

# التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

(دراسة مقارنة)

الدكتور/

نبيل علي أحمد الفيشاني

أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد

كلية الشرطة - أكاديمية الشرطة

2019م

## الملخص

يهدف هذا البحث إلى بيان التزامات الشاحن ومسئولياته المترتبة على مخالفة هذه الالتزامات، خاصةً أنها لم تحظ بذات الاهتمام الذي حظيت به التزامات الناقل البحري ومسئوليته، فاتفاقية بروكسل 1924م وقواعد هامبورج لم تتناولوا هذه المسألة بقدر من التفصيل، وجاءتا خاليتين من تنظيم التزامات الشاحن، ما عدا بعض الأحكام الخاصة بالتزامه بتقديم بيانات صحيحة عن البضائع الخطرة إلى الناقل، ولا يعني ذلك عدم وجود لهذه الالتزامات فيهما، إذ أن أحكام الاتفاقيتين قد افترضت وجود هذه الالتزامات. أما اتفاقية روتردام 2008م فقد اهتمت بمسألة التزامات الشاحن في الفصل السابع منها تحت عنوان: "واجبات الشاحن تجاه الناقل"، وبالنسبة للتشريعين البحريني اليمني رقم (15) لسنة 1994م والمصري رقم (8) لسنة 1990م فلا يختلف الأمر فيما تناولاه من أحكام عن اتفاقية روتردام 2008م، إلا أنهما لم تخصصا فصلاً محدداً لالتزامات الشاحن وإنما أوردتا أحكاماً لمعالجة هذه المسألة في مواد متفرقة.

وقد اعتمدت في كتابة هذا البحث على المنهج المقارن والمنهج الوصفي التحليلي، ثم اختتمت البحث بمجموعة من

النتائج والتوصيات.

## **Abstract**

The purpose of this research is to clarify the shipper's obligations and liability arising from the breach of these obligations, especially since they did not receive the same attention as the carrier's obligations and responsibilities. The Brussels Convention of 1924 and the Hamburg Rules did not address this issue in some detail. Some of the provisions relating to its obligation to provide correct data on dangerous goods to the carrier, and this does not mean that they do not have such obligations, as the provisions of the Conventions have assumed the existence of such obligations. The Rotterdam Convention in 2008 dealt with the issue of shipper's obligations in Chapter VII under the duties of the shipper vis-a-vis the carrier. For the Yemeni maritime legislations No. 15 of 1994 and Egyptian No. 8 of 1990, the provisions of the Rotterdam Convention. However, they did not specify a specific chapter of the shipper's obligations but provided provisions to address this issue in separate articles.

The research was based on a comparative approach and a descriptive analytical approach, and The research ended with a set of conclusions and recommendations.

## مقدمة:

يُعد النقل البحري للبضائع من أهم الركائز التي يقوم عليها اقتصاد العديد من الدول، بل وحتى الاقتصاد العالمي بوجه عام، نظراً لما يقدمه هذا القطاع من خدمات عديدة في تبادل السلع والخدمات، الأمر الذي يساعد على انتعاش وازدهار التجارة الدولية بوجه عام.

ومما لا شك فيه أن النقل البحري الدولي للبضائع يتعرض لكثير من المخاطر البحرية، رغم التقدم التقني الذي حضي به مجال صناعة السفن وأدوات الشحن والتفريغ؛ لذلك حاز على المجموعة الدولية في حل كل ما يواجهه النقل البحري للبضائع من مصاعب، وقد أثمرت هذه الجهود عن عقد اتفاقيات دولية عديدة نظمت التجارة البحرية، وقد أخذت بها كثير من الدول وسنتها في تشريعاتها الوطنية، ومنها الجمهورية اليمنية وجمهورية مصر العربية - واللذان تطابقت نصوصهما إلى حد كبير - وعدد كبير من الدول العربية، ومن هذا المنطلق يتبين أن معظم التشريعات العربية قد استقت معظم أحكام قوانينها البحرية من هذه الاتفاقيات، وحرصت على تحقيق التوافق والانسجام معها من جهة، ومع قوانين التجارة البحرية التي صدرت حديثاً في بعض الدول العربية - منها اليمني والمصري محل المقارنة - من جهة أخرى؛ لكي تضمن ازدهار التجارة البحرية والاقتصاد الوطني، من خلال قواعد قانونية تتناسب مع معطيات العصر، مما يجعلها أكثر مرونة، وأكثر تماشياً مع الأعراف والعادات التجارية البحرية السائدة.

الاتفاقيات التي سنتناولها في بحثنا هي:

- اتفاقية بروكسل 1924م بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، وقد خضعت هذه الاتفاقية للتعديل مرتين متتاليتين: الأولى بموجب البروتوكول الصادر في 1968/2/23م، والمعروف بـ"قواعد فيسي"، والثانية بموجب البروتوكول الصادر في 1979/12/12م، وسنستخدم مصطلح اتفاقية بروكسل 1924م في هذه الدراسة اختصاراً لاسم هذه الاتفاقية.
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري الموقعة في تاريخ 1978/5/31م، والمعروفة باتفاقية هامبورج 1978م.

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة باتفاقية روتردام 2008م، وهذه الاتفاقية الدولية تُعد أحدث الاتفاقيات على الصعيد التشريعي الدولي لتنظيم النقل الدولي البحري، ولكن من الناحية العملية لم تدخل حيز النفاذ حتى كتابة هذا البحث.

### أولاً: مشكلة البحث:

من استقراء القوانين البحرية الوطنية ونصوص كل من الاتفاقيات الدولية - المذكورة آنفاً - المنظمة لعقد النقل البحري الدولي؛ لا سيما الالتزامات الملقاة على عاتق كل من الناقل والشاحن الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، يتضح لنا أنها لم تتضمن نصوصاً كافية لتنظيم التزامات طرفي عقد النقل البحري، بل تركت تحديد بعض هذه الالتزامات لإرادتهما، وحتى النصوص التي وردت فيها تعتبر مكملة أو مفسرة، مما يعطي للأطراف الحرية الكاملة في الاتفاق على عكسها أو اتباع العرف البحري السائد<sup>(1)</sup>. كما لم تحظ التزامات الشاحن ومسئوليته بالاهتمام ذاته الذي حظيت به التزامات الناقل البحري ومسئوليته.

لذلك فإن هذه المشكلة تثير التساؤلات الرئيسية الآتية:

ما هو مضمون التزامات الشاحن بمقتضى عقد النقل البحري؟ وما هي المسؤولية الملقاة على عاتقه في حالة إخلاله بالتزاماته؟ وما هي الحماية التي توفرها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية - محل البحث - للشاحن؟

### ثانياً: أهمية البحث: تظهر أهمية البحث من عدة نواحي:

1. تسليط الضوء على أهمية النقل البحري، باعتباره رافداً هاماً ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية.
2. عدم انضمام الجمهورية اليمنية للاتفاقيات الدولية الثلاث محل الدراسة، على الرغم من أن تتابع هذه الاتفاقيات الدولية في الصدور كان مجازاة التطورات الاقتصادية للنقل، وعلاقة الشاحنين بالناقلين؛ بما يساعد على خلق التوازن بين مصالحهما، ومع ذلك نجد القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994 قد اقتبس معظم أحكامه الخاصة بعقد النقل البحري للبضائع من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990م، والذي بدوره أخذ

---

(1) د. فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقاً لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1990م، الطبعة الثالثة، لم يُذكر الناشر ومكان النشر، 1998م، ص 315.

معظم أحكامه من اتفاقية هامبورج 1978م، والبعض الآخر من اتفاقية بروكسل 1924م، وأحياناً يخالف أحكام هاتين الاتفاقيتين؛ لذا نجد أنه من الضروري المقارنة بين الاتفاقيات الدولية (بروكسل وهامبورج وروتدام) والتشريعات البحرية الوطنية (القانون البحري اليمني وقانون التجارة البحرية المصري) لمعرفة مواضع النقص والخلل ومحاولة معالجتها.

### ثالثاً: أهداف البحث: يسعى الباحث من خلال هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف الآتية:

1. فهم وتحليل النصوص القانونية الدولية والوطنية - محل البحث - من خلال المقارنة بينها، لمعرفة عناصر الاتفاق والاختلاف، بما من شأنه أن يؤدي إلى تصور واضح ودقيق يساعد على معالجة بعض أوجه القصور إن وجدت فيها.
2. عرض السمات الأساسية المميزة لكل اتفاقية دولية أو تشريع وطني - محل البحث - من أجل إعطاء فكرة وافية عن القواعد المستحدثة في مجال التزامات الشاحن في إطار عقد النقل البحري للبضائع، مما قد يساعد الدول العربية عامة واليمن خاصة - التي لم تنضم للاتفاقيات الدولية محل البحث - في اتخاذ قرارها بشأن الانضمام والتصديق على أية اتفاقية دولية سواءً كانت اتفاقية هامبورج 1978 أو اتفاقية روتردام 2008 والتي لم تدخل حيز النفاذ بعد<sup>(1)</sup>؛ لما تمثله التجارة البحرية من أهمية بالنسبة لمعظم الدول العربية، وبالأخص اليمن التي تمتلك موانئ مهمة لحركة التجارة الدولية وهي ذات تاريخ باهر للنهضة البحرية.
3. دراسة مدى فاعلية الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية - محل البحث - وتقييم وتحليل أحكامها ومساهمتها في تحقيق التوازن المنشود في مصالح الشاحنين والناقلين.

### رابعاً: صعوبات واجهت الباحث:

1. افتقار المكتبة العربية إلى المراجع ذات العلاقة بهذا الموضوع.
2. قلة المراجع الكفيلة بإلقاء الضوء على اتفاقية روتردام 2008، ومناقشة المشاكل القانونية التي تثيرها هذه الاتفاقية نظراً لحدوثها.

---

(1) حتى كتابة هذا البحث.

3. غموض بعض النصوص في اتفاقية روتردام 2008م، مع تضمّنها جمل طويلة وإحالات كثيرة إلى مواد وفقرات في مواقع متفرقة، وهذا ما جعل مهمة الباحث في المقارنة والتحليل صعبة.

#### خامساً: منهجية البحث:

سأعتمد في دراستنا لهذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي الذي يقتضي عرض نصوص الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية - محل البحث - وما يتعلق بذلك من آراء فقهية؛ وذلك تمهيداً لشرحها وتحليلها، وإبداء رأي الباحث فيها.

كما سأعتمد على المنهج المقارن بصورة أساسية للمقارنة بين نصوص الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية - محل البحث - للوصول إلى مواضع الاتفاق والاختلاف بينها، ومن ثم معرفة أوجه القصور التي اعترت بعض هذه التشريعات، بغية الخروج بنتائج معلومة وتوصيات يتم بها معالجة أوجه القصور تلك، والمتعلقة بموضوع بحثنا.

#### سادساً: خطة البحث:

على ضوء ما سبق سنتناول التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع في ثلاثة مباحث على النحو الآتي:

**المبحث الأول:** التزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل.

**المبحث الثاني:** التزام الشاحن بتقديم بيانات صحيحة عن البضائع محل النقل إلى الناقل.

**المبحث الثالث:** التزام الشاحن بدفع أجرة النقل.

## المبحث الأول

### التزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل

يبدأ تنفيذ عقد النقل البحري بتقديم البضائع من طرف الشاحن إلى الناقل حتى يتمكن من نقلها إلى الجهة المتفق عليها في الميعاد المحدد في العقد، فهذا الالتزام يوازيه بالضرورة التزام الناقل باستلام البضائع وانتقال حيازتها إليه فيكون مسؤولاً عنها، ويتحدد مدى هذا الالتزام وفقاً للشروط المتفق عليها في العقد أو بمقتضى العرف السائد في ميناء الشحن.

الجدير بالذكر، إن عقد النقل تحدده التفاصيل الخاصة بتقديم البضائع سواءً من حيث زمان التسليم أو مكانه، فقد يتفق الطرفان على وقت محدد لتقديم البضاعة، كما يمكن أن يتفقا على التزام الشاحن بإخطار الناقل مقدماً بموعد تقديم البضائع حتى يستعد الناقل لتلقي البضائع إذا كانت ذات طبيعة تستلزم لاستلامها تجهيزات خاصة؛ كأن تحتاج لحفظها مثلاً في درجات حرارة معينة أو رطوبة أو تبريد لاستمرار صلاحيتها، فيكون من اللازم إخطار الناقل بذلك حتى يكون له الوقت الكافي للاستعداد لاستلام البضائع<sup>(1)</sup>.

وتحديد موعد تسليم البضائع له أهمية كبيرة في تحديد موعد ومكان بدء تنفيذ العقد، وفي حالة رفض الناقل لاستلام البضاعة في الموعد المحدد أو في مكان تسليمها، فمن حق الشاحن فسخ العقد ومطالبة الناقل بالتعويض، وفي حالة تأخر الشاحن في تنفيذ التزامه بتسليم البضاعة في الموعد المحدد، يجوز للناقل مطالبة الشاحن بالتعويض عن التأخير<sup>(2)</sup>؛ لأن ذلك يؤدي إلى تعطيل الرحلة البحرية، وقد يؤدي إلى عدم قيام الناقل بالتعاقد مع أشخاص آخرين كانوا أولى بمثل هذا التعاقد.

ونظراً لأهمية النقل البحري وخصوصيته لا سيما مخاطر البحر، وطول المسافة، والكمية المعتبرة للبضائع التي تخصص لها أداة كبيرة، فإن مهمة تسليم البضائع للناقل من دون مراعاة الشروط أمر غير كافٍ لسلامة البضائع، فلا بد أن يكون تقديمها له وفقاً للمواصفات والشروط المتفق عليها في عقد النقل من حيث الصنف والوزن والكمية، ووفقاً للقواعد المتعارف عليها من أجل السلامة، وحفاظاً على حقوق مستحقيها؛ لذلك تحتاج إلى عناية خاصة من حيث التعبئة والتحميل والتغليف، فيلتزم

(1) د. علي البارودي ، د. جلال وفاء محمد، القانون البحري، بدون ذكر دار النشر، القاهرة، 1992م، ص351.

(2) د. جعفر محمد مقبل الشلاحي، شرح القانون البحري اليمني، جامعة عدن، المكتبة الوطنية، عدن، 2003، ص226.

الشاحن بتغليفها تغليفاً يتناسب مع طبيعتها ومدة الرحلة والظروف المناخية وغيرها، حتى تصل سالمة إلى مكان الوصول دون هلاك أو تلف<sup>(1)</sup>.

والتزام الشاحن هنا ليس فقط لكي تصل البضاعة سالمة، بل لعدم الإضرار بالبضائع الأخرى المملوكة للغير؛ حيث الغالب أن يشحن عدة شاحنين حمولتهم في سفينة واحدة، بل أنه من الممكن أن تحتوي حاوية واحدة على بضائع لعدة شاحنين. كما أن على الشاحن الالتزام بوضع العلامات الرئيسية والضرورية لتعريف البضائع، وعلى كل قطعة من البضائع أو على غلافها، بحيث من الممكن أن يكون التعريف ناقص للبضائع سبباً في عدم معرفة الناقل من هو المرسل إليه بالنسبة لكل طرد، وبالتالي على الشاحن احترام القواعد التجارية والتنظيمية التي تفرضها بعض النصوص الخاصة<sup>(2)</sup>.

والملاحظ من خلال دراسة نصوص اتفاقيتي بروكسل 1924م، وهامبورج 1978م وجدناها لا تنص على التزام الشاحن صراحة بتسليم البضاعة محل النقل إلى الناقل، على عكس اتفاقية روتردام 2008م والقانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م وقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990م، فقد تم فيها تنظيم هذا الالتزام.

كما أن الفقه<sup>(3)</sup> لا يعالج بدوره هذا الالتزام عادةً بشكل مستقل في التزامات الشاحن، وإنما يتعرض له عند الحديث عن إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير باعتبار الشاحن قد ارتكب خطأً في تقديم البضائع إلى الناقل لنقلها.

ولهذا سوف نتطرق في هذا المطلب إلى هذا الالتزام في قواعد روتردام 2008م، ثم في قانون التجارة البحرية المصري والقانون البحري اليمني، لأن هذه التشريعات قد تحدثت مباشرة عن هذا الالتزام، وسوف نشير إلى ما تطرقت إليه اتفاقيتا بروكسل 1924م وهامبورج 1978م في بعض المسائل التي تدخل مع هذا الالتزام إن وجدت، وذلك على النحو الآتي:

---

(1) د. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978م، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008م، ص 87، بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، 2012/2011م، ص 164، سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2011م/2012م، ص 20.

(2) بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 165.

(3) د. عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990م، واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978م، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008م، ص 104، د. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، ط 1، 2011م، ص 121.

أولاً: موقف اتفاقية روتردام 2008م من التزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل:

نصت المادة (27) من اتفاقية روتردام 2008 على أنه: «1- يسلم الشاحن البضائع الجاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، وفي أي حال، يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتمزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها؛ وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

2- يؤدي الشاحن على نحو ملائم وبعناية أي واجب يقع على عاتقه بمقتضى أي اتفاق يُبرم عملاً بالفقرة (2) من

المادة (13)<sup>(1)</sup>.

3- عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتثبيت وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية

أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبعناية؛ وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات».

وانطلاقاً من هذا النص، فإننا نرى أن التزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل يقابله التزام الناقل بتسليمها؛ إذ أن هذين

الالتزامين يتزامنان في وقت واحد، ويعتبر تسليم الشاحن البضائع للناقل تمهيداً لشحنها هو الخطوة الأولى نحو تنفيذ عقد

النقل، وعلى ذلك فقد اهتمت الاتفاقية اهتماماً بالغاً بحالة البضاعة المسلمة إلى الناقل، فألزمت الشاحن في الفقرة الأولى من

المادة السابقة بأن يسلم الشاحن البضائع جاهزة للشحن؛ أي على وجه قابل معه لمباشرة شحنها، ما لم يتم الاتفاق على

خلاف ذلك.

ويختلف تجهيز البضائع للشحن من بضاعة إلى أخرى، فالبعض لا يتطلب ربطاً أو تثبيتاً أو تحزيماً أو تغليفاً، والبعض

الآخر قد يحتاج إلى ذلك، بمعنى أن تكون البضائع في وضع تتحمل ظروف النقل المخصص لها، بدءاً من عملية التحميل

والشحن والمناولة والتثبيت والتفريغ دون أن تؤدي إلى إيذاء الأشخاص أو الممتلكات.

---

(1) تنص المادة (13) من اتفاقية روتردام 2008 والمعنونة بـ "واجبات معينة" على أنه: «1- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة 12، ورهنا بأحكام المادة 26، بتسليم البضائع وتحميلها ومناولتها وتثبيتها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية. 2- بصرف النظر عن الفقرة (1) من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل 4 وبالفصول 5 إلى 7، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناوالتها أو تثبيتها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد».

واعترفت اتفاقية بروكسل 1924م بعدم كفاية التغليف حالة من حالات إعفاء الناقل، وذلك حسب المادة (2/4ن)<sup>(1)</sup> من هذه الاتفاقية كونه سبباً أجنبياً بالنسبة للناقل لا دخل لإرادته فيه، وهو يرجع إلى خطأ الشاحن أو سهوه؛ إذ أن الناقل لا يشترك في تغليف البضاعة ولا يستشار في ذلك.

وعلى الشاحن أن يقوم بتجهيز البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها وتفريغها، إذا اتفق مع الناقل أن تكون هذه الالتزامات الأخيرة واقعة عليه، ويتوجب أن يقوم بها بعناية وعلى نحو ملائم<sup>(2)</sup>.

أما بخصوص ما تضمنته الفقرة الثالثة من ذات المادة، فهي حالة خاصة ومفادها النقل بالحاويات أو بالعربة، ففي هذه الحالة عندما يقوم الشاحن بتعبئة البضاعة في حاويات أو يقوم بتحميل هذه البضاعة في عربة، فإن واجبه في التسليم يمتد إلى ضرورة أن يصاحب التسليم تستيف محتويات الحاوية من الداخل وتثبيت هذه المحتويات، أو تثبيت البضاعة في العربة على نحو ملائم وبالعناية، وبحيث لا يسبب هذا التثبيت أي أذى للأشخاص أو الممتلكات أثناء تنفيذ عملية النقل<sup>(3)</sup>.

والجدير بالذكر، إن اتفاقية بروكسل 1924م لم تتعرض - لا من قريب ولا من بعيد - للنقل بالحاويات، أما اتفاقية هامبورج 1978م، فإنها تضمنت بعض النصوص التي تشير فقط إلى الفكرة وإن لم تعالج صراحة النقل في الحاويات<sup>(4)</sup>.

### ثانياً: موقف القانونين اليمني والمصري من التزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل:

تنص المادة (239) من القانون البحري اليمني على أن: «على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن - إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك - ولا يجوز أن تزيد قيمة

---

(1) تنص المادة (2/4ن) من اتفاقية بروكسل 1924م على أنه: «2- لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن: (ن) - عدم كفاية التغليف».

(2) نص المادة (2/27) من اتفاقية روتردام 2008م السابق الإشارة إليها آنفاً.

(3) د. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص352، د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسئولته في قواعد روتردام 2008م لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012م، ص52، د. وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013م، ص138.

(4) وذلك من خلال نص المادة (2/6) من اتفاقية هامبورج 1978م بقولها: «2- لحساب أي المبلعين أكبر وفقاً للفقرة 1 (أ) من هذه المادة، تسري القواعد التالية: (أ) في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعدة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة».

التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة»، وذات النص ورد في المادة (218) من قانون التجارة البحرية المصري.

ويتضح من هذا النص أنه أوجب على الشاحن أن يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل في المكان والزمان المتفق عليهما، وترك للأطراف الحرية في تحديد موعد ومكان تسليم البضائع، فقد يتم الاتفاق على أن يتم التسليم في ميعاد معين في مخازن الناقل، فتصبح البضاعة في حراسته ويتولى هو نقلها إلى الميناء وشحنها، وقد يتم التسليم على الرصيف أو ظهر السفينة، مما يعني التزام الشاحن بعملية الشحن<sup>(1)</sup>.

أما في حالة عدم اتفاق الشاحن مع الناقل على تحديد زمان أو مكان معين للتسليم، فيتم التسليم في المكان والزمان اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن.

وإذا تأخر الشاحن في تنفيذ التزامه بتسليم البضائع للناقل في المكان والزمان المتفق عليهما، وجب عليه تعويض الناقل. وقد ترك المشرع مسألة تقدير التعويض لاتفاق الطرفين أو لحكم القواعد العامة عند عدم الاتفاق، إلا أنه اشترط مع ذلك ألا يزيد التعويض عن مقدار الأجرة المستحقة منعاً للتعسف<sup>(2)</sup>.

وتُعد من المسائل المهمة تحديد لحظة أو وقت استلام الناقل البحري للبضاعة في عملية النقل البحري، فبابتداء هذه اللحظة تبدأ مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تصيب البضاعة، وبانتهاء هذه اللحظة تنتهي مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تصيب البضاعة.

وقد حصرت اتفاقية بروكسل لسنة 1924م مسؤولية الناقل البحري بالمرحلة البحرية التي تبدأ ببدء عملية الشحن وتنتهي بانتهاء عملية التفريغ أو ما يسمى بمبدأ من البكرة إلى البكرة<sup>(3)</sup>؛ وقد أثار هذا المبدأ كثيراً من الصعوبات في التطبيق العملي، أما اتفاقية هامبورج 1978م فتجعل بدء المسؤولية على الناقل بمجرد دخول البضائع عهددة الناقل البحري اعتباراً من

---

(1) د. محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002م، ص359، د. كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007م، ص459.

(2) المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990، بند رقم 155.

(3) وهذا ما أكدته الفقرة (هـ) من المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1924م بقولها: «نقل البضائع ينحسب من الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها».

لحظة وضعها تحت تصرفه أو تصرف وكلائه في ميناء الشحن وكان في مقدوره أن يمارس بنفسه أو عن طريق وكلائه حقه في فحص البضاعة، وتنتهي بانتهاء عملية تسليم البضاعة، وتسمى هذه الفترة بمبدأ من الميناء إلى الميناء الآخر<sup>(1)</sup>، وهذا ينطبق على القانون البحري اليمني وقانون التجارة البحرية المصري<sup>(2)</sup>.

أما اتفاقية روتردام 2008م فقد وسعت النطاق ومدت مسؤولية الناقل إلى أبعد من ميناء الشحن والتفريغ وجعلته من مكان تسلّم البضاعة أينما كانت إلى مكان تسليم البضاعة أينما كان، وتسمى هذه الفترة بمبدأ من الباب إلى الباب<sup>(3)</sup>،<sup>(4)</sup>.

## المبحث الثاني

### التزام الشاحن بتقديم البيانات الصحيحة عن البضائع محل النقل

يجب على الشاحن تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضائع محل عقد النقل على أساس تصريح كتابي، وذلك بأن تقيد هذه البيانات في سند الشحن<sup>(5)</sup>، كما يلتزم الشاحن بأن تكون هذه البيانات صحيحة وحقيقية، ويُعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات والعدد والكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولاً بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي، ولو تنازل عن سند الشحن إلى الغير<sup>(6)</sup>.

فمتى ثبت أن البضائع المشحونة غير مطابقة للبيانات التي أدلى بها الشاحن، أو كان الشاحن قد أخفى بعض أوصافها الجوهرية كخطورتها مثلاً، وتسببت البضائع في الإضرار بالناقل البحري، يكون الشاحن مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر، حتى

---

(1) وهذا ما أكدته صراحة المادة الرابعة من اتفاقية هامبورج متبداً في الفقرة الأولى بوضع المبدأ العام في تحديد فترة النقل البحري بقولها: «مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ».

(2) وهذا ما أكدته المادة (1/243) بحري يمني، والمادة (1/227) بحري مصري بقولهما: «1- يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة».

(3) وهذا ما أكدته الفقرة الأولى من المادة (12) من اتفاقية روتردام 2008م بوضع المبدأ العام فقالت: «1- تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عند ما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلّم البضائع».

(4) للمزيد يُنظر: رسالتنا بعنوان: مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانونين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية (اتفاقية بروكسل، هامبورج، روتردام)، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2016م، ص 152 وما بعدها.

(5) بمعنى إدراج طبيعة البضاعة ومقدارها وعلاماتها المميزة لها وحالتها الظاهرة.

(6) بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 167.

لو تنازل الشاحن عن سند الشحن إلى شخص آخر، فيبقى مسؤولاً رغم انتقال ملكية البضائع وحق تسلمها إلى شخص آخر<sup>(1)</sup>.

وقد اهتمت التشريعات البحرية - محل المقارنة - بهذا الالتزام، وظهر هذا الاهتمام أكثر في قواعد روتردام 2008م، حيث فصلت أحكامه بشكل مختلف عما جرى عليه الحال في الاتفاقيات الدولية السابقة؛ كاتفاقية بروكسل 1924م، وقواعد هامبورج 1978م، وبشكل مختلف أيضاً عما جرى عليه الحال في القانون البحري اليمني وقانون التجارة البحرية المصري.

وتطبيقاً لمبدأ حسن النية في تنفيذ العقود، يجب على الشاحن أن يقدم للناقل بيانات صحيحة عن البضاعة محل النقل؛ ليتمكن هذا الأخير من تنفيذ التزامه بحسن نية<sup>(2)</sup>.

وسوف نوضح في هذا المطلب موقف هذه التشريعات - محل المقارنة - من هذا الالتزام، وسوف نتطرق أيضاً إلى النصوص القانونية التي تحكمه، وذلك على النحو الآتي:

**أولاً: موقف اتفاقية بروكسل 1924م من التزام الشاحن بتقديم البيانات الصحيحة عن البضائع محل النقل:**

تعرضت اتفاقية بروكسل 1924م إلى هذا الالتزام؛ حيث نصت على أنه: «يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامناً قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها، وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات، وحق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن»<sup>(3)</sup>.

ومؤدى هذا، إن الاتفاقية قد ألزمت الشاحن بتقديم بيانات صحيحة إلى الناقل، على أساس أن سند الشحن يُجرى وفقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن من حيث علامات البضاعة وعددها وكميتها ووزنها، واعتبرته ضامناً لهذه البيانات قبل الناقل، فإذا كانت البيانات غير صحيحة كان الشاحن مسؤولاً عن تعويض الناقل عن الأضرار الناشئة عن ذلك. ويلاحظ أن

(1) بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 167.

(2) د. محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005م، ص 316.

(3) المادة (5/3) من اتفاقية بروكسل 1924م.

البيانات غير الصحيحة التي يقدمها الشاحن لا تؤثر بحال على مسؤولية الناقل تجاه الغير؛ كما مرسل إليه والمظهر إليه سند الشحن<sup>(1)</sup>.

ويتبين من النص السابق، أن اتفاقية بروكسل 1924م قد تعرضت لهذا الالتزام من زاوية أساس مسؤولية الشاحن عن صحة هذه البيانات وجزاء مخالفته<sup>(2)</sup>.

كما تضمنت الاتفاقية<sup>(3)</sup> جزءاً آخر أشد في حالة تقديم الشاحن بيانات غير صحيحة عن البضاعة؛ حيث نصت على أنه: «لا يُسأل الناقل أو السفينة بأي حال عن الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها، إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن».

ومفاد ذلك، أنه إذا قدم الشاحن عمداً بياناً غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها، فإن الاتفاقية تُعفي الناقل من المسؤولية أياً كان سبب الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة، ولو كان البيان غير الصحيح قد أُدرج لأسباب جمركية أو مالية وليس بقصد غش الناقل، ويعتبر هذا الجزاء نوعاً من العقوبة المدنية؛ لأنه يخالف القواعد العامة.

ويشترط لترتيب الآثار السابقة على تقديم البيان غير الصحيح، أن يكون الشاحن قد قدمه عن عمد أي عن علم بعدم صحته، ويقع على الناقل إثبات عدم صحة البيان وسوء نية الشاحن<sup>(4)</sup>، ومع ذلك لا يُسأل الشاحن عن عيب البضاعة الخفي، بشرط أن يثبت أنه بذل العناية المعقولة لكشفه، كما أن الشاحن لا يُسأل عن فعله متى تسبب في الإضرار بالناقل إذا لم يكن لهذا الفعل من جانبه وصف الخطأ، وذلك استناداً إلى نص المادة (3/4) من الاتفاقية<sup>(5)</sup>.

---

(1) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، المنصورة، جمهورية مصر العربية، ط1، 2011م، ص320.

(2) د. شريف محمد غنام، مرجع سابق، ص63.

(3) المادة (5/4)ح) من اتفاقية بروكسل 1924م والمعدلة ببروتوكول 1968م.

(4) د. مصطفى كمال طه، أ. وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط1، 2012م، ص125، د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص320.

(5) وهذا ما نصت المادة (3/4) من اتفاقية بروكسل 1924م على أنه: «لا يُسأل الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالناقل أو بالسفينة، والذي ينشأ أو ينتج من أي سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاحن أو خطئه أو إهماله أو عمل وكلائه أو مستخدميه أو خطئهم».

كما يجب على الشاحن إذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار، أن يحظر الناقل بذلك، وأن يضع على البضاعة بياناً للتحذير من خطورتها، وبيانات بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك ممكناً<sup>(1)</sup>.

وقد أخذت اتفاقية بروكسل 1924م بهذه الأحكام، وقررت بين فرضين<sup>(2)</sup>:

**الفرض الأول:** شحن بضائع خطرة دون علم الناقل بطبيعتها، وفي هذا الفرض يجوز للناقل في كل وقت إخراج هذه البضائع الخطرة من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها بمعرفة بدون أي تعويض، فضلاً عن أن الشاحن يكون مسؤولاً قبل الناقل والشاحنين الآخرين عن الأضرار والمصاريف الناشئة أو الناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن وضع هذه البضائع الخطرة في السفينة، وذلك إذا أثبت الناقل أنه ما كان ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، وهذا الإثبات من الصعوبة بمكان، بيد أنه يمكن للناقل أن يقيم الدليل على أن البيانات التي قدمها الشاحن لم تكن كافية فلم تسمح له بمعرفة طبيعة البضاعة<sup>(3)</sup>.

**الفرض الثاني:** شحن بضائع خطرة مع علم الناقل بطبيعتها وموافقته على شحنها، وفي هذا الفرض لا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، إلا إذا كانت خطورتها تحدد السفينة أو الشحنة، وعندئذ لا يتحمل الناقل أية مسؤولية قبل الشاحن إلا إذا تعلق الأمر بخسارة بحرية مشتركة عند الاقتضاء.

ثانياً: موقف اتفاقية هامبورج 1978م من التزام الشاحن بتقديم البيانات الصحيحة عن البضائع محل النقل:

تطرت اتفاقية هامبورج 1978م إلى هذا الالتزام بقولها: «يعتبر الشاحن ضامناً للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن، وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات، ويظل الشاحن مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن، وحق الناقل في

---

(1) للمزيد من التفاصيل يُنظر: د. أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون ذكر سنة النشر، ص133 وما بعدها.

(2) وفقاً لنص المادة (6/4) من اتفاقية بروكسل 1924م.

(3) وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في جلسة 23/مايو/2014م "بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن نقل المواد الخطرة في حالة عدم معرفته بطبيعة هذه المواد المنقولة نتيجة إغفال طبيعتها ومصدرها أو عرضها بصورة كاذبة في وثيقة الشحن"،

Cass. crim, 23 mai 2014, n° 06-83.061, Bul. crim. 2014, n° 137.

هذا التعويض لا يجد من مسؤليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن»<sup>(1)</sup>، وهذا النص يُعد مجرد ترديد لما ورد في مضمون المادة (5/3) من اتفاقية بروكسل 1924م - كما رأينا سابقاً - لأنه يعتبر الشاحن ضامناً للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للسلع وعددها وعلاماتها ووزنها وكميتها.

والأمر الذي يلفت النظر في النصين أنهما لم يذكر أن الشاحن مسئول قبل الناقل عن صحة البيانات، وإنما ذكر إنه "ضامن" صحة البيانات، والضمان أقوى من المسؤولية؛ لأن المسؤولية تفترض بوجود خطأ وتنتفي بانتفائه، بينما الضمان يشغل ذمة الشاحن قبل الناقل بالتعويض سواءً وجد الخطأ أو لم يوجد، فإذا أدلى الشاحن بالبيان غير الصحيح عن سهو أو غفلة أو بسبب ظروف قاهرة أخفت عليه الحقيقة، فإنه يظل رغم حسن نيته ضامناً. ويلتزم الشاحن بتعويض الناقل عن كل ضرر ينشأ عن البيان غير الصحيح، وفي مقدمة هذه الأضرار ما قد يحكم به على الناقل من تعويضات للغير، والمصروفات التي يتحملها لإصلاح آثار كذب البيان؛ كالغرامات والرسوم التي قد يضطر لدفعها.

ويظل الضمان عالقاً بذمة الشاحن ولو تنازل عن سند الشحن للغير، وهي قاعدة ذكرتها اتفاقية هامبورج 1978م لتحسم ما أثير حول المحل الذي تتضمنه من شكوك في كنف اتفاقية بروكسل 1924م التي أغفلت ذكرها، وحق الناقل في الحصول على تعويض من الشاحن بسبب البيان غير الصحيح، لا يؤثر في حجم مسؤليته قبل الغير<sup>(2)</sup>.

كما ألزمت المادة (13) من اتفاقية هامبورج 1978م، الشاحن في فقرتها الأولى بوضع علامات أو بطاقات على البضاعة للدلالة على خطورتها، وألزمته فقرتها الثانية بإخطار الناقل بخطورة البضاعة، وكذلك بالاحتياطات التي ينبغي اتخاذها إذا لزم الأمر، وذلك بقولها: «1- على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

2- إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواءً إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يحظره بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً، بوسيلة أخرى، بالصفة الخطرة للبضائع: أ- يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع. ب- ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض».

(1) المادة (1/17) من اتفاقية هامبورج 1978م.

(2) د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، لم يُذكر سنة النشر، ص 160.

والملاحظ أن الفقرة الأولى لم ترتب جزاء على إخلال الشاحن بهذا الالتزام - وضع العلامات أو البطائق - فتسري في شأنه القواعد العامة، فيكون مسؤولاً إذا أثبت المضرور الإخلال بالالتزام (الخطأ) وعلاقة السببية بينه وبين الضرر الذي حدث. أما الإخلال بالالتزام الثاني (الاحطار) فقد وجه إليه النص عناية خاصة لخطورته، ورتب عليه نتيجتين، ولكنه اشترط لإحداثهما ألا يكون الناقل قد علم بخطورة البضاعة بأية وسيلة أخرى، وهاتان النتيجتان هما:

**النتيجة الأولى:** وهي مسؤولية الشاحن قبل الناقل - والناقل الفعلي - عن تعويض الضرر الذي نتج عن شحن البضاعة الخطرة دون احطار سابق.

ومفاد ذلك أن مسؤولية الشاحن قبل الناقل في هذا الصدد موضوعية تقوم بمجرد حدوث الضرر<sup>(1)</sup>، إما في مواجهة غير الناقل كأصحاب البضائع الأخرى المشحونة أو قبل الغير الذي لا شأن له بالشحنة، فيتعين - حتى تقوم مسؤولية الشاحن - إثبات خطئه والضرر وعلاقة السببية بينهما<sup>(2)</sup>.

**النتيجة الثانية:** وهي حق الناقل في كل وقت بعد أن تتبين خطورة البضاعة في إنزالها من السفينة أو اعدامها أو إزالة خطورتها بحسب الظروف، وأي قرار يتخذه الناقل في شأن البضاعة، لا يكون مسؤولاً عن تعويض الشاحن. ويُشترط في ذلك ألا يكون الناقل أو الناقل الفعلي عالماً وقت تسليم البضاعة إليه بخطورتها، فإذا كان على علم بذلك امتنع عليه التمسك بما؛ ولو كان من حق الناقل الذي سلمه البضاعة الافادة منها لعدم علمه بخطورة البضاعة، أما إذا كان الناقل على علم بخطورة البضاعة سواءً عن طريق الاحطار أو عن طريق أية وسيلة أخرى وكان ذلك قبل إجراء النقل، فلا يكون الشاحن مسؤولاً عن الضرر الذي قد ينتج عن شحن البضاعة الخطرة، وإنما تقع المسؤولية على الناقل<sup>(3)</sup>.

والأصل أنه يلزم الناقل إجراء النقل وفقاً لشروط العقد، ومع ذلك إذا صارت البضاعة تشكل خطراً داهماً يهدد الأرواح أو الأموال، كان من حق الناقل إنزالها من السفينة أو اعدامها أو إزالة خطورتها بحسب الظروف دون أن يكون ملزماً بأداء أي

---

(1) بمعنى أن هذه المسؤولية لا تقوم إلا تجاه الناقل أو الناقل الفعلي بحيث لا يحتاج للحصول على التعويض إلا لإثبات الضرر وعلاقة السببية بينه وبين البضاعة الخطرة، وقد يحتاج الآخر إلى إثبات عدم علمه بخطورة البضاعة إذا ادعى عليه الشاحن هذا العلم.

(2) د. محسن شفيق، مرجع سابق، ص 139، د. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978م، مرجع سابق، ص 130.

(3) وفقاً لنص المادة (3/13) من اتفاقية هامبورج 1978م بقولها: «3- لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل البضائع في عهده وهو عالم بصفحتها الخطرة».

تعويض، إلا ما يسهم به في الخسارات المشتركة إن كان لها محل، ومع ذلك يُسئل الناقل عن التعويض وفقاً للقاعدة العامة المقررة في المادة الخامسة من الاتفاقية ذاتها، إذا ثبت أنه هو ووكلاءه وتابعيه لم يتخذوا التدابير المعقولة للحيلولة دون أن تصير البضاعة خطراً داهماً، أو لمنع آثار هذا الحادث<sup>(1)</sup>.

ونلاحظ أن اتفاقية هامبورج 1978م تضمنت أحكاماً بخصوص البضائع الخطرة قريبة من أحكام اتفاقية بروكسل - كما رأينا سابقاً - ولكنها تختلف عنها في أمر جوهري، هو أن المسؤولية الموضوعية في اتفاقية بروكسل 1924م التي تترتب في ذمة الشاحن في حالة شحن البضاعة الخطرة دون علم الناقل، لا تغطي الأضرار التي تحدث للناقل فحسب كما هو واضح في اتفاقية هامبورج 1978م، وإنما تشمل - وفقاً لنص المادة (6/4) من اتفاقية بروكسل - "كل الأضرار والمصروفات التي تنتج بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحن البضاعة الخطرة"، وتشمل إلى جانب الأضرار التي تلحق بالناقل، الأضرار التي تلحق بالسفينة وبأصحاب البضائع الأخرى، بل وبالغير الذي لا شأن له بالسفينة أو بالشحنة<sup>(2)</sup>.

**ثالثاً: موقف اتفاقية روتردام 2008م من التزام الشاحن بتقديم البيانات الصحيحة عن البضائع محل النقل:**

لقد أولت اتفاقية روتردام 2008م هذا الالتزام اهتماماً كبيراً - وخصصت له عدد غير قليل من نصوصها - على خلاف اتفاقيتي بروكسل 1924م وهامبورج 1978م، وكذلك القانونين البحري اليمني والمصري كما سنرى ذلك. فقد استحدثت التزاماً على الشاحن لم تتطرق إليه الاتفاقيات الدولية السابقة ولا القانونان - محل البحث - وهو الالتزام بالتعاون مع الناقل على توفير المعلومات والتعليمات اللازمة لشحن البضائع ونقلها بالشكل الصحيح.

وقد نصت على ذلك المادة (28) من الاتفاقية بقولها: «يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب، أو كان الطرف متلقي الطلب قادراً على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة، ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر».

---

(1) هذا ما تناولته المادة (4/13) من اتفاقية هامبورج 1978م بقولها: «4- في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام، يجوز إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة، أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة 5».

(2) د. محسن شفيق، مرجع سابق، ص 141.

ونستخلص من هذا النص، أن الالتزام بالتعاون يقع على عاتق كل من الشاحن والناقل، فهو التزام تبادلي يقع على كل منهما تجاه الآخر. ونلاحظ أن النص لا يفيد إلزام الشاحن أو الناقل بالتعاون مع الآخر؛ لأن فعل (يستجيب) لا يعطي معنى الالتزام، وإنما يعطي انطباعاً بأن واجب التعاون اختياري لكل من الشاحن والناقل، إضافة إلى أن النص لم يرتب جزاءً خاصاً على الشاحن أو الناقل في حالة ثبوت عدم التعاون، لذا كان من الأحرى استخدام لفظ "يلتزم" بدلاً من "يستجيب"، إضافة إلى اعتبار هذه المادة (28) ترديداً، يمكن الاستغناء عنها في ظل وجود المادتين (29 و 31) من الاتفاقية، اللتين تفرضان على الشاحن تزويد الناقل بالبيانات والمعلومات المتعلقة بالبضائع، وكذلك المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد<sup>(1)</sup>.

ونستخلص أيضاً، أن ثمة معلومات وتعليمات ومستندات يجب على الشاحن توفيرها للناقل إذا كانت غير متاحة له من مصدر آخر، ولا تتعلق تلك المعلومات والتعليمات والمستندات إلا بتلك التي تكون ضرورية بالحد المعقول، وذلك من أجل الأغراض التي تناولتها المادة في فقرتها (أ، ب).

ويبتغي مبرر هذا الالتزام إذا كان الناقل متاحاً له تأمين المعلومات والتعليمات والمستندات من مصدر آخر في حدود المعقول، لا سيما إذا كان الشاحن غير قادر على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة.

وما يعزز ذلك ما ورد في المادة (28) من الاتفاقية المذكورة سابقاً، والتي ألفت واجب التعاون بين الشاحن والناقل في توفير المعلومات والتعليمات اللازمة من أجل القيام بمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة؛ حيث يجب على كل طرف أن يقدم للآخر المعلومات أو التعليمات اللازمة لذلك، شريطة أن تكون هذه المعلومات أو التعليمات موجودة في حوزة الطرف متلقي طلب الحصول على المعلومات أو التعليمات، أو كان هذا الأخير قادراً على تأمينها في الحدود المعقولة، وكذلك يجب ألا تكون تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في الحدود المعقولة للطرف الطالب لها<sup>(2)</sup>.

---

(1) نصت المادة (29) من الفصل السابع من الاتفاقية تحت عنوان: واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات على أنه: «1- يزود الشاحن الناقل في الوقت المناسب، بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي في حدود المعقول، ضرورة:

لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛ ولامثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتمد، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات. 2- ليس في هذه المادة ما يمس أي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبضائع، عملاً بما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتمد».

(2) د. وجدي حاطوم، النقل البحري، مرجع سابق، ص 353.

كما أن اتفاقية روتردام 2008م نصت على التزام الشاحن بتزويد الناقل بالمعلومات اللازمة المتعلقة بإعداد تفاصيل العقد ومتمماته إلى جانب الالتزام السابق، والمعني بتزويد الناقل بالمعلومات التي تتعلق بالبضائع.

ولقد عالجت الاتفاقية هذا الالتزام في المادة (31) منها؛ حيث ألزمت الشاحن بأن يزود الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، وقد عدت هذه المادة أمثلة لهذه البيانات مثل البيانات المذكورة في المادة (36) من الاتفاقية، والتي تتضمن أن يكون وصف البضائع مناسباً للنقل والعلامات الدالة للتعرف على البضائع، وعدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع، ووزن البضائع... إلخ<sup>(1)</sup>، وكذلك اسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، واسم المرسل إليه، واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره إن وجد.

- 
- (1) نصت المادة (36) من اتفاقية روتردام 2008م تحت عنوان "تفاصيل العقد" على أنه: «1- تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35 المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:
- (أ) وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل؛
  - (ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع؛
  - (ج) وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع؛
  - (د) ووزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن.
- 2- يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:
- (أ) بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها؛
  - (ب) واسم الناقل وعنوانه؛
  - (ج) والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛
  - (د) وإذا كان مستند النقل قابلاً للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.
- 3- يدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:
- (أ) اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددهما الشاحن؛
  - (ب) واسم السفينة، إذا كان محددًا في عقد النقل؛
  - (ج) ومكان التسليم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوماً لدى الناقل؛
  - (د) وميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كانا محددين في عقد النقل.
- 4- لأغراض هذه المادة، تشير عبارة "ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين"، الواردة في الفقرة الفرعية 2 (أ) من هذه المادة، إلى ترتيب البضائع وحالتها بناءً على: (أ) تفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة، وبقمتها يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ؛ (ب) وأي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعلياً قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

ويقتضي ذلك أن تكون تلك المعلومات صحيحة، وقد رتبت الاتفاقية جزاءً قاسياً على الشاحن عند عدم صحة هذه المعلومات<sup>(1)</sup>، حيث وضعت على عاتقه ضمان الأضرار الناتجة للناقل عن عدم صحة المعلومات المقدمة منه، وتقتضي قاعدة الضمان هذه بإلزامه بالتعويض سواء ارتكب خطأً في تقديم المعلومات غير الصحيحة، أو قدمها عن سهو أو عن حسن نية أو سوء نية أم لا، فتبقى المسؤولية قائمة حتى ولو أثبت أن سبب المعلومات المقدمة غير الصحيحة عائد إلى سبب أجنبي، ما لم يكن السبب الأجنبي - الذي دعا الشاحن إلى تقديم معلومات غير صحيحة لإعداد تفاصيل العقد - هو فعل الناقل بتحريضه على التصريح بمعلومات خاطئة؛ إما للتواطؤ بهدف خداع الغير أو لتمرير بضائع على وجه غير مشروع. وإذا كانت هناك مستندات أو معلومات أو تعليمات إضافية - غير تلك المذكورة سابقاً - يطلبها الناقل لأداء واجباته بمقتضى عقد النقل، ولم يكن الشاحن قد وفرها له مسبقاً، فعلى الشاحن توفيرها، وإذا كانت البضائع الموضوعة تحت سلطة الطرف المسيطر، تعذر تحديد مكان الشاحن بعد بذل جهد معقول، يلجأ الناقل إلى الشاحن المستندي لتزويده بالمعلومات والمستندات اللازمة حسب ما قضت به المادة (55) من الاتفاقية<sup>(2)</sup>.

ومما سبق نلاحظ أن اتفاقية روتردام 2008م قد وسعت من دائرة الأشخاص الملزمين بتزويد الناقل بالبيانات والتعليمات الخاصة بالبضاعة. كما أنها تعرضت للالتزامات الشاحن عندما تكون البضائع المنقولة - محل العقد - بضائع خطيرة بطبيعتها أو بحكم خاصيتها، وذلك في المادة (32) منها، والزمته بأمرين:

**الأول:** أن يبلغ الناقل بخطورة هذه البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ، فإن لم يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضاعة، يكون مسؤولاً عن تعويضه عما ينجم عن ذلك من خسائر أو أضرار<sup>(3)</sup>.

**الثاني:** أن يضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو سمماً يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية، يدل على خطورة البضائع، وكيفية التغلب على خطورتها، وإذا لم يقم الشاحن بهذا الإجراء، فإنه مسئول عن الأضرار التي يتحملها الناقل من جراء ذلك<sup>(4)</sup>.

(1) وفقاً لنص المادة (2/31) من اتفاقية روتردام 2008م.

(2) د. وجدي حاطوم، مرجع سابق، ص 355.

(3) وفقاً للمادة (1/32) من اتفاقية روتردام 2008م.

(4) وفقاً للمادة (ب/32) من اتفاقية روتردام 2008م.

## رابعاً: موقف القانونين اليمني والمصري من التزام الشاحن بتقديم البيانات الصحيحة عن البضائع محل النقل:

لم يختلف الأمر في التشريعين اليمني والمصري عن الاتفاقيات الدولية؛ حيث عالجنا هذا الالتزام دون التطرق إلى التفاصيل، بيد أن ما يحمدهما أهما نصاً على هذا الالتزام صراحة، وذلك في المادة (1/224) من القانون البحري اليمني، والمادة (1/205) من قانون التجارة البحرية المصري؛ حيث نصتا بقولهما: «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 جدية للشك في صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن»<sup>(1)</sup>.

ومفاد النص أنه يجب على الشاحن أن يدلي بالبيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها للناقل كتابة، بأن تفيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل الحق في التحقق من صحة هذه البيانات، فإذا لم يتسن له ذلك لعدم توفر الوسائل أو الوقت فله إبداء التحفظات وأسبابها<sup>(2)</sup>، ويتحمل الناقل المسؤولية إذا لم يثبت تحفظاته وسلم سند الشحن نظيفاً مقابل خطاب ضمان يصدره الشاحن<sup>(3)</sup>.

وتعتقد مسؤولية الشاحن قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة هذه البيانات، ولو تنازل عن سند الشحن إلى الغير<sup>(4)</sup>، بمعنى أنه متى ثبت أن البضائع المشحونة غير مطابقة للبيانات التي أدلى بها الشاحن، أو كان الشاحن قد أخفى بعض أوصافها الجوهرية كخطورتها مثلاً، وتسببت البضائع في الإضرار بالناقل البحري، يكون الشاحن مسؤولاً عن

---

(1) نص المادة (205) من قانون التجارة البحرية المصري، وهو مطابق ومقابل للمادة (1/224) من القانون البحري اليمني، مع أن الأخير فيه زيادة في الكلمات، إلا أنها لا تؤثر على المعنى والحكم فهما متطابقان حكماً.

(2) نرى أن مثل هذه التحفظات لها أثرها الفعال في إهدار حجية سند الشحن في الإثبات والانتقاص من قيمته الائتمانية إلى حد كبير، الأمر الذي يهدف به الناقل إلى إعفاء نفسه من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة أو على الأقل التخفيف من هذه المسؤولية، ورغبة في الحد من إدراج هذه التحفظات في سند الشحن والموازنة بين مصلحة الناقل والشاحن وكذلك المؤمن على البضاعة، فقد نصت التشريعات القانونية محل البحث على بطلان هذه التحفظات وأجازتها فقط في حالتين هما: أن تكون لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة البيانات الخاصة بالبضاعة، أو لم يكن لديه الوسائل المعقولة للتأكد منها، كما نصت أنه يتعين على الناقل إيراد التحفظ على قيد البيانات وأسبابه في سند الشحن.

(3) جرى العمل أن يعطي الشاحن تعهداً للناقل يعرف بـ«خطاب الضمان» يتعهد بموجبه عما قد يصيبه أو يلحقه من ضرر بسبب عدم صحة بيانات السند مقابل أن يصدر الناقل سند شحن نظيف خالٍ من التحفظات والبيانات المضادة.

(4) وفقاً لنص المادة (3/224) من القانون البحري اليمني، والمادة (206) من قانون التجارة البحرية المصري.

تعويض هذا الضرر، حتى لو تنازل الشاحن عن سند الشحن إلى شخص آخر، فيبقى مسئولاً رغم انتقال ملكية البضائع وتسليمها إلى شخص آخر<sup>(1)</sup>.

أما إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها، فلا يُسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا ثبت عدم صحة هذه البيانات<sup>(2)</sup>.

كما أن الشاحن يضمن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها، إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في بضاعته<sup>(3)</sup>، والغالب في العمل هو رجوع كل من أصابه ضرر على الناقل البحري الذي يضمن هلاك البضائع أو تلفها، وبموجب نص المادة (222) من قانون التجارة البحرية المصري، يستطيع الناقل الرجوع بعد ذلك بالمسئولية على شاحن البضاعة المعيبة.

وتنص المادة (1/226) من القانون البحري اليمني على أنه: «إذا وجد الريان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو في إيصال تسلم البضائع، أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها، جاز له إخراجها من السفينة في مكان الشحن أو إبقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكور، وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض»، وذات الحكم ورد في المادة (1/208) من قانون التجارة البحرية المصري.

وتقضي ذات المادة السابقة في فقرتها الثانية بأنه إذا تبين وجود البضائع المذكورة في الفقرة الأولى أثناء السفر، جاز للريان الأمر بإلقائها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها، أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمتها، أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً، وهو ذات نص المادة (2/208) من قانون التجارة البحرية المصري.

أما بالنسبة لمسألة البضائع الخطرة فقد أخضع القانون البحري اليمني وقانون التجارة البحرية المصري<sup>(4)</sup>، هذه المسألة لقواعد خاصة تتضمنها عدة مواد، وأحكام هذه المواد لا تخرج في مضمونها عما جاء في المادة (6/4) من اتفاقية بروكسل 1924م والمادة (13) من اتفاقية هامبورج 1978م، ولن نتطرق إليها منعاً للتكرار<sup>(5)</sup>.

(1) د. محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 316.

(2) وفقاً لنص المادة (246) من القانون البحري اليمني، والمادة (230) من قانون التجارة البحرية المصري.

(3) وفقاً لنص المادة (222) من قانون التجارة البحرية المصري ولا يوجد مثيل لهذا النص في القانون البحري اليمني.

(4) أكدت ذلك المواد (2/205) و(206) و(209) من قانون التجارة البحرية المصري وكذلك المواد (2/224) و(3/224) و(228) من القانون البحري اليمني.

(5) يُنظر: ما سبق إيراده في اتفاقية بروكسل 1924م واتفاقية هامبورج 1978م.

## المبحث الثالث

### التزام الشاحن بدفع أجرة النقل

عقد النقل البحري من عقود المعاوضة<sup>(1)</sup>، وأجرة النقل هي المقابل للخدمة التي يقوم بها الناقل لنقل البضاعة إلى الميناء المعين والزمان المتفق عليهما في العقد والتي تستحق على البضاعة، فإذا فشل في ذلك فلا أجرة، هذا هو الأصل<sup>(2)</sup>.

وأجرة النقل تختلف عن المبالغ الأخرى التي تنفق بمناسبة النقل، فليس كلما يدفع للناقل بمناسبة النقل يعتبر أجرة؛ لذلك لزم التفريق بين الأجرة وغيرها، وتبدو أهمية هذه التفرقة في أن التزام دفع الأجرة يختص بأحكام تخرج - في كثير من الأحوال - عن القواعد العامة، وأهمها التقادم والامتياز الذي يضمن الأجرة، وما دامت الأجرة هي مقابل تنفيذ التزام المجهز بالنقل، لذلك فلا يعتبر من قبيل الأجرة دين الناقل لدى الشاحن عن التأمين الذي يبرمه الناقل لحساب الشاحن على البضاعة، أو المبالغ التي ينفقها الناقل للمحافظة على البضاعة، وإنما تلحق بالأجرة في الحكم وتسمى "ملحقات الأجرة"<sup>(3)</sup>، وللأطراف - الناقل والشاحن - مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد الأجرة المستحقة للناقل، ففي العقد يتم تحديد مقدار الأجرة، ويتم تحديدها إما على أساس وزن الشحنة أو على أساس حجمها، أو قيمتها إذا كانت البضاعة المشحونة من الأشياء الثمينة؛ كالقطع الأثرية واللوحات الفنية والمجوهرات وما يماثلها، كما يمكن تحديدها عن كل وحدة من البضائع المنقولة في حالة ضخامة الشحنة، أو في حالة تباين طبيعة الأشياء المنقولة<sup>(4)</sup>.

وفي حالة أن العقد لم يتضمن اتفاقاً على أجرة النقل أو على طريقة تحديدها، فالأجرة يتم تحديدها وفقاً للعرف السائد في ميناء الشحن والعادات البحرية في هذا الخصوص، أو القياس على أجرة المثل يوم إبرام العقد.

---

(1) عقد المعاوضة هو عقد يأخذ فيه كل من الطرفين المتعاقدين مقابلاً لما أعطاه أو قدمه من خدمة للطرف الآخر، بعكس عقد التبرع الذي يقدم فيه أحد الطرفين للآخر منفعة أو خدمة، أي لا يأخذ فيه المتعاقد مقابلاً لما أعطاه ولا يعطي المتعاقد الآخر مقابلاً لما أخذه.

(2) د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م، ص 519.

(3) د. صفوت بھنساوي، القانون البحري، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون ذكر سنة النشر، ص 422.

(4) د. سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، 1969م، ص 353، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 519، د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004م، ص 263، د. صفوت بھنساوي، مرجع سابق، ص 422، د. حسين الماحي، القانون البحري، دار أم القرى، المنصورة، ط2، 1992م، ص 239، د. محمد السيد الفقهي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م، ص 327.

والأصل أن تحسب الأجرة على أساس كمية البضاعة الواردة في سند الشحن، كما أنه ليس للتحفظات الواردة في السند بشأن وزن البضاعة أي تأثير على حساب الأجرة، بيد أن الغالب اشتراط تحديد الأجرة حسب كمية البضاعة أو وزنها أو بالحواية في ميناء التفريغ<sup>(1)</sup>. وفي الحالات التي يصعب فيها - عند الشحن - التحقق من كمية البضاعة أو وزنها، يكون الوزن أو المقاس أو العدد عند التفريغ، كما قد يشترط المرسل إليه ذلك ليقوم بدفع الأجرة وفقاً لما يتسلمه فعلاً من البضائع، وفي هذه الحالة لا يدخل في حساب الأجرة ما يصيب البضاعة أثناء الرحلة من عجز بسبب طبيعتها نتيجة الضغط أو التبخر مثلاً<sup>(2)</sup>.

والأصل أن الالتزام بدفع أجرة النقل يقع على عاتق الشاحن باعتباره المتعاقد على النقل وباعتبار الأجرة من الالتزامات الجوهرية الناشئة عن عقد النقل، بل هو الالتزام الرئيسي الذي يقابله لدى الناقل الالتزام بنقل البضائع، ومع ذلك فإن هذه القاعدة لا تقوم على إطلاقها في الواقع العملي، فالشاحن يستطيع أن يقرر ما إذا كانت مستحقة في بداية الرحلة أو في نهايتها وفقاً للشروط المتفق عليها في عقد النقل، والتي تتضمنها وثيقة الشحن المسلمة إلى المرسل إليه، لأجل استلام البضائع في ميناء الوصول<sup>(3)</sup>.

بمعنى آخر فإن هذه الشروط ترجع أساساً إلى شروط عقد البيع القائم في العلاقة بين البائع (الشاحن) والمرسل إليه (المشتري) فمثلاً في البيع سيف (CIF) تعتبر أجرة النقل أحد العناصر الرئيسية في هذا النوع من البيوع البحرية، بحيث يتحملها البائع في ميناء الشحن<sup>(4)</sup>.

إلا أن الغالب في الحياة العملية كون الأجرة مستحقة في ميناء التفريغ؛ أي يدفعها المرسل إليه، خاصة إذا تم الاتفاق على حساب أجرة النقل وفقاً للكميات المسلمة فعلاً، وهذا التحديد لا يمكن إلا بعد وزن وقياس البضاعة المسلمة في ميناء التفريغ، ورغم أن المبدأ العام هو ترك الأمر للشاحن ليتفق مع الناقل إذا كانت الأجرة مستحقة الأداء في ميناء الشحن أو

---

(1) وقد تكون بالمتز وذلك على حسب الخطوط الهندسية، مثل النقل بالسفن الدوارة، وكذلك قد تكون جرافياً بالنسبة للحاويات وحسب نوع البضائع، للمزيد يُنظر: سعيد مراد، مرجع سابق، ص 171 وما بعدها.

(2) د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 354، د. عبدالفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 389، د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 106، د. حسين الماحي، مرجع سابق، ص 239.

(3) د. أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980م، ص 291.

(4) د. محمود سمير الشرقاوي، د. محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008م، ص 495، د. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الحمامي للطباعة، القاهرة، 1955م، ص 420، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 263.

ميناء التفريغ- أي عند الوصول - خاصة في نقل البضائع القابلة للتلف أو المتجهة إلى بعض الموانئ المضطربة نتيجة حروب أو أزمات، فكل شركة ملاحية - الناقل - توضح شروطها لتكون الأجرة مستحقة مقدماً بمعرفة الشاحن في ميناء الشحن على أن يتم إبراز ذلك في وثيقة الشحن بعبارة "أجرة مدفوعة مسبقاً"<sup>(1)</sup>.

وقد يتفق الطرفان (الناقل والشاحن) على أن تكون أجرة النقل كلها أو بعضها مستحقة عند الوصول، وفي هذه الحالة يقع الالتزام بأدائها على عاتق المرسل إليه الذي له الحق في تسلم البضائع.

ورغم أهمية هذا الالتزام (الالتزام بدفع الأجرة) فإن اتفاقية بروكسل 1924 م لم تتعرض له نهائياً، وتوجد بعض الإشارات التي تدل عليه في اتفاقيتي هامبورج 1978 م، وروتterdam 2008 م، أما القانون البحري اليمني وقانون التجارة البحرية المصري، فقد تعرضا له في عدة نصوص، وسوف نتطرق إلى موقف اتفاقيتي هامبورج 1978 م وروتterdam 2008 م والقانونين اليمني والمصري - محل البحث - من هذا الالتزام على النحو الآتي:

#### أولاً: موقف اتفاقية هامبورج 1978 م من التزام الشاحن بدفع أجرة النقل:

لقد تعرضت اتفاقية هامبورج 1978 م لالتزام الشاحن بدفع الأجرة بصورة غير مباشرة في المادة (6/1) منها؛ حيث عرفت عقد النقل البحري بقولها: «عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة...». ومفاد هذا النص، إن الاتفاقية يخرج عن نطاق تطبيق أحكامها "النقل المجاني"، كما رأينا سابقاً، ويلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل مقابل قيام الناقل بتنفيذ عقد النقل، والمتمثل في نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، ويعتبر هذا الالتزام أحد الالتزامات الجوهرية الناشئة عن عقد النقل الذي قام بإبرامه الشاحن مع الناقل.

كما أن اتفاقية هامبورج 1978 م أوردت البيانات الإلزامية الواجب توافرها في سند الشحن؛ حيث نصت على ذلك بقولها: «1- يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن، التفاصيل التالية: (ك) - ما يستحقه على المرسل إليه من أجرة النقل أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه»<sup>(2)</sup>، ومؤدى هذا النص، أن سند الشحن يجب أن يشار فيه إلى

(1) عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، 1992 م، ص 212.

(2) وفقاً لنص المادة (1/15) من اتفاقية هامبورج 1978 م.

قيمة أجرة النقل وما إذا كان يجب الوفاء بها بمعرفة المرسل إليه في ميناء الوصول من عدمه، أو أية إشارة أخرى صريحة تفيد أن أجرة النقل واجبة على المرسل إليه.

والمبدأ العام مؤداه، أنه إذا لم يشر صراحة في سند الشحن إلى أن أجرة النقل مستحقة في ميناء الوصول بمعرفة المرسل إليه، فإن ثمة قرينة على أن هذه الأجرة قد تم الوفاء بها في ميناء القيام بواسطة الشاحن، ولكننا نواجه سؤالاً: هل هذه القرينة بسيطة ومن ثم يجوز إثبات عكسها في مواجهة المرسل إليه، أم أنها قاطعة لا يجوز إثبات عكسها؟

الواقع أن هذه المسألة لم تترك دون معالجة من واضعي اتفاقية هامبورج 1978م، حيث نصت على أن: «سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجرة النقل، وفقاً لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة 1 من المادة 15، أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه، أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه، يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه، على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان»<sup>(1)</sup>.

ويتضح لنا من النص السابق، أن سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجرة النقل - وفقاً لحكم المادة (15/1/ك) - يُعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق أجرة النقل، على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان.

بمعنى أن هناك قرينة بسيطة على أن المرسل إليه غير ملزم بدفع أية أجرة، وتكون قرينة قاطعة بالنظر إلى الغير حسن النية الذي يتلقى السند وهو يعتقد أنه غير ملزم بدفع أجرة النقل<sup>(2)</sup>.

ثانياً: موقف اتفاقية روتردام 2008م من التزام الشاحن بدفع أجرة النقل:

قواعد روتردام 2008م، مثلها في ذلك مثل قواعد هامبورج 1978م، لم تهتم بهذا الالتزام ولم تفرد له نصاً في الفصل السابع الذي يعالج التزامات الشاحن.

(1) وفقاً لنص المادة (4/16) من اتفاقية هامبورج 1978م.

(2) د. محسن شفيق، مرجع سابق، ص 154.

وعلى الرغم من عدم وجود نص خاص بدفع الأجرة، إلا أنه توجد بعض الإشارات إليها في قواعد روتردام 2008م، ومن النصوص التي تتضمن هذه الإشارات، نص المادة (1/1) من الاتفاقية والذي عرف عقد النقل بأنه: «عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل...»، ولم تكتف الاتفاقية بذلك، وإنما عرفت أجرة النقل في المادة (28/1) بأنها: «تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل».

ومفاد هذا النص، أنه يعتبر التزام الشاحن بدفع أجرة النقل الالتزام الرئيسي الذي يقابله لدى الناقل الالتزام بنقل البضائع، والأجرة هي المبلغ الذي يلتزم الشاحن والمرسل إليه بأدائه إلى الناقل مقابل نقل البضاعة من مكان الشحن حتى مكان التسليم<sup>(1)</sup>.

كما نجد المادة (42) والتي تحت عنوان "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" تنص على أنه: «إذا تضمنت تفاصيل العقد العبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع، ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن».

وبهذا النص أقامت الاتفاقية قرينة قانونية على سداد الأجرة مقدماً إذا وردت عبارة في مستند النقل تفيد هذا المعنى، وذلك لصالح المرسل إليه أو حائز مستند النقل، وهذه القرينة قاطعة لا يجوز إثبات عكسها<sup>(2)</sup>.

كما نصت المادة (49) من الاتفاقية على حق الناقل في حبس البضائع المنقولة بمقتضى عقد النقل أو القانون الواجب التطبيق ضماناً لاستيفاء أجرة النقل وسائر المبالغ المستحقة على الشاحن أو المرسل إليه، والتي تكبدها الناقل في سبيل المحافظة عليها.

### ثالثاً: موقف القانونيين اليمني والمصري من التزام الشاحن بدفع أجرة النقل:

بالنسبة للقانون البحري اليمني وقانون التجارة البحرية المصري، فقد تعرضا لهذا الالتزام في عدة نصوص قانونية خاصة بأحكام أجرة النقل، وتركيا بعض الأحكام لاتفاق الطرفين والعرف الجاري؛ حيث أنهما صاحبا الغلبة في تحديد التنظيم القانوني للالتزام بدفع الأجرة.

(1) د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 389، د. شريف محمد غنام، مرجع سابق، ص 47.

(2) د. محمد مجتد عبدالله أمين قايد، الموجز في القانون البحري، بدون ذكر الناشر ومكان النشر، ط 4، 2012/2011م، ص 277.

وقد قررت هذا الالتزام صراحة المادة (1/240) من القانون البحري اليمني بنصها على أنه «1- يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول، التزم أيضاً بأدائها من له حق في تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها»، وهذه ما نصت عليه حرفياً المادة المقابلة لها (1/219) من قانون التجارة البحرية المصري.

ويستخلص من هذا النص، أن الملتزم بأداء أجرة النقل هو في الأصل الشاحن بصفته أحد طرفي عقد النقل البحري، إلا أنه قد يتم الاتفاق على أن تدفع الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول، وفي هذه الحالة لا يلتزم الشاحن فحسب بأدائها وإنما يلتزم بأدائها - أيضاً - من له الحق في تسلم البضاعة إذا قبل استلامها.

ونلاحظ أن لفظ "أيضاً" في النص يعني إضافة من له حق تسلم البضاعة إلى جانب الشاحن في دفع الأجرة المستحقة للناقل، وليس حلوله محله في ذلك، مع ملاحظة أن الالتزام مشروط بقبول البضاعة المطلوب دفع أجزتها.

ولهذا السبب نص المشرع البحري - اليمني والمصري<sup>(1)</sup> - على وجوب أن يُذكر في سند الشحن ما إذا كانت أجرة النقل مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها، فإذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة بالكامل عند الوصول قامت قرينة قانونية تدل على أن الناقل قد قبض الأجرة بالكامل عند الشحن، وهذه القرينة قابلة لإثبات العكس في العلاقة بين الشاحن والناقل.

أما بالنسبة للمرسل إليه من الغير - أي خلاف الشاحن - الذي لا يعلم وقت انتقال سند الشحن إليه أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقاً فإن القرينة تكون قاطعة بحيث لا يجوز للناقل إثبات عكسها في مواجهته<sup>(2)</sup>، وذلك حسب المادة (2/240) بحري اليمني، والمادة (2/219) من بحري المصري.

وأجرة النقل - كما رأينا - هي المبلغ النقدي الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعه للناقل مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضائع إلى ميناء التفريغ المتفق عليه، وإذا لم يتم تحديد مقدار الأجرة صراحة فإنه يحدد بالعرف أو بأجرة المثل، ويكون

(1) وفقاً لنص المادة (218/و) من القانون البحري اليمني، والمادة (200/و) من قانون التجارة البحرية المصري.

(2) د. أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990م، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون ذكر سنة النشر، ص172، د. محمود مختار أحمد بري، مرجع سابق، ص362.

التقدير في مثل هذه الحالة بواسطة القضاء إلا أن من النادر أن يغفل الناقل تحديد الأجرة؛ إذ أنها هدفه الذي يسعى إليه من عقد النقل.

ومعيار أجرة المثل أيضاً تطبق في حالة ما إذا تم شحن بضاعة دون علم الريان، فإذا اكتشف الريان هذه البضاعة قبل السفر فقد أعطاه المشرع البحري<sup>(1)</sup>، الخيار بين أن يخرج تلك البضاعة من السفينة في مكان الشحن أو يقيها في السفينة لينقلها، وهنا يستحق الناقل أجرة المثل التي تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في ميناء الشحن، وذلك مع عدم الإخلال بحق الناقل في المطالبة بالتعويض.

أما إذا تم اكتشافها - البضاعة التي تم شحنها بدون علم الريان - أثناء السفر، فلا يجوز له إخراجها إلا في ميناء الوصول المعين لها، على أن يتقاضى أجرة النقل التي تعادل أجرة نقل البضائع المماثلة في ميناء الشحن، وهذا بشرط أن البضاعة المذكورة لا تشكل خطراً على السفينة أو ما عليها من بضائع مشحونة، أو كان نقلها لا يستلزم دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمتها، أو كان بيعها أو تصديرها غير ممنوعاً<sup>(2)</sup>.

فالأجرة هي الالتزام المقابل لالتزام الناقل بنقل البضائع، ولذلك فإن التزام الشاحن أو المرسل إليه بأداء الأجرة يتأثر بأداء الناقل لالتزامه، وذلك حسب الآتي:

أ. إذا هلكت البضائع بسبب القوة القاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات يحرم الناقل من الأجرة<sup>(3)</sup>، والمقصود بالهلاك في هذه الحالة الهلاك الكلي، وينطبق ذات الحل إذا لم يتم النقل وكان ذلك بفعل الناقل، وللشاحن أن يطلب الفسخ والتعويض طبقاً للقواعد العامة<sup>(4)</sup>.

أما إذا كان ما أصاب البضائع هو مجرد تلف أو نقص أثناء السفر فإن الشاحن أو المرسل إليه - ومن له الحق في تسليم البضائع - لا يبرأ من دفع الأجرة<sup>(5)</sup>، ولم يفرق المشرع البحري اليمني والمصري بين التلف أو النقص الذي يرجع إلى الشاحن

(1) وفقاً لنص المادة (1/226) من القانون البحري اليمني، والمادة (1/208) من قانون التجارة البحرية المصري.

(2) وفقاً لنص المادة (2/226) من القانون البحري اليمني، والمادة (2/208) من قانون التجارة البحرية المصري.

(3) وهذا ما أكدته المادة (242) من القانون البحري اليمني، والمادة (221) من قانون التجارة البحرية المصري.

(4) د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 390.

(5) وهذا ما أكدته المادة (3/240) من القانون البحري اليمني، والمادة (3/219) من قانون التجارة البحرية المصري.

أو إلى الناقل، ففي الحالتين تكون الأجرة مستحقة، والحكمة من ذلك أن الناقل قام بتنفيذ التزامه بنقل البضائع، ومن ثم وجب على الشاحن أو من له الحق في تسلمها أن يؤدي أجرة النقل.

ب. أما البضائع التي يقرر الريان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأية صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة - أي التي تعتبر حسارة مشتركة - فإن أجرة النقل تستحق عليها نظراً لأن قيمة هذه البضائع سيتحملها ذوو الشأن في الرحلة البحرية- السفينة والشحنة- إذ يحصل الشاحن على تعويض عن بضائعه التي ضحى بها لصالح الرحلة البحرية بحسب قيمتها في ميناء التفريغ، أي ثمنها مضافاً إليه أجرة النقل، ولهذا فإن الشاحن يلتزم بدفع الأجرة، وهذا ما قضت به المادة (241) من القانون البحري اليمني، والتي تنص على أنه: «تستحق أجرة النقل عن البضائع التي يقرر الريان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة»، وهذا النص يقابله نص المادة (220) من قانون التجارة البحرية المصري.

وينطبق الحكم السابق أيضاً على حالة ما إذا كان عدم تنفيذ الالتزام بالنقل راجعاً إلى عيب ذاتي في البضاعة، بمعنى أن الشاحن أو المرسل إليه في هذه الحالة يبقى ملتزماً بدفع أجرة النقل كاملة، وكذلك في حالة إخراج الشاحن بضاعته من السفينة بعد السفر، فإنه يبقى مسؤولاً عن أداء أجرة النقل كاملة مضافاً إليها كافة المصاريف الناشئة عن إخراجها<sup>(1)</sup>.

ج. إذا حصل أن توقفت السفينة أثناء الطريق لأي سبب كان، فإن المشرع البحري<sup>(2)</sup> يلقي على عاتق الناقل التزاماً ببذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه، وذلك على نفقته، وإذا كان توقف السفينة يرجع إلى سبب أجنبي لا يد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه، فإن الشاحن هو الذي يتحمل مصروفات إعداد السفينة الأخرى فضلاً عن تحمله أجرة النقل المتفق عليها عن الرحلة كاملة بشرط أن تصل البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

د. إذا اضطر الريان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر نتيجة عطل أصابها، كان للشاحن الخيار بين الانتظار حتى إتمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعه منها، وفي هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة.

ولا يتحمل الشاحن في حالة الانتظار حتى إتمام إصلاح السفينة زيادة في الأجرة عن مدة الإصلاح، وإذا تعذر إصلاح السفينة في مدة معقولة، وجب على الريان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن

(1) د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 391.

(2) وفقاً لنص المادة (238) من القانون البحري اليمني، والمادة (217) من قانون التجارة البحرية المصري.

تستحق زيادة في الأجرة، فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة، وفي هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه، وعلى الربان أن يخبرهم بالظرف الذي يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع، كل ذلك ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك<sup>(1)</sup>.

وفي الواقع جرى العمل على تضمين سندات الشحن عبارة: "الأجرة مستحقة أياً كانت الحوادث"، ومقتضى هذا الشرط أن تستحق الأجرة متى بدأ بتنفيذ عقد النقل، وأياً كان مصير البضاعة المنقولة بحيث لا تتأثر أجرة النقل بأية حادثة تقع للبضاعة، وتؤدي إلى هلاكها كلياً أو جزئياً أو إلى تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها.

وهذا الشرط صحيح في إطار قانون التجارة البحرية المصري، إذ ليس من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها عما هو منصوص عليه في القانون، حيث تعد أحكام القانون أمرة ومن النظام العام فيما يختص بمسؤولية الناقل البحري وما يتعلق بها، وذلك دون الاتفاقات الخاصة بالأجرة التي يكون للأطراف في العقد الحرية الكاملة في خصوصها<sup>(2)</sup>.

ونص المادة (1/194) من قانون التجارة البحرية المصري بشأن إيجار السفينة بالرحلة بعد أن قرر أنه لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة، أضاف "إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال". والحكم الذي يورده النص سالف الذكر ينطبق أيضاً على حالة النقل البحري، ويمكن القول إن العقد يتركب في هذه الحالة من عمليتين قانونيتين: نقل، وتأمين على الأجرة، فالناقل يؤمن على الأجرة لدى الشاحن نظير تخفيض مقدارها<sup>(3)</sup>.

أما القانون البحري اليمني فلم يتطرق إلى هذه المسألة لا في حالة إيجار السفينة ولا في حالة عقد النقل البحري، وقد رأى البعض<sup>(4)</sup> أنه قد أحسن صنعاً لأن هذا الشرط مخالف لصريح نصوص القانون البحري المنظمة لأحكام مسؤولية الناقل البحري، ومخالف لمقتضيات العقد، وفيه تحايل بل ويتضمن إعفاءً صريحاً للناقل من المسؤولية.

ومن وجهة نظر الباحث، فإن هذا الشرط لا يسري إذا كان عدم تنفيذ الناقل لالتزامه بالنقل نتيجة خطأ منه، لأن خطأ الناقل يميز للشاحن - وفقاً للقواعد العامة - طلب فسخ العقد، وبالتالي ينهار العقد برمته بما فيه هذا الشرط، فضلاً عن

(1) وفقاً لنص المادة (203) من القانون البحري اليمني، والمادة (107) من قانون التجارة البحرية المصري.

(2) د. أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 173، د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 392، د. عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 110.

(3) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006م، ص 322.

(4) حسن عبدالله محمد العنسي، النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني، "دراسة مقارنة" مع الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة النيلين، السودان، 2006/2007م، ص 177.

حقه في طلب التعويض، فإذا بقى الالتزام بدفع الأجرة، فإن ذلك يُعد إثراءً للناقل بلا سبب، وعدم سريان الشرط لعدم وفاء الناقل لالتزامه لخطأ منه أمر منطقي، والقول بغير ذلك يحيل الالتزام إلى التزام إرادي محض، والالتزام الإرادي المحض، الذي يتعلق بمحض إرادة المدين باطل طبقاً للقواعد العامة<sup>(1)</sup>.

ونوه في الأخير، أنه قد يحدث أحياناً أن يجد الناقل صعوبة في الحصول على أجرة النقل، ويكون ذلك في الغالب أما لأن المرسل إليه لم يحضر لاستلام البضائع أو حضر ورفض استلامها، هذا إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول في ميناء التفريغ، بخلاف ما إذا كانت الأجرة مستحقة عند القيام، حيث وأن الشاحن يقوم بدفعها عند القيام في ميناء الشحن.

لذا تبدو حاجة الناقل إلى ضمانات للوفاء بالأجرة إذا كانت مستحقة عند الوصول، وقد راعى المشرع البحري اليمني والمصري هذا الوضع وكفل للناقل ضمانين يمكنانه من استيفاء أجرة النقل بالرغم من هذه الظروف، وتمثل في حق الحبس وحق الامتياز، وهو ما سنوضحه في الآتي:

**1. حق الحبس:** أجاز كل من المشرع البحري اليمني والمصري<sup>(2)</sup>، للناقل حق حبس البضائع محل النقل حتى يتقاضى

أجرة النقل، حيث يجوز للناقل إذا لم يحضر صاحب الحق لتسلم البضائع، أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، كما يجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة.

ونلاحظ أنه يجب على الناقل أن يباشر حق الحبس للبضائع على النحو الذي رسمه القانون، فليس له حبس البضائع في السفينة في حالة عدم الوفاء بالأجرة؛ إذ لا تبدو له فائدة عملية أو اقتصادية تذكر.

**2- حق الامتياز:** رأينا أن المشرع البحري - اليمني والمصري - يعطي الناقل حق حبس البضاعة خارج السفينة، ولكن حق

الحبس لا يثبت امتيازاً، لأنه "لا امتياز إلا بنص في القانون"، والنص المقصود المادة (2/226) من قانون التجارة البحرية

---

(1) استناداً للمادة (262) من القانون المدني اليمني رقم 14 لسنة 2002، والمادة (267) من القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948.  
(2) استناداً إلى نص المادة (233) من القانون البحري اليمني، والمادة (1/226) من قانون التجارة البحرية المصري. ويقصد بحق الحبس حمل صاحب الشيء على الوفاء بالالتزام، وذلك في حالة كانت حقوق الطرفين متقابلة، بحيث يكون التزام أحدهما مترتب على التزام الآخر ومرتبطة به. المادة 370 مدني يمني.

المصري المقابل لنص المادة (233) من القانون البحري اليمني واللدان يقضيان بأنه: «يكون للناقل امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل».

من النص السابق يتضح أن محل الامتياز هو ثمن البضائع لا البضائع ذاتها، وهذا يفترض بيع البضائع، وكذلك أن الامتياز لا يضمن أجرة النقل فحسب، إنما يضمن إلى جانب ذلك كل المبالغ المستحقة للناقل بسبب النقل<sup>(1)</sup>.

وتتقدم دعوى المطالبة بأجرة النقل بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، شأنها في ذلك شأن كافة الدعاوي الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، وهذا ما أقرته المادة (1/244) من قانون التجارة البحرية المصري أما القانون البحري اليمني فقد جعلها سنة من تاريخ تسليم البضائع، أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم وذلك في المادة (1/260) منه.

وتنقطع مدة تقدم دعوى المطالبة بأجرة النقل بأسباب الانقطاع المقررة في القانون المدني، فضلاً عن انقطاعها بأسباب أخرى، وردت في قانون التجارة البحرية المصري، والقانون البحري اليمني<sup>(2)</sup>.

- 
- (1) د. محمود سمير الشرقاوي، د. محمد القليوبي، مرجع سابق، ص 370.
  - (2) تنص المادة (2/260) من القانون البحري اليمني، والمادة المقابلة لها (2/244) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: «ينقطع سريان المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنذب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني»، وقد أورد القانون المدني اليمني أسباب انقطاع التقادم في المادة (446) منه بقوله: «ينقطع سريان المدة التي يترتب عليها عدم سماع الدعوى في الأحوال الآتية:
    - 1- المطالبة القضائية ولو رفعت إلى محكمة غير مختصة.
    - 2- تكليف المدين بالوفاء تكليفاً رسمياً.
    - 3- الحجز على مال المدين.
    - 4- تقدم الدائن بطلب بقبول حقه في إفلاس أو توزيع.
    - 5- إشعار من الدائن لمدينه أثناء نظر إحدى الدعاوي بينهما للتمسك بحقه.
    - 6- إقرار المدين بحق الدائن إقراراً صريحاً أو ضمنياً ومن ذلك بقاء المال المرهون تأميناً لوفاء الدين تحت يد الدائن»، وهي ذات الأسباب التي أوردها القانون المدني المصري في المادتين (383، 384).

## الخاتمة

تناولنا في هذا البحث التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م، وقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990م، وكذا الاتفاقيات الدولية (بروكسل 1924م، هامبورج 1978م، روتردام 2008م). كما أظهرنا في هذا البحث أهمية هذا الموضوع ومدى صعوبته؛ لأنه يعالج مسائل شائكة تتعارض فيها مصالح الناقلين مع مصالح الشاحنين، حيث يتصارع كل منهما في محاولة تغليب مصالحه على مصالح الآخرين؛ لذلك كان من الأهمية بمكان بذل عناية فائقة لتحقيق التوازن المنشود بين هذه المصالح المتعارضة بوضع نقطة توازن بينها، وهذا ما حاولت الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية الوطنية جاهدة تحقيقه.

ومن خلال هذه الدراسة المتقدمة لالتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية توصل الباحث إلى جملة من النتائج والتوصيات، هي على النحو الآتي:

### أولاً: النتائج: تتلخص أهم هذه النتائج في الآتي:

1. الاتفاقيات الدولية أبرمت لحماية الشاحنين، إلا أنها لم تلب هذا الطلب على الوجه الأكمل، وتفاوتت في ذلك، وجاءت التشريعات الوطنية لسد بعض هذا القصور في هذه الاتفاقيات.

2. الاتفاقيات الدولية والقوانين البحرية الوطنية لم تتضمن نصوصاً كافية لتنظيم التزامات طرفي عقد النقل البحري وبالأخص التزامات الشاحن، بل تركت تحديد بعض هذه الالتزامات لإرادتهما، وحتى النصوص التي وردت في القوانين البحرية تعتبر مكتملة أو مفسرة، مما يعطي للأطراف الحرية الكاملة في الاتفاق على عكسها أو اتباع العرف البحري السائد.

3. إن التزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل يقابله التزام الناقل بتسليم البضائع؛ إذ أن هذين الالتزامين يتزامنان في وقت واحد، ويعتبر تسليم الشاحن البضائع للناقل تمهيداً لشحنها، هو الخطوة الأولى نحو تنفيذ عقد النقل؛ وعلى ذلك فقد اهتمت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية اهتماماً بالغاً بحالة البضاعة المسلمة إلى الناقل، فألزمت الشاحن بأن يسلم البضائع جاهزة للشحن؛ أي موضبة على وجه قابل معه لمباشرة شحنها، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

4. تُعد من المسائل المهمة تحديد لحظة أو وقت تسليم واستلام الناقل البحري للبضاعة في عملية النقل البحري، فابتداء هذه اللحظة تبدأ مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تصيب البضاعة، وانتهاء هذه اللحظة تنتهي مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تصيب البضاعة.

5. يجب على الشاحن تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضائع محل عقد النقل عند تسليمها للناقل كتابةً، بأن تقيّد هذه البيانات في سند الشحن، ويجب أن تكون هذه البيانات صحيحة وحقيقية، ويُعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد الكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولاً بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي، ولو تنازل عن سند الشحن إلى الغير، وللناقل الحق في التحقق من صحة هذه البيانات، فإذا لم يتسن له ذلك لعدم توفر الوسائل أو الوقت فله إبداء التحفظات وأسبابها، ويتحمل الناقل المسؤولية إذا لم يثبت تحفظاته وسلم سند الشحن نظيفاً مقابل خطاب ضمان يصدره الشاحن.

6. يجب على الشاحن إذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار، أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع على البضاعة بياناً للتحذير من خطورتها، وبيانات بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك ممكناً.

7. يستحق الناقل أجره النقل متى بدأ بتنفيذ عقد النقل، وأياً كان مصير البضاعة المنقولة، بحيث لا تتأثر أجره النقل بأية حادثة تقع للبضاعة، وتؤدي إلى هلاكها كلياً أو جزئياً أو إلى تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها.

8. استحدثت اتفاقية روتردام 2008م التزاماً على الشاحن لم تتطرق إليه الاتفاقيات الدولية السابقة ولا القانونان - محل البحث - وهو الالتزام بالتعاون مع الناقل على توفير المعلومات والتعليمات اللازمة لشحن البضائع ونقلها بالشكل الصحيح.

## ثانياً: التوصيات: يوصي الباحث بما يلي:

- 1- ضرورة وضع تعاريف محددة للناقل والشاحن والمرسل إليه من قبل المشرعين البحرينيين والمصريين.
- 2- إفراّد عقد النقل البحري للبضائع بتعريف مستقل عن عقد النقل البحري للأشخاص من قبل المشرعين البحرينيين والمصريين؛ وذلك لاختلافهما من حيث الأطراف والطبيعة وما تنشأ عنهما من التزامات، وكذلك الأحكام المترتبة على المسؤولية، وغير ذلك من أوجه الاختلاف.

3- بالرغم من استبدال المشرع الدولي في اتفاقية روتردام 2008م كلمة "يستجيب" بكلمة "يلتزم" في المادة (28)، إلا أنه يمكن الاستغناء عن هذه المادة بالمادتين (29 و31)، واللتين تفرضان على الشاحن تزويد الناقل بالبيانات والمعلومات المتعلقة بالبضائع، وكذلك المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد.

4- عمل دورات تأهيلية في مجال النقل البحري للقضاة والمختصين في الجهات الحكومية، لتكون لديهم خبرات في فصل المنازعات المتعلقة بهذا المجال، إذ هو من الموضوعات الهامة التي تثور بشأنها العديد من الخلافات والمنازعات البحرية أمام القضاء وهيئات التحكيم بين الناقلين ومن لهم الحق في البضاعة.

5- إنشاء لجنة وطنية متخصصة في وزارتي التجارة والنقل، من أجل تحديث وتطبيق قوانين النقل البحري والتجارة، وتبسيط الإجراءات والمستندات المستخدمة في النقل والتجارة، ومراجعة الاتفاقيات الدولية المنظمة للعمل بقطاع النقل البحري الدولي؛ كون اليمن إلى حد الآن لم تنضم إلى أية اتفاقية دولية من هذا النوع باستثناء الاتفاقيات الثنائية.

6- انضمام اليمن إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري، لأن النقل البحري ذو صفة دولية وسوف يحد انضمام اليمن إلى هذه الاتفاقيات من مشكلة تنازع القوانين.

## قائمة المراجع

### أولاً: المراجع المتخصصة:

1. د. أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف، الإسكندرية، لم يُذكر سنة النشر.
2. د. أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990م، منشأة المعارف، الإسكندرية، لم يُذكر سنة النشر.
3. د. أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980م.
4. د. جعفر محمد مقبل الشلاحي، شرح القانون البحري اليمني، جامعة عدن، المكتبة الوطنية، عدن، 2003م.
5. د. حسين الماحي، القانون البحري، دار أم القرى، المنصورة، الطبعة الثانية، 1992م.
6. د. سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، 1969م.
7. د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسئوليته في قواعد روتردام 2008م لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012م.
8. د. صفوت بهنساوي، القانون البحري، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، لم يُذكر سنة النشر.
9. د. عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990م واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978م، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008م.
10. د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، المنصورة، الطبعة الأولى، 2011م.
11. د. علي البارودي ود. جلال وفاء محمدين، القانون البحري، لم يُذكر دار النشر، القاهرة، 1992م.
12. د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م.
13. د. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الحمامي للطباعة، القاهرة، 1955م.
14. د. فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقاً لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1990م، لم يُذكر اسم الناشر ومكان النشر، الطبعة الثالثة، 1998م.
15. د. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978م، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008م.

16. د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، 2007م.
17. د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، لم يُذكر سنة النشر.
18. د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م.
19. د. محمد بمحت عبدالله أمين قايد، الموجز في القانون البحري، لم يُذكر الناشر ومكان النشر، الطبعة الرابعة، 2011م/2012م.
20. د. محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005م.
21. د. محمود سمير الشراوي، د. محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008م.
22. د. محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002م.
23. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006م.
24. د. مصطفى كمال طه، أ. وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2012م.
25. د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004م.
26. د. وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013م.
27. د. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، الطبعة الأولى، 2011م.

### ثانياً: الرسائل العلمية:

1. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، 2011م/2012م.
2. حسن عبدالله محمد العنسي، النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني "دراسة مقارنة" مع الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة النيلين، السودان، 2006م/2007م.

3. سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2011م / 2012م.

4. عباس مصطفى محمد المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، 1992م.

### ثالثاً: الأحكام القضائية:

1. حكم محكمة النقض الفرنسية في جلسة 23/مايو/2014:

Cass. crim, 23 mai 2014, n° 06-83.061, Bul. crim. 2014, n° 137.