

**أثر هلاك وتلف البضائع على مسؤولية الناقل البحري
في النظام البحري السعودي**

د. أسماء سعد الحديدي

asmaa.hussien@nbu.edu.sa

د. هاني مؤنس عوض

Hani.hammad@nbu.edu.sa

د. رناد سالم صالح الضمور

renad.aldmour@nbu.edu.sa

د. علي محمد قاسم الطلي

ali.qasem@nbu.edu.sa

**قسم القانون- كلية إدارة الأعمال- جامعة الحدود الشمالية
المملكة العربية السعودية**

أثر هلاك وتلف البضائع على مسؤولية الناقل البحري في النظام البحري السعودي

د. أسماء سعد الحديدي
د. هاني مؤنس عوض
د. رناد سالم صالح الضمور
د. علي محمد قاسم الطلي

الملخص:

تناولت الدراسة تأثير هلاك وتلف البضائع على مسؤولية ناقلها البحري في النظام البحري التجاري السعودي، حيث تعرضت الدراسة إلى التزامات الناقل كأساس تنطلق منه لدراسة مسؤولية الناقل البحري، سواء التزاماته قبل بدأ الرحلة أو أثناءها أو عند وصولها، حيث تناولت الدراسة الإلتزامات الفرعية داخل كل مرحلة من المراحل الثلاثة وعالجت مسؤولية الناقل عنها، كما تناولت الدراسة أساس مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المشحونة وتوصلت إلى أن المشرع السعودي أخذ بمبدأ الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل عن البضائع التي يكون فيها عبء إثبات الخطأ- والتي تعرف بقريضة الخطأ- في جانب المدين -الناقل- الذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعيه هذا الخطأ وذلك بإثبات أنه هو وتابعوه اتخذوا التدابير اللازمة كافة لمنع وقوع الضرر حتى يعفى من المسؤولية والتزامه هنا التزم ببذل عناية، كما تناولت الدراسة أسباب مسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك او تلف البضائع المرسله، توصلت الى أن الناقل يكون مسؤول عن الهلاك الكلي والجزئي والحقيقي والحكمي للبضائع المشحونة ولا يكون مسؤول عن نقص الطريق اذا كان في القدر المسموح به، ويكون الناقل مسؤولاً عن تلف البضائع بمجرد أن يثبت المرسل إليه- عن طريق وضع تحفظاته على سند الشحن- أن البضائع وصلت بها مصحوبة بعيب وهي في عهدة الناقل، ولا يجوز للناقل دفع هذه المسؤولية لا بإثبات السبب الاجنبي، وحظر المشرع

السعودي على الناقل الاتفاق على إعفائه من المسؤولية قبل وقوع الحادث الذي تسبب عنه الهلاك او التلف ورتب على وجود هذا الاتفاق البطلان، اما بالنسبة لتحديد المسؤولية فلم يحظر المشرع تحديد المسؤولية ولكنه لم يضع حداً أقصى لها ويتضح من ذلك أنه ترك هذا التحديد لاتفاق الأطراف، كما توصلت الدراسة الى عدة توصيات أهمها أن المشرع السعودي لم يذكر قيمة الحد الاقصى من التعويض الذي يتحمله الناقل كحد اقصى للمسؤولية في حالة هلاك او تلف البضائع لذلك نحث المشرع على تحديد الحد الاقصى للتعويض في هذه الحالة، وأن يتبنى النظام السعودي المسؤولية المفترضة كأساس لمسؤولية الناقل البحري بدلاً من الخطأ المفترض وذلك لأن المسؤولية المفترضة أشد في مسؤولية الناقل لأنها تجعل التزام الناقل بتحقيق نتيجة عن سلامة البضائع على عكس الخطأ المفترض التي تجعل التزامه ببذل عناية.

الكلمات المفتاحية: مسؤولية الناقل الهلاك والتلف- التزامات الناقل- الإعفاء من

المسؤولية.

The Impact of Loss and Damage of Cargo on The Liability of The Maritime Carrier Under Saudi Maritime Law

Abstract:

The study addresses the maritime carrier's liability for cargo loss and damage under Saudi Maritime Trade Law. The study delves into the carrier's obligations to determine its liability, including its obligations before, during, and after the shipment's arrival. The study explores the subsidiary obligations within each of the three stages and addresses the carrier's liability for them. Additionally, the study addresses the basis of the maritime carrier's liability for shipped cargo. It concludes that the Saudi legislator adopts the principle of presumed negligence as the foundation for the carrier's liability for cargo. In this context, the burden of proof for negligence—known as the presumption of negligence—lies

with the debtor "the carrier," who shall prove that neither they nor their agents committed such negligence by demonstrating that they and their agents implemented all necessary measures to prevent the damage in order to be exempted from liability. The carrier here should exercise due diligence. Moreover, the study addresses the reasons for the maritime carrier's liability in cases of total or partial loss or damage to the shipped cargo. The study concludes that the carrier is liable for both total and partial, actual and constructive, loss of the cargo, but not for shortages within the permissible margin. The carrier is held liable for any damage to the cargo as soon as the consignee proves—by noting reservations on the bill of lading—that the cargo arrived damaged while in the carrier's custody. The carrier cannot defend against this liability except by proving an external cause beyond its control. The Saudi legislator prohibits carriers from entering into agreements that would exempt them from liability before an incident causing loss or damage occurs. Any such agreement is deemed null and void. While the legislator has not prohibited the limitation of liability, it has not set a maximum limit, leaving this matter to be determined by the parties involved. The study concludes with several recommendations, the most important of which is that the Saudi legislator has not specified the maximum compensation the carrier is liable for in the event of cargo loss or damage. Therefore, the study urges the legislator to establish a maximum limit for compensation in such instances. Additionally, the study recommends that Saudi law adopt the principle of strict liability as the basis for the carrier's liability rather than presumed negligence. Strict liability imposes a more stringent obligation on the carrier, requiring them to ensure the safe delivery of the cargo as opposed to merely exercising due diligence.

KEYWORDS: Carrier's Liability for Loss and Damage- Carrier's Obligations- Exemption from Liability.

المقدمة

تعد عقود النقل البحري هي الصورة المثلى لاستغلال السفينة، والنقل البحري يأتي بالصدارة بالنسبة لأنواع النقل الأخرى وذلك لطبيعة السفينة وحجمها لذلك كان ولازال النقل البحري هو أهم أنواع النقل دولياً ونتيجة إلى ذلك نجد دول ناقله للبضائع ودول أخرى شاحنه للبضائع فقط ليس لديها اسطول بحري يمكنها من نقل بضائعها سواء بالإستيراد او التصدير، لذلك تلجأ هذه الدول الى عقود النقل البحري للتمكن من نقل بضائعها، وهنا تظهر المشكلة في حالة هلاك او تلف البضائع المشحونة أثناء عملية الشحن وما هي طبيعة المسؤولية الناقل هل هي مسؤولية مفترضة او خطأ مفترض ام خطأ واجب الأثبات، ومتى تبدأ هذه المسؤولية، هل من وقت أستلام البضائع، ام من وقت شحنها ورسها على السفينة، ومتى تنتهي، هل تنتهي مسؤولية الناقل بإيصال البضائع الى الميناء المتفق عليه، ام تمتد المسؤولية إلى حين تفريغ هذه البضائع من على السفينة وتسليمها إلى المرسل اليه، او من هو حائز قانوني لسند الشحن، وهناك حالات يكون التفريغ على عاتق المرسل اليه ويتم حينها التسليم على ظهر السفينة (شرط التفريغ التلقائي) فما هي أسباب مسؤولية الناقل اثناء هذه الفترة نجد أن أسباب هذه المسؤولية هي هلاك او تلف او تأخير وصول البضائع في الوقت المحدد في سند الشحن بالنسبة للهلاك يوجد هلاك كلي وهلاك جزئي للبضائع ويوجد ايضاً نقص الطريق الذي لا يسأل عنه الناقل بنص النظام السعودي وايضاً هناك هلاك حقيقي وهو عدم وصول البضائع ليد المرسل اليه، أما بسبب ضياعها او إلقائها في البحر بهدف إنقاذ بقية الشحنة، فأن الهلاك الحكمي هو عدم تسليم البضائع الى المرسل اليه خلال ٦٠ يوم متصلة من التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم وهذا ما نص عليه القانون البحري التجاري السعودي في المادة ٢١٠. وعلى المرسل الية إثبات واقعة الهلاك عن طريق إثبات عدم تسليم الناقل البضائع للمرسل اليه او عدم التسليم بنفس الكميات والأوزان الواردة في سند الشحن الذي يتم التسليم على أساسه ويسأل الناقل ايضاً عن تلف البضائع المرسله وان كان معنى هلاك البضائع عدم وصول البضاعة كاملة ليد المرسل إليه، فان التلف هو وصول البضائع بنفس أوزانها وكمياتها ولكن تكون في حالة

معيبة سواء شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها، بحيث يؤثر ذلك قيمتها السوقية، ويكون على المرسل إلية ايضاً اثبات التلف الذي حدث للبضائع وإن كان يسهل على المرسل إليه إثبات الهلاك باثبات واقعة عدم التسليم الكلي او الجزئي للبضائع فأن إثبات التلف في بعض الأحيان يحتاج الى الأستعانة بأحد الخبراء. وهنا يثور التساؤل هل من الممكن للناقل دفع مسؤولية الهلاك او التلف التي ثبتت على البضائع المنقولة؟ نعم هناك نصوص قانونية في النظام السعودي تجيز للناقل دفع المسؤولية عنه وذلك واضح في نص المادة ٢١١ من ذات النظام لتتص على "يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (العاشرة بعد المائتين) إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب خارجي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه أو وكلائه فيه." ويتضح من هذا النص أن المشرع أجاز للناقل دفع مسؤولية الهلاك او التلف اذا أثبت أن الهلاك او التلف كان راجع إلى سبب أجنبي ويمكن تقسم السبب الأجنبي إلى ثلاث أقسام وهي (القوة القاهرة- العيب الذاتي في الاشياء- خطأ المرسل). فإذا أثبت الناقل حدوث اي من الاسباب الثلاثة السابق ذكرهم فيتحمل الناقل من المسؤولية وتقع تبعة الهلاك او التلف على هذه الأسباب. وبما أن المملكة العربية من الدول الشاحنه فكان من الطبيعي أن تتحيز للشاحنين تجاه الناقل الطرف القوي في العقد وذلك بالنص على بطلان اي شرط يعفي الناقل من المسؤولية عن الهلاك او التلف قبل وقوع الحادث الذي أنشاء عنه الضرر أو تعديل عبء الإثبات الذي يضعه النظام على عاتق الناقل أو التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع وذلك كما ذكرنا لحماية الشاحنين الطرف الضعيف أمام الناقلين الطرف الأقوى في العقد.

مشكلة الدراسة:

تتمثل المشكلة التي دعت لتلك الدراسة هي الخسائر التي تصيب الشاحن أو المرسل إلية نتيجة هلاك أو تلف البضائع المرسله لذلك تبرز مشكله من أهم مشاكل النقل البحري وهي المسؤولية التي تترتب على الناقل البحري حال هلاك أو تلف البضائع ومتى تبدأ هذه المسؤولية ومتى تنتهي وما طبيعة هذه المسؤولية وأسببها وأسباب الإعفاء منها.

منهجية الدراسة:

سيتم إتباع المنهج الوصفي التحليلي، حيث سيتم استخدام المنهج الوصفي لأجل تناول مسؤولية الناقل البحري عن هلاك وتلف البضائع من خلال تحديد التزامات الناقل وأساس المسؤولية وحالاتها وحالات الإعفاء منها وذلك عن طريق تحليل النصوص القانونية الحاكمة لها في النظام البحري التجاري السعودي، وبالتالي سيتم استخدام المنهج التحليلي.

خطة الدراسة:

سنتناول موضوع الدراسة من خلال الخطة التالية:

المبحث الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأول:- التزامات الناقل البحري ما قبل الرحلة

المطلب الثاني:- التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة

المطلب الثالث:- التزامات الناقل البحري عند الوصول وأتمام الرحلة.

المبحث الثاني:- أساس وأسباب مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الأول:- أساس مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني:- أسباب مسؤولية الناقل.

المبحث الثالث:- إعفاء وتحديد مسؤولية الناقل البحري عن هلاك وتلف البضائع.

المطلب الأول:- أسباب إعفاء الناقل من مسؤولية البضائع.

المطلب الثاني:- بطلان شرط الأعفاء من المسؤولية أو الحد منها.

المبحث الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع

تتلخص التزامات الناقل البحري إلى ما قبل النقل وهي الشحن والتفريغ وأثناء عملية النقل وهي المحافظة على الأشياء المنقولة من الهلاك أو التلف والتأخير والتزامه في ذلك بذل عناية والتزام الناقل البحري عن البضائع عند الوصول الي حين تسليمها الي المرسل الية تسليم سليم.

المطلب الاول:- التزامات الناقل البحري ما قبل الرحلة

المطلب الثاني:- التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة

المطلب الثالث:- التزامات الناقل البحري عند الوصول وتمام الرحلة

المطلب الاول

التزامات الناقل البحري ما قبل الرحلة

إذا كان جوهر عقد النقل يتمثل في تغيير مكان البضاعة بنقلها من نقطة القيام لنقطة الوصول فإن هناك التزامات يجب على الناقل القيام بها قبل الشروع في تنفيذ الرحلة البحرية، بعض من تلك الالتزامات تتعلق بالسفينة ذاتها، والبعض الآخر يتعلق بالبضاعة التي سيتم نقلها، وتتمثل تلك الالتزامات في تجهيز وإعداد السفينة، والالتزام بمراجعة البضاعة وفق ما هو وارد في سند الشحن، وأيضاً التزامه بشحن ورص البضاعة على متن السفينة.

الفرع الأول

تجهيز السفينة وأعداد السفينة

تنص المادة ١٩٦ من النظام السعودي على أن "على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم؛ لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ولنقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه كذلك إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها، وحفظها".

فالسفينة يجب أن تكون صالحة لإنجاز عملية النقل المتفق عليه بما يتواءم مع طول الرحلة وطبيعتها، ونوع البضاعة المنقولة، فيجب أن تتوافر الشروط الفنية والتجارية في السفينة لأجل ضمان أمنها وسلامتها حفاظاً على البضائع المنقولة^(١).

جدير بالإشارة أن نص المادة ١٩٦ جاء عام لتكون السفينة صالحة للملاحة دون التفرقة بين الصلاحية للملاحة الساحلية او ملاحة أعالي البحار لذلك يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة المتفق عليها سواء كانت ملاحة ساحلية او ملاحة أعالي البحار حسب المتفق عليه بين الناقل والشاحن^(٢).

ويتضح من نص المادة ١٩٦ أن التزام الناقل بتجهيز السفينة التزام بتحقيق نتيجة فلا يجوز للناقل التذرع بأنه بذل ما في استطاعته لجعل السفينة صالحة للملاحة، وذلك عكس التزام الناقل بضمان وصول البضاعة سليمة وهو التزام ببذل عناية على عاتق الناقل، فالناقل يمكنه دفع مسؤوليته بإثبات عدم وقوع خطأ منه او من تابعيه أو بإثبات السبب الأجنبي أي أن سبباً لا يد له فيه ولا لتابعيه أو وكلائه، ولا يمكن توقعه ودفعه، وذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى أنه "من الضروري أن يقوم الناقل البحري للبضائع بعملية الفحص المنهجي المنظم للحاوية للتحقق من سلامتها والكشف عن أية مشكلات مادية واضحة من شأنها أن تؤثر على البضائع المنقولة وفي حالة إخلاله بذلك تتعدد مسؤوليته، ولا يجديه نفعاً القول بعدم قدرته الرقابة على الحاوية قبل شحن البضائع بها نظراً لسرعة عملية شحن الحاوية على متن السفينة"^(٣).

(١) نبيل على أحمد الفيشاني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانونيين اليمني والمصري

والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق جامعة القاهرة ٢٠١٦م، ص ٤١.

(٢) د. محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٩م، ص ٣٣٤.

(٣) Cas.com 22/2/2014. DMF 2014. P.137 et Ball transp.2014. p.587.

مجلة القانون البحري الفرنسية

الفرع الثاني

التزام الناقل بتسلم البضاعة في ضوء بيانات سند الشحن

يبدأ عقد النقل في النفاذ بمجرد استلام الناقل للبضاعة المطلوب شحنها، ويتم الاستلام حسب المكان والزمان المحددان في عقد النقل أو في حال لم يتم النص على مكان للتسليم فيتم التسليم في موطن الناقل^(٤)، أو في المكان والزمان الذي يحددهما العرف التجاري^(٥).

وتعتبر واقعة استلام الناقل للبضاعة هي بداية النطاق الزمني للنقل البحري، والذي منه تبدأ كذلك المسؤولية العقدية للناقل البحري عن البضاعة سواء عن هلاكها أو تلفها أو التأخير في توصيلها، وبمجرد استلام الناقل للبضاعة عليه وضعها في السفينة ويحرر للشاحن سند شحن.

ولقد عرفت المادة الأولى من النظام البحري السعودي سند الشحن بأنه "وثيقة يصدرها الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلّم البضاعة منه، توضح فيها بيانات النقل وشروطه".

فيوجد التزام أساسي على الناقل وهو فحص البضائع عند تسلمها والتأكد من أنها متفقه مع ما ورد في سند الشحن من معلومات لأنه ملتزم بتسليم البضائع عند الوصول إلى المرسل إليه وفق ما هو وارد في سند الشحن والا وقعت مسؤوليته ولذلك يجوز للناقل كتابة التحفظات على سند الشحن إذا كان هناك أي اختلاف بين طبيعة أو عدد أو كميات البضائع المشحونة والبيانات الواردة في سند الشحن وهنا نكون أمام سند شحن غير نظيف (أي سند شحن وارد به تحفظات)^(٦).

وتلك التحفظات التي يضعها الناقل على سند الشحن هي التي تحميه من المسؤولية إذا تلفت أو هلكت البضائع المرسلّة نتيجة لتلك التحفظات.

(٤) نبيل الفيشاني، مرجع سابق، ص ٤٥.

(٥) ثروت علي عبدالرحيم، شرح القانون البحري السعودي، مكتبة الرشد ناشرون، الرياض، ط. ٢٠١٥م الطبعة الأولى، ص ١٧٢.

(٦) ثروت علي عبدالرحيم، مرجع سابق، ص ١٧٠.

الفرع الثالث

الالتزام بشحن البضاعة

تنص المادة ١٩٧ من النظام البحري السعودي "على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم؛ لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ولنقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه كذلك إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها، وحفظها".

وعملياً الشحن هي عملية مادية تتمثل في وضع البضاعة على السفينة وهي لاحقة على العملية القانونية المتمثلة في استلام البضاعة، وقد تتعاصر العمليتان كما لو تم الاستلام والمراجعة وبدأت عملية الشحن تحت الروافع، وقد تتراخى عملية الشحن ويتم احتفاظ الناقل بالبضاعة في مخازنه^(٧).

ويتضح من نص المادة ١٩٧ من النظام السعودي أن الالتزام بالشحن يكون على عاتق الناقل مالم يتفق على غير ذلك، ومن ثم يجوز الاتفاق على أن يقوم الشاحن بعملية الشحن.

فإذا كان الألتزام بالشحن على عاتق الشاحن وتعاقد مع مقاول شحن يكون هذا الأخير هو المسؤول عن اي هلاك أو تلف للبضائع ناتج عن عملية الشحن، أما إذا كان الناقل هو المسؤول عن عملية الشحن في عقد النقل البحري فيكون الناقل هو المسؤول عن اي هلاك أو تلف يحدث للبضائع نتيجة عملية الشحن ولا يجوز له دفع هذه المسؤولية الا باثبات القوة القاهرة أو سبب أجنبي آخر^(٨).

- الشحن على سطح السفينة:

الأصل أن توضع البضاعة في عتابر السفينة، أي في داخلها فذلك يحميها من ماء البحر والعواصف، لذلك فإن الناقل لا يجوز له شحن البضاعة ورسها على سطح السفينة لأن من شأن شحن البضاعة على سطح السفينة تعرضها لمخاطر لا تتعرض

^(٧) محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٣٧.

^(٨) د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية ط. ١٩٩٢م، ص ٤٩٢.

لها إذا شحنت في عنابر السفينة، لذلك لم يسمح المنظم في النظام البحري بالشحن على سطح السفينة إلا في بعض الأحوال التي نصت عليها المادة ١٩٨ من النظام البحري السعودي في الحالات الآتية:

١- الملاحة الساحلية بين الموانئ المملكة.

٢- إذا أذن الشاحن للناقل بالشحن على السطح كتابة.

٣- إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء وفي جميع الأحوال يجب أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على سطح السفينة. ويتضح من نص النظام أنه في حال مخالفة الناقل نص المادة المذكورة أعلاه وقام بشحن البضائع على سطح السفينة رغم الحظر الوارد في نص النظام فإن مسؤولية الناقل تتعدى بصدد أي ضرر يكون قد أصاب البضاعة نتيجة لمخالفته الحظر بالشحن على السطح طالما أن الهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة مرده مخالفة الحظر المنصوص عليه في النظام، مسؤولية الناقل في هذه الفرضية تتعدى بصورة قاطعة لا يمكن نفيها، ويجب على صاحب الحق في البضاعة إثبات ما لحق البضاعة من ضرر وأن الناقل قد شحن البضاعة على السطح دون موافقته.

الفرع الرابع

رص البضائع

يقصد برص البضاعة، وضعها في الأماكن المخصصة لها وترتيبها في عنابر السفينة، بطريقة تجنب البضائع احتمالية التلف أو الهلاك وتحافظ على السفينة وحمولتها^(٩)، بمعنى اتخاذ العناية الواجبة حسب طبيعة البضائع، كوضع حواجز خشبية أو بلاستيكية بين الطرود أو الصناديق المحتوية على البضاعة، ويطلق على عملية الرص في هذه الحالة الرص التجاري، ويقع الرص من حيث الأساس على عاتق الناقل ولا يوجد ما يمنع من قيام الشاحن به^(١٠)، حيث تنص المادة ١٩٧ من النظام البحري

(٩) ثروت علي عبدالرحيم، مرجع سابق، ص ١٧٤

(١٠) محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٣١.

التجاري السعودي "يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، ويلتزم كذلك برص البضاعة في السفينة والمحافظة عليها، ونقلها، وتسليمها عند وصوله"، إلا أنه يظل للرص خصوصية بإعتبار أنه يؤثر على توازن السفينة لذلك يجب أن يكون تحت إشراف الناقل.

المطلب الثاني

التزامات الناقل البحري اثناء الرحلة

إن اساس التزام الناقل هو نقل البضائع من مكان القيام الى مكان الوصول وذلك يستوجب على الناقل بالمحافظة على البضائع المسلمه له من الشاحن والعناية بها، كما أن عليه أن يلتزم بخط السير المتفق عليه، وفي حال عدم الاتفاق يجب على الناقل أن يسلك خط السير المعتاد من نقطة القيام لنقطة الوصول.

الفرع الاول

التزام الناقل بالمحافظة على البضائع المنقولة

تنص المادة ١٩٧ من النظام البحري التجاري السعودي على "يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، ويلتزم كذلك برص البضاعة في السفينة والمحافظة عليها، ونقلها، وتسليمها عند وصولها"، ويقصد بتلك المحافظة اتخاذ كل ما يلزم من إجراءات معقولة لحفظ البضاعة بالحالة التي شحنت بها^(١١)، ويتضح من النص أن التزام الناقل ينصب على البضاعة المشحونة، أي البضاعة المنفق على نقلها والمذكورة في سند الشحن.

جدير بالإشارة؛ أن الناقل ملزم بالمحافظة على البضائع منذ لحظة تسلم البضائع سواء تم شحنها أم لا، لأنها تصبح في حراسته، ويسأل عنها بصفتها أمانة تحت يده^(١٢)، فهذا الالتزام أن المحافظة على البضاعة لا يقتصر على الرحلة البحرية بمعناها

(١١) علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص ٤٩٦.

(١٢) عبد الرحمن السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك، مكتبة العالم العربي، ط. ٢٠١٤م،

الفني، أي منذ لحظة تحرك السفينة إلى لحظة توقفها بل يمتد من لحظة استلام البضاعة من الشاحن وحتى تسليم البضاعة للمرسل إليه^(١٣). والتزامه في ذلك بذل عناية.

وتختلف المحافظة على البضائع حسب نوعها فالمحافظة على شحنة اخشاب تختلف عن المحافظة على شحنة خضروات، فتكون المحافظة على البضائع بحسب طبيعتها.

الفرع الثاني

التزام الناقل بخط السير المتفق عليه او المعتاد

لم ينظم النظام البحري السعودي المسار الواجب على الناقل البحري أن يسلكه خلال الرحلة البحرية، إلا أن الفقرة الخامسة من المادة ١٨٢ من النظام البحري السعودي نصت على وجوب ذكر "ميناء الشحن وميناء التفريغ"، في بيانات سند الشحن، لذلك فإن الطريق الملاحي هو الطريق بين ميناء الشحن وميناء التفريغ، ويتم تحديد هذا الطريق بالاتفاق بين الناقل والشاحن صراحة، وقد يكون تحديداً ضمناً، وقد يتبع الناقل البحري الطريق المعتاد.

استقرت أحكام القضاء على أن مالم يعين مسار ملاحي محدد للرحلة البحرية صراحة، ومالم تجري العادة على سلوك مسار معين، يتعين على الربان أن يسلك المسار الجغرافي المباشر بين ميناء القيام وميناء الوصول^(١٤)، حيث جاء بأحد الأحكام

(١٣) "المقرر- في قضاء محكمة النقض - أن عقد النقل البحري لا ينقضي ولا تنتهي معه مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليمياً فعلياً ذلك بأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق غاية هي تسليم الرسالة كاملة وسليمة للمرسل إليه، ويظل الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها".

حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٦٨٧٢ لسنة ٨٥ قضائية الصادر بجلسة ٢٠١٧/٠٣/٢٦.
(١٤) مصطفى البنداري، الإنحراف عن خط السير في القانون البحري، دراسة مقارنة للنظامين اللاتيني والأنجلوأمريكي، رسالة دكتوراة جامعة المنصورة، ١٩٩٤م، ١٩٩٤، ص ٢٧.

الصادرة عن القضاء السعودي أن^(١٥) "الثابت مسؤولية ربان الناقل عن جنوحها وأنشطارها لعدم اتباعهم خط السير الملاحي المحدد بالخرائط الملاحية وانحرافهم عنه، وهو ما ينتقي معه خطأ المدعى عليها"، حيث يستخلص من الحكم المذكور عدم التزام الناقل بالمسار الملاحي المحدد أو المسار الجغرافي المباشر بين ميناء الشحن وميناء الوصول وهو ما تسبب في مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت الشاحن.

المطلب الثالث

التزامات الناقل البحري عند الوصول وتمام الرحلة

يتمثل جوهر عقد النقل في نقل البضاعة المطلوب شحنها من نقطة القيام لنقطة الوصول بهدف تسليم البضاعة للمرسل إليه، فعقد النقل يتم لمصلحة المرسل لية لذلك فإن هناك التزامات يلتزم بها الناقل البحري عند إتمام الرحلة تتمثل في التزام الناقل بتفريغ الشحنة، والتزامه بتسليم البضاعة للمرسل إليه.

الفرع الأول

التزام الناقل بتفريغ الشحنة

تنص المادة ١٩٧ من النظام البحري التجاري السعودي على ان "يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، ويلتزم كذلك برص البضاعة في السفينة والمحافظة عليها، ونقلها، وتسليمها عند وصولها". فإذا كانت عملية التفريغ تقابل عملية الشحن، فإن عملية الفك تقابل عملية الرص، ومن ثمَّ فإنه يجب قبل أن يشرع الناقل في تفريغ الشحنة من السفينة؛ فكها، ويقوم عمال تحت إشراف ومسئولية الربان الشخصية بعملية الفك كما هو الحال في عملية الرص ويتم الفك وفقاً لعادات ميناء التفريغ^(١٦).

(١٥) ديوان المظالم- رقم القضية ١٥٣/٢/ق/١٤١٦هـ- رقم الحكم الابتدائي ٤٢/د/٩/لعام ١٤١٨هـ-

رقم حكم هيئة التدقيق ١٠١/ت/١ لعام ١٤١٩هـ- تاريخ الجلسة ٨/٥/١٤١٩هـ.

(١٦) علي جمال الدين عوض، موجع سابق، ص ٥٠٠.

والتفريغ هو عملية مادية وهي إنزال البضاعة من على السفينة إلى رصيف الميناء، أو في عائمات تحملها إلى الرصيف^(١٧)، ويلتزم به الناقل، ويجوز أن يتم الاتفاق على أن يتولى المرسل إليه أو الشاحن عملية التفريغ كما سبق الذكر بخصوص الشحن. وما دام أن الناقل هو الملتزم بالتفريغ، فيجب التفرقة بين لتفريغ كعمل مادي والتسليم كعمل قانوني ينتهي به عقد النقل، إلا أنه يمكن أن يتفق الشاحن مع الناقل على أن يتم التسليم على ظهر السفينة، وهذا الشرط يعرف بـ "شرط التسليم تحت الروافع أو على ظهر السفينة" بدلاً من التسليم على الرصيف، وهذا الشرط يعني أن يقوم المرسل إليه بتفريغ بضاعته وإنزالها من على السفينة، وهذا يعني أن التفريغ يتم بعد استلام المرسل إليه البضاعة وقيامه بتفريغها بعد الاستلام^(١٨) وعملاً لا يقوم الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعملية التفريغ بذاتهم أو من خلال عمالهم، بل يتم التعاقد مع مقاول يتولى عملية التفريغ كما سبق وتولاها مقاول الشحن، وقد يتضمن عقد النقل "شرط التفريغ التلقائي"^(١٩)، وبموجبه يتحلل الناقل من المسؤولية عن البضاعة المشحونة بمجرد تسليمها لمقاول التفريغ، حيث يتعاقد الربان مع مقاول للتفريغ لحساب المرسل إليه ومن ثم يسأل المقاول في مواجهة المرسل إليه، حيث تنتهي مسؤولية الناقل بالتعاقد مع المقاول، حيث تنشأ علاقة مباشرة بين المقاول والمرسل إليه ناشئة عن العقد الذي انعقد بين المقاول والمرسل إليه ممثلاً في شخص الربان^(٢٠).

(١٧) ثروت علي عبدالرحيم، مرجع سابق، ص ١٧٦.

(١٨) محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٤٤.

(١٩) ثروت علي عبدالرحيم، مرجع سابق، ص ١٧٧.

محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٤٥.

علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص ٥٠١.

(٢٠) علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص ٥٠١.

وجاء في حكم لمحكمة النقض المصرية ما يلي "عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل التزاماً بتسليم البضاعة سليمة إلى أصحابها، وإذ كان التسليم يستلزم تفريغ البضاعة، فإن تدخل مقاول للتفريغ إنما يكون أصلاً لحساب الناقل وتحت مسؤوليته ويكون مركزه مركز التابع للسفينة ولا يكون للمرسل إليه إلا الرجوع على الناقل لتعويض الأضرار الناجمة عن عمل المقاول إذ لا تربطه بهذا الأخير أية علاقة قانونية مباشرة تجيز له الرجوع عليه شخصياً إلا إذا تضمن سند الشحن نصاً يفوض

ويتضح من ذلك أنه يجوز أن يتحمل الناقل من مسؤولية التفريغ واسنادها الي متعهد التفريغ بشرط أن يذكر هذا الشرط في عقد النقل وكذلك "شرط التفريغ التلقائي".

الفرع الثاني

الالتزام بالتسليم

إذا كان التفريغ عمل مادي فالتسليم هو عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل، والتزام الناقل بالتسليم يعني التزام الناقل بوضع البضاعة المشحونة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول والذي به ينقضي مسؤولية الناقل تجه البضائع المنقولة.

"المقصود بالتسليم في هذا الصدد هو الاستلام الفعلي من جانب صاحب الحق في البضاعة أو نائبه بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها، فلا يعد استلاماً مجرد تفريغ البضاعة من الباخرة بالدائرة الجمركية على ذمة تسلّم المرسل إليه"^(٢١).

ويجب التسليم لصاحب الحق في البضائع المشحونة وذلك استناداً لنص المادة ٢٠٥ من النظام البحري التجاري السعودي الذي نص على "على الريان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها. "وبناء على ذلك فعلى الريان تسليم البضائع إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه

الريان في اختيار مقالو التفريغ والتعاقد معه نيابة عن ذوى الشأن، ففي هذه الحالة يكون للمرسل إليه حق الرجوع بدعوى مباشرة على مقالو التفريغ لمساءلته عن الأضرار الناجمة عن عمله. لما كان ذلك، وكان الثابت من سندا الشحن - الذي كان مطروحاً على محكمة الاستئناف - أنه قد نص في بنده العاشر على أن مقالو التفريغ ولو كان معيناً بواسطة الناقل إنما يقوم بعملية التفريغ باعتباره نائباً عن صاحب الشأن في البضاعة وعلى نفقته، فإن مفاد ذلك أن المطعون ضدها الثانية كانت تباشر عمله كمقالو تفريغ لحساب المرسل إليه الذي حلت محله الشركة الطاعنة فحق لها الرجوع على المقالو المذكور بالتعويض عما لحق البضاعة من أضرار يسبب خطأ أو إهمال وقع منه أو من أحد عماله".

الحكم الصادر في الطعن رقم ٧١٣ لسنة ٤٤ الدوائر التجارية جلسة ٢٣/٠٦/١٩٨٠ سنة المكتب الفني

٣١ العدد ٢ ص ١٨٣٢ ق ٣٤١

^(٢١) حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٦٥٥ لسنة ٤٨ جلسة ٠٨/١٢/١٩٨١ س ٣٢ ع ٢

ص ٢٢٤٣ ق ٤٠٨.

في تسلمها"، وليس ذلك فحسب بل يجب على الناقل تسليم البضاعة المشحونة وفقاً لمواصفاتها وكمياتها أو أوزانها وكافة خصائصها الموضحة في سند الشحن، والمرسل إليه الحق في معاينة البضاعة ومطابقة ما يتسلمه لبيانات سند الشحن، وفحص البضاعة للتحقق من عدم وجود نقص أو تلف وهلاك جزئي بها، وقد جرى العمل على قيام الربان بتسليم كامل الحمولة لأمين السفينة الذي يتولى التسليم للمرسل إليهم، أو يقوم بالتسليم لأمين الحمولة الذي ينوب عن المرسل إليهم ويكون تسلم الأخير دون تحفظ مبرراً لزمة الناقل^(٢٢).

وتنص المادة ٢٠٦ من النظام البحري التجاري السعودي بأنه "يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها، ما لم يثبت غير ذلك". والقرينة المنصوص عليها في المادة المذكورة هي قرينة بسيطة لكل شخص أن يثبت ما يخالفها، إلا أن الأصل هو قيام القرينة إلى أن يثبت عكسها.

وإذا تقاعس المرسل إليه عن استلام البضاعة أجاز المشرع السعودي للناقل الطلب من المحكمة المختصة بإيداع البضائع لدى أمين تعيينه المحكمة وذلك وفق نص المادة ٢٠٨ من النظام البحري التجاري السعودي الذي نص على "١- إذا لم يحضر صاحب الحق لتسلم البضائع، أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن بإيداع البضائع عند أمين تعيينه المحكمة، ويجوز للناقل كذلك طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المستحقة على صاحب البضاعة.

٢- يكون للناقل حق امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل." ووفقاً للفقرة الثانية من المادة المذكورة يكون للناقل امتياز على ثمن البضاعة لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل.

خلاصة ما ذكر أن على الناقل تسليم البضائع المنقولة للمرسل إليه أو من ينوب عنه قانوناً ويعد تسلم الناقل سند الشحن دون أبداء تحفظات من المرسل إليه أو من ينوب عنه قرينة على أن التسليم تم دون وجود هلاك جزئي أو تلف للبضائع المرسلة.

(٢٢) محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٤٨-٣٤٩.

المبحث الثاني

أساس وأسباب مسؤولية الناقل البحري

يترتب على وجود عقد بين الناقل والشاحن مسؤولية عقدية عند الأخلال بالالتزامات المترتبة على هذا العقد الذي يترتب على أساسها مسؤولية الناقل البحري تجاه المرسل أو المرسل إليه لذلك نتناول أولاً أساس هذه المسؤولية ومن ثم أسبابها ثانياً.

المطلب الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري

والمسؤولية بوجه عام تقوم على أساس من الأسس الثلاثة التالية:

الأساس الأول: الخطأ الواجب الإثبات:

ويكون عبء إثبات الخطأ واقعاً على عاتق الدائن - الشاحن أو المرسل إليه - والذي ينبغي عليه أن يثبت خطأ المدين - الناقل - المطالب بالتعويض، والتزامه هنا ببذل عناية^(٢٣)، فإن أثبت ذلك انتقل عبء الإثبات إلى المدين، ووجب عليه إذا أراد نفي مسؤوليته إقامة الدليل على وجود السبب الأجنبي^(٢٤).

الأساس الثاني: المسؤولية المفترضة:

وهي ما تعرف بقريضة المسؤولية، وهنا يقع عبء الإثبات على عاتق المدين - الناقل - وينبغي على المدين أن يثبت السبب الأجنبي الذي أحدث الضرر الذي لا يد له أو لأحد تابعيه فيه، ومن ثم لا يكفي أن يثبت أنه لم يرتكب خطأ حتى يعفي من المسؤولية عنه، ويكون التزام الناقل هنا التزام بتحقيق نتيجة^(٢٥).

الأساس الثالث: الخطأ المفترض:

والتي تعرف بقريضة الخطأ في جانب المدين - الناقل - الذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعيه هذا الخطأ وذلك بإثبات أنه هو وتابعوه اتخذوا التدابير

(٢٣) د. محمود سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٨م، مرجع سابق، ص ٤٥٦.

(٢٤) أنور سلطان، مصادر الإلتزام في القانون المدني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، الأردن عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط. ٢٠١٢م، ص ٢٣٤.

(٢٥) محمود سمير الشرقاوي ومحمد القليوبي، مرجع سابق، ص ٤٥٤.

أنور سلطان، مرجع سابق، ص ٢٣٤.

اللازمة كافة لمنع وقوع الضرر حتى يعفي من المسؤولية والالتزام هنا التزام ببذل عناية مع افتراض ارتكابه للخطأ^(٢٦).

ووفق نص المادة ٢٠٩ من فقرتها الأولى التي تنص على "١- يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، والناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده، ما لم يثبت أنه قد اتخذ هو أو تابعوه أو وكلاؤه ما يجب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته". يتضح أن المنظم السعودي اخذ أساساً مسؤولية الناقل في صورة الخطأ المفترض.

المطلب الثاني

أسباب مسؤولية الناقل

أن أسباب مسؤولية الناقل هي هلاك وتلف وتأخير البضائع وتأصيلاً للدراسة أنها قائمة على سببين فقط وهم الهلاك والتلف فسوف نتناول كلاً منها في فرع مستقل.

الفرع الأول

مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع

كي نتحدث عن الهلاك فيجب التفرقة بين الهلاك الكلي والهلاك الجزئي، وكذلك نفرق بين الهلاك الحقيقي والهلاك الحكمي وهذا ما سوف نتناوله في هذا الفرع.

أولاً: الهلاك الكلي والهلاك الجزئي :-

١- الهلاك الكلي: يعني الفناء والاختفاء للبضائع ويعني أيضاً الانعدام^(٢٧)، ويتحقق ذلك في حالة عدم وصول البضاعة كاملة ليد المرسل إليه، إما بسبب ضياعها أو إلقائها في البحر بهدف إنقاذ بقية الشحنة أو بيعها أثناء الرحلة بهدف تمويل السفينة^(٢٨)، فالناقل في هذه الحالة لا يسلم البضاعة كلية^(٢٩).

(٢٦) محمود سمير الشرقاوي ومحمد القليوبي، مرجع سابق، ص ٤٥٤.

(٢٧) محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٦٩.

محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية ط. ١٩٩٢م. ص ٥٠.

(٢٨) محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع مرجع سابق، ص ٥٠.

(٢٩) محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٦٩.

٢- الهلاك الجزئي: وهي تعني اختفاء جزء من الشحنة وبقاء الأجزاء الأخرى أي أن الهلاك الجزئي يرد على كمية البضاعة أو وزنها أو حجمها أو مقاسها أو عددها، مثال أن تكون الشحنة عشرون طن من القطن وتم تسليم خمسة عشر فقط الى المرسل الية فهنا نكون امام هلاك جزئي في البضائع، ولا يعد هلاك جزئي ما يعرف "بنقص الطريق" كنقل المواد السائلة مثل البترول والزيت وكذلك الحبوب مثال القمح كما هو وارد في الفقرة الثانية من نص المادة ٣١٢ من النظام البحري التجاري السعودي الذي ينص على "لا يسأل المؤمن عما يأتي:

١- الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه، أو عدم كفاية تغليفه أو ربطه، وذلك مع مراعاة ما نصت عليه الفقرة (١) من المادة (الثلاثين بعد الثلاثمائة) من النظام.

٢- النقص العادي الذي يحدث للبضائع أثناء الطريق". التي تتحدث عن المؤمن في عقد التأمين ويسري هنا على الناقل ما يسري على المؤمن لديه، نظراً لأنه لا يوجد نص يخص الناقل في النظام السعودي.

والناقل لا يسأل عن النقص المعتاد أو ما يسمى بنقص الطريق، أما إذا تجاوز العجز هذا القدر المسموح به، فإن المسؤولية تخفف على عاتق الناقل بمقدار النسبة المسموح بها، ويعوض صاحب البضاعة عن الباقي فقط^(٣٠).

وتنص المادة ١٩٧ من النظام البحري التجاري السعودي على "يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، ويلتزم كذلك برص البضاعة في السفينة والمحافظة عليها، ونقلها، وتسليمها عند وصولها". فمسؤولية الناقل تبدأ وفق هذا النص من وقت تسلّم البضائع من الشاحن إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه فإذا حدث اي هلاك أو تلف خلال هذه المدة يكون الناقل مسؤول عن هذا الهلاك أو التلف وفق الفقرة الأولى من نص المادة ٢١٠ من ذات النظام التي تنص على " 1- يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، والناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في

عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط. ٢٠١١م، ص ١٢٩.

^(٣٠) نبيل الفيشاني، مرجع سابق، ص ١٨٧.

عهدته، ما لم يثبت أنه قد اتخذ هو أو تابعوه أو وكلاؤه ما يجب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته"

ثانياً: الهلاك الحقيقي والهلاك الحكمي:-

إذا كان الهلاك الحقيقي هو عدم وصول البضاعة كاملة ليد المرسل إليه، إما بسبب ضياعها أو إلقائها في البحر بهدف إنقاذ بقية الشحنة أو بيعها أثناء الرحلة بهدف تمويل السفينة^(٣١).

فإن الهلاك الحكمي: هي أنه تعد البضائع في حكم الهلاك (هلاك حكمي) إذا لم يتم تسليمها إلى المرسل إليه خلال ٦٠ يوم متصله من التاريخ الذي كأن يجب فيه التسليم وذلك ما نص عليه النظام البحري التجاري السعودي في الفقرة الثالثة من المادة ٢١٠ "٣- للشخص الذي له الحق في الادعاء بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعد البضائع هالكة إذا لم تُسلم خلال ستين يوماً متصلة من انتهاء المدة المحددة للتسليم".

ثالثاً: إثبات الهلاك

يكون إثبات الهلاك عن طريق إثبات عدم تسليم الناقل البضائع للمرسل إليه أو عدم التسليم بنفس الكميات والاوزان الواردة في سند الشحن الذي يتم التسليم على أساسه، علماً بأن الناقل يستلم سند الشحن من المرسل إليه بمجرد التسليم وهذه قرينه على أن البضائع تم تسليمها دون هلاك ولكنها قرينه تقبل إثبات عكسها، كما هو وارد في نص المادة ٢٠٦ من النظام البحري التجاري السعودي "يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها، ما لم يثبت غير ذلك".

الفرع الثاني

مسؤولية الناقل عن تلف البضائع

أولاً- يقصد بالتلف:

مجرد عوار البضاعة أو عطبها، بحيث يكون لذلك تأثير على قيمتها في الأسواق، وهذا يعني أن البضاعة تصل كاملة إلى المرسل إليه من حيث مقدارها ولكن تكون في حالة معيبة سواء شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها، أخشاب تبللت أو مرائب

(٣١) محمد بهجت عبدالله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع مرجع سابق، ص ٥٠.

خدشت أو أجهزة تحطمت^(٣٢)، ويعني ذلك أن البضائع وصلت وتم تسليمها بصورة مادية إلى المرسل إليه بنفس كمياتها وأوزانها ولكن بطبيعة مغايرة لها وذلك نتيجة للخراب الذي حل بها، كما أن التلف قد يؤدي إلى جعل البضائع غير صالحة للاستعمال المخصص لها، وإن بقي لها استعمالات أخرى، وقد يؤدي التلف لإنقاص قيمتها مع بقائها صالحة للاستعمال لما هو مخصص لها كالبلبل الحاصل للحبوب أو الخدوش والجروح الحاصلة لشحنة سيارات^(٣٣)، ومن ثمَّ يتحدد نوع التلف حسب طبيعة البضاعة^(٣٤).

وكما أن الهلاك قد يكون كلياً وقد يكون جزئياً، فالتلف أيضاً يمكن أن يكون كلياً ويمكن أن يكون جزئياً، وأية ذلك؛ أنه إذا أصاب التلف كل كمية البضاعة أضى التلف كلياً، أما إذا أصاب التلف جزءاً من البضاعة بحيث وصل جزءاً منها سليماً وجزءاً منها تالفاً فإن ذلك يعد تلفاً جزئياً.

ويثار التساؤل عن الحكم في حالة تلف جزء من البضائع بحيث يصبح الجزء الآخر منها غير صالح للاستعمال فيما أعد له؟ وللإجابة عن هذا التساؤل ذهب جانب من الفقه إلى أن إذا تلف جزء من البضاعة بحيث لا يصلح الباقي لاستعماله فيما أعد له، فيعتبر التلف في هذه الحالة هلاكاً كلياً^(٣٥)، إلا أن جانباً من الفقه ذهب^(٣٦) وبحق إلى

^(٣٢) يعقوب يوسف صرخوة، النظام القانوني لمسئولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويت، المجلد الثامن العدد الثاني، ١٩٨٤م، ص ١٤٠.

^(٣٣) يعقوب يوسف صرخوة، مرجع سابق، ص ١٤٠.

^(٣٤) محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٧٠.

^(٣٥) علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص ٥٣١.

^(٣٦) محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٧٠-٣٧١.

وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب - لبنان بيروت، ط. ٢٠١١م، ص ١٥٥-١٥٦.

كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ قواعد هامبورج، منشأة المعارف بالإسكندرية، ط. ١٩٩٨م، ص ٦٦.

أنه ليس من شأن إتساع نطاق التلف أن يحوله إلى هلاك سواء كان هلاكاً كلياً أو جزئياً، على اعتبار أن معيار التفريق بين الهلاك الكلي والتلف؛ هو معيار مزدوج يتمثل في التسليم مع بقاء قيمة مادية للبضائع المسلمة، فإذا كانت البضائع قد سلمت وكان بها تلف مهما كان مقدار هذا التلف ولو كان من شأنه أن يجعل البضاعة غير صالحة للاستعمال فيما أعدت له؛ فيبقى الوصف تلك للبضاعة، طالما أن البضاعة بقي لها قيمة مالية.

ومن وجهة نظر الباحثون ان الهلاك الكلي ينتفي معه تسليم البضاعة عند الوصول، أما التلف الكلي لا ينتفي معه التسليم، والدليل على ذلك أن التلف يحتاج لمعاينة حتى يتضح وضع البضاعة، فكيف تتم المعاينة إلا بتحقيق التسليم، وطالما أننا سبق وأن أشرنا إلى أن الهلاك هو زوال البضاعة مادياً- أو كما يعبر جانباً قديراً من الفقه أن الهلاك ينصرف إلى الكم بينما التلف ينصب على الكيف أي حالة البضاعة^(٣٧)- فإن من شأن وصول البضاعة واكتشاف ما بها من تلف بعد معاينتها، القول بأن ذلك التلف مهما يكن مقداره ليس هلاكاً للبضاعة.

ثانياً- اثبات التلف:

وفق الفقرة الأولى من نص المادة ٢١٠ من النظام البحري التجاري السعودي "١- يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، والناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته، ما لم يثبت أنه قد اتخذ هو أو تابعوه أو وكلاؤه ما يجب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته". ويثبت التلف عن طريق المعاينة التي يقوم بها المرسل اليه للبضائع عند تسلمها وكتابة الملحوظات على سند الشحن بأن البضائع لم يتم تسليمها بطبيعتها أو خرابها وفي بعض الاحيان يستعين المرسل إليه لإثبات التلف بإحد الخبراء.

سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، ط. ٢٠٠٤م، ص ١٢٥.

محمد كمال حمدي، مسئولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف الإسكندرية، ط. ١٩٩٥م، ص ٧٣.

^(٣٧) محمود مختار بريزي، مرجع سابق، ص ٣٧٠.

المبحث الثالث

إعفاء وتحديد مسؤولية الناقل البحري عن هلاك وتلف البضائع

في هذا المبحث سوف نتحدث عن أسباب دفع مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف وكذلك سوف نتحدث على مقدار الحد الأقصى الذي يدفعه الناقل عند وقوع المسؤولية والاستثناءات عليه في مطلبين منفصلين:

المطلب الأول: أسباب إعفاء الناقل من مسؤولية عن البضائع.

المطلب الثاني: تحديد مسؤولية الناقل عن البضائع واستثناءاتها.

المطلب الأول

أسباب إعفاء الناقل من مسؤولية البضائع

كما ذكرنا ان مسؤولية الناقل تبدأ من وقت أستلام الناقل للبضائع من الشاحن الى حين تسليمها الى المرسل إليه فإذا حدث لهذه البضائع تلف او هلاك أثناء هذه الفترة فيكون المسؤولية على عاتق الناقل وفق نص الفقرة (١) من المادة ٢١٠ من النظام البحري التجاري السعودي على "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، والناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده، ما لم يثبت أنه قد اتخذ هو أو تابعوه أو وكلاؤه ما يجب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته". يتضح من نص المادة المذكورة ان المشرع السعودي أخذ بمبدأ الخطأ المفترض من جانب الناقل ولكن في نفس الوقت أجاز للناقل دفع المسؤولية عنه بأثبات انه اتخذ هو أو تابعوه أو وكلاؤه ما يجب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته وهذا النص يمنح الناقل مرونة في دفع المسؤولية عنه، وكما جاء نص المادة ٢١١ من ذات النظام لتتص على " يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (العاشرة بعد المائتين) إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب خارجي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه أو وكلائه فيه." ويتضح من هذا النص أن المشرع أجاز للناقل دفع مسؤولية الهلاك أو التلف إذا أثبت أن الهلاك أو التلف كان راجع الى سبب أجنبي ويمكن تقسم

السبب الأجنبي الى ثلاث اقسام وهي: القوة القاهرة- العيب الذاتي في الأشياء- خطأ المرسل (الشاحن) والتي نتناولها كالآتي:-

أولاً: القوة القاهرة أو الحدث الفجائي

تعرف القوة القاهرة بأنها "كل حدث لا يمكن توقعه أو تفاديه، ويترتب عليه إستحالة التنفيذ"^(٣٨)، ويساوي الفقه بين القوة القاهرة والحدث الفجائي^(٣٩)، من حيث الآثار القانونية المترتبة عليهما لاسيما؛ الإعفاء من المسؤولية، ويوجب الفقه لأجل اعتبار الحدث أو الواقعة قوة قاهرة، ومن ثمّ إعفاء الناقل من المسؤولية توافر شرطان^(٤٠):-

الشرط الأول: شرط عدم إمكانية التوقع.

الشرط الثاني: شرط عدم إمكانية الدفع.

^(٣٨) يعقوب يوسف صرخوة، مرجع سابق، ص ١٧٦.

أسماء أحمد الرشيد، نطاق تطبيق قواعد روتردام، بحث منشور بمجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٦ العدد ١، يونيو ٢٠١٩م، ص ١٢٥.

^(٣٩) محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٧٥.

يعقوب يوسف صرخوة، مرجع سابق، ص ١٧٦.

كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الطبعة الثالثة، الإسكندرية، ٢٠٠٧م، مرجع سابق، ص ٤٧٨.

كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة، مرجع سابق، ص ٨١.

محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ٩٧،

سوزان علي حسن، مرجع سابق، ص ١٣٦.

^(٤٠) د. عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية دراسة مقارنة في عقد النقل البحري للبضائع،

الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة ط. ٢٠٠٠م، ص ١٦٥-١٦٦.

محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٣٧٥-٣٧٦.

سالم بن سلام الفليني، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام ٢٠٠٨ للنقل البحري الدولي للبضائع دراسة مقارنة بانفاقيتي بروكسل وهامبورج والقانونين العماني والمصري، رسالة دكتوراه كلية

الحقوق جامعة المنصورة، ٢٠١٥م، ص ٢٢١.

د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، ط. ٢٠١٠، مكتبة الوفاء القانونية-

الإسكندرية، ص ٣٢٩.

ويتضح من ذلك أن كل فعل لا دخل للناقل ولا تابعيه أو وكلائه دخل فيه ولا يمكن لهم تداركه هو يعد قوة قاهرة.

ثانياً: العيب الذاتي في الأشياء المرسلّة

يقصد بالعيب الذاتي في البضاعة؛ هو ذلك العيب المرتبط "بالخصائص الكامنة" في طبيعة البضاعة ذاتها، والتي تجعلها عرضة للهلاك أو التلف نتيجة للرحلة البحرية، ويستوي أن يكون الأمر متعلقاً بعيب بالمعنى الحقيقي، كما لو تم شحن فاكهة في آخر مراحل نضوجها مما يجعلها عرضة للتأثر بأجواء البحر، أو أن الأمر يتعلق ببضاعة لا عيب فيها ولكن طبيعتها الذاتية لا تحتمل الرحلة البحرية ومخاطرها كما لو تعلق الأمر بأنواع معينة من الأواني أو قطع الأساس المصنعة من مواد هشه أو رقيقة لا تحتمل الرحلة البحرية، رغم إتخاذ كافة الاحتياطات لحفظها من قبل الشاحن والناقل^(٤١). حيث نصت الفقرة الخامسة المادة ٢١٠ من النظام البحري التجاري السعودي على ان "٥- لا يسأل الناقل عن الهلاك أو الضرر أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم نقل الحيوانات الحية، وإذا نفّذ الناقل تعليمات الشاحن في شأن نقل هذه الحيوانات افترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل، أو من نائبه، أو من أحد تابعيه." فتحول أساس المسؤولية من الخطأ المفترض الي الخطأ واجب الأثبات وذلك لخصائص وطبيعة الاشياء المرسلّة.

ثالثاً: خطأ المرسل أو الشاحن

ويتمثل خطأ المرسل في واحد من الصور الآتية مما يأتي:-

الصورة الأولى: أن يقوم الشاحن بأخبار الناقل ببيانات غير صحيحة عن البضاعة المرسلّة:

وفق نص المادة ١٨٣ من النظام البحري السعودي التي تنص على "١- يقدم الشاحن- كتابة- البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتفيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل إبداء تحفظات على قيدها إن كان لديه أسباب مقنعة للشك في

(٤١) محمود مختار بريزي، مرجع سابق، ص ٣٧٦.

صحتها، أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن"، وكذلك نص المادة ٢١٢ من القانون البحري التجاري السعودي الذي ينص على "إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو قيمتها، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات". ويتضح من ذلك أن المشرع أعفى الناقل من المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف الناتج عن ذكر بيانات خاطئة أو إخفاء بيانات مهمة كان يجب على الشاحن إخبار الناقل بها عن البضائع المرسلة.

٢- إذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وجب على الشاحن أن يبلغ الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضاعة للتحذير من خطورتها، وبياناً بكيفية الوقاية منها"، ويتضح من هذا النص أن المشرع السعودي ألزم الشاحن بذكر بيانات البضائع المشحونه في سند الشحن بشكل صحيح وسليم وفي الفقرة الثانية الزام الشاحن بالافصاح للناقل عن وجود بضائع خطيرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار ويضع عليها علامة او بيان تحذيري بذلك وهذا لأجل أن يتعامل معها الناقل او مندوبية او وكلائه على هذا الاساس ولا يترتب عن وجود هذه البضائع الخطيرة اذى للسفينة او البضائع الأخرى الموجودة عليها.

كما نصت المادة ١٨٤ من النظام السعودي على ان "يكون الشاحن مسؤولاً قِبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو تنازل عن سند الشحن إلى الغير". وهنا قام المشرع بتنظيم مسؤولية الشاحن تجاه الناقل عن ابداء اي بيانات غير صحيحة عن البضائع يترتب عليها هلاك او تلف ذات البضائع أو اي ضرر اخر يلحق بالسفينة او البضائع الاخرى المشحونة على ذات السفينة والزم الشاحن تعويض الناقل عنها.

الصورة الثانية: خطأ الشاحن في أعمال الشحن والتفريغ ومناولة البضائع وتستيفها:

الأصل أن عملية الشحن والتفريغ تكون على عاتق الناقل ما لم يتفق الناقل والشاحن على غير ذلك وهذا ما نص عليه المادة ١٩٧ من النظام البحري التجاري السعودي "

يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، ويلتزم كذلك برص البضاعة في السفينة والمحافظة عليها، ونقلها، وتسليمها عند وصولها. ويتضح من ذلك أنه إذا كانت عملية الشحن أو التفريغ على الشاحن أو من يوكله في ذلك فإن أي هلاك أو تلف ناتج عن عملية الشحن أو التفريغ لا يسأل عنها الناقل بل يسأل عنها من قام بها.

المطلب الثاني

بطلان شرط الأعفاء من المسؤولية أو الحد منها

من المعلوم أن المملكة العربية السعودية من الدول الشاحنة لأنها لا تمتلك أسطولاً بحرياً فهي إما لديها بضائع تريد أن تصدرها أو بضائع تريد أن تستوردها وعندما نص المشرع السعودي على بطلان شرط أعفاء من مسؤولية الناقل فإنه كان يعمل لمصلحة الطرف الضعيف وهو الشاحن تجاه الطرف القوي وهو الناقل وذلك في نص المادة ٢١٥ التي تنص على "يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

١- إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.

٢- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه النظام على عاتق الناقل.

٣- التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع".

ويلاحظ من نص المادة أنها حظرت الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا تم هذا الاتفاق قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر حيث أنه إذا أتفق على إعفاء الناقل من المسؤولية بعد وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر سوف يكون هذا الاتفاق سليم ويعفى به الناقل من المسؤولية وذلك لأنتقاء الغاية من أبطال الشرط وهو العمل لمصلحة الطرف الضعيف وهو الشاحن، ويسمح المشرع بأي زيادة في مسؤولية الناقل تجاه الشاحن تأسيساً أن المشرع تحيز للشاحن الطرف الضعيف تجاه الطرف القوي وهو الناقل ويوضح نص المادة ٢١٦ ذلك "لناقل أن يتنازل عن كل الحقوق والإعفاءات المقررة له أو بعضها، كما يجوز له أن يزيد مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن"، وعلى الرغم من ذلك استثنى المشرع السعودي بعض الحالات التي يجوز

فيها إعفاء الناقل من المسؤولية قبل وقوع الحادث الذي ترتب عنه الضرر وذلك في نص المادة ٢١٧ التي تنص على "يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة (الخامسة عشرة بعد المائتين) إذا كانت الظروف الاستثنائية التي يُنقل فيها تسوّغ إبرام هذا الاتفاق، بشرط ألا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه، وبشرط ألا يصدر سند شحن، وأن يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك".

وتجدر الإشارة إلى أن المنظم السعودي لم يذكر في نصوص النظام البحري الحد الأقصى لتحديد مسؤولية الناقل البحري كحد أقصى للتعويض كما هي محده في الاتفاقيات الدولية وبعض التشريعات المحلية مما يعني ان المنظم السعودي ترك تحديد الحد الاقصى للتعويض عن الاضرار لاتفاق الطرفين وذلك واضح باعتراف المنظم بالتحديد وعدم ذكر حالته من حالات البطلان الواردة في نص المادة ٢١٥ سالفه الذكر ويتضح ذلك من نص المادة ٢١٩ " ١- لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليمها، إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه، بقصد إحداث الضرر، أو بعدم اكرات مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث.

٢- يفترض توجه قصد الناقل أو نائبه إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين:

أ- إذا أصدر الناقل سند الشحن خالياً من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكره في السند، وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

ب- إذا شحن الناقل البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لما يوجب شحنها في عنابر السفينة". ويتضح من النص أن المنظم أباح للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في غير الحالات الواردة في النص، ويفضل أن يتناول المشرع السعودي تحديد مقدار الحد الاقصى للتعويض اسوة بالاتفاقيات الدولية وبعض التشريعات الداخلية.

الخاتمة

تناولت الدراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك والتلف حيث تعرضت الدراسة الى التزامات الناقل البحري فتناولنا فيها التزامات الناقل قبل الرحلة التي تحدثنا فيها عن التزام الناقل بتسلم البضائع من الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهم، وكذلك التزامه بشحن البضائع ورصها في العنابر المخصصة ويكون هو المسؤول عن عملية الشحن والرص وما ينتج عنهم من هلاك او تلف للبضائع ما لم يكون هذا الالتزام على الشاحن القيام به، وكذلك تناولنا مسؤولية الناقل أثناء الرحلة وهي المحافظة على الاشياء المرسله والتزامه في ذلك التزام ببذل عناية وهو ملزم ايضا باتباع خط السير المتفق عليه او المعتاد، وكذلك التزامات الناقل البحري عند الوصول وإتمام الرحلة، حيث ليلتزم الناقل أولاً بتفريغ البضائع من على السفينة ويكون في هذه الحالة مسؤولاً عن اي هلاك او التلف يحدث أثناء عملية التفريغ ولكن قد يتفق الناقل مع المرسل إلية أن يتم عمليه التفريغ من متعهد تفريغ تحت مسؤولية المرسل إلية والذي يعرف بشرط التفريغ التلقائي وحينها لا يسأل الناقل عن الهلاك والتلف الذي يحدث أثناء التفريغ، ويكون الناقل مسؤول ايضاً بعد التفريغ أن يقوم بعملية التسليم الى المرسل إلية او من يكون حائز شرعي لسند الشحن.

وتحدثنا بعد ذلك عن أساس مسؤولية الناقل وتوصلنا في هذا البحث أن أساس مسؤولية الناقل في النظام البحري التجاري السعودي هي الخطأ المفترض فالناقل يكون مسؤول عن الهلاك او التلف ما لم يثبت أنه لم يقع من جانبه او من تابعيه او وكلائه اي خطأ وهذا يدل ان المنظم السعودي وان كان أخذ بمبدأ الخطأ المفترض ولكنه اخذ ايضا بأن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية وذلك يدل على أن المنظم السعودي أخذ بمنهج الوسطية بين كلاً من الناقل والشاحن، ثم تحدثنا عن أسباب مسؤولية الناقل وهو موضوع الدراسة وهو الهلاك والتلف واتضح من ذلك أن المشرع السعودي لم يحدد الحد الاقصى للتعويض على خلاف معظم التشريعات والاتفاقيات الدولية، وتعرضنا الى أسباب اعفاء الناقل من المسؤولية وهي بنص المادة ٢٢١ " يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (العاشرة بعد المائتين) إذا أثبت أن هلاك

البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب خارجي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه أو وكلائه فيه." ويتفرع من السبب الاجنبي القوة القاهرة والعيب الذاتي في الأشياء وخطأ الشاحن، وأخيراً تحدثنا عن بطلان شرط الأعفاء من المسؤولية ووجدنا أن المنظم السعودي كان صارم بخصوص الأعفاء من المسؤولية وقرر أبطال كل اتفاق بين الناقل والشاحن يكون الغرض منه إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف إذا كان هذا الاتفاق تم قبل وقوع الحادث الذي ترتب عليه الهلاك أو التلف، وتوصلت الدراسة الى عدة نتائج هي:-

- ١- أن المسؤولية الذي أخذ بها المنظم السعودي هي على اساس الخطأ المفترض.
- ٢- أن مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع هي مسؤولية عقدية يلتزم فيها الناقل ببذل عناية.
- ٣- ان مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع من الهلاك والتلف والتأخير تقع على عاتق الناقل منذ استلام البضائع من الشاحن وتنتهي بتسليمها الى المرسل الية أو الحائز الشرعي لسند الشحن.
- ٤- في ظل النظام السعودي يستطيع الناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع اذا اثبت ان الهلاك أو التلف راجع الي سبب اجنبي.
- ٥- لا يجوز للناقل الاتفاق على إعفائه من المسؤولية تجاه الشاحن قبل وقوع الحادث الذي نتج عنه الهلاك أو التلف.

توصي الدراسة بما يلي:

- ١- لم يذكر المشرع السعودي قيمة الحد الاقصى من التعويض الذي يتحمله الناقل كحد اقصى للمسؤولية في حالة هلاك او تلف البضائع لذلك نحث المشرع على تحديد الحد الاقصى للتعويض في هذه الحالة.
- ٢- نقترح أن يتبنى النظام السعودي المسؤولية المفترضة كأساس لمسؤولية الناقل البحري بدلاً من الخطأ المفترض وذلك لأن المسؤولية المفترضة أشد في مسؤولية الناقل لأنها تجعل التزام الناقل بتحقيق نتيجة عن سلامة البضائع على عكس الخطأ المفترض التي تجعل التزامه ببذل عناية ويأتي هذا الإقتراح لتوفير حماية أكبر للشاحنين السعوديين، وهو ما يسعى النظام البحري لتوفير أقصى حماية لهم.

المراجع

١. أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، الأردن عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط. ٢٠١٢م.
٢. مصطفى البنداري، الإنحراف عن خط السير في القانون البحري، دراسة مقارنة للنظامين اللاتيني والأنجلوأمريكي، رسالة دكتوراة جامعة المنصورة. ١٩٩٤م.
٣. ثروت علي عبدالرحيم، شرح القانون البحري السعودي، مكتبة الرشد ناشرون، الرياض، الطبعة الأولى ط. ٢٠١٥م.
٤. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات النقل أحادي الوسطة والنقل الدولي متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، ط. ٢٠٠٤م.
٥. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط. ٢٠١١م.
٦. د. عبد الرحمن السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك، مكتبة العالم العربي، ط. ٢٠١٤م.
٧. د. عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية دراسة مقارنة في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة ط. ٢٠٠٠م.
٨. د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية ط. ١٩٩٢م.

٩. علي جمال الدين عوض، الوجيز في القانون البحري، مكتبة النهضة المصرية، ط. القاهرة ١٩٥٦م.
١٠. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ قواعد هامبورج، منشأة المعارف بالإسكندرية، ط. ١٩٩٨م.
١١. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الطبعة الثالثة، الإسكندرية، ٢٠٠٧م.
١٢. محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية ط. ١٩٩٢م.
١٣. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م مقارنة مع اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف الإسكندرية، ط. ١٩٩٥م.
١٤. النود. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٨م، ص ٤١٠ وما بعدها.
١٥. د. محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٩م.
١٦. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية- الإسكندرية ط. ٢٠١٠م.
١٧. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب- لبنان بيروت، ط. ٢٠١١م.

د. أسماء سعد الحديدي	د. رناد سالم صالح الضمور
د. هاني مؤنس عوض	د. علي محمد قاسم الظلي

١٨. أسماء أحمد الرشيد، نطاق تطبيق قواعد روتردام، بحث منشور بمجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٦ العدد ١، يونيو ٢٠١٩م.

١٩. يعقوب يوسف صرخوة، النظام القانوني لمسئولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويت، المجلد الثامن العدد الثاني، ١٩٨٤م.

٢٠. سالم بن سلام الفليني، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام ٢٠٠٨ للنقل البحري الدولي للبضائع دراسة مقارنة باتفاقيتي بروكسل وهامبورج والقانونين العماني والمصري، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة المنصورة، ٢٠١٥م.

٢١. نبيل على أحمد الفيشاني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانونيين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق جامعة القاهرة ٢٠١٦م.

٢٢. حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٦٥٥ لسنة ٤٨ جلسة ١٩٨١/١٢/٠٨ س ٣٢ ع ٢ ص ٢٢٤٣ ق ٤٠٨

٢٣. الحكم الصادر في الطعن رقم ٧١٣ لسنة ٤٤ الدوائر التجارية جلسة ١٩٨٠/٠٦/٢٣ سنة المكتب الفني ٣١ العدد ٢ ص ١٨٣٢ ق ٣٤١

٢٤. ديوان المظالم - رقم القضية ١٥٣/٢/ق/١٤١٦ هـ - رقم الحكم الابتدائي ٤٢/د/٩ لعام ١٤١٨ هـ - رقم حكم هيئة التدقيق ١٠١/ت/١ لعام ١٤١٩ هـ - تاريخ الجلسة ١٤١٩/٥/٨ هـ

٢٥. حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٦٨٧٢ لسنة ٨٥ قضائية الصادر بجلسته ٢٠١٧/٠٣/٢٦.

26. Cas.com 22/2/2014. DMF 2014. P.137 et Ball transp.2014.
p.587.

٢٧. مجلة القانون البحري الفرنسية

٢٨. الحكم الصادر في الطعن رقم ٧١٣ لسنة ٤٤ الدوائر التجارية جلسة

٢٣/٠٦/١٩٨٠ سنة المكتب الفني ٣١ العدد ٢ ص ١٨٣٢ ق ٣٤١)

٢٩. حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٦٥٥ لسنة ٤٨ جلسة

٠٨/١٢/١٩٨١ س ٣٢ ع ٢ ص ٢٢٤٣ ق ٤٠٨.