء هذه المدة خطأ من قبلهم فإن الناقل هو من سيتحمل آثار هذا الفعل ولكن يجب علينا أن ننوه أن ما يحدث للبضاعة قبل وصولها لميناء الشحن يكون الشاحن هو المسؤول عنه وليس الناقل، وذلك لأن الالتزام المترتب على عاتق الشاحن غير الالتزام المادي يتمثل في التزامه بإيصال هذه البضاعة إلى ميناء الشحن بذات الشروط والخصائص التي ذكرها في العقد فأي مخالفة للشروط والخصائص التي تكون موجودة بالبضاعة فإن الشاحن هو من يتحمل تبعه ذلك، ولكن على الناقل التأكد من مطابقة هذه البضاعة لهذه الشروط والخصائص في عقد النقل قبل أن يحملها على متن السفينة، لأنه لو لم يتم بذلك فإن الشاحن يتهمه بأنه هو من كان وراء نقص وزن البضاعة إذا كان وزن البضاعة الحقيقية أقل من الوزن المذكور لها في عقد النقل البحري⁽⁵¹⁾.

فيما سبق يتضح لنا أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن عملية الشحن، وذلك لأنه هو من يتولى عملية شحن هذه البضاعة على متن السفينة التي ستخوض هذه الرحلة البحرية، ومثال ذلك أن أي خطأ قد يقوم به العمال في عملية تحميل البضاعة والتي ستكون على سبيل المثال ألواح زجاجية عالية القيمة ينتج عن هذا الخطأ انكسار واحد من الألواح فإن الناقل البحري هنا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي أحدثه أحد من العمال بهذا اللوح الزجاجي، وذلك لكونه مسؤولاً عن البضاعة لحظة تسلمها من الشاحن إضافة إلى أنه مسؤولاً عن هذا العامل الذي تسبب خطأه بكسر هذا اللوح الزجاجي⁽⁵²⁾. ومما سبق من الممكن القول بأن علاقة الشاحن بالناقل هنا علاقة تعاقدية، الأمر الذي يعني أنه من الممكن للناقل اعتباره طرف بالعقد بالاستناد إلى القواعد والأحكام التي تعفيه من المسؤولية عن البضاعة قبل فترة استلامها، وتتحصر مسؤوليته فقط بالمدة الزمنية التي تبدأ من تحميل هذه البضاعة من ميناء الشحن حتى إيصالها لميناء التفريغ وتسليمها للشخص المرسل إليه، أما ما قبل تسليم البضاعة من الشاحن وما بعد تسليمها للمرسل إليه إذا وقع خطأ أدى إلى تلف البضاعة أو هلاكها فإن الناقل هنا لا يعد مسؤول عن هذا الخطأ ولكن يجب أن يثبت أن الخطأ الحاصل ليس له أي علاقة فيه⁽⁵³⁾.

ثانياً : انتهاء مسؤولية الناقل البحري

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

(50) الصمادي، كاتيا عصام (2017)، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، مرجع سابق، ص38.

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

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

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

بالتعويض من هذه المؤسسة⁽⁵⁴⁾. ومن الممكن أيضاً أن يكون التأخير في التسليم سبباً في مسؤولية الناقل عن دفع التعويض للشاحن جراء هذا التأخير عن موعد التسليم المتوقع في العقد، فإذا كان موعد التسليم المتوقع عليه في العقد هو 6/3/2007 فيجب على الناقل في هذا التاريخ أن يكون متواجداً في ميناء التفريغ ويسلم هذه البضاعة للشخص المرسل إليه قبل فوات هذا التاريخ، فلو تأخر الناقل ووصلت السفينة إلى ميناء التفريغ في تاريخ 14/3/2007 فإن الناقل يكون متكبلاً بالخسارة التي لحقت بالشاحن جراء هذا التأخر عن موعد التسليم⁽⁵⁵⁾.

واستناداً لما سبق بيانه فإن الناظر هنا يجد تعارض بين العلاقة العقدية بين الناقل البحري والشاحن فالناقل البحري تستمر مسؤوليته عن البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه والمادة رقم (1/4) من قانون مؤسسة الموانئ تنص: "تتولى المؤسسة وحدها إنشاء الموانئ في المملكة وإدارتها وتنميتها واستغلالها وصيانتها والقيام بعمليات تفريغ وتحميل البواخر وتحميل الشاحنات وتقديم سائر الخدمات الأخرى ذات الصلة بالموانئ"⁽⁵⁶⁾، فنجد هنا تعارض بين العلاقة التعاقدية والنص القانوني ولكن يمكن تكييف الأمر بإبقاء الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه وهنا إذا حدث أي شيء في البضاعة من خلال مؤسسة الموانئ فإن الناقل يستطيع العودة إليها بالتعويض إلا أن ذلك لا يعفيه من مسؤوليته أمام الشاحن⁽⁵⁷⁾، وقد أكدت محكمة التمييز الأردنية بقاء مسؤولية الناقل البحري لحين تسليم البضاعة للمرسل إليه بإحدى قراراتها حيث جاء في هذا القرار: "لا يعتبر تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية (أو سلطات الميناء) إبراء لزمة الناقل لأن المقصود بالتسليم هو تسليم البضاعة الفعلي للمرسل إليه ولا ينقضي عقد النقل البحري إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة للمرسل إليه أو نائبه"⁽⁵⁸⁾.

الخاتمة

النتائج

- في النطاق الشخصي لدعوى مسؤولية الناقل البحري تعد مسؤولية الناقل المتعاقد هي المسؤولية الأشمل في هذا الصدد، ذلك لأنه هو من يكون طرفاً في العقد حيث أن الناقل المتعاقد يكون مسؤولاً عن جميع الأفعال الخاطئة أو التقصير الذي يقوم به الناقل الفعلي أو الأشخاص الذين يتبعون له.
- النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية لأن عقد الشحن عقد لغاية أي تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه.

التوصيات

- توصي الدراسة المشرع الأردني إلى إن يحتذي حذو اتفاقية هامبورغ في مسألة التمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، من حيث إيضاح مدى مسؤولية كل منهما، والدور الذي يقوم به كل منهما في عملية شحن البضاعة إلى الشخص المرسل إليه.
- توسيع دائرة البحث للوصول إلى أعمال بحثية وقضائية للوصول إلى أعمال توضيحية من شأنها الموازنة بينما جاء في التشريع الاردني واتفاقية هامبورغ.

قائمة المراجع

أولاً : الكتب

- الجميل، إيمان (2014)، عقد العمل البحري، المكتب الجامعي الحديث للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر.
- حسن، سوزان علي (2009)، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، القاهرة - مصر.
- حسني، أحمد محمود (بدون سنة نشر)، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ 1978، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، إسكندرية - مصر.

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

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

(56) المادة رقم (1/4) من قانون مؤسسة الموانئ الأردني رقم (36) لسنة 1985م وتعديلاته، "تتولى المؤسسة وحدها إنشاء الموانئ في المملكة وإدارتها وتنميتها واستغلالها وصيانتها والقيام بعمليات تفريغ وتحميل البواخر وتحميل الشاحنات وتقديم سائر الخدمات الأخرى ذات الصلة بالموانئ"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

المقادي، عادل علي (2009)، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

ثانياً : رسائل الماجستير والأطروحات

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

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

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

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

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

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

ثالثاً : الدوريات

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

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

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

رابعاً : القوانين والاتفاقيات

اتفاقية هامبورغ لسنة 1978م.

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

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