

مدى استفادة مقاول الشحن والتفريغ من تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب سند الشحن

دكتور: طارق أبو العلا
وكيل كلية النقل البحري للدراسات العليا والبحث العلمي
- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
دكتورة: إيمان أجميل
معاشر القانون التجاري والبحري بكلية الحقوق- جامعة الإسكندرية
والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
Eman.Algamiel@gmail.com

المقدمة:

يعتبر النقل من أهم صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، ويعد نقل البضائع بحراً بصفة عامة عصب حركة تداول الثروات، فهو السبيل الرئيسي لتنفيذ المبادلات السلعية الدولية الأمر الذي يفسر الاهتمام التشريعي بتنظيم أحكامه وطنياً ودولياً.

فالعلاقة بين مقدم الخدمة والمتمثل في الناقل والمستفيد الشاحن يحكمها عقد النقل، ويتفرع من هذه العلاقة خدمات متعددة يتمثل أهمها في خدمة الشحن والتفريغ، حيث يعرف عقد الشحن والتفريغ بمعناه العام والشامل بأنه العقد الذي يعهد بمقتضاه أحد أطراف عقد النقل البحري^(١) إلي مقاول متخصص للقيام بعمليات الشحن والتفريغ من و إلي السفينة^(٢).

وإذا كان المحل الأساسي لعقد الشحن والتفريغ هو القيام بالعمليات المادية إلا أن ذلك لا ينفى تتضمن العقد لعمليات قانونية بجانب العمليات المادية.

وعند دراستنا لعقد الشحن والتفريغ يجب ألا يغيب عن نظرنا عقد النقل البحري وذلك لعدة اعتبارات^(٣)، حيث أن مقاول الشحن والتفريغ يقع على عاتقه تنفيذ جزء من عقد النقل المتعلق بشحن البضائع وغالبية شروط العقد تتضمن أوضاعاً تمس عمليات الشحن والتفريغ سواء فيما يتعلق بالمقاول أو بتحديد متى يبدأ أو ينتهي عقد النقل، وبالتالي فهو يحدد لنا متى تبدأ وتنتهي مسؤولية المقاول البحري، فعلى الرغم من

(١) يلتزم الناقل البحري بمقتضى عقد النقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل المتفق عليه، ويتم إبرام عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل الذي يقوم بتنفيذ العقد فحين يقوم الشاحن بتسليم البضائع للناقل وبدفع الأجرة، أما المرسل إليه فهو أجنبي عن العقد ولم يشترك في إبرامه ومع ذلك فالثابت أن المرسل إليه يستفيد من هذا العقد ويرتبط مع الناقل برابطة قانونية تستند للعقد المذكور.

(٢) جاءت تسميته في الفصل الرابع من الباب الثاني من قانون التجارة البحرية بالوكلاء البحريون والمقاولون البحريون في المواد من ١٤٨ إلي ١٥١، حيث يتولى القيام بالأعمال المادية اللازمة لرفع البضاعة على ظهر السفينة وهو ما يعرف بعملية الشحن أو إنزالها منها وهو ما يعرف بالتفريغ، وقد يتولى بجانب ذلك أعمالاً قانونية متصلة بالشحن والتفريغ لحساب أطراف عقد النقل.

(٣) أهم هذه الاعتبارات هي أن الشحن والتفريغ لا يبرم إلا إذا كان ثمة نقل بحري وبالتالي يصبح قيام عقد الشحن والتفريغ ضرورة مؤكدة لإكمال عقد النقل، وأن عقد النقل هو الذي يحدد لنا من هم أطراف عقد الشحن والتفريغ وهم بالضرورة من يتعاقدوا مع المقاول البحري .

استقلالية عقد الشحن والتفريغ عن عقد النقل البحري إلا أنه يتداخل معه في التنفيذ، حيث يقوم المقاول البحري بتنفيذ بعض مراحل وهو ما يوجب علينا عند دراسة عقد الشحن والتفريغ أن نحقق التوازن بينه وبين عقد النقل البحري، وتبعاً لالتزامات الناقل التي جاءت وفقاً لأحكام قانون التجارة البحرية فإنه يلتزم بالقيام بعمليات الشحن والتفريغ ويجوز الاتفاق على غير ذلك.

وتكمن مهمة مقاول الشحن والتفريغ في العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة وتفريغها منها، فلا يتدخل في العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة وتسليمها للمرسل إليه^(١)، إلا أنه متى عهد المرسل إليه إلى مقاول التفريغ باستلام البضاعة وسلمه سند الشحن فإنه تكون له في هذه الحالة إلى جانب صفته كمقاول تفريغ صفة "أمين الحمولة"، وبذلك يكون وكيلاً عن المرسل إليه في الاستلام هذه الوكالة تفرض عليه واجب التثبت من حالة البضاعة الخارجية ومطابقتها للأوصاف الواردة بسند الشحن، وواجب اتخاذ ما يلزم لحفظ حقوق الموكل بما في ذلك الالتجاء للقضاء أو عمل الاحتجاج اللازم لرفع دعوى المسؤولية، وتقصيره في ذلك موجب لمسئولته عما يصيب المرسل إليه من ضرر نتيجة هذا التقصير^(٢).

وتهدف هذه الورقة البحثية إلى تحديد إلى أي مدى يمكن أن تؤثر الشروط الواردة بسند الشحن على مسؤولية المقاول من ناحية وذلك في مبحث أول، وكذلك إلى أي مدى يمكن له أن يستفيد من التحديد القانوني لمسئولية الناقل الواردة في النصوص التي تناولتها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية من ناحية أخرى وذلك في مبحث ثانٍ، دون التطرق لمشارطات إيجار السفن بوصفها عقداً مستقلاً عن عقد النقل البحري وعقد الشحن والتفريغ.

(١) الطعن رقم ٤٠٤ س ٤١ ق، جلسة ١٩٧٥/٦/١١، مجموعة النقض س ٢٦، ص ١١٩٧، الطعن رقم ٦٥٤ س ٤٠ ق، جلسة ١٩٧٦/٤/١٢، مجموعة النقض ١٢ س ٢٧ ص ٩٢٢، ينصب الطعن في أن مقاول التفريغ لا ينوب عن المرسل إليه في استلام البضاعة من الناقل إلا إذا نص على ذلك في عقد مقولة التفريغ وأنه لا يغير من هذا النظر أن تكون الرسالة قد وردت في ظل نظام تسليم صاحبة والذي يعني أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية، ليس في هذا النظام ما يجعل مقاول التفريغ نائباً عن المرسل إليه في الاستلام ما لم ينص على ذلك في عقد المقولة، انظر الطعن رقم ٥٩١ س ٥٠ ق، جلسة ١٩٨٤/٤/١٦، مجموعة النقض س ٣٥ ع ١٦ ص ١٠١٢.

(٢) الطعن رقم ٨٠ س ٣٢ ق، جلسة ١٩٦٧/١/٥، مجموعة النقض المصرية س ١٨ ص ٧٨.

المبحث الأول

الشروط الخاصة بسندات الشحن المتعلقة بالشحن والتفريغ

تمهيد:

هناك العديد من الشروط التي ترد عادة في سندات الشحن وتؤثر على الالتزام بالشحن والتفريغ، وتستهدف هذه الشروط تحديد نطاق الالتزام والمسئول عن تنفيذه أو نقل عبئه. وإن كانت هذه الشروط تتعلق في واقع الأمر بمسئولية الناقل، إلا أن دراستها أمراً ضرورياً حيث أن الناقل هو من يتعاقد مع المقاول، فإذا اعتبرنا مقاول الشحن والتفريغ تابعاً للناقل بما أنه يؤدي أعمالاً مادية لحسابه فهذا يعني أن عقد الشحن والتفريغ عقد عمل، ويظل الناقل مسؤولاً أمام أصحاب البضائع عن الأضرار التي تلحق ببضائعهم سواء عند الشحن أو التفريغ ويحق للناقل الرجوع على تابعيه بدعوى الضمان إذا وقع الضرر المسئول عنه ولا يظهر دور المقاول في دعوى المسئولية قبل اصحاب الشأن، وكيف دور المقاول وقتها برابطة التبعية التي تحدد علاقة المتبوع بالتابع^(١). إلا أنه في الواقع العملي يباشر المقاول عمله باستقلالية عن الناقل والربان، وله مطلق الحرية في أدائه لعمله وإن كان يخضع لبعض الارشادات والتوجيهات من قبل الربان للتحقق من تنفيذ العمل وفقاً لما هو مطلوب ويسأل المقاول البحري عن الأعمال التي يتولاها طبقاً للمادة ١٤٨ من قانون التجارة البحرية عن خطئه وخطأ تابعيه، وتسرى عليه أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من ذات القانون^(٢)، ولكن المشرع لم يضع قرينة على مسئولية المقاول بجعله ضامناً لتعويض كامل الضرر الذي يصيب البضاعة أثناء عمليات الشحن والتفريغ، كما لم يجعل خطأه مفترضاً وإنما يجب على المدعى اثبات أنه ارتكب هو أو أحد تابعيه ثمة خطأ أدى إلى الحاق الضرر بالبضاعة^(٣). هذا وسيتم تقسيم هذا المبحث لعدة مطالب نتناول في كلاً منها أحد الشروط الواردة بسند الشحن لبيان مدى تأثيرها على مسئولية المقاول على النحو التالي:

(١) رابطة التبعية تقوم ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعيه متى كانت عليه سلطة فعلية في الرقابة والتوجيه (حكم نقض مدني، جلسة ١٩٦٣/١٠/٢٤، س ١٤ ص ٩٧٤) كذلك راجع في شأن علاقة المتبوع بالتابع النظريات المطروحة لدى د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في القانون المدني (الجزء ١)، الطبعة الثانية، ١٩٦٤، البنود من ٥٨٠ - ٥٩٠، وكذلك المستشار: حسين عامر، المسئولية المدنية، عام ١٩٥٦، بند ٢٧٨، والأستاذ: محمد كمال عبدالعزيز، التقنين المدني في ضوء الفقه والقضاء، عام ١٩٨٠، ص ١٦١ وما بعدها.

(٢) نص المادة ١٥١ من قانون التجارة البحرية الجديد (ق. ٨ لسنة ١٩٩٠ صدر برئاسة الجمهورية في ٢٢ أبريل لسنة ١٩٩٠).
(٣) يسأل المقاول البحري عما يعهد إليه من أعمال عن خطئه وخطأ تابعيه وهو خطأ واجب الإثبات وعندما يقوم بأعمال وكيل السفينة أو وكيل الشحنة تسرى عليه الأحكام الخاصة بكل منهما، وذلك في نص المادة ١٥٠-١٥١ من قانون التجارة البحرية حيث أن مسئولية المقاول تقوم على فكرة الخطأ الواجب الإثبات وليس الخطأ المفترض في ظل نص المادة ١٥٠ وبالتالي يصبح المقاول مسؤولاً عن كامل الضرر وهو ما يخالف ما قرره المادة ٥١ بأن تسرى على المقاول أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من ذات القانون وهو ما يدل على تحديد مسئوليته على غرار مسئولية الناقل البحري والتي تبني على فكرة الخطأ المفترض لا الخطأ واجب الإثبات إذ لا تحديد للمسئولية في ظل الخطأ واجب الإثبات، فيتضح لنا وجه التناقض بين النصين مما يصعب معه الجمع بين النصين عند التطبيق العملي لأن تغيير أحدهما يحتاج إلى تعديل تشريعي.

المطلب الأول

شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع

يقضي هذا الشرط بعدم مسؤولية الناقل عن البضائع قبل وضعها تحت الروافع في ميناء القيام (قبل الشحن) أو بعد وضعها تحت الروافع في ميناء الوصول.

فوفقاً لنص المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحرية^(١)، تكون البضائع في عهدة الناقل منذ استلامه لها من الشاحن في ميناء الشحن حتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، فإن مسؤولية الناقل تقوم طوال تلك المدة، ومن ثم يعدو هذا الشرط باطلاً حيث أنه يعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع وتلفها.

وذلك طبقاً لنص المادة ٢٣٦ من ذات القانون والتي تبطل كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر يكون موضوعه إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف.

وينفق التشريع الوطني مع اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ (المادة ٤) والقانون الوطني الفرنسي (المادة ٢٧) في أن البضائع تكون في عهدة الناقل منذ استلامه لها من الشاحن في ميناء الشحن وحتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ وهو مسئول عنها في المدة التي تكون في عهده.

كما أن أي شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام الاتفاقية يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها^(٢).

ومن ثم يبدو شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع باطلاً باعتبار أنه يعفي الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها في الفترة التي تكون فيها البضائع في عهده.

إذ أن الفترة السابقة على الشحن والتالية للتفريغ تدخل في النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وفقاً للاتفاقية. وبصدد معاهدة بروكسل فتنظم الرحلة البحرية من بدء الشحن إلى نهاية التفريغ، أما ما يسبق هذه المرحلة وما يليها فتخضع لأنظمة قانونية مختلفة عن المعاهدة، وبالتالي ليس هناك ثمة ما يمنع الناقل من أن يدرج في سند الشحن أي اشتراطات أو إعفاءات تخص مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها قبل الشحن أو بعد التفريغ وفقاً لنص المادة (٧) من المعاهدة.

وبناءً على ما سبق فإن الشرط الذي يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن المرحلة السابقة للرحلة البحرية أو اللاحقة لها يكون صحيحاً طالما أنه لا توجد أي مخالفة أو تعارض مع مبادئ القانون الوطني

(١) يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها أو إيداعها، وكلمة ضامن الواردة في النص أقوى من مسئول حيث تورد المذكورة الإيضاحية لمشروع القانون في البند ١٥٨، ص ١٦٨-١٦٩ من أن المادة ٢٢٧ بدأت في حديثها عن أحكام المسؤولية عن الهلاك والتلف بتقرير مبدأ المسؤولية بقولها أن الناقل ضامن للهلاك والتلف، وهو تعبير يحمل معنى أن المسؤولية هي الأصل ولا يحتاج قيامها إلى إثبات وأن نفيها استثناء يتطلب إقامة الدليل عليه.

(٢) المادة ١/٢٣ من اتفاقية هامبورج، و المادة ٢٩ من القانون الفرنسي ١٨/١٩٦٦.

الذي يمثل سيادة الدولة، فيتعين على الناقل الذي يريد التمسك بهذا الشرط أن يثبت حدوث الهلاك أو التلف خارج النطاق الزمني لمسئوليته. وإعمالاً للقريضة القضائية من أنه عند تعذر تحديد وقت أو زمان وقوع الضرر يفترض حصوله خلال المرحلة البحرية البحتة^(١).

فإنه يتعين على الناقل الذي يريد التمسك بهذا الشرط إثبات أن هلاك البضاعة قد حصل في المرحلة الأولى أو الثالثة من عقد النقل البحري (أي المرحلة السابقة على الشحن أو تلك اللاحقة على التفريغ)^(٢). مما سبق يتضح أن شرط عدم المسؤولية قبل أو بعد الروافع لا ينطبق على المقاول البحري فهو قاصراً على الناقل لأن المقاول لا يسأل إلا عن أخطائه الشخصية أو أخطاء تابعيه فيما يتعلق بالأعمال المادية الخاصة بالشحن والتفريغ أو الأعمال المتصلة بهذه العمليات والتي يوكل في تنفيذها.

المطلب الثاني

شرط تحمل الشاحن للمخاطر والمصاريف

ينطوي هذا الشرط على شقين:

أولهما: جعل مخاطر الشحن والتفريغ أي ما يلحق بالبضائع من هلاك أو تلف خلال هاتين العمليتين على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

ثانيهما: جعل مصاريف العمليتين على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

بالنسبة للشق الأول فإن أمر صحته أو بطلانه يتوقف على مدى التزام الناقل بعملية الشحن والتفريغ، لأن مدى التزامه بهما يقوم مقام مسؤوليته عما يلحق بالبضائع من أضرار خلالهما دون اعتداد بأي شرط مخالف.

لأنه في حالة التزام الناقل بالشحن والتفريغ لا يستطيع الشاحن أو المرسل إليه الرجوع على المقاول البحري إذ يكون رجوعه على الناقل بذاته، وذلك على عكس إذا ما التزم الشاحن أو المرسل إليه بالتعاقد مع مقاول للقيام بعمليات الشحن والتفريغ فيكون رجوعهم عليه بموجب المسؤولية العقدية دون الرجوع على الناقل.

أما فيما يخص الشاحن أو المرسل إليه فيما يتحملانه من مصاريف عمليتي الشحن والتفريغ فأياً من كان الملتمزم بالقيام بالعمليتين المذكورتين فهو صحيح في جميع الأحوال، لأنه عادة ما تتضمن سندات الشحن شرطاً نمطياً بتوكيل الناقل في اختياره للمقاول لحساب الشاحن أو المرسل إليه^(٣) وفي هذه الحالة يجوز

(١) المعاهدة قسمت عقد النقل البحري لمرحل ثلاث: الأولى من استلام الناقل للبضاعة حتى بدء الشحن، والثانية وهي المرحلة البحتة من بدء الشحن إلى تمام التفريغ، والثالثة من نهاية عملية التفريغ حتى تسليم البضاعة تسليمياً فعلياً إلى المرسل إليه.

(٢) أنظر د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الاسكندرية، دار الجامعة الجديدة، طبعة ١٩٩٨م، بند ٥٢٦.

(٣) د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الاسكندرية، الطبعة الأولى، طبعة ١٩٥٢م، بند ٣٧٢، د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، طبعة ١٩٨٧، بند ٢٢٦.

THE INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT & LOGISTICS CONFERENCE (MARLOG 6)
GLOBAL INTEGRATION IN PORTS "FUTURE OPPORTUNITIES"
19 - 21 MARCH 2017

للمرسل إليه الرجوع بالمسئولية على المقاول البحري لأنه الأصيل في التعاقد معه ولم يتدخل الناقل إلا بوصفه نائباً عنه.

فبينما يكون الأصل - وفقاً لنص المادة ١/٢١٥ من قانون التجارة البحرية - أن القيام بعملية الشحن والتفريغ يقعان ضمن التزامات الناقل ما لم يوجد اتفاق علي خلاف ذلك، وهو ما يعني أنه إذا تم الاتفاق في سند الشحن علي قيام الشاحن والمرسل إليه بهما، فيكون الشرط الخاص بتحمل الشاحن أو المرسل إليه لمخاطر الشحن و التفريغ صحيحاً، وذلك لخروج هاتين العمليتين خارج نطاق التزامات الناقل ومن ثم خارج نطاق مسؤوليته.

أما إذا لم يتضمن سند الشحن مثل هذا الاتفاق فإن هذا الشرط في شقه المتعلق بجعل مخاطر الشحن والتفريغ علي عاتق الشاحن أو المرسل إليه يكون باطلاً إعمالاً لنص المادة ٢٣٦ من ذات القانون^(١)، بحسبانه اتفاقاً يترتب عليه اعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف تقضى المادة ببطلانه.

أما ما يتعلق بصحة هذا الشرط في كلاً من اتفاقية هامبورج أو في القانون الوطني الفرنسي، فقد سبق بيان بأنه لا يجوز الاتفاق على نقل عبء القيام بعملية الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن والمرسل إليه، إذ أنهما عمليتان تدرجان ضمن التزامات الناقل البحري، والتي يتحدد نطاقها الزمني منذ استلامه للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن وحتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ (المادة، ٤ من اتفاقية هامبورج، والمادة ٢٧ من القانون الوطني الفرنسي) وشحن وتفريغ البضائع يقع بالضرورة خلال تلك الفترة.

كما أن المادة ١/٢٣ من اتفاقية هامبورج، والمادة ٢٩ من القانون الفرنسي تبطلان كل شرط يرد في سند الشحن يكون محله لإعفاء الناقل من المسؤولية المحددة في إطارهما، مما يترتب عليه أن اشتراط جعل مخاطر الشحن والتفريغ أي ما يلحق بالبضائع من هلاك أو تلف خلال هاتين العمليتين على عاتق الشاحن أو المرسل إليه يعتبر باطلاً عديم الأثر.

وفيما يخص معاهدة بروكسل لسندات الشحن فيلاحظ أن المادة الأولى الفقرة (هـ) من المعاهدة تدرج عمليتي الشحن والتفريغ صراحة في نطاق المرحلة البحرية التي تسري عليها أحكام المعاهدة، كما أن المادة الثالثة البند ثانياً تلزم الناقل بشحن البضاعة وتفريغها، وفي نفس الوقت تحرم المادة الثالثة البند ثامناً على الناقل أن يدرج بسند الشحن أي شرط أو اتفاق يعمل على تخفيف أو تعديل المسؤولية التي أقامتها

(١) والتي تقضي بأنه يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

أ. إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.

ب. تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل.

ج. تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون.

د. النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل..

المعاهدة على عاتقه، و من ثم يبني علي تلك النصوص نتيجة مؤداها أن إدراج أي شرط يجعل مخاطر الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه في سند الشحن يؤدي بالضرورة إلي إعفاء الناقل من المسؤولية عن التزامه بشحن البضاعة وتفريغها، وهو ما يتعارض مع أحكام الاتفاقية، ومن ثم يقع مثل هذا الشرط باطلاً عديم الأثر.

وعن خصوصية الشق الثاني من الشرط بتحمل الشاحن أو المرسل إليه لمصاريف عمليتي الشحن والتفريغ فهو صحيح في جميع الأحوال، أياً كان الملتزم بالقيام بالعمليتين، حيث أن الاتفاقات على الأجرة ومقدارها ووقت سدادها تخرج عن نطاق المعاهدة ومن ثم تبقى للأطراف حريتهم في هذا النطاق من عقد النقل^(١).

وشرط F.I.O^(٢)، الذي يدرج في سندات الشحن ليس من أثره جعل الشحن والتفريغ على الشاحن أو المرسل إليه، تطبيقاً لذلك قضى بأن شرط F.I.O لا يستهدف مسؤولية الناقل وإنما يحدد فقط شروط وثمان النقل^(٣).

المطلب الثالث

شرط الشحن والتفريغ على الصنادل

يقصد بالشحن والتفريغ على الصنادل الحالة التي لا تتراكي فيها السفينة على الرصيف وإنما تستقبل علي المخطاف بمنطقة الانتظار خارج الميناء، ويتم شحن البضائع من الرصيف إلى صنادل barges تنقلها إلى جانب السفينة حيث يتم شحنها على السفينة، وكذلك بالنسبة لعملية التفريغ إذ يتم تفريغ البضائع من السفينة المستقبلية بمنطقة الانتظار خارج الميناء إلى صنادل بجوارها ثم تنقل الصنادل الشحنة إلى الرصيف، حيث يتم تفريغها، ويتضمن الشرط غالباً أن الشاحن أو المرسل إليه يتحمل مخاطر عمليات الشحن والتفريغ على الصنادل^(٤).

والسؤال الذي يثار هنا هو ما إذا كان الشحن يتم في الوقت الذي توضع فيه البضائع على الصنادل أم في الوقت الذي توضع فيه البضائع على ظهر السفينة، وكذلك بالنسبة للتفريغ هل يتم في الوقت الذي توضع فيه البضائع على الصنادل أم في الوقت الذي توضع فيه على الرصيف؟

(١) د. عبدالرحمن سليم، شروط الاعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، طبعة ١٩٥٦، ص ٥٧.

(٢) Free delivery - or -Free in and out هو مصطلح يستخدم في مشارطات الإيجار واطارات حجز الفراغ ومعناه أن البضائع تشحن على السفينة أو تفرغ دون أن يتحمل مالك السفينة أية مصروفات ويلتزم بدفعها المستأجر (انظر ذلك تفصيلاً د. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، الاسكندرية، منشأة المعارف، طبعة ٢٠٠٧، هامش ص ٦٢).

(٣) حكم نقض جلسة ١٢/٢٦/١٩٨٨م، طعن ١٢٤٧ س ٥٣ ق.

(٤) استعمال الصنادل يكون في الأحوال الأتية: إذا كانت الأوضاع الجغرافية أو عدم كفاية المنشآت التي تتواجد في الميناء لا تسمح بتوجه السفينة للرصيف، أو إذا كان المنع من التوجه إلي الرصيف يرجع إلي قواعد أمره أو عادات أو تنظيم داخلي للميناء، أو إذا كان تدخل الصنادل راجع إلي قرار الربان أو الوكيل بحسبانه أفضل في عملية الشحن.

THE INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT & LOGISTICS CONFERENCE (MARLOG 6)
GLOBAL INTEGRATION IN PORTS "FUTURE OPPORTUNITIES"
19 - 21 MARCH 2017

بالرجوع إلى نص المادة ١/٢١٥ من قانون التجارة البحرية فإن الناقل يلتزم بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك.

أي بمعنى أنه يجوز للناقل الاتفاق على ما يخالف هذا الحكم بنقل عبء القيام بهما على الشاحن والمرسل إليه وهو أمر يتحقق بوجوده اشتراط الناقل عدم مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضائع خلالها. وتدور صحة الشرط وعدم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة وهي على الصنادل في ظل اتفاقية هامبورج والقانون الوطني الفرنسي حسب الاتفاق الحاصل بتحديد وقت استلام الناقل للبضائع من الشاحن ووقت تسليمه لها للمرسل إليه.

فإذا اتفق على أن استلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن يكون عند وصول الصنادل محملة بالبضائع إلي جانب السفينة، وأن التسليم يتم بذات الطريقة بتفريغ البضائع من السفينة إلي الصنادل، فإن الشرط صحيح فيما يتضمنه من تحمل الشاحن أو المرسل إليه لتبعية الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع وهي في الصنادل في طريقها من الرصيف إلي جانب السفينة، وبالعكس وهي في طريقها من جانب السفينة إلي الرصيف، ولا ينطبق هذا الشرط على المفاوض إذ أن عمله قاصراً على فترة الشحن أو عملية الشحن بذاتها من وإلى السفينة ولا يمتد إلى أبعد من ذلك، ويعتبر وقت النقل على الصنادل جزءاً لا يتجزأ من عملية النقل البحري في مفهوم الاتفاقية^(١).

ومقارنة بنصوص معاهدة بروكسل نجد أن الرأي اختلف بالنسبة لموضوع ما إذا كان الشحن يتم في الوقت الذي توضع فيه البضاعة على الصنادل أم في الوقت الذي توضع فيه على السفينة وما إذا كان التفريغ يتم في الوقت الذي توضع فيه البضاعة على الصنادل أم في الوقت الذي توضع فيه على الرصيف، فالمعاهدة تسري صراحة على المرحلة التي تبدأ من الشحن حتى التفريغ، كما أنه لا يوجد أي نص في المعاهدة يمنع الشاحن أو الناقل من الاتفاق على أن عملية الشحن طبقاً لما جاء في المادة الأولى (هـ) من المعاهدة قد حددت أن "نقل البضائع" ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها، إلا أن تعريف الشحن والتفريغ لم تتعرض له المعاهدة^(٢).

(١) حكم محكمة العدل العليا بإنجلترا، جلسة ١١/١٣ / ١٩٣٥ دور ٣٤-٢٠٥.

(٢) فإذا اتفق في سند الشحن على أن الشحن والتفريغ من وعلى الصنادل يقع على عاتق ومخاطر الشاحن أو المرسل إليه فإن المرحلة البحرية من النقل لا تبدأ وفقاً للمعاهدة إلا إذا وضعت البضاعة على ظهر السفينة وتنتهي في الوقت الذي تغادر فيه البضاعة السفينة وتوضع على الصنادل (حكم استئناف اسكندرية، جلسة ١٩٥٠/٥/٢١، منشور في مجلة التشريع والقضاء ، ٣ ص ٤٧، ويقضى الحكم بأن التفريغ ينتهي بوضع البضائع على الصنادل) بناءً على هذا الحكم يكون للناقل التمسك بشرط عدم مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها بعد تفريغها في أحد الصنادل، أي خارج المرحلة البحرية التي تخضع لأحكام المعاهدة الدولية، أما إذا لم يوجد اتفاق صريح في سند الشحن على استخدام الصنادل في عملية الشحن والتفريغ، فإن النقل بالصنادل يدخل ضمن النقل البحري وفقاً للمعاهدة وبالتالي يعد المفاوض الذي يقوم بعملية الشحن والتفريغ تابع للناقل ومن ثم يصطدم شرط الإعفاء من المسؤولية عن مرحلة النقل بالصنادل مع التحريم الوارد في المادة ٨/٣ من المعاهدة ويكون غير ذي أثر، ولكن هذا الرأي لم يحظ بالموافقة نظراً لأن أحكام الاتفاقية أحكام أمره تتعلق بالنظام العام فلا يجوز مخالفتها ومن ثم ليس للأطراف حرية تحديد لحظة البدء أو الانتهاء =

المطلب الرابع شرط التسليم تحت الروافع

تبدأ مسؤولية الناقل في هذا الشرط منذ وضع الشاحن البضائع تحت روافع السفينة في ميناء القيام تمهيداً لشحنها وتنتهي بوضع الناقل البضائع تحت روافع السفينة في ميناء الوصول تمهيداً لتفريغها. ويختلف التفسير الذي يعطى لعبارة "تحت الروافع" حسب عادات الموانئ^(١)، فقد يقصد بها تحت الروافع على ظهر السفينة أو تحت الروافع على الرصيف.

والواقع أن هذا الشرط يجزئ عمليات الشحن والتفريغ، فيقع إخراج البضاعة من العنبر إلي ظهر السفينة على الناقل، ولكن خروجها من على السفينة إلي الرصيف يقع على المرسل إليه، مما يتصور معه في هذه الحالة تدخل مقولين للتفريغ أو مقاول واحد وإنما لحساب شخصين على التوالي^(٢). وفي ظل أحكام قانون التجارة البحرية فالشرط صحيح على أساس أن الالتزام بالشحن والتفريغ في هذا القانون وإن كان يقع على عاتق الناقل إلا أنه يجوز الاتفاق على غير ذلك.

وفي خصوص مصلحة المقاول البحري، فقد ألزم المشرع المصري الناقل البحري الذي عهد إلي مقاول بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط في سند الشحن أو في عقد إيجار السفينة أن يقوم بإخطار المقاول البحري بذلك^(٣).

وتكمن الحكمة من الإخطار علم المقاول بحقيقة الشخص الذي يتعاقد معه والذي يكون معرضاً لرجوعه عليه بالمسئولية، ولا يكفي مجرد التنبيه لأن الفرض المذكور في نص المادة هو علم المقاول بصفة الناقل.

ولم يعرض المشرع للجزاء المترتب على إغفال الناقل لإخطار المقاول البحري، ولكن يحق له تطبيقاً للقواعد الخاصة بالتعاقد باسم مستعار ألا يرجع الموكل عليه بالمسئولية، وإن كان البعض يذهب إلي

=فلا يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام الاتفاقية من الشحن والتفريغ يقعان على عاتق الناقل (أنظر في شأن ذلك: عبد الرحمن سليم، المرجع السابق، ص ١٣٦-١٣٧ حيث يستند إلي حكم استئناف اسكندرية جلسة ١٩٥٣/٥/٥ والذي قضى بأن المقصود بتفريغ البضاعة من السفينة في المادة الأولى من المعاهدة هو التفريغ على الأرصفة لا ربط مصيرها بالمواعيد ولا تركها معلقة في الهواء على الروافع)، كذلك راجع في ذات الشأن مؤلف د. كمال حمدي، الموضوع السابق، ص ٦٧-٦٨ حيث عرض سياذته لرأي د. على البارودي ووروده لحكم محكمة الاسكندرية الابتدائية الغير منشور والصادر في ١٩٦٩/٣/٦ وانتقاده لبعض الآراء والتوجهات في هذا الشأن.

(١) يقصد بها تحت الروافع على ظهر السفينة أو تحت الروافع على الرصيف، فوفقاً للتفسير الأول يكون مودى الشرط أن يتسلم الناقل البضائع من الشاحن على ظهر السفينة تحت روافعها وأن يكون على المرسل إليه استلام البضائع من الناقل على ظهر السفينة تحت روافعها.

(٢) أنظر د. على جمال الدين عوض، مقال بعنوان (القضاء البحري الحديث في مسائل الشحن والتفريغ)، مجلة القانون والاقتصاد، ١٩٥٥، بند ٥٠، ومن ثم فإذا أصاب المقاول السفينة بضرر أثناء تنفيذ هذا العقد فليس للناقل أن يرجع عليه إلا بدعوى المسئولية التقصيرية.

(٣) نص المادة ٤٩ / ٢ من قانون التجارة البحرية.

خلاف ذلك لأن العبارة بمن يعمل المقاول لحسابه وليس بمن كلفه، ولعدم حرمان المرسل إليه من الرجوع على المقاول^(١).
إلا أن المرسل إليه يستطيع الرجوع على الناقل البحري ليس بوصفه وكيلًا أخطأ في تنفيذ وكيالته وإنما بوصفه ناقلًا بحرياً مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق البضاعة أثناء التفريغ^(٢).
وفيما يتعلق باتفاقية هامبورج والقانون الوطني الفرنسي وأيضاً معاهدة بروكسل فالأمر يقع علي خلاف ذلك، فبينما يقع هذا الشرط وفقاً للتفسير الأول والخاص بالتسليم تحت روافع السفينة يصبح باطلاً، إذ مؤدي ذلك أن الشاحن يلتزم بعملية الشحن علي السفينة بينما المرسل إليه يلتزم بتفريغها منها، وهو ما يأتي علي خلاف الأحكام الواردة بهذه الاتفاقيات علي أساس أنه يعفي الناقل من بعض التزاماته والتي منها الالتزام بعملية الشحن والتفريغ، وهي أحكام من النظام العام فلا يجوز الاتفاق علي مخالفتها.
أما ما يخص الشرط وفقاً للتفسير الثاني والخاص بالتسليم تحت الروافع علي الرصيف، فيعتبر صحيحاً حيث يفسر علي أن استلام الناقل للبضائع من الشاحن وتسليمها للمرسل إليه يكون علي الرصيف تحت الروافع، وهو ما يعني أن الناقل هو الذي يلتزم بالقيام بعملية الشحن والتفريغ.

المبحث الثاني التحديد القانوني لمسئولية المقاول

تمهيد:

رغبة من المشرع في توحيد النظام القانوني الذي يخضع له الأطراف المتداخلة في تنفيذ عقد النقل البحري فقد شرع إلى تطبيق ذات الأحكام التي تتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحري علي مقاول الشحن والتفريغ، وذلك بتحديد الحد الأقصى لمسئولية الناقل البحري، وتكفله ببيان الحالات التي يحرم بسببها الناقل من حقه في تحديد مسؤوليته المقررة له وفقاً للقانون وذلك في مقابل حرمان الناقل البحري من إدراج شرط إعفاء من المسؤولية في سند الشحن من ناحية، كذلك من ناحية إطلاق مسؤوليته والتي من شأنها تعريضه لمسئولية باهظة قد تعجزه عن مواصلة نشاطه وتطوره^(٣).

وتتعلق أحكام مسؤولية الناقل البحري بالنظام العام، ومن ثم فعلى المحكمة أن تعمل تحديد المسؤولية دون توقف علي تمسك الناقل بذلك، وإذا ما طالب المضرور بالتعويض دون بيان الضابط الذي يقدر علي أساسه فإن القاضي يراعي الحد الأعلى للمسئولية^(٤)، ونعرض فيما يلي للأحكام المتعلقة بمسئولية الناقل

(١) د. رفعت فخري أبدير، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، طبعة ١٩٩٢، ص ٢٧٣-٢٧٤.

(٢) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري (الجزء الأول: السفينة)، الاسكندرية، مطبعة الاشعاع، طبعة ١٩٩٣، ص ٤٦٢-٤٦٣.

(٣) أورد قانون التجارة البحرية و كذا القانون الفرنسي الصادر في ١٨/٦/١٩٦٦ تحديداً لمسئولية مقاول الشحن يماثل التحديد المقرر قانوناً بالنسبة لمسئولية الناقل البحري (المادة ١٥١ من ق ت ب) والمادة ٥٤ من قانون ١٨/٦/١٩٦٦، و بمقتضى هذه القوانين أصبحت الأحكام التي تتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحري تنطبق كذلك علي تحديد مسؤولية مقاول الشحن و التفريغ، ويهدف المشرع من وراء هذا المسلك إلى الرغبة في توحيد النظام القانوني الذي يخضع له الأطراف المتداخلة في تنفيذ عقد النقل البحري.

(٤) د. أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، الاسكندرية، منشأة المعارف، طبعة ١٩٨٠، بند ٢٩٥.

البحري ومدى تطبيقها على أحكام مسؤولية المقاول في كلاً من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، وذلك في المطالب التالي ذكرها.

المطلب الأول

تحديد مسؤولية الناقل وتأثيرها على مسؤولية المقاول

يثار التساؤل في هذا الشأن عن مدى تأثير الشروط الواردة في سند الشحن والتي تتعلق بمسؤولية الناقل البحري وفقاً لعقد النقل البحري سواءً من حيث تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها علي مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ، خاصة وأن أحكام مسؤولية الناقل البحري تتعلق بالنظام العام، ومقتضي ذلك أنه لا يجوز الاتفاق علي ما يغير هذه الأحكام، إلا أنه ينبغي قبل الشروع في ذلك بيان التفرقة بين ما إذا كان الشرط الوارد بسند الشحن يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في القانون أم بأكثر منه، فإذا تضمن سند الشحن شرطاً مقتضاه إنقاص الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن الحد القانوني للمسؤولية، فيقع الاتفاق باطلاً بطلاناً مطلقاً ذلك أنه تم قبل حدوث الضرر^(١)، وأن مسؤولية الناقل البحري من النظام العام الذي راعي فيها المشرع حماية مصالح الشاحن، أما إذا كان الشرط الوارد بسند الشحن يقضي بتحديد مسؤولية الناقل البحري بأكثر من الحد الأقصى المقرر قانوناً، فمثل هذا الشرط يقع صحيحاً و نافذاً بين الناقل والشاحن^(٢)، ويرجع السبب في ذلك أن رعاية مصالح الناقل التي استهدفها تحديد المسؤولية هي ميزة و ليست حماية، فيكون له أن يفيد منها أو أن يتركها.

وبإعمال الأحكام سالفه الذكر في شأن تحديد مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ، نجد أن المعول عليه هو ما يتضمنه عقد الشحن والتفريغ وليس سند الشحن، نظراً لأن سند الشحن ينظم العلاقة بين الناقل والشاحن ولا شأن للمقاول بها.

يترتب علي ذلك أنه إذا تضمن سند الشحن اتفاق على تحديد مسؤولية الناقل بأكثر من الحد الأقصى للمسؤولية المقرر قانوناً، فرغم أن هذا الاتفاق يعدو صحيحاً في مواجهة الناقل، إلا أنه لا أثر له علي مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ الذي لا يحاج به و تبقى مسؤوليته في نطاق الحد الأقصى المقرر قانوناً دون أن تتجاوزها طبقاً لنص المادة ١٥١ من ق ت ب سالفه الذكر^(٣)، وعلي هذا فتحديد مسؤولية مقاول

(١) وفقاً لنص المادة ٢٣٦ من ق ت ب ، فإنه يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر يكون موضوعه تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في المادة ١/٢٣٣ من القانون المذكور . بما يعني أن هذا الاتفاق يعدو صحيحاً و نافذاً إذا تم بعد وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر.

(٢) إذ أنه بمقتضى نص المادة ٢٣٧ من ق ت ب أن الناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق و الإعفاءات المقررة له كما يجوز له أن يزيد من مسؤوليته و التزاماته بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن

(٣) تنص المادة ١٥١ من ق ت ب علي أنه تسرى على المقاول البحري أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من هذا القانون، إذ تنص المادة ١/٢٣٣ من ذات القانون علي أنه تحدد المسؤولية أيا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنية عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة ، أي الحدين أعلى، يعني ذلك أن التحديد الذي توردته المادة المذكورة يسرى على المسؤولية سواء أكانت عقابية أو تقصيرية أو ناشئة عن حراسة أشياء .

الشحن و التفريغ بذات التحديد المقرر لمسئولية الناقل البحري، يصبح هو حداً أدنى للمسئولية لما يمكن الاتفاق عليه مع المقاول ولا يجوز الاتفاق علي حد أقل منه، وهو حد أقصى لما يمكن الحكم به عليه طالما أنه لا يوجد اتفاق في عقد الشحن والتفريغ علي تجاوز ذلك التحديد. على أن يكون مناط سريان التحديد القانوني للمسئولية هو حدوث الضرر خلال النطاق الزمني لمسئولية المقاول وهي المدة التي يقوم فيها بتنفيذ عملياته فما يسبقها أو يليها يخرج من نطاق مسؤوليته ومن ثم تعود للقواعد العامة في المسئولية .

المطلب الثاني

حالات المسئولية التي يسري عليها التحديد القانوني

تثور مسئولية الناقل البحري في مواجهة الشاحن في ثلاث حالات هي الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع المنقولة^(١)، ولما كانت الإحالة الواردة في المادة ١٥١ من ق ت ب تتعلق بتطبيق أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من ذات القانون (وهي الأحكام المتعلقة بمسئولية الناقل البحري) علي مسئولية المقاول، فعليه يمكن القول أن تلك الأحكام تنصرف فقط إلي مقدار التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري الواردة بالمادة ١/٢٣٣ أي أن مسئوليته محدودة طبقاً لنص المادة، ويترتب علي ذلك:

- ١- إن تحديد مسئولية مقاول الشحن والتفريغ يسري علي حالتي هلاك و تلف البضائع و هي في يد مقاول الشحن والتفريغ دون حالة تأخره في تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ، وذلك لأن التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري الذي أورده المادة ١/٢٣٣ المحال إليها من قبل المادة ١٥١ تسري علي التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري في حالتي هلاك البضائع أو تلفها، ومن ثم فسريان أحكام تأخير الناقل في تسليم البضائع كان يستلزم أيضاً نصاً يقرر ذلك الأمر علي غرار ما فعله المشرع عند معالجة لمسئولية الناقل البحري عن التأخير في المادة ٣/٢٤٠ من ق ت ب^(٢).
- ٢- إن التحديد القانوني لمسئولية المقاول يسري فقط في حالة المسئولية العقدية دون المسئولية التقصيرية، حيث يحق للغير (أي الذي ليس طرفاً في عقد الشحن والتفريغ أو عقد النقل البحري) الرجوع علي المقاول لتعويض كامل الضرر، فلا يستطيع هذا الأخير الاستفادة في هذه الحالة من

(١) تنص المادة ٢٢٧ من ق ت ب علي أن "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل في ميناء الشحن ، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها ، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة . كما تنص مادة ٢٤٠ علي أنه:

١- يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع الا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه .
٢- ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق .
(٢) تورد المادة ٣/٢٤٠ أنه "لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في " الفقرة ١ " من المادة ٢٣٣ من هذا القانون .

تحديد المسؤولية المقررة له في المادة ١/٢٣٣ السالفة الذكر^(١). يأتي هذا علي خلاف الحال بالنسبة للناقل البحري والذي يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المقرر له قانوناً أياً كان نوع المسؤولية عقدية كانت أو تقصيرية.

٣- إذا ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو وحدات الشحن التي تشملها الحاوية واعتبار كل منها وحدة مستقلة عند تعيين الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في حالتي الهلاك أو التلف الذي يصيب هذه الطرود، فإن هذا الحكم يسري أيضاً علي حدود مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ بناءً علي الإحالة الواردة في المادة ١٥١ إلي المادة ٢/٢٣٣^(٢) وليس بناءً علي الشرط الوارد بسند الشحن والذي ينظم علاقة بين الناقل البحري و الشاحن إذ أنها علاقة لا شأن للمقاول بها، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة.

٤- إن التحديد القانوني لمسؤولية المقاول والمقررة بالمادة ٢٣٣ بناءً علي الإحالة الواردة بالمادة ١٥١ يكون هو الواجب التطبيق علي مسؤولية المقاول طالما أن عقد الشحن والتفريغ يتم تنفيذه في ميناء مصري، وذلك بصرف النظر عن القانون الوارد ذكره في سند الشحن والذي يحكم عقد النقل البحري الذي بمناسبة تم إبرام عقد الشحن والتفريغ، أي سواء أكان عقد النقل البحري خاضعاً لقانون التجارة البحرية أو معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن وبروتوكول تعديلها لسنة ١٩٦٨ أو اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨.

بناءً علي ذلك يمكن القول بأنه سواء تم الرجوع من قبل الناقل البحري أو الشاحن أو المرسل إليه فإن مسؤولية المقاول البحري تكون محدودة وفقاً للمادة ٢٣٣ ولا تتعلق هذه المادة إلا بالمسؤولية عن الهلاك والتلف الذي يلحق بالبضاعة دون المسؤولية عن التأخير في إنجاز عملية الشحن والتفريغ، كذلك يقتصر الأمر علي البضائع التي تكون محلاً لعقد المقاول البحرية وبالتالي لا تكون مسؤولية المقاول محدودة عما يلحق السفينة والبضائع الأخرى من أضرار.

المطلب الثالث

نطاق المسؤولية الذي يسري عليه التعديل القانوني

النطاق الزمني للمسؤولية هو مناط سريان التحديد القانوني لها، ويختلف النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري عنه بالنسبة لمقاول الشحن والتفريغ، بحيث يكون بالنسبة للأول هو الفترة بين تسلم الناقل البحري

(١) مثال ذلك أنه إذا سقطت حمولة من أحد الروافع لبضائع محل عقد الشحن أو عقد التفريغ علي بضائع للغير كانت موجودة علي الرصيف فحدثت أضرار بتلك البضائع فإن التحديد القانوني لمسؤولية مقاول الشحن والتفريغ يسري فقط علي مسؤولية المقاول عن البضائع التي كانت محملة علي الرافعة (محل عقد الشحن والتفريغ) دون مسؤوليته عن بضائع الغير التي كانت علي الرصيف و يظل المقاول مسؤولاً عن تعويض أصحاب البضائع الأخيرة عن كامل الضرر الذي لحق ببضائعهم.

(٢) تنص المادة ٢/٢٣٣ من ق ت ب علي أنه "وإذا اجتمعت الطرود أو الوحدات في حاويات ، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة".

للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه بتسليم البضائع إلي المرسل إليه في ميناء التفريغ، يكون هذا النطاق مغايراً بالنسبة للثاني، حيث يتحدد بالفترة منذ استلام المقاول للبضائع في ميناء الشحن حتي تمام شحنها بصدد عقد الشحن، ومنذ استلامه للبضائع في ميناء التفريغ حتي تمام تفريغها بالنسبة لعقد التفريغ، ويترتب علي هذا الاختلاف النتائج التالية:

- ١- إن النطاق الزمني لمسئولية مقاول الشحن والتفريغ يدخل ضمن النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري.
- ٢- إن سريان التحديد القانوني لمسئولية مقاول الشحن والتفريغ يقتضي أن يكون الضرر الذي لحق بالبضائع قد حدث خلال النطاق الزمني لمسئوليته.
- ٣- أن الاستثناء الوارد علي النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري الوارد بالمادة ٢٢٧/١^(١) والذي يقضي بعدم سريان أحكام مسئولية الناقل البحري في حالتي:
 - أ - الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية الا إذا اتفق على غير ذلك .
 - ب - النقل بمقتضى عقد الأيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل، فتسرى أحكام هذه المسئولية ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل، هذا الاستثناء لا يسري علي مقاول الشحن والتفريغ والذي يظل مستفيداً بحدود المسئولية المقررة له بموجب المادة ٢٣٣ حتي ولو تعلق الأمر بشحن وتفريغ بضائع يتم نقلها بين موانئ الجمهورية أو بمقتضى عقد إيجار سفينة.
- ٤- إن الشروط الواردة بسند الشحن والتي تتعلق بالنطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري، مثل شرط عدم المسئولية قبل وبعد الروافع وشرط تحمل الشاحن أو المرسل إليه للمخاطر والمصاريف وشرط التسليم تحت الروافع، كل هذه الشروط لا تغير من النطاق الزمني لمسئولية مقاول الشحن والتفريغ، ومن ثم ليس لها تأثير علي حقه في الاستفادة من حدود المسئولية المقررة له قانوناً، حيث أن مناط مسئولية المقاول هو عقد الشحن والتفريغ الذي ينظم العلاقة بين المقاول والطرف الذي تعاقده معه، وليس سند الشحن الذي ينظم العلاقة بين الناقل البحري والشاحن.

المطلب الرابع

مدي استفادة تابعي المقاول من التحديد القانوني للمسئولية

إعمالاً لنص المادة ١٥١ وما قرره من أنه تسري علي مقاول الشحن والتفريغ أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من القانون المذكور، والخاصة بتحديد مسئولية الناقل البحري، ولما كان هذا الحكم الأخير ينسحب كذلك علي تابعي الناقل البحري شريطة إثبات أن الخطأ الذي ارتكبه أحدهم وقع

(١) تنص المادة ٢٢٧/١ من ق ت ب علي أن "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث هلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل في ميناء الشحن ، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها ، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة" .

حال تأديته لوظيفته أو بسببها(المادة ٢٣٥ ق ت ب)^(١)، فإنه يمكن لتابعي المقاول الاستفادة من ذات التحديد المشار إليه بالمادة ١/٢٣٣، ذلك أن الحكمة المبتغاة من تحديد المسؤولية تنتفي إذا تمكن المضرور من الالتفاف حول ذلك التحديد بالرجوع علي تابعي المقاول لاقتضاء كامل التعويض عن الضرر الذي وقع منه، ومقتضي ذلك أنه:

١- إذا ما تحققت مسؤولية تابعي مقاول الشحن والتفريغ، و رجع عليه المضرور بطلب التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها، كان لهذا التابع التمسك بأحكام تحديد المسؤولية المقررة للمقاول بشرط إثباته أن الخطأ الذي ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها.

٢- كذلك فإنه في حالة رجوع المضرور علي كل من المقاول وتابعه فإنه بهدف الالتفاف علي أحكام تحديد المسؤولية بالحصول علي تعويض أكبر من المحدد قانوناً، فلقد قرر المشرع حكماً آخر يقضي بعدم جواز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يُحكم به علي المقاول و تابعه عن مقدار التحديد القانوني لمسؤولية مقاول الشحن و التفريغ^(٢).

٣- إذا ورد في سند الشحن شرطاً يقضي بعدم مسؤولية الناقل البحري عن أخطاء تابعيه مثال ذلك الإعفاء الوارد بالمادة الرابعة فقرة ٢ (a) من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن وبروتوكول تعديلها لسنة ١٩٦٨^(٣)، بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة الناتجة عن أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو إدارة السفينة، فإن مثل هذا الشرط لا يلزم مقاول الشحن والتفريغ ولا يؤثر علي حق تابعي مقاول الشحن والتفريغ في الاستفادة من تحديد المسؤولية المشار إليه بالمادة ١/٢٣٣، وذلك لأن سند الشحن ينظم العلاقة بين الناقل البحري والشاحن وليس للمقاول البحري دخل بهذا التنظيم.

(١) تنص المادة ٢٣٥ من ق ت ب علي أنه:

١- إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها علي أحد تابعي الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديداتها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذي ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها .

٢- ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به علي الناقل وتابعيه علي الحد الأقصى المنصوص عليه في (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون .

٣- ولا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث .

(٢) المادة ٢/٢٣٥ (ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به علي الناقل وتابعيه علي الحد الأقصى المنصوص عليه في (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون).

(٣) تنص علي هذا الإعفاء المادة الرابعة فقرة ٢ (a) من معاهدة سندات الشحن بنصها علي أن " لا يُسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الذي يحدث للبضاعة و الناتج عن أعمال أو إهمال أو خطأ (Act, neglect, or default) الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو إدارة السفينة.

النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج

- ١- لم يضع المشرع قرينة على مسؤولية المقاول بجعله ضامناً لسلامة البضاعة أثناء عمليات الشحن والتفريغ، كما لم يجعل خطأه مفترضاً وإنما يجب على المدعى اثبات أنه ارتكب هو أو أحد تابعيه ثمة خطأ أدى إلى الحاق الضرر بالبضاعة.
- ٢- إن الشروط الواردة في سندات الشحن لا تنطبق على المقاول البحري إذ هي قاصرة على الناقل ذلك أن المقاول لا يسأل إلا عن أخطائه الشخصية أو أخطاء تابعيه فيما يتعلق بالأعمال المادية الخاصة بالشحن والتفريغ أو الأعمال المتصلة بهذه العمليات والتي يوكل في تنفيذها.
- ٣- إن عمل المقاول قاصراً فقط على فترة الشحن والتفريغ من وإلى السفينة ولا يمتد إلى أبعد من ذلك، ومن ثم فإن النطاق الزمني لمسئولية المقاول يدخل ضمن النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري.
- ٤- لم يتعرض المشرع للجزاء المترتب على إغفال الناقل لإخطار المقاول البحري بحقيقة من يتعاقد معه، والذي يكون له حق الرجوع عليه بالمسئولية.
- ٥- تسرى الإحالة في نص المادة ١٥١ على الأحكام الخاصة بالتحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري على غرار مسؤولية المقاول، وذلك في النطاق الذي يمكن فيه سريانها على عقد الشحن والتفريغ.
- ٦- يحق لتابعي المقاول التمسك بأحكام تحديد المسئولية شريطة أن يثبت وقوع الضرر أثناء تأديته لوظيفته أو بسببها.
- ٧- يطبق التحديد القانوني للمسئولية إذا كان الرجوع على المقاول عقدياً وليس تقصيرياً .
- ٨- الذي يملك الرجوع تقصيرياً هو الغير المطلق أي الغير بالنسبة لعقدي النقل البحري والشحن والتفريغ.
- ٩- يسأل المقاول عن أخطائه وأخطاء تابعيه فيما يتعلق بالأعمال المادية الخاصة بالشحن والتفريغ أو الأعمال المتصلة بهذه العمليات ويوكل في تنفيذها فقط فلا مسئولية خارج النطاق الزمني له.
- ١٠- إن الشروط الواردة بسند الشحن والتي تتعلق بالنطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري، مثل شرط عدم المسئولية قبل وبعد الروافع وشرط تحمل الشاحن أو المرسل إليه للمخاطر والمصاريف وشرط التسليم تحت الروافع، كل هذه الشروط لا تغير من النطاق الزمني لمسئولية مقاول الشحن والتفريغ، ومن ثم ليس لها تأثير علي حقه في الاستفادة من حدود المسئولية المقررة له قانوناً، حيث أن مناط مسئولية المقاول هو عقد الشحن والتفريغ الذي ينظم العلاقة بين المقاول والطرف الذي تعاقد معه، وليس سند الشحن الذي ينظم العلاقة بين الناقل البحري والشاحن.
- ١١- إن التحديد القانوني لمسئولية مقاول الشحن والتفريغ المقررة بالمادة ٢٣٣ بناءً على الإحالة الواردة بالمادة ١٥١ يكون هو الواجب التطبيق علي مسئولية المقاول طالما أن عقد الشحن والتفريغ يتم

تنفيذه في ميناء مصري، وذلك بصرف النظر عن القانون الوارد ذكره في سند الشحن والذي يحكم عقد النقل البحري الذي بمناسبة تم إبرام عقد الشحن والتفريغ، أي سواءً أكان عقد النقل البحري خاضعاً لقانون التجارة البحرية أو اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ أو معاهدة بروكسل لسندات الشحن.

ثانياً: التوصيات

- ١- نوصى بأن يكون هناك تعديل تشريعي في قانون التجارة البحرية بالفصل بين المادتين ١٥٠ و ١٥١ للقضاء على التناقض الوارد بهما إذ تبنى أولهما على الخطأ واجب الاثبات بينما تؤسس الثانية على فكرة الخطأ المفترض.
- ٢- نوصى بتدخل المشرع بالنص على حرمان المفاوض وتابعيه من الاستفادة بالتحديد القانوني للمسئولية المقرر لهما وذلك في حالة ارتكاب أي منهن لخطأ جسيم أو تعمد إحداث ضرر للبضائع أثناء عملية الشحن والتفريغ أسوة بما قرره المشرع بالنسبة للناقل البحري.
- ٣- نوصى بتدخل المشرع بإضافة حالة تأخير المفاوض في القيام بعمليات الشحن والتفريغ ضمن الحالات التي تتعقد فيها مسؤوليته عند هلاك أو تلف البضائع.

قائمة المراجع

- ١- أحمد حسنى، النقل البحري الدولي للبضائع، الإسكندرية، منشأة المعارف، طبعة ١٩٨٠.
- ٢- حسين عامر، المسؤولية المدنية، القاهرة، دار النهضة العربية، طبعة ١٩٥٦.
- ٣- رفعت فخري أبابير، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، القاهرة، دار الفكر العربي طبعة ١٩٩٢.
- ٤- عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، القاهرة، دار النهضة العربية، طبعة ١٩٥٦.
- ٥- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في القانون المدني، الجزء الأول، الطبعة الثانية، عام ١٩٦٤.
- ٦- على جمال الدين عوض، مقال بعنوان (القضاء البحري الحديث في مسائل الشحن والتفريغ)، مجلة القانون والاقتصاد، ١٩٥٥.
- ٧- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، الإسكندرية، منشأة المعارف، طبعة ٢٠٠٧.
- ٨- محمد كمال عبد العزيز، التقنين المدني في ضوء الفقه والقضاء، طبعة عام ١٩٨٠.
- ٩- محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، عام ١٩٨٧.
- ١٠- مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الطبعة الأولى، عام ١٩٥٢.
- ١١- مصطفى كمال طه، القانون البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، طبعة ١٩٨٠.
- ١٢- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري (الجزء الأول- السفينة-)، الإسكندرية، مطبعة الإشعاع، طبعة ١٩٩٣.