

عقد النقل البحري للبضائع

محمد عمر (*)

يعتمدان على ما يتم إحرازه من تقدم في وسائل النقل المختلفة التي لا غنى عنها عالم التجارة.

وعملية النقل كتصرف مادي ترتبط بشكل كبير بتصرف قانوني، يربط بين القائم على وسيلة النقل ومالك الأشياء المراد نقلها، وهو ما يطلق عليه «عقد النقل» الذي بمقتضاه يلتزم الناقل بتنفيذ عملية النقل للأشياء المراد نقلها. وقد عرف النقل البحري تطوراً ملحوظاً عبر العصور، باعتباره أقدم وسيلة نقل استعملها الإنسان للتنقل والتجارة، ونظراً إلى الخصائص التي يمتاز بها والأهمية التي يمنحها لاقتصاد الدول، وذلك بتنظيم سلسلة مترابطة من المتدخلين تتفاعل فيما بينها لجعل حركة التجارة الدولية أكثر سهولة، حيث وضعت مجموعة من الاتفاقيات والمعاهدات من أجل تنظيمه.

هذا ويكتسب عقد النقل أهمية قصوى في

المقدمة

يشكّل البحر إحدى طرق الاتصال بين الأمم وحلقة الالتقاء التجاري بين الشعوب. يعتبر النشاط البحري من أبرز أنواع الأنشطة البشرية انتشاراً، سيما أن البحار والمحيطات تمثل حوالي ٧١ ٪ من مجموع السطح الكلي للكرة الأرضية. لهذا تحتل التجارة البحرية الجزء الأهم والأكبر من التجارة العالمية، وهذا بسبب انخفاض تكاليف النقل البحري وسيولته مقارنة بأجور وصعوبات النقل البري والجوي.

يعتبر النقل عملاً مادياً يتمثل في تحريك الأشخاص أو الأموال والأشياء من مكان إلى آخر بواسطة أداة نقل، وقد ارتبطت المعاملات التجارية بالنقل منذ أقدم العصور ونجد ذلك واضحاً في الحضارات القديمة، مثل حضارة الفراعنة والفينيقيين والاعريق حيث كانت التجارة مزدهرة في تلك العصور. وفي عصرنا الراهن فإن تقدم المعاملات التجارية وازدهارها

(*) ماجستير في القانون الداخلي والدولي للأعمال - الجامعة اللبنانية - الفرع الفرنسي.

يختلف عن غيره من عقود النقل إلا فيما يتعلق باستخدام وسيلة محددة في تنفيذه هي السفينة.

ونظراً إلى المخاطر التي يتعرض لها النقل البحري فقد أُخضع هذا العقد لقواعد قانونية خاصة به.

وفي هذا الفصل سوف نتكلم على كل من مفهوم عقد النقل البحري وتكوينه وإثباته بالإضافة إلى الآثار المترتبة على تكوينه أو المترتبة في ذمة طرفي هذا العقد.

القسم الأول

مفهوم وتكوين عقد النقل البحري للبضائع

يُعدّ عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بصفتها أداة للملاحة البحرية، كما أنه يقوم بوظيفة اقتصادية كبيرة في مجال التجارة الخارجية، لما يترتب عليه من نقل للسلع يتبادلها مختلف الفرقاء.

الفقرة الأولى: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

مع تطور التجارة الدولية وما للنقل البحري من أهمية كبيرة في مجال هذه التجارة الدولية، كان لا بد من تنظيم عقود لحماية كل من الشاحن والناقل في عملية النقل البحري، لا سيما أنها تتحمل قدراً كبيراً من المخاطر، لذلك تم تنظيم عقد سمي بعقد النقل البحري، وهنا سوف نوضح تعريف هذا العقد وأهم خصائصه بالإضافة إلى تمييزه من غيره من العقود.

النبذة الأولى: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

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

مجال التجارة وخاصة التجارة الدولية، نسبة إلى الدور الإنتاجي للنقل من حيث توفير الخدمات وتوزيع البضائع، لذلك نظم المشرع عقد النقل وبيّن القواعد التي تحكم النقل بصفة عامة في قانون التجارة، ومن حيث إن عقود النقل تنقسم إلى عدة أنواع، وهي النقل البحري والنقل الجوي والنقل البري، ومن حيث الوسيلة النقل بالطائرات والنقل بالسفن والنقل بالسكك الحديدية والنقل بالسيارات والشاحنات، ومن حيث النطاق النقل الداخلي والنقل الدولي.

وتنوع عقود النقل اقتضى تنوع القوانين التي تحكم عقد النقل، بجانب القواعد العامة لعقد النقل المنصوص عليها في قانون التجارة، يخضع كل نوع من عقود النقل لقانون خاص به، فالنقل البحري يخضع للقانون البحري والنقل الجوي يخضع للقانون الجوي، والنقل الدولي يخضع للمعاهدات الدولية والتي تحكم أيضاً النقل البحري والنقل الجوي.

علماً أن لبنان هو بلد مستورد بنسبة أكبر من التصدير إلا أن كل من مرفأ بيروت ومرفأ طرابلس يؤديان دوراً كبيراً في حقل التجارة البحرية. رغم ذلك فإن قانون التجارة البحرية اللبناني لا يتضمن نصوصاً مفصلة وتوضيحية في هذا المجال، بل ينص على نصوص تتعلق بإيجار السفن وبالنقل البحري فقط.

فما هي الأحكام العامة والقواعد الخاصة لعقد النقل البحري للبضائع؟

سوف نتطرق في بحثنا هذا إلى مناقشة ماهية هذا العقد، وطبيعته، ومراحل إبرام عقد النقل البحري للبضائع بالإضافة إلى طبيعة المسؤولية وأساسها في عقد النقل البحري للبضائع.

الفصل الأول

أحكام عقد النقل البحري للبضائع

يأتي النقل في طبيعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية. فعقد النقل البحري لا

منقولاً إلى المودع لديه ليحافظ عليه لمدة، على أن يرده عينا. بالتالي، تختلف الوديعة عن عقد النقل إذ إن الأولى قد تكون مجانية في حين أن الثانية تكون دائماً مقابل أجر، كما أن عقد الوديعة يقتضي الحفاظ على الشيء المودع فقط، بينما الناقل في عقد النقل لا يحفظ الشيء، إنما يقوم بنقله من ميناء إلى آخر.

ثالثاً: تمييزه من عقد تقديم خدمات

عقد العمل هو اتفاق يلتزم بموجبه أحد الأشخاص بالعمل لحساب شخص آخر صاحب عمل وتحت إشرافه وتوجيهه لمدة محددة أو غير محددة مقابل أجر معين ومحدد. وأهم ما يميز به هذا العقد هو علاقة التبعية، فالعامل في عقد العمل يقوم بتقديم عمله وهو خاضع لرب العمل ويعمل تحت إشرافه وإدارته، بينما الناقل في عقد النقل مستقل تماماً عن الشاحن في تنفيذ التزاماته، فهو لا يعمل تحت إشرافه ومراقبته، فكل منهما له مركزه الخاص وليس لأحدهما أن يوجه ويراقب الآخر، المهم أن كل طرف ملزم بتنفيذ التزاماته التعاقدية فقط.

الفقرة الثانية: تكوين عقد النقل البحري للبضائع

إنّ عقد النقل البحري للبضائع يكون عادةً بين طرفين اثنين، كما أنّ له خصائص معينة تميّزه من باقي العقود.

النبذة الأولى: أطراف العقد

يتضح من تعريف عقد النقل البحري انه يتكون من حيث المبدأ بنتيجة اتفاق بين طرفين، هما الناقل من جهة والشاحن من جهة ثانية. ومن الممكن أن تقتصر آثار العقد عليهما، كما لو كان الشاحن تاجراً قام بإرسال بضاعته لنفسه كما أنه من المتصور أن يتم النقل لمصلحة شخص ثالث مختلف عن الشاحن

ويثبت عقد النقل البحري بسند الشحن، لذلك جرى العرف على تسمية عقد النقل بسند الشحن وتعتبر هذه الطريقة الأكثر استعمالاً خاصةً بالنسبة إلى النقل عبر الخطوط المنتظمة.

وبموجب عقد النقل البحري، يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة المسماة أجره الحمولة.

ويختلف شكل عقد النقل البحري للبضائع باختلاف النصوص الواردة في المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية، فقد أشارت اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، في مادتها الأولى، الفقرة ب، بأن تسمية "عقد النقل البحري" تنطبق على سند الشحن أو أي وثيقة مماثلة تكون سنداً لنقل البضائع بحراً.

النبذة الثانية: تمييزه من غيره من العقود

أولاً: تمييزه من عقد الوكالة

الوكالة أو الإنابة هو عقد يفوض بمقتضاه شخص شخصاً آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل أو باسمه. لذلك هو يختلف عن عقد النقل، لأن هذا الأخير يُنشئ التزامات على عاتق طرفيه، في حين أن عقد الوكالة لا يرتب في ذمة الشخص الذي أوكل لإبرامه أي التزامات تتعلق بتنفيذ العقد، بل آثار العقد تنصرف إلى الموكل.

قد تكون الوكالة مجانية بينما عقد النقل يكون لقاء بدل وهو أجره النقل. أضف إلى ذلك أن الوكيل في عقد الوكالة يقوم بعمل قانوني، بينما الناقل أساساً يقوم بعمل مادي وهو نقل البضاعة من ميناء إلى آخر.

ثانياً: تمييزه من عقد الوديعة

الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئاً

ما لا ينص عليه الاتفاق أو القانون.

ثانياً: عقد متبادل

إن عقد النقل البحري هو عقد متبادل لأنه يترتب التزامات على طرفي العلاقة التعاقدية، حيث يلتزم الناقل بإتمام عملية نقل البضائع عن طريق البحر، بينما يلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها.

ثالثاً: عقد إذعان

هنا لا بد من تمييز عقد ايجار السفينة من عقد النقل بموجب سندات الشحن، ففي الأولى لا يعتبر العقد من قبيل عقود الإذعان نظراً إلى تساوي طرفيه بالقوة. أما بالنسبة إلى النوع الثاني أي النقل بموجب سند شحن ففي كثير من الأحيان لا يستطيع الشاحن أن يناقش شروط العقد، خاصة بمواجهة القوة الاقتصادية الكبيرة للناقل وأمام احتكار الشركات البحرية الضخمة، لذلك فهو يقوم بالتوقيع على العقد المنظم بصورة مسبقة من قبل الشركات البحرية. ولهذا السبب أبرمت معاهدة سندات الشحن في بروكسل ١٩٢٤ مع التعديلات التي طرأت عليها لإعادة التوازن إلى أطراف العلاقة ولتأمين قدر من الحماية للشاحن.

رابعاً: عقد تجاري

تعتبر المادة السابعة فقرة ٣ من قانون التجارة اللبناني "إجارة السفن والتزام النقل عليها" عملاً تجارياً بالنسبة إلى الناقل ولو قام به لمرة واحدة.

لذلك يختلف النقل البحري عن النقل البري الذي لا يعتبر تجارياً بالنسبة إلى الناقل إلا إذا تم من خلال مشروع. أما بالنسبة إلى الشاحن فيكون العقد تجارياً بالتبعية في أغلب الأحيان.

يطلق عليه تسمية المرسل إليه. وفي هذه الحالة يترتب للمرسل إليه حقاً خاصاً مباشراً تجاه الناقل، رغم أنه ليس طرفاً في العلاقة التعاقدية. وقد يلجأ كل من طرفي العقد إلى وسيط يتولى عنهما الأعمال المادية والقانونية جميعها. فقد يمثل الربان أو أمين السفينة الناقل بينما يمثل أمين الحمولة الشاحن.

النبذة الثانية: خصائص العقد

أولاً: عقد رضائي

يعتبر عقد النقل البحري كما عقد إيجار السفينة عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق إرادتي الناقل والمستأجر أو الشاحن فلا يشترط لانعقاده أي شرط آخر. ولا ينقص من رضائية العقد موجب كتابته لأن الكتابة مشترطة للإثبات وليس للانعقاد.

غير أنه لا بد من الاتفاق على القيام بعملية النقل. فللربان، إذا وجد في السفينة بضائع غير مصرح بها، أن يأمر بوضعها على الأرض في محل شحنها أو أن يحدد عنها أجرة مضاعفة مع احتفاظه بما قد يلحق به من ضرر أكبر. وإذا اكتشفت هذه البضائع في أثناء السفر للربان أن يلقي في البحر البضائع المشحونة بدون حق إذا كان بإمكان طبيعتها أن تسبب أضراراً للسفينة أو لسائر الحمولة أو إذا كان من شأن نقلها أن يفضي إلى نفقات تفوق قيمتها أو غرامات أميرية أو أن يكون بيعها وتصديرها ممنوعين قانوناً. وعلى الربان أن يبين في دفتر اليومية اكتشاف البضائع المشحونة بدون حق والمصير الذي آلت إليه وأن ينظم ضبطاً مفصلاً بهذا الخصوص.

وإذا أثار تفسير العقد بعض الصعوبات بسبب غموضه فعندها يتولى القاضي تفسير إرادة المتعاقدين وفقاً لنص المادة ١٦٧ من قانون التجارة البحرية التي تنص على أن تطبيق القاضي عادة المكان أو العادات العامة في كل

ممثله القانوني للشاحن للدلالة على استلام البضاعة من هذا الأخير، وشحنها فعلاً على ظهر السفينة وذلك بغية نقلها إلى جهة محددة. وسند الشحن بهذا الوصف يجب أن يحزر في جميع الحالات سواء كان النقل بمشارطة الإيجار أم بسند الشحن.

كما يجب تمييز نوعين من سندات الشحن، سند الشحن والسند لأجل الشحن، فالأول هو الذي يسلمه الربان للشاحن عندما يتم شحن البضائع فعلاً على ظهر السفينة، الغرض الرئيسي لهذه الوثيقة هو توثيق العقد بين الناقل (شركة الشحن) والشاحن (مالك البضائع). يُعتبر سند الشحن أداة أساسية لتأكيد استلام البضائع ونقلها إلى الميناء المقصود وتسليمها هناك. أما السند برسم الشحن فهو الايصال الذي يسلمه الناقل أو وكيل الناقل عند استلامه البضاعة على الرصيف أو مخازن الناقل وقبل شحنها فعلاً على ظهر السفينة، إذاً هو وثيقة تُستخدم لترتيب نقل البضائع وتسهيلها من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول. ويستخدم هذا السند عادةً من قبل شركات الشحن أو وكلاء الشحن لتنظيم وترتيب الشحنات.

والفرق الرئيسي بينهما هو أن سند الشحن يستخدم لتثبيت ملكية البضائع ويكون لديه تأثير قانوني أكبر في تحديد من يمتلك البضائع أثناء النقل، في حين يُستخدم السند لأجل الشحن لتنظيم وتسهيل عملية الشحن دون تثبيت ملكية البضائع.

الفقرة الثانية: بيانات سند الشحن

بحسب نص المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية، يحتوي سند الشحن البحري على البيانات الآتية:

النبة الثالثة: أجرة النقل

إن القواعد التي ترعى الأجرة تعتبر بمعظمها غير إلزامية. لذلك يعمد الأطراف في كثير من الأحوال إلى إحلال القواعد الاتفاقية مكان القواعد القانونية.

وإن تحديد أجرة النقل في عقد النقل البحري أمر لا يخلو من الاعتماد على المسافة، الوزن، طبيعة وحجم البضاعة، وهي عناصر اقتصادية ذات أهمية في تحديد الأجرة.

القسم الثاني

إثبات عقد النقل البحري

إن سند الشحن يؤدي دوراً جوهرياً في إثبات العقد، بل إن دوره يتجاوز مجرد الإثبات، إذ تتمحور أحكام العقد وتنفيذه حول هذا السند (الوثيقة) إذ يمثل البضائع فيجوز تداولها بتداوله، ويقرر لحامله الشرعي حق استلام البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول. وتظهر أهمية سند الشحن عند اختلاف الشخص الذي يرسل البضائع وهو الشاحن عن الشخص الذي يتسلمها من الناقل البحري بعد تمام النقل ويسمى المرسل إليه.

الفقرة الأولى: التعريف بوثيقة الشحن

إن وثيقة الشحن لم تكن معروفة في العصور القديمة، بل لم تكن هناك حاجة إليها، لأن التجار كانوا يرافقون بضائعهم حتى ميناء الوصول، غير أنه وبعد أن تطورت التجارة البحرية في القرنين الثالث عشر والرابع عشر بدأت النواة الأولى لوثيقة الشحن في الظهور.

وسند الشحن هو صك يثبت شحن البضاعة واستلام الربان لها، كما أنه يثبت عقد النقل ذاته ويمثل البضاعة وله حجية في البيانات الواردة به.

مما تقدم يُفهم بأن سند الشحن أو سند الحمولة هو الإيصال الذي يسلمه الناقل أو

أولاً: فرقاء وثقة الشحن

يجب أن يحتوي سند الشحن على اسم كل من مجهز السفينة والشاحن. أما اسم المرسل إليه فليس من الضروري ذكره في السند، لأنه من المتصور أن ينظم سند الشحن للحامل. غير أنه في معظم الحالات يكون سند الشحن للأمر. تجدر الإشارة إلى أنه ليس من الضروري ذكر اسم الربان لأن المهم في هذا السند أن يتم توقيعه من قبل ممثل الشركة البحرية.

ثانياً: بيان البضائع المشحونة

ويذكر في سند الشحن المعلومات الضرورية كلها لتعيين البضائع المشحونة بنوعها ومقدارها وعددها وكميتها ووزنها وعلاماتها.

ثالثاً: اسم السفينة

تفرض المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية أن يذكر في سند الشحن اسم السفينة المشحونة عليها البضاعة وتابعيتها، وذلك ليتسنى للمرسل إليه معرفة السفينة التي تقوم بنقل بضاعته للحضور في ميعاد وصولها لاستلام بضاعته.

رابعاً: شروط النقل

يجب أن يذكر في وثيقة الشحن شروط النقل من أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود. قد تتضمن شروط النقل أموراً عديدة متعلقة بالشحن والتفريغ والنقل على سفينة أخرى ودفع الأجرة وغيرها من البنود التي قد تدرج اما على ظهر الوثيقة أو على القسم الثاني من الوثيقة الذي يحتوي على القواعد النموذجية التي تتبعها معظم الشركات والقواعد الخاصة التي تتغير حسب الخطوط البحرية.

خامساً: تاريخ تسليم الوثيقة

يجب أن يذكر في وثيقة الشحن تاريخ تسليم الوثيقة، ولإصدار هذا البيان أهمية كبرى بموضوع الإثبات، لأنه يحدد الوقت الذي تنتقل فيه البضاعة الى الربان ليصبح مسؤولاً تجاه الشاحن أو المرسل إليه عن أي هلاك أو تلف أو تأخير.

كما أن لهذا التاريخ أهمية في حالة البيوع البحرية لأنه يسمح بالتحقق من مدى وفاء البائع بالتزاماته بتسليم البضائع في الموعد المتفق عليه.

سادساً: عدد النسخ

تنظم وثيقة الشحن على ثلاث نسخ: نسخة للشاحن وثانية للمرسل إليه وثالثة للربان. ولكن درجت العادة أن تنظم على نسختين، نسخة للربان وأخرى للشاحن يبعث بهما إلى المرسل إليه ليستلم البضاعة بمقتضاها.

سابعاً: إمضاء الربان والشاحن

وأخيراً يتوجب أن تتضمن وثيقة الشحن توقيع الربان والشاحن وذلك أن هذا السند يؤدي دوراً في إثبات كل من الشحن وعقد النقل.

ومن الممكن أن يوقع على وثيقة الشحن وكيل بري للمجهز كمدبر فرع الشركة البحرية أو المؤتمن على السفينة.

الفقرة الثالثة: حجية وثيقة الشحن في الإثبات

وفقاً لما تقدم يؤدي سند الشحن البحري دوراً في إثبات عقد النقل البحري بين أطراف العقد. غير أنه في كثير من الحالات قد تمتد آثار هذا العقد إلى الغير، كالمُرسل إليه وشركات التأمين التي تعوض الشاحن أو المرسل إليه عن الهلاك أو التلف الذي قد تلحق بالبضائع.

نقص أثناء وجودها في عهده اي من وقت تسليمها للنقل حتى تسليمها فعلياً للمرسل إليه، لأن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة. ومن ثم فإن مسؤوليته عن سلامة البضاعة المنقولة أثناء الرحلة البحرية هي مسؤولية مفترضة لا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات أن ما أصاب البضاعة من ضرر هو ناجم عن قوة قاهرة أو خطأ من المرسل أو بسبب وجود عيب خفي في المنقول.

تقتضي دراسة الناقل البحري للبضائع الاحاطة بكافة الجوانب المتعلقة به لذا لا بد من تحديد مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع وصولاً إلى التعويض عن المسؤولية.

القسم الأول

مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

سنتناول في هذا المقام أسس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع وقواعدها بالإضافة إلى حالات الإعفاء من المسؤولية. الفقرة الأولى: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسؤولية ناقل البضائع، غير أن أغلبية التشريعات، بوجه عام، تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على افتراض المسؤولية أي الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة.

النبذة الأولى: أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تطبق قواعد المسؤولية على عمليات النقل بموجب سندات إيجار السفينة وعلى النقل بسند شحن عندما يخرج عن نطاق تطبيق معاهدة سند الشحن.

لا تختلف مسؤولية الناقل البحري عن مسؤولية الناقل البري، فهي مسؤولية تعاقدية

أولاً: قوة سند الشحن بالنسبة لطرفي العقد تنص المادة ١٩٩ من قانون التجارة البحرية على أن وثيقة الشحن التي تعطى بالصيغة المنصوص عليها تثبت تسلم الناقل للبضائع كما هي مبينه في الوثيقة.

لقد أعطى المشرع لسند الشحن حجية كاملة في الإثبات في العلاقة بين الشاحن والناقل غير أن هذه الحجة ليست مطلقة لأنه بالإمكان إثبات عكس مندرجات سند الشحن.

ثانياً: قوة سند الشحن بالنسبة إلى الغير لا تقتصر حجية سند الشحن على طرفيه فحسب وإنما بالنسبة إلى الغير أيضاً. وذلك لأن سند الشحن يفيد في الإثبات تسليم الناقل للبضائع وإثبات شحنها في التاريخ المذكور كما ان لبياناته وما قد يرد فيه من تحفظات حول البضائع المشحونة حجيتها في الإثبات في مواجهة الغير.

ويقصد بالغير كل شخص لم يكن طرفاً في إبرام عقد النقل ومع ذلك فله حقوق تنتج عن تنفيذ العقد، كشركة التامين وجميع المالكين لها أثناء النقل أو حتى المرسل إليه.

هذا ويعتبر سند الشحن واقعه مادية بالنسبة إلى الغير لذلك يمكن إثبات عكسها بطرق الإثبات المختلفة.

الفصل الثاني

أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

إذا كان النقل البحري هو أهم موضوعات القانون البحري، فإن مسؤولية الناقل البحري تحتل الصدارة بين المسائل التي قد تطرأ جراً هذا النقل، نظراً إلى كثرة الدعاوى التي تدور حولها ولأنها تترجم عادة إلى مبالغ نقدية يطلب من الناقل دفعها، وعليه فإن الناقل يتخذ الوسائل كلها للتخلص منها في وقت يعمل فيه المرسل أو المرسل إليه جهدهما لتحميله مسؤولية ما يطرأ على البضاعة من ضرر أو

أولاً: مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع

بمقتضى نص الفقرة الأولى من المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية، يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من اضرار. وهذه القاعدة تطبيق محض للقواعد العامة المتعلقة بالمسؤولية التعاقدية المبنية على افتراض الإخلال بموجب نتيجة.

لذلك يتوجب على الناقل نقل البضاعة وإيصالها سليمة إلى مرفأ المقصد، ويكون الناقل مسؤولاً عن إيصالها ناقصة أو تالفة ما لم يتوفر السبب الأجنبي كالقوة القاهرة وخطأ الشاحن ووجود عيب في البضاعة.

فمسؤولية الناقل البحري محصورة بالفترة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسته أي من حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفرغها في المكان المقصود.

ثانياً: مسؤولية الناقل عن التأخير

خلافًا لقواعد معاهدة هامبورغ لم يتضمن قانون التجارة اللبناني أي إشارة إلى مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة. إلا أنه، وتطبيقاً للقواعد العامة، يتوجب على الناقل البحري إيصال البضائع في الموعد المتفق عليه في العقد لأن أي تأخير في وصول البضائع قد ينتج عنه أضرار كبيرة بالنظر إلى طبيعة بعض البضائع أو نتيجة لتقلب الأسعار في الأسواق.

وفي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً عن تأخره في إيصال البضاعة في الموعد المحدد. هذا وتخضع مسؤولية الناقل للقواعد العامة التي ترعى المسؤولية، التي تعتبر بأن التزامه بإيصال البضائع في موعد محدد، هو التزام بتحقيق نتيجة، لذلك لا يمكنه دفع مسؤولية إلا بإثباته أن التأخير ناجم عن قوة القاهرة أو سبب أجنبي.

أساسها الالتزام التعاقدى للناقل البحري بتحقيق نتيجة في إيصال البضائع إلى الميناء المقصود وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة كاملة في الميعاد المتفق عليه. لذلك فإنه يكون مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف أو نقصان أو حتى التأخير في تسليم البضائع. ولا يمكن للناقل البحري أن يدفع عنه هذه المسؤولية إلا بإثباته أن سبب عدم قيامه بتنفيذ التزاماته يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة، أو نتيجة خطأ الشاحن أو بسبب عيب في البضاعة.

ويظهر أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مسؤولية مدنية وهي ذات طبيعة عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس ولا تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع إلا اذا توافرت اركانها الثلاثة والمتمثلة في الخطأ كركن أول ويستوي الأمر فيما لو صدر عن الناقل شخصياً أو عن أحد تابعيه والركن الثاني هو الضرر ويشتمل على ثلاث صور ألا وهي الهلاك والتلف والتأخير في تسليمها، أما الركن الثالث فهو العلاقة السببية بين الخطأ والضرر غير انه لا يعد الناقل دوماً مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب البضاعة اذا كان بالإمكان إعفاءه من المسؤولية في حالات معينة اتفاقاً أو قانوناً.

النبذة الثانية: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتوجب على الناقل البحري إيصال البضاعة الى المكان المقصود دون أن يصيبها أي ضرر أو نقص أو تلف لذلك يكون الناقل مسؤولاً في حال عدم قيامه بالموجب الملقى على عاتقه. كذلك من المتصور أيضاً أن تتحقق مسؤوليته إذا ما حصل تأخير في توصيل البضائع المنقولة في الموعد المحدد في العقد.

١ - القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ:

القوة القاهرة، أو الحادث المفاجئ، سبب واحد ويشترط حتى يعتبر الحادث قوة القاهرة ان يكون غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع. بالنسبة إلى الشرط الاول وهو عدم امكان التوقع فإنه إذا أمكن توقع الحادث، حتى لو استحال دفعه لم يكن قوة القاهرة أو حادثاً مفاجئاً ويجب ان يكون عدم التوقع مطلقاً لا نسبياً ويكفي في المسؤولية التعاقدية ان يكون عدم امكان التوقع وقت ابرام العقد، حتى لو أمكن توقع الحادث بعد التعاقد وقبل التنفيذ. وبالنسبة إلى الشرط الثاني وهو استحالة الدفع فانه إذا أمكن دفع الحادث حتى لو استحال توقعه بم يكن قوة القاهرة أو حادثاً مفاجئاً كما يجب ان يكون من شأن الحادث ان يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا وان تكون الاستحالة مطلقة ولا يشترط ان تكون الاستحالة مادية بل يمكن ان تكون معنوية. هذا ويقع عبء الإثبات على المدين، فإذا ما أثبت المدين ذلك انتفت العلاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا تتحقق المسؤولية.

٢ - العيب الذاتي للبضاعة:

وهو العيب الذي يرجع الى البضائع ذاتها ويجعلها عرضة للتلف عند نقلها بالبحر ومنها قابلية السوائل للتبخر بسبب حرارة الطقس أو قابلية بعض الحبوب للجفاف، أو الفواكه، أو الجلود للتعفن، أو قابلية الحديد للصدأ بسبب الرطوبة. ويعد أيضاً قبيل العيب الذاتي مرض الماشية وموتها أثناء النقل، ويعفى الناقل من المسؤولية عن العيب الذاتي دون حاجة الى تضمين سند الشحن تحفظاً بهذا الصدد فالعيب الذاتي يمكن الحاقه بخطأ الشاحن من حيث اعفاء الناقل من المسؤولية.

الفقرة الثانية: الإعفاء من المسؤولية

يُسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر إذا كانت هذه الأضرار ناجمة عن خطأ الناقل الشخصي كعدم صلاحية السفينة الناقلة للبضائع، أو خطأ تابعيه البحريين أو البريين، كخطأ التابعين أو إهمالهم أو سرقة رجال الطاقم لبعض المشحونات أو بسبب سوء تخزين البضائع أو عدم العناية بها اثناء الطريق أو يكون التأخير ناشئ عن اتباع الربان طريق اطول للرحلة بدلاً عن الطريق المتفق عليه. اما إذا كان سبب هذه الاضرار سبب أجنبي لا يد للناقل فيه، تنتفي مسؤولية الناقل. ويخلص من ذلك انه لا محل لمسؤولية الناقل عن الهلاك أو التأخر إذا ما كانا ناجمين عن سبب أجنبي، ويدخل تحت السبب الاجنبي كل من القوة القاهرة، وخطأ الغير، وخطأ الشاحن والعيب الذاتي للبضاعة.

مما تقدم سوف نتكلم عن اسباب الاعفاء من المسؤولية ومن هم المعنيون أو المستفيدون من الاعفاء.

النبة الاولى: اسباب الاعفاء من المسؤولية

مثلاً يحدد القانون اسباب انعقاد المسؤولية وهي الخطأ والضرر والرابطة السببية، يحدد أيضاً أسباب الإعفاء من المسؤولية وهي ما يطلق عليها الاسباب الاعفاء القانونية.

وكما هي حال جميع العقود يجوز لأطراف العقد الاتفاق على إدراج شروط الإعفاء المدني من مسؤولية في حالة خطئه وهي ما تعرف بأسباب الإعفاء الاتفاقية.

أولاً: السبب العام للإعفاء من المسؤولية:

السبب الاجنبي

يمثل السبب الاجنبي في القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضائع أو خطأ الشاحن.

٣ - خطأ الشاحن:

يقصد بذلك فعل الشاحن أو المرسل إليه. وهي صور لخطأ يقع فيه الشاحن أو ممن يمثله وأساس الاعفاء قاعدة رومانية تقضي بان لا يسمح للمتضرر بالمطالبة بالتعويض عن الاضرار التي كان هو السبب بها.

ثانياً: الاسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية في النقل البحري

وهي عدة حالات تعفي الناقل البحري، وتابعي الناقل البحري اي مندوبو الناقل، من المسؤولية، والتي يمكن حصرها في النقاط التالية:

١ - تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها:

إذا ذكر الشاحن في سند الشحن بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها كما إذا اخفى قابليتها للكسر أو قدرها بأقل من قيمتها املاً في الحصول على تخفيض في أجرة النقل أو بهدف تخفيض الرسوم الجمركية.

٢ - انقاذ الاموال أو الاشخاص في البحر:

هناك فرق في المسؤولية بين انقاذ الارواح وانقاذ الاموال فيما يتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية، حيث يعفى الناقل من المسؤولية وذلك دون قيد أو شرط إذا ما كان الهدف هو انقاذ الارواح، في حين انه وضع قيداً على اعفاء الناقل من المسؤولية في حالة انقاذ الاموال.

٣ - الانحراف المعقول عن الطريق:

تقضي عملية نقل البضائع وفقاً للقاعدة العامة التزام الناقل في تنفيذ عقد النقل باتباع خط السير وعدم الانحراف عنه ولذلك يلتزم الربان باتباع الطريق المعتاد المنصوص عليه في العقد أو الا فاتباع أقصر الطرق وأكثرها امناً.

القسم الثاني

دعوى المسؤولية

في هذا المقام سوف نتكلم على دعوى المسؤولية التي تقام عند قيام الضرر أو عدم تنفيذ الموجب من قبل الناقل البحري. سنتطرق اولاً الى أطراف الدعوى ومن ثم الى المحكمة المختصة للنظر في النزاع القائم.

الفقرة الأولى: أطراف الدعوى

إن دعوى مسؤولية الناقل هي دعوى تعاقدية لأنها ناتجة عن عدم تنفيذ الموجب الملقي على عاتق الناقل اي تسليم البضاعة وفقاً لشروط العقد. لذلك فإن أطراف الدعوى هما المدعي والمدعى عليه.

النبة الأولى: المدعي

في المبدأ ان الحق بالادعاء هو لمن اصابه الضرر الناجم عن عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزاماته، لذلك فإن اصحاب الحق بالادعاء هم الشاحن، والمرسل إليه، الحامل الأخير أو حتى الضامن.

أولاً: الشاحن

إن حق الشاحن بمداعاة الناقل بسبب الاضرار اللاحقة بالبضاعة خلال مرحلة النقل البحري، مستمد من عقد لنقل. حتى ولو عيّن الشاحن، في بوليصة الشحن اسم الشخص المرسل إليه البضاعة، فانه لا يفقد بذلك صفة الادعاء على الناقل، بسبب تأخر البضاعة أو فقدانها لأنه أحد أطراف العقد وله مصلحة اكيدة في تنفيذه.

ثانياً: الحامل الأخير لسند الشحن

يحق للحامل الاخير لسند الشحن مداعاة الناقل حتى عندما تكون وثيقة الشحن مظهرة على بياض كونه يستفاد من نص المادة ٢٠١ من قانون التجارة البحرية ان للربان تسليم

مسؤولاً شخصياً عن جميع الأضرار التي لحقت بها من جراء ذلك.

الفقرة الثانية: المحكمة المختصة

لا يوجد أية قواعد خاصة في قانون التجارة البحرية اللبناني تتعلق باختصاص المحاكم، لذلك تطبق القواعد العامة المنصوص عنها في قانون اصول المحاكمات المدنية على الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري جميعها.

النبة الأولى: الاختصاص الداخلي

استناداً إلى نص المادة ٧ من قانون التجارة يعتبر النقل البحري تجارياً بالنسبة إلى الناقل، كما يعتبر تجارياً أيضاً بالنسبة إلى الشاحن إذا كان تاجراً وابطامه لحاجات تجارته. لذلك تخضع دعاوى عقد النقل البحري للقواعد المنصوص عنها في المادة الأولى من قانون اصول المحاكمات المدنية التي تنص على انه في الدعاوى المتعلقة بالعقد المدني أو التجاري يكون الاختصاص لمحكمة مقام المدعى عليه الحقيقي أو للمقام المختار أو للمحكمة التي أبرم العقد في دائرتها واشترط تنفيذ أحد الالتزامات الرئيسية الناشئة عنه فيها أو للمحكمة التي اشترط تنفيذ العقد بكامله في دائرتها.

النبة الثانية: الاختصاص الدولي

بمقتضى نص المادة ٧٤ من قانون اصول المحاكمات المدنية يخضع الاختصاص الدولي للمحاكم اللبنانية مبدئياً للأحكام المتعلقة بالاختصاص الداخلي دون تمييز بين لبناني وأجنبي. لذلك ينبغي تطبيق احكام نص المادة ١٠٠ من القانون المذكور.

فيكون الاختصاص الدولي اما لمحكمة مقام المدعى عليه الحقيقي أو المختار. ولكن هل يجوز اعتبار الناقل البحري متخذاً اقامته لدى امين السفينة (الوكيل البحري)؟

البضاعة لحامل وثيقة الشحن لأمر وان كانت مظهرة على بياض. وللشخص الذي له الصفة اللازمة لاستلام البضاعة الصفة الكافية للمدعاة بشأن النقص اللاحق بهذه البضاعة.

اما المرسل إليه فيستمد حقه بمداعاة الناقل من وثيقة الشحن المظهرة والتي تجعله خلفاً للشاحن. تجدر الإشارة إلى أنه إذا ما كان يعود للمرسل إليه الحق بالمدعاة بالاستناد لوثيقة الشحن المظهرة، فإن هذا لا يحرم الشاحن من مدعاة الناقل بالاستناد الى عقد النقل الموقع منه وذلك عملاً بقاعدة نسبية العقود.

ثالثاً: الضامن

يحق للضامن مدعاة الناقل، ويستفاد هذا الحق من نص المادة ٣٦١ من قانون التجارة البحرية التي تنص على انه إذا لزم الضامن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع تبعثها على شخص ثالث فله ان يمارس حقوق المضمون الذي عوضه وان يرفع دعاويه.

النبة الثانية: المدعى عليه.

تقام الدعوى عادة ضد الناقل، الذي قد يكون مالك السفينة أو مستأجرها. كما من الممكن أن تقام الدعوى على المؤتمن على السفينة إما بصفته فريقاً في عقد النقل البحري أو باعتباره وكيلاً عن مجهزها وبالتالي ممثلاً لربانها. لذلك لا يمكن مقاضاته بصفته الشخصية الا إذا ثبت انه ارتكب خطأ شخصياً في تنفيذ وكالته. فالمؤتمن على السفينة لا يكون مسؤولاً إلا عن اخطائه الشخصية وهذه المسؤولية الشخصية لا تتنافى مع مسؤوليته بصفته مؤتمناً على السفينة. فاذا تعهد المؤتمن في وثيقة الشحن بنقل البضاعة الى المرفأ المقصود دون ان يذكر فيها ان البضاعة المذكورة ستشحن على ظهر الباخرة، فيكون، بموافقة على نقل البضاعة على ظهر الباخرة،

تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الصلاحية. ويُعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر من النوع نفسه.

الخاتمة

الأصل أن عقد النقل البحري للبضائع ينشأ بين طرفين فقط، هما الشاحن والناقل، فيرتب التزامات في نمة كليهما بحيث إن الالتزام الرئيسي الذي يرتبه عقد النقل البحري للبضاعة يكون على عاتق الناقل ألا وهو نقل البضائع في الزمان المحدد في العقد، بالإضافة الى الالتزام الرئيسي الذي يقابل التزام الناقل بنقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول وهو الالتزام بدفع أجرة النقل.

ان الالتزام الذي يرتبه عقد النقل البحري للبضاعة في نمة الناقل، هو التزام بإنجاز عمل معين، وهو التزام بتحقيق نتيجة والمتمثلة في نقل البضاعة محل هذا العقد من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ المحددين بدقة في العقد المبرم بينه وبين الشاحن، ويكون ذلك وفق شروط العقد المتفق عليها، وعليه فالناقل ملزم بتحقيق هذه النتيجة بصرف النظر عن الوسائل التي يتم استعمالها لتنفيذ ذلك، وتبعاً لذلك فان الناقل يلتزم بتنفيذ التزاماته عبر المراحل الثلاثة (مرحلة الشحن، مرحلة الرحلة البحرية، مرحلة الوصول).

وفي حال الإخلال بهذا الالتزام يمكن للشاحن أن يثبت خطأ المدين وهو الناقل، وذلك بمجرد إثبات عدم تحقيق النتيجة، وبالتالي تقوم في هذه الحالة مسؤولية الناقل. ولا يعفى الناقل من مسؤولية عدم تنفيذ التزاماته الا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الدائن أو السبب الاجنبي، وعليه يكون الناقل قد وفى بالتزاماته التي رتبها

يرى البعض أنه لا يجوز اعتبار محل اقامة امين السفينة محلاً مختاراً لشركة الملاحة الاجنبية أو بمثابة فرع لهذه الشركة، إلا إذا وجد اتفاق صريح على ذلك.

بينما يرى البعض الاخر ان الوكالة البحرية في بيروت يمكن ان توصف بالفرع وفقاً لمفهوم المادة ٩٢ اصول مدنية، وان شركة الملاحة الاجنبية يفترض انها اتخذت محلاً مختاراً لديها في كل ما يتعلق بتنفيذ عقد النقل البحري، وان محكمة بيروت تكون مختصة بدعوى المسؤولية لهذا السبب.

وفي حال تعدد المدعى عليهم تنص المادة ٩٧ من قانون اصول المحاكمات المدنية على انه إذا تعدد المدعى عليهم يكون الاختصاص، إمّا للمحكمة التي يقع في دائرتها مقام أحدهم بشرط أن يكون هذا الاخير مختصاً بصورة اصلية ولا يشترط ان تكون الطلبات بحق المدعى عليهم مسندة الى سبب واحد، بل يكفي ان تكون متلازمة، واما لمحكمة ابرام العقد وتنفيذ احد الالتزامات فيها استناداً لنص المادة ١٠٠ من قانون اصول المحاكمات المدنية التي تفرض تحقق الشرطين معاً، اي ان تكون المحكمة التي تنظر بالدعوى المحكمة التي ابرم العقد في دائرتها بالإضافة الى تنفيذ احد الالتزامات الرئيسية الناشئة عنه فيها.

كما تنص المادة ١٠٠ من قانون اصول المحاكمات المدنية على ان يكون الاختصاص للمحكمة التي يشترط تنفيذ العقد بكامله في دائرتها.

ونشير اخيراً الى ان المادة ٢١٢ من قانون التجارة البحرية أشارت إلى أنه يعتبر بحكم ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في لبنان وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن

قانونياً في تنفيذ هذا العقد، عندما ينظم إليه بقبول تسليم البضاعة والتزامه بدفع أجرة النقل عندما تكون مستحقة الدفع في ميناء الوصول، وفي ما يتعلق بأثار هذا العقد فقد كان المشرع واضحاً في ترتيب التزامات الاطراف بما يتضمن حقوقهم على السواء كلٌ بحسب الالتزامات المفروضة عليه في العقد المبرم بينهما (الشاحن والناقل).

عليه العقد على ان يكون ذلك في الوقت المحدد في العقد.

وتجدر الإشارة الى أن عقد النقل البحري قد يتعدى احياناً أطرافه الى الطرف الثالث وهو المرسل إليه، الذي ما زال مركزه القانوني محل جدال فقهي كبير، ورغم تعدد الآراء الفقهية لأنه لم يتم الإجماع على رأي واحد، ويظل باب الاجتهاد مفتوحاً، وفي جميع الاحوال يظل المرسل إليه طرفاً