مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني.

إعداد

ماهر جابر الجابر

أستاذ القانون التجاري المشارك، كلية الحقوق، جامعة البلقاء التطبيقية.

البريد الإلكتروني

maheraljaber@bau.edu.jo

حازم محمد الزعبي

ماجستير القانون الخاص

البريد الإلكتروني

hazem.alzoubi@pm.gov.jo

مراد محمود الشنيكات

أستاذ القانون المدني، كلية الحقوق، جامعة البلقاء التطبيقية.

البريد الإلكتروني

moradshnikat@bau.edu.jo

مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني

ماهر جابر الجابر، حازم محمد الزعبي، مراد محمود الشنيكات.

قسم القانون "القانون التجاري"، كلية الحقوق، جامعة البلقاء التطبيقية، الأردن، المملكة الأردنية الهاشمية.

البريد الإلكتروني للباحث الرئيسي: maheraljaber@bau.edu.jo

ملخص البحث:

حاولت الدول جاهدة إلى تطوير اقتصادياتها من خلال الاهتمام بموضوع النقل البحري، وهو ما حدا بتلك الدول بالتدخل تشريعياً من خلال وضع أطر تشريعية تنظم عملية النقل البحري. ولقد أفردت تلك التشريعات نصوصاً قانونية تتعلق بمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تحدث بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير عن تسليم البضاعة. كما أبرزت تلك التشريعات معياراً قانونياً يتمثل في إثبات حالة انعدام خطأ الناقل البحري الذي يستطيع الناقل من خلاله إعفاء نفسه عن الأضرار أو الخسائر التي تلحق بالبضائع اثناء الرحلة البحرية اذا كان الناقل قد اتخذ جميع الاجراءات لتجنب الضرر ولم يكن له يد بالضرر الناجم.

تقوم هذه الدراسة على البحث في مسؤولية الناقل البحري وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني عن الإخلال في تنفيذ التزاماته والمتمثل في التأخير عن تسليم البضاعة في المكان والزمان المتفق عليهما مسبقاً. ومن أجل تحقيق أهداف هذه الدراسة فقد تبنى الباحثان المنهج الوصفي التحليلي المتمثل في تحليل النصوص القانونية في التشريع الأردني وأحكام محكمة التمييز الأردنية في نطاق تحديد مسؤولية الناقل البحري عن أخطائه عن تسليم البضائع في الموعد المحدد.

وقد خلصت الدراسة إلى أن المشرع الأردني لم يضع نصوصاً قانونية تتضمن مسألة تأخير الناقل البحري عن تسليم البضائع في الموعد المحدد وهو ما يعتبر نقصاً تشريعياً يتطلب التدخل من المشرع من أجل تنظيمه.

الكلمات المفتاحية: عقد النقل البحري، الناقل البحري، مسؤولية الناقل البحري، انعدام خطأ الناقل، التأخير عن تسليم البضاعة.

The Maritime Carrier's Liability on the Delay of Delivering the Goods in Accordance with the Jordanian Maritime Trade Law

Maher Jaber Aljaber*, Hazem Mohammad Alzoubi, Murad Mahmoud Al-Shanikat.
Department of Law "Commercial Law", Faculty of Law, Al-Balqa Applied University, Jordan, The Hashemite Kingdom of Jordan.
E-Mail of Corresponding Author: maheraljaber@bau.edu.jo

Abstract:

Countries have tried to develop their economics by concentrating on the maritime transport's issues. The trials circulates on intervention legislatively by issuing laws that regulate the transport operations. The issued laws contains legal texts that regulate the liability of the maritime carrier on the damages that occur due loss, damage, or delay in delivering the goods. In addition, these regulations mention on the criterion of proving the absence of the carrier's fault, through which the carrier can exempt himself from the liability of the damage or loss during the sea voyage, if he prove that he had taken all required measures to avoid the damage and had no hand in the resulting damage.

The current research investigates the liability of the maritime carrier in accordance with the Jordanian Maritime Trade Law for failure to implement his obligations; which represented in the delay of delivering the goods in the place and time agreed upon in advance between the contractors in the Maritime's Transport Contract. To achieve the goals of the current research, the researchers had implemented the descriptive analytical approach; by analyzing the legal texts in the Jordanian legislation and the rulings of the Cassation Jordanian Court in the field of the liability of the maritime carrier on the delay of delivering the goods in the agreed time. The current study has concluded that the Jordanian Legislator did not regulate the issue of delay in delivering the goods at the agreed time, which requires intervention by the legislator to overcoming on this shortcoming legislation.

Keywords: Maritime Transportation Contract, Maritime Carrier, Liability of Maritime Carrier, Absence of Carrier Fault, Delay in Delivering the Goods.

---

* Correspondence Author

المقدمة

حاولت الدول جاهدة إلى تطوير اقتصادياتها من خلال الاهتمام بموضوع النقل البحري لما لتلك العقود من أثر كبير على تطوير اقتصادياتها، وهو ما حدا بتلك الدول بالتدخل تشريعياً - وطنياً أو دولياً - من خلال وضع أطر تشريعية من أجل تنظيم عملية النقل البحري. هذا الأمر شجع المشرع الوطني على تشريع قوانين متعلقة بالتجارة البحرية، كما شجع الحكومات على التعاون من أجل سن اتفاقيات على المستوى الدولي تنظم عمليات النقل البحري تحديداً من أجل مواكبة التطور الاقتصادي في العالم، وهو ما تمخض عن اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة بتاريخ ٢٥ آب لسنة ١٩٢٤ ، واتفاقية الأمم المتحدة في شأن نقل البضائع بحراً والمعروفة بـ "اتفاقية هامبورغ" لعام ١٩٧٨، وأخيراً اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بـ "قواعد روتردام" لعام ٢٠٠٨.

يعتبر عقد النقل البحري من الأمور المهمة في مجال الملاحة البحرية وهو الأمر الذي انعكس على مجالات التنمية الاقتصادية والتكنولوجية. وعلى الرغم من تلك الإيجابيات فقد أدى استخدام عقد النقل البحري إلى بروز مشكلات كثيرة ومتعددة أهمها تلك المتعلقة بإشكالية النطاق القانوني لمسؤولية الناقل البحري المنبثقة عن عقد النقل وذلك في حالات هلاك البضاعة، تلفها، أو تأخير وصولها. لقد أثارت حالات المسؤولية عدة تساؤلات تتعلق بمدى مسؤولية الناقل عن الخطأ الذي أحدث الضرر وهو ما يبرز ضرورة التمييز بين حالة وقوع الخطأ بتعمد أو إهمال الناقل أو انعدام مسؤولية الناقل عن الخطأ الذي حصل.

وحيث أن التزام الناقل البحري مع المرسل هو التزام تعاقدي بحيث يلتزم الناقل بتسليم البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد وبنفس الحالة التي تسلم فيها البضاعة، فإن أي إخلال من قبل الناقل في تنفيذ التزاماته يرتب عليه المساءلة القانونية اتجاه المرسل أو المرسل إليه. وتتمخض مسؤولية الناقل إما بسبب هلاك البضاعة أو تلفها، أو التأخير عن تسليمها، وهي مسؤولية مفترضة على الناقل لا يستطع إعفاء نفسه منها إلا إذا أثبت وقوع أي حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في التشريعات الوطنية أو الاتفاقيات الدولية.

ونظراً لأهمية موضوع مسؤولية الناقل البحري اتجاه المرسل أو المرسل إليه فإنه كان من الضروري في هذه الدراسة التطرق لموضوع مسؤولية الناقل البحري وحالات إعفائه منها معززاً بالنصوص القانونية والتطبيقات القضائية ومبيناً موقف المشرع الأردني من تلك المسؤولية وحالات إعفائه منها حالا انعدام الخطأ من جانبه.

أهداف البحث

تبرز أهمية البحث من خلال التعرف على الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري اتجاه المرسل والمرسل إليه عن هلاك البضاعة أو تلفها، أو التأخير عن التسليم، مع إبراز الأساس القانوني الذي يساعد الناقل على إعفاء نفسه من تلك المسؤولية وذلك من خلال الاستناد إلى التشريعات الوطنية المتعلقة بالنقل البحري أو الاتفاقيات الدولية متمثلة في اتفاقيات بروكسل ١٩٢٤ وهامبورغ ١٩٧٨ وقواعد روتردام ٢٠٠٨ التي نظمت موضوع النقل البحري وأبرزت حالات المسؤولية وكذلك الحالات التي يستطيع الناقل إعفاء نفسه من تلك المسؤولية حال انعدام خطأ الناقل في إحداث ذلك الضرر. كما كان لقانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ مكاناً في هذه الدراسة لإبراز دور المشرع الأردني في تنظيم موضوع مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الناجم للمرسل أو المرسل إليه عن التأخير في تسليم البضائع.

مشكلة البحث

تكمن إشكالية هذه الدراسة في البحث في موقف المشرع الأردني عن مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الحاصل للمرسل أو المرسل إليه عن التأخير عن تسليم البضائع في الموعد المتفق عليه في العقد. وللإجابة عن ذلك فإن هذه الدراسة تهدف إلى الإجابة عن الأسئلة التالية:

١. ما هي ماهية التزام الناقل في عقد النقل البحري؟
٢. ما هي حالات مسؤولية الناقل البحري في القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية؟ وما هي حالات الإعفاء من تلك المسؤولية؟
٣. ما هو موقف المشرع الأردني من حالة التأخير عن التسليم في الموعد المتفق عليه؟
٤. من هي الجهة التي تتحمل مسؤولية الضرر الحاصل للمرسل أو المرسل إليه متى ما استفاد الناقل البحري من حالات الإعفاء من المسؤولية؟

منهجية الدراسة

من أجل تحقيق أهداف هذه الدراسة فقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي الذي يقوم على تحليل النصوص القانونية في قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ وربطها بالنصوص القانونية الموجودة في نطاق الملاحة الدولية من خلال التطرق إلى الاتفاقيات الدولية المتمثلة في اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ وتعديلاتها، واتفاقية الأمم المتحدة لنقل الضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ والتي جرى على تسميتها باتفاقية

هامبورغ، واتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً لسنة ٢٠٠٨ والتي تم التعارف عليها بقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨. كما تم الاعتماد على تحليل تلك النصوص من خلال الاستناد إلى التطبيق العملي لتلك النصوص من خلال الأحكام القضائية الصادرة من محكمة التمييز الأردنية.

ومن أجل تحقيق هذه الدراسة أهدافها والإجابة عن التساؤلات المطروحة فإنه سوف يتم البحث في مسؤولية الناقل البحري في المبحث الأول، وذلك من خلال البحث في ماهية مسؤولية الناقل البحري في (المطلب الأول)، ثم التطرق إلى حالات الإعفاء من تلك المسؤولية في (المطلب الثاني).

أما في المبحث الثاني فإنه سوف يتم البحث في في موقف المشرع الأردني من حالات إعفاء الناقل البحري عن المسؤولية عن هلاك وتلف البضائع خلال الرحلة البحرية (المطلب الأول)، ثم موقف المشرع الأردني من إعفاء الناقل البحري عن المسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة (المطلب الثاني).

المبحث الأول
ماهية مسؤولية الناقل البحري

سوف يتم التطرق في هذا المبحث إلى أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري وذلك من خلال إبراز مفهوم مصطلح المسؤولية، مع التركيز على تحليل أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري التي تجعل الناقل هو المسؤول عن الأضرار التي تحدث للمرسل أو المرسل إليه بسبب هلاك أو تلف البضاعة أو حتى التأخير في تسليمها وفق الزمان والمكان المتفق عليهما مسبقاً (المطلب الأول). وعلى الرغم من ثبوت حالات المسؤولية تلك فإن الجزء الثاني من هذا المبحث سوف يقوم بالتطرق إلى عدة حالات لو استطاع الناقل البحري إثبات إحداها فإنه سوف يستطيع أن يدفع المسؤولية عن نفسه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري

المسؤولية لغة هي عبارة عن "حال أو صفة من يسأل عن أمر تقع عليه تبعته. يُقال: أنا بريء من مسؤولية هذا العمل[(١)]".

والمقصود من هذا التعريف هو إلزام شخص بضمان الضرر الواقع للغير نتيجة التصرف الذي قام به[(٢)]. فمصطلح المسؤولية يطلق بشكل عام على "المؤاخذة" أو "المحاسبة" على سلوك معين بتوقيع جزاء على فرد قام بفعل مخالف وبالتالي فهي تتمخض عن القيام بمخالفة لواجب قانوني ينتج عنها وهو ما يحتم وقوع فعل ضار وما يوجب إيقاع جزاء قانوني، فيقال مسؤولية مدنية، مسؤولية جنائية، ومسؤولية إدارية[(٣)،(٤)].

قانونياً، فقد قام الفقه والتشريع القانونيين بتقسيم المسؤولية المدنية التي تتمثل بارتكاب مخالفة لواجب قانوني يوجب التعويض إلى قسمين وهما المسؤولية العقدية

---

(١) مجمع اللغة العربية. ٢٠٠٤. **المعجم الوسيط**. الطبعة الرابعة. مكتبة الشروق الدولية. القاهرة، مصر.

(٢) الصرمي، أحمد. ٢٠٠٥. المسؤولية، مفهومها وطبيعتها الإفرادية والاجتماعية وفق المنظور الإسلامي. **مجلة القلم للعلوم الإنسانية والتطبيقية**. ٢ (٣). ٣٤٥-٣٨٩.

(٣) آل سفران، أحمد. ٢٠٢٠. أساس مسؤولية الناقل البحري في النظام البحري التجاري السعودي والفقه الإسلامي دراسة مقارنة. **مجلة جامعة طيبة للآداب والعلوم الإنسانية**. ٢٤. ٥٢٥-٥٦٥.

(٤) عجيب، علاء الدين. ٢٠١٤. **حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)**. رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية.

والمسؤولية التقصيرية، حيث أن المسؤولية العقدية هي ضمان الضرر الناشئ عن الاخلال بالعقد، في حين أن المسؤولية التقصيرية هي ضمان الضرر الناشئ عن الفعل الضار. وإن كلتا المسؤوليتين – عقدية كانت أم تقصيرية - يتطلبان توافر ثلاثة أركان لإثبات وجود المسؤولية وبالتالي إلزام المتضرر بالتعويض حيث تتمثل بوجوب إثبات وجود الخطأ والضرر وعلاقة السببية بين الفعل والضرر.

إن أساس المسؤولية العقدية يتمثل بوجود التزام تعاقدي على المتعاقد ناشئ عن عقد صحيح قانوناً يتوجب عليه الالتزام به، حيث أن من شأن عدم الالتزام بتنفيذه كلياً أو جزئياً أو حتى التأخير في تنفيذه يرتب ضرراً على الطرف الآخر سواء أكان ضرراً مادياً ام معنوياً يستوجب جبره عن طريق التعويض. ولكن حتى يترتب للمضرور التعويض فيتوجب عليه إثبات علاقة السببية ما بين الخطأ والضرر فإذا لم ينتج عن هذا الخطأ اي ضرر أو كان ضرراً بسيطاً فتنتفي علاقة السببية وبالتالي لا يتوجب التعويض. أما بخصوص المسؤولية التقصيرية فإنها بالضرورة تعني مسؤولية مُحدث الضرر عن ضمان ذلك الضرر الناشئ عن فعل ضار غير مقصود[١].

ويعتبر أساس المسؤولية التقصيرية أو الفعل الضار كما سماها القانون المدني الأردني رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٦ هي المادة ٢٥٦ من ذات القانون والتي نصت على أن "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر".

ويتمثل خطأ الناقل البحري في حالة التأخر عن تنفيذ التزامه بتسليم البضاعة من خلال عدم تمكنه من تسليم البضاعة في الميعاد الذي تم الاتفاق عليه في العقد أو في الميعاد المحدد بنهاية الوقت الذي يحتاجه الناقل البحري العادي لتسليم مثل هذا النقل إذا لم يكن هنالك اتفاق على الوقت الذي يتوجب على الناقل تسليم البضاعة فيه، حيث تنشأ مسؤولية الناقل البحري بموجب عقد النقل الذي يُلزم الناقل من خلاله بنقل البضاعة من مكان إلى آخر وفي الزمان المحدد للتسليم[٢].

---

(١) الفتلاوي، صاحب. ٢٠٢٢. **مصادر الالتزام في القانون المدني**. دار الثقافة. عمان. ايضاً انظر عبيدات، يوسف. ٢٠٢١. **مصادر الالتزام في القانون المدني**. دار الثقافة. عمان

(٢) آل سفران، أحمد. مرجع سابق

وقد اختلفت الآراء حول طبيعة التزام الناقل البحري من ناحية أن تكون التزام ببذل عناية أم التزام بتحقيق نتيجة. فبعض المدارس - كالمدرسة الأنجلوسكسونية - قد اعتبرت التزام الناقل البحري التزاماً ببذل عناية، بينما اعتبرت مدارس آخرى – كالمدرسة اللاتينية - التزام الناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة. ففي الحالة الأولى تم تأسيس مسؤولية الناقل البحري بشكل مفترض عن كل ما يُصيب البضاعة من ضرر ما لم يستطع الناقل دفع المسؤولية عن نفسه – كما سوف يذكر لاحقاً – من خلال إثباته بأن الضرر قد وقع نتيجة سبب أجنبي لا يد للناقل في حدوثه، وهو ما أخذت به اتفاقية بروكسل كذلك. أما في الحالة الثانية فلا تثبت مسؤولية الناقل البحري إلا في حال إثبات خطأ أو إهمال أو تقصير في بذل العناية الضرورية من جانبه[١]. وفي هذا الاتجاه فقد نصت المادة الخامسة في فقرتها الأولى من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨ على أن: "يسال الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع او تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك او التلف او التأخير اثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة (٤) ما لم يثبت الناقل انه اتخذ هو او مستخدموه او وكلاؤه جميع ما كان في المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

وقد عرف المشرع الأردني عقد النقل البحري وفق ما نص عليه في المادة ١٧٧ من قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ على انه "عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أوفي بعضها". وفي ذلك يرى الباحثان أن المشرع الأردني قد اعتبر التزام الناقل البحري هو التزاماً بتحقيق نتيجة - كما ذهبت إليه اتفاقية هامبورغ – ما لم يستطع الناقل إثبات إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية – كما سوف يرد لاحقاً – وفق ما ذهب إليه المشرع الأردني في المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية، ومتى استطاع ذلك فإنه يتحلل من المسؤولية وبالتالي لا يستطيع المضرور مطالبته بالتعويض وجبر ضرره.

أما حول طبيعة عقد النقل البحري فإنه ابتداءً يمتاز بأنه عبارة عن عقد رضائي ملزم لجانبين، فوفقاً لنص المادة ٩٠ من القانون المدني الأردني رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٦ فقد

---

(١) المرجع السابق

نصت على أن "ينعقد العقد بمجرد ارتباط الإيجاب بالقبول مع مراعاة ما يقرره القانون فوق ذلك من أوضاع معينة لانعقاد العقد". وفي ذلك فقد نصت المادة ١٩٨ من قانون التجارة البحرية على أن "يثبت عقد إيجار السفينة والنقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على هذا المخطوط اسم سند إيجار أو اسم وثيقة شحن تبعاً لنوع النقل البحري"[١].

وإن اشتراط المشرع كتابة سند الشحن هو من أجل تسهيل عملية تداوله، حيث أنه متى كان السند لأمر أو لحامله فإنه يجوز تداوله عن طريق التظهير وبدون الكتابة فليس بالإمكان تداول السند وذلك وفقاً لما نصت عليه المادة ٢٠٤ من قانون التجارة البحرية الأردني.

ايضاً يعتبر عقد النقل البحري من عقود الإذعان حيث أن هذا العقد يصنف ضمن العقود التي تتلاشى فيها إرادة أحد طرفي العقد فيرضى بالشروط الموضوعة في العقد والتي ما كان ليرضى بها لو كان متمتعاً بحريته التعاقدية.

وما يؤكد تلك الطبيعة هو أن سندات الشحن تكون مطبوعة وجاهزة من قبل شركات النقل الكبرى بما يجعل الشاحن بموقف الطرف الضعيف الذي لا يستطيع مناقشة الشروط الموضوعة فيها. لذلك تجد في تلك السندات شروط تخفف من مسؤولية الناقل العقدية وبنفس الوقت تتشدد بحق الطرف الآخر وهو الشاحن[٢]. وعلى الرغم من تلك الطبيعة فإن المشرع الأردني وتحديداً في المادة ٢٠٤ من القانون المدني قد خفف من حدة تلك الطبيعة عندما نص على أنه "إذا تم العقد بطريق الإذعان وكان قد تضمن شروطاً تعسفية جاز للمحكمة أن تعدل هذه الشروط أو تعفي الطرف المذعن منها وفقاً لما تقضي به العدالة. ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك".

كما أن عقد النقل البحري يعتبر من العقود التجارية وعقود المعاوضة، حيث أن المادة السادسة من قانون التجارة الأردني قد اعتبرت عقود النقل البحري من قبيل الأعمال التجارية والتي بالضرورة لا تعتبر من قبيل العقود المجانية وإنما من عقود المعاوضة. وعليه فإن عقد النقل المجاني يخرج عن نطاق قانون التجارة البحرية لأنه يصبح نقلاً مجانياً وبالتالي تحكمه القواعد العامة الواردة في القانون المدني.

---

(١) الصمادي، كاتيا. ٢٠١٧. **حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية**. رسالة ماجستير. جامعة الشرق الأوسط. الأردن

(٢) بورطال، أمينة. ٢٠١٥. الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري. **المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل**. ٢(١). ٢٢١-٢٤٨.

المطلب الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

كما ورد أعلاه فإن الناقل البحري يتحمل مسؤولية الضرر الناتج عن هلاك أو تلف البضاعة أو حتى التأخير في تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه، حيث أنه في جميع تلك الحالات لا يستطيع المرسل إليه من الاستفادة من البضاعة وفق الصورة التي كان يتمناها. وعليه فمتى استطاع الناقل إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى تسليم البضاعة هالكة – كلياً أو جزئياً – أو تالفة – كلياً أو جزئيا – أو بعد الوقت الذي كان يُفترض على الناقل تسليم البضاعة فيه، فإن بإمكانه درء المسؤولية عن نفسه. وفي ذلك فقد نصت معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ في المادة الرابعة في فقرتها الثانية على إعفاء الناقل والسفينة عن الهلاك الناتج عن أي أمر خارج فعل الناقل أو تابعيه ولكن شريطة تمكن من يريد التذرع بأي من الحالات السبع عشرة الواردة في المادة الرابعة من إثبات تلك الحالات أو أي منها[(١)]. أما اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً لسنة ٢٠٠٨ والمعروفة باسم قواعد روتردام فقد جاءت موسعة بشكل أكبر مما كان عليه الحال في معاهدة بروكسل، حيث ألزمت الناقل البحري بتوفير سفينة تكون صالحة للملاحة شريطة أن تتمتع تلك الوسيلة بصلاحية الملاحة طيلة فترة الرحلة البحرية. لذلك فقد استبعدت تلك الاتفاقية مسألة إعفاء الناقل البحري من مسؤولية الهلاك أو التلف أو التأخير الناتج عن إهمال أو خطأ ربان السفينة أو مستخدمي الناقل، وهو الأمر الذي كان موجوداً في معاهدة بروكسل[(٢)].

---

(١) بوزار، أحمد. ٢٠١٧. **حالات انتفاء مسؤولية الناقل البحري**. رسالة ماجستير. المركز الجامعي أحمد زبانة. الجزائر. كما نصت المادة الرابعة من معاهدة بروكسل على سبع عشرة حالة تُعفي الناقل من المسؤولية، وتلك الحالات: ١". عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء السفر. ٢. خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة. ٣. الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه. ٤. أخطار البحر الإستثنائية. ٥. الحروب. ٦. أعمال الأعداء والقرصنة. ٧. كل عمل صادر عن سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد. ٨. قيود الحجر الصحي. ٩. الإضراب عن العمل أو الإغلاق. ١٠. الإضرابات الأهلية. ١١. خطأ الشاحن. ١٢. العيب الذاتي في البضاعة. ١٣. إنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات والأرواح داخل البحر. ١٤. النقص في حجم أو وزن البضاعة أو عن عيب خفي بها أو عن طبيعتها الخاصة أو عيب ملازم لها. ١٥ عدم كفاية التغليف. ١٦. نقص أو عدم كفاية العلامات. ١٧. العيوب المستترة التي لا يمكن إكتشافها بمجرد الاحتراز العادي".

(٢) نصت المادة السابعة عشرة من قواعد روتردام في فقرتها الثالثة على أن: "١. يكون الناقل مسؤولا عن

=

كما أن اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ قد تضمنت أسباب عامة – كالسبب الأجنبي – وأسباب خاصة – كخطأ الشاحن – يستطيع الناقل التذرع بها لإعفاء نفسه من المسؤولية متى أثبتها[١]، وفي هذه الاتفاقية فقد تم اقتصار حالات الإعفاء من المسؤولية على أربع

هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل. ٢. يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨. ٣.يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة ٢ من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر: ١. القضاء والقدر. ٢. مخاطر البحار أو المياه الاخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثه. ٣. الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الاهلية. ٤. تقيدات الحجر الصحي أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى الى الناقل او أي شخص مشار إليه في المادة ١٨. ٥. الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة. ٦. نشوب حريق على السفينة. ٧. وجود عيوب خفيه يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة. ٨. فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة ٣٣ أو المادة ٣٤ . ٩. أعمال تحميل البضائع او مناولتها او تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة الثانية من المادة الثالثة عشرة، ما لم يقم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل اليه. ١٠. حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر للهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أوعيب متأصل في البضائع. ١١. وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه. ١٢. إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها. ١٣. تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها. ١٤. تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه. ١٥. ما يقوم به الناقل من افعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله اياه المادتان ١٥ و ١٦.

(١) فقد نصت المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ في المادة الخامسة منها: "٤/أ: يسأل الناقل: ١. عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق إذا أثبت المُطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه. ٢. عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يُثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها. ب- في حالة حريق على السفينة تتأثر به البضائع – يجب أن تجري إن شاء المُطالب أو الناقل – معاينة وفقاً للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته وعند

=

حالات فقط بدلاً من سبع عشرة حالة كما كان الوضع في معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤. وقد حذا المشرع الأردني حذو ما ذهبت إليه اتفاقية هامبورغ حول مسؤولية الناقل وإعفائه من تلك المسؤولية عندما أكدت محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم (٢٠١٩/٤١٧٢) الصادر بتاريخ ٢٠١٩/٧/٢١ على أنه: "لما كانت العلاقة بين المدعية والمدعى عليها تقوم على **عقد نقل بحري تحكمه نصوص قانون التجارة البحرية الأردني** وقواعد اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعروفة باتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ والمصادق عليها من المملكة الأردنية الهاشمية بتاريخ ٢٠٠١/١/٢٠ وحيث أن المستقر عليه في اجتهاد القضاء أن الاتفاقية الدولية واجبة التطبيق فإن قواعد هذه الاتفاقية هي التي تحكم مسؤولية الناقل البحري وتحديد مقدار التعويض بحال قيام هذه المسؤولية". ومن خلال ما ورد ذكره فإن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية تتضمن حالات تتعلق بالسفينة وحالات أخرى تتعلق بالعاملين عليها وكذلك حالات أخرى تتعلق بأخطاء الغير أو أخطاء المضرور وحالات تتعلق بالقوة القاهرة.

الطلب توضع نسخة من تقرير المَّعاين تحت تصرف الناقل أو المَّطالب. ٥- فيما يتعلق بالحيوانات الحية، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل. ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر - يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر الدليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه. ٦- فيما عدا العوارية، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر".

المبحث الثاني
موقف المشرع الأردني من حالة الضرر الناجم عن التأخير في تسليم البضائع

سوف يتم في هذا المبحث التطرق إلى موقف قانون التجارة البحرية الأردني من حالات المسؤولية المترتبة على الناقل البحري في حال إخلاله بتنفيذ التزاماته اتجاه المرسل أو المرسل إليه. في المطلب الأول سوف تتطرق هذه الدراسة إلى حالات المسؤولية التي نص عليها المشرع الأردني والتي يترتب على ثبوتها إلزام الناقل بجبر الضرر المترتب، مع التطرق إلى الحالات التي وضعها المشرع الأردني والتي يستطيع الناقل البحري إعفاء نفسه من المسؤولية. أما في المطلب الثاني فسوف يتم التطرق إلى موقف المشرع الأردني من حالة التأخير عن تسليم البضاعة في الوقت المحدد وإمكانية ملاحقة الناقل البحري عن ذلك تأخير في حال نجم عنه ضرر سواء للمرسل أو للمرسل إليه.

المطلب الأول: مسؤولية الناقل البحري وفق قانون التجارة البحرية الأردني

يعتبر التزام الناقل البحري في مواجهة الشاحن التزاماً منبثقاً عن عقد النقل حيث أنه يلتزم بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سالمة إلى المكان المحدد في العقد، وغير ذلك فإنه يتحمل مسؤولية قانونية سواء عن هلاك البضاعة أو تلفها. وقد نصت المادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية الأردني على أن الفترة الزمنية التي يكون فيها الناقل البحري مسؤولاً عن أي تقصير في التزاماته هي الفترة الواقعة ما بين الشحن والتفريغ، وعلى ذلك نصت بالقول "لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود...". وفي ذلك فإن مسؤولية الناقل البحري تبدأ من وقت تسلم البضاعة في ميناء الشحن وتنتهي بعد تسليم البضاعة للمرسل إليه في ميناء التسليم[١].

وحول طبيعة التزامات الناقل البحري خلال مدة الرحلة فقد بينت المادة ٢١٢ من قانون التجارة البحرية الأردني طبيعة تلك الالتزامات حيث نصت على أن "الناقل ملزم قبل وعند بدء الرحلة البحرية: ١. بأن يعد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة. ٢. أن

(١) مقدادي، موسى. ٢٠٢٣. **مسؤولية الناقل البحري في ضوء التشريع الأردني**. رسالة ماجستير. جامعة آل البيت.

يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن الموافقة. ٣. أن ينظف ويحسن حالة الآبار (العنابر) والغرف المبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع". بخلاف ذلك فإن عدم تقديم سفينة صالحة للملاحة ومزودة بكافة المهمات والرجال والمؤن اللازمة لقيام الرحلة تجعل من الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع انطلاقاً من مسؤوليته العقدية مع الشحن[١].

وبناء على أحكام المسؤولية العقدية فإن الناقل البحري يستطيع دفع تلك المسؤولية عن نفسه متى أثبت أنه وفر تلك السفينة الصالحة للملاحة أو أن الضرر الحاصل في البضاعة قد حدث خارج نطاق الفترة الزمنية التي يكون مسؤولاً فيها عن سلامة البضاعة، أي يثبت أن الضرر قد حدث قبل تسلمه البضاعة بأن أورد تحفظاً في سند الشحن عند استلام البضاعة قبل الشحن أو يثبت أن الضرر قد حدث بعد تسليم البضاعة في ميناء التسليم[٢].

وفي ذلك فقد قضت محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم ٢٠١٤/١٥٨٢ الصادر بتاريخ ٢٠١٤/٨/١٠ "في ذلك نجد أن العلاقة بين الفريقين يحكمها عقد النقل وأن المدعى عليها هي ناقل البضاعة موضوع الدعوى وبالتالي هي الجهة المسؤولة عن أي ضرر يلحق بالبضاعة أثناء رحلة بحرية وفقاً للمادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية وحتى تسليمها للمرسل إليه وعليه تكون الخصومة منعقدة بين فريقي الدعوى...". كما أضافت في ذات الحكم على أنه "نجد أن المستقر فقهاً وقضاءً أن عقد النقل يرتب على عاتق الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل عناية ومضمون هذا الالتزام هو أن يضمن الناقل كل ما يلحق بالبضاعة المنقولة من هلاك أو عيب وأضرار أو نقص خلال رحلة بحرية وإلى حين تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول عملاً بالمادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية سالفة الإشارة ويمتد هذا الضمان في ميناء الوصول حتى بعد تفريغ البضاعة وإلى أن يتم التسليم إلى المرسل إليه".

كما قضت محكمة التمييز في حكمها رقم ٢٠٢٢/٣٧٧٤ والصادر بتاريخ ٢٠٢٢/١٠/١٣ بخصوص التزام الناقل بتسليم البضاعة بالقول "يستفاد أن مسؤولية الناقل عن سلامة

---

(١) الطروانة، مروة. ٢٠١٧. **النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع**. رسالة ماجستير، جامعة مؤتة.

(٢) الصمادي، كاتيا. ٢٠١٧. **مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية**. رسالة ماجستير. جامعة الشرق الأوسط.

البضاعة وتسليمها للمرسل إليه بحالتها الموصوفة في سند الشحن هو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة بدليل أن المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ قد بينت في فقرتها الأولى كيفية دفع الناقل لدعوى المسؤولية وذلك بأن يثبت هذا الناقل أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه العناية المعقولة والتدابير المناسبة لتجنب الحادث وتبعاته." كما أضافت محكمة التمييز في ذات القرار "ونجد أن هذه الاتفاقية لم تكتف بجعل التزام الناقل عن سلامة البضاعة وحفظها التزاماً ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة، بل أنها وفق ما جاء المادة الخامسة في فقراتها (٤/١ و ٤/٢) قد ألقت على المرسل إليه في حال هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق أو بسبب التدابير التي تم اتخاذها لإخماد الحريق عبء إثبات أن الحريق قد نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه أو أن هؤلاء الأشخاص ارتكبوا خطأ أو إهمالاً في التدابير المعقولة والسائل الفنية اللازمة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته".

وفي سياق إعفاء الناقل من المسؤولية عن تبعات هلاك البضائع أو تلفها فإن المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية أعفت الناقل متى أثبت إحدى الحالات الواردة فيها حيث نصت على أن "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك أو هذا التعيب ناتجة عما يلي:

أولاً: عن خطأ في الملاحة يعزى للربان أو للملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال. فمن الملاحظ في هذه الحالة أن المشرع قد اشترط على الناقل حتى يستفيد من هذه الحالة أن يثبت وجود الخطأ الملاحي مما يعني أن المشرع حمل الناقل البحري المسؤولية في حالات آخرى تم ارتكابها من قبل العاملين على السفينة وتخرج من إطار الخطأ الملاحي. فحتى يستفيد الناقل من حالة الإعفاء وفق هذه الحالة فعليه أن يثبت وجود الخطأ الملاحي من قبل الربان أو العاملين أو السواقين كأن يثبت عدم تقيد الربان بقواعد وشروط الملاحة البحرية أو عدم اتخاذ التدابير اللازمة عند تسيير السفينة أو مغادرتها لميناء المغادرة. فمتى استطاع الناقل إثبات ذلك تحلل من المسؤولية ونقل عبء تلك المسؤولية إلى الربان[1].

ثانياً: عن العيوب الخفية التي في السفينة. فوفقاً للمادة ٢١٢ من قانون التجارة البحرية الأرني فقد ألزم المشرع الناقل بأن يقدم سفينة صالحة للملاحة بحيث تكون معدة

(١) القضاة، فياض. ١٩٩٩. أحكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ. **مجلة دراسات للشريعة والقانون**. ٢٦ (١).

ومجهزة تجهيزاً حسناً حتى تستطيع إكمال الرحلة البحرية. ومع ذلك فقد تدخل المشرع وقدم حماية للناقل البحري من مسألة وجود عيوب خفية بالسفينة لكي يعفي نفسه من تبعات المسؤولية، فمتى استطاع الناقل إثبات وجود عيوب خفية في السفينة لم يعلم بها مسبقاً كأن يكون العيب الخفي يعود لضخامة السفينة وتعدد أجهزتها أو لوجود أخطاء مصنعية في السفينة ففي هذه الحالات يستطيع أن يعفي نفسه من الأضرار التي حصلت في البضائع[١].

ثالثاً: عن الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة. متى استطاع الناقل أن يثبت وجود قوة قاهرة أو حادثاً عرضياً منعاه من إتمام الرحلة وتنفيذ التزامه فإنه يستطيع أن يحلل نفسه من الالتزام. وفي ذلك فقد قضت محكمة التمييز في حكمها رقم ٢٠٢٢/٦٠٨٤ الصادر بتاريخ ٢٠٢٣/١١/١٣ أن "القوة القاهرة هي كل واقعة تنشأ باستقلال عن إرادة المدين ولا يكون باستطاعته توقعها أو حدوثها ويترتب عليه أن يستحيل عليه مطلقاً الوفاء بالتزاماته (استحالة توقع الحادث وفقاً لمعيار أشد الناس يقظة وتبصراً بالأمور واستحالة دفعها أو مقاومتها)". وفي ذلك فقد جاء في المادة ٢٤٧ من القانون المدني الأردني رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٦ أن القوة القاهرة تعتبر سبباً معفياً للناقل من مسؤوليته حيث نصت على أنه "في العقود الملزمة للجانبين إذا طرأت قوه قاهرة تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً انقضى معه الالتزام المقابل له وانفسخ العقد من تلقاء نفسه فإذا كانت الاستحالة جزئية انقضى ما يقابل الجزء المستحيل ومثل الاستحالة الجزئية الاستحالة الوقتية في العقود المستمرة وفي كليهما يجوز للدائن فسخ العقد بشرط علم المدين". فإثبات حالة القوة القاهرة تُعفي الناقل من المسؤولية المدنية وذلك بسبب أنه على الرغم من كونها حوادث معلومة ولكنها من غير الممكن توقع وقت حدوثها كما أنه يستحيل دفع حدوثها[٢].

وعليه فإن انعدام خطأ الناقل البحري من ناحية التزامه بالتسليم يتمثل في عدم مقدرة الناقل على تنفيذ التزامه وذلك لأسباب خارجة عن إرادة الناقل وقد تكون إما لخطأ من المرسل أو المرسل إليه أو بسبب قوة قاهرة. فعلى سبيل المثال فإن تأخر السفينة عن الإبحار بسبب قوة قاهرة يعد من سبيل الأمور المعفية للناقل من المسؤولية. وعلى سبيل

---

(١) العطير، عبد القادر. ٢٠١٤. **الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية**. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان، الأردن.

(٢) السيد، علاء الدين. مرجع سبق ذكره.

القياس فقد حكمت محكمة التمييز في ذات الحكم أعلاه على أن "تأخير إقلاع الطائرة من عمان إلى اسطنبول كان بسبب قوة قاهرة لا يد للمميزة فيها يتمثل بالخلل الذي أصاب نظام العجلات في الطائرة وكان خللاً مفاجئاً وغير متوقع ولا يمكن تفاديه وأن هذا يعفيها من المسؤولية وفقاً لأحكام المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال والمادة ٢٠ من اتفاقية وارسو والمادة ٥٥/ج/١ من قانون الطيران المدني والمادة ٢/٧٧ من قانون التجارة وأنه يشكل قوة قاهرة وسبب يخرج إرادة المميزة كمشغل للطائرة وأنها قد اتخذت كافة التدابير لتفادي الضرر وأن هذا ثابت من خلال تقرير الصيانة الفنية المتمثل بالسجل الفني للطائرة..... وأن الخلل يدخل ضمن الأعطال الفنية ويشكل قوة قاهرة تخرج عن إرادة المتعاقدين".

وعليه فإن الحوادث المرتبطة بالحروب أو صدور تشريعات جديدة أو حدوث كوارث طبيعية كالزلازل والحرائق والفيضانات أو الأوبئة كلها تعتبر من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من تلك المسؤولية. ومع ذلك فإن شرط الاستفادة من القوة القاهرة كسبب معفي من المسؤولية هو عدم القدرة على استكمال الرحلة البحرية، وبالتالي فإذا وقعت القوة القاهرة كالزلزال مثلاً ولكنها لم تؤثر على قدرة الناقل على إكمال الرحلة البحرية فإن الناقل يسأل في هذه الحالة إذا ما تضررت البضائع. فالعبرة من ذلك ليس القوة القاهرة بحد ذاتها للإعفاء من المسؤولية وإنما عدم القدرة على إكمال الرحلة كنتيجة لوقوع القوة القاهرة[١].

رابعاً: عن الإضراب أو ما يقابل به من إيصاد أبواب العمل أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً أو أي سبب كان من وقف أو عائق (قوة قاهرة، فعل عدو، حجز قضائي، حجز حكومي، أو صحي، ألخ...). حيث أن الناقل يستطيع أن يعفي نفسه من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت أن ذلك الهلاك أو التلف قد حصل نتيجة للإضراب أو الإغلاق أو وقف العمل. وفي ذلك فإننا نطرح السؤال التالي: هل كان لازماً على المشرع أن يورد هذه الحالات كنص مستقل أم أنه بالإمكان اعتبارها من قبيل القوة القاهرة التي ذكرها المشرع سابقاً؟ من وجهة نظرنا فإننا نرى أنه لم يكن هناك داع لذكرها حيث أن كل تلك الحالات تعتبر من سياق القوة القاهرة حيث أن الإضراب على سبيل المثال يعتبر من الأمور غير

---

(١) حمدي، كمال. ٢٠٠٣. **مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ**. منشأة المعارف. الاسكندرية

المتوقع حدوثها ولا يمكن للناقل أن يتلافى النتائج المترتبة عليه، لذلك فإن ذكر المشرع لهذه الحالات لا يعتبر إلا تكراراً غير ذي جدوى كون مفهوم القوة القاهرة يشمل كل شيء غير متوقع وغير ممكن منعه أو منع نتائجه.

خامساً: عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريكها) أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة. فمتى استطاع الناقل إثبات أن هنالك عيوب خفية في البضاعة، أو أن هنالك تقصيراً أو إهمالاً من قبل الشاحن في اتخاذ التدابير اللازمة لحزم البضائع، أو حتى أن النقص الحاصل في البضاعة هو من قبيل النقصان المألوف لمثل هذا النوع من البضائع فإن بإمكانه التحلل من المسؤولية. وفي ذلك فقد أكدت محكمة التمييز الأردنية في قرارها رقم ٢٠٠٢/٥٧٦ على أنه "يستفاد من نص المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية أن الناقل يضمن الناقل مبدئياً كل الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء النقل البحري وأن على الناقل لكي يعفى نفسه من المسؤولية إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناتج عن أحد الأسباب التي عددتها المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية ومن بينها حالة النقصان المألوف في البضاعة أثناء النقل البحري حجماً ووزناً والناشئ عن طبيعة البضاعة التي تخف مع الزمن كاللحوم والحبوب أو تتبخر كالسوائل، فقد أجازتة الأعراف البحرية كما أجازته الفقرة ٥ من المادة ٢١٣ من القانون لأن هذه النقص يعتبر نتيجة طبيعية لطبيعة البضاعة وعمليات الشحن والوسق والتفريغ دون أن يكون هناك أي خطأ أو مسؤولية على الناقل".

وحتى يستفيد الناقل من الاستفادة من هذا الإعفاء فإنه يتوجب عليه أو على وكلائه إبداء تحفظهم على ذلك ابتداء في ميناء الشحن ولا يوقع على بوليصة الشحن بأنها كاملة حيث أن بوليصة الشحن النظيفة تعتبر بينة في مواجهة الناقل لا تعفيه من مسؤولية النقصان الحاصل. وفي ذلك حكمت محكمة التمييز الأردنية في حكمها رقم ٢٠٠٦/٣٠٤٥ الصادر بتاريخ ٢٠٠٧/١/٢٢ بالقول أنه "وحيث الثابت من البينة أن النقص في شحنة الشعير حصلت في بلد المنشأ وقبل تسليم البضاعة في ميناء التحميل وأن الناقل البحري لم يستلم البضاعة كاملة وفقاً لما ورد في البيان الجمركي وسند الشحن وأبدى احتجاجه على النقص الأمر الذي يجعل الناقل البحري غير مسؤول عن النقص الحاصل في كمية البضاعة قبل تحميلها على متن الباخرة وأن مسؤولية الناقل البحري تبدأ منذ تحميل البضاعة على متن الباخرة وليس قبل ذلك وفقاً لأحكام المادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية".

سادساً: عن القيام بمساعدة أو إسعاف بحري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك أو إذا حدث أن تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل. وفي هذا السياق نجد ضرورة تدخل المشرع من أجل

ضبط هذه الحالة حيث أنه من المفهوم من سياق هذه المادة أن كل عملية إسعاف بحري أو محاولة القيام بهذا الإسعاف يستطيع الناقل الاستفادة منها من أجل أن يعفي نفسه من المسؤولية، ولكن ماذا لو كانت عملية الإسعاف غير ممكنة إطلاقاً ومع ذلك أصر الناقل على القيام بهذا الإسعاف وهو ما رتب الضرر على البضاعة فهل بإمكانه الاستفادة من حالة الإعفاء الواردة في هذه المادة؟ ولكن على الرغم من أن المشرع ذكر هذه الحالة على سبيل الإطلاق فإننا نرى أن الشاحن يستطيع أن يستفيد مما ذكره المشرع في نهاية المادة ٢١٣ عندما نص على أنه "ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة أعلاه أن يثبت أن الخسائر أو الأضرار ناجمة عن خطأ الناقل أو أعماله ....". وعليه فإن للشاحن إثبات أن قيام الناقل بالإسعاف البحري كان غير لازماً وبالتالي يستطيع أن يعيد المسؤولية على الناقل.

وأخيراً فإن المشرع الأردني قد أورد حالات آخرى يستطيع الناقل من خلالها إعفاء نفسه من المسؤولية وتتمثل تلك الحالات في المادة ٢١٦ من قانون التجارة البحرية التي نصت على أنه "إذا أعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضاعة وهو على بينة من أمره فلا يتعرض الناقل لأية مسؤولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بهذه البضاعة ". كما نصت المادة ٢١٧ من قانون التجارة البحرية على أنه "إذا شحنت في السفينة بضائع من الأنواع الملتهبة أو المتفجرة أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو وكيله ليرضيا بشحنها فيما لو كانا على بينة من نوعها فللناقل في كل وقت ومكان وبعد تنظيم محضر معلل أن ينزلها من السفينة أو أن يتلفها أو يزيل أذاها بدون أن يفسح عمله مجالا لتعويض. وفيما عدا ذلك يسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف التي قد تنتج عن تحميل هذه البضائع أما اذا كان الناقل على بينة من نوع هذه البضائع عندما رضي بتحميلها في السفينة فليس له أن ينزلها منها ولا أن يتلفها أو أن يزيل أذاها ما لم تكن سبباً لتعريض السفينة أو حمولتها للخطر ولا يلزم أي تعويض إلا عن الخسائر البحرية المشتركة إذا وقعت".

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة وفقاً للقانون الأردني

يترتب على الناقل البحري التزام بنقل البضاعة محل عقد النقل من ميناء الشحن وإيصالها إلى ميناء التسليم ضمن المدة المتفق عليها في عقد النقل، أو ضمن المدة المعقولة في حال عدم الاتفاق على موعد للتسليم. ومن أجل تحقيق ذلك فإن على الناقل البحري الالتزام بخط سير الرحلة المعتاد فإذا انحرف عن ذلك تحمل تبعات تغيير خط سير الرحلة غير المبرر من هلاك أو تلف أو تأخير في وصول البضاعة. من هنا فإنه يمكن تعريف التأخير كحالة تَرتب مسؤولية الناقل بأنه تجاوز الوقت المحدد للتسليم أو الوصول إلى ميناء التسليم بعد مضي الفترة المحددة[١]. وبناء على ذلك فإن الناقل البحري يعتبر مُخلاً في تنفيذ التزامه عندما لا يتمكن من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، أو وفقاً للوقت الذي يحدده العرف التجاري – وهو الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي لتسليم مثل هذا النقل – متى لم يكن هنالك اتفاق على موعد معين للتسليم[٢].

وفي هذا السياق فإن هذه الدراسة تقتصر على البحث في حالة التأخير عن تسليم البضاعة دون التطرق إلى حالة التأخير في النقل البحري للركاب، حيث أن حالة التأخير عن النقل البحري للبضائع لا تعتبر كحالة التأخير عن نقل الركاب بحراً لوجود أحكام أشد بخصوص النوع الثاني من النقل بالمقارنة مع النوع الأول وهو نقل البضائع وهو ما كان بارزاً في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري. فعلى سبيل المثال فإن المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني قد نصت على أن "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما يلي: ١. عن خطأ في الملاحة يعزى للربان أو الملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال. ٢. عن العيوب الخفية التي في السفينة. ٣. عن الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة. ٤. عن الإضراب أو ما يقابل به من إيصاد أبواب العمل أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً أو أي سبب كان من وقف أو عائق (قوة قاهرة، فعل عدو، حجز قضائي، حجز حكومي، أو صحي، الخ ...) ٥. عن عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها

---

(١) آل سفران، أحمد. مرجع سابق.

(٢) أبو حلو، حلو. ٢٠٠٧. التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري. دراسة مقارنة. **مجلة المنارة للبحوث والدراسات**. ١٣ (٨). ١٠٣-١٤٥

(تمريكها) أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة. ٦. عن القيام بمساعدة أو إسعاف بحري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك أو إذا حدث أن تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل.

ولكن للشاحن في كل الحالات أعلاه أن يثلت أن الخسائر أو الأضرار ناتجة عن خطأ الناقل أو أعماله إذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الأولى من هذه المادة".

من الملاحظ أن هذه المادة - أولاً - لم تتطرق من قريب أو بعيد إلى حالة التأخير في التسليم أو الأضرار التي قد تنجم عنها وهذا في رأينا يعتبر نقصاً تشريعياً يستوجب من المشرع التدخل من أجل تنظيمه، كما أنه – ثانياً – تؤكد على طبيعة التزام الناقل البحري على أنه التزام بتحقيق نتيجة لا بذل عناية وهو ما أكده القضاء الأردني في أحكامه[١]. كما أنه – ثالثاً – فإن المشرع الأردني لم يأخذ بالحسبان أن الضرر قد ينتج عن حالات غير الهلاك أو التلف حيث أن التأخير قد يعتبر ضرراً بحد ذاته، فوصول البضاعة بعد الموعد المتفق عليه قد يحمل الشاحن أو المرسل إليه آثار وتبعات اقتصادية تتمثل بفوات الكسب أو إخلالهما بعقود مبرمة مع الغير مرتبطة بمواعيد زمنية يُفترض تسليم البضائع فيها[٢].

بالمقابل فإن اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ قد أخذت بالمسؤولية المفترضة للناقل البحري عن الأضرار التي تنتج عن تأخيره في تسليم البضاعة، حيث أنها حددت التزام الناقل البحري بنقل البضائع وتسليمها بالوقت المحدد بأنه التزام بتحقيق نتيجة وهو الأمر الذي استندت إليه الاتفاقية في تحديد مسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن التأخير في تسليم البضائع. وعليه فإن مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تنتج عن التأخير في تسليم البضائع سواء للشاحن أو المرسل إليه هي مسؤولية مفترضة بمجرد تحقق الضرر لأي منهما ما يستطع الناقل إثبات وجود سبب أجنبي لا يد له في حدوثه هو الذي أدى إلى ذلك الضرر، فمتى استطاع إثبات ذلك السبب الأجنبي استطاع أن يعفي نفسه من المسؤولية[٣].

لذلك فإن اتفاقية بروكسل قد وضعت استثناءً على اعتماد معيار المسؤولية

---

(١) أبو حلو، حلو. مرجع سابق.

(٢) مساعدة، أحمد. ٢٠١٣. مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع. دراسة مقارنة. **مجلة البحوث القانونية والاقتصادية**. ٣٨ (٤). ١٧٩-٢١٩

(٣) منصور، مروان. ٢٠٢١. تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري منذ اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وحتى قواعد روتردام ٢٠٠٨. **مجلة البحوث القانونية والاقتصادية**. ٥٢ (٤). ١١١-١٦١.

المفترضة كأساس لتحميل الناقل مسؤولية الأضرار الناجمة عن التأخير وذلك عندما اعتمدت معيار الخطأ المفترض وليس المسؤولية المفترضة في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، حيث أن الناقل البحري لا يستطيع أن يدفع المسؤولية عن نفسه إلا إذا استطاع إثبات أنه قد بذل جهداً معتبراً من أجل تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية. ففي هذه الحالة فإن إثبات وجود السبب الأجنبي لا يعتبر مبرراً لدفع المسؤولية عن نفسه حيث أنه أخطأ ابتداءً عندما لم يقدم سفينة صالحة للملاحة[١]. حيث نصت المادة الثالثة من الاتفاقية في فقرتها الأولى على أنه "يجب على الناقل قبل وأثناء بدء الرحلة بذل العناية المعقولة من أجل: أ- جعل السفينة صالحة للإبحار....."

وفي ذلك الاتجاه أخذت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨ (هامبورغ) عندما رتبت المسؤولية على الناقل البحري في حالات الهلاك والتلف والتأخير عن التسليم وتبنت معيار خطأ الناقل المفترض عن الأضرار الناجمة عن الهلاك أو التلف أو التأخير عندما نصت المادة الخامسة من الاتفاقية في فقرتها الأولى على أن "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة الرابعة، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

وعليه فإنه وفقاً لهذه المادة فإنه لا يشترط من المضرور إلا إثبات الضرر دون الحاجة إلى إثبات خطأ الناقل، ومع ذلك فإن بإمكان الناقل البحري دفع المسؤولية عن نفسه من خلال إثبات أنه قد قام باتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. وفي هذا السياق يتبين أن أحكام اتفاقية هامبورغ قد خالفت اتفاقية بروكسل من ناحية طبيعة التزام الناقل حيث أن اتفاقية هامبورغ اعتبرت التزام الناقل البحري هو التزام ببذل عناية لا تحقيق نتيجة وأن أساس المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير عن التسليم هو الخطأ المفترض وليس المسؤولية المفترضة[٢].

أخيراً، وبخصوص اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لسنة ٢٠٠٨ والمعروفة "بقواعد روتردام" فإنه من الملاحظ في بنود

---

(١) منصور، مروان. المرجع السابق.

(٢) منصور، مروان. المرجع السابق.

تلك الاتفاقية أنها أرجعت مدة تسليم البضاعة إلى إرادة كل من الناقل والشاحن وبالتالي تترتب مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير على عدم تسليم البضاعة خلال مدة الاتفاق. وفي ذلك نصت المادة السابعة عشرة من قواعد روتردام في فقرتها الأولى على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك التأخير في التسليم إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو اسهم فيه قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل". وبالتالي فإن بإمكان الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية عن ذلك التأخير حسب ما جاء في الفقرة الثانية من ذات المادة وذلك بالنص على أن "يُعفى الناقل ايضاً من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة الأولى من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة الثامنة عشرة".

يلاحظ من هذه المادة أنها رتبت أساس مسؤولية الناقل البحري بناء على معيار الخطأ المفترض حيث أنه يكفي للمضرور إثبات أن الضرر قد حصل أثناء مدة مسؤولية الناقل والتي تبدأ من لحظة تسلم الناقل البحري أو أي من مستخدميه أو وكلائه البضائع من أجل نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع في ميناء الوصول وفقاً للمادة الثانية عشرة من قواعد روتردام[(١)].

من خلال تلك الاتفاقيات ومقارنتها مع نصوص قانون التجارة البحرية الأردني فإنه يلاحظ وجود إشكالية متعلقة في نص المادة ٢١٣ من القانون حيث أن تلك المادة لم تنص على مسؤولية الناقل البحري عن التأخير عن تسليم البضاعة واكتفت بتحميل الناقل البحري المسؤولية عن حالتي الهلاك أو التلف. هذا الأمر والجدل تم تداركه من خلال

---

(١) تنص المادة الثانية عشرة من قواعد روتردام على أن "١. تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البشائع بغرض نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع. ٢/أ. إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقتضي بأن تسلم البضائه إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر. ب- إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.

انضمام الأردن إلى اتفاقية هامبورغ بتاريخ ٢٠٠١/١/٢٠ وبدء نفاذ أحكام تلك الاتفاقية بتاريخ ٢٠٠٢/٦/١. ومن تطبيقات محكمة التمييز الأردنية حول ذلك ما جاء في حكمها رقم ٢٠٢٢/٣٧٧٤ الصادر بتاريخ ٢٠٢٢/١٠/١٣ والذي أكد ما جاء في اتفاقية هامبورغ من ناحية اعتماد معيار بذل العناية المعقولة كأساس لتحديد مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الناشئة عن الهلاك أو التلف أو التأخير عن التسليم. كما أن قرار المحكمة قد استند إلى المادة السادسة من اتفاقية هامبورغ من أجل تحديد قيمة التعويض المستحق عن الضرر.

وعلى الرغم من دور اتفاقية هامبورغ بتلافي المشاكل القانونية التي أثارتها المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني عندما لم تتطرق إلى موضوع التأخير كحالة من حالات مسؤولية الناقل البحري، فإن الإشكالية قد برزت من عدم نص المشرع الأردني على التأخير عن التسليم كحالة من حالات مسؤولية الناقل البحري، وبالتالي منعه من الاستفادة من حالات الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار متى ما استطاع الناقل البحري أن يثبت أن لا يد له في الضرر الناتج وإنما حدث نتيجة إحدى حالات الإعفاء الواردة في المادة ٢١٣. وما يثير اللبس كذلك هو أن المشرع الأردني قد ذكر حالة التأخير عن تسليم البضائع في نص آخر وهو المادة ٢٠٨ عندما نصت على أن "أن وثيقة الشحن المباشرة وهي التي يسلمها ناقل أول يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة تلزم منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها. فهو ملزم بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة. ولا يسأل كل من هؤلاء إلا عما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير"

وتأكيداً لما ندعي فإن مجلس الوزراء الأردني قد اضطر أن يتدخل من أجل حماية التجار عن التأخير الذي حدث نتيجة الحوادث الأمنية الواقعة في البحر الأحمر منذ العام ٢٠٢٣ من تعطيل للملاحة البحرية الأمر الذي أدى إلى اضطرار الناقلين إلى التأخر في تنفيذ التزاماتهم. فعلى سبيل المثال فإن الحكومة الأردنية قد منعت استيراد المركبات التي يزيد عمرها عن خمس سنوات ومنعت لذلك إدخال تلك المركبات إلى السوق الأردني. وقد تم شراء عدد من المركبات من قبل مجموعة من التجار وكان عمر تلك المركبات عند الشراء أقل من خمس سنوات ولكن تعطيل الملاحة البحرية في البحر الأحمر أدى إلى إطالة مدة النقل وبالتالي خسارات كبيرة للتجار الأردنيين كون تلك المركبات عند وصولها سوف يتم منعها من دخول السوق الأردني كون عمرها يزيد عن خمس سنوات. لذلك صدر قرار من قبل مجلس الوزراء الأردني بتاريخ ٢٠٢٤/٣/٣ يتضمن "الموافقة على استثناء المركبات من

موديل ٢٠١٨ والتي كان مجدولاً لها أن تصل إلى ميناء العقبة قبل تاريخ ٢٠٢٣/١٢/٣١ وتأخرت في الشحن نتيجة مشاكل الملاحة في البحر الأحمر من قرار مجلس الوزراء المتضمن حظر استيراد سيارات الركوب وغيرها التي مضى على تصنيعها مدة تزيد على خمس سنوات تسبق سنة التخليص". لذلك فلو تم تضمين حالة التأخير عن التسليم ضمن حالات المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية لما كان هنالك أي حاجة لإصدار قرار مجلس الوزراء.

وخلاصة ذلك فإن إعفاء الناقل البحري من مسؤولية هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها لا يعني سقوط حقوق الشاحن أو المرسل إليه وتحمله لوحده الخسارة. فقد أجازت الاتفاقيات الدولية وقانون التجارة البحرية الأردني إمكانية رجوع الشاحن أو المرسل إليه بالرجوع على ربان السفينة أو البحارة العاملين عليها أو أي عامل من العاملين على السفينة متى كان الخطأ الصادر منهم هو خطأ يدخل في إطار الأخطاء الملاحية فقط (خطأ في قيادة السفينة أو اتخاذ مناورات غير معتادة بالسفينة نتج عنها اصطدامها وتحطمها). كما يجوز الرجوع على مالك السفينة أو الشركة المصنعة لها في حال كان سبب الهلاك أو التلف عائد الى عيب في السفينة. وأخيرا فيجوز للمرسل إليه الرجوع على الشاحن بالمسؤولية في حال أهمل الشاحن في تعليم البضائع المراد شحنها من خلال وضع إشارات عليها يمكن من خلالها معرفة نوعية البضائع وآلية التعامل معها.

أما إذا كان الشاحن قد أخبر الناقل عن قيمة تخالف قيمة البضائع الحقيقية وأن يكون الشاحن عالماً بكذب تصريحه، أوفي حال قيام الشاحن بشحن بضاعة ملتهبة ومتفجرة دون علم الناقل بأن هذه البضائع ذات طبيعة خطرة، فالشاحن نفسه هو الضامن للأضرار التي تنتج عن ذلك.

الخاتمة

لقد خلصت هذه الدراسة إلى أن هناك اختلاف في الاتفاقيات الدولية بموضوع تحديد طبيعة التزام الناقل البحري في عقد النقل المبرم مع الشاحن حيث أن اتفاقية بروكسل اتجهت إلى اعتبار أن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية، أما اتفاقية هامبورغ فقررت أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة مع افتراض خطأ الناقل – وقد أخذ المشرع والقضاء الأردنيين بذات المبدأ –. وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج تتمثل في:

١. أن الاصل العام هو تحميل الناقل البحري كامل المسؤولية عن هلاك البضاعة او تأخيرها ما لم يثبت الناقل انعدام خطأه وذلك بإثبات إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في القانون .
٢. ان قواعد اتفاقية بروكسل تقف في جانب الشاحنين حيث ان نصوصها جاءت لصالحهم من خلال تبنيها أن طبيعة التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة خلال الرحلة البحرية، بينما نجد أن اتفاقية هامبورغ جاءت في جانب الناقلين البحريين إذ جعلت التزامهم يتمثل في التزام ببذل عناية وبالتالي يكفي على الناقل إثبات أحد أسباب إعفائهم الواردة في الاتفاقية للتحلل من الالتزام في حال هلاك البضاعة او تلفها أو تأخيرها.
٣. يتبين بان اغلب الشاحنين انضموا الى اتفاقية بروكسل وصادقت دولهم عليها على عكس الناقلين البحريين فانهم يميلون إلى الخضوع إلى اتفاقية هامبورغ كونها تجيز للناقل إثبات أحد حالات الإعفاء التي تسببت بهلاك البضاعة أو تلفها للتحلل من المسؤولية.
٤. تبين أن موضوع الملاحة البحرية يعتبر من المواضيع سريعة التطور، مع ذلك من الآخذ على المشرع الأردني أنه لم يقم بإجراء أي تعديل على نصوص قانون التجارة البحرية لعام ١٩٧٢ منذ ما يقارب ٤٠ عاماً حيث تم إجراء اخر تعديل على القانون عام ١٩٨٣.
٥. عالج المشرع الأردني حالات مسؤولية الناقل البحري المتمثلة في هلاك البضائع وتلفها في المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية، ولكنه لم ينظم مسؤولية الناقل البحري في

حال التأخير عن تسليم البضائع.

لذلك فإن هذه الدراسة تضع أمام المشرع الأردني التوصيات التالية والتي تتلخص في:

١. حذف عبارة القوة القاهرة الواردة في البند رقم (٤) من المادة ٢١٣ من القانون كونه تم الاشارة اليها في الفقرة رقم (٣) من المادة ذاتها.

٢. إضافة حالة التأخير في تسليم البضائع في المادة ٢١٣ كحالة من حالات مسؤولية الناقل البحري بحيث تصبح المادة "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من أضرار نتيجة الهلاك والتعيب والتأخير ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا التعيب وهذا التأخير ناتجة عن.....".

٣. وكذلك تعديل الفقرة رقم (٦) من المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية بحيث تصبح "عن القيام بمساعدة أو إسعاف بحري متى كان ذلك ممكناً أو بمحاولة ترمي إلى ذلك .....".

٤. تعديل نصوص قانون التجارة البحرية من خلال إدخال نصوص قانونية تلزم الناقل البحري أو الشاحن بالتأمين على البضائع لما قد تتعرض له هذه البضائع اثناء الرحلة البحرية من هلاك او تلف أو تأخير.

المراجع

١) أبو حلو، حلو. ٢٠٠٧. التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري. دراسة مقارنة. مجلة المنارة للبحوث والدراسات. ١٣ (٨). ١٠٣-١٤٥

٢) الصرمي، أحمد. ٢٠٠٥. المسؤولية، مفهومها وطبيعتها الإفرادية والاجتماعية وفق المنظور الإسلامي. مجلة القلم للعلوم الإنسانية والتطبيقية. ٢ (٣). ٣٤٥-٣٨٩.

٣) الصمادي، كاتيا. ٢٠١٧. حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني، دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية. رسالة ماجستير. جامعة الشرق الأوسط. الأردن

٤) الطروانة، مروة. ٢٠١٧. النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع. رسالة ماجستير، جامعة مؤتة.

٥) العطير، عبد القادر. ٢٠١٤. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان، الأردن.

٦) الفتلاوي، صاحب. ٢٠٢٢. مصادر الالتزام في القانون المدني. دار الثقافة. عمان. ايضاً انظر عبيدات، يوسف. ٢٠٢١. مصادر الالتزام في القانون المدني. دار الثقافة. عمان.

٧) القضاة، فياض. ١٩٩٩. أحكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ. مجلة دراسات للشريعة والقانون. ٢٦ (١).

٨) آل سفران، أحمد. ٢٠٢٠. أساس مسؤولية الناقل البحري في النظام البحري التجاري السعودي والفقه الإسلامي دراسة مقارنة. مجلة جامعة طيبة للآداب والعلوم الإنسانية. ٢٤. ٥٢٥-٥٦٥.

٩) بورطال، أمينة. ٢٠١٥. الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل. ٢(١). ٢٢١-٢٤٨.

١٠) بوزار، احمد. ٢٠١٧. حالات انتفاء المسؤولية الناقل البحري. رسالة ماجستير. معهد العلوم القانونية والادارية.الجزائر

١١) حمدي، كمال. ٢٠٠٣. مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ. منشأة المعارف. الاسكندرية

١٢) عجيب، علاء الدين. ٢٠١٤. حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة). رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية.

١٣) مساعدة، أحمد. ٢٠١٣. مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع. دراسة مقارنة. مجلة البحوث القانونية والاقتصادية. ٣٨ (٤). ١٧٩-٢١٩

١٤) مقدادي، موسى. ٢٠٢٣. مسؤولية الناقل البحري في ضوء التشريع الأردني. رسالة ماجستير. جامعة آل البيت.

١٥) منصور، مروان. ٢٠٢١. تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري منذ اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وحتى قواعد روتردام ٢٠٠٨. مجلة البحوث القانونية والاقتصادية. ٥٢ (٤). ١١١-١٦١.