

الدراسة السابعة:

حماية الشاحن في عقد النقل البحري - التشريع اللبناني نموذجاً -

د. عصام بردي



Abstract

The marine transportation contract is a very important contract, which imposes obligations on its parties (the shipper and the sea carrier) with the aim of regulating maritime transport operations, which results in liability if they fail to comply with them.

It should be noted that the strongest economic party in a marine transport contract is the sea carrier. It is difficult for any shipper to contend with the conditions imposed by the maritime carrier in the bill of lading.

In Lebanon, the Maritime Trade Law defines the legal framework governing the relationship between the shipper and the carrier in an effort to achieve balance between the two parties, and this necessitated us to research this law as a Model.

In this context, we recommend strengthening the terms contained in the bill of lading, which would enhance the shipper's protection against the carrier with regard to the latter's responsibilities, particularly those relating to navigational errors, and moreover activating judicial oversight of maritime bills of lading.

المقدمة

تشكل عملية النقل البحري للبضائع وسيلة مادية ترتبط بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري، حيث يحتل هذا الأخير مركز الصدارة بين مختلف وسائل النقل. ويعد عقد النقل البحري للبضائع من العقود التجارية المهمة في ميدان التجارة الدولية، وهو من العقود التي تطغى عليها ظاهرة الإذعان، وهي خاصية أصبحت تميزه نتيجة التطورات الاقتصادية الحاصلة في الحياة العملية⁽¹⁾، مما أدى لاختلال التوازن بين القوى الاقتصادية، بسبب التفاوت الخطير بين الناقل البحري والشاحن، أساسه سند الشحن سيما لجهة ما يتضمنه من شروط إعفاء من المسؤولية يستفيد منها الناقل البحري.

وبسبب هذه الأهمية، توحدت الجهود الدولية والمحلية حول ضرورة حل المشكلات التي تواجه النقل البحري للبضائع، وتجلّى ذلك من خلال عدة اتفاقيات أبرزها اتفاقية بروكسيل للنقل البحري بموجب سندات الشحن لعام 1924، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978. إضافة لمجموعة من القوانين على المستوى الداخلي للدول، منها على سبيل المثال قانون التجارة البحرية في لبنان الذي نظم القواعد الخاصة بالنقل البحري، وحدد الإطار القانوني الذي يحكم العلاقة بين الناقل البحري والشاحن، في مسعى لتحقيق التوازن بين الطرفين.

فقد تضمن هذا الأخير نصوصاً خاصة نظمت عمليات نقل البضائع والأشخاص عبر البحر، وحددت واجبات أطراف عقد النقل البحري، وحالات الإعفاء من المسؤولية. وهو ما استدعى بنا إلى تسليط الضوء على هذه الأحكام سيما تلك المتعلقة بحماية الشاحن، حيث تتجلى أهمية الموضوع من اعتبار مسؤولية الناقل الناجمة عن عقد النقل البحري من أهم المسائل في النظام البحري، سيما أن غالبية المنازعات تدور في فلك هذا الموضوع. أما إشكالية البحث فتتمحور حول: "ما هي أبرز الآليات التي اعتمدها المشرع اللبناني لحماية الشاحن في عقد النقل البحري؟"

وللإجابة عن الإشكالية بشكل واضح ووافي اعتمدنا على المنهج الوصفي - التحليلي، لتحليل أهم القواعد القانونية المنظمة للموضوع، مع الإشارة لأبرز الآراء الفقهية ذات الصلة.

(1) محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 44.

وقد ارتأينا أن تعتمد التقسيم الثنائي في بحثنا، فتألف من مقدمة عرضنا فيها للمحة مختصرة عن عقد النقل البحري، واختلال التوازن العقدي بين الشاحن والناقل البحري. ومبحث أول بعنوان ماهية عقد النقل البحري. ومبحث ثاني بعنوان المسؤولية المدنية للناقل البحري. وخاتمة عرضنا فيها لأهم النتائج والتوصيات.

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري

يحتل العقد أهمية كبيرة في التعامل بين الناس، وهو يعرف بأنه التقاء إرادتين وتوافقهما على إنتاج مفاعيل قانونية إلزامية بينهما⁽¹⁾، وتكون مفاعيله بالمبدأ محصورة بين أطرافه، إعمالاً لمبدأ نسبية العقود المكرس في قانون الموجبات والعقود اللبناني في المادة 225. علماً أنه يجوز التعاقد لمصلحة شخص ثالث في القانون اللبناني ضمن شروط معينة وفقاً للمادة 227 من نفس القانون⁽²⁾.

وعقد النقل البحري يعتبر كغيره من العقود من حيث أهميته وآثاره بالرغم من وجود بعض الأحكام التي تميزه عن غيره من العقود المشابهة، سواء كان من حيث المكان أو لجهة التزاماته المتنوعة ما بين الناقل والشاحن، ومشتري البضاعة كشخص ثالث. مع الإشارة إلى إن من أبرز صور استغلال السفينة تجارياً هما صورتا نقل البضائع ونقل الأشخاص، وهما أساس مسؤولية الناقل البحري.

(1) مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الأول، العقد، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2007، ص 135.

(2) حيث نصت المادة 227 على ما يلي:

"أن الصفة النسبية في العقود تحتل شذوذاً من الوجه الإيجابي فيجوز للمرء أن يعاقد باسمه لمصلحة شخص ثالث بحيث يصبح هذا الشخص دائناً للملتزم بمقتضى العقد نفسه وإن التعاقد لمصلحة الغير يكون صالحاً معمولاً به: أولاً. حينما يكون متعلقاً باتفاق ينشئه العاقد في مصلحته الخاصة مالية كانت أو أدبية ثانياً. حينما يكون شرطاً أو عبئاً لتبرع بين الأحياء أو لتبرع في الإيضاء رضي به العاقد لمصلحة شخص آخر (التبرع بشرط)

وتأسيساً على ما تقدم، سوف نتناول هذا المبحث في مطلبين، حيث نعرض في المطلب الأول منه لمفهوم عقد النقل البحري، على أن نعرض في المطلب الثاني منه للالتزامات التي يفرضها عقد النقل البحري على الناقل.

■ المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري

بعد التدقيق في المعاهدات الدولية والقوانين التي تناولت عقد النقل البحري في لبنان، من معاهدة بروكسل 1924 حتى روتردام 2008، وكذلك قانون التجارة البحرية اللبناني لعام 1947، يتضح أنها لم تتناول عقد النقل البحري للبضائع بأحكام خاصة إن كان لكيفية إبرامه أو تنفيذه، إنما يكفي في هذا الصدد الرجوع إلى القواعد العامة التي تحكم العقود. وللوقوف على ماهية هذا العقد، سوف نتناول تعريفه في الفرع الأول، ثم نتطرق إلى أطراف هذا العقد إضافة للمحكمة المختصة للنظر في آثاره في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري

يدخل عقد النقل البحري في إطار العقود التجارية ذات الدور الأساسي والفعال في ميدان المعاملات البحرية، سيما لناحية تسهيل حركة التجارة الدولية ونقل البضائع عبر البحار والمحيطات. وذلك استدعى ضرورة التطرق إلى تعريف هذا العقد وبيان عناصره في الفقرتين التاليتين.

الفقرة الأولى: الأساس القانوني لعقد النقل البحري

إن عقد النقل البحري هو عقد يتعهد بمقتضاه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجرة يتعهد بها الشاحن. ولا يكون للمستأجر شأن بإدارة السفينة لا من الناحية الفنية ولا من الناحية التجارية. ما يجعل هذا النوع من العقود ينتمي ضمن طائفة العقود الملزمة للجانبين، والذي تجري المساومة والمناقشة بين طرفيه حول شروطه بحرية تامة⁽¹⁾، على الرغم

⁽¹⁾ وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 15.

من اختلال التوازن بين الناقل البحري والشاحن في أغلب الأحيان، ويثبت هذا العقد بسند شحن. وهو لا يعتبر من قبيل إيجار الأشياء، إنما هو محض عقد نقل كعقد النقل البري⁽¹⁾. وعلى هذا الأساس، لا يعد الانتفاع بالسفينة هو موضوع أو محل عقد النقل البحري، إنما الالتزام بنقل البضاعة، والسفينة هي مجرد وسيلة لتنفيذ هذا الالتزام. أما فيما يتعلق بموضوع نقل الركاب، فقد عرفت المادة الأولى من اتفاقية أئينا لعام 1973 الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً أنه العقد المعقود بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته بواسطته على أي الأحوال. وبذلك يتبين لنا أن عقد النقل البحري قد يكون موضوعه بضائع، كما قد يكون موضوعه أشخاص، وفي كلتا الحالتين يكون التوصيل من ميناء إلى آخر.

الفقرة الثانية: تمييز عقد النقل البحري عن العقود المشابهة

على الرغم من التشابه الشكلي بين عقد النقل البحري وغيره من العقود المشابهة ذات الصلة بالنشاط البحري كالتأمين البحري والوكالة البحرية، إلا أن كلا من هذه العقود يمتلك طبيعة قانونية تميزه عن غيره.

فعقد النقل البحري يتمحور حول الالتزام بتسليم البضائع أو نقل الركاب من ميناء إلى آخر، وعليه فهو يتميز عن عقد التأمين البحري لكون هذا الأخير يرمي لتغطية المخاطر المرتبطة بالبضائع أو السفينة⁽²⁾.

وأيضاً يختلف عقد النقل البحري عن عقد الوكالة البحرية لأن الوكيل في هذا الأخير يكون مسؤولاً عن تمثيل صاحب السفينة في مرفأ محدد من دون أن يتحمل مسؤولية النقل بحد ذاته. كما يتميز عقد النقل البحري عن عقد الإيجار البحري، حيث يقوم هذا الأخير على الاتفاق على استئجار ذات السفينة لفترة زمنية أو رحلة واحدة، وليس مجرد نقل بضائع معينة⁽³⁾.

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012، ص 185.

(2) بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 150.

(3) سامي زوين، النقل البحري والتأمين البحري في القانون اللبناني والمقارن، دار المنهل القانوني، بيروت، 2023، ص 35 وما يليها.

وانطلاقاً من هذه الاختلافات يمكننا أن نستنتج أن عقد النقل البحري هو عقد قائم بذاته، تنظمه قواعد قانونية محددة بهدف ضمان تنفيذ التزامات أطرافه وحماية حقوقهم.

الفرع الثاني: الأطراف والمحكمة المختصة في عقد النقل البحري

يتضح لنا من تعريفات عقد النقل البحري التي أوردناها أعلاه، وجود طرفين له، وهما الناقل والشاحن، والأصل أن تقتصر آثار العقد عليهما، فيرسل الشاحن البضاعة لنفسه كما لو أرسلت جزء من بضائعها إلى فرع لها في مكان آخر.

وفي هذا الإطار يجب الإشارة إلى أن الطرف الاقتصادي الأقوى في عقد النقل البحري هو الناقل البحري، حيث يصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يملئها الناقل البحري في وثيقة الشحن، وبشكل خاص تلك المتعلقة بالأجرة والإعفاء من المسؤولية في حالة تلف البضاعة أو هلاكها. وهو ما استوجب تدخل المشرع لحماية الشاحن من الشروط الصعبة التي يفرضها الناقل⁽¹⁾.

وسوف نتناول تعريف أطراف عقد النقل البحري ثم نعرض للمحكمة المختصة فيما يلي:

الفقرة الأولى: أطراف عقد النقل البحري (الناقل البحري والشاحن)

إن عقد النقل البحري يقوم في الأساس بين "الشاحن والناقل"، لكن التطبيقات العملية أثبتت أن هذا العقد يفرض تدخل شخص ثالث لإتمامه وهو "المرسل إليه"، الذي يعد من الغير بالنسبة للعقد، لكنه يشارك في عقد النقل البحري، وتتشأ نتيجة لذلك علاقات بينه وبين كل من الشاحن والناقل.

وبالرغم من أن ذلك يشكل تعارضاً مع مبدأ نسبية أثر العقد الذي يقضي بعدم انصراف ما يرتبه العقد من حقوق والتزامات إلى غير عاقديه من جهة، أو إلى خلفهما العام والخاص من جهة أخرى، فحسب هذا المبدأ المرسل إليه لا يلتزم بأثار عقد النقل البحري ولا تسري في

(1) إن عقد النقل البحري هو من عقود الإذعان، التي يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الناقل ولا يقبل المناقشة فيها، لذلك يعتمد القاضي إلى تفسير العبارات الغامضة في العقد بما لا يضر بمصلحة الطرف المذعن وهو الشاحن. مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الأول، العقد، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ص 135.

مواجهته، إلا أننا حين نغوص في أعماق العلاقة البحرية الناتجة عن هذا العقد نجد العكس تماماً بحيث أن المرسل إليه يظهر بمثابة طرف ثالث في عقد النقل البحري للبضائع، له واجبات وعليه التزامات.

وعليه، سوف نتناول هذه الفقرة من خلال النبذات التالية:

النبذة الأولى: تعريف الناقل البحري

وفقاً لاتفاقية بروكسيل وتحديدًا من خلال المادة الأولى منها فإن الناقل البحري هو مالك السفينة، أو المستأجرة باعتباره فريقاً في اتفاقية نقل معقودة مع الشاحن. أيضاً عرفت اتفاقية هامبورغ الناقل بأنه كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضاعة بطريق البحر.

أما على الصعيد الفقهي، فقد عرفه بعض الفقهاء بأنه من يلتزم بتوصيل محل عقد النقل بحراً من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن⁽¹⁾. وعليه فإن الناقل قد يكون مالك السفينة أو مستأجرها أو من ينيبه، ومحل عقد النقل هو المنقول الذي يكون البضاعة والأشخاص، والمنقول له هو الشاحن أو من ينيبه، مقابل ثمن يدفعه المنقول له إلى الناقل للقيام بالنقل.

والناقل بالعادة هو الطرف القوي الذي يستطيع إملاء شروط وبنود العقد، فهو يحقق حماية ذاتية لنفسه أكثر من حماية القانون له، فهو صاحب الشأن الأول والآخر في إدارة شؤونه الخاصة⁽²⁾.

وقد عزز هذه المقولة أن شركات الملاحة البحرية هي التي أصبحت تعد سندات شحن وتضمنها شروط من دون أن يسمح للشاحن مناقشتها، وأصبحت هذه السندات بمثابة عقود نموذجية مطبوعة ومعدة بهدف تأمين أقصى حماية لشركات الملاحة⁽³⁾. ومنها شروط الإعفاء من المسؤولية.

(1) سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982، ص 224.

(2) جلاء وفاء محمد، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الرحي الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 1995، ص 11.

(3) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص 49.

النبذة الثانية: تعريف الشاحن

الشاحن هو طرف أساسي في عقد النقل البحري، ويتمتع بحقوق محددة ويتحمل التزامات معينة، أشار إليها قانون التجارة في لبنان والاتفاقيات الدولية.

وقد عرفت اتفاقية هامبورغ الشاحن والمرسل إليه، فعرفت الشاحن بأنه كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقداً لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري، وعرفت المرسل إليه بأنه الشخص الذي له حق تسلم البضائع⁽¹⁾.

وإذا كان الأصل أن يبرم عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن مباشرة دون واسطة بينهما، فقد يلجأ كل من الطرفين إلى وسيط، كالربان أو أمين السفينة بالنسبة للناقل، أو الوكيل بالعمولة بالنسبة للشاحن، حيث يطلق على هذا الأخير في فرنسا *commissionnaire de transport*⁽²⁾.

وقد يتوسط بين الناقل والشاحن سمسار يسعى إلى تقريب وجهات النظر بينهما، دون أن يكون مسؤولاً عن تنفيذ العقد.

ويعد عقد النقل البحري تجاري بالنسبة للمؤجر أو الناقل، وذلك بالاستناد للمادة السابعة من قانون التجارة البرية اللبناني التي عدت الأعمال التجارية البحرية⁽³⁾. أما بالنسبة للمستأجر والشاحن فلا يعد العقد تجارياً إلا وفقاً للقواعد العامة في التجارة، التي أشارت إليها المادة 8 من قانون التجارة⁽⁴⁾.

الفقرة الثانية: المحكمة المختصة

إن اعتبار عقد النقل البحري من العقود التجارية يعيدنا للمادة 100 من قانون أصول المحاكمات المدنية، التي أشارت للمحكمة المختصة النازرة في هذه الدعاوى وحددتها بمحكمة

(1) الفقرة الثالثة من المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ).

(2) سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 11.

(3) حيث قضت في الفقرة الثالثة: "إجارة السفن أو التزام النقل عليها والاقتراض والاستقراض الجزافي".

(4) جميع الاعمال التي يقوم بها التاجر لحاجات تجارته تعد تجارية ايضاً في نظر القانون وعند قيام الشك تعد اعمال التاجر صادرة منه لهذه الغاية الا إذا ثبت العكس.

مقام المدعى عليه الحقيقي أو المختار، أو للمحكمة التي أبرم العقد في دائرتها واشترط تنفيذ أحد الالتزامات الرئيسية الناشئة عنها فيها، أو للمحكمة التي اشترط تنفيذ العقد بكامله بدائرتها. وفي عقد النقل البحري فإن عمليات النقل تكون منظمة في شركات تعمل على إدارة الخطوط البحرية بتفاصيلها. وبالتالي يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها مركز الشركة الرئيسي، أو محكمة مكان وجود الفرع إذا كان للشركة عدة فروع في أماكن مختلفة. وفيما يتعلق بالمحكمة التي اشترط تنفيذ العقد بكامله في دائرتها فقد قضت المحكمة بأنه لا يمكن إدراج بند خاص في وثيقة الشحن لمخالفة قاعدة الاختصاص الواردة في المادة 100 من قانون أصول المحاكمات المدنية⁽¹⁾، ومنح الاختصاص لمحكمة أخرى، وفي ذلك تأكيد للمادة 212 من قانون التجارة البحرية التي تعتبر أن كل بند يرد في وثيقة الشحن المنشأة في لبنان ويرمي مخالفة قواعد الصلاحية بصورة مباشرة أو غير مباشرة هو ملغى.

■ المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري

إن عقد النقل البحري يفترض وجود سفينة معدة ومجهزة لإنجاز عملية النقل، التي تبدأ منذ تسلم الناقل البحري للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن، حيث يعتمد إلى رصها في الأماكن المخصصة لها أو على سطح السفينة، وبالتالي الإبحار بهدف إيصال البضائع إلى المكان المحدد لها.

وانطلاقاً مما تقدم، سوف نبين أهم التزامات الناقل البحري المترتبة عن عقد النقل البحري.

الفرع الأول: تقديم سفينة صالحة

يعد التزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة من أهم الالتزامات في عقد النقل البحري، وفي لبنان حدد قانون التجارة البحرية هذا الالتزام، وقد تم تعزيزه من خلال الاجتهادات القضائية والاتفاقيات الدولية التي انضم إليها لبنان.

وانطلاقاً من ذلك، سوف نتناول هذا الفرع من خلال الفقرتين التاليتين كما يلي:

⁽¹⁾ محكمة التمييز اللبنانية، قرار رقم 75، تاريخ 1959/10/21، باز، الجزء السابع، ص 91.

الفقرة الأولى: مفهوم التزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة

إن هذا الالتزام أشارت إليه المادة 209 من قانون التجارة البحرية، ويقوم على إعداد السفينة وتجهيزها حتى تصلح للملاحة ونقل البضائع وفقا لما هو متفق عليه في عقد النقل البحري. فالمرشح لم يكتف بفرض موجب رص البضاعة والمحافظة عليها أثناء عملية نقلها، بل وسع من التزام الناقل ليؤمن أقصى حماية للبضاعة من خلال إعداد سفينة صالحة للملاحة. والمحكمة في إطار مراقبتها لهذا الالتزام تتمتع بسلطة تقرير ما إذا كانت السفينة صالحة للإبحار من عدمها، حتى لو حصل الناقل البحري على مستندات من جهات مختصة تفيد بذلك. فالمحكمة غير ملزمة بهذه المستندات⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: نطاق الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة في التشريع اللبناني

إن نطاق هذا الالتزام يتحدد وفقا للقانون اللبناني بفترة ما قبل الرحلة وعند بدايتها، فلا يسأل الناقل إذا ظهرت عيوب في السفينة بعد بدء الرحلة إلا في حال كانت هذه العيوب ناشئة عن عدم صلاحية السفينة قبل الرحلة، وهو ما كرسته اتفاقية بروكسيل لعام 1924، التي اعتمدها القانون اللبناني، حيث اعتبرت أم هذا الالتزام يقتصر على بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند بدء الرحلة.

وبالرغم من ذلك، فقد تم توسيع نطاق هذا الالتزام في بعض الاتفاقيات الدولية الحديثة، كما هو الحال في اتفاقية روتردام لعام 2009 ليشمل كامل فترة الرحلة، مما يجعل الناقل مسؤولا عن صلاحية السفينة طوال مدة الرحلة⁽²⁾. مع الإشارة إلى أن لبنان لم يتبنى هذه القواعد، وبالتالي يكون هذا الالتزام وفقا للقانون اللبناني ما زال محصورا بفترة ما قبل الرحلة وعند بدايتها.

(1) محكمة الاستئناف المدنية في بيروت، الغرفة التاسعة، قرار رقم 1309، تاريخ 2012/9/6، العدل، 2013، عدد 1، ص 259.

(2) محمد محمود خليل، النظام القانوني للطرف المنفذ البحري في ضوء قواعد روتردام لعام 2009، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 50 - 51.

الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري المرتبطة بالبضاعة

ان الالتزامات التي يتحملها الناقل البحري والتي يكون موضوعها البضاعة، تبدأ بعد تسلمه للبضاعة وترمي بشكل رئيسي لتأمين وصولها للوجهة المحددة لها دون أضرار تطالها. وهي تعد من الالتزامات الأساسية الملقة على عاتق الناقل البحري في إطار عقد النقل البحري. فهذه الالتزامات تستمر حتى تسليمها للمشتري، وهو ما سنبينه في هذا الفرع كما يلي.

الفقرة الأولى: رص البضاعة

إن رص البضاعة هو جزء من عملية الشحن، وتتمثل عملية رص البضاعة وتنظيمها في السفينة بوضعها في العنابر أو على سطح السفينة وترتيبها لحمايتها من خطر الهلاك أو التلف، على أن يتم ذلك بطريقة فنية على نحو يحفظ توازن السفينة⁽¹⁾. هذه القواعد الفنية لرص البضائع تتطلب مراعاة طبيعتها وتتجلى مثلاً بفصل البضائع بلوائح خشبية، أو تغطيتها بقماش من أجل حمايتها عند ارتجاج السفينة، وغيرها...⁽²⁾. وهذا الالتزام يتعلق بالنظام العام وبالتالي لا يجوز الاتفاق على نقله للشاحن⁽³⁾.

وهذا الالتزام وفقاً للقانون اللبناني يعد من مسؤوليات الربان، وهو يعد خطأً ملاحياً يرتب مسؤوليته عند تلف البضاعة أو هلاكها. كما ويظل مسؤولاً عن أي خلل فيه حتى في حالة الاتفاق على تولي الشاحن هذه العملية⁽⁴⁾. وهذا الالتزام أساسه اتفاقية بروكسيل للنقل البحري للبضائع لعام 1924 سيما المادة الثالثة التي أشارت إلى التزام الناقل برص وشحن ونقل وحفظ ورعاية البضاعة.

مع العلم أنه وفقاً للقانون اللبناني لا يجوز رص البضائع على سطح السفينة إلا إذا كان متعارفاً على ذلك في النقل البحري ولا يخل بأمان الرحلة، أو في حالة وجود إذن صريح من الشاحن⁽⁵⁾.

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 225.

(2) وقد تم تنظيمها بمعاهدة لندن لعام 1930 الخاصة بحقوق الشحن، وانضم لبنان لهذه المعاهدة بالقانون رقم 61 تاريخ 30/أول/1964.

(3) هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008، ص 230.

(4) طالب حسن موسى، أساسيات القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2023، ص 117.

(5) دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2022، ص 71 وما يليها.

الفقرة الثانية: نقل البضاعة وتسليمها

إن نقل البضاعة من مكان إلى آخر (ميناء إلى آخر) هو أساس عقد النقل. ويتضمن التزام الناقل البحري بموعد النقل المتفق عليه أو المدة العادية المعقولة عند عدم وجود مثل هذا الاتفاق. إضافة لالتزامه بسلوك الطريق المتفق عليه في عقد النقل أو الذي جرت العادة على اتباعه، وعدم الانحراف عنه إلا عند الضرورة. ويبدأ هذا الالتزام منذ استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن من أجل نقلها آمنة إلى ميناء الوصول ومن ثم تسليمها إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه.

أما تسليم البضاعة إلى المرسل إليه فهو آخر التزامات الناقل البحري، وتأتي أهمية هذه الواقعة القانونية كونها تشكل الحد الفاصل لانقضاء الالتزام بالمحافظة على البضاعة من الناقل البحري إلى المرسل إليه، بسبب انجاز عقد النقل وانتهاء مسؤولية الناقل⁽¹⁾. علماً أنه في حال عدم حضور المرسل إليه لتسلم البضاعة أو رفضه استلامها يحق للناقل أن يبيعها كلها أو جزء منها لتغطية أجرة النقل بعد الحصول على إذن من السلطة القضائية، وذلك وفقاً للمادة 179 من قانون التجارة البحرية.

المبحث الثاني: المسؤولية المدنية للناقل البحري

بما أن الناقل البحري يرتبط بعقد نقل مع الشاحن، فإن المسؤولية التي تقوم نتيجة الإخلال بالالتزامات التي يفرضها هذا العقد هي مسؤولية عقدية تستند إلى عقد النقل، ويقتضي بالتالي إعمال قواعد هذه المسؤولية، كما أن التزامه في هذه الحالة هو التزام بتحقيق نتيجة محددة⁽²⁾.

(1) منى الأشقر جبور، المستوعب في النقل البحري، الجامعة اللبنانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مركز الأبحاث والدراسات في المعلوماتية القانونية، بيروت، لبنان، 2001، ص 116.

(2) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ص 236. وأيضاً قرار محكمة الاستئناف المدنية في بعبدا، رقم 251، تاريخ 1993/4/26، مجلة العدل، رقم 2، 1993، ص 126 - 130.

وتتمثل هذه النتيجة بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول في الوقت المحدد⁽¹⁾. مع الإشارة في هذا السياق إلى أنه الناقل البحري لا يعتبر معفياً من المسؤولية التقصيرية بشكل مطلق، بل تقوم هذه المسؤولية بحقه عند عدم وجود عقد، كما هو الحال عند اكتشافه لبضاعة مشحونة بغير علمه⁽²⁾.

وبالإضافة لذلك فإن الناقل البحري قد يكون مسؤولاً عما يصيب الركاب من ضرر أثناء عملية النقل، أو عن الخسائر المادية التي تلحق بهم بسبب التأخير في الانطلاق. وتأسيساً على ما تقدم، سوف نبين في هذا المطلب مسؤولية الناقل البحري عن نقل الأشياء والأشخاص في المطلب الأول، ثم نعرض لأهم الآليات التي اعتمدها المشرع اللبناني في سبيل حماية الشاحن من الشروط العقدية الصعبة التي يفرضها الناقل في عقد النقل البحري.

■ المطلب الأول: مسؤولية الناقل البحري عن نقل الأشياء والأشخاص

إن الالتزام الأساسي الذي يتعهد به الناقل في عقد النقل هو نقل البضائع إلى ميناء الوصول، ثم التزامه بتسليمها إلى المرسل إليه. إضافة لالتزامه بنقل الأشخاص. إن دعوى المسؤولية التعاقدية الناجمة عن عقد النقل البحري تقام على الناقل البحري سواء كان مالكا للبائرة أو مستأجرها أو مجهزها⁽³⁾. وسوف نعرض في هذا المطلب للحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل البحري عن عمليات النقل، ثم نبين حالات الإعفاء من هذه المسؤولية، إضافة إلى تقادم دعوى هذه المسؤولية.

(1) محكمة الدرجة الأولى في بيروت، الغرفة الرابعة النظارة في القضايا التجارية، قرار رقم 3124/21، تاريخ 1994/1/26، الياس بوعيد، القرارات الكبرى في الاجتهاد اللبناني والمقارن، الجزء 57، دون دار نشر، دون تاريخ نشر، ص 83.

(2) فإذا اكتشفها قبل الإبحار يمكنه أن يقبل نقلها أو رفض نقلها وبالتالي إخراجها من السفينة، وإذا اكتشف البضاعة بعد إبحار السفينة وأوصلها إلى مكان التفرغ فتقوم مسؤوليته التقصيرية إذا ما أصاب البضاعة ضرراً شرط إثبات خطئه وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية.

(3) القاضي المنفرد المدني، الناظر بالقضايا الجمركية والإدارية، بيروت، قرار رقم 107، تاريخ 2001/9/11، مجلة العدل، رقم 4، 2002، 771 - 774.

الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري

إن الناقل البحري يتحمل المسؤولية عن سلامة البضائع المسلمة إليه، وقد حددت المادة 210 من القانون البحري اللبناني الحالات التي يتحمل فيها الناقل البحري المسؤولية عن البضائع منذ استلامها وحتى تسليمها، وهي تلزمه ببذل العناية اللازمة للحفاظ على البضائع وسلامتها خلال فترة النقل. وهي أيضا تفرض على البائع تسليم البضائع في المكان والزمان المتفق عليهما مع الشاحن. كما يمكن أن يرتب عقد النقل البحري التزاما مباشرا على عاتق الناقل بنقل الراكب بأمان من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول، وهنا تكون مسؤوليته تعاقدية أساسها العقد.

وتأسيسا على ذلك، سوف نبين في هذا الفرع لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع على أن نتطرق لمسؤوليته عن نقل الأشخاص من خلال الفقرتين التاليتين.

الفقرة الأولى: مسؤولية الناقل البحري عن البضائع

إن المادة 210 من قانون التجارة البحرية منحت الشاحن حق المطالبة في التعويض عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع، بسبب إهمال أو تقصير الناقل. وبذلك فإن الناقل يتحمل المسؤولية عن كل ضرر يلحق بالبضاعة شرط أن ينجم عن إهماله أو تقصيره.

وهنا لا بد لنا من أن نشير إلى الظروف التي نشأ فيها مبدأ الضمان والمتمثلة بعدم التوازن القائم بين الطرفين، حول توافر المعلومات عن الخطر المؤمن ضده، وهو توازن مختل لصالح المؤمن له، فأراد القضاء والمشرع رد الامر إلى نصابه بإلقاء مثل هذا الالتزام الصارم على المؤمن له، وضعا للمؤمن على قدم المساواة مع المؤمن له، حيث يريد الأول معرفة ما إذا كان الخطر محققا، ونسبة احتمال وقوعه، كما يريد أن يصنفه بحيث يضيفه إلى الأخطار المشابهة التي يتحملها، وهي مسائل تؤثر كلها على احتساب القسط⁽¹⁾. وبصفة عامة في

(1) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964، ص 1091، بند 543 وما يليه.

الأسس الفنية التي يلجأ إليها المؤمن في احتساب الأخطار والتحكم فيها، وهو ما أكدته المادة 297 من قانون التجارة البحرية في لبنان⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: مسؤولية الناقل البحري عن نقل الأشخاص

إن النقل البحري للأشخاص يخضع في لبنان لأحكام قانون التجارة البحرية، ولبعض الاتفاقيات الدولية التي انضم إليها لبنان، كاتفاقية أثينا لعام 1974 بشأن نقل الركاب وامتعهم بحراً، حيث حددت مسؤولية الناقل البحري، ومعاهدة بروكسل الأولى الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في 29 نيسان 1921 وهي تعنى بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحري قبل الركاب، والثانية خاصة بالركاب المتسللين في 10 تشرين الأول 1975.

كما إن عقد النقل البحري للمسافرين يعتبر من العقود الملزمة للجانبين أي الناقل والمسافر معاً، فيلتزم المسافر بدفع أجرة النقل وتنفيذ تعليمات الناقل، ويلتزم الناقل بنقل المسافر من ميناء القيام وفقاً لشروط العقد وتوصيله سليماً إلى ميناء الوصول كما يلتزم بنقل أمتعة المسافر من ميناء القيام وحتى ميناء الوصول في حدود ما يوجبه القانون وترسي عليه الأعراف. ومسؤولية الناقل البحري تجاه الأشخاص تقوم عن الأضرار التي تصيبه أثناء النقل، حيث تناولتها المادة 228 من قانون التجارة البحرية حيث حملت الناقل المسؤولية عن أي طارئ يصيب الراكب أثناء السفر ما لم يثبت أنه ناجم عن قوة قاهرة أو عن خطأ الراكب، وهي أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية.

أو قد تقوم بسبب الأضرار الناجمة عن التأخير في النقل، فتقويت فرصة معينة وترتيب خسارة ما، فإذا لم يتم السفر في اليوم المضروب بسبب فعل الراكب فللراكب الحق بالتعويض

(1) حيث جاء في هذه المادة ما يلي: "إن أي كتم معلومات أو تصريح كاذب من قبل المضمون حين انشاء العقد وای اختلاف بين عقد الضمان وورق النقل يكون من شأنه التقليل من فكرة الخطر يبطل الضمان حتى في حال انتقاء نية الاحتيال".

ويبطل الضمان حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكتم المعلومات والاختلاف والتصريح الكاذب تأثير في الضرر أو في هلاك الشيء المضمون. يبقى باكتساب الضامن كامل القسط إذا كان للمضمون نية الاحتيال ونصفه في حال انتقاء هذه النية.

مما يلحق به من الضرر ويجوز تقرير فسخ العقد وذلك وفقا للمادة 223 من قانون التجارة البحرية.

وفيما يتعلق بنقل أمتعة الراكب فإنها تخضع للأحكام الخاضع لها نقل البضائع، ما لم يحتفظ الراكب بحراستها. وفي هذه الحالة لا يعد الريان مسؤولا عن الخسائر والأضرار ما لم تكن ناجمة عن فعل البحارة وفقا للمادة 221 من قانون التجارة البحرية.

الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وتقدم الدعوى

يوجد بعض الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من مسؤولياته المترتبة عن عقد النقل البحري، وهذه الحالات منصوص عليها قانونا. كما قد يعتمد الناقل البحري إلى التوصل من المسؤوليات المترتبة عليه عن هذا العقد. لذلك، سوف نبين في هذا الفرع الأحكام المنظمة لإعفاء الناقل البحري من مسؤولياته، ثم أحكام تقدم دعوى مسؤولية الناقل البحري من خلال ما يلي.

الفقرة الأولى: الإعفاء القانوني والاتفاقي للناقل البحري

حددت هذه الحالات المادة 210 من قانون التجارة البحرية⁽¹⁾، بالقوة القاهرة، وخطأ الشاحن، والعيب الذاتي في البضاعة، الأخطاء في الملاحة⁽²⁾، وهو ما كرسه القضاء في لبنان حيث

(1) قانون التجارة البحرية، تاريخ 1947/2/18، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 14، تاريخ 1947/4/2.

(2) يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب واضرار ما لم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الاضرار ناتجة عما يأتي:

- (1) عن اخطاء في الملاحة تعزى للربان او للملاحين او للسواقين او لغيرهم من العمال.
 - (2) عن العيوب الخفية التي في السفينة.
 - (3) عن الاضرار او ما يقابل به من ايجاد ابواب العمل او ما يعترض العمل كليا او جزئيا وعن اي سبب كان من وقف او عائق.
 - (4) عن الافعال التي تشكل حادثا عرضيا او قوة القاهرة.
 - (5) عن عيب في البضاعة خاص او عيب في حمزها او تعليمها (تمريكها) او عن النقصان في اثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة.
 - (6) عن القيام بمساعدة او اسعاف بحري او بمحاولة ترمي الى ذلك او اذا حدث ان تاهت السفينة وهي تقوم بهذا العمل.
- ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة اعلاه ان يثبت ان الخسائر او الاضرار ناجمة عن خطأ الناقل او عماله إذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الاولى من هذه المادة.

قضي بأن مسؤولية الناقل البحري لا تنتفي إلا بتحقيق القوة القاهرة، أو خطأ الشاحن كما لو أعطى تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وفقاً للمادة 213، أو العيب الذاتي في البضاعة⁽¹⁾. ويشترط أن يثبت الناقل أن الضرر نجم عن إحدى هذه الحالات. وعبء الإثبات هذا أساسه أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع هي مفترضة، بمعنى أنه بمجرد حدوث الضرر فإن خطأ الناقل يفترض من جانبه، ويكفي حصول الضرر لقيام مسؤوليته. وهو ما أكدته معاهدة بروكسيل أيضاً⁽²⁾.

وفيما يتعلق بالإعفاء الاتفاقي فقد تتضمن وثيقة النقل شرطاً يقضي بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، كما قد تتضمن شرطاً يحصر فيه الناقل تبعته بمبلغ معين يكون أدنى من المبلغ المحدد قانوناً. وفي هذا السياق ورد في قانون التجارة البحرية باعتبار مثل هذا الشرط ملغياً⁽³⁾.

ومن خلال ما ورد أعلاه يتضح لنا نية المشرع والقضاء بعدم التسامح مع الناقل وتحديدًا في الحالات التي يعتمد فيها لإدراج بند في عقد النقل البحري يجعله يتهرب من مسؤولياته (إعفاء أو إنقاصاً منها) حتى لو وافق الشاحن عليه باعتبار أن هذا الأخير هو الطرف الضعيف في عقد النقل ما يستدعي حمايته.

الفقرة الثانية: تقادم دعوى مسؤولية الناقل

وفقاً للتشريع اللبناني فإن دعوى مسؤولية الناقل البحري تخضع للأحكام التي نص عليها قانون التجارة البحرية في لبنان، بالإضافة للأحكام الواردة في اتفاقية لاهاي - فيزبي، واتفاقية

(1) محكمة التمييز المدنية، قرار رقم 32، تاريخ 2000/12/12، مجموعة باز، رقم 39، 2000، ص 654 - 656. أيضاً: محكمة الاستئناف المدنية في بعبدا، قرار رقم 251، تاريخ 1993/4/26، مجلة العدل، رقم 2، 1993، ص 126 - 130.

(2) الفقرة الثانية من المادة الرابعة من معاهدة بروكسيل.

(3) المادة 212 من قانون التجارة البحرية قضت باعتبار ملغى ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في لبنان وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عن تعينه القوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الصلاحية. يعد شرط إبراء كل شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع أو أي شرط آخر من النوع نفسه. والفقرة الثالثة من المادة 211 من قانون التجارة البحرية.

هامبورغ⁽¹⁾. حيث تحدد هذه الاحكام فترات التقادم بما يخص مطالبات الشاحن بوجه الناقل البحري.

فوفقا لأحكام لاهاي - فيزيبي إن المدة القانونية لرفع دعوى مسؤولية الناقل البحري الناجمة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في التسليم هي سنة واحدة، وإلا سقطت بالتقادم، وتبدأ مهلة السنة من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي أن يتم فيه التسليم.

أما هامبورغ فقد حددت مهلة التقادم لرفع الدعوى بوجه الناقل البحري عن المسؤولية عن فقدان أو تلف البضائع أو التأخير في التسليم بسنتين، تبدأ من تاريخ التسليم الفعلي أو المفترض للبضائع. كما أنه في بعض الحالات لا يطبق التقادم العادي، بل قد تمتد المحاكم هذا التقادم، وذلك عند ثبوت الاحتيال أو الخطأ الجسيم، وذلك استنادا لمبدأ حسن النية. كما قد يتم الاتفاق بين الشاحن والناقل على تمديد التقادم في بعض العقود بمقتضى اتفاق صريح. ويتوقف سريان التقادم بمجرد رفع دعوى أمام المحكمة حتى صدور الحكم النهائي.

واستنادا لما تقدم يتضح لنا أن مدة التقادم لدعوى مسؤولية الناقل البحري في لبنان هي سنة واحدة استنادا لاتفاقية لاهاي - فيزيبي. ويمكن في بعض الحالات أن تمتد هذه المدة لسنتين إذا ما تم تطبيق أحكام اتفاقية هامبورغ⁽²⁾. وقد يتم تمديد هذه الفترة في حالات الاحتيال والخطأ الجسيم.

(1) وقد انضم لبنان إلى اتفاقية لاهاي - فيزيبي المعدلة لقواعد بروكسل لعام 1924 بموجب القانون رقم 29 الصادر تاريخ 19/شباط/1981، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 10، تاريخ 5/آذار/1981.

كما انضم إلى اتفاقية هامبورغ رسمياً بمقتضى القانون رقم 4 الصادر تاريخ 5/كانون الثاني/1983، منشور في الجريدة الرسمية، العدد رقم 1، تاريخ 12/كانون الثاني/1983. وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 1/تشرين الثاني/1992.

(2) حيث أخذت القرارات الحديثة للمحاكم بتطبيق أحكام اتفاقيات هامبورغ على النزاعات التي تتناول مسؤولية الناقل البحري، منها على سبيل المثال، محكمة الاستئناف المدنية في بيروت، الغرفة الرابعة، قرار رقم 170، تاريخ 31/1/2014، العدل، العدد 2، 2014، ص 807. أيضاً، محكمة الاستئناف المدنية في بيروت، الغرفة التاسعة، قرار رقم 1309، تاريخ 6/9/2012، العدل، العدد 1، 2013، ص 256.

■ المطلب ثاني: تدخل المشرع لحماية الشاحن من الشروط الصعبة التي يفرضها الناقل

في لبنان اعتمد المشرع العديد من الآليات بهدف حماية شاحن البضائع (المستورد أو المصدر) من الناقل البحري. وسوف نبين لأبرز هذه الآليات من خلال الفرعين التاليين.

الفرع الأول: التشريعات الدولية والمحلية

إن النقل البحري في لبنان خاضع ومنظم وفقا لقانون التجارة البحرية اللبناني، الذي ينظم العلاقة بين الناقل والشاحن ويحدد مسؤوليات كل من الطرفين من خلال مجموعة من المواد التي يتضمنها. وسوف نتناول هذا الفرع من خلال الفقرات التالية:

الفقرة الأولى: قانون التجارة البحرية

أشارت المادة 206 من هذا القانون للحالات التي تتطلب طبيعة البضائع أو شروط نقلها عقد اتفاقات خاصة، كما أشارت إلى بطلان أي شرط اعفاء للناقل البحري عن مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضائع قد يرد ذكره في بوليصة الشحن، ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل تحميلها في السفينة. كما ألزمت المادة 208 الناقل البحري بإصدار بوليصة شحن عند تسلمه البضائع من الشاحن، تثبت تسلمه للبضائع بقصد نقلها عن طريق البحر. وهي تعد سندا للملكية يمنح الشاحن حقوقا قانونية تجاه البضائع المنقولة. وأيضا المادة 215 منحت الشاحن حق المطالبة في التعويض عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع، بسبب إهمال أو تقصير الناقل، وتحدد الإجراءات والمهل الزمنية لتقديم هذه المطالبات. وتشير المادة 199 إلى أن الوثيقة التي تعطى للشاحن قبل وسق بضاعته يستبدل منها بعد هذا الوسق وبناء على طلبه وثيقة شحن قانونية.

وهو ما يدفعنا للاستنتاج بأن إصدار بوليصة الشحن يكون بناء لطلب الشاحن، وفي هذا الإطار يمكننا أن نوصي بضرورة تحميل الناقل البحري مسؤوليته عن التأخر في تسليم

البضاعة إلى المشتري، خاصة في الحالات التي يسبب هذا التأخر ضرراً أو يفوت فرصة على المشتري.

الفقرة الثانية: التأمين البحري وبوليصة الشحن

التأمين البحري هي وسيلة يلجأ إليها الشاحن (مالك البضائع) عادة من أجل حماية بضائعه ضد المخاطر المحتملة التي قد تطالها، وهي عادة: التلف، الفقدان، التأخير في التسليم. حيث يوفر هذا التأمين التغطية المالية اللازمة للخسائر التي تصيب البضاعة والأضرار التي قد تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية، سواء نتجت عن حوادث طبيعية، أو كوارث، أو سرقة، أو غيرها من المخاطر.

وتُحدّد قيمة التأمين البحري بناءً على نوع البضاعة، وقيمتها، وطبيعة التغليف والتخزين ومسار الشحنة، فضلاً عن عدد الشحنات السنوية⁽¹⁾.

ويوجد نوعان من التأمين البحري، التأمين على البضائع، والتأمين على المسؤولية، ففي الأولى يغطي التأمين ما يصيب البضائع من ضرر أو تلف. بينما في الثانية يغطي التأمين مسؤولية مالك السفينة أو الناقل البحري تجاه الأطراف الثالثة كالأضرار التي قد تلحق بالركاب أو الممتلكات.

أما فيما يتعلق ببوليصة الشحن التي تعتبر عقداً قانونياً يتم بمقتضاه تحديد حقوق والتزامات كل من الشاحن (مرسل البضاعة) والناقل البحري، فهي تخضع في لبنان لأحكام قانون التجارة البحرية والاتفاقيات الدولية كاتفاقية بروكسل لعام 1924، وقواعد لاهاي - فيزيبي.

فهذه التشريعات تحدد البيانات الإلزامية التي يقتضي أن تتضمنها بوليصة الشحن بهدف حماية الشاحن، ومنها على سبيل المثال تحديد مسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن تلف أو فقدان البضائع، ومنع التعديلات التعسفية من قبل الناقل، فهي أداة إثبات⁽²⁾، تحمي حقوق الشاحن.

(1) التأمين البحري، دلتا للتأمين، منشور على الموقع الإلكتروني: delta-ins.com

(2) فوفقاً للفقرة الثانية من المادة 199 من قانون التجارة البحرية تعد وثيقة الشحن التي تعطى بالصيغة المنصوص عليها اعلاه تثبت ما لم يقدم دليل معاكس تسلم الناقل للبضائع كما هي مبينة في الوثيقة.

مع التذكير أنه بسبب التطورات الحاصلة في الوقت الراهن أصبحت عمليات النقل البحري محتكرة من قبل شركات كبرى، حيث أصبحت تضع في سندات الشحن شروط مطبوعة يكسبها طابعا نمطي غير قابل للمناقشة فلا يجوز للموجب له (الشاحن) كطرف ضعيف أن يرفضها⁽¹⁾، وهو ما أدى لإيجاد حالة من عدم المساواة من الناحية الاقتصادية بين أطراف عقد النقل البحري أدت إلى تفوق الناقل البحري على الشاحن. بالرغم من هذه الآليات يوجد تحديات مثل تأخير الشحنات، مشاكل الفساد الإداري، وارتفاع تكاليف التأمين، مما يستوجب تعزيز القوانين وتطبيقها بفعالية أكبر.

الفرع الثاني: الهيئات الرقابية والطرق البديلة لحل النزاعات

تؤدي هيئات الرقابة البحرية والمرافئ اللبنانية دورا مهما وفعالا في مواجهة استغلال الناقلين لعدم معرفة الشاحنين ببنود عقد النقل البحري، سيما فيما يتعلق بالبنود التعسفية التي تتضمنها. كما برزت في هذا السياق الطرق البديلة لحل النزاعات كآليات فعالة وهادفة لحماية الطرف الأضعف الذي غالبا ما يكون الشاحن.

لذلك سوف نبين في هذا الفرع دور هيئات الرقابة والموانئ في حماية الشاحنين في الفقرة الأولى، ثم نعرض لدور الطرق البديلة لحل النزاعات في تحقيق هذه الغاية في الفقرة الثانية.

الفقرة الأولى: هيئات الرقابة والمرافئ

تعد كل من إدارة مرفأ بيروت، وإدارة مرفأ طرابلس، من سلطات الموانئ اللبنانية، وهي في هذا الإطار تقوم بمجموعة من الإجراءات المهمة التي تهدف لحماية حقوق الشاحن، حيث تتولى تنظيم عمليات الشحن ومراقبة امتثال أطراف هذه العمليات للمعايير الدولية واحترام شروط السلامة والشفافية في التعامل بين الناقل والشاحن بهدف حماية حقوق الشاحنين⁽²⁾.

(1) يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1980، الجزء الأول، الطبعة الثانية، دون دار نشر، الكويت، 1988، ص 315.

(2) يوسف حسن يوسف، شرح قانون التجارة البحرية اللبناني، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2023، ص 200.

وأيضاً تسهم بعض الإدارات والمؤسسات الأمنية كالجمارك وقوى الامن الداخلي في حماية الشاحن، حيث تتولى الاولى الإشراف على دخول وخروج الشاحنات وتضمن الالتزام بالأنظمة الجمركية، بينما تتولى الثانية فرض الالتزام بقوانين السلامة المرورية والنقل. وهناك نقابات النقل البري التي تدافع عن حقوق الشاحنين والسائقين، وتتابع الانتهاكات التي قد تطال عقود النقل.

الفقرة الثانية: آليات التحكيم والوساطة

هي عبارة عن آليات قانونية تشكل بديلاً عن اللجوء إلى القضاء، وتؤدي إلى حلول أكثر سرعة وأقل تكلفة. فهي تساعد على حل النزاعات بمرونة وسرعة بعيداً عن تعقيدات القضاء العادي، مع إمكانية الاعتراض على الشروط التعسفية التي كانت خارجة عن إطار العملية التفاوضية⁽¹⁾.

والتحكيم البحري في لبنان منظم وفقاً لأحكام قانون أصول المحاكمات المدنية، إضافة للقوانين الخاصة بالنقل البحري والاتفاقيات الدولية.

فقانون أصول المحاكمات المدنية تناول التحكيم من خلال المواد 762 حتى 808، واتفاقية نيويورك لعام 1958 تسهل تنفيذ قرارات التحكيم الأجنبية في لبنان. وفي ظل تطور العمل البحري ازداد الاعتماد على التحكيم المؤسسي كوسيلة مهمة لضمان نزاهة الإجراءات وحماية الشاحن من الإذعان العقدي، كمركز بيروت للتحكيم البحري، أو اللجنة الدائمة للتحكيم التجاري الدولي⁽²⁾.

أما الوساطة في لبنان فهي منظمة بالقانون رقم 2018/82⁽³⁾، ويسمح هذا القانون بتسوية النزاعات التجارية والبحرية من خلال الوساطة. ويمكن الاتفاق على ذلك بين الناقل والشاحن في عقد النقل البحري، كما يمكن اللجوء إليها عند حصول النزاع.

(1) جوزف صادر، الوساطة والتحكيم في العقود التجارية الدولية، دون دار نشر، دون مكان نشر، 2022، ص 88.

(2) محمد سعادة، القانون البحري اللبناني، 2021، منشور على الموقع الإلكتروني للجنة اللبنانية للتحكيم الدولي:

www.Icia-lebanon.org

(3) قانون الوساطة القضائية في لبنان، رقم 82، تاريخ 2018/10/10، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 45، تاريخ

2018/10/18.

وبناء على ما تقدم، فإنه يمكن اللجوء إلى التحكيم البحري والوساطة لحل النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل.

الخاتمة

زادت أهمية النقل البحري مع انفتاح العالم نحو العولمة الاقتصادية، وانتشار عقود التجارة الدولية، وهو ما جعل من عقود النقل البحري عقوداً فائقة الأهمية سيما في ظل ارتفاع معدلات الصادرات والواردات التي تنظمها هذه العقود. وترتب هذه العقود التزامات على أطرافها (الشاحن والناقل) بهدف تنظيم عمليات النقل البحري، ينجم عنها مسؤولية عند إخلالهم بها.

وقد توصلنا من خلال هذا البحث إلى مجموعة من النتائج المهمة التي نلخصها فيما يلي:

- إن عقد النقل البحري يعد من عقود الإذعان، وعليه فإنها تنشئ نوعاً من عدم التوازن بين أطرافها، وهو ما استدعى من المشرع التدخل لحماية الطرف الضعيف (الشاحن) فيها.
- إن التأمين البحري يغطي مخاطر الخسارة المادية أو التلف الذي يلحق بالسلع والبضائع أثناء انتقالها بأي وسيلة نقل برية أو جوية أو بحرية أو أثناء تخزينها في أي مكان في العالم. وهو يشمل ثلاث فئات من الحماية، وهي: تأمين الشحن، وتأمين السفن أو بدن السفينة، وحماية البضائع.
- إن مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضاعة هي مسؤولية مفترضة تنشأ من تسلمه البضاعة من الشاحن حتى تسليمها إلى الشخص الثالث.
- يمنح شرط الإهمال الناقل البحري إمكانية التملص من مسؤولياته عبر إخفاء مختلف الأسباب غير المعروفة التي ألحقت ضرراً بالبضاعة.

كما توصلنا إلى جملة من التوصيات التي نعرض أبرزها:

- تفعيل الرقابة القضائية على سندات الشحن البحري، حيث يمنح القاضي صلاحية تعديل الشروط أو إعفاء الطرف المذعن منها، وذلك وفقاً لما تقتضي به العدالة، مع الحكم بإبطال كل اتفاق على خلاف ذلك.

- نوصي بمنع إدراج شرط الإهمال وسائر الشروط التي تسهم في إعفاء الناقل البحري من مسؤولياته تحديدا في حالات عدم صلاحية السفينة للملاحة أو العناية بالبضاعة.
- تعزيز الشروط الواردة في سند الشحن والتي من شأنها أن تعزز حماية الشاحن تجاه الناقل فيما خص المسؤوليات الملقة على هذا الأخير، سيما المتعلقة بأخطاء الملاحة.
- توثيق عقود النقل البحري، بحيث تتضمن تفاصيل واضحة ومحددة، حول مسؤوليات أطرافها (الناقل والشاحن)، وآلية تعويض عادلة عند حصول الأضرار.

المراجع

أولا: الكتب

- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، دون دار نشر، 2009.
- جلاء وفاء محمد، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الرحي الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 1995.
- جوزف صادر، الوساطة والتحكيم في العقود التجارية الدولية، دون دار نشر، دون مكان نشر، 2022.
- دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2022.
- سامي زوين، النقل البحري والتأمين البحري في القانون اللبناني والمقارن، دار المنهل القانوني، بيروت، 2023.
- سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- طالب حسن موسى، أساسيات القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2023.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964.
- محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- محمد محمود خليل، النظام القانوني للطرف المنفذ البحري في ضوء قواعد روتردام لعام 2009، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.
- مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الأول، العقد، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2007.

- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012.
- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008.
- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.
- يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1980، الجزء الأول، الطبعة الثانية، دون دار نشر، الكويت، 1988.
- يوسف حسن يوسف، شرح قانون التجارة البحرية اللبناني، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2023.

ثانياً: القوانين

- القانون رقم 61 تاريخ 30/كانون الأول/1964.
- قانون التجارة البحرية، تاريخ 18/2/1947، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 14، تاريخ 2/4/1947.
- قانون انضمام لبنان إلى اتفاقية لاهاي - فيزيبي المعدلة لقواعد بروكسل لعام 1924 رقم 29 الصادر تاريخ 19/شباط/1981، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 10، تاريخ 5/آذار/1981.
- قانون انضمام لبنان إلى اتفاقية هامبورغ رقم 4 الصادر تاريخ 5/كانون الثاني/1983، منشور في الجريدة الرسمية، العدد رقم 1، تاريخ 12/كانون الثاني/1983. وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 1/تشرين الثاني/1992.
- قانون الوساطة القضائية في لبنان، رقم 82، تاريخ 10/10/2018، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 45، تاريخ 18/10/2018.

ثالثاً: الأحكام القضائية

- محكمة التمييز اللبنانية، قرار رقم 75، تاريخ 21/10/1959، باز، الجزء السابع.
- محكمة الاستئناف المدنية في بيروت، الغرفة التاسعة، قرار رقم 1309، تاريخ 6/9/2012، العدل، 2013، عدد 1.
- محكمة الدرجة الأولى في بيروت، الغرفة الرابعة النظارة في القضايا التجارية، قرار رقم 3124/21، تاريخ 26/1/1994، الياس بوعيد، القرارات الكبرى في الاجتهاد اللبناني والمقارن، الجزء 57، دون دار نشر، دون تاريخ نشر.

- القاضي المنفرد المدني، الناظر بالقضايا الجمركية والإدارية، بيروت، قرار رقم 107، تاريخ 2001/9/11، مجلة العدل، رقم 4، 2002.
- محكمة التمييز المدنية، قرار رقم 32، تاريخ 2000/12/12، مجموعة باز، رقم 39، 2000.
- محكمة الاستئناف المدنية في بعبدا، قرار رقم 251، تاريخ 1993/4/26، مجلة العدل، رقم 2، 1993.
- محكمة الاستئناف المدنية في بيروت، الغرفة الرابعة، قرار رقم 170، تاريخ 2014/1/31، العدل، العدد 2، 2014.
- محكمة الاستئناف المدنية في بيروت، الغرفة التاسعة، قرار رقم 1309، تاريخ 2012/9/6، العدل، العدد 1، 2013.

رابعاً: الأبحاث والدراسات

- منى الأشقر جبور، المستوعب في النقل البحري، الجامعة اللبنانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مركز الأبحاث والدراسات في المعلوماتية القانونية، بيروت، لبنان، 2001.
- التأمين البحري، دلتا للتأمين، منشور على الموقع الإلكتروني: delta-ins.com
- محمد سعادة، القانون البحري اللبناني، 2021، منشور على الموقع الإلكتروني للجنة اللبنانية للتحكيم الدولي: www.Icia-lebanon.org