

The 6th International Maritime Transport and Logistics Conference
GLOBAL INTEGRATION IN PORTS
FUTURE OPPORTUNITIES



19-21 March 2017 Alexandria - Egypt



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

إعداد

دكتورة: إيمان آلجميل

محاضر القانون التجاري والبحري بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

دكتور: طارق أبو العلا

وكيل كلية النقل البحري للدراسات العليا والبحث العلمي
- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



المقدمة

□ يتفرع عن عقد النقل البحري 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 إلى مقاول متخصص للقيام بعمليات الشحن والتفريغ من وإلى السفينة.

□ وعلى الرغم من استقلالية عقد الشحن والتفريغ عن عقد النقل البحري إلا أنه يتداخل معه في التنفيذ، حيث يقوم المقاول البحري بتنفيذ بعض مراحلته و هوالمتعلق بشحن البضائع و تفريغها.





هدف البحث:

□ تهدف هذه الورقة البحثية إلى تحديد إلى أي مدى يمكن أن تؤثر الشروط الواردة بسند الشحن على مسؤولية المقاول من ناحية، كذلك 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 دون التطرق لمشارطات ايجار السفن بوصفها عقداً مستقلاً عن عقد النقل البحري وعقد الشحن والتفريغ.

محور الدراسة:

□ تنقسم الدراسة إلى مبحثين أساسيين وهما:

المبحث الثاني
التحديد القانوني
لمسئولية المقاول

المبحث الأول
الشروط الخاصة بسندات الشحن
المتعلقة بالشحن والتفريغ



المبحث الأول



الشروط الخاصة بسندات الشحن المتعلقة بالشحن

والتفريغ



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.
- ويتفق قانون التجارة البحري المصري (ق. 8 لسنة 90) مع اتفاقية هامبورج (لسنة 78) والقانون الوطني الفرنسي (لسنة 66) ← على بطلان الشرط باعتبار أنه يعفى الناقل من المسؤولية حيث أنه مسئول عن البضائع خلال الفترة الزمنية منذ استلامه لها من الشاحن ولحين تسليمها للمرسل إليه.
- وبصدد معاهدة بروكسل لسندات الشحن (لسنة 24) ← فتنظم الرحلة البحرية من بدء الشحن إلى نهاية التفريغ (المرحلة البحرية البحتة)، أما ما يسبق هذه المرحلة وما يليها فيخضع لأنظمة قانونية مختلفة عن المعاهدة، وبالتالي ليس هناك ثمة ما يمنع الناقل من أن يدرج في سند الشحن أي اشتراطات أو إعفاءات تخص عدم مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها قبل الشحن أو بعد التفريغ.

شرط تحمل الشاحن للمخاطر والمصاريف

□ ينطوي هذا الشرط على شقين:

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

أولهما

جعل مصاريف العمليتين على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

ثانيهما



□ بالنسبة للشق الأول

➤ **قانون التجارة البحرية** ← بما أن عمليتي الشحن والتفريغ تقعان ضمن التزامات الناقل مالم يتفق على غير ذلك فإذا وجد في سند الشحن ما يقضى بقيام الشاحن أو المرسل إليه بهما فالشرط صحيح ونافذ في مواجهتهما.

➤ **اتفاقية هامبورج والقانون الوطني الفرنسي** ← لا يجيزان الاتفاق على نقل عبء العمليتين على عاتق الشاحن أو المرسل إليه بما يعنى بطلان الشرط في مواجهتهما.

➤ **معاهدة بروكسل** ← إدراج أي شرط يجعل مخاطر الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه في سند الشحن يؤدي بالضرورة إلى 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، أيًا 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.



شرط الشحن والتفريغ على الصنادل

□ يثور التساؤل بصدد هذا الشرط عما 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 عما إذا كان يتم في الوقت الذي توضع فيه البضائع على الصنادل أم في الوقت الذي توضع فيه على الرصيف؟

➤ **قانون التجارة البحرية** ← يجيز للناقل نقل عبء القيام بالعملتين من على عاتقه للشاحن أو المرسل إليه وهو أمر يتحقق بوجوده اشتراط الناقل عدم مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضائع خلالها.

➤ **اتفاقية هامبورج و القانون الوطني الفرنسي** ← يقضيان بعدم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع وهي على الصنادل تبعاً لتحديد وقت استلام وتسليم الناقل لهما، طبقاً لاتفاق الأطراف على وقت بدء الشحن والتفريغ.

➤ **معاهدة بروكسل** ← الشرط صحيح حيث أنه لا يوجد أي نص يحدد بدء وقت الشحن أو وقت التفريغ إذ أن عملية الشحن على الصنادل قد تدخل ضمن التزامات الناقل، حيث لم تتعرض المعاهدة لتعريف الشحن والتفريغ.



شرط التسليم تحت الروافع

□ يختلف التفسير الذي يعطى لعبارة "تحت الروافع" حسب عادات الموانئ، فقد يقصد بها تحت الروافع على ظهر السفينة أو تحت الروافع على الرصيف.

➤ في ظل أحكام قانون التجارة البحرية ←

فالشرط صحيح على أساس أن الالتزام بالشحن والتفريغ وإن كان يقع على عاتق الناقل إلا أنه يجوز الاتفاق على غير ذلك، شريطة أن يقوم الناقل بإخطار المقاول البحري بذلك، حتى يكون المقاول على علم بحقيقة الشخص الذي يتعاقد معه والذي يكون معرضاً لرجوعه عليه بالمسئولية.





➤ وفيما يتعلق باتفاقية هامبورج والقانون الوطني الفرنسي وأيضاً معاهدة بروكسل فالأمر يقع علي خلاف ذلك:

□ فالشرط 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 التزامه 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 ← يعتبر 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





تحديد مسؤولية الناقل وتأثيرها على مسؤولية المقاول

□ ينبغي التفرقة في هذا الصدد بين فرضيين:

الفرض الثاني

- 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.



الفرض الأول

- إذا تضمن سند الشحن شرطاً مقتضاه إنقاص الحد الأقصى لمسئولية الناقل عن الحد القانوني للمسئولية، فيقع الاتفاق باطلاً بطلاناً مطلقاً.



□ وبإعمال الأحكام سالفة 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:



• 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 المسؤولية.



• إذا تضمن سند الشحن اتفاقاً على تحديد مسؤولية الناقل بأكثر من الحد الأقصى للمسئولية المقرر قانوناً، فعلى الرغم من صحة الاتفاق في مواجهة الناقل، إلا أنه لا أثر له **علي مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ** الذي لا يحتاج به وتبقي مسؤوليته في نطاق الحد الأقصى المقرر قانوناً دون أن تتجاوزته طبقاً لنص المادة 151 من ق ت ب .



حالات المسؤولية التي يسري عليها التحديد القانوني

الهلاك

التلف

التأخير

□ تتور مسؤولية الناقل البحري في مواجهة الشاحن في ثلاث حالات هي

□ ولما كانت الإحالة الواردة في المادة 151 من ق ت ب تتعلق بتطبيق حكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 233 من ذات القانون علي مسؤولية المقاول، فيترتب علي ذلك ما يلي:

➤ إن تحديد مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ يسري علي حالتي الهلاك و التلف دون حالة التأخير في تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ.

➤ إن التحديد القانوني لمسئولية المقاول يسري فقط في حالة المسؤولية العقدية دون المسؤولية التقصيرية.

➤ إذا ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو وحدات الشحن التي تشملها الحاوية واعتبار كل منها وحدة مستقلة عند تعيين الحد الأعلى لمسئولية الناقل البحري في حالتي الهلاك أو التلف الذي يصيب هذه الطرود، فإن هذا الحكم يسري أيضاً علي حدود مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ.

➤ إن التحديد القانوني لمسئولية المقاول والمقررة بالمادة 233 بناءً علي الإحالة الواردة بالمادة 151 يكون هو الواجب التطبيق علي مسؤولية المقاول طالما أن عقد الشحن والتفريغ يتم تنفيذه في ميناء مصري.



نطاق المسؤولية الذي يسري عليه التحديد القانوني

النطاق الزمني للمسئولية هو مناط سريان التحديد القانوني لها، ويختلف النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري عنه بالنسبة لمقاول الشحن والتفريغ.

ويترتب علي هذا الاختلاف النتائج التالية:

- إن النطاق الزمني لمسئولية المقاول يدخل ضمن النطاق الزمني لمسئولية الناقل.
- سريان التحديد القانوني لمسئولية المقاول يقتضي أن يكون الضرر الذي لحق بالبضائع قد حدث خلال النطاق الزمني لمسئوليته.



- أن الاستثناء الوارد علي النطاق الزمني لمسئولية الناقل الوارد بالمادة 227/1 والذي يقضي بعدم سريان أحكام مسئولية الناقل البحري في حالتها:
 - أ - الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية الا إذا اتفق على غير ذلك .
 - ب - النقل بمقتضى عقد الايجار 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.
- إن الشروط الواردة بسند الشحن والتي تتعلق بالنطاق الزمني لمسئولية الناقل لا تغير من النطاق الزمني لمسئولية المقاول، ومن ثم ليس لها تأثير علي حقه في الاستفادة من حدود المسئولية المقررة له قانوناً.



مدي استفادة تابعي المقاول من التحديد القانوني للمسئولية

□ إعمالاً لنص المادة 151 وما قررته من أنه تسري علي المقاول أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 233 من ذات القانون، والخاصة بتحديد مسؤولية الناقل، ولما كان هذا الحكم الأخير ينسحب كذلك علي تابعي الناقل، فإنه يمكن لتابعي المقاول الاستفادة من ذات التحديد المشار إليه ومقتضي ذلك أنه:

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





- في حالة رجوع المضرور علي كل من المقاول وتابعه بهدف الحصول علي تعويض أكبر من المحدد قانوناً، فلا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يُحكم به عن مقدار الحد الأقصى المقرر قانوناً .
- إذا ورد في سند الشحن شرطاً يقضي بعدم مسئولية الناقل عن أخطاء تابعيه، فإن مثل هذا الشرط لا يلزم المقاول ولا يؤثر علي حق تابعيه في الاستفادة من تحديد المسئولية المشار إليه بالمادة 233/1، وذلك لأن سند الشحن ينظم العلاقة بين الناقل والشاحن وليس للمقاول البحري دخل بهذا التنظيم.



النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج

- 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.
- إن عمل المقاول قاصراً فقط على فترة الشحن والتفريغ من وإلى السفينة ولا يمتد إلى أبعد من ذلك.
- تسرى الإحالة الواردة في نص المادة 151 بشأن سريان الأحكام الخاصة بالتحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري على مسئولية المقاول، وذلك في النطاق الذي يمكن فيه سريانها على عقد الشحن والتفريغ.
- يحق لتابعي المقاول التمسك بأحكام تحديد المسئولية شريطة أن يثبت وقوع الضرر أثناء تأديته لوظيفته أو بسببها.



- يطبق التحديد القانوني للمسئولية إذا كان الرجوع على المقاول عقدياً وليس تقصيرياً.
والذي يملك الرجوع تقصيرياً هو الغير المطلق أي الغير بالنسبة لعقدي النقل البحري والشحن والتفريغ.
- إن الشروط الواردة بسند الشحن والتي تتعلق بالنطاق الزمني لمسئولية الناقل ليس لها تأثير على 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.
- إن التحديد القانوني لمسئولية مقاول الشحن والتفريغ المقررة بالمادة 233 بناءً على الإحالة الواردة بالمادة 151 يكون هو الواجب التطبيق على 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.



ثانياً: التوصيات

- نوصي بأن يكون هناك تعديل تشريعي في قانون التجارة البحرية بالفصل بين المادتين 150 و151 للقضاء على التناقض الوارد بهما إذ تبنى أولهما على الخطأ واجب الإثبات بينما تؤسس الثانية على فكرة الخطأ المفترض.
- نوصي بتدخل المشرع بالنص على حرمان المقاول وتابعيه من الاستفادة بالتحديد القانوني للمسئولية المقرر لهما وذلك في حالة ارتكاب أي منهن لخطأ جسيم أو تعدد إحداث ضرر للبضائع أثناء عملية الشحن والتفريغ أسوة بما قرره المشرع بالنسبة للناقل البحري
- نوصي بتدخل المشرع بإضافة حالة تأخير المقاول في القيام بعملياتي الشحن والتفريغ ضمن الحالات التي تنعقد فيها مسئوليته عند هلاك أو تلف البضائع.
- نوصي بضرورة وضع سياسة موحدة للموانئ عن طريق دمج هيئات الموانئ في هيئة واحدة إذ أن سياسة تشغيل الموانئ تكاملية وليست تنافسية.