جامعة دمشق
كلية الحقوق

المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري

بحث علمي قانوني أعدّ لنيل درجة الماجستير

بإشراف
الدكتور محمد سامر عاشور

إعداد
الطالبة: وعد حسن زمرد

١٤٣١هـ /٢٠١٠م



﴿ وعنده مفاتح الغيب لا يعلمها إلا هو ويعلم ما في البر والبحر وما تسقط من ورقة إلا يعلمها ولا حبةٍ في ظلمات الأرضِ ولا رطبٍ ولا يابسٍ إلا في كتاب مبين ﴾

صدق الله العظيم

" سورة الأنعام الآية ٥٩"

إهـداء

مع كل إطلالـة صـباح وتغريـدة عصـفور، وغنـاء جـدول، أرى وجـوهكم تتمنى لي يوماً سعيداً . . ألقاً وفرحاً . . . ومستقبلاً واعداً ، ومع كل وداع شمس وإطلالة قمر انظر إلى السماء وأدعو لكم بطول العمر والصحة والعافية .

أحبكم جميعاً . . آه . . كم أنا سعيدة وفخورة بكم فرداً فرداً . . .

- أبي.. أمي.. أخوتي الأحباء *



كلمة شكر

* أود أن أستهل هذا الجهد المتواضع بالشكر والامتنان وفائق العرفان بالجميل إلى من قام بتدريسي. .

إلى جميع الأساتذة المكرمين في كلية الحقوق. . .

* وأجزل بالشكر الأساتذة الأفاضل القائمين على تدريس القسم الخاص في الكلية مع الاعتراف بالجهد الكبير الذي بذلوه في سبيل رفع مستوانا العلمي .

* وشكر خاص وعميق الامتنان إلى:

الدكتور المكرم محمد سامر عاشور

الذي خصني بالرعاية والتكرم بالإشراف على رؤيتي الدراسية وبحثي هذا، وكان لملاحظاته وتوجيهاته المخلصة كل الأثر في نفسي للمضي قدماً في إخراج هذا البحث.

* فكل الشكر والتقدير والاحترام له.

بسم الله الرحمن الرحيم

المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري

المقدمة

موضوع البحث:

يعتبر عقد النقل البحري من العقود المهمة في مجال النشاط التجاري سواء أكان على الصعيد الوطني أو الدولي. لذلك حظي هذا العقد بتنظيم قانوني على المستوى الداخلي كما على المستوى الدولي.

دراستنا هذه سوف تقتصر على بحث جزئية مهمة من العقد المذكور، وتكاد هذه الجزئية تطال العقد بصلات وثيقة لابدَّ منها لإتمام تنفيذ عقد النقل البحري، ألا وهي المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري.

مشكلة البحث:

تكمن في البحث عن المرتكز القانوني للصلات التي تنشأ بين المرسل إليه وأطراف عقد النقل البحري الذي لم يشارك في إبرامه وماذا ينشأ عن هذه الصلات من حقوق والتزامات يقتضي الأمر توضيحها بدقة وبموضوعية. طالما أن المرسل إليه يعتبر غيراً بالنسبة لعقد النقل البحري، وبالوقت نفسه فإنه يستمد حقوقاً والتزامات من هذا العقد، كان لابدَّ من وضع ضوابط قانونية

للتوفيق بين مركز المرسل إليه في العقد وبين مبدأ نسبية العقد المعروفة بأن لا أحد من الغير يضار أو يستفيد من عقد لم يشارك في إبرامه.

فائدة البحث:

دراسة هذا المركز سوف تعود بالفائدتين العملية والنظرية، فمن الناحية النظرية سوف تكشف لنا الدراسة عن أساس قانوني لمركز المرسل إليه هذا الأساس صالح لأن يعمم ويطبق على كثير من الحالات التي تشارك المرسل إليه المشكلة نفسها ألا وهي الإجابة على التساؤل: كيف نبرر لشخص ثالث تدخله أو إدخاله، ضرره أو نفعه، تحمله بالتزامات أو إعطائه حقوق من عقد لم يشارك في إبرامه، ألا يبدو هذا للوهلة الأولى مخالف لمبدأ العقد شريعة المتعاقدين ولمبدأ نسبية العقود؟!.

أما الناحية العملية سوف تتوضح بشكل جلي ودقيق الصلات القانونية للمرسل إليه بعقد النقل البحري، أي ماذا يترتب له من حقوق كحقه في استلام البضاعة والرجوع المباشر بدعوى المسؤولية ضد الناقل أو ضد مقاول التفريغ، وماذا يترتب عليه من التزامات أبرزها الالتزام بتوجيه التحفظات القانونية وتسليم المستندات التي بحوزته والوفاء بأجرة النقل.

وقد دفع مثلاً أحد الأطراف ذوو الشأن في عملية النقل البحري دعوى المرسل إليه ضده بالمسؤولية بأنه لا يعرف هذا الأخير، فهو ليس طرفاً معه في علاقة عقدية، وقد يحدث العكس أي يدفع المرسل إليه دعوى المسؤولية الموجهة ضده بأنه من الغير.

ومن هنا جاء المشرع بضوابطه لممارسة تلك الحقوق أو أداء تلك الالتزامات، فهل أوفت تلك الضوابط بمركز المرسل إليه كما هو الواقع

العملي؟ هذا ما سوف نتوصل للإجابة عليه مع عرض لتضارب الأحكام والآراء القضائية والفقهية، وسنحاول قدر الإمكان في هذه الدراسة من تبيانها للوقوف على الحل الأنسب لها.

منهج البحث:

تقتضي الدراسة معالجة هذا الموضوع من خلال فصل تمهيدي يبين فيه تكوين عقد النقل البحري ومركز المرسل إليه فيه من الناحية النظرية ومن ثمَّ فصلين أساسيين: يعالج الفصل الأول حقوق المرسل إليه في عقد النقل البحري. والفصل الثاني يعالج التزامات المرسل إليه في عقد النقل البحري.

وطبعاً يدرس هذا الموضوع في ظل أحكام قانون التجارة البحري السوري الصادر بتاريخ ٢٠٠٦/١١/٢٨ وذلك مع بعض الإضاءات على نقاط الاختلاف مع المعاهدة الدولية لسندات الشحن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ والبروتوكول المعدل لها ١٩٦٨م ، بالإضافة إلى اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بالبحر اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م، وفق مخطط البحث الآتي:

خطة البحث

- **المبحث التمهيدي: تكوين عقد النقل ومركز المرسل إليه فيه**
  - **المطلب الأول:** تعريف عقد النقل البحري.
    - ◊ **الفرع الأول:** خصائص عقد النقل وإثباته.
    - ◊ **الفرع الثاني:** أطراف عقد النقل البحري وأشكال المرسل إليه.
  - **المطلب الثاني:** المركز القانوني للمرسل إليه من الناحية النظرية.
    - ◊ **الفرع الأول:** النظريات التقليدية:
      - » **أولاً** : الاشتراط لمصلحة الغير.
      - » **ثانياً** : نظرية النيابة.
      - » **ثالثاً**: نظرية الخلف الخاص.
    - ◊ **الفرع الثاني:** النظريات الحديثة:
      - » **أولاً** : الدعوى غيرالمباشرة.
      - » **ثانياً** : الحق المستمد من وثيقة الشحن.
      - » **ثالثاً** : نفاذ عقد النقل البحري.

الفصل الأول: حقوق المرسل إليه في عقد النقل البحري

- **المبحث الأول: حق المرسل إليه في استلام البضاعة.**

- **المطلب الأول:** آلية التسليم :
  - ◊ **الفرع الأول:** صاحب الحق في استلام البضاعة.
  - ◊ **الفرع الثاني:** التسليم بموجب إذن التسليم.
  - ◊ **الفرع الثالث:** إثبات التسليم.
- **المطلب الثاني:** عوارض التسليم
  - ◊ **الفرع الأول:** نظام البضاعة مرفوضة التسليم.
  - ◊ **الفرع الثاني:** شرط التسليم تحت الروافع.

- **المبحث الثاني: حق المرسل إليه في إقامة دعوى المسؤولية**

- **المطلب الأول:** الدعوى الموجهة ضد الناقل البحري:
  - ◊ **الفرع الأول:** الشروط القانونية والموضوعية لإقامة الدعوى.
  - ◊ **الفرع الثاني:** حق المرسل إليه في التعويض.
- **المطلب الثاني:** الدعوى الموجهة ضد مقاول التفريغ:
  - ◊ **الفرع الأول:** التفريغ يقع على عاتق الناقل البحري.
  - ◊ **الفرع الثاني:** التفريغ يقع لحساب المرسل إليه.

- **الفصل الثاني: التزامات المرسل إليه في عقد النقل البحري**

- **المبحث الأول: الالتزام بتسليم المستندات ودفع أجرة النقل.**

– **المطلب الأول:** التزام المرسل إليه بتسليم المستندات.

◊ **الفرع الأول:** تسليم المستندات بواسطة الاعتماد المستندي.

◊ **الفرع الثاني:** تسليم خطاب الضمان بدلاً من المستندات.

– **المطلب الثاني:** التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل

◊ **الفرع الأول:** أساس وآلية وفاء المرسل إليه بأجرة النقل.

◊ **الفرع الثاني:** مدى التزام المرسل إليه بوفاء أجرة النقل.

- **المبحث الثاني: التزام المرسل إليه بتوجيه التحفظات.**

– **المطلب الأول:** مدى توجب التحفظات وشروطها.

◊ **الفرع الأول:** مدى توجب التحفظات.

◊ **الفرع الثاني:** شروط التحفظات.

– **المطلب الثاني:** مفاعيل التحفظات.

◊ **الفرع الأول:** منعكسات التحفظات تجاه الناقل.

◊ **الفرع الثاني:** منعكسات التحفظات تجاه أطراف صاحبة مصلحة.

المبحث التمهيدي

تكوين عقد النقل البحري ومركز المرسل إليه فيه

تنصب دراستنا حول المركز القانوني المحتل من قبل المرسل إليه في عقد النقل البحري من ناحية تمتعه بحقوق وأدائه لالتزامات مستمدة من العقد المذكور.

فبادئ ذي بدء لابد لنا من معرفة ماهية عقد النقل البحري والأساس النظري لمركز المرسل إليه فيه من خلال المطلبين الآتيين:

- المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري.
- المطلب الثاني: المركز القانوني للمرسل إليه من الناحية النظرية.

المطلب الأول

تعريف عقد النقل البحري

عرفت المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية السوري عقد النقل البحر بأنه: " عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجر "[١].

وعقود النقل البحري هي على نوعين: عقود تتم بسند إيجار وجرى العرف على تسميتها النقل بسند إيجار، وعقود نقل تتم بمقتضى وثيقة شحن وجرى العرف على تسميتها النقل بسند الشحن، والنوع الأول خاص بالنقل الكبير حيث تكون السفينة مؤجرة بسفرة أو عدة سفرات أو لمدة معينة لنقل البضائع، والنوع الثاني الأكثر شيوعاً حيث يتعهد الناقل بنقل بضائع الشاحن على سفينة مع بضائع أخرى إلى ميناء الوصول مقابل أجرة محددة.

نتعرف على طبيعة هذا العقد من خلال الفرعين الآتيين:

- الفرع الأول : خصائص عقد النقل البحري وإثباته
- الفرع الثاني : أطراف عقد النقل البحري وأشكال المرسل إليه.

---

[١] – عرف قانون التجارة البحرية السوري السابق عقد النقل البحري بأنه: " عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر كل مدة السفر أو في بعضها"، نلاحظ أن التعريف الجديد جاء أكثر إيجازاً ووضوحاً وشمولية. والدراسة سوف تتناول عقد النقل البحر من ناحية البضائع دون نقل الأشخاص.

الفرع الأول

خصائص عقد النقل البحري وإثباتـه

أولاً – خصائص عقد النقل البحري:

١ – عقد النقل البحري عقد رضائي ينعقد بمجرد تراضي المتعاقدين الناقل والشاحن دونما حاجة لاتباع شكل خاص.

٢ – عقد النقل البحري ملزم للجانبين: فالناقل يلتزم بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه في مقابل التزام الشاحن بشحن البضائع عند القيام ودفع أجرة نقلها.

٣ – عقد النقل البحري من عقود الإذعان: الشاحن مضطر إلى قبول شروط العقد دون مناقشة وذلك بسبب الاحتكارات التي تقوم بها شركات الشحن الكبرى، ولهذا السبب حظي هذا العقد بتنظيم دولي لحماية الشاحنين من الشروط الجائرة التي يفرضها الناقلون[١].

ثانياً – إثبات عقد النقل البحري:

نصت المادة /٢١١/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية السوري على أن: " لا يثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة". وهنا خرج المشرع على قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية وأوجب إثبات عقد النقل البحري

---

[١] – د. الياس حداد، د. محمد سامر عاشور: القانون التجاري بري بحري جوي، منشورات جامعة دمشق، ٢٠٠٣، ص ٣٢٦-٣٢٧.

بالكتابة أو البينة الخطية والصك الذي يفرغ فيه العقد يطلق عليه سند إيجار إذا تعلق الأمر بإيجار السفينة، ويطلق عليه وثيقة الشحن إذا تعلق بعقد النقل البحري[1].

١ – سند أو مشارطة الإيجار: وهو السند أو الورقة التي تحرر لإثبات استئجار السفينة في عقد النقل الذي توضع فيه كلها أو بعضها تحت تصرف الشاحن، وتختلف بيانات هذا السند إذا كان عقد الإيجار بالرحلة أو لمدة محددة[2].

٢ – وثيقة الشحن: أوضحت المادة /٢١٣/ أصول إصدار وثائق الشحن فنصت على ما يلي:

" ١ – يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند استلام البضاعة وثيقة شحن.

٢ – ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً باستلام البضائع قبل شحنها.

---

[1] – د. مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان، بيروت، ٢٠٠٦، ص١٩٢.

[2] – نصت المادة ١٨٢ من قانون التجارة البحرية السوري على أن يذكر في عقد إيجار السفينة بالرحلة البيانات التالية: ١ – اسم كل من المؤجر والمستأجر وموطنهما. ٢ – اسم السفينة وجنسيتها ومحمولها الصافي وما إذا كان الإيجار شاملاً للسفينة أو لجزء منها. ٣ – اسم الربان. ٤ – نوع الحمولة إذا كانت معينة أو البيانات الكافية لتعيينها. ٥ – المكان والوقت المتفق عليها للشحن والتفريغ. ٦ – مقدار الأجرة وطريقة حسابها . ٧ – بيان الرحلة أو الرحلات المتفق على القيام بها.

بينما نصت المادة ٢/١٩٨ من القانون ذاته على البيانات الخاصة بعقد إيجار السفينة لمدة معينة وهي:

١– اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها .

٢– اسم كل من المؤجر والمستأجر وموطنهما.

٣– مقدار الأجرة وطريقة حسابها . ٤ – مدة الإيجار.

٣ – تستبدل وثيقة الشحن بهذا الإيصال بناءً على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة.

٤ – للشاحن أن يطلب من الناقل أو من يمثله وضع بيان على وثيقة الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن".

إذن وثيقة الشحن هي أداة لإثبات عقد النقل البحري والبيانات التي يجب أن يتضمنها هذا السند وكما عددتها المادة /٢١٤/ من قانون التجارة البحرية السوري هي:

١ – اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.

٢ – مواصفات البضاعة كما دونها الشاحن.

٣ – اسم السفينة

٤ – اسم الربان

٥ – مرفأ الشحن ومرفأ التفريغ

٦ – أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها.

٧ – مكان إصدار وثيقة الشحن وتاريخ إصدارها وعدد النسخ التي حررت منها.

٨ – بيان حصول النقل على سطح السفينة إذا تم ذلك.

كما أوجبت المادة ١/٢١٦ على أن تحرر وثيقة الشحن على نسختين، تسلم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للتداول.

ثم أجازت الفقرة الرابعة من المادة ٢١٦ أن تحرر من وثيقة الشحن بناءً على طلب الشاحن عدة نسخ وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى. ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل كما سنرى لاحقاً..

الفرع الثاني

أطراف عقد النقل البحري وأشكال المرسل إليه

أولاً – أطراف عقد النقل البحري:

عقد النقل البحري يبرم بين طرفين الناقل والشاحن، فالناقل هو الذي يلتزم بنقل البضاعة بحراً والغالب أن يكون مجهزاً للسفينة وقد يمثله بالنيابة الربان أو أمين السفينة، والشاحن هو الذي يقدم بضاعته للنقل وقد يمثله وكيل بالعمولة، وقد يرسل الشاحن البضاعة لنفسه غير أن الغالب أن يحصل النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن يعرف بالمرسل إليه، هذا الشخص الغريب عن عقد النقل البحري سوف يأخذ مكانة في هذا العقد دون أن نستطيع إسباغ صفة الطرف عليه وإنما يظل من فئة الغير.

ثانياً – أشكال المرسل إليه:

وهو الشخص الذي ترسل إليه البضاعة – كما سبق وذكرنا – وتتعدد أنماطه تبعاً لتعدد أنماط وثيقة الشحن، فالمادة ١/٢١٧ من قانون التجارة البحرية السوري نصت على أن:

" تحرر وثيقة الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحاملها".

١ – المرسل إليه شخص معين (عندما تكون وثيقة الشحن اسمية): هنا قد يكون المرسل إليه هو الشاحن نفسه أو شخص معين غيره، وهنا ليس للربان تسليم البضاعة إلا للشخص المعين في وثيقة الشحن ويتم تداول

هذه الوثيقة باتباع الإجراءات المقررة بشأن حوالة الحق المدنية، وعندها تسلم البضاعة للذي انتقل إليه الحق عن طريق حوالة الحق (م ٢/٢١٧ ق ت ب س).

٢ – المرسل إليه شخص محدد لكن مسبوق اسمه بعبارة (لأمر) عندما تكون وثيقة الشحن للأمر: وتتداول وثيقة الشحن هنا بطريق التظهير الذي يؤدي إلى نقل ملكية البضاعة التي تمثلها الوثيقة من المظهر إلى المظهر إليه (م ٣/٢١٧ ق.ت.ب.س). ويجب على الربان أن لا يسلم البضاعة إلا لحامل الوثيقة ولو كانت مظهرة على بياض.

٣ – المرسل إليه غير محدد (وثيقة الشاحن للحامل): تصدر وثيقة الشحن هنا دون أن تحمل اسم المرسل إليه، وتتداول بطريق التسليم، وعلى الربان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم ومعه وثيقة الشحن. لكن هناك مخاطر يتعرض لها صاحب هذه الوثيقة من فقدان أو سرقة لذلك يندر التعامل في هذا الشكل.

المطلب الثاني

المركز القانوني للمرسل إليه من الناحية النظرية

إذا كان عقد النقل البحري عبارة عن اتفاق بين الناقل والشاحن ولا شأن للمرسل إليه في إبرامه فوفقاً لمبدأ نسبية العقود يجب ألا يمتد بآثاره – أي العقد– من نفع أو ضرر للغير. إلا أن الواقع العملي فرض على المرسل إليه أن يحتل مركزاً في هذا العقد سواء من ناحية تمتعه بحقوق وتحمله بالتزامات من ناحية أخرى ناشئة عن عقد النقل البحري، فما هو المبرر القانوني لهذا الواقع؟ وإذا ما سلمنا لهذا الواقع من الناحية العملية فإنه لا يمكننا التسليم به من الناحية النظرية، لاسيما أن المادة ٢٢٤ فـ٢ من قانون التجارة البحرية السوري قد نصت:

" يجور في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات عكس ما ورد في وثيقة الشحن أما بالنسبة للغير حسن النية فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما ورد في وثيقة الشحن وإنما يجوز ذلك لهذا الغير" .

وأردفت الفقرة الثالثة من المادة المذكورة على أن:

" يعتبر المرسل إليه الذي صدرت الوثيقة باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه".

فكيف لنا أن نوفق بين أن نحافظ على مبدأ نسبية العقد من جهة وعلى اعتبار المرسل إليه من الغير من جهة أخرى.

من هنا نشأت عدة نظريات حاولت إيجاد المرتكز والأساس القانوني السليم لمركز المرسل إليه في عقد النقل البحري، ويمكننا تقسيم هذه النظريات إلى فئتين: نظريات تقليدية ونظريات حديثة، نعرض تلك النظريات ضمن الفرعين الآتيين:

- الفرع الأول: النظريات التقليدية.
- الفرع الثاني: النظريات الحديثة.

الفرع الأول

النظريات التقليدية

الفقهاء التقليديون حاولوا إسناد المركز القانوني للمرسل إليه إلى النظام العقدي وذلك من خلال مبادئ ونظم لها صلة بالإرادة، وغايتهم من ذلك عدم إسباغ صفة الغير على المرسل إليه واعتباره طرفاً في العلاقة العقدية الأصلية بين الناقل والشاحن. ومن أهم هذه المبادئ والنظم هي الاشتراط لمصلحة الغير ونظرية النيابة ونظرية الخلف الخاص.

أولاً – الاشتراط لمصلحة الغير:

١ – تعريف تلك النظرية وآلية انطباقها على مركز المرسل إليه:

آ – تعريف النظرية: الاشتراط لمصلحة الغير عبارة عن عقد يشترط فيه أحد المتعاقدين، ويسمى المشترط، على الطرف الآخر ويسمى المتعهد، التزاماً لمصلحة شخص ثالث ليس طرفاً في العقد، يسمى المنتفع، بحيث ينشأ من هذا العقد حق مباشر قبل المتعهد، ومن أهم تطبيق هذا النظام هو عقد التأمين. خصائص هذا النظام تتلخص في أن المشترط يتعاقد باسمه لا باسم المنتفع، ولابدّ من انصراف إرادة المتعاقدين إلى إنشاء حق مباشر للمنتفع.

وأما بالنسبة للشرائط الخاصة لانعقاد الاشتراط لمصلحة الغير هما شريطتين: وجود مصلحة للمشترط من تنفيذ الالتزامات وشخص المنتفع، وهنا تساهل المشرع في صدد شرط وجود الملتزم له عند إبرام عقد

الاشتراط وتعيينه بل يكفي أن يقتصر عقد الاشتراط على بيان الصفات المميزة للمنتفع والتي تتيح تعيين شخصه وقت نفاذ أثر الاشتراط. ولئن كان الاشتراط لمصلحة الغير ثنائياً في تكوينه فهو ثلاثي في آثاره حيث تتمخض عنه علاقات ثلاث هي: علاقة المشترط والمتعهد وعلاقة المنتفع والمتعهد، والعلاقة بين المشترط والمنتفع، وتعتبر العلاقة الأخيرة المكمن الأساسي لأثر الاشتراط لمصلحة الغير، إذ ينشأ للمنتفع حق مباشر قبل المتعهد مصدره عقد الاشتراط، ومن هنا كان للمتعهد أن يدفع مطالبة المنتفع له بكل الدفوع الخاصة بالمشترط، كالمقاصة، وأيضاً لا ينشأ حق المنتفع للمشترط أولاً ثم ينتقل إلى المنتفع بل هو ينشأ مباشرة للمنتفع فيصير به دائناً للمتعهد[1].

ب – آلية انطباق هذه النظرية على مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري: وجد بعض الفقه ضالته في تبرير العلاقات الثلاثية الناجمة عن عقد النقل البحري بالاعتماد على تلك النظرية معتبرين أن الشاحن وقت إبرامه عقد النقل يشترط لمصلحة المرسل إليه، فيكتسب هذا الأخير الحق في استلام البضاعة. ويتحقق قبوله عندما يتقدم لاستلام البضاعة وقبول هذا الاشتراط من جانب المرسل إليه يفترض قبوله تنفيذ الالتزامات المرتبطة بهذا الاشتراط كالالتزام بدفع أجرة الشحن والالتزام بالشروط الواردة في وثيقة الشحن وما إلى ذلك[1].

---

[1] – د. محمد وحيد الدين سوار: النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، منشورات جامعة دمشق، ط٨، ١٩٩٦، ص ٣٠٠-٣٠٨.

[1] – د. عباس مصطفى المصري: المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص ٩٤

٢ – عدم صلاحية نظرية الاشتراط لمصلحة الغير كأساس قانوني لمركز المرسل إليه:

من خلال الاستقراء لنظرية الاشتراط لمصلحة الغير ولطبيعة العلاقات في عقد النقل البحري، لنا أن نبدي الانتقادات التالية:

آ – إن الأثر القانوني للاشتراط لمصلحة الغير هو اكتساب الغير حقاً دون إمكانية تحميله بأية التزامات، وعليه فإن الاعتماد على هذه النظرية لا يمكن أن يفسر لنا التزامات المرسل إليه بدفع أجرة النقل وبالشروط الموجودة في وثيقة الشحن تلك الالتزامات التي تترتب في ذمة المرسل إليه منذ نشوء عقد النقل البحري.

ب – كما أوضحنا منذ قليل أن للمتعهد أن يدفع مطالبة المنتفع بكل الدفوع التي ترد على عقد الاشتراط وهذا يتعارض مع عقد النقل البحري من ناحيتين:

- إذا كان عقد النقل البحري قد تم بسند إيجار فلا يمكن الاحتجاج قبل حامل وثيقة الشحن بالشروط الواردة في مشارطة الإيجار.
- في عقد النقل البحري لا يمكن للناقل الاحتجاج قبل المرسل إليه بخطابات الضمان المحررة بينه وبين الشاحن من أجل إصدار وثيقة شحن نظيفة، أي بمعنى لا يمكن الاحتجاج بالدفوع في مواجهة حامل السند حسن النية.

ج – في الاشتراط لمصلحة الغير لابدّ من وجود نية الاشتراط أي أن تتجه إرادة المشترط والمتعهد إلى إنشاء حق خاص في ذمة المنتفع مباشرة بمجرد اتفاقهما على ذلك دون أن يمر هذا الحق بذمة أي منهما، وهذا

لا يتحقق في عقد النقل البحري عندما تصدر وثيقة الشحن للأذن أو للحامل حيث لا يكون الشاحن قد تعاقد على بيع البضائع أو رهنها عند توقيعه على الوثيقة، فهنا الشاحن يكون قد اشترط الحق لنفسه ثم حوله إلى المرسل إليه وهذا يخالف النظام القانوني للاشتراط لمصلحة الغير.

من مجمل ما تقدم نخلص إلى عدم جدوى هذه النظرية لتبرير الرجوع المباشر بين المرسل إليه والناقل..

ثانياً – نظرية النيابة:

هذه النظرية من شأنها إيجاد علاقات مباشرة بين الغير والمتعاقدين وبالتالي لا مكان هنا للمسؤولية التقصيرية، ولكن ما هو مدى صحة الاستناد لها كأساس لمركز المرسل إليه في عقد النقل البحري؟!

١ – تعريف نظرية النيابة وآلية انطباقها على مركز المرسل إليه:

آ – تعريف النيابة: النيابة هي حلول إرادة النائب في إبرام تصرف قانوني محل إرادة الأصيل مع انصراف آثار هذا التصرف إلى الأصيل لا إلى النائب.

وبالنظر إلى آثار النيابة فإنها تقسم إلى نيابة فورية (كاملة)، وهنا القانون العقدي لا يطبق على النائب وإنما يطبق على الأصيل، ذلك أن الحقوق والالتزامات الناشئة عن العقد تنشأ فوراً ومباشرة في شخص الأصيل دون أن يتأثر بها النائب، فالأصيل يغدو دائناً ومديناً بمجرد انعقاد العقد، وإلى نيابة بالواسطة (الناقصة) وفيها يتفق الموكل مع الوكيل على أن يبرم هذا العقد باسمه هو، ثم ينقل فيما بعد آثار ذلك

العقد إلى الموكل، وفي هذه الحالة لا يكون للموكل صلة مباشرة مع المتعاقد مع الوكيل لأنه لا يعدّ طرفاً في العقد، فحقوق العقد والتزاماته تضاف إلى شخص الوكيل لا إلى شخص الموكل، على أن هذه الحقوق والالتزامات إذا كانت لا تنصب في ذمة الموكل ابتداءً، فهي تؤول إليه انتهاءً، وذلك بمقتضى العقد الجاري بين الموكل والوكيل، فبمقتضى هذا العقد يتعين على الوكيل أن يحول حقوقه إلى الموكل، وبمجرد هذه الحوالة يكون للموكل الحق في مقاضاة المتعاقد مع الوكيل مباشرة، كما يتعين على الموكل، بمقتضى هذا العقد أن يتحمل في مواجهة الوكيل الالتزامات التي تقع على عاتق الأخير إزاء المتعاقد معه، ويكون لهذا الأخير أن يرفع الدعوى غير المباشرة على الموكل (المادة ٢٣٦ من القانون المدني السوري)[١].

ب – آلية انطباق نظرية النيابة على مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري: يقوم الشاحن بالتعاقد مع الناقل باعتباره نائباً عن المرسل إليه[١]، بمعنى آخر تحل إرادة الشاحن في إبرام عقد النقل البحري محل إرادة المرسل إليه مع انصراف آثار عقد النقل البحري إلى المرسل إليه لا إلى الشاحن. ومن شأن تطبيق تلك النظرية أن تفسر لنا تحمل المرسل إليه بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري أي دفع أجرة

---

[١] – د. محمد وحيد الدين سوار: النظرية العامة للالتزام، مرجع سابق، ص ٢٥٢ – ٢٥٥.

[١] – د. مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري ، مرجع سابق، ص ٢٢٠–٢٢١، حيث يقول سيادته: "ومن الممكن تأسيس التزام المرسل إليه على فكرة النيابة الناقصة ومقتضاها أن الشاحن يعتبر في تعاقده مع الناقل نائباً عن المرسل إليه، ولكن هذه النيابة ناقصة إذ يظل الشاحن طرفاً في عقد النقل في الوقت الذي يكون فيه المرسل إليه طرفاً في هذا العقد وفقاً لأحكام النيابة التي تقضي بانصراف آثار العقد إلى الأصيل".

النقل إن لم يكن دفعها الشاحن، وكذلك تفسر حق الناقل في الرجوع بدين الأجرة على الشاحن إن امتنع المرسل إليه عن دفعها باعتبارها نيابة ناقصة وليست كاملة.

٢ – عدم صلاحية نظرية النيابة كأساس قانوني لمركز المرسل إليه في عقد النقل البحري:

إن كانت تلك النظرية تصلح من الناحية الافتراضية المحضة إلا أنها لا تصلح من الناحية الواقعية والعملية للأسباب التالية[٢]:

آ – من شأن هذه النظرية أن تجعل المرسل إليه طرفاً في عقد النقل البحري، وهو حتماً من الغير عن هذا العقد كون عقد النيابة في حد ذاته يحتاج إلى إرادة المرسل إليه من جهة ونية الشاحن في أن يكون أصيلاً ونائباً عن المرسل إليه من جهة أخرى، وهنا لا وجود للإرادة ولا للنية أثناء التعاقد مع الناقل ولا يمكن لأحد افتراض وجود ذلك.

ب – الأخذ بهذه النظرية يتعارض مع الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري من ناحيتين[١]:

- الناحية الأولى: وجود النيابة يعني أن جميع الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري والمثبتة بوثيقة الشحن قد انتقلت من الشاحن وأصبحت خاصة بشخص محدد أي الأصيل (المرسل إليه) الذي تعاقد النائب نيابة عنه عند إبرام عقد النقل البحري، وهذا مما لاشك فيه يخالف إمكانية تغيير المستفيد من وثيقة الشحن عن طريق

---

[٢] – الأستاذ محمد بكر محمد: عقد النقل – الأبحاث القانونية ، ٢٠٠٧، ص ٢١–٢٢. www.eastlaws.com

[١] – د. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٠١.

تداولها، فقد يتقدم للربان حامل وثيقة الشحن يطالبه بتسليمه البضاعة وهو شخص آخر غير المرسل إليه الذي كان الشاحن قد تعاقد لحسابه عند إبرام عقد النقل.

- الناحية الثانية: وفقاً لهذه النظرية لا يمكننا تبرير قاعدة عدم الإمكان الاحتجاج بالدفوع في مواجهة المرسل إليه حسن النية والتي تكون قائمة في العلاقة ما بين الناقل والشاحن.

ثالثاً – نظرية الخلف الخاص:

الخلف الخاص هو حالة من حالات انصراف أثر العقد إليه مع أنه يعتبر من الغير عن العقد، وذلك ضمن نطاق وشروط معينة نصّ عليها القانون كاستثناء قانوني على مبدأ النسبية.

فمن هو الخلف الخاص ؟ وهل يعتبر المرسل إليه خلفاً خاصاً؟!.

١ – تعريف الخلف الخاص وآلية انطباق مركزه على مركز المرسل إليه:

آ – تعريف الخلف الخاص: الخلف الخاص هو كل من يتلقى مالاً معيناً – أي حقاً مالياً أو شخصياً– كان قائماً في ذمة سلفه، فالمشتري خلف خاص للبائع في المبيع، والموصى له بعين خلف للموصي في الموصى به. وهو في هذا المعنى يختلف عن الشخص الذي يترتب له حق في ذمة آخر، فهو –أي الشخص الآخر– ليس بخلف خاص بل هو دائن له[١].

ولكن السؤال الذي يطرح نفسه هنا ما هو مدى انصراف أثر العقد الذي يكون قد أبرمه السلف على المال المعين المستخلف فيه بما عساه أن يكون قد حمله بالتزامات أو أكسبه من حقوق؟.

أجابت المادة ١٤٧ من القانون المدني السوري بكل صراحة ووضوح حين نصت على ما يلي:

" إذا أنشأ العقد التزامات وحقوقاً شخصية تتصل بشيء انتقل بعد ذلك إلى خلف خاص، فإنّ هذه الالتزامات والحقوق تنتقل إلى هذا الخلف في الوقت الذي ينتقل فيه الشيء إذا كان من مستلزماته وكان الخلف الخاص يعلم بها وقت انتقال الشيء إليه".

ويستفاد من نص هذه المادة أنه لكي ينصرف أثر العقد إلى الخلف الخاص يشترط ثلاثة شرائط:

---

[١] – د. محمد وحيد الدين سوار: النظرية العامة للالتزام، مرجع سابق، ص ٢٨٣.

- أن يكون عقد السلف سابقاً على التصرف الذي انتقل به الحق إلى الخلف الخاص.
- أن يكون الحق أو الالتزام الناشئ عن عقد السلف من مستلزمات الشيء.
- أن يكون الخلف عالماً وقت انتقال الشيء بالعقد الذي أبرمه السلف.

ب – آلية انطباق مركز الخلف الخاص على مركز المرسل إليه: يعتبر وفقاً لهذه النظرية المرسل إليه خلفاً خاصاً للشاحن، وبالتالي فإنّ عقد النقل البحري بما ينتج عنه من حقوق والتزامات يسري في مواجهته من جراء انصراف آثاره إليه، باعتبار أن البضاعة المشحونة تشكل حقاً مالياً انتقل من ذمة الشاحن (السلف) إلى ذمة المرسل إليه (الخلف الخاص).

٢ – عدم صلاحية نظرية الخلف الخاص كأساس لمركز المرسل إليه:

إن كان للوهلة الأولى يصح افتراض ذلك نظرياً إلا أن هذا الافتراض يخالف القانون والواقع على حد سواء :

آ – مخالفة القانون: لا تنطبق حالة المرسل إليه على شروط الخلافة الخاصة المذكورة آنفاً، فقد يكون عقد الشاحن أي عقد النقل البحري لاحقاً على التصرف الذي انتقل به الحق إلى المرسل إليه وليس سابقاً. والحقوق والالتزامات التي ينشئها عقد النقل البحري هي ليست دائماً من مستلزمات الشيء الذي انتقل إلى المرسل إليه، حيث يكون الحق من مستلزمات الشيء إذا كان مكملاً له، والالتزام يكون من مستلزماته إذا كان محدداً له، وهذا ليس هو الحال بالنسبة للالتزام بدفع أجرة النقل فهي التزام شخصي.

ب – مخالفة الواقع: في حالة المرسل إليه يبقى الشاحن ملتزماً بالوفاء بالالتزامات المترتبة في ذمته من جراء عقد النقل البحري في حال لم يقم المرسل إليه بإيفاء تلك الالتزامات، بينما في حالة الخلف الخاص فإنه تنتقل إليه الالتزامات وتختفي شخصية السلف، حيث يبقى في منأى عن المطالبة بالقيام بإيفائها، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى يستطيع المدين أن يتمسك في مواجهة الخلف الخاص بكافة الدفوع القائمة في العلاقة بين هذا المدين وبين السلف، وهذا يخالف ما هو مقرر بالنسبة لحق الناقل في مواجهة المرسل إليه تطبيقاً لقاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفوع على حامل وثيقة الشحن حسن النية[1].

[1] – د. عباس مصطفى المصري: المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٠٧.

الفرع الثاني

النظريات الحديثة

كنا قد توصلنا إلى عدم جدوى النظريات التقليدية لإسنادها لمركز المرسل إليه ي عقد النقل البحري والتي كان هدفها الأساسي إسباغ الصفة التعاقدية على مركزه.

فبرزت نظريات حديثة تقرُّ بوجود علاقات مباشرة بين طوائف الغير وبين أحد طرفي العقد مع تبرير ذلك باللجوء للتوسع في مفهوم الدعوى غير المباشرة أو بالاعتماد على وثيقة الشحن أو نفاذ العقد .

أولاً – الدعوى غير المباشرة:

١ – مفهوم الدعوى غير المباشرة وآلية انطباقها على مركز المرسل إليه

آ – مفهوم الدعوى غير المباشرة: نصت المادة ٢٣٦ من القانون المدني السوري على ما يلي:

" ١ – لكل دائن ولو لم يكن حقه مستحق الأداء أن يستعمل باسم مدينه جميع حقوق هذا المدين، إلا ما كان منها متصلاً بشخصه أو غير قابل للحجز.

٢ – ولا يكون استعمال الدائن لحقوق مدينه مقبولاً إلا إذا أثبت أن المدين لم يستعمل هذه الحقوق وأنّ عدم استعماله لها من شأنه أن يسبب إعساره أو أن يزيد في هذا الإعسار، ولا يشترط إنذار المدين لاستعمال حقه ولكن يجب إدخاله خصماً في الدعوى".

من استقراء المادة السابقة نجد أنها أتاحت –وخروجاً على مبدأ نسبية العقد– للغير (الدائن) التدخل في العلاقة العقدية بين مدينه ومدين مدينه لمطالبة هذا الأخير بتنفيذ التزاماته تجاه المدين.

وقد كيف المشرع هذا التدخل استناداً إلى نظرية النيابة حيث نصت المادة ٢٣٧ من القانون المدني السوري على أن " يعتبر الدائن في استعمال حقوق مدينه نائباً عن هذا المدين، وكل فائدة تنتج من استعمال هذه الحقوق تدخل في أموال المدين وتكون ضماناً لجميع دائنيه ".

ب – آلية انطباق الدعوى الغير مباشرة على مركز المرسل إليه: تنطبق هذه النظرية من الناحية الظاهرية وفق اتجاهين: اتجاه حيث يعتبر المرسل إليه (غير بالنسبة لعقد النقل البحري) دائناً للشاحن فيتقدم نحو الناقل الذي هو مدين للشاحن (مدين مدينه) لمطالبته باستلام البضاعة وكذلك استعمال حق الشاحن بإقامة دعوى ضد هذا الناقل في حال لم ينفذ التزامه، وباتجاه آخر حيث يعتبر الناقل (غير بالنسبة لعلاقة الشاحن بالمرسل إليه) دائناً للشاحن فيتقدم نحو المرسل إليه الذي هو مدين للشاحن (مدين مدينه) لمطالبته بأداء أجرة النقل وغيرها من الالتزامات.

٢ – عدم صلاحية نظرية الدعوى غير المباشرة كأساس لمركز المرسل إليه:

لا يمكننا تأويل نظرية الدعوى غير المباشرة لتشكل قالباً يتلاءم مع مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري للأسباب التالية:

آ – الدعوى غير المباشرة لا تنشئ حقاً جديداً للدائن الذي تقررت لمصلحته، وإنما هي تسهل له فحسب اقتضاء حق مدينه القائم في ذمة مدين هذا

الأخير، وهذا يخالف حق الناقل في عقد النقل البحري بمطالبة المرسل إليه بأداء أجرة النقل، إذ أن أجرة النقل لا تعتبر حقاً قائماً في ذمة المرسل إليه تجاه الشاحن فهو ليس بمدين بهذه الأجرة للشاحن، وكذلك الأمر في حق المرسل إليه في مطالبة الناقل باستلام البضاعة، فهو – أي حق استلام البضاعة– لا يعتبر حقاً قائماً في ذمة الناقل تجاه الشاحن ما لم يكن الشاحن هو نفسه المرسل إليه.

ب – الدائن الأصلي في الدعوى غير المباشرة ليس له الحق في الرجوع ضد مدين المدين إلا في حدود دينه الموجود في ذمة المدين الوسيط فيلزم أن يكون هذا الدين مؤكداّ وخالياً من النزاع، ومن هنا كان وجوب اختصام المدين الوسيط، وهذا لا يتحقق في الدعوى التي يباشرها المرسل إليه الأخير حامل وثيقة الشحن من خلال سلسلة بيوع بحرية وذلك في مواجهة الناقل المخل بتنفيذ التزامه، إذ أن الأمر لا يستلزم اختصام كل الوسطاء الذين يشكلون السلسلة[1].

ج – في صدد الدعوى غير المباشرة فإن مدين المدين بمقدوره أن يحتج في مواجهة الدائن الأصلي بكل الدفوع التي بإمكانه الاحتجاج بها في مواجهة دائنه الخاص حتى ولو كان هذا الدائن يجهل تلك الدفوع أو لم يكن على علم بها أي حسن النية، وذلك لا ينطبق على قاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفوع وبخطابات الضمان بين الناقل والشاحن تجاه المرسل إليه حسن النية.

ثانياً – الحق المستمد من حيازة وثيقة الشحن:

---

[1] – د. عباس مصطفى المصري: مرجع سابق، ص ١٣٦.

إزاء فشل محاولات تبرير مركز المرسل إليه بالاستناد للنظم المذكورة آنفاً، تمّ التسليم من قبل غالبية الفقهاء بأنّ للمرسل إليه حق مباشر تجاه الناقل كما له التزامات تحددها وثيقة الشحن.

١ – آلية انطباق نظرية حيازة وثيقة الشحن على مركز المرسل إليه: طالما أن وثيقة الشحن تمثل البضاعة المشحونة على ظهر السفينة فإنه يعتبر حاملها حائزاً للبضاعة بالوساطة بل أن الربان يحوزها حيازة مادية لحسابه خصوصاً أن هذا الربان بتوقيعه على الوثيقة يكون ملزماً بتسليم البضاعة إلى الحامل المشتري لها وإلا قامت مسؤوليته تجاه هذا الأخير، وهذا ما يفسر حق المرسل إليه المباشر في مطالبة الناقل بتسليمه البضاعة، كما أنّ حقوق والتزامات المرسل إليه تتحدد وفقاً لبيانات وثيقة الشحن التي تحكم العلاقة بينه وبين الناقل أو الربان[١].

٢ – تقييم نظرية حامل وثيقة الشحن كأساس لمركز المرسل إليه:

آ – حسنات النظرية: المرسل إليه وفقاً لهذه النظرية لا يواجه ولا يمكن الاحتجاج له بالدفوع التي عساها أن تكون بين الناقل والشاحن، كما يلتزم المرسل إليه بالشروط الواردة في وثيقة الشحن وبدفع أجرة النقل وبأداء كافة الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب وثيقة الشحن.

ب – مساوئ النظرية: إنّ الاعتماد على هذه النظرية يعتبر غير كافٍ، ويبقى المركز القانوني للمرسل إليه مبهماً غير واضحاً، منذ متى كانت الأوراق والاعتماد عليها من شأنه إنشاء مركز قانوني، فهل مجرد حيازة وثيقة الشحن من شأنه خلق رابطة التزام بين شخصين والمفروض أنهما لم

(١) – د. عباس مصطفى المصري: المرجع السابق، ص ١١٦.

يرتبطا أصلاً بأي عقد. إذ هي تظل وسيلة لتثبيت وتوثيق المركز وليس لإنشائه فهي تجسيد التعبير عن الإرادة. إذن وثيقة الشحن ما هي إلا عبارة عن تقرير واقع المرسل إليه لا تأصيل لمركزه.

- قد يتم النقل البحري بدون وثيقة شحن فكيف يتم الاستناد إليها في هذه الحالة.
- أيضاً في حالة وثيقة الشحن الأذنية أو للحامل حيث المرسل إليه غير معلوم، كيف يجوز لنا أن نقول بأنّ الربان يحوز البضاعة مادياً لحساب المرسل إليه الغير محدد إلا في ميناء الوصول؟!.

ثالثاً – نفاذ عقد النقل البحري:

ظهر اتجاه حديث نسبياً في فرنسا يشير إلى أن العمل أفرغ لنا قالباً من قوالب القانون الخاص يمثل تطبيقاً للعلاقات القانونية ثلاثية الأطراف هو إبرام العقد لمصلحة الغير أو الغير صاحب المصلحة ومن ثم أخذ يطلق عليه العقد النافذ ونفاذ العقد.

١ – تعريف نظرية نفاذ العقد وشروطها وآلية انطباقها على مركز المرسل إليه:

آ – تعريف نظرية نفاذ العقد وشروطها: لاستجلاء مفهوم النفاذ لابدّ من تمييزه عن مبدأ النسبية، فوفقاً لمبدأ نسبية أثر العقود أنها لا تولد آثارها إلا في

دائرة الأطراف وحدهم، فمن لم ترتض إرادته انصراف هذا الأثر إليه يظل بمنأى عن هذا الأثر فلا تلحقه إفادة أو ضرر من العقد وذلك ضمن إطار الآثار المباشرة، أما الآثار غير المباشرة للعقد فإنها تندرج ضمن مبدأ نفاذ العقد، فهناك فرق بين آثار العقد الداخلية وهي التي تتعلق بالأطراف وبين آثار العقد الخارجية أو غير المباشرة وهي تتصل بوجود العقد كواقعة اجتماعية عندما يستخدم العقد كمصدر للمعلومات أو كوسيلة للإثبات وبوجود العقد كواقعة قانونية.

فهنالك وجهان لنفاذ العقد هما نفاذ العقد كواقعة اجتماعية، ونفاذ العقد كواقعة قانونية. ونفاذ العقد كواقعة قانونية يعني التزام الغير باحترام عقود الآخرين من جهة والتزام المتعاقدين باحترام مصلحة الغير، وواجب الاحترام يأخذ شكلاً سلبياً مؤداه طلب عدم نفاذ العقود التي تضر بمصلحة الغير أو الأطراف كما هو مقرر بالنسبة للدعوى البوليصية والدعوى الصورية.

ثم يصل تطور مفهوم النفاذ إلى أقصاه – وهذا ما يهمنا – عندما يأخذ واجب الاحترام الناشئ شكلاً إيجابياً وذلك داخل المجموعات العقدية التي ينتظمها وحدة المحل أو وحدة السبب ، حيث مصلحة الغير وقوة النفاذ داخل هذه المجموعات تتيح رجوعاً مباشراً بين الأعضاء المكونين للمجموعة، وتكون صورة هذا الرجوع مطالبة عضو لعضو آخر داخل ذات المجموعة بأن ينفذ أداء هو في الأساس حق خاص ومستقل له تتعلق به مصلحته، وقد تكون صورة الرجوع في طلب تعويض من

عضو آخر نتيجة لإخلاله الاحترام الناشئ عن قوة النفاذ داخل هذه المجموعات، فمصدر المسؤولية هو نفاذ العقد[1].

ومن أهم شروط نفاذ العقد:

- وجود مجموعات عقدية ينظمها وحدة المحل أو وحدة السبب.
- الغير صاحب المصلحة أو الغير صاحب الرابطة بأحد أطراف العلاقة العقدية الأصلية.
- شرط العلم: أي توافر العلم لدى العضو المراد مطالبته بتنفيذ الالتزام بواجب الاحترام داخل المجموعة العقدية .

ب – آلية انطباق نظرية النفاذ على مركز المرسل إليه: تتوافر شروط نظرية نفاذ العقد الثلاثة باعتبار أنّ هناك عقداً أصلياً ببيع البضاعة طرفاه الشاحن والمرسل إليه ثم عقود متتابعة تتجمع حول هذا العقد الأصلي لتحقيق عملية واحدة قوامها ضمان نقل البضائع المباعة لتصل بين أيدي المرسل إليه ومن هذه العقود عقد نقل البضائع وعقد الشحن والتفريغ وعقد التأمين وعقود النقل المتتابعة وغيرها..

وهنا يتوافر بشأنها علم هؤلاء الأعضاء بأن عقودهم تشكل جزءاً من مجموعة عقدية، كذلك علمهم كل على حدا بحقوق باقي الأعضاء وذلك من خلال الشروط والضمانات المنصوص عليها في وثيقة الشحن أو المقررة قانوناً . فقوة النفاذ داخل المجموعة تولد التزام إيجابي باحترام حق الغير داخل المجموعة، وانتفاء العلم يؤدي إلى

[1] – د. عباس مصطفى المصري: مرجع سابق، ص ٤١-٤٢.

عدم النفاذ، وهذا ما يفسر عدم جواز الاحتجاج بخطابات الضمان بين الشاحن والناقل تجاه المرسل إليه حسن النية الذي لا يعلم بها.

٢ – تقييم نظرية النفاذ كأساس لمركز المرسل إليه:

نظرية النفاذ هي نظرية حديثة لم تترسخ مبادئها وقواعدها لتصبح نظرية يصلح تعميمها على العلاقات القانونية الثلاثية أو ليعتبر من الممكن إضافتها كمصدر من مصادر الالتزام المعروفة في القانون، فما يزال نطاقها التي تؤثر من خلاله مبهماً ولمن تتوجه بالخطاب وما هي ماهية الالتزامات المتولدة عنها ما تزال غامضة وشائكة مع عدة نظم قانونية متشابهة.

فإذا قلنا مثلاً أن مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري ينضوي تحت لواء نفاذ عقد النقل البحري، فما هي المبادئ والشروط العامة لممارسة حقوقه والتزاماته وذلك خارج نطاق نظام المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، لن نستطيع الإجابة على هذا السؤال من منظور القواعد العامة، لذلك سوف نلجأ إلى النصوص القانونية الخاصة بعقد النقل البحري.

وهذا ما سوف نستخلصه من دراسة مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري من الناحية العملية من حيث تمتعه بحقوق وأدائه لالتزامات متعلقة بعقد النقل البحري.

الفصل الأول

حقوق المرسل إليه في عقد النقل البحري

عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن والناقل يولد حقوقاً للمرسل إليه تتمثل في حق المرسل إليه باستلام البضاعة المرسلة من قبل الشاحن بموجب العلاقة العقدية التي تربطه مع المرسل إليه، كما أن حق استلام البضاعة من الناقل يستتبع حقاً آخر مرتبطاً به هو حق رفع دعوى المسؤولية للمطالبة بهذا الحق إذا ما أخل بأدائه من قبل الملتزم به.

نوضح تلك الطائفتين من الحقوق للمرسل إليه ضمن المبحثين التاليين:

- المبحث الأول: حق المرسل إليه باستلام البضاعة.
- المبحث الثاني: حق المرسل إليه بإقامة دعوى المسؤولية.

المبحث الأول

حق المرسل إليـه في استلام البضاعة

المرسل إليه في عقد النقل البحري يتقدم بموجب وثيقة الشحن مطالباً الناقل بوفاء التزامه بتسليمه البضاعة المشحونة.

فما هي آلية ممارسة هذا الحق؟ وما هي عوارض ممارسته؟

هذا ما سنوضحه ضمن المطلبين الآتيين:

- المطلب الأول: آلية التسلم (التسليم من الناحية القانونية).
- المطلب الثاني: عوارض التسليم (التسليم من الناحية العملية).

المطلب الأول

آليـة التسليـم

عمليـة التسليم عمليـة قانونيـة يوفي بهـا الناقل التزامـه بتسليم البضـائع إلـى المرسل إليـه وينقضـي بهـا عقد النقل البحري، وإذا كـان التسليم غالبـاً مـا يتمثل فـي تفريـغ البضـاعة من السفينة إلا أنـه يجـب عدم الخلـط بين التفريـغ والتسليم، فالتسليم تصرف قانوني في حين أن التفريغ عمل مادي[1].

ندرس تلك العملية من خلال الفروع الآتية:

- الفرع الأول: صاحب الحق في استلام البضاعة.
- الفرع الثاني: التسليم بموجب إذن التسليم.
- الفرع الثالث: إثبات التسليم.

[1] – د. أحمد محمود حسني: عقد النقل البحري، الإسكندرية، منشأة المعارف، ١٩٩٠، ص١٣٤.

الفرع الأول

صاحب الحق في استلام البضاعة

نصت المادة ٢٣٧ من قانون التجارة البحرية السوري بأن :

« على الربان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لوثيقة الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها ».

أولاً – الحامل الشرعي لوثيقة الشحن:

وتتعدد صوره حسب ما نصت عليه المادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية السوري بقولها:

« يعدُّ حاملاً شرعياً لوثيقة الشحن الشخص المبين اسمه فيها أو المحال إليه إن كانت الوثيقة اسمية، وحاملها إن كانت الوثيقة للحامل أو مظهرة على بياض، والمظهر إليه الأخير إن كانت الوثيقة للأمر وذكر فيها اسم المظهر إليه ».

وعليه تواجهنا أحد الفروض التالية:

١ – فإذا كانت وثيقة الشحن اسمية التزم الربّان بتسليم البضائع لمن حررت الوثيقة باسمه أو لوكيله، أو لمن تلقى الوثيقة بواسطة حوالة الحق المدنية والتي يجب قبول الربان لها.

٢ – إذا كانت وثيقة الشحن للأمر (إذنية) تسلم البضائع للمظهر إليه الأخير أو للحامل إذا كان التظهير على بياض.

٣ – إذا كانت وثيقة الشحن للحامل فالأمر أكثر سهولة إذ تسلم البضائع لحامل الوثيقة.

ثانياً – تعدد حملة نسخ وثيقة الشحن والتزاحم فيما بينهم:

قد يحصل في الواقع مشكلة ناجمة عن تعدد نسخ وثيقة الشحن مؤداها تزاحم حاملي وثيقة الشحن، فالمادة ١/٢١٦ من قانون التجارة البحرية السوري نصت على: « تحرر وثيقة الشحن على نسختين تسلم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للتداول».

إلا أن الفقرة الرابعة من المادة ذاتها أضافت:

« يجوز أن تحرر من وثيقة الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل ».

وإزاء تعدد نسخ الشحن قد تصل هذه النسخ إلى أكثر من شخص سواء نتيجة خطأ أو غش كأن تباع البضاعة من قبل الشاحن أو المرسل إليه عدة مرات، ويظهّر لكل من المشترين نسخة من وثيقة الشحن، فلمن يسلم الربان البضاعة؟.

عالجت المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية السوري هذه المشكلة فنصت:

« ١ – إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من وثيقة الشحن القابلة للتداول بطلب تسليم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى.

٢ – إذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل أو حملة النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخاً».

نلاحظ أن هناك صورتين لصور التزاحم بين حملة نسخ وثيقة الشحن:

١ – فبادئ ذي بدء على الربان تسليم البضاعة لأي حامل قانوني لإحدى نسخ وثيقة الشحن، فإذا تقدم حامل حسن النية وتسلم البضاعة برأت ذمة الربان قبل حملة نسخ وثيقة الشحن الآخرين، ولا يهم أن تكون باقي النسخ مازالت متداولة إذ أن تسلم البضاعة بموجب إحدى النسخ يفقد باقي النسخ قيمتها بالنسبة للناقل.

ويعتمد هذا الحل بالاستناد إلى مفهوم الحيازة الفعلية وتفضيلها على الحيازة الرمزية، فالحامل حسن النية لإحدى نسخ وثيقة الشحن الذي تسلم البضاعة كانت له الحيازة الفعلية فيفضل على غيره من حملة باقي النسخ حتى ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخاً، إذ أنهم في الواقع يحملون سنداً لا يمثل شيئاً مادامت البضاعة قد خرجت من الحيازة المادية للربان[1].

٢ – الصورة الثانية من صور التزاحم هو أن يطالب أكثر من حامل لنسخة وثيقة الشحن الربان بتسليمه البضاعة، عندها سوف يفضل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى. ومرجع هذا الحل أنّ المظهر – وقد ظهّر إحدى النسخ أولاً – يكون قد

[1] – د. أحمد محمود حسني: عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٤٠.

استنفذ حقه في البضاعة، وبالتالي يكون تظهيره اللاحق وارداً على بضاعة ليست ملكاً له ولاحق له في إعطاء غيره حقاً عليها[1].

على أنه إذا تقدم للربّان في ميناء الوصول عدّة حملة لوثيقة الشحن من نفس البضاعة وكانت تظهيراتهم في ذات التاريخ فليس بإمكانه تسليم البضاعة لأحدهم وإنما يتعين عليه إيداع البضاعة لدى أمين تعينه المحكمة ليسلمها فيما بعد لمن يثبت له الحق فيها بمقتضى حكم من القضاء[2].

ورأينا في الموضوع أن نسخة واحدة من وثيقة الشحن هي التي يجب أن يلقى بها في التداول، والنسخ الأخرى تحرر لتلافي مخاطر الضياع أو لتكون أداة إثبات بين يدي الشاحن، ويذكر على نسخة واحدة أنها قابلة للتداول، وبأن النسخ الأخرى ثانوية، وهذا يخدم الوظيفة الجديدة لوثيقة الشحن كمستند يمثل البضاعة المنقولة بحراً وتقوم مقامها.

ثالثاً – تسليم البضاعة إلى نائب المرسل إليه:

ينوب عن المرسل إليه في تسلم البضاعة وكيل يدعى وكيل البضاعة أو أمين الحمولة أو وكيل الشحنة، يلجأ المرسل إليه إلى وكيل البضاعة عندما تعوزه الخبرة اللازمة لاستلام البضاعة ومعاينتها للكشف عما قد يعتريها من عجز أو تلف واتخاذ الإجراءات اللازمة لحفظ حقوقه فيلجأ إلى شخص متخصص يتولى هذه الأعباء[1].

---

[1] – د. علي عوض نقلاً عن د. كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، الإسكندرية، منشأة المعارف، ١٩٩٥، ص ٥٩.

[2] – د. كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص ٥٩.

[1] – د. هاني دويدار: النقل البحري والجوي منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٨، ص ٢٣٤.

كما يتم اللجوء إلى وكيل البضاعة إذا تعلّق الأمر بشحنة واحدة كبيرة تخص عدّة أشخاص، حيث يمثل أصحاب البضائع أمين واحد للحمولة يتسلمها من الربان أو من أمين السفينة ويتولى توزيعها على المرسل إليهم بعد ذلك[٢]. والأصل أن المرسل إليه هو من يختار وكيل البضاعة لينوب عنه في استلام البضاعة، وما يلحق به من أعمال.

إلا أن وثيقة الشحن قد تتضمن شرطاً بموجبه يتولى مجهز السفينة نيابة عن المرسل إليه اختيار وكيل البضاعة خاصة عند تعدد المرسل إليهم، حيث يكون وكيل البضاعة نائباً عن كل مرسل إليه على حدة بصفة مستقلة[٣].

فالالتزام بالتسليم يقع على عاتق ربان السفينة إلا أن العادة جرت على أن يتولى وكيل البضاعة تسليم البضائع إلى المرسل إليهم فهو يتسلمها جملة واحدة من الربان ثم يتولى تسليم كل مرسل إليه ما يخصص من البضائع المنقولة، وبذلك تتحقق الغاية الأصلية من اللجوء إلى وكيل البضاعة وهي عدم تعطيل السفينة في الميناء انتظاراً لحضور جميع المرسل إليهم لتسليم البضائع.

كما يعمد المجهز إلى اختيار وكيل البضاعة عند تضمين وثيقة الشحن شرط التسليم تحت الروافع فبموجبه يعتبر تسليم البضائع إلى المرسل إليه متحققاً بمجرد خروج البضائع من عنابر السفينة ويكون إيداع البضائع بالمخازن على نفقة المرسل إليه فتجتمع في وكيل البضاعة صفتان:

---

[٢] – د. مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري، بيروت، منشورات الحلبي، ٢٠٠٦، ص٢٠٣.

[٣] – د. رفعت فخري نقلا عن د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٢٣٤.

صفة أمين السفينة عندما يقوم بتفريغ البضاعة من السفينة، وصفة وكيل البضاعة عندما ينقل البضاعة إلى مخازن المرسل إليه. وهذا الوضع من شأنه تيسير عمليات تفريغ البضاعة وتسليمها وإنجازها على وجه السرعة[1].

[1] – د. مصطفى كمال طه – مرجع سابق، ص ٢٣٠.

الفرع الثاني

التسليم بموجب أذن التسليم

نصت المادة ٢٢٦ من قانون التجارة البحرية السوري على ما يلي:

« ١ – يجوز لكل من له حق في تسلم بضائع بمقتضى وثيقة الشحن أن يطلب من الناقل إصدار أذونات تسليم تتعلق بكميات منها شرط أن ينص على ذلك في وثيقة الشحن.

٢ – وتصدر أذونات التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله، ويوقعها الناقل وطالب الأذن.

٣ – إذا كانت وثيقة الشحن قابلة للتداول وجب أن يذكر فيها الناقل بياناً عن أذونات التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها، وإذا وزعت الشحنة بأكملها بين أذونات تسليم متعددة وجب أن يسترد الناقل وثيقة الشحن.

٤ – يعطى إذن التسليم حامله الشرعي حق استلام البضائع المبينة به ».

نلاحظ من نص هذه المادة أن إصدار أذونات التسليم هو وسيلة لتجزئة البضائع التي تمثلها وثيقة الشحن الواحدة، فقد يرغب الشاحن في أن يبيع البضائع أثناء السفر لعدة مشترين أو أن يبيع جزءاً منها ويرهن الآخر، فوثيقة الشحن غير قادرة على تمثيل جزء من البضائع بما أنها تمثل كامل البضائع في حين يقتضي الأمر وجود وثيقة خاصة بحصة كل مشتر أو بالجزء المرهون من البضائع، هذه الوثيقة تسمى إذن تسليم.

وإذن التسليم كما وثيقة الشحن تصدر من قبل الناقل بناء على طلب كل من له الحق في تسلم البضائع، قد يكون لشخص معين أو لحامله وللأمر وهو يعين البضائع التي يتعلق بها إذ يبين كميتها ووزنها ونوعها والعلاقات والأرقام التي تسمح بتمييزها عن غيرها فضلاً عن اسم السفينة الناقلة وميناء القيام وتاريخ ومكان إصداره[1].

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا هل يعادل إذن التسليم وثيقة الشحن؟ إن إصدار أذونات التسليم مرهون بأن ينص عليه في وثيقة الشحن ويجب أن يذكر إصدارها في وثيقة الشحن القابلة للتداول هذا من جهة أولى ومن جهة ثانية يجب على الناقل استرداد وثيقة الشحن إذا وزعت الشحنة بأكملها بين أذونات تسليم متعددة، وهذا يعني أن إذن التسليم لا يحل محل وثيقة الشحن ولا يأخذ دورها بشكل نهائي، وإنما بحسب نص الفقرة الرابعة من المادة ٢٢٦ قد نصت على أن إذن التسليم يعطي حامله الشرعي حق استلام البضائع المبينة فيه فهو –أي إذن التسليم– يقوم بمهمة تمثيل حيازة البضاعة، ويسري على التسليم الجزئي للبضاعة جميع الشروط التي نصت عليها وثيقة الشحن التي صدر إذن التسليم استناداً لها.

لكن هناك وجهاً آخراً لإذن التسليم وذلك عندما ترسل كمية من البضائع تمثلها وثيقة شحن واحدة فيقوم صاحبها ببيعها أثناء الطريق لأشخاص مختلفين ويصدر لمصلحة المشترين المتعددين سندات خاصة تشتمل عادة على شرط إذن التسليم تخول كلاً منهم الحق في المطالبة بجزء معين من البضاعة، فإذن التسليم في هذه الحالة لا يعتبر وثيقة شحن لأنه لا

---

[1] – د. احمد محمود حسني: عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٥٥.

يصدر من الربان أو الناقل وليس من شأنه إيجاد أية علاقة قانونية بين حامله والناقل مالم يؤشر عليه الربان أو الناقل[1].

كما يجب علينا أن نميز بين إذن التسليم الذي جرى العمل على أن يصدره ممثل المجهز (أمين الحمولة) في ميناء التفريغ في مقابل تسلمه لوثيقة الشحن التي تسحب من المرسل إليه وبواسطته يمكن لهذا الأخير أن يتقدم من الربان أو الناقل مطالباً إياه بتسليمه البضائع الثابتة بوثيقة الشحن التي سحبت منه والتي يحتفظ الربان أو الناقل بصورة عنها ضمن أوراق السفينة، فالغرض الأساسي هو السماح للمرسل إليه بتسلم البضائع عند وصولها وليس السماح بإجراء أية عمليات عليها قبل وصولها لميناء التفريغ[2].

---

[1] – د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٢٣١.

[2] – د. أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٥٦.

الفرع الثالث

إثبات التسليم

نصت المادة ٢٣٨ من قانون التجاري البحرية السوري على أن:

« يعد تسليم نسخة من وثيقة الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها مالم يثبت عكس ذلك ».

فالأصل في المجال التجاري هو حرية الإثبات، حيث يمكن للناقل إثبات تسليم البضاعة للمرسل إليه أو نائبه بكافة طرق الإثبات، لكن القانون البحري أقام قرينة قانونية يمكن الركون إليها لإثبات التسليم وهي استرداد الناقل لوثيقة الشحن أو استرداده لأذن التسليم باعتباره يعطي حامله الشرعي حق تسلم البضائع المبينة فيه ولكنها قرينة بسيطة يجوز تقويضها بإثبات العكس.

لكن العمل الغالب هو أن يقوم الناقل بطلب الحصول على إيصال موقع أو مختوم من قبل المرسل إليه يفيد تسلمه البضائع، ويقبل التأشير بالتسليم على وثيقة الشحن المستردة من قبل الناقل.

وجدير بالذكر أن العرف قد جرى في بعض الموانئ على قيام الربان أو أمين السفينة باسترداد وثيقة الشحن مؤشراً عليه بالاستلام في وقت سابق على وصول السفينة بالفعل إلى الميناء، وهنا وفقاً للقواعد العامة فإنّ المرسل إليه يقع عليه في هذه الحالة عبء إثبات أنه لم يتسلم البضاعة فعلاً، فإن استطاع فإنه يهدم بذلك قرينة حصول التسليم المستمدة من استرداد الناقل

لوثيقة الشحن مؤشراً عليها بالاستلام، وهو في سبيل ذلك يمكن أن يثبت عرف الميناء أو أن يقدم أمر التسليم المعطى له مقابل وثيقة الشحن.

أما مجرد استرداد الربان لوثيقة الشحن دون التأشير عليها بالاستلام فإنه لا يكفي لإثبات وفاء الناقل بالتزامه بتسليم البضاعة للمرسل إليه، ذلك أن استرداد الوثيقة في حد ذاته لا يعني شيئاً في معنى إثبات تسليم البضاعة لهذا الأخير، لأنّ المتبع هو تقدم المرسل إليه بالوثيقة إلى أمين السفينة وتسليمه لها مقابل الحصول على تصريح له بطلب البضاعة من الربان أو المستودعات بحسب الأحوال مما لا يعتبر معه وجود هذه الوثيقة في يد الربان دليلاً على وفائه بالالتزامات الثابتة فيها[1].

[1] – د. عباس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص ٣٠٤.

المطلب الثاني

عوارض التسليم

يعتري التسليم من الناحية العملية مسائل جمّة يقتضي الأمر توضيحها بهدف إيضاح شامل وكامل لآلية ممارسة المرسل إليه لحقه في تلك العملية القانونية – التسليم .

وأهم هذه المسائل هو الامتناع عن التسليم والتسليم تحت الروافع ندرس هاتين المسألتين ضمن الفرعين الآتيين:

- الفرع الأول: نظام البضاعة مرفوضة التسليم.
- الفرع الثاني: شرط التسليم تحت الروافع.

الفرع الأول

نظام البضاعة مرفوضة التسليم

بالرغم من وصول البضاعة إلى ميناء الوصول قد لا يحضر صاحب الحق في تسلمها أو يحضر ويمتنع عن تسلمها لأي سبب كان مثل عدم مطابقتها للبيانات الواردة في وثيقة الشحن، أو بسبب ما أصابها من هلاك جزئي أو تلف أو عن أداء أجرة النقل للناقل مما يخول الأخير حبس البضاعة كما سنرى لاحقاً.

وفي جميع هذه الفروض وضعت المادة ٢٤٠ بفقرتها الأولى من قانون التجارة البحرية السوري الحل حيث نصت:

« إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة الإذن بإيداع البضائع عند حارس قضائي، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ الناشئة المذكورة ».

فإذا لم يتم تسليم البضاعة وحصل إيداعها على النحو الذي قرره النص سالف الذكر فإنّ ذلك لا يعني أنّ عقد النقل البحري قد انقضى، إذ لا ينقضي العقد إلاّ بتسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها[1].

[1] – د. محمد كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص ٥٧.

الفرع الثانـي

شرط التسليـم تحت الروافـع

البحث في حق المرسل إليه في استلام البضاعة يتطلب منّا معرفة النطاق الزمني والمادي لهذا الحق من الوجهة القانونية.

بمعنـى آخـر متـى وأيـن يفـي الناقـل بالتزامـه بتسـليم البضـاعة للمرسـل إليه؟ فالتسليم كما سبق أن أشرنا يعتبر عملاً قانونياً وليس مادياً .

والمادة ١/٢٤١ من القانون التجاري البحريـة السوري نصـت علـى أن: « يضـمن الناقـل هـلاك البضـائع وتلفهـا إذا حـدث الهـلاك أو التلـف فـي المدّة بـين تسـلم الناقـل البضـائع فـي مرفـأ الشـحن، وبـين قيامـه فـي مرفـأ التفريـغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة ».

نسـتنتج مـن الـنص السـابق أن مسـؤولية الناقـل عـن هـلاك البضـائع وتلفها تبدأ منذ تسلمه البضائع في ميناء الشحن حتـى قيامـه فـي ميناء التفريـغ بتسليمها إلى المرسل إليه أو نائبه.

ومن هنا يجب علينا عدم الخلط بين التفريـغ وهو عمل مـادي يتمثل بإخراج البضاعة من السفينة ووضعها على الرصيف للميناء أو على الصنادل التـي تسلمها للرصـيف، وبين التسليم وهو عمل قـانوني يترتـب عليـه انقضـاء عقد النقل البحري.

وقد جاء بقرار لمحكمة النقض السورية بأن[1]:

« – عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاماً بغاية وهو إيصال البضاعة سالمة، ومسؤولية الناقل عن البضاعة تبقى قائمة مادامت البضاعة في حيازته وتحت سلطته.

- ولابدّ من التمييز بين عملية التفريغ وهي إنزالها من السفينة وهي عملية مادية بحتة وبين عملية التسليم فهي عملية قانونية.
- إن التسليم إما أن يكون قبل التفريغ أو بعد التفريغ، فإذا كانت البضاعة مرسلة بشرط التسليم في عنبر السفينة يتم الاستلام والتسليم قبل التفريغ، وعلى العكس ففي التسليم تحت الروافع أو في مستودعات المرفأ فإن عملية التسليم القانوني إنما تتم بعد إنجاز عملية التفريغ والتسليم لا يتم إلا بدخول المادة مستودعات المرسل إليه مادام المستودع متصلاً اتصالاً ثابتاً بعنبر السفينة أثناء التفريغ وعليه لا يكون قياس محتوى عنابر السفينة قبل التفريغ ومطابقته مع وثيقة الشحن دليلاً على الوفاء بالالتزام ودليلاً على انتهاء الرحلة البحرية وقيام مرحلة لاحقة عليها ».

وقد اعتاد الناقلون إدراج شرط التسليم تحت الروافع في وثائق الشحن الصادرة عنهم رغبة منهم في التخلص بأسرع وقت ممكن من المسؤولية الملقاة على عاتقهم أي الالتزام بالتسليم، ويثير هذا الشرط عدة استفسارات تتعلق بمدى صحته وبمدلوله التقني في بعض من الحالات.

---

[1] – قرار محكمة النقض السورية رقم ٤٦ لعام ٢٠٠٠، منشور في مجموعة أحكام النقض السورية في القضايا التجارية، القسم الثاني، عبد القادر جار الله الألوسي، القاعدة ٣٨٣، ص ٤١١.

أولاً – مدى صحة إدراج هذا الشرط في وثيقة الشحن.

١ – صحة هذا الشرط وفقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن واتفاقية هامبورغ للنقل الدولي للبضائع بحراً:

المادة الثالثة بفقرتها الثانية من معاهدة بروكسل لسندات الشحن تلزم الناقل بأن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة، وهذا النص آمر لا يجوز الاتفاق على مخالفته.

كذلك الأمر في ظل اتفاقية هامبورغ فإن الشحن والتفريغ عمليتان تندرجان ضمن التزامات الناقل ولا يجوز الاتفاق على نقل عبء الشحن على الشاحن وعبء التفريغ على المرسل إليه، فوفقاً لهذه النصوص فإن صحة الشرط من عدمه تدور حول التحديد الدقيق والتفسير المنطقي السليم لشرط التسليم تحت الروافع:

آ – الشرط باطل[١]: يعدُّ شرط التسليم تحت الروافع باطلاً إذا فسر هذا الشرط بما معناه: تحت الروافع على ظهر السفينة، إذ مؤداه أن الشاحن هو الذي يقوم بشحن البضاعة وأن المرسل إليه هو الذي يقوم بتفريغها حيث يعتبر المرسل إليه قد تسلّم البضائع من اللحظة التي تربط فيها البضاعة برافعة السفينة.

ب – الشرط صحيح: يعدُّ الشرط صحيحاً إذا فسر بما معناه: تحت الروافع على الرصيف، حيث يفسر على أنه اتفاق بين الناقل والشاحن على أن

---

[١] – الشرط المتعلق بمصاريف عملية الشحن والتفريغ يكون صحيحاً، ذلك أن الاتفاقات المتعلقة بالأجرة لا تتعلق بالنظام العام.

استلام الناقل للبضائع من الشاحن يكون على الرصيف تحت روافع السفينة، وأن تسليم الناقل للبضائع للمرسل إليه يكون على الرصيف تحت روافع السفينة حيث هنا الشرط صحيحاً لأن مسؤولية الناقل تستمر لحين التفريغ للبضائع بالفعل على أرصفة الميناء وتسليمها فعلياً للمرسل إليه[١].

وعليه فإنه لا ينبغي تفسير شرط التسليم تحت الروافع إلا في حدود وضع البضاعة تحت الروافع في ميناء الشحن ليقوم الناقل بشحنها بعد ذلك إلى السفينة تحت مسؤوليته، وكذلك وضعها تحت الروافع في ميناء الوصول بعد تفريغها على الرصيف بمعرفة الناقل وتحت مسؤوليته أيضاً[٢].

٢ – صحة شرط التسليم تحت الروافع وفقاً لقانون التجارة البحرية السوري:

لا يثير إدراج شرط التسليم تحت الروافع في وثيقة الشحن أية مشاكل تتعلق بتفسيره إذ يقع هذا الشرط صحيحاً، إذ أن الالتزام بعمليات الشحن والتفريغ تقع على عاتق الناقل ولكن يجوز الاتفاق على غير ذلك إذ جاء نص المادة ١/٢٢٩ من القانون البحري السوري مكملاً لإرادة الأطراف عندما نص:

« يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها مالم يتفق على غير ذلك...» .

---

[١] – د. محمد كمال حمدي، مرجع سابق ص ٨٧–٨٨.

[٢] – د. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص٢٧٠.

ثانياً – مدلول شرط التسليم تحت الروافع في حالتي التفريغ على الصنادل والتفريغ للبضائع المشحونة سائبة:

١ – تفسير الشرط في حالة التفريغ على الصنادل:

يحصل أحياناً ألا يتم الشحن والتفريغ من الرصيف إلى السفينة أو من السفينة إلى الرصيف، وإنما من الصنادل إلى السفينة ومن السفينة إلى الصنادل. وقد يكون ذلك راجعاً إلى كبر غاطس السفينة بحيث لا يمكنها التراكي على الرصيف أو لعدم وجود أرصفة كافية مما قد يؤدي إلى بقاء السفينة خارج الميناء لمدة طويلة فيتم الاتفاق على استعمال الصنادل في عمليات الشحن والتفريغ مع بقاء السفينة في المرفأ[١].

وفيما يتعلق بمدى مسؤولية الناقل البحري في الفترة ما بين وضع البضاعة على الصندل من الرصيف حتى وصولها إلى جانب السفينة أثناء الشحن، وما بين وضع البضاعة على الصندل من جانب السفينة حتى وصولها إلى الرصيف أثناء التفريغ مع وجود شرط التسليم تحت الروافع فنقول: إن الشرط الذي نحن بصدده يجعل النقل في الصنادل من وإلى السفينة على عاتق ومخاطر الشاحن أو المرسل إليه ودون أن يتعارض ذلك مع ما قررته معاهدة بروكسل لسندات الشحن واتفاقية هامبورغ من النص الآمر بشأن الشحن والتفريغ الذي يقع على عاتق الناقل وذلك لأن:

آ – الاتفاق على أن يكون النقل في الصنادل على عاتق ومخاطر الشاحن أو المرسل إليه معناه أن النقل البحري لا يبدأ إلا عندما تكون البضائع قد

---

[١] – د. أحمد محمود حسني: عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٧٥.

وضعت على السفينة وينتهي من ناحية أخرى في اللحظة التي تغادر فيها البضائع حاجز السفينة وتودع في الصندل، ولا يوجد في روح المعاهدة أو نصوصها ما يمنع الطرفين من اشتراط أن نقل البضائع سيبدأ من نقطة محددة إلى نقطة محددة أيضاً.

فالأمر لا يتعلق بشرط عدم المسؤولية أياً كان بحيث يجب اعتباره باطلاً وإنما الأمر يتعلق بشرط تعاقدي يحدد بوضوح بداية ونهاية المرحلة أو الرحلة البحرية، والمعاهدة أو الاتفاقية تحكم الفقرة التي تنقضي منذ الشحن حتى تمام التفريغ من السفينة مع احتفاظها بحق إعطاء الطرفين بتحديد اللحظة التي يبدأ بها الشحن أو ينقضي بها التفريغ(١).

ب – في حالة عدم وجود اتفاق في وثيقة الشحن على أن النقل على الصنادل سيكون على عاتق ومسؤولية المرسل إليه فإنه لا يغير الأمر شيئاً إذ أن مسؤولية الناقل تبدأ منذ وضع البضائع على السفينة وتنتهي بتفريغها في الصندل.

٢ – تفسير الشرط في حالة البضائع المشحونة سائبة:

تثير عملية تفريغ البضاعة المشحونة سائبة كالحبوب والسوائل مشكلات ناجمة عن استخدام وسائل تفريغ خاصة من أدوات ماصة ووسائل ضخ بما تحويه من أنابيب فإذا تسرب السائل من إحدى الأنابيب إلى الخارج أثناء عمليات التفريغ لوجود عيب في الأنبوب أو غير ذلك من الأسباب التي تلحق ضرراً بالبضاعة نتيجة عدم سلامة المنشآت الصهريجية

(١) – د. محمد كمال حمدي: مرجع سابق، ص ٨٧.

د. أحمد محمود حسني: عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص ٧٦.

القابلة للسائل على رصيف الميناء، فما هو البعد الزمني لمسؤولية الناقل؟ أو بعبارة أخرى متى تقع نهاية عمليات التفريغ بالنسبة للبضائع المشحونة سائبة؟ هل يعتبر التفريغ قد انتهى عند مرور الشحنة إلى الأنابيب الموصلة بين جسم السفينة والمنشآت الخاصة على رصيف الميناء، أم بعد وصول السائل جميعه إلى داخل هذه المنشآت الصهريجية؟ وذلك كله في ظل شرط التسليم تحت الروافع:

آ – وثيقة الشحن خاضعة لأحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن أو لاتفاقية هامبورع: وفقاً لأحكام المعاهدة أو الاتفاقية المذكورتين إنه إذا ما وجد شرط التسليم تحت الروافع في وثيقة الشحن وكانت الشحنة سائبة فإن مدلوله الصحيح يقتضي مرور الشحنة السائلة عبر الأنابيب واستقرارها في المستودعات أو الخزانات الخاصة بها على الرصيف أي أن الناقل يظل مسؤولاً عن أية أضرار أو تلفيات تحدث للشحنة حتى تمام خروجها بكاملها من الأنابيب لأماكن استقرارها وبذلك يتم التفريغ الكامل[1].

ب – وثيقة الشحن خاضعة لأحكام القانون التجارة البحرية السوري:

كنا أوضحنا أن عمليات الشحن والتفريغ يقع عبء تنفيذها على عاتق الناقل البحري ما لم يتفق على غير ذلك وأن شرط التسليم تحت الروافع لا يثير مشكلة طالما أن للأطراف حرية الاتفاق من خلال شروط وثيقة الشحن على الوقت المعتبر لتسليم البضاعة وعبء تنفيذ

(١) – د. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٧٨-٢٨١.

عمليات الشحن والتفريغ. وفي حال عدم الاتفاق فإن التسليم تحت الروافع لا يكون متحققاً في حال نقل البضاعة سائبة إلا بعد أن يتم نقل السائل جميعه عبر الأنابيب إلى المستودعات الصهريجية المخصصة لاستقباله في ميناء الوصول.

المبحث الثاني

حق المرسل إليه في إقامة دعوى المسؤولية

انطلاقاً من حق المرسل إليه في استلام البضاعة يتولد له حق آخر ألا وهو المطالبة بتنفيذ هذا الحق قبل من يقع عليه عبء تنفيذه تحت طائلة مواجهته بدعوى المسؤولية والحصول على تعويض. والمخل بتنفيذ الالتزام بتسليم البضائع قد يكون الناقل وقد يكون مقاول التفريغ، وعليه يحق للمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل أو ضد مقاول التفريغ.

ومن خلال هذا المبحث نتعرف على طبيعة الدعويين المذكورتين آنفاً وشروط ممارستهما، وسوف نرى بأن لهما قواعد خاصة ناجمة عن فكرة نفاذ عقد النقل البحري تجاه المرسل إليه باعتباره غير صاحب مصلحة داخل مجموعة عقدية تتشكل من عقد البيع البحري وعقد النقل البحري وعقد الشحن والتفريغ وعقد التأمين، وهي مجموعة ينتظمها هدف واحد هو نقل البضاعة وتسليمها بالحالة الواردة في وثيقة الشحن وقد يتفرع عن هذه المجموعة شكل من السلاسل العقدية إذا ما تم تداول وثيقة الشحن بين أكثر من مستفيد أو تم النقل من خلال ناقلين متعددين[1].

كما سنرى بأنه لا مجال للقول بأنهما دعويان ناجمتان عن مسؤولية عقدية ولا عن مسؤولة تقصيرية. وذلك ضمن المطلبين الآتيين:

- المطلب الأول : الدعوى الموجهة ضد الناقل البحري.
- المطلب الثاني : الدعوى الموجهة ضد مقاول التفريغ.

---

[1] – د. عباس مصطفى المصري: المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٦٥.

المطلب الأول

الدعوى الموجهة ضد الناقل البحري

موضوع دعوى المسؤولية للناقل البحري موضوع كبير ومتشعب وكان محلاً لدراسات متخصصة كثيرة، ولا يسعنا المجال في هذا البحث أن نتناول هذا الموضوع إنما حسبنا أن نتناول علاقة المرسل إليه بالناقل البحري فيما يتعلق بممارسته لحقه في مواجهة هذا الناقل بدعوى المسؤولية، فقد وضع المشرع قواعد خاصة لممارسة هذا الحق.

وفي الحقيقة أنه لو أمكننا أن نزج أحكام دعوى تلك المسؤولية ضمن إطار أحد المسؤوليتين المتعارف عليها في القواعد العامة أي المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية لما كنّا هنا بحاجة إلى إيضاح مركز المرسل إليه بالنسبة لمباشرته لهذا الحق خاصة فيما يتعلق بالشروط الموضوعية لممارسة الدعوى، ومن ثم طبيعة التعويض الناجم عن ممارسة الدعوى، وهذا ما سنبينه ضمن الفرعين الآتيين:

- الفرع الأول : الشروط القانونية والموضوعية لإقامة الدعوى.
- الفرع الثاني: حق المرسل إليه في التعويض.

الفرع الأول

الشروط القانونية والموضوعية لممارسة الدعوى

نتعرف على الشروط الخاصة والمختلفة عن القواعد العامة لممارسة الدعوى سواء من ناحية الحالات التي تتيح إقامة الدعوى، وما هي مفاعيل الاتفاقات بين الشاحن والناقل والتحفظات التي يضعها الناقل في وثيقة الشحن في مواجهة المرسل إليه أو من ناحية مهلة إقامة الدعوى والمحكمة المختصة.

أولاً – الحالات التي تتيح للمرسل إليه إقامة الدعوى:

لما كان التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المتفق عليه، فإنه يكون مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضاعة أو نقصانها أو تلفها أو التأخر في تسليمها ولا ترتفع هذه المسؤولية عن الناقل المدين إلا إذا أثبت أن عدم قيامه بتنفيذ التزامه إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه أو لخطأ المضرور[1].

ومن هنا يحق للمرسل إليه التقدم بطلب إقامة الدعوى في حالات ثلاث وهنّ: حالة هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً، وحالة التلف أو التعيب الذي يكتشف بالبضاعة عند الوصول – إذ يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة، مالم تدرج تحفظات في وثيقة الشحن خاصة بحالة

[1] – نصوص المواد ٢٤١-٢٤٢-٢٤٣ من قانون التجارة البحرية السوري.

البضاعة– وأخيراً حالة التأخير في تسليم البضاعة عن الميعاد المتفق عليه أو الذي جرت به العادة وهذا ما نصت عليه المادة ١/٢٤١ من قانون التجارة البحرية السوري « يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل في مرفأ الشحن وبين قيامه في مرفأ التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة ».

وأيضاً اعتبر المشرع السوري أن التأخير في التسليم يأخذ حكم الهلاك الكلي للبضائع عندما نصت المادة ٢٥٤ من قانون التجارة البحرية السوري على ما يلي:

« ١ – يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجح إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

٢ – ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق ».

وذات المعنى كانت قد قررته المادة /٥/ من اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨، بينما لا نجد في نصوص معاهدة بروكسل معالجة للتأخير في التسليم. وقد كرست محكمة النقض السورية حالات إقامة الدعوى ضد الناقل عندما نص قرار لها على ما يلي[١]:

« إن التزام الناقل البحري يعتبر التزاماً بتحقيق غاية هي نقل البضاعة إلى ميناء الوصول وبدون تأخير سواء كان ذلك في الميعاد المتفق عليه أم في

---

[١] – قرار محكمة النقض السورية أساس ٧٠١ قرار ٥٩٦ تاريخ ١٩٩٦/١٠/٢٦ منشور في مجموعة أحكام محكمة النقض السورية – عبد القادر جار الله الآلوسي ، مرجع سابق، ص ٤٠٢.

الميعاد المعقول إذا لم يكن ثمة اتفاق على ميعاد معين وعلى ذلك فإن مسؤولية الناقل البحري تتحقق في أحوال ثلاثة:

١ – هلاك البضاعة ٢ – تلف البضاعة ٣ – التأخير في التسليم ».

والسؤال هنا هل يكفي توافر إحدى هذه الحالات لمباشرة المرسل إليه حقه في الدعوى؟!.

ثانياً – مفاعيل الاتفاقات بين الشاحن والناقل والتحفظات التي يضعها الناقل في وثيقة الشحن في مواجهة المرسل إليه:

رأينا مبدئياً أنه يحق للمرسل إليه مداعاة الناقل البحري استناداً إلى عقد النقل البحري والمبرم أساساً بين الشاحن والناقل، لكن هناك اشتراطات واتفاقات بين الناقل والشاحن وتتعلق بالمسؤولية الناجمة عن عقد النقل البحري، فما هو مدى سريانها في مواجهة المرسل إليه؟

نصت المادة ١/٢١٩ من قانون التجارة البحرية السوري على ما يلي:

« يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتدوّن هذه البيانات في وثيقة الشحن، وللناقل الحق في إبداء التحفظات على قيدها إن كان لديه أسباب جدّية للشك في صحتها، أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، وتدوّن أسباب التحفظ في وثيقة الشحن » .

كما نصت المادة ٢٢٠ من القانون نفسه على أن:

« يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن تعويض الضرر المترتب عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة حتى ولو تنازل عن وثيقة الشحن إلى الغير ».

من نص المادتين السابقتين نستنتج أن التحفظات يهدف من ورائها إعفاء الناقل نفسه من المسؤولية وهي تسري في مواجهة المرسل إليه[1].

كما أن في حال عدم وجود تحفظات في وثيقة الشحن فإن الشاحن وحده دون المرسل إليه يكون مسؤولاً تجاه الناقل عن تعويض الضرر المترتب عن عدم صحة البيانات المقدمة عن البضاعة.

والعبارة التي ساقتها المادة ٢٢٠ من قانون التجارة البحرية السوري والتي مفادها أن يظل الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل حتى ولو تنازل عن وثيقة الشحن إلى الغير هي غامضة وغير مستوفاة للمعنى المطلوب، لأنه من الأفضل أن يبقى الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل والمرسل إليه كليهما معاً، وذلك ضماناً لحقوق المرسل إليه ومنعاً للتواطؤ بين الشاحن والناقل.

ولما كانت وثيقة الشحن قابلة للتداول فإن التحفظات المدرجة من قبل الناقل من شأنها عرقلة تداولها[2]، لذلك يلجأ الشاحن عادة إلى الاتفاق مع

---

[1] – جاء في قرار لمحكمة النقض السورية ما يلي: " .... عبء إثبات الضرر خلال الرحلة البحرية ينتقل إلى المرسل إليه أو الشاحن إذا أبدى الناقل بوثيقة الشحن تحفظات معللة مجدية – التحفظات المعللة هي التي ترد على العدد أو الوزن أو الجنس وعلى أن تكون صحيحة ومجدية وحقيقية، أما إذا كانت شكلية ومن أصل بيانات وثيقة الشحن المطبوعة والمعدة قبل الاستلام بمرفأ الشحن وتحميلها بإشراف الربان توجب استبعاد هذه التحفظات." قرار نقض ٣٥٠ أساس ١٣٧ تاريخ ٢٠٠٢/٤/٢٩ ، مجموعة أحكام النقض في القضايا التجارية، عبد القادر جار الله الآلوسي، مرجع سابق، ص ٤٣٤.

[2] – د. الياس حداد، د. محمد سامر عاشور: القانون التجاري، مرجع سابق، ص ٣٢٩.

الناقل على أن يصدر هذا الأخير وثيقة شحن نظيفة خالية من أية تحفظات تشهد بأن البضائع قد شحنت وهي بحالة جيدة، وفي المقابل يتعهد الشاحن بعدم مقاضاة الناقل عن أي هلاك أو تلف يحدث للبضاعة المبينة في الوثيقة، وتعويضه عما يلحقه من أضرار بسبب إصدار وثيقة شحن نظيفة، ويثبت هذا التعهد بخطاب يطلق عليه خطاب ضمان يذكر فيه سائر التحفظات التي كان يريد الناقل وضعها في وثيقة الشحن[1].

وفيما يتعلق بعلاقة المرسل إليه بخطاب الضمان المذكور، فقد نصت المادة ٢٢١ من قانون التجاري البحرية السوري على ما يلي:

« ١ – كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بموجبه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار وثيقة شحن خالية من أي تحفظ على البيانات المدونة بها، لا يحتج به تجاه الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على الوثيقة بأن تلك البيانات غير صحيحة.

٢ – يعدّ المرسل إليه الذي صدرت الوثيقة باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه » .

ويعني ذلك أنه لا يجوز الاحتجاج بخطاب الضمان في مواجهة الغير وبوجه خاص المرسل إليه. ومن ثم إذا انتقلت وثيقة الشحن النظيفة إلى المرسل إليه لم يكن للناقل حق التمسك في مواجهته بالتحفظات الواردة بخطاب الضمان، وإنما يحق له مطالبة الناقل بتسليم البضاعة بحالتها المبينة

---

[1] – د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٢، ص٣١١.

في وثيقة الشحن أو تعويضه عن تلفها وللناقل المسؤول أن يرجع بعد ذلك على الشاحن الذي أصدر خطاب الضمان[١].

ثالثاً – مهلة إقامة الدعوى:

يشترط لممارسة المرسل إليه لحقه في إقامة دعوى المسؤولية مراعاة المهلة المنصوص عليها في القانون. فقد نصت المادة ١/٢٥٨ من قانون التجارة البحرية السوري على ما يلي:

« تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضاعة بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم »[٢].

وهنا يتوجب على المرسل إليه رفع الدعوى على الناقل خلال سنتين من تاريخ استلامه البضاعة تحت طائلة سقوط حقه بالمطالبة بالتعويض، إذ أن هذا التقادم مسقط غير قائم على قرينة الوفاء وهو مشرع لحماية الناقل البحري من المطالبات المتأخرة بشأن تسليم البضاعة رغبة من المشرع في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري خشية ضياع أدلة الإثبات وحتى لا تتراكم المطالبات[٣].

---

[١] – د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٣١١.

[٢] – أتى القانون بحكم يتعلق بدعاوى الرجوع فنصت الفقرة الثالثة من المادة ٢٥٨ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه: " ينقضي حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضي تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة".

[٣] – د. أحمد محمود حسين: عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٢٠. د. طارق زيادة، مكربل فكتور: عقد النقل البحري، طرابلس، لبنان. مدة التقادم تتعلق بالنظام العام فلا يجوز للناقل أن يضمن وثيقة الشحن شرطاً يتضمن تقصير مدة التقادم لما فيه من طابع التخفيف لمسؤولية الناقل.

ومدة التقادم هذه هي نفس المدة التي نصت عليها اتفاقية هامبورغ في المادة ١/٢٠ منها، بينما جعلت معاهدة بروكسل مدة التقادم سنة وذلك في المادة ٢/١ من بروتوكول التعديل ١٩٦٨.

وتبدأ مدة التقادم من تاريخ تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في تسلمها أو من التاريخ الذي كان يتعين تسليمها فيه، وهنا لحساب كيفية بدء التقادم نعرض لحالتين أساسيتين حالة حصول تسليم للبضاعة وحالة انتفاء التسليم.

١ – بدء التقادم حالة حصول تسليم البضاعة:

إذا كان ثمة تسليم للبضاعة فإن المدة تحسب من تاريخ ذلك التسليم، وإذا استمر التسليم عدة أيام: سرى التقادم من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة وحيازة المرسل إليه[١].

والمقصود باستلام البضائع هو الاستلام المادي أو الفعلي لها من جانب صاحب الحق فيها بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها ومعاينتها والتحقق من حالتها.

ولكن يثور تساؤل وهو هل يستطيع المرسل إليه الذي قبل استلام البضاعة دون فحص مع حصوله على تأشيرة على وثيقة الشحن تفيد رفض الناقل تمكينه من القيام بهذا الإجراء أن يرفع دعوى المسؤولية ولو بعد فوات الميعاد المقرر قانوناً لتقادم دعوى المسؤولية؟!. للإجابة على هذا السؤال نلاحظ أن القوانين قد أطلقت بدء التقادم من تاريخ تسليم البضاعة للمرسل إليه أو من التاريخ الذي كان يجب تسليمها فيه على سياقه خالياً من كل قيد

[١] – د. مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢٩١.

أو تحديد أو شرط، وبالتالي يلزم القضاء برفض دعوى المسؤولية ضد الناقل طالما انقضت المواعيد، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن مرور المدة – وهي مدة طويلة كما هو واضح في مجال نقل البضائع بحراً – يشير بالتأكيد إلى أن المرسل إليه قد قام بفحص بضاعته ووجدها في حالة لا تستدعي رفع الدعوى.

والمشرع بتحديده لمدد التقادم في المجالات المختلفة وفي مجال النقل البحري للبضائع بصفة خاصة يرمي إلى تحقيق استقرار الأوضاع في هذه المجالات تفرضه طبيعتها حيث لا يحتفظ ذوو الشأن – خاصة المجهزين– بالأوراق والمستندات الخاصة بعملياتهم لمدد طويلة نظراً لمزاولتهم أعمالهم في مجال تجاري يتسم بالسرعة والحركة الدائبة، وكم كبير من عمليات النقل والشحن والتفريغ وما إلى ذلك، أضف إلى ذلك أن فوات هذه المدة تشير بالتأكيد إلى إهمال المرسل إليه وتقاعسه عن المطالبة بحقه فهو غير جدير بالحماية القانونية[1].

هذا ولا يعتبر التسليم الحكمي أو الرمزي الذي يحصل بتسليم وثيقة الشحن التي تمثل البضاعة إلى الربان لحساب التقادم، فلا يسري التقادم من تاريخ تسليم الوثيقة وإنما من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع[2].

كما لا يقوم تسليم البضاعة إلى الجمارك مقام التسليم الفعلي إلى المرسل إليه أو نائبه، إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في

---

[1] – د. عباس مصطفى المصري: المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٩٩–٣٠٠.

[2] – د. كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٣٧.

استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها في القانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة وهي وفاء الرسوم المستحقة عليها، ولا يعدّ المقاول البحري نائباً عن المرسل إليه في استلام البضاعة إلا إذا كان موكلاً في استلامها ويبدأ التقادم في هذه الحالة من تاريخ استلام المقاول للبضاعة[1].

٢ – بدء التقادم في حالة عدم حصول تسليم للبضائع:

إذا لم يكن ثمة تسليم للبضائع فإن مدة التقادم تبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

وفي حالة هلاك البضائع هلاكاً كلياً فإنه يرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم إلى حكم الفقرة ٢ من المادة ٢٥٤ من قانون التجارة البحرية السوري الذي يقضي بأن يكون التسليم في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.

وإذا غرقت السفينة وهلكت البضائع فإن التقادم يسري من التاريخ الذي يعلم فيه صاحب البضاعة بغرقها أو من اليوم الذي يفترض فيه عقلاً أن يكون قد علم بحادثة الغرق[2].

وإذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة الإذن بإيداع البضائع عند

---

[1] – د. كمال حمدي: مسؤولة الناقل البحري ، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

[2] – د. أحمد محمود حسني: عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٢٣، حيث يقول: (وقد ذهب رأي إلى أن التقادم يبدأ من تاريخ الغرق على أساس أنه من هذا التاريخ تنتهي الرحلة البحرية).

حارس قضائي، يجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكور، وهذا ما نصت عليه المادة ٢٤٠/١من قانون التجارة البحرية السوري، ولحساب التقادم هنا لابد أن نفرق بين حالتين[١]:

آ – عدم حضور صاحب الحق في تسلم البضائع: إذا كان ميعاد وصول السفينة مذكوراً في وثيقة الشحن أو معلوماً للمرسل إليه على وجه يقيني فإنه يكون هناك تاريخ محدد كان يتعين فيه على صاحب الحق في البضائع الحضور لاستلامها، ومن ثم تبدأ مدة التقادم من ذلك التاريخ.

أما إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد في وثيقة الشحن أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفاً ميعاد الوصول أو طرأ تعديل على ميعاد الوصول المحدد من قبل، فإن الناقل يلتزم بإخطار المرسل إليه بتاريخ وصول السفينة حتى ولو لم ينص على هذا الالتزام في وثيقة الشحن، فإذا حصل وتقاعس الناقل عن تنفيذ التزامه بإخطار صاحب الحق في البضاعة بتاريخ وصول السفينة، وحيث يقع هذا الالتزام على عاتقه، فإن بدء التقادم يكون هو تاريخ إخطار الناقل لصاحب الحق في البضاعة بواقعة إيداعها لدى الحارس الذي عينه قاضي الأمور المستعجلة أو ببيعها، ومرجع ضرورة الإخطار في هذه الحالة أن الإذن بالإيداع لا يصدر في مواجهة صاحب الحق في البضاعة[١].

---

[١] – د. احمد محمود حسني: عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٢٢، حيث يرى سيادته أن التقادم يبدأ سريانه من اليوم التالي لتسليم البضائع للأمين الذي يعينه قاضي الأمور الوقتية وذلك دون الاعتداد بمدى علم صاحب الحق في البضاعة بوصول السفينة أ بواقعة الإيداع.

[١] – د. كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٣٩–٢٤٠.

ب – حضور صاحب الحق في البضائع وامتناعه عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل: متى حضر صاحب الحق في البضاعة ولم يتم استلامها وكان مرد ذلك راجعاً إليه، فإن هذا الفعل من جانبه يعدّ بمثابة الاستلام الذي يبدأ معه سريان التقادم وذلك دون حاجة إلى إخطاره بواقعة الإيداع أو البيع[٢].

- وقف وانقطاع مهلة التقادم:

تنص المادة ١/٣٧٩ من القانون المدني السوري على أنه:

« لا يسري التقادم كلما وجد مانع يتعذر معه على الدائن أن يطالب بحقه ولو كان المانع أدبياً .. ».

وهذا يعني أن وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلاً على المدعى عليه استحالة مطلقة، كذلك يكون ثمة وقف للتقادم إذا كان متفقاً على عدم رفع الدعوى خلال مدة معينة. وتقوم المفاوضات التي تحصل بين الناقل وصاحب الحق في البضاعة بشأن تسوية النزاع بينهما حول المسؤولية من هلاك أو تلف البضائع أو تأخير وصولها، متى كان يستفاد

---

[٢] – (لا يصح أن يترتب على هذا المسلك من جانب صاحب الحق في البضائع ما يجعل تاريخ بدء التقادم يتراخى إلى حين قبوله استلام البضائع أو أدائه ماهو مستحق عليه للناقل وإلا كان تحديد ذلك التاريخ رهيناً بإرادته ومشيئته، وهذا ما يخالف قصد المشرع بسبب إطالة مدة التقادم وبقاء مسؤوليته معلقة ومرهونة بمشيئة المرسل إليه) د. محمد كمال حمدي مسؤولية الناقل البحري ، المرجع السابق، ص ٢٤١.

منها قيام المانع سبباً لوقف الدعوى، وإن كانت لا تصلح سبباً لانقطاع التقادم[1].

وبشأن انقطاع التقادم فقد نصت المادة ٢/٢٥٨ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه:

« وينقطع سريان المدة بكتاب مسجل مع إشعار استلام أو ما يقوم مقامه أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني » .

وقد أورد القانون المدني أسباب انقطاع التقادم في المادتين ٣٨٠، ٣٨١ منه فنصت المادة ٣٨٠ مدني سوري على أنه:

« ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة وبالتنبيه، وبالحجز وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليس أو في توزيع وبأي عمل يقوم به الدائن للتمسك بحقه أثناء السير في إحدى الدعاوى ».

ونصت المادة ٣٨١ من القانون المدني أنه:

« ١ – ينقطع التقادم إذا أقرّ المدين بحق الدائن إقراراً صريحا أو ضمنياً.

٢ – ويعتبر إقراراً ضمنياً أن يترك المدين تحت يد الدائن مالاً له مرهوناً رهناً حيازياً تأميناً لوفاء الدين » .

---

[1] – د. علي عوض نقلاً عن د. كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص ٢٤٢، حيث يقول: "ويعود التقادم إلى سيره منذ فشل المفاوضات بإفصاح الناقل بشكل قاطع عن عدم مسؤوليته، أي برفض إجابة طلبات الآخر رفضاً حاسما".

ويتبين لنا من النصوص السابقة أن المشرع أضاف في قانون التجارة البحرية إلى أسباب انقطاع التقادم الواردة في القانون المدني أسباباً ثلاثة وهي:

الكتاب المسجل مع إشعار استلام أو ما يقوم مقامه، وتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة، وندب خبير لتقدير قيمة الأضرار.

رابعاً – المحكمة المختصة:

نصت المادة ٢٥٩ من قانون التجارة البحرية السوري على أن:

« ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعي أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها مرفأ الشحن أو مرفأ التفريغ أو المرفأ الذي حجز فيه على السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بحرمان المدعي من حقه في هذا الاختيار أو تقييده » .

وقد نصت المادة ٨٩ من قانون أصول المحاكمات المدنية على ما يلي:

« في الدعاوى المتعلقة بالعقد المدني أو التجاري يكون الاختصاص:

١ – لمحكمة موطن المدعى عليه الحقيقي أو المختار.

٢ – للمحكمة التي أبرم العقد في دائرتها وتسليم البضاعة.

٣ – للمحكمة التي في دائرتها يجب الوفاء » .

من هنا للمرسل إليه قائمة من الاختيارات بشأن المكان الذي يستطيع أن يباشر دعواه، وذلك دون أن يكون للناقل أن يلغي هذه القائمة بشرط يدرجه في وثيقة الشحن ودون أيضاً أن يواجه المرسل إليه بكونه ليس طرفاً في عقد النقل البحري.

فالمادة ٢٥٦ من قانون التجارة البحرية آنفة الذكر قد شملت جميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر.

الفرع الثاني
حق المرسل إليه في التعويض

التعويض الناجم عن المسؤولية التقصيرية هو تعويض عما لحق من ضرر وما فات من ربح أي يشمل الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة بعكس التعويض الناجم عن المسؤولية العقدية حيث تقتصر قيمة التعويض على الأضرار المتوقعة عند التعاقد ماعدا حالتي الغش والخطأ الجسيم.

فيا ترى هل سينال المرسل إليه حقه في التعويض على أساس المسؤولية العقدية أم على أساس المسؤولية التقصيرية وذلك نتيجة الدعوى المقامة ضد الناقل البحري؟!.

تجمع الآراء على أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية وذلك خلال المرحلة البحرية الخالصة –أي خلال مراحل تنفيذ عقد النقل البحري– خاصة أن الطبيعة التقصيرية للمسؤولية تشدد من مسؤولية الناقل وتجعل المرسل إليه في مركز أفضل من مركز الشاحن وهو الدائن الأساسي بالالتزام العقدي، وهذا مخالف للمنطق والعدالة، هذا من جهة ، ومن جهة أخرى قد تشمل العلاقة العقدية على شروط لتحديد المسؤولية سواء أكانت اتفاقية أم قانونية أو قد يتضمن العقد شروطاً اتفاقية للمسؤولية كشرط جزائي مثلاً والمرسل إليه باستناده إلى قواعد المسؤولية التقصيرية يزعزع هذه الشروط وينحيها جانباً وتصبح بهذه المثابة بلا هدف ولا فائدة [1].

[1] – د. عباس مصطفى المصري: المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٥٥–٥٦.

وقد جاء في قرار لمحكمة النقض السورية ما يلي:

« بما أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية فإنه لا يسأل إلا عن الضرر المباشر والمتوقع سبباً ومقداراً وفقاً لأحكام قواعد المسؤولية التي تقتضي بأنه إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة عند التعاقد باعتبار أن المتعاقدين لم يتعاقدا إلا على ما يتوقعانه من الضرر بحسبان أن الضرر غير المتوقع لا يدخل في دائرة التعاقد فلا تعويض عنه .. » [٢].

وتتلخص وقائع القضية أن محكمة النقض بهيئتها العامة قررت إبطال حكم محكمة النقض الذي كان قد قرر إلزام المدعى عليها بدفع مبلغ للجهة المدعية مقداره (١٤,٤٠٠,٠٠٠)ل.س كتعويض عن فرق هبوط أسعار ١٨٠ ألف لمبة فلورين مصباح نيون بمقدار ثمانين ليرة سورية عن كل مصباح نتيجة تأخير وصول البضاعة عشرة أيام من تاريخ ١٩٩٤/١/٧ حيث كان سعر لمبة النيون مائة وستين ليرة سورية حتى تاريخ ١٩٩٤/١/١٧ حيث أصبح سعر لمبة النيون ثمانون ليرة سورية كما حددته غرفة التجارة باللاذقية. وكانت قد اعتمدت محكمة النقض السورية بقرارها هذا إلى قرار نقض سابق رقم ٨٩١/١١٦٧ تاريخ ١٩٨٤/٦/١٨ منشور بمجلة المحامون عدد ٩ ص١١٢٤ لعام ١٩٨٥، والقائل بأن التعويض الذي يلتزم به الناقل البحري هو التعويض الذي يبين حقيقة الأضرار التي لحقت بالبضاعة ولا يشمل هذا

[٢] – قرار محكمة النقض السورية ٣٥ أساس ١٥ تاريخ ١٩٩٩/٢/١٥، مجموعة أحكام النقض في القضايا التجارية، عبد القادر جار الله الآلوسي، ص ٤٠٢-٤١١.

التعويض فوات الربح كما لا يدخل بحسابه الارتفاع الذي يطرأ على ثمن البضاعة وعدم إمكان تدارك شراء بديل عنها بنفس السعر.

وهذا وقد وضع قانون التجارة البحرية السوري قواعد خاصة تتعلق بالتعويض سواء من ناحية تحديد المسؤولية أو من ناحية الشروط الاتفاقية:

أولاً – التحديد القانوني لمسؤولية الناقل:

نصت المادة ٢٤٧ من قانون التجارة البحرية السوري على مايلي:

« ١ – تحدد المسؤولية أيا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها وفق الاتفاقيات الدولية والأنظمة والقوانين النافذة عن كل طرد أو وحدة شحن أو الوزن أيهم أعلى.

٢ – وإذا اجتمعت الطرود أو الوحدات في حاويات، وذكر في وثيقة الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عدّ كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه هلكت أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة ».

وبالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية فقد نصت معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ في مادتها الرابعة الفقرة الخامسة منها على ما يلي:

« لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد عن مائة جنيه إنكليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى مالم يكن الشاحن قد بيّن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأنّ هذا البيان قد دوّن في سند الشحن ».

والمشرع السوري قيّم مبلغ المئة جنيه إنكليزي بالليرات السورية بالمرسوم رقم /١٠٥/ لعام ١٩٩٣ الذي جاء فيه:

« تحدد مسؤولية الناقل بمبلغ لا يتجاوز ٢٠ ألف ليرة سورية عن كل وحدة أو طرد يفقد أو يصيبه ضرر أثناء النقل البحري أو بمبلغ ٦٠ ليرة سورية من الكغ الواحد من الوزن القائم للطرد أو الوحدة المفقودة أو البضاعة المغلفة أي المبلغين أكثر» .

أي أن المرسل إليه لا يستطيع المطالبة بالتعويض إلا في الحدود المنصوص عليها، فإذا كان الطرد أو الوحدة قد تضررت بأقل من الحد المنصوص عليه حصل المرسل إليه على تعويضه كاملاً، أما إذا كان مبلغ الضرر يزيد عن الحد فحقه في التعويض يقتصر على الحد الأقصى[١].

ثانياً – الشروط الاتفاقية:

نصت المادة ٢٥٠ من قانون التجارة البحرية على ما يلي:

« يعد باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور التالية: ..... ب – تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة (١) من المادة ٢٤٧ من هذا القانون ... ».

كما نصت المادة ٢٥١ من القانون ذاته على أن:

« للناقل أن يتنازل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له، كما يجوز له أن يزيد من مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر ذلك في وثيقة الشحن » .

---

[١] – د. هشام فرعون: القانون البحري، مطبعة جامعة دمشق، ١٩٧٦، ص ٢٣٥.

إذن الحد الأقصى للتعويض المقرر قانوناً من الأحكام الآمرة التي لا يجوز الاتفاق على ما يخالفها، وليس ما يمنع الناقل من زيادة المبلغ المحدد للتعويض ويزيد من مسؤوليته شريطة أن تكون قد نص عليها كتابة في وثيقة الشحن.

ثالثاً – الحالات المستثناة من الحد الأقصى للتعويض:

فيما عدا حالة الاتفاق على زيادة الحد الأقصى للتعويض فإنه لا يعتد بهذا الحد في الحالات التالية:

١ – حالة إذا صرّح الشاحن عن نوع البضاعة فلا يسأل الناقل إلا في حدود سقف المبلغ المصرح به.

٢ – حالة ارتكاب الناقل في تنفيذ التزامه خطأ جسيماً أو تدليساً فهنا يكون من حق الشاحن أو المرسل إليه أن يطالبه بالتعويض كاملاً وإن تجاوز مبلغ التعويض الأقصى المذكور، وعلى الشاحن أو المرسل إليه أن يثبت الخطأ الجسيم أو التدليس . أما الخطأ الجسيم أو التدليس الصادر عن تابعي الناقل فلا يسأل الأخير عنهما.

المطلب الثاني

الدعوى الموجهة ضد مقاول التفريغ

كنا قد بحثنا سابقاً آلية التسليم وعوارضه وتطرقنا إلى التفرقة بين عملية التسليم والتفريغ، ورأينا التداخل بين عمليات الشحن والتفريغ وعمليات النقل البحري، وهذا يعني التداخل بين عقد الشحن والتفريغ وعقد النقل البحري، وهذا ناجم عن مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع حتى تسليمها للمرسل إليه. وما سنوضحه الآن هو علاقة المرسل إليه مع مقاول التفريغ فيما إذا حصلت الأضرار أثناء تلك العملية المادية –التفريغ– وذلك ضمن إطار تنفيذ عقد النقل البحري. وهذا يقتضي التفرقة أساساً بين حالتين نتناولهما في الفرعين التاليين:

- الفرع الأول: التفريغ يقع على عاتق الناقل البحري.
- الفرع الثاني: التفريغ يقع على عاتق المرسل إليه.

الفرع الأول

التفريغ يقع على عاتق الناقل البحري

التفريغ يقع على عاتق الناقل البحري بموجب النصوص الآمرة لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن واتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحراً، وكذلك الأمر وفقاً لقانون التجارة البحرية السوري مالم يوجد اتفاق ينص على عكس ذلك. وفي هذا الغرض إذا كان الناقل قد اتفق مع مقاول تفريغ للقيام بعمليات تفريغ البضائع على أن يتم طبعاً العمل لحساب هذا الناقل فإنّ هذا الأخير يظلّ مسؤولاً عن النقل وعن العمليات اللاحقة له حتى تسليم البضاعة للمرسل إليه وذلك تطبيقاً للنصوص القانونية المقررة وفق المادة ٢/٤ من اتفاقية هامبورغ وأحكام المادة ٢/٣ من معاهدة بروكسل وأحكام المادة ١/٢٤١ من قانون التجارة البحرية السوري، تلك النصوص التي تفيد بمسؤولية الناقل عن أي هلاك أو تلف يصيب البضائع في المدة بين تسلمه البضائع في مرفأ الشحن وبين قيامه في مرفأ التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها. ولما كان مقتضى قاعدة نسبية العقود أنه ليس لغير أطراف العقد الاحتجاج بالعقد أو الاستفادة منه، وبالتالي لا يكون لهم إذا ما لحقتهم أضرار نتيجة لفعل أي من أطراف العقد إلا الرجوع بدعوى المسؤولية التقصيرية.

وتطبيقاً على حالتنا فإنه طالما أن الناقل لم يبرم عقد الشحن والتفريغ نيابة عن المرسل إليه فإنه لا يكون للمرسل إليه إلا أحد دعويين:

أولاً – الدعوى غير المباشرة:

وهي الدعوى التي يستعمل فيها الدائن باسم مدينه حقاً لهذا الأخير، وهي ليست ذات فائدة للمرسل إليه إذ يستلزم نجاح هذه الدعوى عدّة شروط قلّ أن تتوافر في حالتنا منها أن يكون فوات حق الناقل قبل المقاول سبباً في إعساره أو زيادة إعساره، إضافة إلى أن ما يحكم به يدخل في أموال الناقل (المدين) فيندرج ضمن الضمان العام للدائنين يفيدون جميعاً منه ولا يستأثر به المرسل إليه (الدائن).

ثانياً – الدعوى التقصيرية:

للمرسل إليه مصلحة أكيدة في الرجوع تقصيرياً على المقاول على أساس الخطأ الشخصي لهذا الأخير المسبب للضرر بالبضائع خاصة أن تلك البضائع هي للمرسل إليه ويأبى المنطق أن يظل متفرجاً وهي بين يدي المقاول يحدث بها أضراراً. إلا أن المرسل إليه يجد صعوبة في إثبات الخطأ في جانب المقاول.

من هنا يفضل رجوع المرسل إليه تعاقدياً –على أساس عقد الشحن والتفريغ– لمواجهة مقاول التفريغ، خاصة وأن الغالب في العمل أن الناقل البحري هو الذي يتعاقد باسمه مع المقاول، ومن ثم تنشأ أكبر المشاكل، ذلك أنه عندما يرجع المرسل إليه على الناقل للمطالبة بتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة بينما كانت بين يديه فإن الناقل يستند إلى تدخل المقاول للقول بأنه لم يعد مسؤولاً.

وإذا ما رجع المرسل إليه على المقاول فإن الأخير يدفع بأنه لا يعرفه طالما أنه في الحقيقة لم يرتبط معه في أية لحظة بعلاقات تعاقدية ظاهرة على الأقل[1].

وهكذا جاءت النصوص في قانون التجارة البحرية السوري لتنظم الوضع القانوني لمقاول الشحن والتفريغ، فقد نصت المادة ١٧٦ على ما يلي:

« ١ – يقوم مقاول الشحن والتفريغ بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها.

٢ – يجوز أن يعهد إلى مقاول الشحن والتفريغ بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق صريح من وكيل السفينة أو وكيل البضاعة.

٣ – يقوم المقاول بعمليات الشحن والتفريغ وبالعمليات الإضافية الأخرى لحساب من كلفه القيام بها، ولا يسأل في هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذي يكون له وحده توجيه الدعوى إليه.

٤ – وإذا كان الناقل هو الذي عهد إلى المقاول بالقيام بناءً على تعليمات من صاحب العمل أو بناءً على شرط في وثيقة الشحن أو في عقد إيجار السفينة، وجب على الناقل إخطار المقاول بذلك.

٥ – يسأل المقاول عن الأعمال التي يتولاها عمّا يقع منه أو من تابعيه من خطأ.

---

[1] – د. محمد كمال حمدي: عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، بلا تاريخ، ص٣١٣.

٦ – تسري على مقاول الشحن والتفريغ فيما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن نشاطه أحكام تحديد المسؤولية والإعفاء منها وأحكام التقادم المقررة بالنسبة إلى الناقل البحري ».

وبالرغم من أن نص الفقرة السادسة من هذه المادة كما نلاحظ قد جاء عاماً من حيث تمسك مقاول الشحن والتفريغ بتحديد المسؤولية والإعفاء منها كذلك التقادم المقرر بالنسبة للناقل سواء كان هذا التمسك في مواجهة الناقل[١] أو في مواجهة المرسل إليه، إلا أن نص الفقرة الثالثة قد أقام تفرقة واضحة بين أن يكون الناقل هو الذي عهد لمقاول الشحن والتفريغ وذلك لحسابه الخاص –وهذا ما درسناه في هذا الفرع– وبين أن يكون الناقل قد عهد لمقاول الشحن والتفريغ بالقيام بالعمل لحساب المرسل إليه وذلك تنفيذاً لتعليمات صاحب العمل أو بناء على شرط في وثيقة الشحن أو في عقد الإيجار، وهنا وضع المشرع شروطاً لرجوع المرسل إليه[٢] بدعوى المسؤولية على مقاول التفريغ وهذا ما سنبحثه في الفرع الآتي.

---

[١] – (وهذا ما يقتضيه المنطق لأنه من المقرر أن عمليات الشحن والتفريغ تدخل ضمن مراحل النقل البحري، فإذا رجع المرسل إليه على الناقل بما حدث للبضاعة من تلف أو هلاك أثناء مباشرة المقاول لمهمته، يرجع الناقل بدوره على المقاول المتعاقد معه تأسيساً على مسؤولية المقاول العقدية وهو رجوع يتم غالباً بإدخال المقاول ضامناً في الدعوى، وإذا كان قد قضى بتعويض للمرسل إليه عن الضرر فمقتضى القواعد العامة أنه يمتنع على الناقل أن يرجع بعد ذلك على المقاول بأكثر مما ألزم به هو وعلى هذا النحو يستفيد المقاول من الإعفاءات تحديد المسؤولية المنصوص عليها في وثيقة الشحن والقانون البحري) د. محمد كمال حمدي: عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، بلا تاريخ، ص ٣٠٥.

[٢] – لم يشأ المشرع أن يجعل من المرسل إليه كرة تتضارب بين مرمى الناقل من جهة ومرمى المقاول من جهة أخرى، وإنما حدد له كيفية حصوله على هدفه ألا وهي آلية حصوله على التعويض.

الفرع الثاني

التفريغ يقع لحساب المرسل إليه

لا جدال ينشأ حيث يتفق المرسل إليه مع المقاول في ميناء التفريغ على إنجاز عمليات التفريغ أو عمليات ما بعد التفريغ بحسب الأحوال وفقاً للأحكام المقررة في القانون الواجب التطبيق من خلال علاقة عقدية تربط بينهما.

وإنما ينشأ الجدال ويدق الأمر عندما يتفق من خلال شرط في وثيقة الشحن أو في مشارطة الإيجار أو بناء على تعليمات من أنّ المقاول يتم اختياره بواسطة الناقل في ميناء الوصول ليقوم بعملياته لحساب المرسل إليه، وهنا تطبيقاً لأحكام اتفاقية هامبورغ ومعاهدة بروكسل يجب التمييز بين عمليات التفريغ المحضة والعمليات التالية للتفريغ[1]. فبالنسبة للعمليات الأولى تكون العلاقات القانونية قائمة بالضرورة بين المقاول و الناقل استناداً إلى أن هذا الأخير يقع عليه عبء الالتزام بهذه العمليات أي بمعنى آخر فإنّ المقاول غير مسؤول تعاقدياً عن تنفيذ هذه العمليات إلا قبل الناقل وليس للمرسل إليه أي دعوى مباشرة بالمسؤولية ولا يعتد بالشرط الوارد في وثيقة الشحن المقرر خلاف ذلك.

---

[1] – العمليات اللاحقة للتفريغ تكون بمدلولها الفني مثل رفع البضاعة من على الرصيف وكذا تخزينها وحراستها والمحافظة عليها ثم إجراء عملية تسليمها للمرسل إليه تسليماً قانونياً. راجع د. عباس مصطفى المصري: المركز القانوني للمرسل إليه، مرجع سابق، ص ٣٧٤.

أما بالنسبة للعمليات القانونية التالية للتفريغ فإنه يمكن الاتفاق مسبقاً بشأنها على قيام الناقل باختيار مقاول متخصص في ميناء الوصول لتنفيذها لحساب المرسل إليه بشرط إخطار المقاول بذلك طالما أنها تتم خارج إطار تنفيذ عقد النقل البحري[١].

وتطبيقاً لقانون التجارة البحرية السوري فإن عمليات الشحن والتفريغ يلتزم بها الناقل كمبدأ عام مالم يتفق على غير ذلك كما سبق وأوضحنا، كما أن سياق المادة ١٧٦ من القانون السالف ذكرها يجمع عمليات الشحن والتفريغ والعمليات الإضافية الأخرى لتكون محلاً للاتفاق بين الناقل والمقاول للقيام بتنفيذها لحساب المرسل إليه شريطة إخطار المقاول بذلك[٢].

والناقل بتسليمه البضاعة للمقاول يكون قد قام بتنفيذ كافة التزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري وينتهي هكذا عقد النقل قانوناً بتسليم البضاعة إلى المقاول كما لو كانت مسلمة للمرسل إليه، وهذا يقتضي منه أن يتصرف تماماً كما لو كانت البضاعة تخصه فعليه أن يقوم بفحص البضاعة وحالتها وكميتها ووزنها قبل إعطاء مخالصة للناقل بتمام الاستلام، وعليه أن يعتني بحفظ البضاعة وحراستها، كما يجب عليه في حالة وجود نقص أو تلف في البضاعة أن يتخذ كافة الإجراءات المقررة لحفظ رجوع المرسل إليه ضد الناقل[٣].

---

[١] – د. عباس مصطفى المصري: مرجع سابق، ص ٣٧٣.

[٢] – المسألة محل البحث تأخذ مجالاً أكثر اتساعاً مما هو مقرر في اتفاقية هامبورغ ومعاهدة بروكسل.

[٣] – تلك الإجراءات التي تجنب خطر الاحتجاج بقرينة التسليم المطابق أو سقوط الحق في رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل وسوف ندرسها لاحقاً. راجع د. عباس مصطفى المصري: مرجع سابق ، ص ٣٧٤.

غير أن نفاذ تصرفات الناقل والمقاول في مواجهة ذوي الشأن في عملية النقل البحري –وبشكل خاص– إمكانية إقامة المرسل إليه للدعوى في مواجهة مقاول التفريغ يستلزم توافر شرطين قانونيين نستشفهما من نص الفقرة الرابعة من المادة ١٧٦ من قانون التجارة البحرية السوري وهما:

أولاً – أن يكون الناقل قد عهد إلى المقاول بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب العمل أو بناء على شرط في وثيقة الشحن، والمقصود بصاحب العمل هنا هو الشاحن، وهذا الشرط يعتبر منطقياً للغاية لأنه مالم توجد تلك التعليمات أو أن يوضع شرط في وثيقة الشحن بشأن اختيار الناقل لمقاول التفريغ لكانت عمليات التفريغ برمتها تقع على عاتق الناقل وحده وهو المسؤول الوحيد في مواجهة المرسل إليه دون المقاول[١].

ثانياً – إخطار الناقل لمقاول التفريغ بأنه يقوم بعملياته لحساب المرسل إليه، وأيضاً هذا الشرط بديهي ومنطقي طالما أن المبدأ العام هو أن مقاول الشحن والتفريغ يعمل لحساب من يستدعيه للقيام بهذه العمليات ومسؤوليته لا تقوم إلا تجاه هذا الأخير وهو الذي له فقط أن يرفع ضد المقاول دعوى مباشرة بالمسؤولية إن كان لذلك محل. ومن هنا كان من الضروري توافر علم المقاول بالشخص الذي ينفذ العمليات لحسابه وأمام من تنعقد مسؤوليته ومن له حق رفع دعوى مباشرة ضده.

---

[١] – هذا الشرط بديهي ويجب ألا نحمله أكثر مما يحتمل كأن نفسر وجوده على أنه وكالة ضمنية من الشاحن تتيح للناقل اختيار مقاول تفريغ للقيام بعمليات التفريغ.

وإذا ما تخلف أحد الشرطين السابقين أو كليهما ظلّ الناقل وحده هو المسؤول عن العمليات التي قام بها مقاول التفريغ وذلك في مواجهة المرسل إليه.

الفصل الثاني

التزامات المرسل إليه في عقد النقل البحري

كنا قد درسنا في الفصل الأول الحقوق التي يتمتع بها المرسل إليه والمستمدة من عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن والناقل، تلك الحقوق المتمثلة في حقه في استلام البضائع من الناقل وحقه في إقامة دعوى المسؤولية، إلا أنه في نظير مطالبته بتلك الحقوق فإنّ عقد النقل البحري يفرض عليه التزامات مقابلة لتلك الحقوق، فلكي يكون من حقه استلام البضائع لابدّ أن يكون قد أوفي بالتزامه بتسليم المستندات ودفع أجرة النقل، ولكي يكون من حقه إقامة دعوى المسؤولية والحصول على التعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في وصول البضاعة لابدّ أن يكون قد أوفى بالتزامه بتوجيه التحفظات القانونية للناقل.

من هنا يمكننا أن نصنف التزامات المرسل إليه المفروضة عليه بموجب عقد النقل البحري إلى التزامين أساسيين أولهما الالتزام بتسليم المستندات ودفع أجرة النقل، وثانيهما الالتزام بتوجيه التحفظات، فما هي طبيعة هذين الالتزامين؟ وما هي شروطهما القانونية؟ وما هو الأثر المترتب على انتفائهما؟ هذا ما سنراه ضمن المبحثين الآتيين:

- المبحث الأول: الالتزام بتسليم المستندات ودفع أجرة النقل.
- المبحث الثاني: التزام المرسل إليه بتوجيه التحفظات.

المبحث الأول

الالتزام بتسليم المستندات ودفع أجرة النقل

عندما تصل البضاعة إلى ميناء الوصول ويتقدم المرسل إليه مطالباً بتسليمه إياها، فللناقل أن يمتنع عن تنفيذ مطالبته إلى حين قيام المرسل إليه بتسليمه المستندات ودفع أجرة النقل.

نبحث ضمن المطلبين الآتيين كيفية وفاء المرسل إليه بهذين الالتزامين:

- المطلب الأول: التزام المرسل إليه بتسليم المستندات.
- المطلب الثاني: التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل.

المطلب الأول

التزام المرسل إليه بتسليم المستندات

المبدأ العام –كما سبق وأوضحنا – يقضي بضرورة تقديم وثيقة الشحن للناقل في ميناء الوصول حتى يتمكن المرسل إليه من تسلم البضاعة من الناقل، ولكن الواقع العملي يشهد في أحوال كثيرة ألا يستطيع المرسل إليه من تقديم وثيقة الشحن للناقل، والسبب أن عقد النقل البحري يشكل إطاراً مركباً مع عقد البيع البحري ومع عقد التأمين، ومن هنا كان يتم التعامل التجاري بالبضاعة غالباً بواسطة المستندات الممثلة لهذه البضاعة بطريق التظهير أو المناولة، كما يعتمد الاعتماد المستندي الذي تفتحه المصارف لتمويل ثمن البضاعة وأجرة النقل وأقساط التأمين بواسطة حيازة المستندات المطابقة الأساسية ألا وهي: وثيقة الشحن – بوليصة التأمين – الفاتورة التجارية. كما يوجد مستندات ثانوية وهي : شهادة المنشأ – الفاتورة القنصلية – الشهادة النوعية – الشهادة الصحية والفحص والتفتيش – إجازة التصدير وإجازة الاستيراد[1].

وما يهمنا إيضاحه هنا هو آلية تنفيذ المرسل إليه لالتزامه بتسليم المستندات سواء عن طريق الاعتماد المستندي أو عن طريق تسليم خطاب الضمان عبر الفرعين الآتيين:

- الفرع الأول: تسليم المستندات بواسطة الاعتماد المستندي.

---

[1] – د. حسن دياب: العقود التجارية وعقد البيع CIF ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، طبعة أولى، ١٩٩٩ – ص٢٥٣.

- الفرع الثاني: تسليم خطاب الضمان عوضاً عن المستندات.

الفرع الأول

تسليم المستندات بواسطة الاعتماد المستندي

بدأ العمل في المجال التجاري بالكمبيالة المستندية ثم تطورت التجارة الدولية لتفسح المجال للاعتماد المستندي.

أولاً – الكمبيالة المستندية:

وهي وسيلة تجارية قصد بها التغلب على عامل المسافة بين البائع والمشتري في مجال التجارة الدولية بسحب البائع كمبيالة على المسحوب عليه المشتري (المرسل إليه) وخصمها لدى أحد المصارف الذي يتقرر له رهن على البضاعة بتسلمه المستندات الممثلة لها والمرفقة بالكمبيالة[1].

والكمبيالة تأخذ إحدى صورتين:

الأولى: لا يسلم المصرف المستندات المرفقة للمرسل إليه إلا إذا تم قبول الكمبيالة.

الثانية: لا يسلم المصرف المستندات إلا إذا تم الوفاء بقيمة الكمبيالة.

ولكن هذه الوسيلة لها مساوئها تجاه البائع والمصرف والمرسل إليه:

---

[1] – Driut Mertine - RIPERT نقلا عن د. عباس مصطفى المصري: المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٠٤.

آ – بالنسبة للبائع: يواجه بعدم قيام المشتري بدفع قيمة الكمبيالة المسحوبة عليه أو عدم قبوله لها مما يضعه في موضع المدعى عليه بدعوى الرجوع من المصرف على اعتبار أنه ضامن الوفاء بقيمة الكمبيالة.

ب – بالنسبة للمصرف: بالرغم من حيازته للمستندات تعتبر ضماناً معقولاً لحقه إذ يستطيع بموجبها استلام البضاعة في ميناء الوصول واقتضاء حقه من ثمن بيعها إلا أنه قد يصيب البضاعة تلف أو تدهور بالأسعار عند الوصول فيضطر للرجوع على البائع الساحب لتكملة قيمة الكمبيالة.

ج – بالنسبة للمشتري المرسل إليه: فإنه قد يتسلم بضاعة لا تتطابق بنوعيتها مع المتفق عليه في عقد البيع لأن الكمبيالة المستندية لا تتضمن الشروط المتفق عليها، وقد يقوم البائع بتسليم مستندات للمصرف تخالف الشروط المتفق عليها ولا يستطيع المشتري التأكد من ذلك إلا عند وصول المستندات للمصرف القائم بالتحصيل[1].

ثانياً – الاعتماد المستندي:

١ – آلية عمل الاعتماد المستندي ومزاياه:

يعني أن يتفق المرسل إليه (المشتري) مع أحد المصارف على فتح اعتماد لصالح البائع بثمن البضاعة المتفق على إرسالها وشرائها منه فيرسل المصرف إلى البائع ما يسمى بخطاب الاعتماد يخطره فيه بأنه تمّ فتح اعتماد لصالحه بناء على أمر المرسل إليه في حدود مبلغ معين ويتعهد فيه بقبول

---

[1] – د. عباس مصطفى المصري: المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٠١-٢٠٥.

الكمبيالة المستندية أو الوفاء بها لدى تقديمها إليه. وهذا الأسلوب الائتماني يقدم عدّة مزايا[٢]:

آ – بالنسبة للبائع: يستطيع أن يستوفي ثمن البضاعة من المصرف بعد تقديم مستندات البضاعة إليه والتي يجب أن تكون مطابقة للمستندات المذكورة في خطاب الاعتماد.

ب – بالنسبة للمصرف: يحتفظ المصرف بالمستندات ضماناً لقيام المرسل إليه (المشتري) بأداء قيمة هذا الاعتماد.

ج – بالنسبة للمرسل إليه (المشتري): إذا ما قام المشتري بأداء قيمة الاعتماد استطاع استلام هذه المستندات وبالتالي استلام البضاعة وفقاً للشروط والمواصفات المتفق عليها بينه وبين البائع، وبيانات المستندات التي يقدمها البائع للمصرف يجب أن تكون مطابقة لتعليمات المرسل إليه الموضحة في عقد الاعتماد تحت طائلة رفض قيمة الاعتماد للبائع كما سنرى الآن.

٢ – المستندات المطلوبة للاعتماد المستندي:

تشترط الاعتمادات المستندية قيام المستفيد بتقديم مستندات محددة يتم من خلالها تدقيق شروط الاعتماد، فإذا توافقت المستندات المقدمة بالإضافة إلى تقيد بياناتها مع شروط الاعتماد، يكون المستفيد قد أوفى عندئذ بالتزامه ويحق له المطالبة بقيمة الاعتماد، أما إذا لم يف بالتزامه بتقديم تلك المستندات المتقيدة بشروط الاعتماد، فإنّ القرار بشأن قبول أو رفض تلك

---

[٢] – التطبيقات العملية الحديثة في أعمال الاعتمادات المستندية وفق ٦٤٥ ISBP, ٦٠٠ UCD ، الأستاذ محمد الكيلاني، دمشق، سوريا، ٢٠٠٧، ص ٣ وص ٣٨.

المستندات غير المتقيدة بالشروط يعود للمصرف وطالب فتح الاعتماد على أن قرار المصرف مصدر الاعتماد يكون هو القرار النهائي. وهناك العديد من المستندات التي يمكن لطالب الاعتماد أن يطلبها والتي يعود بعضها وفقاً لنوع البضاعة والبعض الآخر وفق الشروط الجمركية في بلد الاستيراد أو حسب وسيلة الاستيراد وأهمها: الفاتورة التجارية – وثيقة النقل – وثائق الشحن.

آ – وتعتبر وثيقة الشحن القابلة للتداول هي النوع المستعمل لدى المصارف عند فتح الاعتمادات المستندية وذلك كي يحتفظ المصرف بضمان إضافي من خلال تملكه للبضاعة عند وصول المستندات وتظهير الوثيقة لأمر طالب فاتح الاعتماد المرسل إليه وذلك بعد قيامه بتسديد قيمة المستندات، أو تسوية التسديد من خلال الكمبيالات .

ب – في حال وصول البضاعة المشحونة بحراً قبل وصول المستندات، يقوم المصرف مصدر الاعتماد بإصدار كفالة تخليص لشركة الملاحة البحرية لتسليم البضاعة الواردة على الوثيقة إلى العميل (المرسل إليه) مع تعهد المصرف بتسليم شركة الملاحة أصل الوثيقة مظهرة لأمرها حسب الأصول حال ورودها (على أن يتم تسديد الكفالة بعد انتهاء ذلك)، مع مراعاة عدم إصدار تلك الكفالة إلا بعد أخذ توقيع العميل المرسل إليه على كمبيالة بقيمة الاعتماد وإقرار خطي بقبول المستندات كيفما ترد، وصورة عن وثيقة الشحن والفاتورة التجارية لتدقيقهما بأنهما متوافقان مع شروط الاعتماد[1].

[1] – الأستاذ محمد الكيلاني: مرجع سابق ، ص٣٩.

الفرع الثاني

تسليم خطاب الضمان بدلاً من المستندات

عندما لا يستطيع المرسل إليه تسليم المستندات وخاصة وثيقة الشحن فور وصول البضاعة إلى ميناء الوصول ولكي لا يؤدي التأخير في تسليم البضاعة إلى زيادة النفقات مما يضر بمصلحة كل من الناقل والمرسل إليه، فقد ابتدع الواقع العملي ما يسمى بخطاب الضمان. وذلك بهدف تحقيق تسليم سريع للبضاعة مما يحقق مصالح كل الأطراف في عملية النقل البحري، ويفيد هذا الأسلوب بصفة خاصة في حالة البضاعة القابلة للتلف.

أولاً – أسباب إصدار خطاب الضمان:

خطاب الضمان يختلف هنا تماماً عن خطاب الضمان السابق الكلام عنه والذي جرى العمل على أن يصدره الشاحن لصالح الناقل نظير حصوله على وثيقة شحن نظيفة خالية من أية تحفظات، فالغرض من خطاب الضمان هو إمكانية تسليم البضائع إلى المرسل إليه دون تقديم أصل وثيقة الشحن المظهرة إليه أو إصدار مجموعة أخرى من وثيقة الشحن عندما يكون الأصل قد فقد أو ضاع في الطريق، فبهذه الطريقة نتحاشى مخاطر تسليم البضائع دون وثيقة شحن الأصلية وعليه فإن حالات إصدار خطاب الضمان هي عديدة منها:

١ – الإفراج عن البضائع عندما يكون أصل وثيقة الشحن قد فقد من المرسل إليه أو المستلم.

٢ – إصدار نسخ طبق الأصل من وثائق الشحن عندما تكون الأصول قد فقدت من الشاحن أو فقدت وهي في طريقها إلى المرسل إليه.

٣ – إذا كان المطلوب تغيير بيان أساسي في وثيقة الشحن مثل اسم المرسل إليه. .

٤ – عند طلب الشاحن تعديلات أخرى بعد إصدار الوثيقة وإرسال قائمة الشحن إذ كثيراً ما تفرض الجمارك غرامة على الناقل في ميناء التفريغ عندما تكون المستندات غير مطابقة[١].

٥ – عند تسليم البضائع لمرسل إليه يختلف عن المسمى في أصل وثيقة الشحن عندما يكون من المتعذر الوصول إلى هذا الأخير بسبب اضطرابات أهلية وتكون البضائع قد بيعت لآخر[٢].

ثانياً – أسلوب تقديم خطاب الضمان:

١ – الأصل أن المرسل إليه هو الذي يقدم خطاب الضمان تحت مسؤوليته الشخصية بحيث يلتزم من ناحية بتقديم وثيقة الشحن الأصلية خلال مدة محددة، ومن ناحية أخرى يلتزم بالتعويض عن كل الأضرار التي تنشأ عن عدم تقديم وثيقة الشحن الأصلية.

٢ – الغالب في مجال التجارة البحرية تقديم خطاب ضمان مصرفي للناقل فالمصرف يقرض توقيعه وهنا المصرف يلتزم تجاه الناقل بصفته

---

[١] – نصت المادة ٧٩ من قانون الجمارك: " إذا أظهرت المعاينة فرقاً بين البضائع وبين التصريح في البيان فتستوفى الرسوم وفق النتيجة المتحقق منها لدى معاينة البضائع حيث يطبق النصوص القامعة عند ضبط هذه المخالفات".

[٢] – د. أحمد محمود حسني: النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط٢، ١٩٨٩، ص١٦٧–١٦٩.

أصيلاً وليس نائباً عن العميل المرسل إليه أو متعهداً في عقد اشتراط لمصلحة الغير، فالتزامه هو التزام مستقل عن كافة العلاقات الأخرى، بحيث أنّ الناقل بموجب خطاب الضمان يتمتع بحق خاص يتيح له المطالبة بقيمته إن كان لذلك مقتضى دون أن يتأثر مركزه بأية دفوع يمكن أن تنشأ بين المصرف والمرسل إليه طالب إصدار خطاب الضمان.

ثالثاً – آثار خطاب الضمان:

١ – حماية الناقل ضد أي استرداد للبضاعة يأتي من ناحية الحامل الشرعي لأصل وثيقة الشحن.

٢ – حماية الناقل في حالة ما إذا كانت هناك استحالة لتقديم وثيقة الشحن والمثبتة لعدم الوفاء بأجرة النقل واللازم الوفاء بها بمعرفة المرسل إليه[١].

٣ – مستلم البضائع بموجب خطاب الضمان لا يكون ملتزماً بصفته الشخصية تجاه صاحب الحق في البضاعة، إذ أن التزامه لا يقوم إلا تجاه الناقل.

٤ – تبقى مسؤولية الناقل قائمة تجاه الحامل الشرعي لوثيقة الشحن إذ أن المرسل إليه لا يعرف إلا الناقل والأخير مسؤول أمامه قانوناً عن البضاعة وللناقل أن يرجع بعد ذلك على من استلم البضاعة والكفيل بموجب خطاب الضمان الذي بحوزته.

---

[١] – د. عباس مصطفى المصري: مرجع سابق، ص ٢١١-٢١٤.

٥ – التقادم المبرئ لذمة الناقل يفيد مستلم البضائع الذي قدم خطاب الضمان حيث لا يمكن رفع دعوى المسؤولية ضده طالما تقادم حق الشاحن أو المرسل إليه الحقيقي[١].

[١] – د. ابراهيم مكي: رسالته دعوى المسؤولية على الناقل البحري، نقلا عن د. عباس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص ٢١١.

المطلب الثاني

التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل

أجرة النقل وهي المبلغ المتفق عليه في عقد النقل البحري والذي يلتزم الشاحن بأدائه مقابل قيام الناقل بإيصال البضاعة إلى المكان وفي الزمان المتفق عليهما في العقد. ويخضع تحديد مقدار الأجرة لاتفاق الطرفين، وإذا لم يتضمن العقد مثل هذا الاتفاق فإنّ الأجرة تتحدد بالعرف أو بأجرة المثل وقت إبرام العقد.

وأساس تقدير الأجرة هو وزن البضاعة أو حجمها وعدد وحداتها، وقد تحدد على أساس القطعة أو القيمة كما هو الحال بالنسبة للبضائع الثمينة كالمجوهرات وما يماثلها[1]. وكقاعدة عامة فإن الشاحن هو المدين الأصلي بالوفاء بأجرة النقل، كأحد الالتزامات الجوهرية الناشئة عن عقد النقل البحري. لكن هذه القاعدة لا تسري على إطلاقها، فقد يتفق على استحقاق الأجرة كلها أو بعضها عند الوصول وفقاً للشروط المتفق عليها مع الناقل في عقد النقل البحري التي تتضمنها وثيقة الشحن المسلمة للمرسل إليه.

والأمر يرجع أساساً إلى شروط البيع في العلاقة التي تربط بين البائع والمشتري ففي البيع CIF تعتبر أجرة النقل التي يتحملها البائع عنصراً من عناصر الثمن الإجمالي للبضاعة، فإذا حصل وقدرت الأجرة وفقاً لكمية

---

[1] – د. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٣٢٤.

د. هشام فرعون: القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٩٥.

البضاعة المسلمة وقام المشتري بوفائها في ميناء الوصول كان له أن يرجع على البائع بما دفعه ويخصم ذلك من الفاتورة التي يرسلها إليه البائع مع المستندات.[1]

إلا أن الغالب في العمل أن تكون الأجرة مستحقة في ميناء التفريغ فيقوم بدفعها المرسل إليه خاصة إذا ما اتفق على حساب أجرة النقل وفقاً للكميات المسلمة فعلاً.

نتناول دراسة التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل ضمن الفرعين الآتيين:

- الفرع الأول: أساس وآلية وفاء المرسل إليه بأجرة النقل.
- الفرع الثاني: مدى التزام المرسل إليه بوفاء أجرة النقل.

[1] – د. حسن دياب: العقود التجارية وعقد البيع CIF ، مرجع سابق، ص ٦١.

الفرع الأول

أساس وآليـة وفاء المرسل إليه بأجرة النقل

نصت المادة ١/٢٣٣ على ما يلي:

« يلتـزم الشـاحن بـأداء أجـرة النقـل، وإذا كانـت الأجـرة مسـتحقة الأداء عنـد الوصول التزم بأدائها صاحب الحق في البضاعة إذا قبل استلامها ». عندما تتضمن وثيقة الشحن شرطاً يضع الوفاء بأجرة النقل على عاتق المرسل إليه في ميناء الوصول فإننا نميز بين حالتين:

أولاً – المرسل إليه لا يلتزم بأداء أجرة النقل إلا إذا قبل استلام البضاعة[١]:

فالمجموعـة العقديـة التـي تتكـون مـن عقد البيـع البحـري وعقد النقل البحري والتي تضم داخلها الناقل والشاحن والمرسل إليه توجب على أعضائها من منطلق قوة النفاذ داخلها احترام الشروط التي تتعلق بها مصلحة عضو أو آخـر بصـفة مباشـرة لمطالبتـه بتنفيـذ أداء تـرتبط بـه مصـلحته ارتباطـاً مباشـراً مستقلاً، ولذا فإن مطالبـة الناقل للمرسل إليه بـأجرة النقل فـي ميناء الوصـول من منطلق احترام الشرط الوارد في وثيقة الشحن.

ومن ناحية أخرى نرى أنّ من حق المرسل إليه أيضاً أن يدفع مطالبة الناقل لـه بالوفـاء بـأجرة النقل بـإلزام هذا الناقل بـاحترام شـرط وثيقـة الشـحن

---

[١] – (هناك مفارقة دقيقة فاتفاقية برن الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية بمادتها ١/١٦ تلزم المرسل إليه بديون البضـاعة المنقولـة ومنهـا أجـرة النقـل مـن مجـرد قبولـه لوثيقـة الشـحن وليسـت قبولـه اسـتلام البضـاعة) د.عبـاس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص ٢٢٥.

المتضمنة لمواصفات وكمية البضاعة التي ينبغي تسليمها إليه، فإن أخلّ بواجب الاحترام هذا كان من حق المرسل إليه أن يمتنع عن الوفاء بأجرة النقل، على أن لا يمنع ذلك الناقل من الرجوع إلى المدين الأصلي بالأجرة وهو الشاحن وفقاً لظروف وطبيعة العلاقة التي تربط بينهما، فقد يكون الشاحن مثلاً قد طلب من الناقل إصدار وثيقة شحن نظيفة مقابل خطاب ضمان، إذ لا يستطيع الناقل الاحتجاج بهذا الخطاب في مواجهة المرسل إليه حسن النية[1].

أيضاً عندما تتضمن وثيقة الشحن شرط الأجرة مستحقة في ميناء الوصول فإنّ الناقل يلتزم بطلب الوفاء بهذه الأجرة من المرسل إليه قبل تسليمه البضاعة، فإذا أخل بهذا الالتزام وقام بتسليم البضاعة للمرسل إليه دون الحصول منه على أجرة النقل فإنه لا يستطيع في هذه الحالة الرجوع على الشاحن لمطالبته بالوفاء بها. وهذا ما يقودنا لدراسة الفرض الثاني.

ثانياً – للناقل الامتناع عن تسليم البضاعة حتى يتسلم أجرة النقل:

عندما يكون المرسل إليه ملزماً بأداء أجرة النقل في مرفأ التفريغ فإن الناقل ملزماً بتقديم نفقات نقل البضاعة على أن يقوم بتحصيلها من المرسل إليه في ميناء الوصول، فإذا تعذر الحصول على الأجرة من هذا الأخير، فإن قيمة البضاعة تشكل ضماناً لحصوله على هذه النفقات وبذلك فقد وضع القانون ضمانات لوفاء أجرة النقل هذه الضمانات تتمثل في حق حبس البضاعة وحق الامتياز.

١ - حق حبس البضاعة:

---

[1] – د. عباس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص ٢٢٤.

فقد نصت المادة ١/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه: « إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة الإذن بإيداع البضائع عند حارس قضائي، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة » [١].

٢ – حق الامتياز على ثمن البضاعة:

نصت المادة ٢/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه:

« يكون للناقل امتياز على ثمن البضاعة لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل ». فللناقل البحري امتياز على ثمن البضائع كما هو مقرر قانوناً وهذا الامتياز مقرر على ثمن البضائع إذا طلب الناقل من قاضي الأمور المستعجلة بيعها استيفاء للأجرة، وهذا ما يشير إلى الترابط بين حق الحبس وحق الامتياز، فالامتياز لا يبقى في حالة تسليم البضائع للمرسل إليه ولو كان لم يدفع أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عنها المستحقة للناقل بسبب النقل[١].

---

[١] – جدير بالذكر أن المشرع فيما يتعلق بعقد إيجار السفينة وفي المادة ١٨٠ من قانون التجارة البحرية السورية أعطت الحق لمؤجر السفينة حق حبس البضاعة الموجودة على السفينة ولكنها قيدت هذا الحق عندما أتاحت للمرسل إليه تقديم كفالة يقدرها قاضي الأمور المستعجلة، ثم أوجبت لاستعمال حق الحبس إخراج البضاعة من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه .

[١] – د. أحمد محمود حسني: عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٧٤ – ١٧٥.

الفرع الثاني

مدى التزام المرسل إليه بوفاء أجرة النقل

توجد حالات لا يسأل المرسل إليه عند توافرها عن أداء أجرة النقل رغم أحقيته باستلام البضاعة والمطالبة باستلامها، وبالمقابل توجد حالات يسأل ويلزم المرسل إليه عند توافرها بأداء أجرة النقل وتوابعها رغم عدم وصول البضاعة واستلامه لها، نعرض لهاتين الفئتين من الحالات:

أولاً – عدم الالتزام بأداء أجرة النقل رغم استلام المرسل إليه للبضائع:

لا يستطيع الناقل إلا أن يقوم بتنفيذ التزامه بتسليم البضائع للمرسل إليه دون مطالبته بأجرة النقل وذلك في حالتين:

١ – عندما يكون الشاحن قد نص في وثيقة الشحن على أن أجرة النقل وتوابعها تدفع في ميناء القيام أي الشحن، أو عندما يشار في وثيقة الشحن على أنّ الأجرة مدفوعة مقدماً أو مسددة في مرفأ الشحن[١]. وهنا

(١) – ومن الغريب قرار محكمة النقض السورية ٥٧٢ أساس ٣٣٢ تاريخ ٢٠٠٢/٦/٢٧ حيث جاء فيه : " ..وحيث أن ما ذكر بوثيقة الشحن عن أن الأجرة مدفوعة مسبقاً لا يعني أن المرسل إليه معفى منها وأنها تقع على عاتق مستأجر السفينة ولا يجوز تحميل هذه العبارة أكثر مما تحتمل وهي أن الأجرة مدفوعة قبل نقل البضاعة وتفريغها وهذا لا يعني أيضاً الإعفاء من غرامة التأخير.". وتتلخص وقائع هذه القضية أن محكمة النقض السورية رفضت الطعن موضوعاً والمقدم من الجهة الطاعنة المدعى عليها المؤسسة العامة للتجارة الخارجية للمعادن ومواد البناء بشأن الحكم الصادر بحقها عن محكمة استئناف طرطوس إلى القضاء للمدعية بمبلغ (١١٧٣٠١) دولار اميركي كغرامة تأخير للباخرة (نارجس الام) في تفريغ البضاعة وقد كانت الجهة الطاعنة قد قدمت عدة أسباب مجدية لنقض هذا الحكم أهمها:

الناقل الذي يهمل في تحصيل الأجرة من الشاحن لا يستطيع أن يطالب المرسل إليه بالوفاء بها في ميناء الوصول، وذات الحكم إذا لم يستطيع الشاحن سداد الأجرة لعجزه عن الوفاء نتيجة إعساره أو إفلاسه على سبيل المثال والسبب هو الإشارة في عقد النقل إلى أن الأجرة مدفوعة مقدماً يحسم هذه المسألة ويكون الشاحن هو المدين فقط بهذا الالتزام والمرسل إليه ملزماً باحترام شروط هذا العقد[1].

٢ – عند خلو وثيقة الشحن من ذكر مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول قامت قرينة قانونية على أن الناقل قد قبض الأجرة بالكامل عند الشحن، وهذه القرينة قابلة لإثبات العكس في العلاقة بين الشاحن والناقل، أما بالنسبة للمرسل إليه والذي يعتبر من الغير –إذا كان غير الشاحن– الذي لا يعلم وقت انتقال وثيقة الشحن إليه أن الأجرة أو جزء منها لا يزال مستحقاً فإن القرينة تكون قاطعة بحيث لا يجوز للناقل إثبات

- وثيقتا الشحن نصتا على شرط (لاينرتومز) والذي يعني أن النقل تحت شرط الخطوط المنتظمة والذي يدل على أن فئة الناولون تشمل كافة مصروفات النقل منذ تسلم الناقل للبضاعة من المصدر في مرفأ الاستقبال وحتى تسليمها للمرسل إليه على الرصيف في مرفأ الوصول مما يعني أن المرسل إليه لا يتحمل أية نفقات دفعت عن البضاعة قبل تسليمها له على الرصيف.
- مستأجر السفينة التزم بدفع الأجرة وأن غرامات التأخير من ملحقات الأجور وتدور معها وجوداً وعدماً ولا يجوز العودة على المرسل إليه بها.
- ورد في وثيقتي الشحن أن الأجرة مدفوعة مسبقاً . وقد جاء بالرد على وجود شرط (لايزنومز) ما يلي: وكانت قد ناقشت المحكمة مصدرة القرار عبارة (لايزترمز) على ضوء أحكام المادة ٧٩ من نظام استثمار المرفأ وبينت أنها تتعلق بنفقات التجريم والترصيف والتنفيذ للبضاعة بعد تفريغها ولا علاقة لها بترتيب غرامة التأخير.
- مجموعة أحكام النقل في القضايا التجارية – عبد القادر جار الله الآلوسي، مرجع سابق، ص ٤٧٥–٤٧٩.

[1] – د. عباس مصطفى المصري: مرجع سابق، ص ٢٢٢.

عكسها في مواجهته وهذا ما نصت عليه المادة ٢/٢٣٣ من قانون التجارة البحرية السوري، حيث جاء فيها:

« إذا لم يذكر في وثيقة الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن، ولا يجوز إثبات ذلك تجاه الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على الوثيقة أن الأجرة أو جزء منها لا يزال مستحقاً، ويعتبر المرسل إليه الذي صدرت الوثيقة باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه ».

ويقابل نص هذه الفقرة نص المادة ٤/١٦ من اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحراً ١٩٧٩ حيث نصت أن:

« سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجرة النقل أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة الدفع على المرسل إليه، أو الذي لا يبين غرامة التأخير التي تنشأ في ميناء الشحن وتستحق على المرسل إليه، يعتبر قرينة كافية على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه. على أنه لا يسمح للناقل بإقامة الدليل على 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 البيان المذكور»[1].

---

[1] – (اتفاقية برن الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية بين دول أوربا C.I.M قد تضمنت حكماً يعالج المسألة محل البحث بمنطق معكوس مؤداه أن خطاب النقل يجب أن يكون موضحاً فيه صراحة ما إذا كان الشاحن قد دفع أجرة النقل عند القيام من عدمه، فإذا أغفل الخطاب هذا البيان فإنه يفترض أن الشاحن لم يسدد أجرة النقل وتكون واجبة في هذه الحالة على المرسل إليه في محطة الوصول. المادة ٦ فقرة ٦ من الاتفاقية المذكورة) د.عباس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص ٢٢١.

ثانياً – الالتزام بأداء أجرة النقل رغم عدم استلام المرسل إليه للبضائع أو استلامها ناقصة أو تالفة:

يستحق الناقل البحري الأجرة مقابل تقديم خدمة النقل البحري، وبالتالي لا يثور أدنى شك حول استحقاق الأجرة في حالة تنفيذ الناقل لالتزامه على خير وجه ووصول البضائع كاملة وسليمة إلى ميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه، لكن المرحلة البحرية تتعرض لمخاطر جسيمة، وقد يترتب عليها تعرض البضائع المنقولة للضرر وكثيراً ما يمتنع المرسل إليه عن دفع أجر النقل المستحقة عند الوصول إذا اكتشف هلاك البضائع أو تلفها [1].

لكن المشرع تدخل وأوجب دفع أجرة النقل في الحالات التالية:

١ – إذا كان عدم وصول البضاعة أو عدم التسليم قد جاء نتيجة لإهمال أو تقصير الشاحن أو من انتقل إليهم الحق كأن يمتنع المرسل إليه عن استلام البضاعة مما أدى إلى هلاكها[2].

٢ – لا يبرأ من دفع أجرة النقل إذا كان ما أصاب البضائع هو مجرد تلف أو نقص وهذا ما نصت عليه المادة ٢/٢٣٣ من قانون التجارة البحرية السوري:

« لا يبرأ الشاحن أو من له حق تسلم البضائع من دفع أجرة النقل ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر».

---

[1] – د. هاني دويدار ، مرجع سابق، ص ٢٥٧.

(٢) – د. علي البارودي: مبادئ القانون البحري، القاهرة، ١٩٨٣، ص ١٦٥.

د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٣٢٦.

غير أنه يحرم الناقل من الأجرة إذا هلكت البضائع بسبب القوة القاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات. فقد نصت المادة ٢٣٥ من القانون ذاته:

« لا تستحق أجرة النقل إذا هلكت البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات ».

وإذا أدت القوة القاهرة إلى هلاك جزئي كأن يتلف جزء من البضاعة فالتزام المرسل إليه يقتصر بدفع الأجرة على القسم المتبقي سالماً، كما يلزم المرسل إليه بدفع الأجرة كاملة إذا كان القوة القاهرة قد سببت تعيباً للبضاعة دون أن تهلك لأن الناقل نفذ التزامه بإيصال البضاعة[١].

٣ – البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأي صورة كانت لإنقاذ السفينة أو الشحنة –أي التي تعتبر خسائر بحرية مشتركة– فهنا يكن المرسل إليه ملتزماً بأداء حصته في الخسارة العمومية المشتركة، فقد نصت المادة ١/٢٣٤ من قانون التجارة البحرية السوري على أن :

« تستحق أجرة النقل عن البضائع التي يقرر الربان إلقاءها بالبحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة، وذلك مع مراعاة أحكام الخسائر البحرية المشتركة ».

٤ – إذا تعيبت البضاعة أثناء السفر مما اضطر معه الناقل إلى أن يبيعها، إنقاذاً لما قد يمكن إنقاذه وتستحق الأجرة هنا أياً كان سبب التعيب

---

[١] – د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٢١٨–٢١٩.

سواء كان عيباً خاصاً بالبضاعة أو بسبب خارج عنها، إذ تستحق الأجرة إذا هلكت البضاعة بسبب عيب خاص بها .

فقد نصت المادة ٢/٢٣٤ من قانون التجارة البحرية السوري على ما يلي:

« تستحق أجرة النقل على البضائع التي أتلفت بسبب عيب خاص بها أو اقتضت الضرورة أثناء الرحلة إلى بيعها بسبب تعيبها لأي سبب كان ».

٥ – إذا توقفت السفينة أثناء الطريق لأي سبب كان فإن القانون 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 تحمل أجرة النقل كما هو متفق عليها عن الرحلة كاملة بشرط أن تصل البضاعة إلى الميناء المتفق عليه (نص المادة ٢٣١ من قانون التجارة البحرية السوري).

٦ – وجود شرط الأجرة المستحقة أياً كانت الحوادث. وهذا الشرط صحيح وله فائدته بالنسبة للناقل حيث تستحق الأجرة مهما وقع من حوادث وأياً كان تأثيرها على البضائع، فالعقد يتكون من عمليتين قانونيتين نقل وتأمين على الأجرة، فالناقل يؤمن على الأجرة لدى الشاحن نظير تخفيض مقدارها.

ويسري هذا الشرط سواء أكانت الأجرة قد دفعت مقدماً أم أنها يجب أن تدفع عند الوصول، لكن لا يسري هذا الشرط إذا كان هلاك البضاعة بخطأ الناقل لأن الخطأ يجيز للشاحن طلب فسخ العقد والتعويض فيبقى الالتزام بأداء الأجرة من دون سبب.

بيد أن خطأ الربان والبحارة في الملاحة لا يمنع الناقل من الإفادة من هذا الشرط لأنه معفى قانوناً من المسؤولية عن هذا الخطأ[1].

(١) – د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٣٢٧.

د. مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢١٨ – ٢١٩.

المبحث الثاني

التزام المرسل إليه بتوجيه التحفظات

حرصت التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري على تحقيق أكبر قدر ممكن من التوازن في ضمان مصالح جميع الأطراف، فكما أعطت المرسل إليه الحق في إقامة الدعوى في مواجهة الناقل والحصول على التعويض، فقد ألزمته بتوجيه تحفظات أو إخطار إلى الناقل يعلمه بواسطتها بحالة البضائع وقت استلامها وممّا يكون قد أصابها من هلاك أو تلف أو في حالة التأخير.

ندرس طبيعة تلك التحفظات وآثارها ضمن المطلبين:

- المطلب الأول : مدى توجب التحفظات وشروطها.
- المطلب الثاني: مفاعيل التحفظات.

المطلب الأول

مدى توجب التحفظات وشروطها

النصوص القانونية:

نصت المادة ٢٥٣ من قانون التجارة البحرية السوري على ما يلي:

« ١ – في حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل أو من ينوب عنه كتابة بالهلاك أو التلف في ميعاد لا يتجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة، وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة في وثيقة الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة.

٢ – ولا يلزم تقديم الإخطار المنصوص عليه في الفقرة السابقة إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها المبينة في وثيقة الشحن وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه أو من تسلم البضاعة ».

ونصت المادة ٢٥٤ من قانون التجارة البحرية السوري على أن:

« ٤ – ولا تستحق أي تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضاعة إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم.

٥ – وعلى الناقل إعلام المرسل إليه بوصول البضاعة ».

كما نصت المادة ١٩ من اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ على أن:

« ١ – مالم يقم المرسل بتوجيه إخطار كتابي عن الهلاك أو التلف إلى الناقل يحدد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم السلع إلى المرسل إليه، اعتبر هذا التسليم قرينة كافية على أن الناقل سلّم السلع بالكيفية الموصوفة بها في وثيقة النقل، فإذا لم تكن مثل هذه الوثيقة قد صدرت، اعتبرت أنها سلمت بحالة سليمة .

٢ – في حالة كون الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري أحكام الفقرة ١ من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي في مدى ١٥ يوماً تالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه.

٣ – إذا أجريت معاينة السلع وقت تسليمها إلى المرسل إليه أو تفتيشها بصورة مشتركة من جانب الطرفين، انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عمّا يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو التفتيش المذكورين من هلاك أو تلف

٤ – في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو تصور، يقدم الناقل والمرسل إليه أحدهما إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش السلع وجردها.

٥ – لا يستحق أي تعويض عن التأخير في التسليم مالم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل في مدى ٦٠ يوماً متوالية لتسليم السلع إلى المرسل إليه.

٦ – إذا قام ناقل فعلي بتسليم السلع، يكون لأي إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقل، ويكون لأي إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي ».

أما معاهدة بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤ فقد نصت الفقرة السادسة من مادتها الثالثة على ما يلي:

« – إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشحن الذي يكون له الحق في استلامها طبقاً لعقد النقل فإنّ هذا التسليم يعتبر

- إلى أن يثبت العكس– قرينة على أن الناقل قد سلّم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن.
- وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم.
- ولا يترتب أي أثر على هذه الاخطارات إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامه لها ».

إن الالتزام الذي فرضته النصوص الآنفة الذكر تتماشى مع المنطق والإنصاف. فتبدأ مطالبة المرسل إليه الناقل بتوجيه إخطار يعلمه به بما تعرضت له البضائع من هلاك أو تلف أو في حالة التأخير في التسليم، وذلك لكي يتخذ الناقل قراره إما بحل الخلاف وديّاً دون الدخول مع المتضرر

بخصـومة قضـائية، وإمـا بـرفض هـذه الطلبـات اسـتعداداً لمواجهـة دعـوى المسؤولية.

الفرع الأول

مدى توجب التحفظات

أولاً – الحالات التي تستوجب تقديم التحفظات من قبل المرسل إليه:

١ – حالة الهلاك أو التلف:

مجال وجوب التحفظات وفق النصوص السابقة هو حالة الهلاك الجزئي أو التلف دون الهلاك الكلي، فبالرغم من أنّ النصوص قد أتت على ذكر الهلاك على إطلاقه إلا أنه لا تنصرف بحال إلى الهلاك الكلي، وإنما هي قاصرة على حالة الهلاك الجزئي (نقص أو عجز)، ويستفاد ذلك ممّا تورده النصوص من أحكام مقتضاها أنه في حالة عدم حصول إخطار يفترض أن البضاعة قد سلمت بحالتها المبينة في وثيقة الشحن، وفي أنّ ميعاد الإخطار يبدأ من يوم تسليم البضاعة، كلها أحكام لا يتصور إعمالها في حالة الهلاك الكلي الذي ينتفي معها حصول تسليم للبضاعة[١].

٢ – حالة التأخير في التسليم:

من الملاحظ أنّ كلاً من قانون التجارة البحرية السوري واتفاقية هامبورغ قد نصّا على وجوب تقديم الإخطار أو التحفظ عن التأخير في

---

(١) – د. كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ٢١٧.

د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٣٧٢.

التسليم، بينما لم تلزم معاهدة بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤ المرسل إليه أو من ينوب عنه بتوجيه هذا الإخطار باعتبار أنها لم تتصدى أساساً لتنظيم حالة التأخير في التسليم كسبب لقيام مسؤولية الناقل، حيث أعطت معاهدة بروكسل حالة التأخير في التسليم حكم الهلاك الكلي، فلا حاجة في هذه الحالة لتقديم إخطار لانتفاء التسليم من جهة وكون إثبات التأخير هو أمر هين وسهل من خلال الوثائق الرسمية لإدارة ميناء الوصول التي يسجل فيها تاريخ وصول السفن.

ثانياً – حالات لا تستوجب تقديم التحفظات –عند معاينة وفحص البضاعة–:

تقتضي الدعوى التي يوجهها المرسل إليه للناقل إثبات أنّ الضرر الذي أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل، ولا يكون الضرر منسوباً إلى الناقل إلاّ إذا وقع والبضاعة في يده أي خلال مرحلة النقل وقبل تسليمها للمرسل إليه وللتحقق من أنّ الضرر سابق على التسليم لابدّ من إثباته في الوقت الذي يتّم فيه هذا التسليم وذلك بواسطة التحفظات.

غير أن جميع النصوص القانونية أجمعت على أنّ هذه التحفظات غير ذات أهمية ويمكن الاستغناء عنها في حالة معاينة البضاعة.

فما هي شروط تلك المعاينة؟

١ – وفقاً لقانون التجارة البحرية السوري:

يشترط في المعاينة لكي تغني عن الإخطار وذلك بحسب نص الفقرة الثانية من المادة ٢٥٣ من القانون المذكور عدّة شروط وهي:

آ – أن تجري معاينة البضائع وقت التسليم.

ب – أن تثبت تلك المعاينة في وثيقة الشحن.

ج – أن تجري المعاينة بحضور الناقل أو وكيله أو من تسلّم البضائع.

٢ – وفق اتفاقية هامبورغ:

آ – أن تجري المعاينة أو التفتيش وقت تسليم البضاعة للمرسل إليه.

ب – أن تكون المعاينة أو التفتيش بحضور الطرفين أي بصورة مشتركة من قبل الناقل أو المرسل إليه.

٣ – معاهدة بروكسل لسندات الشحن:

اكتفت بأن تكون المعاينة قد حصلت بمواجهة المستلم عند استلامه للبضاعة.

وفي اعتقادي أنّ المشرع السوري كان أكثر دقة عندما وضع شرط تثبيت المعاينة في وثيقة الشحن، فبذلك يكون قد ضمن حقوق كلا الطرفين طالما أن وثيقة الشحن ستسلم للناقل في مقابل تسليمه للبضائع. وهذا النص مفيد عندما تتم أكثر من عملية نقل للبضائع ذاتها بحيث يكون دوماً المرسل إليهم المتتابعون والناقلون المتعددون على علم واطلاع بحالة البضائع وما قد يكون قد اعتراها من هلاك أو تلف بما هو مثبت في وثيقة الشحن.

ولما كانت المعاينة المذكورة تعتبر دليلاً في إثبات الأضرار والتلفيات، والقواعد العامة لا تجيز أن يصطنع الشخص دليلاً لنفسه إلا أنه تجيز له بالتأكيد الاحتجاج في مواجهة شخص بأوراق أو مستندات صادرة عنه أو عن أحد تابعيه وتكون منتجة في عملية الإثبات، فهذا يعدّ بمثابة اعتراف مستمد من أوراق الناقل نفسه التي ينظمها تابعوه فيما يتعلق بمراجعة البضاعة أثناء

عمليات التفريغ ولكن لا تعتبر الأوراق الخاصة بمقاول الشحن والتفريغ حجة على الناقل[1].

كما لا يؤخذ بشهادة المعاينة التي يقدمها ممثل شركة التأمين بمفرده أو بحضور المرسل إليه ما لم يحضر هذه المعاينة الناقل أو نائبه[2].

وأخيراً أشير إلى أنه إذا كانت تلك المعاينة تغني عن تقديم التحفظات فإنه في جميع الأحوال التي تستوجب تقديم التحفظات لابدّ أن يمنح المرسل إليه حق فحص البضاعة، كي يكون باستطاعته إعداد تحفظاته، وهذا ما قررته اتفاقية هامبورغ، فقد نصت على ضرورة تبادل جميع التسهيلات من قبل الناقل والمرسل إليه لتفتيش السلع وجردها في حال وجود هلاك أو تلف فعلي أو تصوره.

---

[1] – هذا إذا كان مقاول الشحن والتفريغ يعمل لحساب الناقل.

[2] – د. عباس مصطفى المصري: المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٣٠٢.

الفرع الثاني

شروط التحفظات

لكي تنتج التحفظات مفاعليها لابدّ أن يتوفر فيها شروط شكلية وشروط زمنية:

أولاً – شكل التحفظات:

يجب أن تكون التحفظات خطية أي مكتوبة وغير خاضعة لأي شكل خاص فيمكن أن تذكر في وثيقة الشحن أو يمكن أن ترسل على يد محضر أو ببرقية أو برسالة أو بخطاب مسجل[1].

والتعامل التجاري يرى أن مجرد رفض المرسل إليه استلام البضاعة يكفي للتعبير عن التحفظ[2].

ويجب أن تكون هذه التحفظات صريحة وواضحة محددة فلا يؤخذ إلا بالتحفظات التي تشير صراحة إلى نوع الضرر، أما التحفظات التي لم تأتِ بوصف البضاعة ولحالتها والتي صيغت بعبارات عامة ومبهمة أو المبنية على التكهنات فتعتبر غير مقبولة، ولمعرفة ما إذا كانت التحفظات مبهمة أم لا، يتوجب الأخذ بعين الاعتبار الظروف التي حصلت بها ونوع البضاعة[1].

---

[1] – د. حمود عبد اللطيف غزال: الاتجاهات الحديثة في تحديد وثيقة الشحن في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، الرباط، ١٩٩٦، ص٢٤٤.

[2] – د. هشام فرعون: القانون البحري، مرجع سابق، ص٢٣٧.

[1] – طارق زياد – مكربل فكتور: عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٥٥.

ويجب أن يوجه التحفظ إلى الناقل أو وكيله (الربان أو أمين السفينة) وذلك في ميناء التفريغ، لأنّ الأضرار لا تكتشف إلا عند التفريغ.

ثانياً – مهلة توجيه التحفظات:

جميع التشريعات القانونية ميزت بين الهلاك أو الضرر الظاهر وبين الهلاك أو الضرر غير الظاهر إلا أنها تختلف في مدّة هذه المهلة:

١ – مهلة توجيه التحفظات وفقاً لقانون التجارة البحرية السورية:

آ – يجب أن تقدم التحفظات في خلال ميعاد لا يتجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة.

ب – يجب أن تقدم التحفظات في خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر.

ج – يجب أن تقدم التحفظات الخاصة بالتأخير بالتسليم خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم.

٢ – مهلة توجيه التحفظات وفقاً لقواعد اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨م:

آ – يجب تقديم التحفظات في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم السلع إلى المرسل إليه.

ب – يجب تقديم التحفظات في مدى ١٥ يوم التالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه في حالة كونه الهلاك أو التلف غير ظاهر.

ج – يجب توجيه الإخطار عن التأخير في التسليم في مدى ستين يوماً المتوالية ليوم تسليم السلع إلى المرسل إليه.

٣ – مهلة توجيه التحفظات وفقاً لقواعد معاهدة بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤م:

آ – يجب أن يحصل الإخطار بالهلاك أو التلف وبماهيته في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة.

ب – يجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم في حالة كون الهلاك أو التلف غير ظاهر.

وقد ترسل التحفظات بصورة مسبقة أو توجه بصورة متأخرة، وهنا التحفظات المسبقة جائزة طالما أن النصوص القانونية أجازت ضمناً توجيهها قبل استلام البضاعة شرط أن يكون المرسل إليه قد علم بالأضرار اللاحقة بها واطلع عليها. أما إذا أرسلت التحفظات بصورة متأخرة فتعتبر كأن لم تكن ولا تأخذ أية مفاعيل.

هذا وليس ثمة محل لإضافة ميعاد مسافة إلى ميعاد الإخطار، سواء أكان الهلاك أو التلف ظاهراً أو غير ظاهر، وعلّة ذلك أن ميعاد الإخطار يبدأ من اليوم التالي لاستلام البضائع بمعرفة صاحب الحق فيها، وهو استلام يتم في ميناء الوصول، ومن ثمّ الأمر في هذا الصدد ليس فيه مكان يجب انتقال صاحب الحق في البضائع منه ومكان يجب عليه الانتقال إليه لمباشرة إجراء الإخطار[١].

هذا بالنسبة لمدة المهلة أما بالنسبة لبدء سريان هذه المهلة، فقد ثار خلاف حول تحديد بدء سريانها فذهب البعض إلى أنّ هذه المهلة تبدأ من تاريخ التفريغ تحت الروافع، وهذا الرأي مجحف بحقوق المرسل إليه لأنه لا

[١] – د. محمد كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ٢٢١.

يمكن عملياً لهذا الأخير تسلم بضائعه تحت الروافع كما لا يجوز إلزامه بتوجيه تحفظات قبل فحص البضاعة، ويرى البعض الآخر أن المهلة المشار إليها تبدأ من تاريخ تسلم إذن التسليم لأنه يصبح بوسع المرسل إليه منذ هذا الوقت معاينة بضاعته وسحبها، وأيضاً هذا لا يفيد أن المرسل إليه قد استلم البضاعة إذ يتوجب عليه بعد استلامه الإذن القيام ببعض المعاملات التي تستغرق بعض الوقت قبل تسلم البضاعة بالفعل[١].

أما الرأي السائد والصحيح هو اعتبار التسليم المقصود الذي يبدأ معه سريان مهلة تقديم التحفظات هو التسليم المادي والفعلي للمرسل إليه بحيث يتمكن من الكشف على البضاعة وفحصها والتحقق من حالتها، ولا يقبل بالتسليم الرمزي أو الوهمي القائم على تسليم المرسل إليه إذن التسليم فقط[٢].

---

[١] – د. علي البارودي، د. محمد السيد الفقي. محمد فريد العريني: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي، بيروت، طبعة أولى، ٢٠٠١، ص ٢٥٨.

[٢] – طارق زياد ، مكريل فكتور: عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٥٨.

المطلب الثانـي

مفاعيل التحفظات

يتداخل عقد النقل البحري مع عدة عقود أخرى كعقد التأمين وعقد الشحن والتفريغ. وقد رأينا أن عقد النقل البحري ينقضي بانتهاء عملية تسليم البضائع للمرسل إليه –مالم يتقدم هذا الأخير بتحفظاته المستوفاة لشروطها القانونية– فما هي منعكسات وجود هذا التحفظات أو عدمها تجاه الناقل أولاً وتجاه سائر الأطراف صاحبة المصلحة كالمؤمن ومقاول الشحن والتفريغ.

الفرع الأول

منعكسات التحفظات تجاه الناقل

المرسل إليه إما أن يتقاعس عن تقديم التحفظات أو يتقدم بها غير مستوفاة لشروطها القانونية كأن تكون غير محددة أو في غير مواعيدها فتعتبر كأن لم تكن وإما أن تقدم تلك التحفظات:

أولاً – عدم وجود التحفظات قرينة قانونية لمصلحة الناقل:

يتضح من النصوص القانونية التي ذكرت سابقاً أن عدم تقديم التحفظ في حالة الهلاك أو التلف لا يترتب عليه سقوط دعوى المسؤولية بل ينشأ قرينة لمصلحة الناقل بأنه سلم البضاعة كما هي مبينة في وثيقة الشحن، وهذه القرينة بسيطة بوسع المرسل إليه إثبات عكسها بكافة وسائل الإثبات [1].

وقد نصت محكمة النقض السورية بقرار لها على أن:

« نص المادة ٧٧ من نظام استثمار مرفأ اللاذقية واجتهاد الهيئة العامة لمحكمة النقض كرّسا انتهاء مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة بعد تنظيم ضبط الإدخال. استلام البضاعة من قبل الجهة المشحون لها دون تحفظ يسقط عنها الاحتجاج »[1].

---

[1] – طارق زيادة ، مكربل فكتور : عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٥٨.

(١) – قرار نقض محكمة النقض السورية ٣٣٣ أساس ١٣٥ تاريخ ٢٠٠٢/٤/٢٢، مجموعة أحكام النقض السورية، عبد القادر جار الله الآلوسي، مرجع سابق، ص ٤٣١-٤٣٣.

وقد جاءت اتفاقية هامبورغ بإضافة على أنه إذا لم تكن قد أصدرت وثيقة النقل كان حصول التسليم دون عمل تحفظ أو إخطار قرينة على أن البضائع قد سلمت بحالة سليمة[٢].

أما التخلف عن توجيه التحفظات أو توجيهها بعد الميعاد القانوني في حالة التأخير في التسليم يؤدي إلى فقدان المرسل إليه لحقه في التعويض عن الضرر الناشئ عن التأخير والأمر في هذا الصدد يتعلق بدفع بعدم قبول الدعوى.

ثانياً – توجيه التحفظات قرينة قانونية لمصلحة المرسل إليه:

إذا قدم المرسل إليه التحفظات في ميعادها القانوني لا يرتب بذاته تحقق مسؤولية الناقل بل من شأنه إقامة قرينة قانونية لمصلحة المرسل إليه عن أن الناقل لم يسلم البضاعة كما هي مبينة في وثيقة الشحن، وأن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة قد حصل أثناء تواجدها في عهدة الناقل.

وهذه القرينة بسيطة للناقل تقويضها بإثبات العكس بكافة وسائل الإثبات، فللناقل أن يثبت أن التحفظات لا محل لها لأن البضاعة سلمت فعلاً بأكملها أ بحالة جيدة، أو لأنه معفى من المسؤولية قانوناً، أو لأن الضرر قد

---

[٢] – د. كمال حمدي: سؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٣٠. ويعرض سيادته في هامش الصفحة رأي الدكتور سعيد يحيى حيث يقول: (أن نص الفقرة /١/ من المادة /١٩/ من اتفاقية هامبورغ قد ميز في شأن القرينتين إذا قضى باعتبار أنه في حالة غيبة الإخطار فإن قرينة استلام البضائع بالحالة الموصوفة بها في وثيقة الشحن هي قرينة بسيطة، وأن قرنية البضائع قد سلمت بحالة جيدة في حال لم تكن وثيقة النقل قد صدرت هي قرينة غير قابلة لإثبات العكس) بينما يرى الدكتور كمال حمدي أنه ليس في صياغة الفقرة المذكورة ما يؤيد هذا النظر، فالقرينة في الحالتين بسيطة للمدعي (طالب التعويض)، ويمكن تقويضها بإثبات وجود الهلاك أو التلف وقت تسليم البضائع.

حصل في المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ أو أنه يتمتع بشرط الإعفاء من المسؤولية الوارد في وثيقة الشحن بالنسبة لهاتين المرحلتين والذي يعتبر صحيحاً لأنه لا يتعلق بمرحلة النقل البحري بمعنى الكلمة[1].

نخلص إلى أن المرسل إليه إذا قام بتوجيه التحفظات في المواعيد المقررة قانوناً فإن الناقل لا يمكن أن يحتج في مواجهته بقرينة التسليم المطابق، والمرسل إليه الذي لا يقوم بتوجيه التحفظات في المواعيد المقررة فإنه يواجه خطر قرينة التسليم المطابق حيث يفترض أنه تسلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في وثيقة الشحن.

[1] – د. مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢٨٩.

الفرع الثاني

منعكسات التحفظات تجاه أطراف صاحبة المصلحة

رأينا أن التحفظات لها أهمية ودور في مساءلة الناقل وإثبات أن الأضرار قد حصلت خلال عملية النقل البحري فما هو أثر وجود التحفظات أم عدمها تجاه المؤمن ومقاول الشحن والتفريغ ..؟!

أولاً – التحفظات وأثرها على عقد التأمين:

المؤمن البحري يحل قانوناً محل المرسل إليه في حقوقه ودعاويه وهذا ما نصت عليه المادة ٣٨٦ من قانون التجارة البحرية السوري[١].

ومن هنا كان من البديهي الاعتراف للمؤمن بالحق في توجيه التحفظات للناقل بشأن الأضرار والتلفيات التي لحقت بالبضاعة.

ومن جهة أخرى طالما أن الكشف والمعاينة تغني عن تقديم التحفظات فقد أجاز القضاء القيام بهذا الكشف، فقد جاء قرار لمحكمة النقض السورية بأن « الكشف الذي يجري بين المؤمن والمؤمن لديه دليلاً في إثبات الضرر اللاحق بالبضاعة يمكن اعتماده في مواجهة الناقل »[٢].

---

[١] – نصت المادة ٣٨٦ من قانون التجارة البحرية السوري على أن: (يحل المؤمن قانوناً بما دفعه من تعويض في الدعاوى التي تكون للمؤمن له إزاء من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن).

[٢] – قرار محكمة النقض السورية أساس ١٢١ قرار ٤٦ لعام ٢٠٠٠، مجموعة أحكام النقض السورية في القضايا التجارية، عبد القادر جار الله الآلوسي، مرجع سابق، ص ٤١١.

والمؤمن يستطيع أن يواجه الناقل بالتحفظات المقدمة من قبل المرسل إليه ولكن السؤال المطروح هل المؤمن سوف يواجه بقرينة التسليم المطابق من قبل الناقل في حالة عدم تقديم التحفظات من قبل المرسل إليه فما تأثير هذا الوضع على عقد التأمين؟ يحق للناقل التمسك بقرينة التسليم المطابق في مواجهة المؤمن، وخشية التواطؤ بين المرسل إليه والناقل أو لحماية المؤمن من إهمال المرسل إليه فقد احتاط المشرع لهذا الأمر فنصت المادة ٥/٣٦٤ من قانون التجارة البحرية السورية على أن :

« يلتزم المؤمن له بما يأتي:

٥ – أن يخطره بكل حادثة من شأنها أن تجعله مسؤولاً في موعد لا يجاوز خمسة أيام على الأكثر من تاريخ علمه بوقوعها مالم يتفق على إطالة هذا الميعاد أو تقصيره.

فإذا تخلف المؤمن له عن الإخطار في المدة المحددة جاز خفض قيمة التعويض بمقدار ما أصاب المؤمن من ضرر نتيجة التأخير في الإخطار ويسقط الحق في التعويض إذا أثبت المؤمن أن عدم الإخطار كان عن عمد بقصد منعه من الوقوف على أسباب تحقق الخطر في الوقت المناسب » [1].

(١) – ومن الاحتياطات التي وضعها المشرع نص المادتين ٣٦٦ و ٣٦٧ من قانون التجارة البحرية السوري حيث نصت المادة ٣٦٦ على ما يلي: (١ – يجوز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة أو كتم عن سوء قصد ما يلزم من البيانات وكان من شأن ذلك التقليل بصورة محسوسة من تقدير المؤمن لأهمية الخطر.

٢ – ويجوز طلب الإبطال ولو لم يكن البيان غير الصحيح أو الكتمان أي صلة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه.

٣ – ويكون للمؤمن حق في قسط التأمين كاملاً إذا ثبت سوء القصد من جانب المؤمن له).

وهكذا قد يكون من شأن قرينة التسليم المطابق أن تحرم المرسل إليه من حقه في التعويض تجاه المؤمن أو تؤدي إلى الانتقاص منه من قبل المؤمن.

وحبذا لو أن المشرع يلحظ نصاً قانونياً صريحاً ينظم قرينة التسليم المطابق وعلاقة المؤمن بها، خاصة فيما يتعلق بمواعيد الإخطارات، فكما رأينا أن المرسل إليه ملزم بتقديم تحفظاته تجاه الناقل في مدد لا تتفق تماماً مع مواعيد تقديم الاخطارات للمؤمن وذلك كله في خضم عملية التسليم للبضائع والكشف عليها ومعاينتها.

ثانياً – التحفظات ومقاول الشحن والتفريغ ووكيل البضاعة:

١ – التحفظات ووكيل البضاعة:

التزامات وكيل البضاعة[١] تتلخص في استلام البضائع من الناقل بعد تفريغها لحساب موكله المرسل إليه وهذا يقتضي منه التحقق من حالة البضاعة والمحافظة على حقوق المرسل إليه وتحرير التحفظات والاخطارات

ونصت المادة ٣٦٧ على أن : (١ – على المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف الجوهرية التي تطرأ أثناء سريان العقد ويكون من شانها زيادة الأخطار التي يتحملها المؤمن، وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها بعد استبعاد أيام العطل الرسمية . فإذا لم يقع الإخطار في الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد.

٢ – وإذا وقع الإخطار في الميعاد المذكور في الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الأخطار لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له، بقي التأمين سارياً مقابل قسط إضافي. أما إذا كانت زيادة الأخطار ناشئة عن فعل المؤمن له، جاز للمؤمن إما فسخ العقد خلال ثلاثة أيام من تاريخ علمه بزيادة الأخطار مع الاحتفاظ بالحق قي قسط التأمين، وإما إبقاء العقد مع المطالبة بقسط إضافي مقابل زيادة الأخطار).

(١) – وكيل البضاعة وكما جاء بنص المادة ١٧٢ من قانون التجارة البحرية السوري:

(ينوب وكيل البضاعة عن أصحاب الشأن في تسلم البضاعة عند الوصول ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها).

التـي يوجبهـا القـانون وهـذا مـا نصـت عليـه المـادة ١٧٤ مـن قـانون التجـارة البحرية السوري:

« علـى وكيـل البضـاعة القيـام بـالإجراءات والتـدابير التـي يسـتلزمها القـانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة تجاه للناقل، وإلا افترض أنه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين في وثيقة الشحن، ويجوز إثبات عكس هذه القرينة في العلاقة بين وكيل البضاعة والناقل ».

وإذا أهمـل وكيـل البضـاعة فـي إرسـال التحفظـات الناقـل ولـم يسـتطع المرسل إليه دحض قرينة التسليم المطابق التي تترتب على عدم الإخطار فإنه – أي وكيل البضاعة – يعدَّ مسؤولاً عن الأضرار التي لا يتسنى إثبات أنها حصلت قبل استلامه البضاعة وذلك لأننا نكون أمام أحد فرضين:

إما أن الأضرار كانت سابقة على استلامه البضاعة من الناقل وكان واجبـاً عليـه توجيـه التحفظـات لتجنـب قرينـة التسـليم المطـابق والتـي لا يمكـن دحضها لانعدام أدلة الإثبات بعد الاستلام.

وإمـا أنـه لـم يكـن ثمـة مـا يوجـب توجيـه الاخطـارات إلـى الناقـل ويعنـي ذلك أن الأضرار قد حصلت والبضاعة بين يديه[١].

٢- التحفظات ومقاول الشحن والتفريغ:

إذا عهد إلى المقاول البحري باستلام البضاعة لحساب المرسل إليه[٢] فإنه يكون واجباً عليه بمقتضى هذه النيابة، المحافظة على حقوق المرسل إليه

---

[١] – د. كمال حمدي : مسؤولية الناقل البحري – مرجع سابق ص ٢١٩.

[٢] – وهو أمر جائز وفقاً لنص المادة ١٧٦ من قانون التجارة البحرية السوري.

وتوجيه الاخطارات التي نص عليها القانون بما يتضمنه التحقق من البضاعة وفحصها إن كانت ثمة هلاك أو تلف.

وينطبق عليه في هذا الموضع ما سبق ما قلنا من حيث بشأن وكيل البضاعة.

الخاتمــة

أما بعد فقد تناولت الدراسة مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري ابتداءً من المبحث التمهيدي الذي عرَّف عقد النقل البحري من حيث تكوينه وأطرافه وإثباته والتعريف بوثيقة الشحن توصلاً إلى تعريف المرسل إليه وأشكاله ومن ثمَّ محاولة إيجاد الأساس النظري السليم لمركزه القانوني في عقد النقل البحري وعرض النظريات ومناقشتها التي قيلت في هذا الشأن.

ثم بعد هذا التمهيد كان الإيضاح لمركز المرسل إليه في عقد النقل البحري من الناحية العملية من خلال ممارسته لحقوق مستمدة من عقد النقل البحري حيث عولجت في الفصل الأول، ومن خلال أدائه لالتزامات مستمدة من العقد المذكور حيث عولجت في الفصل الثاني.

وقد تمخضت الدراسة عن الاستنتاجات التالية:

أولاً: بروز أهمية وثيقة الشحن ليس كأداة إثبات عقد النقل البحري فحسب بل لأداء دور مهم في تنفيذ هذا العقد وأدائها دوراً ائتمانياً وتجارياً بارزاً، وسوف تأخذ هذه الوثيقة دورها الأهم عندما تصبح إلكترونية.

ثانياً: عدم إمكانية الركون لأية نظرية قيلت بشأن أساس المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، وحتى لو قلنا بنظرية النفاذ للعقد تلك النظرية الحديثة الغير الواضحة المعالم فإننا لا نكتشف شيئاً جديداً ولا نستطيع اعتبارها مصدراً جديداً لمصادر الالتزام المعروفة لأنها باعتقادي

تنصب وتندرج ضمن إطار التصرف القانوني كمولد ومصدر للالتزام، وجلَّ ما في الأمر أن طبيعة تلك الالتزامات تختلف نوعاً ما عما هو منصوص عنه في القواعد العامة، تلك الاختلافات استدركها المشرع وحدت به إلى وضع النص القانوني الخاص بكل حالة عند تنظيمه لها، وطالما أنها تعتبر حالات نادرة ولم يستقر عليها العرف ليصاغ منها قواعد عامة، فالأمر إذاً مرهون بالتطور مع مرور الزمن.

ثالثاً: أثناء الدراسة لحقوق المرسل إليه وهي حقه في استلام البضاعة وحقه في إقامة دعوى المسؤولية كما لالتزاماته وهي الالتزام بتوجيه التحفظات والتزامه بتسليم المستندات وأداء أجرة النقل، برزت عدة نقاط تحتاج إلى ضرورة وجود صياغة تشريعية وذلك لترسيخ مركز المرسل إليه، حيث أنه يعتبر العضو الأضعف في عملية النقل البحري لأنه غالباً ما يكون المستورد.

ومن هنا كان لنا أن نبدي المقترحات والتوصيات التالية:

أولاً: بالنسبة لحق المرسل إليه في استلام البضاعة:

١- إزاء تعدد نسخ وثيقة الشحن بناءاً على طلب الشاحن، يجب أن يكتب على نسخة واحدة فقط أنها قابلة للتداول بعبارة الأصلية، ويكتب على باقي النسخ عبارة تفيد أنها ثانوية، بحيث لا يتم اللجوء لإحدى النسخ الثانوية إلا بالعودة للناقل والشاحن معاً.

٢- عند تقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة لا بدَّ من حقه في فحص البضاعة ومعاينتها كإجراء أولي لقبوله الاستلام من جهة أو التحضير لتقديم تحفظاته من جهة أخرى، ولا نجد في نصوص القانون تنظيم وتأصيل لحق فحص البضاعة ومعاينتها، رغم أن غالبية النزاعات في

القضايا البحرية في مجال النقل البحري تحصل عند هذا المنعطف من مرحلة النقل البحري.

ثانياً: بالنسبة لحق المرسل إليه في إقامة دعوى المسؤولية:

١- عندما يكون الشاحن قد وضع بيانات غير صحيحة في متن وثيقة الشحن، ولم يقم الناقل بإدراج تحفظاته فإن الشاحن يكون مسؤولاً تجاه الناقل عن تعويض الضرر المترتب عن عدم صحة البيانات المقدمة عن البضاعة، قد يحصل أن لا يتسنى للمرسل إليه اكتشاف عدم مطابقة البيانات المقدمة مع البضاعة المسلمة، أو أن يفوته ميعاد تقديم الدعوى باعتباره موعد قصير ومسقط. عندئذٍ يخشى من حصول تواطؤ بين الشاحن والناقل ضد مصلحة المرسل إليه حتى ولو كانت الصورة على شكل خطاب ضمان، وهنا كان يجب على المشرع أن يبقي الشاحن مسؤولاً وضامناً ليس تجاه الناقل فحسب بل تجاه المرسل إليه كليهما معاً.

٢- في حالة لم يكن موعد قدوم السفينة إلى ميناء الوصول محدداً في وثيقة الشحن أو معلوماً للمرسل إليه لا بدَّ من إخطار المرسل إليه بوصول البضائع وهذا لم يلحظه القانون.

ثالثاً: بالنسبة لالتزام المرسل إليه في تسليم المستندات ودفع أجرة النقل:

١- يتم تنفيذ هذا الالتزام عن طريق الاعتمادات المستندية بشكل غالب، حبذا لو يلحظ المشرع نصاً قانونياً في مجال التجارة البحرية ينظم فيه آلية الاعتمادات المستندية وخصوصية الوثائق والمستندات المطلوبة.

٢- في حالة عدم تقديم المستندات يقدم خطاب ضمان -كما رأينا- أيضاً يجب تنظيم هذا الخطاب قانونياً من حيث خصائصه ومضمونه ومفعوله.

٣- التأخير في عملية التفريغ والتعويض الناجم عنه يعتبر أجرة إضافية تضاف إلى أجرة النقل، ويحصل تساؤل عن مدى التزام المرسل إليه بأداء هذه الأجرة الإضافية فيما لو كانت أجرة النقل مدفوعة مسبقاً من قبل الشاحن، أو نصَّ في وثيقة الشحن على التزام الشاحن بأدائها، فقد يرفض الشاحن أداء الأجرة الإضافية خاصة إذا كان سبب التأخير في التفريغ عائد إلى المرسل إليه حبذا لو يلتزم المرسل إليه بأداء أجرة تأخير السفينة حينئذ، وذلك كي يسارع إلى الاستلام ولا يتراخى إلى زمن يضر بمصالح الناقل والشاحن معاً.

رابعاً: بالنسبة لالتزام المرسل إليه في تقديم التحفظات القانونية:

١- إذا كان التسليم قد حصل قبل صدور وثيقة الشحن أو بدون وثيقة الشحن فإنه إذا لم تقدم تحفظات قانونية نشأت قرينة التسليم للبضائع بحالة سليمة وفقاً لقواعد اتفاقية هامبورغ، ولا نجد هكذا نص في قانون التجارة البحري السوري.

٢- بالنسبة لقرينة التسليم المطابق وعلاقتها بشركة التأمين، حبذا لو يعطى المؤمن حق قانوني صريح بتقديم التحفظات أو لا يواجه بعدم تقديمها من

قبل المرسل إليه عند رجوع الناقل إليه، وذلك خشية التواطؤ بين الناقل والمرسل إليه ضد مصلحة المؤمن وشركة التأمين.

بهذا القدر أكون قد انتهيت من بحثي هذا مستميحة من القارئ الكريم عما يجده في هذا البحث من إطالة أو تقصير أو أخطاء، أرجو أن أكون قد وفقت، ضارعة إلى المولى عز وجل أن يوفق الجميع إلى الخير والصواب.

والله ولي التوفيق

قائمـة مراجـع البحـث

أولاً: رسائل الدكتوراه:

١- د. حمود عبد اللطيف غزال: الاتجاهات الحديثة في تحديد وثيقة الشحن في النقل البحري، الرباط، ١٩٩٦.

٢- د. عباس مصطفى المصري – المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري- دار الجامعة الجديدة – مصر – الاسكندرية – ٢٠٠٢.

٣- د. محمد كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضاع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠- منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٥.

٤- د. نبيلة رسلان: النظرية العامة للعلاقات الثلاثية، طنطا، ١٩٨٦، دار الطباعة الحديثة، ١٩٨٦.

ثانياً: الكتب القانونية المتخصصة:

١- د. أحمد محمود حسني: عقد النقل البحري وفقاً للقانون رقم ٨ لعام ١٩٩٠، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٠.

٢- د. أحمد محمود حسني: النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٨٩.

٣- د. الياس حداد، د. محمد سامر عاشور: القانون التجاري: بري-بحري-جوي، منشورات جامعة دمشق، التعليم المفتوح، ٢٠٠٤.

٤- د. طارق زيادة، مكربل فكتور: عقد النقل البحري، طرابلس، لبنان، بلا تاريخ .

٥- د. علي البارودي، د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠١.

٦- د.علي البارودي: مبادئ القانون البحري، القاهرة، ١٩٨٣.

٧- د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٢.

٨- د. محمد كمال حمدي: عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية.

٩- د. مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٦.

١٠- د. هاني دويدار: النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٨.

١١- د. هشام فرعون: القانون البحري، مطبعة جامعة دمشق، ١٩٧٦.

١٢- د. وهيب اسبر: القانون البحري، لبنان، المؤسسة الحقوقية للكتاب، ٢٠٠١.

ثالثاً: الكتب القانونية العامة:

١- د. حسن دياب: العقود التجارية وعقد البيع CIF ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع – بيروت، ط ١ ، ١٩٩٩.

٢- الأستاذ محمد الكيلاني: التطبيقات العملية الحديثة في أعمال الاعتمادات المستندية وفق UCP ٦٠٠,ISBP ٦٤٥ ، دمشق، سوريا، ٢٠٠٧.

٣- الأستاذ محمد بكر محمد: عقد النقل، الأبحاث القانونية، ٢٠٠٧، WWW.EASTALAWS.COM

٤- محمد وحيد الدين سوار . النظرية العامة للالتزام الجزء الأول . مصادر الالتزام . الطبعة الثامنة منشورات جامعة دمشق ١٩٩٦.

رابعاً: المجموعات والمجلات والقوانين:

١- الأستاذ عبد القادر جار الله الآلوسي، مجموعة أحكام النقض في القضايا التجارية من عام ١٩٨٨، ٢٠٠٢، المكتبة القانونية، طبعة أولى، ٢٠٠٣.

٢- مجلة المحامون.

٣- قانون التجارة البحرية السوري الصادر بتاريخ ٢٠٠٦/١١/٢٨.

٤- قانون الجمارك

٥- نص معاهدة بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤ وبروتوكول التعديل لها ١٩٦٨.

٦- نص اتفاقية هامبورغ للنقل الدولي للبضائع بحراً لسنة ١٩٧٨.

الفهرس

	الصفحة
الإهداء	
كلمة شكر	
المقدمة - موضوع البحث - مشكلة البحث - فائدة البحث - منهج البحث - خطة البحث	 ١ ١ ٢ ٣ ٥
***المبحث التمهيدي: تكوين عقد النقل ومركز المرسل إليه فيه**	٩
–**المطلب الأول:** تعريف عقد النقل البحري	١٠
◊ الفرع الأول: خصائص عقد النقل وإثباته	١١
◊ الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري وأشكال المرسل إليه	١٥
– **المطلب الثاني:** المركز القانوني للمرسل إليه من الناحية النظرية	١٧
◊ الفرع الأول: النظريات التقليدية: - أولاً : الاشتراط لمصلحة الغير	١٩ ١٩

- ثانياً: نظرية النيابة - ثالثاً نظرية الخلف الخاص	٢٢ ٢٥
◊ الفرع الثاني: النظريات الحديثة - أولاً: الدعوى المباشرة - ثانياً: الحق المستمد من وثيقة الشحن – ثالثاً: نفاذ عقد النقل البحري	٢٩ ٢٩ ٣٢ ٣٣
*** الفصل الأول: حقوق المرسل إليه في عقد النقل البحري**	٣٧
• **المبحث الأول:** حق المرسل إليه في استلام البضاعة	٣٨
– **المطلب الأول:** آلية التسليم	٣٩
◊ الفرع الأول: صاحب الحق في استلام البضاعة - أولاً: الحامل الشرعي لوثيقة الشحن - ثانياً: تعدد حملة نسخ وثيقة الشحن والتزاحم فيما بينهم - ثالثاً: تسليم البضاعة إلى نائب المرسل إليه	٤٠ ٤٠ ٤١ ٤٣
◊ الفرع الثاني: التسليم بموجب إذن التسليم	٤٦
◊ الفرع الثالث: إثبات التسليم	٤٩
– **المطلب الثاني:** عوارض التسليم	٥١
◊ الفرع الأول: نظام البضاعة مرفوضة التسليم	٥٢

◊ الفرع الثاني: شرط التسليم تحت الروافع	٥٣
- أولاً: مدى صحة إدراج هذا الشرط في وثيقة الشحن	٥٥
- ثانياً: مدلول شرط التسليم تحت الروافع	٥٧
• **المبحث الثاني:** حق المرسل إليه في إقامة دعوى المسؤولية	٦١
– **المطلب الأول:** الدعوى الموجهة ضد الناقل البحري	٦٢
◊ الفرع الأول: الشروط القانونية والموضوعية لإقامة الدعوى	٦٣
- أولاً: الحالات التي تتيح للمرسل إليه إقامة الدعوى	٦٣
- ثانياً: مفاعيل الاتفاقات بين الشاحن والناقل التي يضعها الناقل في وثيقة الشحن في مواجهة المرسل إليه .	٦٥
- ثالثاً: مهلة إقامة الدعوى	٦٨
– رابعاً: المحكمة المختصة	٧٥
◊ الفرع الثاني: حق المرسل إليه في التعويض	٧٧
- أولاً: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل	٧٩
- ثانياً: الشروط الاتفاقية	٨٠
– ثالثاً: الحالات المستثناة من الحد الأقصى للتعويض	٨١
– **المطلب الثاني:** الدعوى الموجهة ضد مقاول التفريغ	٨٢

◊ الفرع الأول: التفريغ يقع على عاتق الناقل البحري	٨٣
– أولاً: الدعوى غير المباشرة	٨٤
–ثانياً: الدعوى التقصيرية	٨٤
الفرع الثاني: التفريغ يقع لحساب المرسل إليه	٨٧
*** الفصل الثاني: التزامات المرسل إليه في عقد النقل البحري**	٩١
• **المبحث الأول:** الالتزام بتسليم المستندات ودفع أجرة النقل	٩٢
– **المطلب الأول:** التزام المرسل إليه بتسليم المستندات	٩٣
◊ الفرع الأول: تسليم المستندات بواسطة الاعتماد المستندي	٩٤
– أولاً: الكمبيالة المستندية	٩٤
– ثانياً: الاعتماد المستندي	٩٥
الفرع الثاني: تسليم خطاب الضمان بدلاً من المستندات	٩٨
– أولاً : أسباب إصدار خطاب الضمان	٩٨
– ثانياً: أسلوب تقديم خطاب الضمان	٩٩
– ثالثاً: آثار خطاب الضمان	١٠٠
– **المطلب الثاني:** التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل	١٠٢
◊ الفرع الأول: أساس وآلية وفاء المرسل إليه بأجرة النقل	١٠٤
– أولاً: المرسل إليه لا يلتزم بأداء أجرة النقل إلا إذا قبل استلام البضاعة	١٠٤

– ثانياً: للناقل الامتناع عن تسليم البضاعة حتى يتسلم أجرة النقل	١٠٥
الفرع الثاني: مدى التزام المرسل إليه بوفاء أجرة النقل	١٠٨
– أولاً: عدم الالتزام بأداء أجرة النقل رغم من استلام المرسل إليه للبضائع	١٠٨
– ثانياً : الالتزام بأداء أجرة النقل رغم عدم استلام المرسل إليه للبضائع أو استلامها ناقصة أو تالفة	١١١
• **المبحث الثاني**: التزام المرسل إليه بتوجيه التحفظات	١١٥
– **المطلب الأول**: مدى توجب التحفظات وشروطها	١١٦
◊ الفرع الأول: مدى توجب التحفظات	١٢٠
– أولاً: الحالات التي تستوجب تقديم التحفظات من قبل المرسل إليه	١٢٠
– ثانياً: حالات لا تستوجب تقديم التحفظات عند معاينة وفحص البضاعة	١٢١
◊ الفرع الثاني: شروط التحفظات	١٢٤
– أولاً: شكل التحفظات	١٢٤
–ثانياً: مهلة توجيه التحفظات	١٢٥
– **المطلب الثاني**: مفاعيل التحفظات	١٢٨
◊ الفرع الأول: منعكسات التحفظات تجاه الناقل	١٢٩
– أولاً: عدم وجود التحفظات قرينة قانونية لمصلحة الناقل	١٢٩

– ثانياً: توجيه التحفظات قرينة قانونية لمصلحة المرسل إليه	١٣٠
◊ الفرع الثاني: منعكسات التحفظات تجاه أطراف صاحبة مصلحة	١٣٢
– أولاً: التحفظات وأثرها على عقد التأمين	١٣٢
–ثانياً: التحفظات ومقاول الشحن والتفريغ ووكيل البضاعة	١٣٤
*** الخاتمة**	١٣٧
*** قائمة مراجع البحث**	١٤٢
*** الفهرس**	١٤٥