

2- الأساس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع

المدرس المساعد: مروان منصور نعيم زايد

جامعة المعقل-البصرة-جمهورية العراق

Marwan.n.zayed@almaaqaal.edu.iq

هاتف: 009647811111801

المستخلص

تناولنا في هذا البحث أهميّة النقل البحري والدور الذي يلعبه في مجال نقل البضاعة، ويعود ذلك لاعتباره وسيلة نقل تجارية دولية تحرك عجلة الاقتصاد الدولي. ولاحظنا أن المجتمع الدولي سارع بإرساء قواعد وأحكام للعقد المعني بهذا الشأن وأطلق عليه مصطلح عقد النقل البحري للبضائع. بدأ ظهور مفهوم هذا العقد باتفاقية بروكسل عام 1924، وتبلور مفهومه وركائزه أكثر باتفاقية هامبورج 1978 ومن ثم باتفاقية روتردام 2008. كما حظي بالأهمية لدى المشرع العراقي الذي نظم الأحكام التي ترعى هذا النوع من العقود وعمد إلى توحيد القواعد المنظمة له وتحقيق التوازن بين الالتزامات التي تقع على عاتق أطراف العقد أي الناقل والشاحن. وتعاقدت بعدها التشريعات والاتفاقيات الدولية لتنظم أحكام هذا العقد وتوزع المسؤوليات والأسس المتبعة في تحديد هذه المسؤوليات. وتوصلنا أخيراً إلى أن وسيلة النقل البحري قد تربعت على عرش وسائل النقل المستخدمة قديماً وحديثاً نظراً لقدرة السفينة على التكيف وكذلك السعة الاستيعابية، والأهم من ذلك مواكبتها لجميع التطورات التي يشهدها العصر الحالي.

Summary

Maritime transport occupied the largest place, as it is the cheapest and most

economical means of transporting goods. It was considered the means to achieve the aim, which is international trade.

Due to the importance of maritime transport, as it is an effective means in the development of the economy, and making a profit for the state, with the most possible savings in terms of expenses and outlays that are usually incurred for the establishment, construction or maintenance of the trade route that a country takes in its international trade, with the lowest possible cost in freight and transport of goods, unlike other means used in the process of transporting goods

As a result of this importance, maritime transport has gained wide importance in the international community, as it is an international commercial means of transport that moves the wheel of the international economy.

We see that it hastened to establish rules and provisions for the contract

concerned in this regard, and called it the term contract of maritime transport of goods.

The concept of this contract appeared in the Brussels Agreement of 1924, and the crystallization of its concept and its pillars increased with the Hamburg Agreement of 1978 and then the Rotterdam Agreement of 2008, and after that successive legislation and international agreements, in order to organize the provisions of this contract and to distribute the responsibilities and

bases used in determining these responsibilities, On both the carrier and the shipper, as well

as on the third party or what is known as the consignee.

And we conclude by saying, that the means of maritime transport has topped the throne of the means of transport used in the past and the present.

In view of the ship's ability to adapt, as well as the carrying capacity, and most importantly, it keeps pace with all the developments taking place in the current era.

المقدمة

1- التعريف بالموضوع وأهميته:

تعتبر وسيلة النقل البحري من أقدم الوسائل التي عرفتها و استخدمتها البشرية في نقلها للبضائع و تبادل العلاقات التجارية الخارجية عبر العصور، خاصة بالنسبة للدول المجاورة للمسطحات المائية.

و تطورت هذه الوسيلة باعتبارها وسيلة فعالة لتنمية اقتصاد الدولة و زيادة وارداتها و صادراتها بتطور الحضارات و تعاقب العصور المختلفة التي شهدتها البشرية .

عُرف النقل البحري منذ العصور القديمة، و كان من أهم الوسائل المستخدمة لتنمية حركة التجارة الخارجية التي تقوم على علاقة تبادلية وثيقة، فاستخدمت و طورت قوارب بدائية منذ العصر الحجري لتمكن الإنسان من الملاحة في الأنهار و الشواطئ، و مع تطور الحضارة ، تطورت وسائل النقل البحري إلى أن وصلت إلى شكلها الحالي .

أضحى النقل البحري في عصرنا الحديث أداة لا يمكن الاستغناء عنها إذ أصبح العالم يعتمد بشكل أساسي على هذه الوسيلة في نقل التجارة العالمية ، فأصبحت الموانئ العالمية و الأسطول التجاري البحري يلعبان دوراً مهماً في تسهيل حركة البضائع و نقلها كما ساهم في دفع حركة التطور الاقتصادي .

و يتربع النقل البحري على عرش وسائل النقل الحديثة (البرية و الجوية) ، إذ بالإضافة لاعتباره أقل وسائل النقل تكلفة في الشحن، لا يمكن تجاهل سمة أساسية في وسيلته

أي السفينة، و هي السعة الاستيعابية الكبرى التي تمكنها من استقبال البضائع بكافة أنواعها، كما قدرتها على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة. كما يشكل النقل البحري أداة دعم للتجارة الدولية ، فعملية النقل وثيقة الصلة بالتجارة التي تعتبر غاية و النقل وسيلة لتحقيقها . و قد أسقط النقل البحري كل الحواجز الطبيعية بين الدول و أتاح التحرك الاقتصادي المثمر للبشرية نظراً لما تتمتع به الوسيلة المستخدمة -أي السفينة- من سعة الحجم مما يجعلها تنقل أكبر كمية من البضائع، بالإضافة لانخفاض أجور النقل و عدم حاجة طرق الملاحة البحرية لرؤوس أموال عالية لإنشائها أو صيانتها .

و يعد النقل البحري أيضاً إحدى ركائز الدعم الاقتصادي للدولة ، بحيث يساهم في تحسين المعيشة في الدولة بإتاحة فرص توظيف للأيدي العاملة الوطنية و المساهمة في ازدهار و نمو المدن من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ والمصانع و غيرها.

2- إشكالية البحث:

و نتيجة لهذه الأهمية الكبرى للنقل البحري باعتباره وسيلة للتجارة العالمية و مساهمته في تطور العجلة الاقتصادية ، ظهر ما يسمى العقد البحري الذي يشكل ورقة من أهم الأوراق التي تنظم هذه العملية بفرضه مجموعة من الالتزامات على عاتق كل من مالك البضاعة و الناقل.

و نظراً لهذه الأهمية سارع المجتمع الدولي لتحديث شامل للقوانين التي ترعى النقل البحري. بدأ هذا التحديث بوضع اتفاقية موحدة لبعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحرية عام 1924 في بروكسل و التي جرى تسميتها بقواعد (لاهاي) ، إلا أنها سرعان ما فقدت أهميتها نظراً لما احتوته من عيوب إذ تفوق فيها مصالح الناقلين حساب الشاحنين مما أدى إلى ظهور الحاجة في المجتمع الدولي إلى إبرام اتفاقية يتوازن بموجبها الطرفين فلا يطغى طرف على حساب آخر .

وعليه فإن الإشكالية في هذا البحث هي الآتية: ما الأسباب التي أدت إلى صدور الاتفاقيات الدولية المتعلقة بعقود النقل البحري؟ وما الأساس التشريعي لمسؤولية الناقل البحري على الصعيد الدولي في كل من معاهدة بروكسل و هامبورج و روتردام؟ وما الأساس التشريعي لمسؤولية الناقل وفقاً للقانون العراقي رقم 80 لعام 1983؟

3- الفرضيات:

- الحل بإعداد فريق عمل لإعداد مشروع اتفاقية دولية تحت رعاية الأمم المتحدة لتحل محل اتفاقية بروكسيل، و بالفعل وبتاريخ 31 آذار 1978 أبصرت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع لعام 1978 النور، وقد عرفت باسم قواعد هامبورج .

2- بدأت الدول تحجم عن الانضمام لهذه الاتفاقية ، ما أدى إلى صدور اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي عام 2008 أو ما يعرف بقواعد روتردام.

3- احتلت التجارة و خاصة التجارة البحرية أهمية ، و بات من الضروري الوقوف على أحكام عقد النقل البحري والوقوف على الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري و مدى تحمله المسؤولية ضمن إطار عقد الناقل البحري و إطار القوانين و الاتفاقيات التي تنظمه.

4-هيكلية البحث:

لذلك، سنبحث في موضوع عقد النقل البحري للبضائع. نتطرق في مبحث أول لماهية عقد النقل البحري للبضائع، ونخصص المطلب الأول للتوسع أكثر بمفهوم عقد النقل البحري، وفي المطلب الثاني نتطرق لآثار إبرام عقد النقل البحري على كل من الناقل و الشاحن و المرسل إليه.

من ثم نبحث في مبحث ثانٍ في الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري. نتطرق في مطلب أول للأساس التشريعي لمسؤولية الناقل البحري على الصعيد الدولي في كل من معاهدة بروكسل و هامبورج و روتردام، و نخصص المطلب الثاني في بحثنا للوقوف على الأساس التشريعي لمسؤولية الناقل وفقاً للقانون العراقي رقم 80 لعام 1983.

المبحث الأول : ماهية عقد النقل البحري للبضائع

إن عقد النقل البحري كغيره من العقود من حيث ماهيته وأركانه. لذلك، و إذا ما عدنا إلى المعاهدات و القوانين الدولية التي تعنى بهذا الشأن من معاهدة بروكسل 1924 حتى روتردام 2008، و كذلك قانون النقل البحري العراقي رقم 80 لسنة 1982، نرى بأنها لم تقرد عقد النقل البحري للبضائع بأحكام خاصة إن كان لكيفية إبرامه أو تنفيذه، ويكفي الرجوع إلى القواعد العامة التي تحكم العقود.

إلا أنه لا يمكن غض النظر عن الأحكام التي تميز عقد النقل البحري عن غيره من العقود المشابهة، سواء كان من حيث المكان أو لجهة ضوابط أركانه و التزاماته المتنوعة ما بين الناقل و الشاحن .

لذلك، و لمعرفة ماهية عقد النقل البحري و ما يميزه من أحكام عن باقي العقود، لا بد من التطرق إلى مفهوم عقد النقل البحري في المطلب الأول، و آثار إبرامه على كل من الناقل و الشاحن في المطلب الثاني.

المطلب الأول : مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

نصت المادة الأولى من معاهدة بروكسل عام 1924، على أن هذه المعاهدة تنطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة تكون سند نقل بحري¹، فيتضح أن معاهدة بروكسل لعام 1924 لم تتطرق إلى تعريف واضح لعقد النقل البحري و لم تعرف سند الشحن، و لكن بعد تعاقب التشريعات و خاصة اتفاقية هامبورج 1978، التي حلت محل اتفاقية بروكسل، عرفت سند الشحن باعتمادها على وظائف العقد إذ نصت على ما يلي : « تثبت انعقاد عقد نقل بحري و شحن الناقل للبضائع مع تعهده بتسليم تلك البضائع مقابل استرداد الوثيقة»². وفقاً لهذه المادة، يقصد بسند الشحن الوثيقة التي تثبت انعقاد عقد نقل بحري و تلقي الناقل للبضائع أو شحنه لهذه البضائع، و يتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة -أي سند الشحن- و ينشأ هذا التعهد بموجب نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع إلى شخص مسمى أو تحت إذن أو لحاملها.

من جهتها وسعت قواعد روتردام من مفهومه -مستعملة مصطلح عقد النقل- و هو «عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل و يجب أن ينص العقد على النقل بحراً، و يجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري»³.

و باستعراض تعريفات الفقه نجد أن أغلب الفقهاء⁴ يعرفون عقد النقل البحري أنه العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً بضاعة للشاحن لقاء أجر معلوم، أو أنه العقد الرضائي الذي يلتزم بموجبه الناقل بأن ينقل عن طريق البحر البضائع لحساب الشاحن لقاء أجر محدد.

بالرجوع إلى معاهدة بروكسل، و مفهوم عقد النقل البحري نجد أن عقد النقل البحري

(1) المادة الأولى، الفقرة ب- من معاهدة بروكسل 1924.

(2) المادة 7/1، من اتفاقية هامبورج 1978.

(3)، 2008 المادة الأولى، الفقرة الأولى، معاهد روتردام.

(4) مصطفى كمال طه، القانون البحري، مؤسسة الثقافة الجامعية 1982، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، ص 245، دار الجامعة الجديدة، 1995، د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، 1992، ص 453.

يتكون من عدة عناصر و هي :-

- **عملية النقل البحري تتم بموجب عقد نقل:** وفقاً للمبدأ العام، العقد شريعة المتعاقدين، و العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص بأداء شيء أو عمل أو فعل أو حتى الامتناع عن عمل، و في هذه النوع من العقود موضوع الالتزام هو البضائع¹

- **النقل البحري هو نقل ذو طابع دولي:** حيث أخذت الاتفاقيات المنظمة له بالمعيار الاقتصادي أي أن يتم النقل بين دولتين مختلفتين دون اعتبار لجنسية السفينة أو الأطراف .

- **محل عقد النقل البحري هو البضائع :** و هي الأموال أو الأشياء أو البضائع أو المواد من أي نوع كانت ما عدا الحيوانات، أي هي الحمولة التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة².

- **أن يتم النقل بالواسطة البحرية:** فتتم عملية نقل البضائع بواسطة المسطحات المائية و يكون ذلك إما في كامل الرحلة أو حتى في جزء منها .

- **أجرة النقل :** وهي المقابل الذي يمنحه الشاحن للناقل كمكافأة نظير نقل البضاعة و تكون عادة محددة بموجب عقد النقل .

- **طرفا العقد :** وهما الشاحن و الناقل .

نجد أن عقد النقل البحري شأنه شأن غيره من العقود يرتكز على إرادة طرفيه - و هما الناقل و الشاحن - في إنشاء الالتزامات التي يرغبانها و تحقيق الأهداف التي من أجلها أنشئ العقد³، و يتكون العقد بالتالي بين أطراف، ويقوم على عدة أركان وهي:

الفرع الأول: أطراف عقد النقل البحري للبضائع

من البديهي أن كل عقد يتكون من طرفين، و في عقد النقل البحري هما الشاحن -أو المرسل- والناقل .

وقد تمتد آثاره لتطال طرفاً ثالثاً و هو المرسل إليه. و سنتطرق لأطراف عقد النقل تباعاً:

أولاً: الشاحن. هو كل شخص يبرم أو يبرم لمصلحته عقد نقل مع الناقل البحري، فيكون شاحناً فعلياً كما يمكن أن يكون شاحناً متعاقداً مثل المشتري، إذ يمكن القول إنه

(1) د.فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، 1986، ص292.

(2) المادة الأولى، الفقرة -ج-، اتفاقية بروكسل 1924.

(3) المادة الخامسة من قانون النقل العراقي، رقم 80، 1983 عرفت عقد النقل بأنه (اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر لقاء أجر معين).

الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من ميناء إلى آخر، و قد يكون شخصاً طبيعياً أو معنوياً، خاصاً أو عاماً.

كما قد يكون شاحناً ظاهراً، وذلك في حالة إبرام العقد من طرف وكيل بالعمولة للنقل لحساب الشاحن، وهو ما يعرف بوكيل الشحنة. و يعد الشاحن صاحب المصلحة الأولى في حسن تنفيذ العقد.

ثانياً الناقل

«هو الطرف الذي يرتبط بعقد نقل بحري مع الشاحن بنفسه أو بواسطة وكيله، فيكون مالك السفينة أو مستأجرها»¹، و يكون الطرف الذي يقع على عاتقه تنفيذ عملية النقل البحرية و تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه، و يطبق في هذا الشأن الأحكام و القواعد العامة لكل بلد والتي تعنى بتحديد مالك السفينة و المستأجر، و تحديد الشروط الواجب توافرها.

فالناقل عادة هو من يظهر اسمه على سند النقل، لذلك تؤكد قواعد روتردام أنه إذا كانت هوية الناقل محددة بالاسم لا في سند النقل، لا يكون للمعلومات الأخرى الواردة في السند أي أثر. و اعتبرت قواعد روتردام أنه عند عدم تحديد اسم الناقل على السند يُعد مالك السفينة بهذه الحالة هو الناقل².

ثالثاً المرسل إليه (الطرف الثالث في العقد)

تعددت النظريات التقليدية في تفسير المركز القانوني للمرسل إليه لكونه لم يكن طرفاً في عقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل، و لكن من المتصور أنه في بعض الأحيان يكون الشاحن بائعاً للبضاعة فيقوم بإرسالها إلى المشتري والذي لم يكن طرفاً أساسياً عند إبرام العقد، و يتم تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن والتي تكون قد ذكرت اسم الشخص المرسل إليه، أو يحدد المرسل إليه - الطرف الثالث- وفقاً لما هو محدد في وثيقة الشحن سواء كانت لإذن أو لأمر الشخص الذي تكون صادرة باسمه، أو عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها أو للشخص التي تكون في حوزته في ميناء الوصول.

الفرع الثاني: أركان عقد النقل البحري للبضائع

يقوم عقد النقل البحري على عدة أركان، الرضا، المحل، والأجرة، نعرضها تباعاً:

(1) المادة الأولى، الفقرة-أ-، من معاهدة بروكسل.

(2) VOMAR, Cass.Com- -12/07/1987-DMF-1987-p57

أولاً: الرضا

عقد النقل البحري هو عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادة الأطراف دون حاجة إلى إجراء شكلي، و بالتالي يعتبر العقد تاماً بمجرد اقتران الإيجاب والقبول أي ينعقد عقد النقل البحري حتى قبل صدور سند الشحن الذي يعد وسيلة لإثبات العقد و ليس لصحته . و يخضع عقد النقل البحري بالنسبة لشروط صحته للقواعد العامة التي تنظم العقود، و القواعد العامة التي تحكم الرضا في العقد .

فيتمثل الإيجاب من جهة ، في نشر مجموعة النصوص التنظيمية التي تتضمن شروط النقل بما فيها الأسعار و الخدمات المقدمة من قبل الناقل. و يتمثل القبول من جهة أخرى ، بالتقاء المشيئتين، و يكون الرضا متحققاً و متطابقاً في الوقت الذي يبدي فيه الشاحن قبوله بالشروط المعروضة عليه من قبل الناقل.

و في الحالة التي يكون فيها الناقل و الشحن متبايعين، تطبق الأحكام و القواعد العامة أي أحكام التعاقد بين غائبين، كعقود النقل الإلكترونية التي يتم فيها الإيجاب و القبول في وقت ثابت على الموقع الإلكتروني.

ووفقاً للقواعد العامة التي تحكم العقود لا بد أن يكون الرضا صادرا عن أشخاص مؤهلين قانوناً، أي يجب أن يتمتع كل من أطراف العقد بأهلية خالية من أي عيب و أن يكون صادرا عن إرادة حرة غير مشوبة بأي إكراه أو غبن أو أن يكون العقد قد تم نتيجة لوقوع أحد أطرافه في الغلط.

لكن وفي بعض الحالات، لا تؤدي الإرادة المغيبة حتماً إلى إبطال العقد البحري كما هو الحال في القواعد العامة التي ترعى العقود عامة ، إذ غالباً ما يعدل العقد زيادة أو نقصان . كما أنه لا يبطل العقد في حال لم يتمعن المرسل إليه في بنود العقد بشكل دقيق¹، و يبقى العقد قابلاً للإبطال في حالة التدليس².

ثانياً محل عقد النقل البحري

تنطبق القواعد العامة التي تحكم العقود بشكل عام على عقد النقل البحري، و تفرض هذه القواعد أن يكون موضوع العقد مشروعاً ومحددأً أو قابلاً للتحديد .

و يتمثل محل أو موضوع عقد النقل البحري في البضاعة مهما كانت طبيعتها، بشرط أن تكون مشروعة و غير مخالفة للنظام العام، و أن يكون مشروع التعامل فيها تجارياً

(1) AMAR ZAHIL.OPCTT pages,63,64,65

(2) يقصد بالتدليس، عندما يقدم المرسل بتصريحات كاذبة بطريقة لو علم الناقل بطبيعة البضاعة الحقيقية لما أقدم على التعاقد

كما يجب أن يتم التعاقد على بضائع موجودة أو ممكنة الوجود، و تكون محددة في العقد وفق إرادة الأطراف .

ثالثاً أجرة النقل

أجرة النقل أو المكافأة أو القيمة المالية المحددة في العقد والتي يدفعها المرسل إليه إلى الناقل نتيجة تنفيذ هذا الأخير لالتزاماته أي نتيجة التغيير المكاني للبضاعة ونقلها من مكانها إلى مكان آخر¹.

وقد نص المشرع العراقي على أنه «يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل و غيرها من المصروفات المستحة للناقل ما لم يجز الاتفاق على أن يتحملها المرسل إليه، و في هذه الحالة يكون المرسل و المرسل إليه مسؤولين عن دفعها بالتضامن.»² و قد ترك المشرع المجال مفتوحاً للمتعاقدين لتحديد أجرة النقل مقيدا بالضوابط التي تفرضها سوق النقل، وغالباً ما يتم تحديد الرسوم مسبقاً.

وفي حال إغفال عنصر تحديد أجرة النقل تقدم الدعوى لتحديد أجرة النقل أمام المحكمة المختصة لتقوم الأخيرة بتحديد أجرة النقل باعتمادها على ثلاثة معايير، و هي: ظروف التعاقد، السعر الذي يحدد عادة بعمليات النقل المشابهة، واعتمادها على التعامل السابق ما بين المتعاقدين إن وجد.

المطلب الثاني: آثار إبرام عقد النقل البحري للبضائع

إن تنفيذ عقد النقل البحري يبدأ منذ وضع البضائع والوثائق المتعلقة بها بيد الناقل وينتهي بتسليمها للشاحن، وأي آثار تنتج عن هذه العملية تنحصر بالمبدأ بين طرفي العقد أي الناقل والشاحن.

و بالرغم من أن عقد النقل البحري يتم بين الناقل و الشاحن، إلا أنه آثاره القانونية قد تمتد لشخص ثالث أو ما يعرف بالمرسل إليه.

الفرع الأول: آثار إبرام عقد النقل البحري بالنسبة للناقل

بمجرد تلاقي إرادتي كل من الناقل و الشاحن، ينتج العقد مفاعيله القانونية و يرتب التزامات على عاتق كل من الناقل و الشاحن و المرسل إليه في أحوال خاصة. إذ حين يتم تحرير العقد صحيحاً خالياً من العيوب و مكتمل الأركان، يرتب هذا العقد

(1) يتعارف على أجرة النقل في النقل البحري باسم المصاريف. "les frais"

(2) المادة 60، من قانون النقل العراقي، رقم 80، لسنة 1983.

التزامات على عاتق الناقل¹ منتجاً بذلك آثاره القانونية ، ويمكن تصنيفها بحسب ترتيب عملية النقل و المراحل التي تتم فيها كالآتي:

-التزامات الناقل البحري قبل الرحلة البحرية: أهم هذه الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل، أن يجعل السفينة صالحة للسفر و يتحقق ذلك ببذله العناية لجعلها صالحة للملاحة، أي أن تكون سليمة و قوية لتحمل أعباء سيرها و أن تزود بكافة الوسائل اللازمة لذلك²، فيجب أن تتوافر معايير صلاحية السفينة للسفر، أي أن يكون بدن السفينة قوياً و مزودة بالمعدات والأجهزة الضرورية للرحلة، و أن يتوافر فيها الوقود الكافي، وتكون مزودة بالقوى المحركة الكافية.

كما يجب على الناقل أن يقوم بالموجب الملقى على عاتقه و هو موجب رص البضاعة³ و شحنها، فيبذل العناية الكافية بتحميل البضاعة سواء تم ذلك بالأنابيب أو الآلات أو الرافعات أو غيرها من الوسائل الأخرى المستخدمة في عملية الشحن⁴.

ثانياً التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

يقع على الناقل موجب نقل البضاعة وفقاً لما اتفق عليه في العقد لجهة اختيار الطريق الذي ستسلكه السفينة في الرحلة، و في حال عدم الاتفاق على طريق محدد، يتم النقل على الطريق المتبع عادةً، و هذا المستفاد من قانون النقل البحري⁵.

كما يجب أن يلتزم بتوصيل الشيء في الميعاد المتفق عليه في العقد، و في حال عدم الاتفاق يفترض أنهما اتفقا أن يتم التسليم في مدة عادية معقولة تبعاً لحجم و قوة السفينة. كما يلقي على عاتق الناقل أن يبذل العناية الكافية في حفظ البضاعة، و أن يخصصها بعناية حسب الاتفاق بين الأطراف و حسب العرف القائم.

ثالثاً التزامات الناقل البحري بعد انتهاء الرحلة البحرية

يلتزم الناقل بعد نهاية الرحلة البحرية بموجبين، و هما تفريغ البضاعة و تسليمها . ويقصد بتفريغ البضاعة، فك وإنزال البضائع مع بذل العناية الكافية المتعلقة بتحميلها بالإضافة لمراعاة الأعراف المتبعة، فيتم التفريغ على رصيف الميناء . أما بالنسبة

(1) جاءت التزامات الناقل في اتفاقية بروكسل 1924، بشكل موجز حيث اكتفت بذكر الالتزام دون تفصيل، و جاءت معاهدة روتردام 2008، و معاهدة هامبروج 1978 خالية عن ذكر هذه الالتزامات.

(2) د. أحمد حسني، النقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، 1989، ص155.

(3) هو عمل فني يلتزم به الناقل بموجب عقد النقل و يدخل في وظائف الربان للمحافظة من أجل المحافظة على البضائع و سلامتها، و لرص البضائع قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن لسنة 1930.

(4) د.محمد كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف 1983، ص38.

(5) المادة 31 من قانون النقل العراقي « على الناقل أن يسلك الطريق المتفق عليه و إلا وجب اتباع أقصر الطرق».

للتسليم فيتم وفق ما اتفق عليه في العقد بين الأطراف و يكون ذلك في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله .

الفرع الثاني: آثار إبرام عقد النقل البحري بالنسبة للشاحن والمرسل إليه

أولاً: التزامات الشاحن

يقع على الشاحن التزامين و هما: الالتزام بتسليم البضاعة للناقل، و الالتزام بدفع الأجرة.

يقوم الشاحن بعملية تسليم البضاعة وفقاً للشروط المتفق عليها في العقد و المنصوص عنها في التنظيمات المختلفة والتي تختلف باختلاف طبيعة البضاعة و طريقة نقلها . كما يترتب على الشاحن موجب دفع الأجرة للناقل، والتي يحدد مقدارها و طريقة دفعها بموجب العقد¹، و في حال إغفال المتعاقدين تحديد الأجرة فإن هذا الأمر لا يؤدي إلى بطلان العقد، إنما يطبق معيار أجرة المثل أي الأجرة أو البديل الذي يحدد عادة في عملية النقل المماثلة لنوع البضاعة المنقولة و إلا تحدد الأجرة المحكمة المختصة التي تستند إلى معيارين أساسيين و هما: الخبرة و الجهد الذي بذله الناقل و نوع البضاعة المحددة في العقد.

ثانياً: التزامات المرسل إليه

تعد التزامات المرسل إليه استثناء عن المبدأ و خروجاً عن قاعدة نسبية العقود. و تعددت النظريات التقليدية في تفسير المركز القانوني للمرسل إليه لكونه لم يكن طرفاً في عقد النقل المبرم بين الشاحن و الناقل، فكان لا بد من تحديد السند القانوني الذي يمكن المرسل إليه من تسلم البضاعة و رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري كما قد يتحمل التزامات في مواجهة الناقل. فكان من الظواهر القانونية التي استعصت بطبيعتها أن تلتحق بالمراكز القانونية التقليدية، و تبعاً لذلك ظهرت عدة نظريات من أجل تحديد السند القانوني للمرسل إليه نعرضها تباعاً:

نظرية الخلف: يرى هذا الاتجاه أن الغير هو خلف خاص للشاحن باعتباره مشترياً للبضاعة و بالتالي ينتقل إليه ما يترتب من التزامات و حقوق عن العقد.

نظرية التعاقد لمصلحة الغير: ظهر اتجاه في الفقه الفرنسي يشير إلى أن العمل إلى خلف تطبيقاً جديداً في العلاقة القانونية الثلاثية الأطراف، هو التعاقد لمصلحة الغير.²

(1) د. مصطفى كمال طه-مرجع سابق-ص227،226.

(2) د. محمود سمير الشرقاوي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، مجلة القانون و الاقتصاد 1967.

نظرية الاشتراط لمصلحة الغير: و هو عقد يتم بين شخصين يشترط أحدهما على الآخر، و يسمى هذا الآخر بالمتعهد أن يلتزم بوجه آخر يسمى المنتفع بحق مباشر يستمد من هذا العقد، فالاشتراط لمصلحة الغير تصرف قانوني يتم بين شخصين و لكن تنفيذه يتعلق بثلاثة أشخاص¹.

ولكن تبرز الخلاصة بالقول إن تحديد مركز المرسل إليه القانوني يستلزم العودة إلى سند الشحن و الذي بموجبه يكون وفقاً لوثيقة الشحن التي يصدرها الناقل إذ إن حق المرسل إليه بالمطالبة بالبضاعة يكون مستندا لهذه الوثيقة كما أنه لا يكون ملزماً إلا بالالتزامات التي تتضمنها الوثيقة.

المبحث الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري

لكي تقوم المسؤولية على عاتق الناقل البحري يجب أن يكون قد أخل هو أو أحد تابعيه أو وكلائه بالتزاماته العقدية التي تربطه بالشاحن.

و قد توسعت اتفاقية روتردام 2008 بهذه الالتزامات بعكس قواعد بروكسل 1924، و هامبورج 1978، وبالتالي إذا ما أخل الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه بالالتزامات المحددة في العقد تقام المسؤولية.

المطلب الأول: الأساس التشريعي لمسؤولية الناقل البحري على الصعيد الدولي

تختلف التشريعات البحرية الدولية و الوطنية حول هذه المسؤولية باختلاف النظم القانونية للمسؤولية العقدية و التقصيرية². فبعض التشريعات تتجه لجعل مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية تقوم على أساس الإخلال بالتزامه بتحقيق النتيجة، وهذا ما اتبعته التشريعات اللاتينية، إذ بحسب هذا الاتجاه يقع على عاتق الناقل موجب تحقيق الغاية أي النتيجة و بمجرد الإخلال بهذا الموجب تترتب عليه المسؤولية العقدية ، في حين تتجه تشريعات أخرى بإقامة المسؤولية التقصيرية على الناقل في حال أخل بالتزاماته.

و تقوم المسؤولية القانونية على ثلاثة أسس هي:³

- الخطأ واجب الإثبات، أي لا يكون الخطأ في هذه الحالة مفترض إنما يجب اثبات ارتكاب الناقل لخطأ حال دون تحقيق الغاية التي اتفق عليها الطرفان بموجب عقد النقل البحري .

- الخطأ المفترض و يكون مفترضا في جانب المدعى عليه الذي يقع عليه عبء

(1) عبد المجيد الحكم عبد الباقي البكري - الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي.

(2) د. أحمد السعيد الزقرد، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل، مجلة المحامي الكويتية ، العدد الأول، 1996.

(3) د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية 1993، ص454.

إثبات عدم ارتكابه أي خطأ
-المسؤولية المفترضة ويقع أيضاً على عاتق المدعى عليه واجب الإثبات، و في هذه الحالة تقام المسؤولية بمجرد عدم تحقيق النتيجة أو الغاية دون تطلب ارتكاب المدعى عليه أي خطأ .

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل 1924

وفقاً لمعاهدة بروكسل، لا يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل بينما يقع على عاتق الناقل أن يفي هذه المسؤولية بالدفع بعدم المسؤولية، و يجب بهذه الحالة أن يثبت وقوع سبب أجنبي حال دون تحقيق النتيجة المرجوة من تنفيذ العقد.

اعتمدت المعاهدة هذه القواعد في تنظيم مسؤولية الناقل، فلا يسأل الناقل أو مالك السفينة بحسب هذه المعاهدة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر، عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل الوكلاء أو المستخدمين أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب الاستفادة من هذا الاستثناء و يحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي و لا لفعل الناقل أو الوكلاء أو المستخدمين أي صلة بالهلاك أو التلف. يمكن القول إن معاهدة بروكسل اعتمدت إقامة المسؤولية على أساس المسؤولية التقصيرية أو أكثر تحديداً على أساس المسؤولية المفترضة.¹

الفرع الثاني أساس مسؤولية الناقل البحري في قواعد هامبورج 1978

تقيم قواعد هامبورج مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض إذ نصت على أن الناقل البحري يكون مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها، و كذلك الضرر الناشئ عن التأخير بالتسليم إذا كان الحادث الذي وقع فيه التلف أو الهلاك قد وقع أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل ما لم يثبت الناقل عكس ذلك، و بموجب هذه المعاهدة يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب البضائع أثناء وجودها في عهده دون أن يلتزم المتضرر بإثبات خطأ الناقل .

الفرع الثالث أساس مسؤولية الناقل البحري في قواعد روتردام

أرجعت قواعد روتردام مدة تسليم البضاعة إلى إرادة الطرفين، واستندت في قيام المسؤولية إلى عدم قيام الناقل بتسليم البضاعة أثناء مدة الاتفاق.

(1) د. علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، 1978، ص 286.

و يتضح أن اتفاقية روتردام قد أقامت المسؤولية على الناقل عن هلاك البضائع إذا أثبت المتضرر أن الضرر قد وقع أثناء مدة الالتزام التي حددتها إرادة الطرفين في العقد. و يتضح أيضا أن قواعد روتردام تعفي الناقل من تحمل المسؤولية في حال أثبت أن الضرر لم يكن نتيجة خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه.

و بذلك تكون المسؤولية وفقا لهذه الاتفاقية قائمة على أساس قرينة الخطأ أو الخطأ المفترض، و تكون بالتالي اقتربت من قواعد هامبورج إلا أن الفارق أن هذه الأخيرة أعطت الناقل الحق بالدفع بالإدلاء إن اتخذ هو وتابعوه التدابير اللازمة لتفادي وقوع الحادث الذي سبب الضرر.

المطلب الثاني : أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983

أقر المشرع العراقي قانون النقل رقم 80 لسنة 1983، و كانت غاية المشرع من إقراره هذا القانون توفير أفضل الخدمات في مجالي نقل الشخص ونقل الشيء، و إيجاد التوازن العادل بين الالتزامات التي تقع على عاتق كل من الناقل و الشاحن بالإضافة للالتزامات الطرف الثالث -المرسل إليه- في حالات معينة كما المساهمة في تحقيق متطلبات خطط التنمية القومية .

فعمد المشرع العراقي في إقراره لقانون النقل رقم 80 لسنة 1983 ، إلى توحيد القواعد القانونية التي تحكم و ترعى عملية النقل، فعرف في المادة الأولى منه عقد النقل بأنه اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر لقاء أجر معين . فبحسب قانون النقل العراقي، تبدأ مسؤولية الناقل بتسلمه البضائع و تنتهي بتسليمه البضائع للمرسل إليه.¹

يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذ العقد و يكون مسؤولاً عن الاضرار التي تصيبه، و لا يجوز أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء إلا بسبب القوة القاهرة أو عيب ذاتي بالشيء أو خطأ المرسل إليه.²

و يتضح من نص هاتين المادتين أن مسؤولية الناقل البحري تبدأ منذ استلامه للبضائع موضوع العقد و أثناء تنفيذه لهذا العقد لحين الانتهاء من التنفيذ و تسليم البضائع. و يكون مسؤولاً عن أي ضرر أو تلف أو فقدان يصيب هذه البضائع، و لا يمكن له

(1) المادة 27 / 1 من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.

(2) المادة 46 من قانون النقل العراقي.

أن يتصل من هذه المسؤولية إلا بدفعه بالقوة القاهرة أو لوجود عيب ذاتي في البضاعة أدى لتلفها أو هلاكها، أو هلاك البضاعة نتيجة لخطأ ارتكبه المرسل إليه، نستعرضها كالتالي:

الفرع الأول: القوة القاهرة

يقصد بالقوة القاهرة، كل حدث لا يستطيع الإنسان أن يتوقعه، كالظواهر الطبيعية (الفيضانات و الجفاف و العواصف و الحرائق و الجراد و غارات العدو و فعل السلطة) ، و يكون من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً.

ولا يعتبر من قبيل القوة القاهرة الأمر الذي كان من الممكن دفعه، ما لم يقدم المدين الدليل على أنه بذل كل العناية لدرئه عن نفسه.

إن أثر القوة القاهرة في المسؤولية المدنية قد يكون سبب إعفاء كلي من المسؤولية المدنية في حالة كونها السبب الوحيد في إحداث الضرر، أما في حالة كونها قد ساهمت مع غيرها من الأسباب في إحداث الضرر، فإن القوة القاهرة تكون سبب إعفاء جزئي من المسؤولية.

الفرع الثاني: العيب الذاتي في الشيء

تعرف القواعد العامة اللاتينية والأنجلوسكسونية العيب الذاتي للبضاعة على أنه العيب الذاتي للشيء وهو ليس فقط ذلك التطور الطبيعي للضرر الذي كان موجوداً في البضاعة أثناء شحنها، وإنما ذلك العامل غير العادي و غير الظاهر في البضاعة العادية و السليمة أثناء عملية الشحن مقارنة بنفس البضاعة و نفس الاستعمال التجاري الموجهة إليه¹. ويرجع العيب الذاتي في الشيء للطبيعة الخاصة للبضاعة كما لو كانت حيواناً مريضاً ونفقاً أو كانت البضاعة فاكهة وتلفت.

و من الأمثلة أيضاً على العيب الذاتي تعرض شحنة من فاكهة الموز للتلف نتيجة لدرجة النضوج المتقدمة التي كانت تعرفها هذه البضاعة، و كذلك الضرر الذي تتعرض له الحبوب بسبب احتوائها على درجة رطوبة عالية.

يتضح أن المشرع العراقي بتنظيمه لعقد النقل البحري و إرساء قواعده، و تنظيم المسؤولية للناقل البحري و أسباب انتفائها، قد ابتعد في ذلك عن منهج قواعد هامبورج 1978 بالأحكام التي تعنى بمسؤولية الناقل البحري، و اقترب من منهج القواعد المتبعة

(1) Claude Chaiban, Clause légale d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandise, Tome XIII, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris,1965, para 663,p80.

في اتفاقية بروكسل 1924، و ذلك حماية لمصالح الشاحنين باعتبار أن دولة العراق من الدول الشاحنة.

الخاتمة

إن النقل البحري يأخذ الاهتمام الكبير في حيز التجارة الدولية ، نظراً لما يتمتع به من خصائص امتاز فيها عن غيره من وسائل النقل المستخدمة لخدمة التجارة الدولية، إذ لعب دوراً هاماً في تطوير و تنمية اقتصاد الدول و اعتمدت العديد من الدول و الحضارات منذ القدم على هذه الوسيلة لتنمية الاقتصاد و إحياء كافة الجوانب في الدول، فنرى أن النقل البحري لم يكن مجرد وسيلة مستخدمة في حركة تبادل التجارة الدولية، إنما ساهم بشكل كبير و أساسي في إنعاش الحياة وضح الأموال للدولة و القضاء على حالات البطالة بزيادة فرص العمل و الاستفادة من الأيدي العاملة في هذا المجال خاصة بالنسبة لتلك الدول التي تقع بالقرب من المسطحات المائية والتي عمدت إلى تركيز عجلة اقتصادها في تبادل التجارة عبر موانئ أنشأتها و عملت على تميمتها و استغلال هذه المناطق حتى في المجالات السياحية.

و نظراً لهذه الأهمية الكبيرة التي يأخذها النقل البحري فإنه صار الوسيلة الأقل تكلفة في ضخ الأموال للدولة و زيادة اقتصادها دون الحاجة لتكبد خسارات طائلة إن كان في بناء و صيانة الطرق التجارية أو في تكلفة الشحن الباهظة التي تتكلف بها الدولة في علاقاتها التجارية الدولية.

أدى هذا الدور الذي يلعبه النقل البحري وهذه الأهمية الكبيرة له، لظهور ما يعرف بعقد النقل البحري، حيث تعاقبت التشريعات تلو الأخرى و عقدت الاتفاقيات و المعاهدات الدولية منذ معاهدة بروكسل لمعاهدة روتردام، لتنظيمه و إرساء مبادئه و العمل على تطويره بشكل مستمر ليوكب متطلبات و تطور العصر.

كما عمدت التشريعات إلى إرساء المبادئ العامة التي تنظم علاقة طرفي هذا العقد، و أقيمت الالتزامات على كل منهما كما على الطرف الثالث الذي تمتد آثار العقد عليه في حالات معينة .

وما زالت الدول إلى يومنا هذا تبذل جهودها بتنظيم مثل هذا النوع من العقود وما زالت تقع على عاتقها مسؤولية مواكبة التطورات التي يشهدها عصرنا بانتظام، بسن تشريعات و قوانين تحقق التوازن ما بين طرفي العقد، و تأتي بالنفع لكافة الأطراف مع فرض المسؤوليات والتأكد من عدم التنصل منها.

قائمة المراجع و المصادر

- البكري، عبد الباقي، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، 1980.
 - حسني، أحمد، النقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، 2000.
 - رضوان، فايز نعيم، القانون البحري، دار الفكر العربي، 1986.
 - الزقرد، أحمد سعيد، بعض المشاكل التي يثيرها عقد النقل، مجلة المحامي الكويتية ، العدد الأول، 1996.
 - الشراوي، محمود سمير،-القانون البحري، دار النهضة العربية 1993.
 - مركز المرسل إليه في سند الشحن، مجلة القانون و الاقتصاد 1967.
 - طه، مصطفى كمال، القانون البحري، مؤسسة الثقافة الجامعية ، 1982.
 - القانون -البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، 1995.
 - عوض ، علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، 1992.
 - يونس، علي حسن، العقود البحرية، دار الفكر العربي، 1978.
- المراجع الأجنبية:**

-AMAR ZAHIL.OPCTT

-Claude Chaiban, Clause légal d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandise, Tome XIII, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris, 1965

-VOMAR, Cass.Com- -12/07/1987-DMF-1987

المواد القانونيّة:

- المادة 46 من قانون النقل العراقي
- المادة 31 من قانون النقل العراقي
- المادة 60، من قانون النقل العراقي، رقم 80، لسنة 1983
- المادة 7/1، من اتفاقية هامبورج 1978
- المادة الأولى ، الفقرة الأولى ، معاهد روتردام
- المادة الأولى ، الفقرة -ب- من معاهدة بروكسل 1924
- المادة الأولى، الفقرة -ج-، اتفاقية بروكسل 1924
- المادة الأولى، الفقرة-أ-، من معاهدة بروكسل
- المادة الخامسة من قانون النقل العراقي، رقم 80، 1983
- المادة 1/ 27 من قانون النقل العراقي رقم 80 بسنة 1983
- حمدي، محمد كمال، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف 1983.