

ملخص

النقل البحري في قانون التجارة البحرية السوري رقم ٦ لعام ٢٠٠٦

لما للنقل البحري من أهمية كبيرة في الحياة التجارية نجد أن الدول قد تناولت تنظيمه في قوانينها الداخلية وكذلك في عدد من الاتفاقات الدولية التي تنصل في أحكامه لجعل هذا النوع من أنواع النقل مشمولاً بأحكام خاصة لها الطابع الدولي الذي يسعى لدعم وتطوير التبادل التجاري بين الدول، وكذلك من أجل إيجاد قواعد قانونية موحدة للنقل البحري. وتناولنا في هذا البحث التزامات الناقل البحري، ومسؤوليته في حال إخلاله بتنفيذ تلك الالتزامات، في قانون التجارة البحرية السوري الصادر عام (٢٠٠٦). وأشارت إلى أن القانون السوري قد أخذ في غالبية أحكامه بالقواعد التي أتت بها اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨. وكان من أهم القواعد التي وردت في كل من قانون التجارة البحرية والاتفاقات المتعلقة بالنقل البحري:

أولاً - إقامة مسؤولية الناقل البحري على أساس أنها مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض غير قابل لإثبات العكس، ما عدا اتفاقية هامبورغ التي أخذت بفكرة الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس. ونشير هنا إلى أن إقامة المسؤولية على أساس الخطأ المفترض يسهل على المضرور الحصول على التعويض.

ثانياً - بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية مما يؤدي إلى إهماله في بذل العناية الواجبة بالبضاعة اعتماداً على مثل هذه الشروط.

ثالثاً - إقامة شكل من أشكال التوازن بين المصالح المتعارضة لكل من الناقل والشاحن، وذلك بوضع حد أقصى للتعويض الذي يجب الحكم به على الناقل البحري، وذلك كمقابل للتشدد في مسؤوليته وحرمانه من اشتراط إعفائه من المسؤولية.

هكذا يكون المشرع السوري في قانون التجارة البحرية الصادر عام ٢٠٠٦ قد اتجه إلى الأخذ بأحكام الاتفاقيات الدولية البحرية الحديثة في مجال النقل البحري وجاءت أحكامه مساندة للتطور التشريعي الدولي المتعلق بالتجارة البحرية الدولية في إطار حماية النقل الدولي البحري وأطرافه وضمان حصول كل طرف على حقوقه كاملة.

مقدمة

لما للنقل البحري من أهمية بالغة نجد أن الدول قد تناولت تنظيمه في قوانينها الداخلية وكذلك تم تنظيمه في عدد من الاتفاقات الدولية التي تفصل في أحكامه لجعل هذا النوع من أنواع النقل مشمولاً بأحكام خاصة لها الطابع الدولي الذي يسعى لدعم وتطوير التبادل التجاري بين الدول، وكذلك من أجل إيجاد قواعد قانونية موحدة للنقل البحري في دول العالم.

ومستناول في هذا البحث أحكام عقد النقل البحري في القانون السوري من خلال البحث في التزامات الناقل البحري، ومسؤوليته في حال إخلاله بتنفيذ تلك الالتزامات، في قانون التجارة البحرية السوري الصادر عام (٢٠٠٦). ونقسم البحث إلى مبحث تمهيدي نتناول فيه تعريف عقد النقل البحري وبيان أطرافه، وتكوينه، ونتناول في الفصل الأول التزامات الناقل البحري، وفي الفصل الثاني القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري.

المبحث تمهيدي

ماهية عقد النقل البحري وتكوينه

سنتناول هذا المبحث من خلال ثلاثة مطالب نبحث في الأول في تعريف عقد النقل البحري، ونبين في الثاني من هم أطراف هذا العقد، و نتناول في المطلب الثالث تكوين عقد النقل البحري.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري: عقد النقل البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه شخص يدعى الناقل بأن يقوم بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجره.^١ وقد اختلف الفقه القانوني في تكييف عقد النقل البحري وتحديد طبيعته القانونية، و الراجح في الفقه أنه من قبيل عقود المعاولة فالناقل يلتزم بالقيام بعمل معين هو النقل

١ المادة (٢١٠) من قانون التجارة البحرية السوري رقم ٤٦ لعام ٢٠٠٦ (ونجد تعريفاً مشابهاً لهذا التعريف في المادة ١٩٦ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لعام ١٩٦٠م).

وتغيير المكان، كما أنه يقوم بهذا العمل باستخدام أداة نقل خاضعة لإدارته، ولا يخضع لغيره، وهذه صفات المقابلة^٢، وهذا ما أخذ به المشرع السوري صراحة في المادة ١٣٠ من قانون التجارة رقم ٣٣ لعام ٢٠٠٧م.

المطلب الثاني: أطراف عقد النقل البحري: يقوم عقد النقل البحري على طرفين هما: الناقل والشاحن، فالشاحن هو الذي يطلب نقل بضائع من مكان إلى آخر، مباشرة أو عن طريق وكيله، أما الناقل فهو الذي يلتزم بنقل البضاعة لتسلم بعد ذلك إلى المرسل إليه.

المطلب الثالث: تكوين عقد النقل البحري وخصائصه وإثباته: أن عقد النقل البحري عقد رضائي يكفي لانعقاده توافر الإيجاب والقبول بين طرفيه وكتابة العقد شرط إثبات لهذا العقد. والسند الذي يفرغ فيه العقد يطلق عليه وثيقة الشحن. وهو عقد تجاري دائماً بالنسبة للناقل، أما بالنسبة للشاحن فلا يعد تجارياً إلا إذا كان تاجراً يقوم بهذا العمل لحاجات تجارته^٣. ولا يثبت عقد النقل البحري إلا كتابة ويمكن أن يكون إلكترونياً فقد نص المشرع بالمادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية لعام ٢٠٠٦م أنه لا يثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة ويمكن أن يكون إلكترونياً ويصدر الوزير المختص التعليمات المتعلقة بذلك^٤. وقد درج العرف على تحرير

^٢ أنظر د. عطائي رزق الله، د. سباعي نهاد، ١٩٥٥ - موسوعة الحقوق التجارية ج ٥، مطبعة الجامعة السورية ص ٢٢٩. ود. حسني أحمد، بدون تاريخ - عقد النقل البحري، منشأة المعارف، بالاسكندرية ص ٢٤. ود. طه مصطفى كمال، ٢٠٠٦ - أساسيات للقانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان ص ١٩٠. ود. رضوان فايز نعيم، ١٩٩٦ - العقود التجارية وعمليات البنوك، دار أم القرى، المنصورة، الطبعة الثانية ص ١٩٨. ود. بومن علي حسن، بدون تاريخ - القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة ص ٨.

^٣ أنظر د. حذاف اليانر، ٢٠٠٥ - لقانون للتجاري (بري، بحري، جوي)، منشورات جامعة دمشق ص ٤٦٠. ود. فليد بهجت عبد الله، ١٩٨٤ - لقانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة ص ٢٠٠. ود. رضوان فايز نعيم، العقود التجارية وعمليات البنوك، مرجع سابق، ص ١٩٤. ود. فويدلر هلي، ١٩٩٩ - موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية ص ١٥٦-١٥٨.

^٤ هذا وقد صدر عن السيد وزير النقل مشروع التعليمات التنفيذية بالقرار رقم ٩٣٥ تاريخ ٢٠٠٧/٦/١٨ الذي جاء فيه أنه ينهض عقد النقل الإلكتروني بنفس الوظائف التي ينهض بها عقد النقل المكتوب (المادة ٢٣ من القرار المذكور)

عقد النقل البحري بوثيقة الشحن و هي عبارة عن سند بالبيضائع الموسومة يعطيها
الريان للشاحن و وثيقة الشحن تعد إثباتاً للعقد و الشحن معاً.

الفصل الأول

التزامات الناقل البحري

عمل قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ وكذلك الاتفاقيات الدولية على تحديد التزامات الناقل البحري تحديداً دقيقاً، وسنتناول ذلك في المباحث الآتية:

المبحث الأول

التزامات الناقل في ميناء قيام الرحلة البحرية

تتطوي هذه الالتزامات على تأمين السفينة الصالحة للملاحة والنقل البحري، و استلام البضائع، و شحنها، و رصها (تستيفها).
المطلب الأول: تأمين سفينة صالحة للملاحة البحرية: القانون السوري قد أوجب على الناقل البحري في المادة (٢٢٨) إعداد سفينة صالحة للملاحة، وتنفيذ عملية النقل على نحو آمن لتحقيق التزامه في إيصال البضاعة سالمة لمكان الوصول.^١ وصلاحية السفينة للملاحة هي مسألة نسبية تقدر وفقاً لظروف كل حالة بمراعاة طبيعة البضاعة المنقولة ونوع الرحلة.^٢

المطلب الثاني: القيام باستلام البضائع : و تعد هذه العملية وفقاً لكل من القانون السوري ومعاهدة هامبورغ بداية لسريان مسؤولية الناقل، بعكس ما جاء في معاهدة بروكسل حيث جعلت مسؤولية الناقل تبدأ منذ الشحن وحتى التفريغ. وفي جميع الأحوال يتوجب على الناقل عند الاستلام إصدار وثيقة الشحن إذا طلب الشاحن

^١ المادة ٢٤١ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية.

^٢ أنظر في ذلك د. فرعون هنام، ١٩٨٥ - القانون التجاري البحري، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية ص ١٧٤. ود. العربي محمد فريد. ود. الفقي محمد السيد، ٢٠٠٥ - القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ود. طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢٣٧. وقد ذهبت اتفاقية بروكسل، خلافاً لما قرره المشرع السوري، إلى إلزام الناقل ببذل العناية الكافية قبل وعند البدء بالسفر لجعل السفينة صالحة للملاحة وتجهيزها وإمدادها بالطاقم والمؤن اللازمة. (الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الاتفاقية) و في هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه قام بما يكفي قبل و عند البدء بالرحلة. أما إذا أصبحت السفينة أثناء الرحلة غير صالحة فلا يسأل الناقل إلا إذا كان ذلك يرجع لخطئه قبل أو عند البدء بالسفر. وفي اتفاقية هامبورغ فالراجح أن التزام الناقل بالتزام بذل عناية، لأنها في الفقرة الأولى من مبحثها الخامسة أقرت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.

ذلك، مع ملاحظة أن المشرع قد أجاز للناقل تسليم الشاحن إيصالاً باستلام البضائع قبل الشحن على أن تستبدل الوثيقة بهذا الإيصال بعد وضع البضاعة في السفينة.^٧ ويترتب على الالتزام باستلام البضائع من الشاحن أن يكون الناقل مسؤولاً تجاه الشاحن و ملزماً بتعويضه عن كل ضرر ينتج عن تخلفه عن تنفيذ هذا الالتزام ما لم يكن ذلك مبرراً (كاختلاف نوع البضاعة عما هو منفق عليه في العقد).^٨

المطلب الثالث: عمليات الشحن: تستهدف عمليات الشحن نقل البضاعة من الرصيف ووضعها في السفينة، وتختلف الوسيلة المتبعة في ذلك تبعاً لنوع البضاعة. وعقد النقل لا يبدأ تنفيذه إلا من وقت بدء الشحن وبالتالي فرحلة السفينة في طريقها لميناء الشحن لا تعد بداية لتنفيذ العقد. والوقت الذي يجب أن تتواجد فيه السفينة فيه في ميناء الشحن فيحدد حسب الاتفاق، وفي حال عدم وجود اتفاق بخصوص ذلك فيتم الرجوع إلى عرف الميناء الذي يجري فيه الشحن، وفي حال مخالفته بحق للشاحن فسخ عقد النقل بالإضافة للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر، إلا إذا أثبت الناقل أن التأخير يعود لسبب أجنبي فعندها يبقى للشاحن الحق بفسخ العقد أو المطالبة بالتنفيذ رغم التأخير ولكن دون المطالبة بالتعويض. ونص القانون في مادتيه (٢٢، ٢٢٣) ويقابلها في اتفاقية بروكسل المادة (٦/٤)، وفي اتفاقية هامبورغ المادة (١٣)، على أن الشحن يجب أن يرد على البضاعة المتعاقد عليها وفي حال اختلافها بحق للناقل رفض نقلها. وعندما تكون البضائع حيوانات حية فلا يجوز شحنها إلا على السفن المخصصة لذلك، كما يجب أن يرافقها مندوب عن الشاحن أثناء النقل.

المطلب الرابع: عمليات رص أو تسليم البضاعة: رص البضاعة أو تسليمها يعني ترتيب البضاعة في العنابر المخصصة لها، أو على سطح السفينة في الحالات التي يجوز فيها ذلك، بطريقة تبعد عن البضاعة خطر الهلاك والتلف وتحافظ على توازن السفينة. ويقوم الناقل أو وكيله الريان بعملية رص البضاعة، وحتى لو قام

^٧ الفقرة الثانية والثالثة من المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية.

^٨ أنظر في القانون المصري د. بوبدار هالي، موجز القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢٠٨.

بذلك مقاولون متخصصون فيبقى الناقل مسؤولاً عن أخطائهم في مواجهة الشاحنين. كل ذلك تحت إشراف الريان على هذه العملية للتحقق من سلامة السفينة وتوازنها. هذا وقد اشترط المشرع السوري أن يكون النقل داخل العنابر ولم يجز للناقل في غير الملاحة الساحلية نقل أية بضائع على سطح السفينة محملاً إياه مسؤولية ما قد يصيبها من أضرار بسبب ذلك⁹، ومن أخطار هذا النقل¹⁰: تعريض السفينة للخطر بسبب عدم توازنها الناتج عن تحول مركز الثقل، تعريض البحارة للخطر نتيجة لصعوبة تنقلهم أثناء العواصف والأخطار البحرية وانشغال الممرات على السطح بالبضائع، تعريض البضاعة نفسها لخطر السقوط في البحر أو التبلل بمياه البحر أو بالمطار، تعريض البضاعة الموجودة في العنابر إلى خطر انهيار سطح السفينة بحمولته عليها وتسرب ماء البحر إليها.

ولكن مع هذا و مراعاة من المشرع لما تحقق من تقدم في صناعة السفن فقد أورد على الأصل الذي ذكرناه استثناءات أجاز فيها للناقل أن يقوم بالشحن والرض على السطح، هي كالتالي: إذا أذن له الشاحن كتابةً بذلك. أو إذا كان ملزماً بذلك بموجب الأنظمة و اللوائح السارية في ميناء الشحن. أو إذا جرى العرف في مرفأ الشحن أو اقتضت طبيعة البضاعة ذلك (كالأخشاب والسيارات...). ولكن في جميع الأحوال أوجب المشرع أن يذكر في وثيقة الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح.¹¹

⁹ المادة ٢٢٠ من قانون التجارة البحرية.

¹⁰ أنظر د. طه مصطفى كمال ، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢٢٤.

¹¹ وفي ذلك صدر قرار من محكمة القضاة السورية برقم ١٠٥٥ تاريخ ١٩٧٤/١٢/٢ يقضي بأن (استلام الشاحن وثيقة شحن البضاعة وقبولها وتظهيرها لأمر المرسل إليه يفيد إعلام الريان للشاحن بطريقة الشحن الفعلية على السطح) نقلاً عن محمد عثمان صابوني، القضايا البحرية، منشورات نقابة المحامين في دمشق ١٩٧٩م، ص ٤٤٤.

كذلك لم تجز اتفاقية هامبورغ للنقل على السطح إلا في ثلاث حالات (الفقرة الأولى من المادة التاسعة من اتفاقية هامبورغ) مشابهة لما جاء به القانون، واتفاقية بروكسل لتباعدت النقل على سطح السفينة من نطاق تطبيقها.

المبحث الثاني

التزامات الناقل خلال عملية النقل البحري

وجوهر هذه الالتزامات تتمثل بالنقل والحفاظ على البضائع المنقولة خلال الرحلة. **المطلب الأول: القيام بنقل البضائع:** الالتزام الرئيسي الملقى على عاتق الناقل هو نقل البضائع، محققاً الهدف الأساسي الذي يسعى إليه الشاحن، وهو إيصال البضاعة سالمة إلى مكان الوصول، فعليه أن يوصل البضاعة للجهة المقصودة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد والمتفق عليه. وإلا ففي مدة معقولة تتناسب مع نوع السفينة وطبيعة البضاعة وضمن خط السير الملاحي المتفق عليه أو خط السير المعتاد. لا يجوز للربان أن ينحرف عن هذا الخط، فقد يؤدي الانحراف إلى تعرض السفينة أو البضاعة للخطر، كما لو مرت السفينة على ميناء معين غير داخل في خط سيرها فصودرت البضاعة المرسله أو تعرضت السفينة لعاصفة ألحقت ضرراً بالبضاعة، فهذا لا يجوز للناقل التعلل بالقوة القاهرة لأنها ما كانت لتحدث الضرر لو لم يرتكب الناقل خطأ سابقاً وهو الانحراف عن خط السير المعتاد. ما لم يكن الانحراف مبرراً إما بموجب بنود العقد نفسه، أو في حال توافر إحدى الحالات التي نص عليها المشرع في المادة (٢٥٦)، (و مثالها الانحراف بقصد إنقاذ أرواح بشرية..). وعادة يتم النقل على السفينة التي شحنت عليها البضاعة دونما تغيير لأن تغييرها يزيد من احتمال تعرض البضاعة للضرر أو للأخطار، ولكن في حالة الاضطرار لذلك أوجب المشرع على الناقل تغييرها، ويسري هذا الالتزام ليس فقط في حال توقف السفينة نهائياً فحسب وإنما أيضاً في حال التوقف المؤقت إذا كان من شأن هذا التوقف الإضرار بالبضائع.^{١١} وفي حال اضطر الناقل لذلك وقام باستئجار سفينة أو أكثر فيتحمل هو المصاريف دون أن يستحق أي زيادة في الأجرة.

المطلب الثاني: الحفاظ على البضائع المنقولة: يتوجب على الناقل الحفاظ على البضائع التي يقوم بنقلها طالما أنها في حراسته. ويسأل في حال أخل بالتزامه بالحفاظ على البضاعة وعدم بذل العناية اللازمة لتحقيق ذلك.

^{١١} الفقرة الثانية من المادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحرية.

المبحث الثالث

التزامات الناقل في ميناء الوصول

و تتمثل تلك الالتزامات بالقيام بتفريغ البضاعة و تسليمها.

المطلب الأول: القيام بتفريغ البضاعة: التفريغ يتضمن كل العمليات المادية التي تستهدف إخراج البضاعة من السفينة وإنزالها بواسطة الروافع إلى الرصيف، أو إلى الصنادل في حال كانت السفينة راسية بعيداً عن الرصيف. والأصل أن الناقل هو من يتعاقد مع المفاوض البحري ويتحمل تبعه ما قد يرتكبه هذا المفاوض أو تابعوه من أخطاء، ولكن استثناءً أجاز المشرع الاتفاق على أن يقوم الشاحن أو المرسل إليه بالتفريغ.¹³ وغالباً ما يرد في وثيقة الشحن شرط يقضي بأن يكون التفريغ على عائق المرسل إليه، وهذا ما يعرف بشرط التسليم تحت الروافع (أي التسليم على ظهر السفينة)، وبمقتضى هذا الشرط على المرسل إليه بعد استلام البضاعة أن يقوم بتفريغها في ميعاد معين على أن يبدأ سربانه من الوقت الذي يخطر فيه الربان المرسل إليه بأن السفينة مستعدة للتفريغ. ويتم تحديد مهل الشحن والتفريغ بالاتفاق بين المتعاقدين¹⁴، وفي حال عدم اتفاق المتعاقدين على مدة معينة فيتم اللجوء لأعراف السائدة. وتبدأ مهلة انتظار السفينة للشحن من اليوم الذي يلي إعلام الناقل للشاحن عن جاهزية السفينة لتقبل البضائع، أما مهلة الانتظار للتفريغ فتبدأ من اليوم الذي يلي إبلاغ الناقل للشاحن عن استعداد السفينة للتفريغ. ولا تحسب ضمن مهلة الانتظار إلا أيام العمل دون أيام العطل الأسبوعية والأعياد الرسمية. كما يتوقف سريان مهلة الانتظار إذا حالت القوة القاهرة دون القيام بالشحن أو التفريغ، كسوء الأحوال الجوية وغيرها.¹⁵ ولا يستحق زيادة في الأجرة أو مكافأة عن هذه المهلة، ولكن غالباً ما يتفق على أن يمنح الشاحن أو المرسل إليه مكافأة إذا ما قام بإنجاز العملية قبل الموعد المحدد في العقد.¹⁶ وإذا انقضت المهلة المحددة (اتفاقاً أو عرفاً)

13 الفقرة الأولى من المادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحرية.

14 الفقرة الثانية من المادة ١٨٦ من قانون التجارة البحرية.

15 الفقرة الثالثة من المادة ١٨٧ من قانون التجارة البحرية.

16 الفقرة الثانية من المادة ١٨٧ من قانون التجارة البحرية.

فيبدأ سريان مهلة إضافية لا تتجاوز المهلة الأصلية وتدخل ضمن هذه المهلة، خلافاً لما هو عليه الأمر في المهلة الأصلية، أيام العطل والأعياد، ولا تتوقف هذه المهلة الإضافية بسبب القوة القاهرة، وذلك لأن التأخير كان سببه تقصير الشاحن أو المرسل إليه في تنفيذ التزاماتهم، هذا وتعد المهلة الإضافية مأجورة.¹⁷ وفي حال انقضت المهلة الإضافية دون إتمام الشحن أو التفريغ فيتم منح مهلة إضافية ثانية يكون فيها للربان أن يتقاضى عن كل يوم منها تعويضاً يساوي مثلاً ونصف العشل من المبلغ المستحق عن كل يوم من أيام المهلة الإضافية الأولى، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات عن الأضرار التي قد تصيب الناقل، والتعويض المستحق عن المهلة الإضافية يعد من ملحقات الأجرة ويخضع لما تخضع له الأجرة من أحكام، وخاصة ما يتعلق منها بضمانات الناقل لاستيفائها، وسقوط حق الادعاء بها. وقد تتضمن وثيقة الشحن ما يعرف بشرط "التفريغ التلقائي" و بمقتضاه فإنه في حال تأخر المرسل إليه عن استلام البضائع يقوم الربان بالتعاقد مع مقاول يقوم بتفريغ البضاعة واستلامها لمصلحة المرسل إليه وعلى نفقته.

المطلب الثاني: الالتزام بتسليم البضائع: التسليم هو الإجراء القانوني الذي توضع البضاعة فيه تحت تصرف صاحب الحق فيها. حيث تنتقل حيازة البضاعة للمرسل إليه ويتمكن من فحصها والتحقق من مطابقتها للمواصفات الواردة في وثيقة الشحن.¹⁸ وقد تناول القانون حالة تعدد المطالبين بالبضاعة نتيجة تحرير وثيقة الشحن على عدة نسخ، وذلك في المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية، حيث ميز بين حالتين: حالة النزاح قبل التسليم: فإن الأولوية تكون لحامل النسخة الأسبق في تاريخ التظهير، لأن الوثيقة تمثل حيازة البضاعة فتعتبر وكأنها انتقلت إليه ولم يعد للمالك الأول إعادة تظهيرها لأنه لم يعد يملكها. وحالة النزاح بعد التسليم: فمن

¹⁷ الفقرة الرابعة من المادة ١٨٧ من قانون التجارة البحرية.

¹⁸ أنظر د. العريني محمد فريد ود. الفقي محمد السيد، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٢٢٤.

تسلم البضاعة تكون له الأفضلية على حملة النسخ الأخرى، ولو كانت نظهيراتهم أسبق تاريخاً، ولكن بشرط أن يكون من تسلّم البضاعة حسن النية.¹⁹

وإذا لم يتمكن الناقل من التحديد الدقيق من هو صاحب الحق، كان من واجبه أن يطلب إلى القضاء تعيين حارس قضائي تودع لديه البضائع حتى يتمكن من معرفة صاحب الحق. وعندما لا يحضر أحد لاستلام البضاعة، أو حضر المرسل إليه إلا أنه رفض الاستلام لأن البضاعة معيبة، أو غير مطابقة للمواصفات المتفق عليها مع الشاحن، ففي هذه الحالة للناقل الحق في أن يطلب إلى القضاء المستعجل إيداع البضاعة لدى أي شخص لحساب المرسل إليه أو لدى حارس قضائي. وإذا لم تكن الأجرة قد دفعت بعد، فله أن يطلب تقرير بيع ما يكفي من البضاعة لتسديد هذه الأجرة ثم إيداع الباقي.²⁰ وينص قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ في المادة (٢٣٧) منه بأن يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلّمها ما لم يثبت غير ذلك، وثمة وثيقة أخرى تثبت تسليم البضائع وهي أذون التسليم التي تحكمها المادة (٢٢٦)، فهذه المادة تجيز لكل من له حق في تسلّم بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذون تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن، ويعطى إذن التسليم حامله الشرعي حق تسلّم البضائع المبيّنة به، ومؤدى ذلك أن استرداد الناقل لإذن التسليم موقفاً عليه من حامله الشرعي بالاستلام يثبت قيام الناقل بتسليم البضاعة المبيّنة في الإذن. وعندما يضطر الناقل إلى تسليم البضائع لنائب قضائي عن المرسل إليه كما في حالة إيداعه البضائع لدى أمين يعينه قاضي الأمور المستعجلة (المادة ٢٤٠)، أو إلى نائب اتفاقي كما في حالة تسليم

¹⁹ نصت المادة ٢٣٩ ((١)) إذا تقدم عدة أشخاص يحملون اسماً من وثيقة الشحن القابلة للتداول بطلب تسلّم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول نظهير فيها سابقاً على نظهيرات النسخ الأخرى - ٢) إذا تسلّم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل أو حملة النسخ الأخرى ولو كانت نظهيراتهم أسبق تاريخاً ((.

²⁰ المادة ٢٤٠ من قانون التجارة البحرية.

البضائع إلى مقاول التفريغ إعمالاً لشرط التفريغ التلقائي، فإن إثبات التسليم يكون بالحصول من النائب القضائي أو الاتفاقي على إيصال بتسلم البضائع.

الفصل الثاني

مسؤولية الناقل البحري

تناولنا فيما سبق ما يترتب من التزامات على عاتق الناقل، و سنتناول في هذا الفصل ما يتعرض له الناقل البحري من مسؤولية في حال إخلاله بتنفيذ تلك الالتزامات. وذلك من خلال المباحث الآتية:

المبحث الأول

الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري وحالات تحققها ودفعها

سنتناول في هذا المبحث الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري كمطلب أول، وحالات تحقق المسؤولية كمطلب ثاني، ونخصص للثالث لدراسة طرق دفع المسؤولية، وفي الرابع نتناول حدود هذه المسؤولية.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري: قانون التجارة البحرية لعام ٢٠٠٦ يعد التزام الناقل البحري بنقل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول، في حال عدم الاتفاق على ميعاد معين، التزاماً بتحقيق نتيجة لأن المادتين (٢٤٣) و (١/٢٥٤) لا تعفيان الناقل من مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أو التأخير إلا إذا أثبت أن ذلك يرجع لسبب أجنبي لا يد له أو لثأبه أو لأحد تابعيه فيه، والالتزام المنصوص عنه هو التزام عقدي والمسؤولية عن الإخلال به مسؤولية عقدية.²¹

²¹ أوضحت اتفاقية بروكسل أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة هي إيصال البضاعة كاملة وسليمة للمكان المطلوب وفي الموعد المحدد، وتتعهد مسؤولية الناقل عند تخلف هذه النتيجة دون حاجة لأن يثبت التنازع ذلك. (الفقرة الثانية من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل) أي أن مسؤولية الناقل قائمة على الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس، وليس أمام الناقل أن يدفع هذه المسؤولية إلا أن يثبت السبب الأجنبي. وهناك استثناء أوردته اتفاقية بروكسل في الفقرة الأولى من المادة الثالثة منها عدت بموجبه التزام الناقل بجعل السفينة سالحة للملاحة قبل وعند البدء بالرحلة التزام ببذل عناية، أي أن مسؤوليته في هذه الحالة قائمة على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس. أما اتفاقية هامبورغ فقد أقرت كفاحة حامة مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وقد مكنت الناقل من التخلص من مسؤوليته عن الضرر الناشئ عن هلاك البضاعة أو تلفها، أو التأخر في تسليمها إذا أثبت أنه هو و تابعوه ومن استخدمهم في تنفيذ العقد، قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي سبب الضرر وتنتجها. (الفقرة الأولى من المادة الخامسة

المطلب الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري: يلتزم الناقل بإيصال البضاعة سليمة وكاملة لميناء الوصول وفي الموعد المحدد، وعلى ذلك تقوم مسؤوليته في أربعة حالات هي:

أولاً- الامتناع عن تنفيذ النقل: إلا إذا أثبت أن الشاحن لم يقدم له البضاعة المتفق عليها أو أن البضاعة كانت خطيرة، أو أن عدم تنفيذ النقل يرجع لسبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه.

ثانياً- الهلاك: يعد الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة سواء أكان الهلاك كلياً (كما لو احترقت البضاعة أو سرقت) أو جزئياً (كما لو وصلت البضاعة ناقصة من حيث الوزن أو المقدار أو العدد)، وسواء أكان الهلاك حقيقياً أو حكيمياً. وتعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال المئتين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم.²²

من اتفاقية هامبورغ) أي أن الناقل يبرأ من المسؤولية حتى ولو بقي سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو تساخر في تسليمها مجهولاً، طالما أنه أثبت بذل العناية المعقولة في نقل البضائع والمحافظة عليها. ولكن هذه القاعدة التي جاءت بها اتفاقية هامبورغ لها استثناءين، تكون في كل منهما مسؤولية الناقل واثمة الإثبات:

أولاً - المسؤولية في حالة الحريق: أُلغيت اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل في حالة الحريق على أساس الخطأ الواجب الإثبات، وذلك عندما ألزمت المدعي أن يثبت أن خطأ أو إهمال الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه كان هو السبب في إحداث الحريق، أو كان السبب في عدم إطفاء الحريق أو تفشي أضراره أو التقليل منها.

ثانياً - المسؤولية في نقل البضائع على سطح السفينة: ذكرنا أنه لا يجوز النقل على السطح إلا إذا توافرت حالات معينة وهي أن الشاحن كتابةً بذلك أو أن الناقل كان ملزماً بذلك بموجب الأنظمة واللوائح المعمول بها في ميناء الشحن. أو إذا جرى العرف في ميناء الشحن على ذلك أو اقتضت طبيعة البضاعة ذلك. وفي حال قام الناقل بنقل البضاعة على السطح دون توافر إحدى هذه الحالات، أو في حال عجزه عن إثبات اتفاقه مع الشاحن على نقلها على السطح، أو في حال عدم الجواز له بالاحتجاج بمثل هذا الاتفاق على الغير، ففي جميع هذه الحالات تتعقد مسؤولية الناقل بمجرد أن يثبت المدعي أن النقل على السطح كان السبب الوحيد لحدوث الضرر، ولا يبرأ الناقل من المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر يعود لسبب أجنبي. كما بينت الاتفاقية أن مخالفة الاتفاق على وجوب النقل في العنبر تحرم الناقل من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية نظراً لافتراض أن قصد الناقل قد توجه لإحداث الضرر.

²² أنظر اتفاقية هامبورغ في الفقرة الثالثة من المادة الخامسة والمادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية.

ثالثاً- التلف: ويقصد به وصول البضاعة كاملة سواء من حيث الوزن أو العدد، ولكنها معيبة أو بها عجز، كلها أو جزء منها.

رابعاً- التأخر في التسليم: يقع على الناقل التزام بتسليم البضاعة في الوقت الذي اتفق عليه في وثيقة الشحن، إذا كان محدداً فيها، وإلا فيتم في الفترة الزمنية التي يحددها العرف في ضوء نوع البضاعة وطريق الرحلة. ولا يعد مجرد التأخر في تسليم البضاعة سبباً للتعويض، وإنما يجب أن يكون غير عادي وأن يسبب الضرر لصاحب الحق في تسليم البضاعة.

المطلب الثالث: طرق دفع مسؤولية الناقل البحري: نص قانون التجارة البحرية على أسباب عامة للإعفاء وأخرى خاصة لذلك كما يأتي:

١- الأسباب العامة للإعفاء في قانون التجارة البحرية السوري:

أ- القوة القاهرة: لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التعيب الذي يصيب البضاعة نتيجة لقوة القاهرة. ولا تعد أخطار البحر من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بلغت من الشدة مدى يجعلها غير متوقعة للحوث أو لا يمكن دفعها.

ب- فعل الغير: والغير هو كل شخص غير الناقل وغير المضرور، ولا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله وسواء أكان فعل الغير مكوناً للخطأ أو لا، ولكن ينبغي أن تتوفر فيه عناصر السبب الأجنبي أي أن لا يمكن توقعه ولا تقاديه ولا تقادي نتائجه. وعلى ذلك لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق البضاعة بسبب تصادم سفينته مع سفينة أخرى بخطأ من ربان هذه السفينة، وبعد أيضاً ناشئاً عن فعل الغير تلف البضاعة بسبب وجود بضاعة أخرى معيبة بالسفينة لم يكن الناقل على علم بعيبها، لأنه إذا كان يعلم بعيبها فلا يكون سبب الضرر أجنبياً عنه.

ج- خطأ المضرور: يعفى الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة من ضرر بسبب خطأ الشاحن في عدم تغليفها بشكل جيد مثلاً، أو عدم إعلام الناقل بطبيعة البضاعة... الخ.

د- العيب الذاتي في البضاعة: حيث تتنفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر كان بسبب عيب البضاعة الذاتي، أي أن تكون البضاعة تحمل بذاتها بذور الفساد، كأن تكون مما يتلف بسرعة نتيجة ارتفاع الحرارة أو انخفاضها أو نتيجة التعرض

للرطوبة. ولا يلزم الناقل بإثبات تحفظ في وثيقة الشحن بالعيب الذاتي، إلا إذا كان العيب ظاهراً أو كان يعلم به.

٢- أسباب الإعفاء الخاصة في قانون التجارة البحرية السوري: وهذه الأسباب هي:

أ- الإعفاء القائم على خصوصية طريقة نقل البضائع: أي النقل على سطح السفينة، فهنا يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبتت أن النقل تم وفق إحدى الحالات التي يجوز فيها للنقل بهذه الطريقة، وأن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على سطح السفينة.²³ وذلك لا يعفي الناقل عن تصديره باتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة.

ب- الإعفاء القائم على الطبيعة الخاصة للبضاعة: والمقصود بالبضاعة هنا الحيوانات الحية: فقد قرر المشرع في المادة (٢٤٦) من قانون التجارة البحرية إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية عن كل ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات، بل يفترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه ومن أسئلة الضرر نفوق للحيوانات بسبب دوار البحر، أو تهيج الحيوانات نتيجة ارتفاع الأمواج وإصابتها تبعاً لذلك بالمرض... الخ.²⁴

ج- الإعفاء القائم على سلوك الشاحن: قضى قانون التجارة البحرية بأنه إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت أن هذه البيانات غير صحيحة وأن

²³ المادة ٢٤٥ من قانون التجارة البحرية.

²⁴ ويختلف القانون هنا عن اتفاقية هامبورغ وذلك عندما جعل الإعفاء مقتصرأ على حالات هلاك البضائع أو تلفها دون التأخير في تسليمها، ففي الحالة الأخيرة على النقل إذا ما أراد دفع مسؤوليته أن يثبت وجود السبب الأجنبي.

الشاحن فعل ذلك عمداً، حتى ولو كان الهلاك أو التلف ناشئاً عن خطأ من الناقل أو من تابعيه، طالما أن خطأ الناقل أو تابعيه لم يرق إلى مستوى الغش، و بصرف النظر عما إذا كان لهذه البيانات غير الصحيحة دخل في تحقق الضرر أم لا معاقبة للشاحن على غشه.²³ علماً أن الناقل لا يلتزم بإثبات أن الشاحن قصد الإضرار بالناقل أو بغيره.

د- الإعفاء القائم على واجب الإنقاذ والمساعدة البحرية: تنص الاتفاقات الدولية على واجب الإنقاذ والمساعدة لتأمين سلامة الأرواح في البحار وما يفرضه الاتفاقات الدولية أكده القانون، و واجب الإنقاذ أولى من التزام الناقل بالمحافظة على البضائع.

المطلب الرابع: حدود مسؤولية الناقل البحري: أقام قانون التجارة البحرية السوري مسؤولية الناقل عن التعويض الكامل للضرر فيما يأتي:

أ) إذا كان الشاحن قد صرح عن جنس البضاعة وقيمتها قبل شحنها وأدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن، وللناقل أن يثبت عكس هذا التصريح. ولكن إذا تعمد الشاحن تقديم تصريح كاذب عن طبيعة البضاعة أو قيمتها وهو على علم بذلك فإن القانون قد رتب جزاء عليه بأن قرر عدم مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من خسائر أو أضرار.²⁴

ب) في حال تنازل الناقل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له. أو في حال قبوله بتشديد مسؤوليته والتزاماته على أن يتم ذكر ذلك في وثيقة الشحن.

ج) إذا كان الضرر اللاحق بالبضاعة راجعاً إلى عيب أو خطأ جسيم من الناقل أو من نائبه أو أحد تابعيه، و للتيسير على المضرور افترض المشرع أن القصد انصرف للإضرار وذلك في حالتين: ١ - إذا صدرت الوثيقة خالية من التحفظات

²³ المادتان ٢١٩ و ٢٢٤ من قانون التجارة البحرية.

²⁴ المادة ٢٤٤ من قانون التجارة البحرية.

مع وجود ما يقتضي نكرها، وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية. ٢ - إذا كان النقل تم على السطح مع وجود اتفاق بنقلها في العنابر المخصصة للنقل.^{٢٧}

المبحث الثاني

الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية

سنتناول هذا المبحث من خلال المطالب الآتية:

المطلب الأول: الشروط الاتفاقية بإعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها:
إن نصوص اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ والقانون منعت شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها^{٢٨}، وفي حال تم ذلك فالشروط باطل دون الوثيقة وبقيت الشروط التي تبقى صحيحة. ومن أهم هذه الشروط: الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من أخطائه الشخصية. والشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من أخطاء تابعيه. والشرط الذي يقضي بتحديد مسؤولية الناقل بأقل من الحد الأقصى المقرر. واشتراط تنازل الشاحن عن حقه في التعويض الذي يستحقه من شركة التأمين في حالة هلاك أو تعيب البضاعة، لأن هذا التنازل يعد بمثابة إعفاء أو تخفيف لمسؤولية الناقل بصورة غير مباشرة. وشرط التحكيم الذي يقضي بحرمان المدعي من حق اختيار المحكمة التي سيتم إجراء التحكيم فيها، أو الشرط الذي يقضي بإعفاء المحكمين من التقيد بأحكام هذه النصوص. والشرط الذي يقضي بتقصير مدة تقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل. والشروط التي تهدف لحرمان المدعي من حقه، أو تقييد حقه، في اختيار المحكمة لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل. وشرط عدم

^{٢٧} المواد ٢٤٨ و ٢٥١ و ٢٥٥ من قانون التجارة البحرية.

^{٢٨} المادة ٨١٣ من اتفاقية بروكسل و المادة ٢٣ من اتفاقية هامبورغ و المادة ٢٥٠ من قانون التجارة البحرية.

وقد جاء في المادة ٢٥٠ - بعد باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية :

أ - إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها . ب - تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة (١) من المادة / ٢٤٧ / من هذا القانون . ج - التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة أو أي اتفاق آخر مماثل .

مسؤولية الناقل في حالة إجراء الشحن والتفريغ من قبل وكلاء الشاحن أو المرسل إليه. وكل شرط يقضي باستبعاد النقل البحري من الخضوع لأحكام النصوص الخاصة رغم أنه يخضع لها في الأصل.³⁹

المطلب الثاني: حالات جواز ادراج شرط للإعفاء من المسؤولية: نصت اتفاقية بروكسل على الحالات يكون فيها شرط الإعفاء من المسؤولية صحيحاً و منتجاً لآثاره القانونية، وهذه الحالات هي:

أولاً- أن عقد النقل البحري يخضع في ظل اتفاقية بروكسل لنوعين من الأحكام: الأول بحكم الفترة الواقعة بين الشحن والتفريغ، وهذا نظمته اتفاقية بنصوص لا يجوز الاتفاق على خلافها. والثاني بحكم كلاً من الفترة السابقة لعملية الشحن و الفترة اللاحقة لعملية التفريغ، فهذا يجوز للأطراف اشتراط إعفاء الناقل من المسؤولية.

ثانياً- استبعدت اتفاقية بروكسل من نطاق تطبيقها النقل على السطح، ونقل الحيوانات الحية، وعليه بحق للمتعاقدين إدراج ما يشاؤون من الشروط بخصوص هذين النوعين من النقل، و لو أدى ذلك إلى الإعفاء من المسؤولية.

ثالثاً- سمحت اتفاقية بروكسل للناقل أن يبرم مع الشاحن أي اتفاق يتضمن أية شروط بشأن مسؤوليات الناقل والتزاماته، وجعلت لهذا الاتفاق أثره القانوني الكامل بحيث يكون ملزماً لطرفيه دون أحكام الاتفاقية، ولكن اشترطت الاتفاقية لذلك ما يلي: أ- أن يكون النقل ذا طابع استثنائي خاص. ب- ألا تصدر وثيقة شحن بمناسبة هذا النوع من النقل وإنما يرد هذا الاتفاق في وثيقة خاصة ينص فيها على أنها غير قابلة للتداول. ج- ألا يتضمن الاتفاق شرطاً مخالفاً للنظام العام.⁴⁰

³⁹ انظر د. تطامي رزق الله ود. سباحي نهاد، موسوعة الحقوق التجارية، مرجع سابق، ص 303.

⁴⁰ أخذ قانون التجارة البحرية بذلك في المادة 252 منه وأجاز مثل هذا النوع من الاتفاقات وبذلك الشروط التي أوردتها الاتفاقية مع لاختلاف يتصل بالشرط الثالث حيث اشترط القانون بدلا عنه ألا ينطوي الاتفاق على إعفاء الناقل من أخطائه أو أخطاء تابعيه.

المبحث الثالث

دعوى المسؤولية

سنتناول في هذا المبحث من يحق له رفع دعوى المسؤولية وأمام أي جهة قضائية ومتى ينقضي الحق في إقامة الدعوى وذلك من خلال المطالب الآتية:

المطلب الأول: الحق في إقامة الدعوى : تقام دعوى المسؤولية من قبل صاحب الحق في البضاعة التي يدعي هلاكها أو تلفها أو تأخر وصولها، ولذا يمكن أن يكون مدعياً الشاحن أو المرسل إليه أو من أصبح حاملاً شرعياً لوثيقة الشحن، ويمكن أن يكون شخصاً آخر حل محل صاحب البضاعة في حقوقه كشركة التأمين. وتقام دعوى المسؤولية على الناقل البحري عن الضرر الحاصل أثناء عملية النقل ومن حق المدعي في حالة النقل المنتابح مقاضاة الناقل الأول، والناقلين اللاحقين له، علماً أن الناقل الأول يبرأ من المسؤولية إذا ثبت أن الحادث الذي نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق. وأخيراً يستطيع المدعي رفع الدعوى ضد تابعي الناقل.

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي في دعوى المسؤولية: نصت المادة (٢٥٩) من قانون التجارة البحرية أن على المدعي أن يختار ولحده من المحاكم الآتية ليرفع إليها دعواه ضد الناقل: ١ - المحكمة المختصة وفقاً لقانون أصول المحاكمات المدنية والنجارية.

٢- المحاكم الأخرى المختصة: فتحقيقاً للعدالة والتوازن بين مصالح الناقل ومصالح صاحب الحق في البضاعة، ارتأى المشرع إتاحة الفرصة للمدعي بأن يرفع دعواه أمام المحكمة الأقرب له وفي الدولة التي يعرف نظامها القانوني والقضائي أفضل من غيرها، فنص على أن للمدعي حسب اختياره أن يرفع الدعوى الناشئة عن عقد نقل بحري إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة.³¹

³¹ لما اتفاقية هامبورغ فقد جعلت المدعي الخيار بأن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة مختصة وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة والتي يقع في دائرتها واحد من الأماكن أو الموانئ الآتية:

ويمكن لأطراف عقد النقل البحري عدم اللجوء للقضاء لنقض النزاع بينهم وإنما اللجوء للتحكيم. وفي هذا قضى قانون التجارة البحرية على أنه "إذا اتفق في عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعي في دائرة المحكمة التي يقع فيها مرفأ الشحن أو مرفأ التفريغ أو في موطن المدعى عليه أو في مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع وكالة أو في المكان المعين في اتفاق التحكيم أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها المرفأ الذي حجز فيه على السفينة".^{٢١}

المطلب الثالث: انقضاء دعوى المسؤولية: جعل قانون التجارة البحرية المدة التي يتوجب خلالها رفع الدعوى سنتين، دون أن يبين جواز تمديدتها. وفي جميع الأحوال تسري المدة المشار إليها من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم.^{٢٢}

-
- ١- المركز الرئيسي للمدعى عليه، وفي حالة عدم وجوده تكون العبرة بمحل إقامته المعتاد.
 - ٢- محل إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه في هذا المحل منشأة أو فرع أو وكالة وأن يكون العقد قد أبرم بواسطة هذه المنشأة أو هذا الفرع أو هذه الوكالة.
 - ٣- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.
 - ٤- أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.
- بالإضافة لذلك فقد منحت الاتفاقية للمدعي خياراً آخر بأن أجازت له في حال الحجز على السفينة التي نقلت عليها البضائع أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المالك أن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة الدولة التي وقع فيها الحجز بشرط أن تكون هذه الدولة طرفاً في الاتفاقية (الفقرة الثانية من المادة ٢١ من اتفاقية هامبورغ).
- ^{٢٢} المادة ٢٦٠ من قانون التجارة البحرية.
- ^{٢٣} المادة ٢٥٨ من قانون التجارة البحرية. وقد جاء فيها: (١) تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم (٢). وينقطع سريان المدة بكتاب مسجل مع إشعار استلام أو ما يقوم مقامه أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بتدبير خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني. (٣) وينقضي حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضي تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة

خاتمة

بينما فيما سبق النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون السوري من خلال بيان التزامات الناقل البحري، والمسؤولية التي تترتب على إخلاله بأي من تلك الالتزامات في قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ وأشرت إلى أن القانون السوري قد أخذ في غالبية أحكامه بالقواعد التي أتت بها اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨. وكان من أهم القواعد التي وردت في كل من قانون التجارة البحرية والاتفاقات المتعلقة بالنقل البحري:

أولاً - إقامة مسؤولية الناقل البحري على أساس أنها مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض غير قابل لإثبات العكس، ما عدا اتفاقية هامبورغ التي أخذت بفكرة الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس. ونشير هنا إلى أن إقامة المسؤولية على أساس الخطأ المفترض يسهل على المضرور الحصول على التعويض.

ثانياً - بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية مما يؤدي إلى إهماله في بذل العناية الواجبة بالبضاعة اعتماداً على مثل هذه الشروط.

ثالثاً - إقامة شكل من أشكال التوازن بين المصالح المتعارضة لكل من الناقل والشاحن، وذلك بوضع حد أقصى للتعويض الذي يجب الحكم به على الناقل البحري، وذلك كمقابل للتشدد في مسؤوليته وحرمانه من اشتراط إعفائه من المسؤولية.

وأخيراً فقد سعى المشرع السوري في قانون التجارة البحرية الصادر عام ٢٠٠٦ إلى الأخذ بأحكام الاتفاقيات الدولية البحرية الحديثة في مجال النقل البحري وجاءت أحكامه مساندة للتطور التشريعي الدولي المتعلق بالتجارة البحرية الدولية في إطار حماية النقل الدولي البحري وأطرافه وضمان حصول كل طرف على حقوقه كاملة مما ينعكس إيجاباً على التجارة الدولية.

المراجع

- العريني محمد فريد. الفقي محمد السيد، ٢٠٠٥م - القانون البحري والجوي. منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.
- انطاكي رزق الله، د. نهاد سباعي، ١٩٥٥م - موسوعة الحقوق التجارية ج ٥. مطبعة الجامعة السورية، دمشق.
- حداد الياس، ٢٠٠٥م - القانون التجاري (بري بحري جوي). منشورات جامعة دمشق، دمشق.
- حسني أحمد، دون تاريخ - عقد النقل البحري. منشأة المعارف، الإسكندرية.
- حمدي محمد كمال، ١٩٨٣م - عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري. دار منشأة المعارف، الإسكندرية.
- دويدار هاني، ١٩٩٩م - موجز القانون البحري. دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- رضوان فايز نعيم، ١٩٩٦م - العقود التجارية وعمليات البنوك. الطبعة الثانية، دار أم القرى، المنصورة.
- صابوني محمد عثمان، ١٩٧٩م - القضايا البحرية. منشورات نقابة المحامين، دمشق.
- طه مصطفى كمال، ٢٠٠٦م - أساسيات القانون البحري. منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.
- فرعون هشام، ١٩٨٥م - القانون التجاري البحري. مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، حلب.
- قايد بهجت عبد الله، ١٩٨٤م - القانون البحري. مكتبة نهضة الشرق، القاهرة.
- يونس علي حسن، دون تاريخ - القانون البحري. دار الفكر العربي، القاهرة.
- قانون التجارة البحرية السوري رقم ٤٦ لعام ٢٠٠٦م. والتعليمات التنفيذية بالقرار رقم ٩٣٥ تاريخ ١٨/٦/٢٠٠٧م.
- اتفاقية سندات الشحن، بروكسل ٢٥ / ٨ / ١٩٢٤م.
- اتفاقية هامبورغ للنقل البحري ٣١/٣/١٩٧٨م.

الفهرس

مقدمة

المبحث تمهيدي

ماهية عقد النقل البحري وتكوينه

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري:

المطلب الثاني: أطراف عقد النقل البحري

المطلب الثالث: تكوين عقد النقل البحري وخصائصه وإثباته

الفصل الأول: التزامات الناقل البحري

المبحث الأول: التزامات الناقل في ميناء قيام للرحلة البحرية

المطلب الأول: تأمين سفينة صالحة للملاحة البحرية:

المطلب الثاني: القيام باستلام البضائع :

المطلب الثالث: عمليات الشحن:

المطلب الرابع: عمليات رص أو تستيف البضاعة:

المبحث الثاني : التزامات الناقل خلال عملية النقل البحري

المطلب الأول: القيام بنقل البضائع:

المطلب الثاني: الحفاظ على البضائع المنقولة:

المبحث الثالث: التزامات الناقل في ميناء الوصول

المطلب الأول: القيام بتفريغ البضاعة:

المطلب الثاني: الالتزام بتسليم البضائع:

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري

المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري وحالات تحققها ودفعها

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

المطلب الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري

المطلب الثالث: طرق دفع مسؤولية الناقل البحري

المطلب الرابع: حدود مسؤولية الناقل البحري

- المبحث الثاني: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية
المطلب الأول: الشروط الاتفاقية بإعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها
المطلب الثاني: حالات جواز إدراج شرط للإعفاء من المسؤولية
المبحث الثالث: دعوى المسؤولية
المطلب الأول: الحق في إقامة الدعوى
المطلب الثاني: الاختصاص القضائي في دعوى المسؤولية
المطلب الثالث: انقضاء دعوى المسؤولية:

تم بعونه تعالى

Abstract
Contract of affreightment
According to Syrian law

Contract of affreightment occupies an important position in the international commerce. Therefore, some countries prepared conventions in this field like Brussels convention 1924 and its amendments and Hamburg convention 1978

This research studies the obligations of the carrier by sea and his liability in case he does not committed himself apply these obligations ; according to the Syrian law of the maritime commerce issued in2006 and the international conventions.

The research is divided into preliminary part discusses the definition of the affreightment contract and its parts, in addition to two chapters, the first one discusses the obligations of the carrier by sea, the second one discusses the rules related to the liability of the carrier by sea.