



موانع التسليم

في القانون البحري والفقہ الإسلامي

## الامتناع عن تسليم البضائع في القانون البحري والفقهاء الإسلامي

ينتهي تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها ، ومما لا شك فيه أن للناقل البحري مصلحة ظاهرة في إثبات واقعة التسليم التي ينتهي بها نطاق مسؤوليته عن البضائع ، وإذا كان الأصل هو انقضاء فترة النقل البحري بتسليم البضائع ، إلا أن هناك عوارض حتى يتمكن الناقل البحري من التخلص من مسؤوليته عن البضائع ، وبيان موقف الفقهاء الإسلامي في هذا الأمر.

### الامتناع عن تسليم أو تسلم البضائع في القانون البحري

يفترض التسليم وصول البضائع بالفعل إلى ميناء الوصول لتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها ، ويرجع عدم تحقق واقعة التسليم لأسباب إما أنها تعود إلى إرادة الناقل البحري ، وإما أنها تعود إلى إرادة صاحب الحق في تسلم البضائع ، بمعنى أن عدم تحقق واقعة التسليم قد يرجع إلى امتناع الناقل عن تسليم البضائع وإما إلى امتناع المرسل إليه عن تسلم البضائع ، وليبيان ذلك قسمت هذا المطلب إلى فرعين :

### الامتناع عن تسليم البضائع في القانون البحري

تفرض المادة ٢١٨ من القانون البحري على الشاحن التزاماً على الشاحن بتسليم البضائع المراد نقلها إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما ، أو الذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك ، وإذا تأخر تنفيذ هذا الالتزام تعين عليه تعويض الناقل عن هذا التأخير ، ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض في هذا الفرض على مقدار الأجرة

ولما كانت الأجرة هي المبلغ الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعه إلى الناقل لقاء نقل شحنة معينة من ميناء الرحيل إلى ميناء الوصول، ويقع الالتزام بدفع الأجرة أصلاً على عاتق الشاحن، وتتعقد مسئولية ممثلي الناقل عند عدم الحصول عليها، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول التزم أيضاً بأدائها من له حق في تسلم البضائع إذا قبل تسلمها ( أي المرسل إليه ) م ١/٢١ من القانون البحري

وقد أقامت المادة ٢/٢١٩ قرينة قانونية على استيفاء الناقل للأجرة، مقتضاها أنه إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن، ولكن هذه القرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها في مواجهة الشاحن، ولكن لا يجوز إثبات عكسها في مواجهة الشاحن، ولكن لا يجوز إثبات بما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقاً

وتحديد الأجرة يتم أساساً بالاتفاق بين الطرفين، فإذا لم يتفق على تحديدها فيجب الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن، أو تحديدها على وزن البضائع أو مقدراتها أو كميتها التي يتم تفريغها في ميناء الوصول، أو تحديدها على أساس الحجم بمبلغ معين عن كل متر مكعب كما في حالة نقل السوائل، أو تحديدها بالقطعة أو بالقطعة أو بالقيمة عن نقل بضائع غالية الثمن كالتحف أو اللوحات الفنية الثمينة

فإذا امتنع الشاحن أو المرسل إليه عن أداء أجرة النقل فإنه يحق للناقل أن يمتنع عن تسليم البضائع إلى صاحب الحق في استلامها ضمناً

لاستيفاء دين الأجرة، وهو ما يعرف بالحق في الحبس<sup>(١)</sup> وذلك تطبيقاً للقواعد العامة في القانون المدني ( المادة ٢٤٦ مدني) والمادة ١/١٥٨ من القانون البحري، والتي تجيز لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء أجرة النقل المستحقة له وملحقاتها، ولكن لا ينبغي أن يتم حبس البضائع في السفينة، لما يترتب على ذلك من حرمان مالكيها من الإفادة منها، أو ما يصاحب ذلك من تعطيل استغلال السفينة، ولذلك قررت المادة ١/٢٢٦ من القانون البحري في حالة عدم حضور صاحب الحق في استلام البضائع عن النقل جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقائية الإذن بإيداع البضائع عن أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل أيضاً أن يطلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبلغ المذكورة<sup>(٢)</sup>

---

١- الحق في الحبس هو : وسيلة لحمل المدين بدين واجب الأداء على سداد هذا الدين للدائن عن طريق الامتناع هذا الأخير عن تسليم شيء يجب عليه تسليمه للمدين ، ما دام أن هناك ارتباطاً بين حق الدائن والتزمه بالتسليم ، أو هو بعبارة أخرى دفع يدفع به الدائن مطالبة مدينة له بتسليم شيء له الحق في تسلمه ما دام أنه لم يعرض الوفاء بالتزم عليه للدائن مرتبط بالتزم هذا الأخير بالتسليم .د. محمد شكري سرور : موجز الأحكام العامة للالتزم ص ١٣٧ بند ١٧٥ ، وقد اتفق مع القانون البحري المصري في الحق في الحبس لعدم سداد أجرة النقل كل من : المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ م المادة ٢٣٤ من القانون البحري العماني رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١ ، المادة ٣٠٣ من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣ م والمادة ١٤١ من القانون البحري البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢ والمادة ١٩٤ من القانون البحري السوري رقم ٤٦ لسنة ٢٠٠٦ م والمادة ١٤٠ من القانون البحري القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ م

٢- د. محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ٧٢ وما بعده ، د. هاني دويدار : اشكالات تسليم البضائع ص ١٨٩ وما بعدها بند ١٧٨ وما بعده ، د. كمال حمدي : اتفاقية

متى وفى المرسل إليه الأجرة للناقل انقضى حق الحبس وزال المانع الذي كان يحول دون تسليم الأشياء المنقولة إليه، ويعود الالتزام بالتسليم في ذمة الناقل وفقاً لأحكام عقد النقل، فيلتزم بتسليم الأشياء سليمة للمرسل إليه، إذ لا يترتب على استعمال حق الحبس انفساخ هذا العقد، أو انقضاء الالتزامات الناشئة عنه، بل تقتصر الأمر على وقف تنفيذ التزام الناقل بالتسليم حتى يفي المرسل إليه بالتزامه بالوفاء بأجرة النقل، ولا يغير من ذلك أن يكون المرسل إليه هو المتسبب في حبس البضائع بتخلفه عن الوفاء بأجرة النقل، ولا يغير من ذلك أن يكون المرسل إليه هو المتسبب في حبس البضائع بتخلفه عن الوفاء، إذ أن تقصيره في الوفاء بالتزامه هذا وإن كان يخول للناقل أن يستعمل حقه في الحبس، إلا أنه لا يعفيه من التزامه بالمحافظة على الشيء المحبوس وهو التزام متولد عن حق الحبس ذاته، ولا يمكن أن يعتبر مجرد التأخير في الوفاء بالأجرة هو السبب فيما يصيب الأشياء المحبوسة من تلف في فترة احتباسها، وللحاسب إذا خشى على الشيء المحبوس من الهلاك أو التلف أن يحصل على إذن من القضاء في بيعه طبقاً لنص المادة ١١١٩ من القانون المدني وينتقل حينئذ في الحبس من الشيء إلى ثمنه<sup>(١)</sup>

ومما تجدر الإشارة إليه أن الأجرة إذا تحددت لم يكن لأي من طرفي العقد الرجوع بمفرده في تحديدها لا زيادة ولا نقصاً ولا إلغاء، وهذه قاعدة عامة لا تخص عقد النقل البحري بالذات، وقد حرصت بعض النصوص القانون على النص عليها صراحة ( المادة ٢٢٠، ٢٢١) من القانون

---

الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ص ١٧٧ بند ١٤٠ د. أحمد حسني : عقد النقل

البحري ص ١٧٤ بند ٢٤٢

١-الطعن رقم ٢٥٣ لسنة ٣٢ ق جلسة ١٥/١٢/١٩٦٦ س ١٧ ص ١٩٢٦

البحري، وتطبيقاً لذلك إذا تخلف الناقل عن تنفيذ التزاماته، جاز للشاحن أو المرسل إليه أن يتمتع بدوره عن تنفيذ التزامه بدفع الأجرة، (م ١٦١ مدني) كما يكون له أن يطلب من القاضي ارغام الناقل على تنفيذ التزامه بدفع الأجرة، وأن يطالبه بالتعويض (المادة ٢٢١، ٢١٩ / ٣ من القانون البحري) <sup>(١)</sup>

### الامتناع عن تسلم البضائع في القانون البحري

إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها، أو أداء أجرة الناقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل كان أمام الناقل طريقتان :

إذا لم يكن هناك شيء مستحق جاز له أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي

أما إذا كان له مستحقات على البضائع جاز له طلب من قاضي الأمور الوقتية - فوق الإذن بالإيداع - الإذن له ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة

### ويحدد القاضي طريقة البيع

وقد تصدت الماجدة ٢٢٦ من القانون البحري للفرض الذي لا يحضر فيه المرسل إليه لتسلم البضائع، أو يحضر ويمتنع عن التسلم لعله أو لأخرى، أو يتمتع عن دفع الأجرة وغيرها من المبالغ المستحقة بمناسبة النقل، وكلها فروض تستلزم اتخاذ إجراءات سريعة لكيلا تظل السفينة قابضة على رصيف الميناء في انتظار وصول صاحب الشأن في البضائع

---

١- على جمال الدين عوض / النقل البحري للبضائع ص ٥٢٠، ٥٢١ بند ٥١٠

ليتسلمها، أو ليدفع المبالغ المستحقة عليها، ودفعاً لهذا الضرر أجاز القانون للناقل البحري أن يستصدر أمراً من قاضي الأمور الوقفية بإخراج البضائع من السفينة، وإيداعها عند أمين كما أجاز له أن يطالب ببيعها لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة عليها<sup>(١)</sup>

غير أن إيداع البضائع طبقاً للمادة ١/٢٢٦ من القانون البحري لا ينهي عقد النقل البحري الذي لا ينتهي إلا بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه ( المادة ٢٢٤ من القانون البحري )، فتبقى مسئولية الناقل قائمة بعد الإيداع، وإنما على أساس آخر، هو التزامه ببذل عناية الشخص المعتاد في المحافظة على البضائع، إذ أن الإيداع طبقاً للمادة ١/٢٢٦ لا يقيم علاقة من أي نوع من بين الوديعة ( المودع لديه ) والمرسل إليه، وإنما تبقى العلاقة الناشئة عن عقد النقل البحري قائمة بين الناقل

---

١-د. على جمال الدين عوض : النقل البحري للبضائع ص ٥١٦ ، ٥١٨ بند ٥٠٦ ، ٥٠٧ د. حسين الماحي ، القانون البحري ص ٢٣١ بند ٣٣١ . د. مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد ص ٢٧٣ بند ٣٧٥ ، د عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٦٣ بند ٣٣١ ، د كمال حمدي ، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، ص ٦١ بند ٥٣ ، د. حسين الماحي : القانون البحري ص ٢٣١ بند ٣٣١ ، محمد السيد الفقي : القانون البحري القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ م ، والمادة ١٧٩ من القانون البحري السوري رقم ٤٦ لسنة ٢٠٠٦ م ، والمادة ١٥٦ من القانون البحري البحرني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢ المادة ٢٣٣ من القانون البحري الإماراتي رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣ م غير أنها اشترطت أن يبادل الناقل إلى إخطار المرسل بهذا الأمر مع طلب تعليماته ، المادة ٢٤٨ من القانون البحري العماني ، رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١ ، والمادة ١٨٢ من القانون البحري الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢

والمرسل إليه <sup>(١)</sup>، وقد قضت محكمة النقض بأن " استعمال الناقل حقه في حبس الأشياء المنقولة أو بعضها استيفاء لأجرة النقل المستحقة له، لا يعفيه من واجب المحافظة عليها في فترة احتباسها بل عليه أن يبذل في حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص المعتاد ويكون مسؤولاً عن هلاكها وتلفها ما لم يثبت أن ذلك يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه <sup>(٢)</sup>

### الامتناع عن تسليم البضائع في الفقه الإسلامي

من المعلوم أنه يجب على الناقل ( الحمال والملاح ) أن يسلم البضائع محل عقد النقل في الزمان والمكان المتفق عليه أو الذي يقضي به العرف إذا لم يكن هناك اتفاق ، ولما كانت الأجرة هي المبلغ الذي يلتزم المستأجر بدفعه إلى الناقل ( الحمال والملاح ) لقاء نقل شحنة معينة من ميناء الرحيل إلى ميناء الوصول، ويقع الالتزام بدفع الأجرة أصلاً على عاتق الشاحن <sup>(٣)</sup>

فإذا امتنع الشاحن عن أداء أجرة النقل فإن نصوص القانون الوضعي تعطي الناقل الحق في أن يمتنع عن تسليم البضائع إلى صاحب الحق في

---

١- د. أحمد حسني : عقد النقل البحري ، ص ١٦٥ بند ٢٢٦ ، د. كمال حمدي : اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ص ٦١ بند ٥٣

٢- الطعن رقم ٢٥٣ لسنة ٣٢ ق جلسة ١٥/١٢/١٩٦٦ س ١٧ ص ١٩٢٦

٣- يذهب بعض الفقهاء إلى في تعريف الأجرة مقصوداً على عقد النقل البحري إلى القول بأنه : يمكن تعريف الأجرة شرعاً بتعريف قاصر على النقل البحري بانها " العوض الذي يلتزم المستأجر ( الشاحن ) . الشخص الذي يرد نقل بضاعته . بدفعه للناقل مقابل التزم هذا الأخير بنقل وحمل وتوجيه بضاعته إلى المكان المتفق عليه عن طريق البحر " انظر : التزم الشاحن بدفع الأجرة في عقد النقل البحري د. على أحمد مرسي ص ٨٥

استلامها ضمناً لاستيفاء دين الأجرة، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة في القانون المدني ( المادة ٢٤٦ مدني )<sup>(١)</sup>

إلا أن الفقه الإسلامي قد فرق في هذا الحق ( حبس البضائع )<sup>(٢)</sup> بين ما إذا كان لعمله أثر ظاهر في العين كالخياط والقصار والصباغ، أو لم يكن لعمله أثر ظاهر في العين كالحمال والملاح والمكاري، فإذا كان لعمله أثر في العين فإنه يحق له أن يحبس العين ذلك الأثر هو المعقود وهو صيرورة الثوب مخيطاً أو مقصوراً أو مصبوغاً وبالعامل يحصل ذلك الأثر عادة، والبدل يقابل ذلك الأثر فكان كالمبيع فكان له أن يحسبه لاستيفاء الأجرة كالمبيع قبل القبض أن يحبس لاستيفاء الثمن إذا لم يكن الثمن مؤجلاً، ولو هلك قبل التسليم تسقط الأجرة لأنه مبيع هلك قبل القبض، وإن اختلف الحنفية في الضمان، فقال أبو حنيفة لا يجب عليه الضمان وقال أصحابه لأنه يجب قبل الحبس عندها فبعد الحبس أولى

---

١- تنص المادة ٢٤٦ فقرة أولى من القانون المدني المصري على أنه " لكل من التزم بأداء شيء أن يتمتع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزم عليه بسبب التزم المدين ومرتب به، أو ما دام الدائن لم يقم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزمه هذا " فالنص السابق يوضح لنا أن الحق في الحبس يقصد به أن لكل من يقع عليه التزم أن يتمتع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزم مترتب عليه بمناسبة التزم المدين ومرتب به .انظر: د. رأفت محمد أحمد حماد : الحق في الحبس كوسيلة للضمان ( دراسة مقارنة بين القانون المدني والفقه الإسلامي ) ص ١٠ ، ١١ طبعة دار النهضة العربية سنة ١٩٩٠

٢- الحبس لغة : المنع وفي الاصطلاح هو حق الدائن بدين مستحق الأداء أن يحبس ما تحت يده مما هو ملتزم بتسليمه إلى المدين ، حتى يقوم هذا الأخير بسداد حق هذا الدائن المرتبط بالتزمه بالتسليم .انظر: د. رأفت محمد أحمد حماد : الحق في الحبس كوسيلة للضمان ص ١٩ بند ٦

وإن لم يكن لعمله أثر ظاهر في العين كالحمال والملاح والمكاري ليس له أن يحبس العين لأن ما لا أثر له لعمله في العين إنما يقابل نفس العمل إلا أن العمل كله كشيء واحد إذا لا ينتفع ببعضه دون بعض، فلا يملك حبسه عند بعد طلبه، كالكيد المودعة ولهذا لا يجوز حبس الوديعة بالدين ولو حبسه فهلك قبل التسليم لا تسقط الأجرة، وما وقع في العمل حصل مسلماً إلى المستأجر لحصوله في يده فتقررت عليه الأجرة فلا تحتمل السقوط بالهلاك، ويضمن لأنه حبسه بغير حق فصار غاضباً بالحبس

فإن حبس الحمال المتاع في يده فهو غاضب فيضمن لأنه حبسه بغير حق فصار غاضباً بالحبس، ذلك أن العين كانت أمانة في يده فإذا حبسها بدينه فقد صار غاضباً كما لو حبس المودع الوديعة بالدين، كما أن العمل لا يصير مسلماً إلى المستأجر إلا بعد فراغ منه حيث لا يملك الأجير المطالبة بالأجرة قبل الفراغ<sup>(١)</sup> وصاحبها بالخيار إن شاء ضمنه قيمتها محمولة وله الأجر، وإن شاء غير محمولة فلا أجر له<sup>(٢)</sup>

وفي ذلك قال أبو يوسف: " في الحمال يطلب الأجرة بعد ما بلغ المنزل قبل ان يضعه أن ليس له ذلك له ذلك لأن الوضع من تمام العمل والفرق أن

---

١- بدائع الصنائع ج ٤ ص ٢٠٣، ٢٠٤، البحر الرائق ج ٧ ص ٥١٥، الدر المختار ج ٦ ص ٢٩٩، المجموع ج ١٥ ص ١١٠ وفيه ولا للجمال أن يحبس ما استؤجر على حمله من المتاع ليأخذ الأجر لأنه في يده أمانة وليس برهن " فتح العزيز للرافعي ج ٨ ص ١٩٨، المبسوط ج ١٦ ص ١٠، تحفة الفقهاء ج ٢ ص ٣٥٤، البحر الرائق ج ٨ ص ١٤، المدونة الكبرى للإمام مالك ج ٤ ص ٣٣٥، مواهب الجليل ج ٦ ص ٤٠٧، المغنى ج ٤ ص ٢٧٠، كشاف القناع ج ٣ ص ٢٨٠

٢- البحر الرائق شرح كنز الدقائق ج ٧ ص ٥١٥

كل جزء من العمل في هذا النوع غير مقصود لأنه لا ننتفع ببعضه دون بعض فكان الكل كشيء واحد فما لم يوجد لا يقابله البديل (١)

### موازنة بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي

من المعلوم أنه يجب على الناقل أن يسلم البضائع محل عقد النقل في الزمان والمكان المتفق عليه أو الذي يقضي به العرف إذا لم يكن هناك اتفاق وأن يقوم بدفع الأجرة المستحقة عليه قبل استلام البضائع، إذا لم يكن سبق له دفعها، ولما كانت الأجرة عي المبلغ الذي يلتزم المستأجر بدفعه إلى الناقل لقاء نقل شحنة معينة من ميناء الرحيل إلى ميناء الوصول، ويقع الالتزام بدفع أجرة أصلاً على عاتق الشاحن

فإذا امتنع الشاحن عن أداء أجرة النقل فإن نصوص القانون الوضعي تعطي الناقل الحق في أن يمتنع عن تسليم البضائع إلى صاحب الحق في استلامها ضماناً لاستيفاء دين الأجرة، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة في القانون المدني ( المادة ٢٤٦ مدني )، والمادة (١/١٥٨) من القانون البحري والتي تجيز لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والملوكة للمستأجر لاستيفاء أجرة النقل المستحقة له وملحقاتها

أما في الفقه الإسلامي فإن الفقه الإسلامي قد اجاز هذا الحق غير أنه فرق في استعماله بين ما إذا كان لعمله أثر ظاهر في العين كالخياط والقصار والصباغ، أو لم يكن لعمله أثر ظاهر في العين كالحمال والملاح والمكاري

---

١- بدائع الصنائع ج ٤ ص ٢٠٤

فإذا كان لعمله أثر ظاهر في العين فإنه يحق له أن يحبس العين لأن ذلك الأثر هو المعقود عليه وهو صيرورة الثوب مخيطاً أو مقصوراً أو مصبوغاً وبالعامل يحصل ذلك الأثر عادة، والبدل يقابل ذلك فكان كالمبيع فكان له أن يحبسه لاستيفاء الأجرة كالمبيع قبل القبض أن يحبس لاستيفاء الثمن إذا لم يكن الثمن مؤجلاً، ولو هلك قبل التسليم تسقط الأجرة لأنه مبيع هلك قبل القبض

وإن لم يكن لعمله أثر ظاهر في العين كالحمال والملاح والمحاري ليس به أن يحبس العين لأن ما لا أثر لعمله في العين فالبديل إنما يقابل نفس العمل، إلا أن العمل كله كشيء واحد إذ لا ينتفع ببعضه دون بعض، فلا يملك حبسه عنه بعد طلبه، كاليد المودعة ولهذا لا يجوز حبس الوديعة بالدين ولو حبسه فهلك قبل التسليم لا تسقط الأجرة، وما وقع في العمل حصل مسلماً إلى المستأجر لحصوله في يده فتقررت عليه الأجرة فلا تحتمل السقوط بالهلاك، ويضمن لأنه حبسه بغير حق فصار غاصباً بالحبس، مما يدل على أن الفقه الإسلامي قد أقام توازناً في العلاقة بين الأجير والمستأجر، مما يؤكد أن الشريعة الإسلامية دائماً تتسم في أحكامها بالحق والعدل بالنسبة لطرفي العلاقة التعاقدية

### **هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في التسليم في القانون البحري والفقه الإسلامي**

إن مسؤولية الناقل البحري التي أرسى المشرع أساسها<sup>١</sup> لا تغطي إلا مدة زمنية محددة يتعين أن يتحقق الضرر خلالها، إذا توافر ذلك فإنها

---

١- كان القضاء المصري يطبق معاهدة بروكسيل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ م قبل وبعد تعديلها ببروتوكول ١٩٦٨ باعتبارها تشريعاً داخلياً بما تضمنته من تنظيم لمسئولية الناقل البحري ثم عدل بعد ذلك في تنظيم أحكام مسؤولية الناقل البحري إلى التأثر بأحكام

تغطي كل صور الضرر التي قد تلحق البضائع، فتتص المادة ٢٢٧ فقرة أولى من القانون البحري على ضمان الناقل لهلاك أو تلف البضائع إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها أو إيداعها ..."

فالناقل يكون مسؤولاً عن البضائع منذ تسلّمها من الشاحن، فتصبح تحت حراسته، إلا أن مسؤوليته لا تخضع لنصوص القانون البحري المتعلقة بالمسئولية وإنما تخضع للقواعد العامة<sup>١</sup> فقد تخضع أحكام عقد النقل الجوي أو البري إذا قام بتسليم البضائع من مخازن خارج الميناء لحين نقلها إلى ميناء الشحن، وقد يحدث العكس، أي عمليات نقل وإيداع بعد التفريغ في الميناء إذ أن ذلك كله تحكمه القواعد العامة، مع بيان موقف الفقه الإسلامي في ذلك .

## **المسئولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع في القانون البحري**

ينحصر تطبيق أحكام المسئولية الخاصة بالناقل البحري على ما يلحق البضائع من أضرار في الفترة التي تمتد من تسلّمه البضائع داخل ميناء الشحن، وحتى تسليمها لصاحب الحق في تسلّمها في ميناء التفريغ<sup>(٢)</sup>،

---

اتفاقية هامبورج الخاصة بالنقل البحري للبضائع، وقد علقت المذكرة الإيضاحية هذا التأثير بأنه رغبة من المشرع المصري في مسايرة الركب العالمي، هذا فضلاً عن أن أحكام الإتفاقية تتفق ومصلحة مصر التي لا تنزل في عداد الدول الشاحنة، انظر. د. حسين الماحي : القانون البحري، ص ٢٤٢، ٢٤٣، بند ٣٤٩ وما بعده

١- د. عدلي امير خالد : عقل النقل البحري ص ٧٦

٢- د. محمود مختار بزيري : قانون التجارة البحرية ص ٣٦٧ وما بعدها بند ٣٥٩ وما بعدها . د. مصطفى كمال طه : القانون البحري الجديد ص ٢٨٧، ٢٨٨ بند ٣٩٥

فالتزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة هي تسليم البضائع المشحونة كاملة ( غير منقوصة ) ، وسليمة ( غير معيبة ) إلى المرسل في ميناء الوصول في تاريخ معين ، ومن ثم فإن عقد الناقل البحري لا ينقضي ولا ينتهي مسؤولية الناقل البحري إلا بتسليم البضائع المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليماً فعلياً أو حكماً ، وبالقدر وبالحالة التي وصفت بها في سند الشحن

ويكفي لإخلال الناقل بالتزامه وترتيب المسؤولية في حقه إثبات أن البضائع هلكت أو تلفت أثناء عقد النقل بغير حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ من جانبه <sup>(١)</sup> ، ولا يعني هذا أن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية موضوعية ، وإنما هي مسؤولية تقوم على فكرة الخطأ المفترض بحيث لا يحتاج المدعي إلى إثبات الضرر ، فيفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر <sup>(٢)</sup>

وقد قضت محكمة النقض بأنه : " لما كان الحكم الابتدائي والحكم المطعون فيه قد انتهى كلاهما إلى أن التلف الذي أصاب الرسالة نتيجة اندفاع المياه في مواسير الباخرة إلى الرصيف الذي كانت عليه البضائع حدث بعد انتهاء الرحلة البحرية وتسليم البضائع إلى الوزارة الطاعنة ، فإن التكييف الصحيح لمسئولية الشركة المطعون ضدها

---

١- وقد قضت محكمة النقض بأنه " ... فيكفي لإخلال أمين النقل بالتزامه وترتيب آثار المسؤولية في حقه إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا ثبت الناقل أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في البضائع ذاتها أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ الغير ... " انظر : الطعن رقم ٤٥٢ لسنة ٤٢ ق جلسة ١٩٧٧/٦/٢٠ س ٢٨ ص ١٤٥٢

٢- د. على جمال الدين عوض : النقل البحري للبضائع ص ٥٢٩ بند ٥٢١

(الناقلة) في هذه الحالة أنها مسئولية تقصيرية، حيث ينقضي عقد النقل بالتنفيذ وتسليم البضائع<sup>(١)</sup>

واثبات الضرر يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، وهذا الإثبات ميسور، إذ يكفي مقارنة حالة البضائع عند التسليم وتاريخ التسليم، بحالتها المثبتة في سند الشحن، والتاريخ المتفق على تسليمها فيه، فيكفي إذن إثبات عدم وصول البضائع كلها أو بعضها أو وصولها بحالة معيبة أو وصولها في تاريخ لاحق على التاريخ المحدد في سند الشحن لوصولها.<sup>(٢)</sup>

### أولاً : طبيعة مسئولية الناقل وأساسها القانوني .

من المعلوم أن الناقل يقع عليه التزاماً أساسياً ألا وهو نقل البضائع المشحونة وتسليمها سليمة في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام يعتبر التزاماً بتحقيق نتيجة، بحيث يسأل الناقل، ويعتبر مخالفاً بالتزامه الناشئ عن عقد النقل عند عدم تحقق هذه النتيجة، كما لو هلكت البضائع المشحونة أو تلفت أو وصلت متأخرة عن الميعاد المتفق عليه، فمسئولية الناقل إزاء الشاحن أو المرسل إليه مسئولية عقدية مصدرها عقد النقل ويكون فيها الخطأ مفترض، وعلى الناقل حتى يتخلص من مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها أن يقيم الدليل على أن عدم تحقق النتيجة المطلوبة لا يرجع إلى فعله وإنما إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، وهذا ما أكدته نصوص القانون البحري في المادة ٢٢٧ فقرة أولى إذ تنص على أنه : " يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين

١- الطعن رقم ٤٢٣ لسنة ٣٩ ق جلسة ١١/١١/١٩٧٤ س ٢٥ ص ١٢١٠

٢- د. حسين الماحي : القانون البحري ص ٢٤٦، ٢٤٧، بند ٢٥٨ ، ٢٥٩

قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة والمادة ٢٢٩ تنص على أنه: "يعفي الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه"

ومن الجدير بالذكر أن حكم القانون البحري المصري بشأن مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يحقق للشاحنين حماية أكبر من قواعد هامبورج ١٩٧٨ م فبينما تكتفي قواعد لنفي هامبورج لنفي مسؤولية الناقل بقيام هذا الأخير بإثبات أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير، أي أن المعاهدة تفرض عليهم التزاماً ببذل عناية، في حين نجد القانون البحري المصري يفرض على الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة، بحيث لا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا بإثبات وجود سبب أجنبي لا يد للناقل أو نائبه أو أحد من تابعيه فيه، كالقوة القاهرة، أو خطأ الشاحن، أو الغير، أو العيب الذاتي للبضائع<sup>(١)</sup>.

---

١-د. محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ٩٦،٩٧ بند ١٢٩ ، مصطفى كمال طه : القانون البحري الجديد ، ص ٢٨٤ بند ٣٩١ ، د. جلال وفاء محمددين : قانون التجارة البحرية ص ٢٨٩ وما بعدها ، د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٦٨ بند ٣٣٥

## ثانياً : نطاق مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف :

تنص المادة ٢٢٧ من القانون البحري على أنه :

١- " يضمن الناقل هلاك البضائع أو تلفها 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، وإيداعها طبقاً للمادة  
السابقة

٢- ولا تسري أحكام المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة السابقة على ما  
يأتي :

(أ) الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية ، إلا إذا اتفق على غير  
ذلك

(ب) النقل بمقتضى عقد إيجار، إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا  
العقد فتسري أحكام هذه المسؤولية ابتداء من الوقت الذي  
ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل "

من خلال النص السابق يتضح أن المشرع حدد نطاق الأحكام  
الخاصة بمسؤولية الناقل البحري بثلاثة حدود :

الحد الأول : هو حد زمني يتعلق بقصر تطبيق أحكام هذه المسؤولية  
على الفترة الواقعة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن وقيامه  
بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها في ميناء التفريغ، أما قبل هذه الفترة  
أو بعدها فتسري على مسؤولية الناقل القواعد العامة، ولو نشأت المسؤولية  
بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعد النقل البحري، ومعنى ذلك أن المشرع

تخلى فيما يتعلق بنظام المسؤولية عن مبدأ وحدة عقد النقل فأخضع المرحلة البحرية المحضة للنظام الخاص الذي وضعه، بينما أخضع المرحلة السابقة على هذه المرحلة، وتلك اللاحقة لها للقواعد العامة، متأثراً في ذلك باتفاقية هامبورج فيما يتعلق بتعين النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري<sup>(١)</sup>

الحد الثاني : فيتعلق باستبعاد النقل الذي يتم عبر الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية من النظام الخاص بالمسئولية الناقل البحري، ومع ذلك أجاز النص الاتفاق على خلاف ذلك .

الحد الثالث : فيتمثل في إقصاء النقل بموجب عقد إيجار من أحكام هذه المسئولية وهذا وضع منطقي بعد أن ميز القانون البحري بين عقد النقل البحري، وعقد إيجار السفينة، ووضع لكل منهما قواعده وأحكامه الخاصة، وتكمن الحكمة في التفرقة بين النقل بمقتضى سند شحن والنقل بمقتضى مشاركة إيجار، هو أن مركز مستأجر السفينة الذي يبرم مع الناقل مشاركة إيجار يختلف عن مركز الشاحن يكون مضطراً عادة للموافقة على الشروط التي يقدمها الناقل<sup>(٢)</sup>.

وإذ تجيز المادة ١٥٦ من القانون البحري للمستأجر أن يستغل السفينة في نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير، فمن المتصور أن تصدر سندات شحن من المستأجر بصفته ناقلاً في هذا الفرض، تسري أحكام مسئولية

---

١- د. محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ٩٤ بند ١٢٧ ، د. مصطفى كمال طه : القانون البحري الجديد ص ٢٨٧، ٢٨٨، بند ٣٩٥ ، محمود مختار بريري : قانون التجارة البحرية ص ٣٦٨ ، ٣٦٩ ، بند ٣٦٠ ، د. جلال وفاء محمدين : قانون التجارة البحرية ص ٢٩٠

٢- د. حسين الماحي : القانون البحري ص ٢٤٤ وما بعدها بند ٣٥٤ وما بعده

الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم في العلاقة بين حامل  
السند والناقل<sup>(١)</sup>

### ثالثاً : مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يلحق بالبضائع :

من المعلوم أن الناقل مسئول عن تسليم البضائع إلى صاحب الحق في  
تسلمها كاملة من حيث الوزن أو الكمية أو الحجم ، وسليمة غير تالفة ،  
وأن يتم ذلك كله في الميعاد المحدد في سند الشحن ، وعلى ذلك فإن صور  
الضرر التي يمكن أن تصيب صاحب الحق في البضائع ، والتي ترتب في  
ذات الوقت المسؤولية على الناقل البحري يمكن حصرها في الحالات الآتية :

#### (١) هلاك البضائع :

الهلاك يعنى الانعدام<sup>(٢)</sup> ، سواء تعلق الأمر بالبضائع كلها ، أو تعلق  
الأمر بجزء من هذه البضائع<sup>(٣)</sup> ، فالناقل في هذه الحالة أو تلك لا يسلم

---

١-د. حسين الماحي : القانون البحري ص ٢٤٥ بند ٣٥٧

٢- وهو زوال مادة الشيء وهو الحالة المثلى لتحقيق الضرر حيث يصعب على الناقل  
البحري المنازعة في حصوله ، فيما يكون أوفر حظاً عندما يدفع بعدم حصول الضرر  
في حالتي التلف والتأخير في التسليم

انظر :د. لطيف جبر كوماني : مسؤولية الناقل البحري ص ٨٤ بند ٥٥

٣- لا يعتبر نقصاً أو هلاكاً جزئياً ما يسمى بعجز الطرق وهو النقص العادي الذي يصيب  
البضائع بحسب طبيعتها ، كما لو كانت البضائع من السوائل وتبخّر جزء منها. انظر :  
د. حسين الماحي : القانون البحري ص ٢٤٨ بند ٣٦٠ ، د. محمود سمير الشرفاوي :  
القانون البحري ص ٣٧٣ بند ٣٧٣ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص  
البحري ص ٢٧٠ بند ٣٤٠ ، عدلي أمير خالد : عقل المقل البحري ص ٧٦ ، د.

لطيف جبر كوماني : مسؤولية الناقل البحري ص ٩٣ بند ٦٣

البضائع كلية ، أو يسلمها ناقصك من حيث الوزن أو الكمية أو الحجم ، فالمرجع في حالة الهلاك الجزئي هو سند الشحن وفق ما تضمنه من بيانات تتعلق بكمية البضائع أو وزنها أو حجمها ، ولا تكون هناك صعوبة إذا كان سند الشحن نظيفاً ، أي لم يتضمن تحفظات من جانب الناقل مما يعني تسليمه بصحة البيانات التي يتضمنها سند الشحن ، وإذا ادعى عكس ذلك فعليه يقع عبء الإثبات إذا كان الأمر يخص علاقته بالشاحن ، أما إذا كان السند في يد المرسل إليه بعد أن تم تداوله ، فلا يستطيع الناقل إثبات عكس بيانات سند الشحن ، حتى ولو كان حائزاً لخطاب ضمان موقع من الشاحن ، لأن هذا الخطاب لا يحتج به على الغير الذي يشمل المرسل إليه

أما إذا تضمن سند الشحن تحفظات بشأن الوزن أو الكمية فعلى الشاحن عبء إثبات الكمية أو الوزن أو الكمية فعلى الشاحن عبء إثبات الكمية أو الوزن أو عدد الطرود التي تم شحنها بكافة طرق الإثبات

وقد سوى المشرع بين الهلاك الحقيقي أي انعدام البضائع وبين عدم تسليم البضائع في الميعاد ومضي مدة ستين يوماً من تاريخ هذا الميعاد وهو ما يمكن أن يسمى بالهلاك الحكمي فنصت المادة ٢٢٨ من القانون البحري على أن البضائع تعد " في حكم الهالك إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم ... " وميعاد التسليم وفقاً لنص المادة ٢٤٠ من القانون البحري هو الميعاد المتفق عليه ، أو الميعاد الذي يسلم الناقل العادي<sup>(١)</sup>

---

١- المقصود بالناقل العادي : هو الناقل المتوسط الحرص ، فالمعيار في هذا الصدد معيار موضوعي أو معيار عام مجرد ، وليس معياراً شخصياً أو ذاتياً ، أي أن يكون ثمة

فيه البضائع في الظروف المماثلة إذا لم يوجد اتفاق على تحديد الميعاد<sup>(١)</sup>

هذا وقد تضمنت المادة ٢٢٨ من القانون البحري المصري حكماً مماثلاً للمادة الخامسة في فقرتها الثالثة من اتفاقية هامبورج ، إذ تقضي باعتبار البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها خلال ستين يوماً التالية لانتهاؤ الوقت المحدد للتسليم ، أي إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ في حدود الوقت المتفق عليه صراحة ، أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب التسليم فيه من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحال.<sup>(٢)</sup>

## ٢) تلف البضائع Avarie – Damage

تلف البضائع : يقصد به إصابة البضائع كلها أو بعضها بعطب أو عوار<sup>(٣)</sup> ، فإذا كان الهلاك ينصرف إلى كم البضائع فإن التلف ينصب

---

انحراف عن السلوك المألوف للناقل العادي إذا وجد في ظروف مماثلة . انظر :

د. كمال حمدي : مسؤولية الناقل البحري للبضائع ص ٧٥ بند ٣٦ .

١-د. محمود مختار بربري : قانون التجارة البحرية ص ٣٦٩ ، ٣٧٠ بند ٣٦١ ، د. حسين

المحي : القانون البحري ص ٢٤٧ ، ٢٤٨ بند ٣٦٠ ، د محمود سمير الشرفاوي :

القانون البحري ص ٣٧٢ ، ٣٧٣ بند ٣٧٣

٢-د. هاني دوبدار : الوجيز في القانون البحري ص ١١٢

٣-د. حسين المحي : القانون البحري ص ٢٤٨ بند ٣٦٠ ، د. حسين النوري : دراسات

في القانون التجاري والبحري ص ٢٠٤ ، وقيل هو : كل عطب في مادة الشيء يؤثر

على قيمته بحسب الاستعمال الذي اعد له ، وأن العطب في مادة الشيء أو سوء حالته

يعني كونه لم يعد صالحاً للاستخدام الذي أعد له ، أو أن استخدامه لن يكن بالشكل

الكامل فيما لو لم يصب بالتلف هو " سوء حالة الشيء عند الوصول عما كان عليه من

على " كيفها " أى حالتها ، فهي وصلت غير منقوصة ولكنها في غير حالتها السليمة التي سلمت عليها <sup>(١)</sup> ، فلو تعلق برسالة من الأقمشة فهي تصل ممزقة مثلاً ، أو تعلق الأمر بحبوب مثلاً أو نباتات فهي تصل متعفنة أو ذابلة ، وهكذا يتحدد نوع التلف حسب طبيعة البضائع ، ويظل الأمر متعلقاً بالتلف حتى ولو شمل كل البضائع ، فإتساع نطاق التلف لا يحوله إلى هلاك كلي أو جزئي <sup>(٢)</sup> ، وهذا ما يقتضيه التحديد الدقيق ومنع الخلط ، ولا يكون مقبولاً القول بأن الهلاك الجزئي يأخذ حكم التلف <sup>(٣)</sup>

وإثبات التلف يقتضي المقارنة بين ما هو ثابت في سند الشحن بخصوص البيانات المتعلقة بوصف البضائع وحالتها عند الشحن ، وحالتها

---

حالة جيدة وقت الشحن في ميناء القيام أو زيادة سوء حالته عند الوصول عما كان الشيء في ميناء القيام "انظر : د. طالب حسن موسى : القانون البحري ص ١٤٠ بند ٨٨

١-د. سميحة القليوبي : القانون البحري ص ٢٦٥

٢-في حين يرى د. على جمال الدين عوض أن تلف جزء من البضائع فقط بحيث لا يصلح الباقي لاستعماله فيما أعد له يعتبر هلاكاً كلياً . انظر : النقل البحري للبضائع ص ٥٣١ بند ٥٢٤

٣-د. محمود مختار برزوي : قانون التجارة البحرية ص ٣٧١ بند ٣٦٢ ، يؤيد هذا الرأي د. كمل حمدي حيث يذهب في تأييده إلى القول بأن " فيصل التفرقة بين الهلاك الكلي والهلاك الجزئي هو حصول التسليم من عدمه ، فإذا ما كانت البضائع قد سلمت إلى المرسل إليه ، ومهما كان قدر أو شأن التلف الذى لحق بجزء منه والذي يؤدي إلى عدم صلاحية الجزء الباقي لاستعمال فيما أعد له ، فإن الأمر لا يرتقي بحال إلى القول بأن ثمة هلاك كلي ، إذ الفرض في الهلاك الكلي أنه ليس ثمة تسليم للبضائع أو جزء منها ، إذا ما حصل تسليم ، ولو كان التلف شاملاً للبضائع كلها فإننا نكون بصدد حالة تلف كلي وليس هلاك كلي " انظر : مسؤولية الناقل البحري ص ٧٣ بند ٣٥

عند التسليم فيلزم إثبات ذلك وإخطار الناقل وإلا افترض أن البضائع قد سلمت بحالتها الموضحة في سند الشحن<sup>(١)</sup>

## التأخير في تسليم البضائع Delay- Retard

لا يقتصر التزام الناقل على تسليم البضائع كاملة وسليمة بحالتها التي تسلمها بها وإنما يتعين عليه تسليمها دون تأخير<sup>(٢)</sup>، وطبقاً للمادة ٢٤٠ من القانون البحري<sup>(٣)</sup> فإن التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحراً من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وإنما يجب عليه نقلها في موعد معين يسمح بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها على النحو الذي لا يضر بمصالحه

وللمدة في النقل البحري أهمية بالغة، ذلك لأن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار، فإن صادف التسليم الفعلي للبضائع هبوطاً في

---

١-د. محمود مختار بربري: قانون التجارة البحرية ص ٣٧٠، ٣٧١ بند ٣٦٢،

د. محمود سمير الشراوي: القانون البحري ص ٣٧٣، ٣٧٤ بند ٣٧٣،

د. عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص البحري ص ٢٧٠، ٢٧١ بند ٣٤٠

٢-يرى د. على جمال الدين عوض أن التأخير هو: التأخر الذي ينتج عنه الضرر

الاقتصادي الذي يصيب المرسل إليه اقتصادياً. لنظر: النقل البحري للبضائع ص ٥٣١

بند ٥٢٤

٣-لم يرد في قانون التجارة البحرية أو التجارة البرية الأردني نص مفصل يعالج حالة تأخير

الناقل في تسليم البضائع إلى المرسل إليه كما لم يرد مثل هذا النص في اتفاقية بروكسل

١٩٢٤، ومع ذلك فقد جاء في عجز المادة ٢٠٨ من القانون البحري الأردني ما يفيد

مسئولية كل من الناقلين المتتابعين عما يحدث للبضائع من ضياع وخسارة وتأخير أثناء

نقله لها، ومن ثم فهذه هي الإشارة الوحيدة إلى المسؤولية عن التأخير في القانون

البحري الأردني

أسعارها فلا شك في إصابة المرسل إليه بالضرر نتيجة التأخير في تسليمها مما يستوجب الرجوع بالتعويض على الناقل البحري

ومن ناحية أخرى قد يرتبط المرسل إليه بصفته تحتم عليه تسليم البضائع في ميعاد محدد، ويؤدي تأخير الناقل في تسليمها إليه إلى فسخ الصفقة، مع ما قد يقترن به الفسخ من رجوع المشتري على المرسل إليه بالتعويض

أضف إلى ذلك فإن هناك من البضائع ما قد يكون معرضاً للتلف إذا لم يتم استهلاكها في زمن محدد، وإن لم يؤدي التأخير في تسليم البضائع إلى تلفها فهو على الأقل يستتفد قدراً من مدة الصلاحية هذه البضائع مما يصعب معه التصرف فيها بالبيع، فلهذا أقر النظام القانوني مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع، ولكن لا بد من الإشارة إلى أن التأخير في ذاته قد لا يفضي إلى الأضرار بالمرسل إليه، على خلاف الهلاك أو التلف، الذي يفضي حتماً إلى فوات قيمة البضائع كلها أو بعضها أو إلى النقص في قيمتها، وعلى ذلك إذا كان يكفي المضرور إثبات الهلاك أو التلف كدليل على الضرر الذي لحق له، فإنه يتعين عليه إقامة الدليل على الضرر الذي لحق به من جراء تأخير الناقل في تسليم البضائع .

وفي سبيل تحديد متى يعتبر الناقل البحري قد تأخير في تسليم البضائع تميز المادة ٢٤٠ من القانون البحري في فقرتها الثانية بين فرضين :

الأول : هو الاتفاق على موعد محدد للتسليم وفي هذه الحالة يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق

عليه ، ولا يلزم بالضرورة ان يكون الميعاد المذكور مدوناً في سند الشحن البحري إلا إذا احتج به الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه أو الغير

الثاني : هو عدم وجود اتفاق على موعد محدد ، وفي هذه الحالة يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع إذا لم يسلمها في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي وفي الظروف المماثلة

ففي حالة عدم الإتفاق على موعد محدد للتسليم لا يستقيم القول بأن الناقل البحري صار طليقاً من كل قيد في إنجاز النقل البحري ، وإنما يظل ملتزماً بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة ، وفي سبيل تحديد مدة النقل المعقولة اتجه المشرع إلى إلزام الناقل البحري بالتسليم في الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضائع في الظروف المماثلة ، ولا يعني ذلك أن التزام الناقل البحري بالتسليم في الميعاد ينقلب من التزام بتحقيق نتيجة إلى التزام ببذل عناية في القانون المصري ، لأنه بمجرد عدم تسليم البضائع في الميعاد الذي حدده المشرع تثور مسؤولية الناقل

أما معيار تسليم الناقل العادي في الظروف المماثلة وإن كان معياراً موضوعياً لعناية الناقل البحري وهمته في تسليم البضائع ، فلا يتجاوز دوره حدود تعيين ميعاد التسليم دون تأثير منه على طبيعة التزام الناقل البحري

ويترتب علي ذلك أن تثور مسؤولية الناقل البحري الذي لم يسلم البضائع في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة ، ولو بذل في سبيل ذلك عناية الناقل العادي ولم تتحقق مع ذلك النتيجة<sup>(١)</sup>

---

١-د. هاني دويدار : الوجيز في القانون البحري ص ١١٣ وما بعدها ، د: محمود مختار برزي : قانون التجارة البحرية ص ٣٧١ ، ٣٧٢ بند ٣٦٣ ، د. محمود سمير الشراوي

## رابعاً : عبء الإثبات.

يقع على الشاحن أو المرسل إليه عبء إثبات هلاك البضائع كلياً أو جزئياً أو تلفها أو التأخير في تسليمها، فعلى الشاحن أو المرسل إليه عند استلام البضائع أن يقوم بمعاينتها جيداً ومطابقتها على سند الشحن، ويثبت ما قد تعرضت له من عجز أو تلف يخالف حالتها المذكورة في سند الشحن، أو التأخير في الوصول عن الميعاد الوارد بسند الشحن، أو عن المدة المعقولة لوصول البضائع

وتتعدد مسئولية الناقل بمجرد إثبات الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم دون حاجة إلى إثبات سبب إخلاله بالتزامه، حتى ولو ظل هذا السبب مجهولاً، كما يتعين على رافع دعوى المسئولية أن يقيم الدليل على حصول الهلاك أو التلف أثناء وجود البضائع في حراسة الناقل وفقاً للمادة ٢٢٧ من القانون البحري، وأن يثبت في حالة التأخير في التسليم، أن البضائع لم تسلم في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه

---

: القانون البحري ص ٣٧٤ بند ٣٧٣، د. عدلى أمير خالد : عقد النقل البحري ص ٧٧ وما بعدها، د. كمال حمدي : مسئولية الناقل البحري للبضائع ص ٧٤ وما بعدها بند ٣٦. لم تعالج اتفاقية بروكسل مسئولية الناقل البخري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع، فهي لم تتناول سوى الكوارس الناشئة عن الهلاك أو الضرر الذي يلحق بالبضائع المنقولة بحراً، وسبب غياب وجود نصوص في هذه المعاهدة لتنظيم المسئولية الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع يفسر وقت توقيع الاتفاقية بكثرة الحوادث التي كانت تصاحب السفر بالبحر وصعوبة تجنبها وما ينشأ عنها من التأخير المعتاد، أيضاً الانحراف في السير بالنسبة للسفينة الناقل، وما كان ينتج عن ذلك من صعوبة التنبؤ بدقة كافية بتاريخ الوصول السفينة. انظر د. محمد بهجت قايد : مسئولية الناقل البحري ص ٥٦ بند ٥١

الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق ( المادة ٢٤٠ من القانون البحري )<sup>(١)</sup>

### **خامساً: الحالات المستبعدة من أحكام المسؤولية .**

تقضي المادة ٢٢٧ فقرة ٢ من القانون البحري بعدم سريان أحكام المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من ذات المادة على نوعين من النقل :

النوع الأول : الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية إلا إذا اتفق على غير ذلك، وليس معنى هذا أن الناقل لا يكون مسئولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم في هذه الملاحة، وإنما تخضع مسؤوليته للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، ما لم يتفق على خضوع هذه الملاحة لأحكام المسؤولية الواردة في التقنين البحري

النوع الثاني : النقل بمقتضى عقد إيجار، إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل فتسري أحكام هذه المسؤولية ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والسند، ذلك أن القانون البحري يميز بين عقد إيجار السفينة، وعقد النقل البحري، ويضع لإيجار السفينة أحكاماً مكملة لإرادة المتعاقدين، في حين أن أحكام عقد النقل البحري وبخاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل هي أحكام ملزمة تتعلق بالنظام العام.

غير أن المادة ٢٢٧ فقرة ٢ من القانون البحري بعد أن أدرجت النقل بمقتضى عقد إيجار من نطاق أحكامها، عادت فاستثتت حالة صدور سند

---

١-د. محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٠٠ بند ١٣٥ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد

: القانون الخاص البحري ص ٢٧١، ٢٧٢ بند ٣٤١

شحن تنفيذاً لعقد الإيجار، وقد قضت بسريان أحكام هذه المسؤولية على هذا السند إذا كان حامل السند الشحن عن الوصول هو غير المستأجر الموقع على عقد الإيجار

وقد تقرر هذا الاستثناء لصالح الغير حامل سند الشحن الذي لم يشترك في إبرام عقد الإيجار وكان أجنبياً عنه، فهو جدير بالاستفادة من أحكام المسؤولية الواردة في القانون والتمتع بحمايتها، ومن ثم تخضع علاقته بالناقل ( المؤجر ) لأحكام هذه المسؤولية لا لنصوص عقد الإيجار، أما إذا كان لحامل سند الشحن عن الوصول هو نفس المستأجر الموقع على عقد الإيجار أو ممثله، فإن النقل يظل خاضعاً لنصوص عقد الإيجار، إذ هي العقد الذي يربط الطرفين وما سند الشحن هنا إلا مجرد إيصال بتسليم الریان البضائع في هذه الحالة<sup>(١)</sup>

### سادساً : أسباب دفع المسؤولية .

يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إذا كانت هذه الأضرار راجعة إلى خطأ الناقل الشخصي، كعدم صلاحية السفينة للملاح أو خطأ تابعيه البحريين أو البريين، كأن يكون العجز أو التلف ناشئ عن إهمال الریان أو سرقة رجال الطاقم لبعض المشحونات، أو بسبب سوء تسيف البضائع أو عدم العناية بها أثناء الطريق، أو يكون التأخير

---

١- د. مصطفى كمال طه : القانون البحري الجديد ص ٢٨٨ بند ٣٦ ، محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٠٢ ، ١٠٣ بند ١٣٨ ، د. على جمال الدين عوض : النقل البحري للبضائع ص ٥٣١ ، ٥٣٢ بند ٥٢٥ ، د. هاني دويدار : الوجيز في القانون البحري ص ١١١ ، د. محمود مختار برزي : قانون التجارة البحرية ص ٢٩٢ ، ٢٩٣ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد القانون الخاص البحري ص ٢٦٩ بند ٣٣٨

ناشئ عن اتباع الربان طريق أول للرحلة البحرية من الطريق المتفق عليه، أما إذا كان سبب هذه الأضرار هو سبب اجنبي لا يد للناقل فيه، فتنتفي مسئولية الناقل وفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني المصري ( المادة ١٦٥ من القانون المدني )، وقواعد قانون التجارة البحرية المصري ( المادة ٢٢٩ و ٢٤٠ )

يبين من ذلك أنه لا محل لمسئولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إذا كان منشأ ذلك القوة القاهرة، أو خطأ الشاحن أو خطأ الغير، أو بسبب العيب الذاتي للبضائع، وذلك على التفصيل التالي :

#### (١) القوة القاهرة :

يقصد بالقوة القاهرة كل أمر لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه أو تفاديه، يترتب معه استحالة تنفيذ العقد، ويلحق بالقوة القاهرة الحادث المفاجئ<sup>(١)</sup>، ولا يعد من قبيل القوة القاهرة أخطار البحر العادية، أما هياج البحر الشديد أو عواصفه غير المتوقعة وغير المألوفة فيمكن اعتبارها من قبيل القوة القاهرة، ويمكن على أثرها إعفاء الناقل البحري من المسئولية

---

١- يشترط في القوة القاهرة: أو الحادث المفاجئ الذي يترتب عليه استحالة التنفيذ وينقضي به الالتزام عدم إمكان توقعه واستحالة دفعه، وتقدير ما إذا كانت الواقعة المدعي بها تعتبر قوة قاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية متى أقامت قضاءها على أسباب سائغة. انظر: الطعن رقم ٢ لسنة ٤٦ ق جلسة ١٩٧٩/٣/١٩ ص ٨٥٩

عن الأضرار التي تنشأ بسببها<sup>(١)</sup>، كذلك يُعد من قبيل القوة القاهرة أوامي السلطة العامة وحوادث الحرب .

ولا يعتبر الإضراب سبباً من أسباب الإعفاء من المسؤولية في جميع الأحوال، بل يشترط أن يكون هو السبب الذي أدى إلى تلف البضائع، وأن يكون هذا الإضراب عاماً، وغير متوقع، ولا يمكن تفاديه، وإذا كانت البضائع قد تلفت بسبب عدم نقلها في الميعاد المحدد نظراً لإضراب العمال، أمكن للناقل التمسك بإعفائه من المسؤولية بسبب خارج عن إرادته وهو إضراب العمال ويقع على الناقل عبء إثبات الإضراب وأثره على عدم تنفيذ التزامه<sup>(٢)</sup>

وقد قضت محكمة النقض بأنه " يشترط لاعتبار الحادث قوة القاهرة عدم إمكان واستحالة دفعه، فإذا تخلف أحد هذين الشرطين انتقت عن الحادث صفة القوة القاهرة، ولا يلزم لاعتباره ممكن التوقع أن يقع وفقاً للمألوف من الأمور، بل يكفي لذلك لذلك أن تشير الظروف والملابسات إلى احتمال حدوثه، ولا يشترط أن يكون للمدين قد علم بهذه الظروف إذا كانت لا تخفي على شخص شديد اليقظة والتبصر لأن عدم إمكان التوقع اللازم لتوفر القوة القاهرة يجب أن يكون مطلقاً لا نسبياً، فالمعيار في هذا

---

١- وقد قضت محكمة النقض بأنه " متى كان شرط الإعفاء من مسؤولية الناقل عن التلف أو الهلاك الذي ترجع أسبابه إلى مخاطر

٢- د. سميحة القليوبي : القانون البحري ص ٢٦٦ ، ٢٦٧ بند ٣٣ ، د. محمود مختار بريري : قانون التجارة البحرية ص ٣٧٥ ، ٣٧٦ بند ٣٧١ ، د. محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٠١ ، ١٠٢ بند ١٣٧ ، محمود سمير الشرفاوي : العقود البحرية ص ٧١ بند ٦٣ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٧٤ بند ٣٤٣

الحالة موضوعي لا ذاتي، فإذا كان الحكم المطعون فيه قد استخلص بأسباب سائغة إن الانخفاض في منسوب النهر الذي وصفه الطاعن (الناقل) بأنه قوة قاهرة كان في الإمكان توقعه، لأنه لم يكن فجائياً، وإنما كان تدريجياً وظهرت بوادره قبل يوم الحادث، فإن ما سجله الحكم عن إمكان توقع الانخفاض في منسوب النهر يكفي بذاته لنفي وصف القوة القاهرة عنه <sup>(١)</sup>

هذا وقد استقر الرأي على بعض أسباب الإعفاء القانوني التي تعتبر من قبيل القوة القاهرة بالنسبة إلى الناقل حيث لا يمكن لهذا الأخير أن يتوقعه أو أن يتفاداه ويترتب عليه استحالة التنفيذ، ومن هذه الأسباب :

- ١- الحريق الذي ينشأ عن فعل الناقل أو خطئه
- ٢- أفعال الطبيعة كالصاعقة
- ٣- أخطار البحر الاستثنائية
- ٤- حوادث الحرب
- ٥- أعمال الأعداء والقرصنة
- ٦- كل عمل صادر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد، ولا يرجع إلى خطأ الناقل

---

١- الطعن رقم ١٩٠ لسنة ٣٤ ق جلسة ١٩/١٢/١٩+٩ س ١٩ ع ٣ ص ١٥٥٣ ، الطعن رقم ٩٧٩ لسنة ٤٧ ق جلسة ١٩٨٠/٣/٢٧ س ٣١ ص ٤٢٧ ، الطعن رقم ٣٧٢ لسنة ٣١ ق جلسة ١٩٦٦/٥/١٧ س ١٧ ع ٣ ص ١١٣١

٧- قيود الحجر الصحي

٨- الإضراب أو الإغلاق أثناء العمل

٩- الفتن أو الاضطرابات الأهلية<sup>(١)</sup>

## (٢) العيب الذاتي للبضائع :

يقصد بالعيب الذاتي للبضائع<sup>(٢)</sup> أن تكون طبيعتها مما يتلف إذا تعرضت لعوامل الطبيعة كالحرارة أو البرودة أو الرطوبة مما لا دخل للناقل به، ويعتبر العيب الذاتي للبضائع الذي يترتب عليه تلفها سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف

ويعد من قبيل العيب الذاتي قابلية السوائل للتبخر بسبب حرارة الجو، أو قابلية الحبوب للجفاف ، أو الفواكه أو الجلود للتعفن، أو قابلية الحديد للصدأ بسبب الرطوبة، ويعد أيضاً من قبيل العيب الذاتي مرض الماشية وموتها أثناء الطريق بسبب ذلك، فيعفى الناقل من المسؤولية عن العيب الذاتي للبضائع دون حاجة إلى تضمين سند الشحن تحفظاً بهذا الصدد

---

١-يراجع في تعداد هذه الحالات في اتفاقية بروكسل ( المادة الرابعة فقرة ٢ من بندب إلى بندع ) ومشار إليها تفصيلاً انظر :د. أحمد حسني : النقل البحري الدولي للبضائع ص ٧٢ وما بعدها بند ٨٥ وما بعده ، د. فايز نعيم رضوان : الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ص ٣٧٠ بند ٣٦٤

٢-يرى د. عبد الفضيل محمد أحمد أنه قد يقصد بالعيب الذاتي في السفينة ذاتها والخفي الذي يجهله الناقل تماماً ، والذي لا يمكنه كشفه بالعناية المعتادة " انظر : القانون الخاص البحري ص ٢٧٣ بند ٣٤٣

والغالب عملاً أن تلف البضائع لعيب فيها يرجع في نفس الوقت إلى خطأ من جانب الشاحن ساعد على هذا التلف<sup>(١)</sup>، إذ من المفروض عمله بطبيعة البضائع ومدى تحملها للرحلة البحرية، ويقع على الناقل عبء إثبات العيب الذاتي للبضائع الذي أدى إلى تلفها حتى ولو كان سند الشحن خالياً من التحفظات

ومن ناحية أخرى يستطيع الشاحن أن يثبت أن التلف الذي أصاب البضائع لا يرجع فقط إلى العيب الذاتي بها نظراً لطبيعتها، بل أيضاً إلى فعل الناقل الذي زاد من حالة البضائع سوءاً<sup>(٢)</sup>.

### ٣) خطأ الشاحن

يستطيع الناقل إثبات خطأ الشاحن للتوصل من المسؤولية عما أصاب البضائع من هلاك أو تلف، فإذا فرض ولم يقم الشاحن بتعبئة البضائع تعبئة تتناسب وطبيعتها أو لم يحكم ربطها وتحزيمها، أو تغليفها مما ترتب عليه تلف البضائع وتعرضها لعوامل جوية قد تكون ضارة بها فلا يسأل الناقل عن هذا التلف، ويجب على الشاحن أن يخطر الناقل بكل صراحة

---

١- ويضيف د. عبد الفضيل محمد أحمد أنه " يلزم في العيب الذاتي توافر شروط القوة القاهرة، أي ألا يكون في مقدور الناقل أو تابعيه توقعه أو دفعه ". انظر : القانون الخاص البحري ص ٢٧٣ بند ٣٤٣

٢- د. سميحة القليوبي : القانون البحري ص ٢٧٦ ، ٢٦٨ بند ٣٣ ، د. فايز نعيم رضوان : الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ص ٦٩ بند ٦٣ ، محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٠٢ بند ١٣٧ ، د. محمود مختار برزوي : قانون التجارة البحرية ص ٣٧٧ بند ٣٧٣ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٧٢ ، ٢٧٣ بند

عن طبيعة البضائع المراد نقلها حتى يتمكن من اتخاذ كل ما يلزم للمحافظة عليها وفقاً لطبيعتها<sup>(١)</sup>

#### ٤) خطأ الغير.<sup>(٢)</sup>

لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب البضائع بسبب خطأ يصدر من الغير، وبقصد بالغير في هذا الصدد كل شخص لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله، فلا يعد من الغير إذن تابعو الناقل، وعلى ذلك لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق البضائع بسبب تصادم السفينة التي تحمل البضائع مع سفينة أخرى بخطأ من ربان هذه السفينة<sup>(٣)</sup>، ويعد أيضاً من قبيل الخطأ تلف البضائع بسبب وجود بضائع أخرى معيبة بالسفينة لم يكن الناقل على علم بطبيعتها، لأنه إذا كان يعلم بعيبها فلا يكون سبب الضرر أجنياً عنه<sup>(٤)</sup>

---

١-د. سميحة القليوبي : القانون البحري ص ٢٦٨ بند ٣٣ ، محمود سمير الشرفاوي : العقود البحرية ص ٦٩ بند ٦٣ ، محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٠٢ بند ١٣٧ ، محمود مختار بربري : قانون التجارة البحرية ص ٣٧٧ بند ٣٧٣ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٧٢ ، ٢٧٣ بند ٣٤٣

٢- يرى د. محمد بهجت قايد أن خطأ الغير يدخل في مفهوم القوة القاهرة كما هو الحال في التلف الذي يصيب البضائع من جزء تصادم السفينة الشاحنة من قبل سفينة أخرى. انظر : العقود البحرية ص ١٠٢ بند ١٣٧

٣-د. مصطفى كمال طه ، د. على البارودي ، د. مراد منير فهيم : أساسيات القانون التجاري والقانون البحري ص ٢٧٥ بند ٦٥٩

٤-د. محمود سمير الشرفاوي : العقود البحرية ص ٧٠ بند ٦٣ ، د. فايز نعيم رضوان : الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ص ٣٧٣ بند ٣٦٧ ، د. محمود مختار بربري : قانون التجارة البحرية ص ٣٧٧ بند ٣٧٤ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٣٧٢ بند ٣٤٣

## سابعاً : حالات الإعفاء القانوني للناقل من المسؤولية .

نصت المادة ٢٢٩ من القانون البحري على أنه : " يعفي الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه "

والمسئولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ هي المسؤولية التي أقام المشرع قرينة على توافرها مجرد تحقق الضرر، وقد كرس المادة ٢٤٠١ من القانون البحري إمكانية الاستناد إلى السبب الأجنبي أيضاً لدفع المسؤولية عن التأخير، والسبب الأجنبي يشمل العديد من الوقائع التي تعد منقطعة الصلة كلية بالناقل، ولا يمكن أدعاء مساهمته فيها، أو تدخله أو تدخل من ينوب عنه، أو أحد من تابعيه في إحداها ، فتتعدد صور السبب الأجنبي وأهمها ما يلي :

### ١- الخطأ الملاحي :

تنص المادة ٢٢٩ من القانون البحري على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن إهمال أو خطأ الريان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة وفي إدارة السفينة، وقد كان الناقل يحرص على إدراج شرط الإهمال الذي يهدف إلى إعفائه من هذه الأخطاء، وكذلك الأخطاء التجارية في سند الشحن البحري، وعندما قرر المشرع بطلان كل شروط الإعفاء من المسؤولية حاول التوفيق بين مصالح كل من الناقل والشاحن، فقرر للناقل إعفاءً قانونياً عن الأخطاء الملاحية المتمثلة في أخطاء التابعين الفنية، وفي إدارة السفينة، وحرّم عليه اشتراط إعفائه من

الأخطاء التجارية، وقد أثار هذا النص ضرورة التفرقة بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية.

**الخطأ الملاحي :** بصفة عامة هو الخطأ الفني في قيادة السفينة وتسييرها كما إذا حدث تصادم أو جنوح للسفينة نتيجة سوء تقدير الريان عند قيادتها، ويلحق بالخطأ الملاحي أيضاً الخطأ في إدارة السفينة، ويقصد بها الأخطاء التي يقع فيها أفراد الطاقم بشأن إدارتهم لأجزاء السفينة، مثال ذلك الخطأ في غلق إحدى الفتحات في السفينة، أو عدم إحكام غلقها مما أدى إلى تسرب المياه إلى السفينة نتيجة إهمال المهندي البحري إغلاق الصنبور المخصص لسحب المياه فيعتبر ذلك خطأً ملاحيًا في إدارة السفينة

أما الخطأ التجاري : فهي الأخطاء التي تتعلق بحفظ البضائع أثناء عملية شحنها أو رصها أو تفريغها، وهذه الأخطاء التجارية يظل الناقل مسؤولاً عنها ولا يستطيع اشتراط إعفائه منها<sup>(١)</sup>

أما في معاهدة بروكسل فقد أجازت المعاهدة وفقاً للمادة الرابعة إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية على خلاف بالنسبة للأخطاء التجارية فقد حرمت المعاهدة اشتراط الإعفاء منها.<sup>(٢)</sup>

---

١-د. فايز نعيم رضوان : الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ص ٣٦٨ ، ٣٦٩ بند ٣٦٣

٢-د. سميحة القليوبي : القانون البحري ص ٣٠٦ بند ٥٨ ، وهذا قد سبق اتفاقية بروكسل في ذلك قانون هارتر الأمريكي حيث حظر على الناقل في المادتين الأولى والثانية منه إعفاء نفسه من المسؤولية عن الأخطاء التي تقع من الرنان أو أفراد الطاقم أو أي تابع آخر في عمليات الشحن والتفريغ والرص والحراسة والمحافظة على البضائع وتسليمها

## ٢- أعمال الناقل الخالية من الخطأ .

أعفى المشرع الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم التي تترتب على الأعمال التي يلتزم الناقل القيام بها حتى ولو أدى ذلك إلى إصابة البضائع المشحونة ببعض الهلاك أو التلف، وهذه الأفعال هي :

### (أ) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر .

حيث تنص المادة ٢٤٢ من القانون البحري على أنه : " لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر ، أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر

فالناقل ملزم بالتدخل للمساعدة والإنقاذ ، فإذا قام بذلك سواء لإنقاذ الأرواح ، أو محاولة إنقاذ الأرواح ، ولو لم يفلح ، أو إذا قام باتخاذ الإجراءات المعقولة لإنقاذ الأموال دون أن يتسم تدخله بالاندفاع وتعريض السفينة للخطر، فإن أي ضرر يلحق البضائع من هلاك أو تلف أو ما قد يؤدي إليه ذلك من تأخير، فلا يسأل عنه الناقل<sup>(١)</sup>

---

وهي الأخطاء التي يطلق عليها الأخطاء التجارية ، وأعفى الناقل بقوة الناقل من الأخطاء الملاحية له ولتابعيه .انظر : د. أحمد حسني : التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج ص ٦

١-د. مصطفى كمال طه ، د. على البارودي ، د، مراد منير فهميم : أساسيات القانون التجاري والقانون البحري ص ٣٧٥ بند ٦٦٠ ، د. محمد السيد الفقي : القانون البحري ص ٣٥٣ ، ٣٥٤ بند ٢٤٨

بينما لم تميز معاهدة بروكسل لسندات الشحن بصدد إعفاء الناقل البحري من المسؤولية التي تتجم عن الإنقاذ بين إنقاذ الأرواح، وإنقاذ الأموال في البحر ، فنجد أن اتفاقية هامبورج قد أخذت بهذا التمييز، فتكتفي اتفاقية هامبورج بالنسبة لإنقاذ الأرواح بأية تدابير تستهدف الإنقاذ ولو كان مبالغاً فيها، كما لو انحرفت السفينة عن خط سيرها للقيام بعمليات إنقاذ ذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني يقع على عاتق الريان يترتب على التخلف عن أدائه تعرضه للعقاب<sup>(١)</sup>

---

يرى د. أحمد حسني أنه إذا ثبت أن الناقل قد حصل على مكافأة من إنقاذ الأشخاص فإنه لا يكون هناك محل الشاحنون ما يصيب بضائعهم من هلاك أو تلف أو تأخير في حين يحصل الناقل على مكافأة نتيجة ذلك وهو امر غير منطقي ، خاصة وأن ابتداء المستفاد من المادة ٣١١ من القانون أن الريان أن يتفق مع الشخص الذي سيقوم بإنقاذه على قيمة المكافأة ابتداء ولا يتولى القاضي تقدير هذه المكافأة إلا عند الخلاف .انظر : عقد النقل البحري ص ١٨٩ بند ٢٦٤

١- وقد قضت محكمو جمع سفاجا الجزئية في الدعوى رقم ١٥٢٥ لسنة ٢٠٠٦ بالجلسة المنعقدة علناً بمراس المحكمة بالغرق بتاريخ ٢٧/٧/٢٠٠٧ بما يأتي :

... وامتنع المتهم السادس ( رنا السفينة سانت كاترين ) التابعة لشركة حالة كونه رنان سفينة مبحرة عن بذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لسفينته ولراكبيها لإنقاذ البعض من ركاب السفينة الغارقة الموجودين في البحر والمعرضين لخطر الهلاك وفقاً لقواعد الإتفاقيات الدولية وذلك بعدم تقديم وسائل نجاة لهم رغم قربه من مكان تواجدهم واستطاعته ذلك مما ساهم في بقاء المجنى عليهم في المياه الباردة لفترة طويلة واضعف مقاومتهم وموتهم غرقاً ... فهو لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لسفينته والأشخاص الراكبين فيها وإنقاذ ما تبقى من ركاب السفينة الغارقة السلام ٩٨ الذين عثر عليهم في البحر يشرفون على الغرق وذلك على النحو المبين بالتحقيقات . وطلبت معاقبتهم بمقتضى نصوص المواد ٢٣٨ ، ٢٤٤ من قانون العقوبات ، والمادة ٢٢ من قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن

أما بالنسبة لإنقاذ أموال أو الممتلكات فنجد اتفاقية هامبورج خلافاً لاتفاقية بروكسل تستلزم في التدابير اللازمة لإنقاذ الأموال في البحر أن تكون تدابير معقولة، فلو مثلاً انحرفت السفينة عن السير يجب أن يكون الانحراف معقولاً حتى يتمتع الناقل بالإعفاء من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في الوصول، وسبب هذه التفرقة أن الأموال لا تعادل في الأهمية إنقاذ الأرواح

فضلاً عن ذلك فإن اتفاقية هامبورج تتميز عن اتفاقية بروكسل في أنها توسع في حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لتشمل فضلاً عن حالتي الهلاك والتلف حالة التأخير في التسليم والتي لم تنص عليها اتفاقية بروكسل<sup>(١)</sup>

#### (ب) العيوب الخفية التي لا تدركها اليقظة المعقولة .

---

والنظام والتأديب في السفن والمادة ٢٠٤ / ١ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية ... وقضت المحكمة : ببراءة المتهم ...../ من التهمتين الأولى والثانية وبمعاقبته عن التهمة الثالثة لمدة ستة أشهر وكفالة عشر آلاف جنيه لإيقاف التنفيذ وألزمته بالمصروفات الجنائية ، وقد استأنف الحكم برقم ٢٨٨٧ لسنة ٢٠٠٩ مستأنف البحر الأحمر وقضت المحكمة بقبول استئناف المتهم السادس .... شكلاً وفي الموضوع برفضه وبتأييد الحكم المستأنف وألزمته بالمصاريف انظر : موقع الدكتور رافت عثمان والمحامون العرب عبر شبكة الإنتر <http://www.rafosman.com/vb> موقع اليوم السابع على العنوان التالي

<http://www.youm7.com> :

١-د. محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٠٧ بند ١٤٢ ، د. سميحة القليوبي :

القانون البحري ص ٣٠٨

(ج) الانحراف في السير بشرط أن يكون هذا الانحراف معقولاً، وتقدير ما إذا كان الانحراف معقولاً أم لا من سلطة قاضي الموضوع، ويعتبر الانحراف معقولاً إذا كانت الظروف الرحلة البحرية تستلزمه، أو الذي يجد الريان ضرورة له

ولكن يلاحظ أن الأثر القانوني لهذه الإعفاءات هو قلب الإثبات فقط من الناقل إلى الشاحن، أي يستطيع هذا الأخير أن يثبت أنه مع وجود سبب الإعفاء القانوني طبقاً للمعاهدة، إلا أن الضرر الذي أصاب البضائع بالرغم من وجود الإعفاء القانوني<sup>(١)</sup>

تعهد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع .

نصت المادة ٢٣٠ من القانون البحري على أنه :- إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات

وينطبق هذا الإعفاء أيضاً كان سبب الهلاك أو التلف إذ يستوي في ذلك أن يكون البيان الكاذب هو سبب تحقق الضرر أم لا، ويستوي أيضاً أن يقصد الشاحن بالإدلاء بالبيانات الكاذبة غش الناقل، أو مجرد التهرب من قوانين أخرى صحية كانت أو جمركية

ويشترط لإعمال هذا النص أن تكون البيانات الكاذبة قد صدرت عن عمد أي عن علم وبينه من الشاحن أما إذا صدرت هذا البيانات الكاذبة غش الناقل، أو مجرد التهرب من قوانين أخرى صحية كانت أو جمركية

---

١-د. فايز نعيم رضوان : الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ص ٣٧٤ بند ٣٦٨

ويشترط لإعمال هذا النص أن تكون البيانات الكاذبة قد صدرت عن عمد أي عن علم وبينه من الشاحن ، أما إذا صدرت هذه البيانات عن حسن نية فلا محل لتطبيق هذا الجزاء ولذا يتعين على الناقل ليس إثبات كذب هذه البيانات فحسب وإنما إثبات سوء نية الشاحن<sup>(١)</sup>

أما في اتفاقية بروكسل فقد نصت المادة الخامسة فقرة (ح) على أنه: " لا يسأل الناقل أن السفينة بأي حال عن الفقد أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها ، إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضائع أو قيمتها في سند الشحن

يبين من هذا النص وجوب توافر شروط لإعماله :

**الشرط الأول :وجوب بيان كاذب عن البضائع أو قيمتها**

ومفاد هذا الشرط أن البيان الكاذب المقصود ، هو البيان المتعلق بطبيعة البضائع أو قيمتها ، فلا أثر للبيان الكاذب إن كان وارداً على علامات البضائع أو وزنها ، ولا يشترط أن يكون البيان كاذباً فيما يتعلق بجنس البضائع وقيمتها ، فيكفي أن يكون البيان كاذباً بالنسبة لواحد منها

**الشرط الثاني :أن يكون هذا البيان قد تم عن علم وعمد**

---

١-د. محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٠٤ بند ١٣٩ ، د. مصطفى كمال طه : القانون البحري الجديد ص ٢٩٨ بند ٣٩٨ ، د. محمود سمير الشرفاوي : العقود البحرية ص ٧٣ بند ٦٤ ، د. محمود مختار برزوي : قانون التجارة البحرية ص ٣٧٨ بند

ومفاد هذا الشرط أنه يجب أن يكون البيان الكاذب قد صدر عن علم وبينة من قبل الشاحن بعدم صحته، بمعنى أن الشاحن يعرف القيمة الحقيقية للبضائع ويعرف حقيقة جنسها، فإذا كان البيان قد جاء غير صحيح نتيجة خطأ مغتفر، أو ثبت أنه قد صدر عنه حسن نية، فلا محل لتطبيق الجزاء الوارد في هذا النص

ولا يشترط في حكم هذا النص أن يكون قد أدرج البيان الكاذب بقصد غش الناقل أو خداعه، فترجع مسئولية الناقل طبقاً للنص، ولو كان قصد الشاحن التهرب من الرسوم الجمركية أو من قيود القوانين المالية المتعلقة بأثمان البضائع المستوردة، ويطبق الجزاء الوارد في النص على الشاحن أو المرسل إليه ولو لم يكن لهذا البيان الغير صحيح أثر في حدوث الضرر

### الشرط الثالث : أن يثبت هذا البيان في سند الشحن

وحتى يكون البيان حجة على الشاحن، وعلى حملة سند الشحن من بعده، فإنه يجب أن يكون هذا البيان مثبتاً في سند الشحن بناء على ما قدمه الشاحن للناقل من بيانات تخص البضائع المشحونة<sup>(١)</sup>

### البضائع المنقولة على سطح السفينة .

نصت المادة ٢٣١ من القانون البحري على هذه الحالة بقولها : " لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها

---

١-د. إبراهيم مكي : دعوى المسئولية على الناقل البحري ص ٣٩٦ وما بعدها بند ٣٤٨

وما بعده

منقولة على سطح السفينة، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل "

فالأصل أن رص البضائع يتم في العنابر المعدة لها في السفينة تجنباً لهلاكها أو تلفها أثناء النقل، فلا يجوز رص البضائع على سطح السفينة لكثرة المخاطر التي تتعرض لها من النقل بهذه الطريقة كمياه الأمطار، وحرارة الشمس، والعواصف الشديدة، وبالطبع فإن هذه المخاطر تتسبب عادة في هلاك البضائع أو تلفها، ولذلك تخفيفاً على الناقل قرر المشرع البحري إعفائه من المسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها إذا كانت منقولة على سطح السفينة، وفي الحالات التي يجوز فيها ذلك<sup>(١)</sup>، بشرط أن يثبت الناقل البحري أن ما لحق البضائع من هلاك أو تلف منشأه المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كحرارة الشمس، ومياه الأمطار، هذا فضلاً عن ضرورة تضمين سند الشحن بياناً يفيد أن البضائع موضوع الهلاك أو التلف منقولة فعلاً على سطح السفينة، أما إذا كان سبب الهلاك أو التلف هو السرقة أو سوء التستيف أو الحريق فلا محل لمسئولية الناقل<sup>(٢)</sup>

---

١- يجوز شحن البضائع على ظهر السفينة بشرطين الأول: أن يذكر في عقد نقل البضائع شحنت على ظهر السفينة، الثاني: وأن تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة. انظر: الطعن رقم ٧٣٨ لسنة ٤٣ ق جلسة ١٦/٥/١٩٧٧ م س ٢٨ ج ١ ص ١٣٠٩.

٢- د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ١٠٤، ١٠٥، ١٤٠، مصطفى كمال طه: القانون الجديد ص ٢٨٩، ٢٩٠، ٢٩٩، د. محمود سمير الشرقاوي: العقود البحرية ص ٧١، ٧٢، ٦٤، د. محمد السيد الفقي: القانون البحري ص ٣٥١ بند ٢٤٦

## نقل الحيوانات الحية .

يرجع سبب الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك أو التلف إلى الطبيعة الخاصة بالبضائع في هذه الحالة ، فالبضائع المقصودة هنا هي الحيوانات الحية ، وسبب الإعفاء من المسؤولية عن هلاكها أو تلفها أو ما يلحقها من ضرر ما تقرره المادة ٢٣٢ من القانون البحري والتي تنص على أنه " لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر، إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حيث يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه

فوفقاً لهذه المادة لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو تلفها أو ما يلحق لها من ضرر إذا كان هذا الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل البحري أو من نائبه أو من أحد تابعيه

ومما تجدر الإشارة إليه أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن قد استبعدت نقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيق أحكامها<sup>(١)</sup> ، وأدخلت

---

١- د . محمود سمير الشرقاوي : العقود البحرية ص ١٠٩ بند ٩٢ ، القانون البحري ص ٤١٢ بند ٤٠٤ ، د . محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٣٧ بند ١٧١ ، د . أكثم أمين الخولي : دروس في القانون البحري ص ٢٨٩ ، ٢٩٠ بند ٢٢٥ ، د . سميحة القليوبي : القانون البحري ص ٢٩٥ بند ٥٠ ، د . عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٠٨ بند ٢٥٣

الفقرة الخامسة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج نقل الحيوانات الحية في مفهوم البضائع التي يخضع نقها بحراً لأحكام المعاهدة، وقد كان الدافع إلى ذلك هو إلحاح الدول المصدرة لهذه الحيوانات في إخضاعها لأحكام الاتفاقية، وما لوحظ من أن كثيراً من الدول التي نقلت أحكام معاهدة بروكسل لم تأخذ بمنهجها في شأن الحيوانات، وفضلت إخضاعها للأحكام التي تسري على مسئولية الناقل البحري مع بعض استثناءات تأتي في مقدمتها إجازة شرط الإعفاء من المسئولية عنها<sup>(١)</sup>، أما القانون البحري المصري فقد ساير اتفاقية هامبورج في هذا الصدد، فأخذ عنها إخضاع هذا النقل وأحكامه، وإعفاء الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف بالشروط والحدود التي رسمتها المادة ٢٣٢ من القانون البحري

فالنص السابق (م ٢٣٢ بحري) لا ينطبق إلا حيث يكون موضوع النقل حيوانات حية، وحيث يثبت الناقل البحري أن الهلاك أو التلف الذي أصاب الحيوانات المنقولة قد نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، ولتخفيف عبء إثبات سبب الهلاك أو التلف يفترض المشرع أن الهلاك أو التلف نشأ عن المخاطر الخاصة لنقل هذه الحيوانات الحية متى أثبت الناقل البحري أنه قد نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات، غير أن الشاحن يمكن دحض هذه القرينة، إذا أثبت أن هلاك الحيوانات أو الضرر الذي أصابها نشأ عن خطأ الناقل البحري، أو خطأ نائبه، أو خطأ أحد من تابعيه<sup>(٢)</sup>

---

١-د. محمود سمير الشرتاوي : القانون البحري ص ٤٢٠ بند ٤١٦

٢-د. محمود سمير الشرتاوي : العقود البحرية ص ٧٢-٧٣ بند ٦٣ ، د. مصطفى كمال طه : القانون البحري الجديد ص ٢٩٠ ، ٢٩١ بند ٤٠٠ ، د. محمد بهجت قايد: العقود

وجدير بالذكر أن نص المادة ٢٣٢ من القانون البحري لا يشمل التأخير في تسليم الحيوانات، في حين أن النص المقابل في قواعد هامبورج يشمل التأخير في التسليم كما يشمل الهلاك أو الإصابة بضرر، ومن ثم يمتنع على الناقل طبقاً للقانون البحري المصري دفع مسؤوليته عن التأخير في تسليم البضائع إلا بإثبات السبب الأجنبي، في حين أن الناقل البحري طبقاً لقواعد هامبورج<sup>(١)</sup> يمكنه أن يدفع مسؤوليته عن التأخير في التسليم عن طريق إثبات أنه ناشئ عن المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات الحية<sup>(٢)</sup>

### الإخطار في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم

#### أولاً: الإخطار في حالة الهلاك أو التلف

يسأل الناقل متى أثبت الشاحن أو المرسل إليه وقوع ضرر في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وقيامه بالتسليم في ميناء التفريغ، ولذلك فإن من المنطقي ضرورة الإسراع في إبلاغ الناقل بالضرر، لأن التأخير في الإبلاغ عن الضرر بعد تسلّم البضائع من شأنه إثارة الصعوبات حول تحديد اللحظة التي وقع فيها الضرر، وهل هي لاحقة أم سابقة على التسليم، فضلاً عن صعوبة إثبات هذا الضرر كذلك يصعب على الناقل ذاته الدفاع عن حقوقه لذلك رأى المشرع حمايته بأن فرض على الشاحن أو المرسل إليه اتباع إجراءات معينة وفي مواعيد قصيرة

---

البحرية ص ١٠٥، ١٠٦ بند ١٤٠، محمود مختار بربري قانون التجارة البحرية ص

٣٧٣ بند ٣٦٦، د. محمد السيد الفقي : القانون البحري ص ٣٥٢ بند ٢٤٧

١- المنصوص عليها في الفقرة الخامسة من المادة الأولى في اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ م

٢- د. مصطفى كمال طه : القانون البحري الجديد ص ٢٩١ بند ٤٠٠

فنصت المادة ٢٣٩ فقرة أولى من القانون البحري على وجوب إخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف في ميعاد لا يتجاوز يومي العمل<sup>(١)</sup> التاليين ليوم تسليم البضائع ، وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك<sup>(٢)</sup> ، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضائع<sup>(٣)</sup>

---

١- نصت المادة رقم ٢٥٥ من قانون التجارة البحرية العماني رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١ م على أنه : " ما لم يتم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع إلى المرسل إليه اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هي موضوعه في وثيقة النقل ..."

٢- يتفق هذا الحكم مع ما نصت عليه المادة ١/١٩ من اتفاقية هامبورج

٣- اختلف قانون التجارة البحرية القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ في هذا الشأن مع القانون المصري حيث نص في المادة ١٦٣ منه على أنه : في حال هلاك البضائع أو تلفها يجب على من يكون له الحق في استلامها أن يخطر الناقل أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ أو تلفها يجب على من يكون له الحق في استلامها أن يخطر الناقل أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ بإخطار كتابي قبل أو في وقت التفريغ بهلاك البضائع أو تلفها وبما هيبة هذا الهلاك أو التلف ، وإلا يفترض أنها سلمت إليه بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن ما لم يقدم المستلم الدليل على العكس ، إما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر أن يحصل الأخطار الكتابي المذكور في مدى ثلاثة أيام من التسليم فإذا كان آخر يوم عطلة رسمية أمتد إلى التالي لها ... وكذا قانون التجارة البحرية البحريني في المادة ١٦٤ من القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ في حين اتفق قانون التجارة البحرية اليمني رقم ١٥ لسنة ١٩٩٤ في المادة ٢٥٥ منه مع القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠

وقد اشترطت معاهدة بروكسل على المرسل إليه عمل الاحتجاج لإثبات ما أصاب البضائع من هلاك أو تلف ولم ترتب المعاهدة عدم سماع دعوى المسؤولية، وإنما نقلت عبء الإثبات من الناقل إلى المرسل إليه، الذي يكون عليه رغم إهماله في عمل الإخطار أن يثبت أن البضائع كانت هالكة أو تالفة عند تسليمها إياها، فقد وضعت المعاهدة قرينة على تسلم المرسل إليه البضائع بالحالة التي كانت عليها وقت الشحن إذا لم يتخذ الإجراءات التي نصت عليها بشأن تحرير الإخطار وإثبات الضرر الذي حدث بالبضاعة.<sup>(١)</sup>

## ١- شكل الإخطار

وليس هناك شكل لهذا الإخطار، غير أنه يجب أن يكون الإخطار بالكتابة لقطع دابر الخلاف حول إثباته، ولكن يتحقق الهدف من الإخطار يجب أن يكون واضحاً، متضمناً نوع الهلاك، أو التلف، ومقداره، بطريقة تفصيلية، كما يجب أن يُرسل أو يسلم إلى الناقل أو الريان أو وكيله في الميناء، فيمكن أن يكون بإعلان على يد محضر، أو بخطاب مسجل موصي عليه بعلم الوصول، أو بكتابة على سند الشحن، أو مجرد وقائع وظروف الحال. مثل رفض تسلم البضائع، أو رفع دعوى مستعجلة بطلب تعيين خبير لإثبات حالة البضائع بيد أن حبس الأجرة حبساً مجرداً لا يصحبه أي إجراء يستفاد منه التحدي بالهلاك أو التلف لا يكفي بذاته ليقوم مقام الإخطار

---

١-د. فيز نعيم رضوان : القانون البحري ص ٤١٢ بند ٢٨١ ، ويراجع في ذات المعنى أيضاً : اطعن رقم ٣٠٥ لسنة ٣٢ ق جلسة ١٩٦٧/١/٢٤ ص ١٧٦ ، الطعن رقم ٨٧٧ لسنة ٤٧ ق جلسة ٢١ / ٤ / ١٩٨٠ ص ١١٦٠

ويتحقق الإخطار بمجرد تسليم الخطاب المتضمن له إلى هيئة البريد خلال فترة الإخطار، ولو لم يتسلمه الناقل، أو امتنع عن تسلمه خلال هذه الفترة، فيكفي تقديم الدليل على إرسال الإخطار إلى الناقل

وهذا الإخطار متى تم فإن من شأنه تمكين الناقل من معاينة البضائع وفحصها على وجه السرعة والتحقق من الضرر، فإذا تخلف الشاحن أو المرسل إليه عن استيفاء الإخطار افترض أنها سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك<sup>(١)</sup>، وبذا يكون على الشاحن أو المرسل إليه إثبات الضرر، أي إثبات أن البضائع عند التسليم لم تكن بحالتها المبينة في سند الشحن، فكأن تخلف الإخطار تقوم معه قرينة قانونية بسيطة لمصلحة الناقل يترتب عليها قلب عبء الإثبات لمصلحته

غير أنه يلزم لإمكان افتراض أن البضائع قد وصلت بحالتها المبينة في سند الشحن أن يكون من له الحق في تسلمها قد استلمها استلاماً فعلياً دون تحفظ<sup>(٢)</sup>

---

١- وقد قضت محكمة النقض بأنه "إذا لم يوج المرسل إليه إخطاراً كتابياً إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريع أو في وقت تسليم الرسالة يخطر، فيه بما أصابها من هلاك أو تلف وماهيته أو إذا جاء هذا الإخطار غير موضح به الضرر على وجه التحديد فإن استلام المرسل إليه البضائع يعتبر قرينة إلى أن يثبت العكس على تسليم الناقل للبضائع بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن الطعن رقم ٢١٤٧ لسنة ٥٣ ق جلسة ١٩٨٨/١٢/٢٦ س ٣٩ ع ٢ ص ١٤٢٩، الطعن رقم ٣٠٥ لسنة ٣٢ ق جلسة ١٩٦٧/١/٢٤ س ١٨ ص ١٧٦، الطعن رقم ٨٧٧ لسنة ٤٧ ق جلسة ١٩٨٠/١/٢٤ س ٣١ ص ١١٦٠

٢- د. على جمال الدين : النقل البحري للبضائع ص ٥٤٠ بند ٥٣٢، د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٨٢، ٢٨٣ بند ٣٥٢، د. محمد بهجت

يجب عند تقديم الإخطار أن يراعي إجراء التفرقة التالية :-

إذا كان الهلاك أو التلف ظاهراً ، فإن أمام المرسل إليه مدة اليومين التاليين للتسليم ، والمقصود مدة يومي عمل ، فلا تحسب مدة الإجازات

وإذا كان العيب المشكو من حصوله للبضائع غير ظاهر بمجرد النظر ويحتاج كشفه إلى فك الأوعية مثلاً ، كانت المدة خمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضائع<sup>(١)</sup> ، ويلاحظ أن النص لم يذكر في خصوص هذه المدة كلمة " عمل " فيجب فهمه على أن الخمسة عشر يوماً تكون متتالية ولو تخللها أيام عطلة ، ولعل المشرع قدر أنها مدة أطول من مدة اليومين في

---

قائد : العقود البحرية ص ١٢٦ بند ١٦٠ ، يتفق القانون البحري المصري مع معاهدة بروكسل في المادة السادسة ، واتفاقية هامبورج في هذا الصدد ، إذا أن المادة ١٩ من الاتفاقية توجب أن يكون الإخطار الذي يوجه إلى الناقل مكتوباً لتفادي إثارة جدل في حصوله ، على أنه ليس لهذه الكتابة شكل خاص ، فيمكن أن تكون بإعلان على يد محضر أو بكتاب موصي عليه أو بكتابة على سند الشحن الذي يسلم للناقل أو على إيصال الاستلام الذي يسلمه مستلم البضائع للناقل المادة ١٩/ فقرت ١ ، ٢ من اتفاقية هامبورج ، د. كمال حمدي : اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ص ١٦٣ ، ١٦٤ بند ١٢٧ .

١- إذا كان الهلاك أو التلف ظاهراً فإن معاهدة بروكسل لسندات الشحن تقضي في المادة السادسة بضرورة أن يكون هذا الإخطار في ميناء التفريغ قبل أو في وقت استلام البضائع ، أما إذا كان الهلاك أو التلف الذي أصاب البائع أثناء النقل غير ظاهر للمرسل إليه عند استلام البضائع فقد منحه المعاهدة مهلة ثلاثة أيام من تاريخ استلام البضائع ليقوم باتخاذ إجراءات إخطار الناقل كتابياً عن الهلاك أو التلف الذي وجده بالبضائع بعد استلامه إيها ، ولم تكن ظاهرة وقت الاستلام ، انظر د. فايز نعيم

رضوان : القانون البحري ص ٤١٢ ، ٤١٣ بند ٣٨١

حالة التلف الظاهر، فتجاوز عن هذا الشروط وقرر سريانها باطراد واستمرار<sup>(١)</sup>

هذا وقد لوحظ في تعيين هذا الميعاد أمران :

الأمر الأول : اجتناب الإسراف في تضييقه لتكون لدى صاحب الشأن في البضائع فسحة من الوقت لفتح الحاويات والطرود وإزالة الأغلفة ثم فحص البضائع.

الأمر الثاني : اجتناب الإفراط في توسعته حتى لا تضيع معالم مصدر الضرر<sup>(٢)</sup>

### ٣- طبيعة الإخطار

يترتب على الإخطار التزام الناقل كما هو الأصل العام بنفي مسؤولية إثبات السبب الأجنبي، أو توافر إحدى حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية، فإذا لم يتم الإخطار قامت قرينة على أن البضائع قد تم تسلمها

---

١-د. على جمال الدين عوض : النقل البحري للبضائع ص ٥٤٠ ، ٥٤١ بند ٥٣٢  
هذا وقد اختلف المشرع المصري عن اتفاقية هامبورج ( المادة ١٩ من الاتفاقية ) في تحديد مدة الإخطار الخاصة بحالة الهلاك أو التلف الظاهر فجعل المدة يوم واحد فقط هو يوم العمل التالي للتسليم ، أما المدة المقررة لعمل الإخطار في حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر ، فقد اتفق فيها القانون المصري مع اتفاقية هامبورج اتفاقاً تاماً سواء من حيث طول المدة وهي خمسة عشر يوماً التالية ليوم التسليم ، أو من حيث كيفية حسابها ، فهي خمسة عشر يوماً متتابعة بصرف النظر عن العطلات الأسبوعية أو الإجازات الرسمية .انظر. د. محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٢٧ بند ١٦٠ ، د. فايز نعيم رضوان ، القانون البحري ص ٤١٣ بند ٣٨١ ب

٢-د. حسين الماحي : القانون البحري ص ٢٥١ ، ٢٥٢ بند ٣٦٤

بحالتها المبينة في سند الشحن، وهذه القرينة مقررة لصالح الناقل، وهي قرينة بسيطة يجوز تقويضها بإقامة الدليل على ما يخالفها

كما أن الدفع بعد الإخطار لا يتعلق بالنظام العام، ولذلك لا يجوز للقاضي أن يحكم بمقتضاه من تلقاء نفسه، ولا يجوز إثارته لأول مرة أمام محكمة النقض، ويجوز للطرفين عند إبرام عقد النقل الاتفاق على إنقاص أو زيادة مدة الإخطار المنصوص عليها في المادتين ( ٢٣٩ ، ٢٤٠ / ٤ ) من القانون البحري، أو الاتفاق على المواعيد المنصوص عليها في قانون أجنبي، بل ويجوز للناقل التنازل عنه صراحة أو ضمناً، ولذلك فهو يسقط بعدم التمسك به<sup>(١)</sup>

#### ٤- الحالات التي يجب فيها تقديم الإخطار .

يلزم تقديم إخطار للناقل في الحالات التي يحدث فيها تسليم البضائع، ويترتب على ذلك أنه لا مجال لتقديم الإخطار في حالة هلاك البضائع هلاكاً كلياً لانعدام التسليم الذي لا يستطيع معه المرسل إليه التحقق من حالة البضائع، واكتشاف ما بها من هلاك أو تلف أو عجز<sup>(٢)</sup>

#### أثر الإخطار

لا يختلف القانون المصري عن اتفاقية هامبورج سواء عن إهمال عمل الإخطار، أو عمله على نحو غير قانوني، أو في حالة عمله في الميعاد القانوني، ففي حالة عدم عمل الإخطار يشترط أن البضائع سلمت بحالتها

١-د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٨٥ بند ٣٥٥

٢-د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٨٣ بند ٣٥٣ ، د. حسن

المحي : القانون البحري ص ٢٥٣ بند ٣٦٧

المبينة في سند الشحن ( م ٣٣٩ بحري) أن تقوم قرينة لصالح الناقل على أن البضائع تم تسليمها طبقاً للحالة الموصوفة بسند الشحن، ولكن هذه القرينة بسيطة تقبل إثبات العكس من قبل المرسل إليه، فله أن يقيم الدليل على أن هناك ضرر لحق البضائع المشحونة ثبت من التقدير الجمركي على البضائع رغم إهماله في عمل الإخطار، أو أن هناك تلف أو عجز بالبضائع، ولكن القوة القاهرة حالت بينه وبين عمل الإخطار، أو أن هناك تلف أو عجز بالبضائع، ولكن القوة القاهرة حالت بينه وبين عمل الإخطار، فالمشرع البحري عدل عن الدفع بعدم سماع الدعوى الذي كان يعتتقه من قبل في ظل القانون الملغى ( المواد ٢٧٤، ٢٧٥ ) فالمادة ٢٣٩ من القانون البحري لا تنشئ في حالة إهمال عمل الإخطار دعواً بعدم قبول دعوى المسؤولية، وإنما مجرد نشوء قرينة في غير صالح المدعي، ومعنى هذا أن الحق في إقامة الدعوى على الناقل لا يسقط إلا بالتقادم .

وعلى العكس من ذلك إذا تم عمل الإخطار في المواعيد القانونية تنشأ قرينة لصالح المرسل إليه على التسليم غير الصحيح، أو غير المطابق للسند، ولكن هذه القرينة بدورها قابلة لإثبات العكس من قبل الناقل، كأن يقيم الدليل على أن الإخطار لا محل له، وأن البضائع سلمت بحالتها الواردة في سند الشحن، أو أن الهلاك أو التلف المدعي به من قبل المرسل إليه قد حدث بعد الاستلام لا قبله، أي بعد خروج البضائع من عهدة الناقل.

هذا وقد أعضى القانون البحري المصري المرسل إليه من عمل الإخطار في حالة إجراء معاينة للبضائع عند التسليم وإثبات حالتها في حضور الناقل أو نائبه والشخص الذي تسلم البضائع<sup>(١)</sup>

أما إجراءات الخبرة الودية التي تتم بين المرسل إليه والمؤمن ولا يحضرها الناقل أو على الأقل يدعي إليها فيرفض الحضور، لا تعتبر حجة على الناقل وإنما تقتصر حجيتها على طرفيها، ويستفيد الناقل من قرينة التسليم المطابق إن لم يعمل المرسل إليه الأخطار، أو عمله ولكن بعد الوقت المقرر<sup>(٢)</sup>

### ضوابط للتقييد من آثار الإخطار.

للإخطار أهمية كبيرة في العمل، وتخلفه يقلب عبء الإثبات بحيث تقوم قرينة بسبب لمصلحة الناقل مفادها أن البضائع تم تسليمها بالحالة المبينة في سند الشحن، وهو ما يؤدي إلى ما عجز المضرور عن إثبات العكس إلى تخلص الناقل من المسؤولية رغم ثبوت الضرر، فقد يعجز بسبب قصر المواعيد، وهي مواعيد كثيراً ما تفوت لأسباب إدارية مثل تعقد إجراءات التخزين وأحياناً بسنن ما يجري عملاً من حصول الناقل على توقيع المرسل إليه بالاستلام الفعلي بحيث يفوت مواعيد تقديم الإخطار قبل

---

١-د. محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٢٨ بند ١٦١ ، ١٦٢ ، يتفق هذا الحكم في القانون البحري المصري مع ما ذهبت إليه اتفاقية هامبورج في المادة ٣/١٩ من الاتفاقية حيث نصت على أنه "إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف .

٢-د. حسين الماحي : القانون البحري ص ٢٥٢ بند ٣٦٦

أن يتم الاستلام الفعلي، وقبل أن يتمكن المرسل إليه من التحقق من حالة البضائع، ولذلك فإنه يجب مراعاة الضوابط التالية :

١. لا ضرورة للإخطار إذا ثبت علم الناقل بحدوث الضرر الذي لحق بالبضائع، هذا يتفق مع الحكمة من الإخطار الذ قصد به المشرع أصلاً حماية لناقل حسن النية من دعاوي مسئولية قد يعجز فيها عن إثبات أنه لم يرتكب خطأ، أو أن البضائع كانت عند التسليم في حالة جيدة

٢. لا عبء بميعاد وصول السفينة أو ميعاد بدأ التسليم لبدأ سريان ميعاد تقديم الإخطار، بل العبء بالاستلام الحقيقي الكامل، لأنه في هذه اللحظة فقط يمكن للمرسل إليه أن يتحقق من حالة البضائع، ولا يختلف الحال ولو كان المرسل إليه هو الذي قام بتفريغ البضائع لأن ذلك لا يدل بذاته على أنه تسلم البضائع استلاماً فعلياً، وتمكن من فحصها والتحقق من حالتها على نحو يرتب اعتبار العجز أو التلف الذي يتم بعد التفريغ حاصلًا أثناء عملية التفريغ وبسببها

٣. يتعين التوسع في استخلاص تنازل الناقل عن حقه في التمسك بعدم تقديم إخطار إليه من ظروف الحال، والوقائع، ومن ثم يعتبر تعهد الناقل بدفع التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضائع بمثابة ضمني عن ضرورة إخطاره

٤. لا مجال لتمسك الناقل بعدم إخطاره إذا صدر عنه غش أو سرقة، لأن الخطأ المنسوب إلى الناقل هنا مستقل عن تنفيذ عقد النقل

البحري، وبالتالي لا تكون دعوى المسؤولية ناشئة عن عقد النقل، بل عن العمل غير المشروع

٥. لا يحق التمسك بعدم الإخطار إلا من جانب الناقل البحري، ومن ثم لا مجال للتمسك بعدم الإخطار في دعاوي المرسل إليه تجاه وكيل (أمين) السفينة، أو وكيل الشحنة (أمين الحمولة) أو المقاول البحري (مقاول الشحن والتفريغ)، أو في دعاوي ناقل آخر إذا تعدد الناقلون<sup>(١)</sup>.

## ثانياً: الإخطار في حالة التأخير في التسليم

تنص المادة ٢٤٠ فقرة ٤ من القانون البحري على أنه " لا تستحق أية تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يخطر

---

١-د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٨٤ ، ٢٨٥ بند ٣٥٤ وقد سلك قانون التجارة البحرية العماني ذات المسلك الذي سلكه المشرع المصري وذلك بالنص عليه في المادة ٢٥٥ من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١ ، لم ينص قانون التجارة البحرية القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ على ميعاد لتقديم الإخطار بالتأخير في التسليم وكل ما نص عليه في هذا الشأن هو نص المادة ١٦٥ منه حيث نصت على أنه " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت ان التأخير ناشئ عن أحد الأسباب المذكورة في المادة ١٥٨ " وقد سار على ذات الاتجاه القانون البحري ٢٣ لسنة ١٩٨٢ في المادة ١٦٦ منه ، ولم يرد في قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ أي نص يتعلق بالتأخير في التسليم سوى في معرض الحديث عن أسباب التأخير وعن التعويض المقرر في هذا ، في حين نصت المادة ٣٠٤ فقرة ثانية من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣ على أنه : يعتبر الشيء في حكم الهالك كلياً إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال ثلاثين يوماً من انقضاء الميعاد المعين للتسليم أو من انقضاء الميعاد الذي يستغرمه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف ذاتها إذا لم يعين ميعاد للتسليم .

طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير في التسليم خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم"<sup>(١)</sup>

فعلى غرار حالتى الهلاك والتلف، اشترط المشرع أيضاً للاحتجاج بالضرر الناتج عن التأخير في التسليم ضرورة الإخطار، وتخلف الإخطار في هذا الفرض لا ينشئ قرينة في صالح الناقل فحسب - كما هو الحال في حالتى الهلاك والتلف - بل ينشئ دعواً بعدم قبول دعوى المسئولية عن التأخير

ومن حيث المدة التي يجب خلالها الإخطار في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها، فقد حدد المشرع هذه المدة بستين يوماً محسوباً من تاريخ التسليم وفيما عدا ذلك ( شرط المدة ) ينطبق علي الإخطار في حالة التأخير في تسليم البضائع كافة الأحكام المذكورة في حالتى الهلاك والتلف خاصة اشتراط الكتابة وبيان طبيعة الضرر الذي أصاب طالب التعويض

ومن الجدير بالذكر أن الاختلاف بين الإخطار في حالة الهلاك والتلف والإخطار في التأخير في التسليم يتمثل في أن عدم توجيه الإخطار بالتأخير في الأجل المحدد يؤدي إلى عدم قبول دعوى التعويض، بعكس الحال بالنسبة للإخطار بالهلاك أو التلف إذ أن عدم تقديمه لا يحول دون

---

١- د. حسين الماحي : القانون البحري ص ٢٥٣ بند ٣٦٨ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ص ٢٨٣ ، ٢٨٤ بند ٣٥٣ ، د. محمد بهجت قايد : العقود البحرية ص ١٢٩ بند ٣٩٩

قبول دعوى المسؤولية عن الهلاك أو التلف غاية ما في الأمر أن الناقل يتحمل عب إثبات الهلاك أو التلف<sup>(١)</sup>

## هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في التسلم في الفقه الإسلامي

الهلاك في اللغة هو :

جاء في كتاب العين : هلك : الهلك : الهلاك : والاهتلاك : رمى الإنسان نفسه في تهلكة ، والتهلكة : كل شيء يصير عاقبته إلى الهلاك ، والقطاة تهلك من خوف البازي ، أي : ترمي نفسها في المهالك ، وقوم هلكى وهالكون ، والهلاك : الصعاليك الذين ينتابون الناس طلباً لمعروفهم من سوء الحال<sup>(٢)</sup>

أما التلف في اللغة فهو :

جاء في لسان العرب لابن منظور : تلف التلف الهلاك والعطب في كل شيء ، تلف يتلطفلاً ، فهو تلف ، تلف الشيء أو أتلفه : غيره ، وذهبت نفس فلان تلفاً وظلفاً بمعنى واحد أي هدرا ، والعرب تقول : إن من القرء التلف ، والقرء مدانة الوباء ، والمتالف المهالك ، وأتلف فلان ماله إتلافاً إذا أفناه إسرافاً<sup>(٣)</sup>

---

١- د. أحمد حسني : عقد النقل البحري ، ص ١٧٠ ، بند ٢٣٣

٢- الخليل الفراهيدي ج ٣ ص ٣٧٧ ، الصحاح للجوهري ج ٤ ص ١٦١٦ ، لسان العرب لأبن منظور ج ١٠ ص ٥٠٣ ، ٥٠٤ ، مختار الصحاح للرازي ص ٣٥٦

٣- ابن منظور ج ٩ ص ١٨ ، كتاب العين للخليل الفراهيدي ج ٨ ص ١٢٠ ، ١٢١ ، الصحاح للجوهري ج ٤ ص ١٣٣٣

يستفاد مما تقدم أن التلف في الاصطلاح : هو خروج الشيء من أن يكون منتفعاً به منفعة مطلوبة عادة ، فالشيء بعد التلف لا يصلح للانتفاع به وإن بقيت مادته الأصلية ، ولكن أصابها عطب أو فساد<sup>(١)</sup>

وأن الهلاك في الاصطلاح يعني : فناء مادة الشيء حسب طبيعته بحيث لا يصلح معه للانتفاع انتفاعاً مقصوداً

والواقع أن الهلاك والتلف بمعنى واحد حيث أن الفقهاء كثيراً ما يستعملون أحدهما مكان الآخر حيث ذكر الفقهاء الهلاك بمعنى التلف ، وذكروا التلف بمعنى الهلاك ، مما يدل على أن الفقهاء لم يفرقوا بينهما بل هما لفظين مترادفين يعبر كل منهما عن معنى الآخر<sup>(٢)</sup>

هذا وقد اختلف فقهاء الشريعة الإسلامية حول مسئولية الناقل البحري أو كما عبر عنه فقهاء الفقه الإسلامي بالملاح في حالة هلاك أو تلف البضائع إلى قوانين :

---

١- بدائع الصنائع ج ٧ ص ١٦٥

٢- استعمل فقهاء الشريعة الإسلامية الهلاك والتلف بمعنى واحد ومن ذلك ما يأتي : جاء في بدائع الصنائع وإن هلك بفعل المشتري لا يفسخ العقد ، وعليه الثمن ، لأنه بالإتلاف صار قابضاً كل المبيع ج ٥ ص ٢٣٨ وجاء في حاشية الدسوقي على الشرح الكبير " .. وأما لو أهلك المشتري الطعام المجهول قبل كيله ، فذكر ابن الحاجب أن اتلاف المشتري له تلف في يده فاشبهه الغاصب مع المالك إذا اختلفا في القيمة ، لأن القول قول الغاصب الذي حصل الهلاك في يده .." ج ٨ ص ٢٤٧ ، وجاء في المعنى في حديثه عن المسائل التي تضمن فيها الوديعة " وإن أخرجها عند خوفه عليها أو تركها فتلفت لم يضمها ، لأن نهيه مع خوف الهلاك نص فيه وتصحيحه به ... ج ٧ ص ٢٨٦

القول الأول : قال بعدم الضمان سواء غرقت السفينة بفعله أو بغير فعله ما لم يتعدى أو يفطرط ، وعليه فلا ضمان على الملاح إذا غرقت سفينته بفعل سائغ أو فعله فيها في سيرها كتحويل الراجع ونشر القلع أو مشي في ريح أو موج إذا كان ذلك معتاداً أو حملها أو وسقا السوق المعتاد لأمثالها بحيث لا يقرب الماء م حافة السفينة ، وإذا كان لا ضمان على الملاح إذا غرقت سفينته بفعل سائغ فيها فمن باب أولى ما إذا عرفت السفينة بغير فعله كهيجان البحر واختلاف الريح مع عجزه عن صرفها لشيء ترجى سلامتها معه ، هذا كله ما لم يتعدى الناقل أو الملاح فإن تعدى الناقل أو الملاح في مدة أو معالجته فإنه يضمن هذا التعدي ، فيضمن ما هلك أو تلف من متاع أو أناس وهو مذهب الإمام مالك <sup>(١)</sup> وبه قال الشافعي في أحد قوليهِ <sup>(٢)</sup> ، والمزني من الشافعية <sup>(٣)</sup> ، وروى ذلك عن عطاء وطاووس زفر <sup>(٤)</sup> وجه قول زفر هو أن الفساد حصل بعمل مأذون فيه فلا يجب الضمان كالأجير الخاص والمعين <sup>(٥)</sup> ، ولأنها عين مقبوضة بعقد الإجازة فلم تصر مضمونة كالعين المستأجرة <sup>(٦)</sup>

القول الثاني : هو انه إذا غرقت السفينة بسبب خارج عن إرادة الملاح كهياج البحر أو ما شابه ذلك فلا ضمان ، أما إذا غرقت السفينة بسبب

١- حاشية الدسوقي على الشرح الكبير ج ٤ ص ٢٧ ، المدونة الكبرى ج ٤ ص ٤٩٤ ، مختصر خليل ص ٢١٥

٢- هذا مذهب الشافعي وإن لم يبيح به . انظر : الشرح الكبير لعبد الرحمن بن قدامة ج ٦ ص ١٢٠

٣- التكملة الثانية للمجموع للإمام المطيعي ج ١٥ ص ٩٥ ، تحفة الفقهاء ج ٢ ص ٣٥٢

٤- المغني ج ٦ ص ١٠٦

٥- بدائع الصنائع ج ٤ ص ٢١١

٦- المغني ج ٦ ص ١٠٦

توجيه الملاح أو مده أو معالجته فعليه الضمان، وبه قال أبو حنيفة وأبو سيف ومحمد<sup>(١)</sup>، والشافعي في القول الثاني<sup>(٢)</sup> والحنابلة<sup>(٣)</sup>، والظاهرية<sup>(٤)</sup>، وشريح وابن أبي ليلى، وروى ذلك عن عمر وعلى وعبد الله بن عتبة والحسن والحكم، ولذا قال أبو حنيفة - رحمه الله - أن الملاح إذا أخذ الأجر فإن غرقت السفينة من ريح أو من موج أو شيء وقع عليها أو جبل صدمته فلا ضمان على الملاح في ذلك، وإن غرقت من مده أو معالجته فهو ضامن لأن التلف قد حدث من فعله وهو أجير مشترك<sup>(٥)</sup>، والأجير المشترك ضامن لما جنت يده<sup>(٦)</sup>، وإن احترقت من نار أدخلها السفينة لحاجة له من

١- البحر الرائق شرح كنز الدقائق ج ٨ ص ٥٠، بدائع الصنائع ج ٤ ص ٢٠٦، تحفة الفقهاء ج ٢ ص ٣٥٢، المبسوط للسرخسي ج ١٦ ص ١٠

٢- الأم ج ٧ ص ١٤٧

٣- المغني ج ٦ ص ١٠٥، ١٠٦، كشف القناع ج ٤ ص ٤١

٤- المحلي ج ٨ ص ٢٠٢

٥- الأجير على ضربين خاص ومشارك : فالخاص هو الذي يقع العقد عليه في مدة معلومة يستحق المستأجر نفعه في جميعها كرجل استؤجر لخدمة أو عمل في بناء أو خياطة أو رعاية يوماً أو شهراً، وسمى خاصاً لاختصاص المستأجر بنفعه في تلك المدة دون سائر الناس، والمشارك الذي يقع العقد معه على عمل معين كالخياطة ثوب وبناء حائط وحمل شيء إلى مكان معين، أو على عمل في مدة لا يستحق جميع نفعه فيها كالكحال والطبيب، وسمى مشتركاً لاشتراكهم في منفعته. انظر : مواهب الجليل ج ٨ ص ١٧٠، المبسوط للسرخسي ج ١٥ ص ٨٠، تحفة الفقهاء للسمرقندي ج ٢ ص ٣٥٢، المغني ج ٦ ص ١٠٥، ١٠٦، كشف القناع ج ٤ ص ٤١

٦- الأجير المشترك إنما يضمن ما تلف في يه بشروط ثلاثة : الأول أن يكون في قدرته دفع ذلك الفساد فلو لم يكن له قدرته على ذلك كما لو غرقت السفينة من موج أو ريح أو جبل صدمها لا ضمان على الملاح، الثاني أن يكون محل العمل مسلماً إليه بالتخلي فلو لم يكن محل العمل مسلماً إليه بأن كان رب المتاع في السفينة أو وكيله فانكسرت السفينة يجذب الملاح لم يضمن، وأما الثالث وهو أن يكون المضمون مما يجوز أن

خبز أو طبخ أو غيره فلا ضمان عليه لأن السفينة كالبيت فلا يكون معتدياً في إدخال النار السفينة لحاجته، وإذا كان التلف غير مضاف إليه تسبياً ولا مباشرة لم يكن ضامناً<sup>(١)</sup> قال الشافعي رحمه الله: وإذا فعل من ذلك الفعل الذي يفعل بمثلها في ذلك الوقت الذي فعل لم يضمن وإذا تعدى ذلك ضمن<sup>(٢)</sup> وقال أبو يوسف ومحمد: يكون مضموناً لو هلك بغير صنعه يضمن، إلا إذا هلك بحرق غالب أو بغرق غالب<sup>(٣)</sup>، وذكر عن شريح وابن أبي ليلى أنهما كانا يضمنان الملاح كل شيء إلا الغرق والحرق والملاح أجير مشترك والأجير المشترك عندهما ضامن إلا ما لا يمكن التحرز عنه والذي لا يمكن التحرز عنه هو الحرق الغالب أو الغرق الغالب<sup>(٤)</sup>

وقال الحنابلة: الأجير المشترك ضامن لما جنت يده فالحائك إذا أفسد حياكته ضامن لما أفسد، والقصار ضامن لما يتخرق من دقه أو مده أو عصره أو بسطه، والطباخ ضامن لما أفسد من طبيخته، والخباز ضامن لما أفسد من خبزه، والحمال يضمن ما يسقط من حملة عن رأسه أو تلف من عثرته، والجمال يضمن ما تلف بقوده وسوقه وانقطاع حبله الذي يشد به حملة، والملاح يضمن ما تلف من يده أو جذفه أو ما يعالج به السفينة<sup>(٥)</sup>

---

يضمن بالعقد فلو استأجر دابة لحمل عبد صغير أو كبير فلا ضمان على المكاري فيما عطب من سوقه أو قوته .

انظر: البحر الرائق ج ٨ ص ٤٩

١- المبسوط ج ١٥ ص ٨٠، بدائع الصنائع ج ٤ ص ٢١١، البحر الرائق ج ٨ ص ٢٨

٢- الأم ج ٧ ص ١٤٧

٣- تحفة الفقهاء ج ٢ ص ٣٥٢

٤- المبسوط ج ١٥ ص ٨٠، الأم ج ٧ ص ١٤٧

٥- المغني ج ٦ ص ١٠٥

واستدل من قال بالضمان بما يأتي :

ما روي الشعبي عن أنس رضي الله عنه قال : استحملني رجل بضائع فضاعت من بين متاعي فضمنها عمر بن الخطاب رضي الله عنه، وعن خلاس بن عمرو أن علياً رضي الله عنه كان يضمن الأجير، وعن جعفر بن محمد عن أبيه عن علي رضي الله عنه أنه كان يضمن الصباغ والصواغ وقال لا يصلح الناس إلا ذلك، ولأنه قبض العين لمنفعته من غير استحقاق فضمنها كالمستعير<sup>(١)</sup>

ولأن عمل الأجير المشترك مضمون عليه فما تولد منه يجب أن يكون مضموناً كالعدوان بقطع عضو بخلاف الأجير الخاص، والدليل على أن عمله مضمون عليه أنه لا يستحق العوض إلا بالعمل وأن الثوب لو تلف في حزره بعد عمله لم يكن له أجر فيما عمل فيه وكان ذهاب عمله من ضمانه بخلاف الخاص فإنه إذا أمكن المستأجر من استعماله استحق العوض بمضي المدة وإن لم يعمل، وما عمل فيه من شيء فتلّف من حزره لم يسقط أجره بتلفه<sup>(٢)</sup>

قال بن حزم الظاهري :أما قول مالك فما نعلم له حجة أصلاً لا من قرآن ولا سنة، ولا رواية سقيمة، ولا قول أحد قبله، ولا من قياس، وما كان هكذا فلا وجه له<sup>(٣)</sup>

الراجع من هذه الآراء :

١-المجموع ج ١٥ ص ٩٥ . المحلي ج ٨ ص ٢٠٢ ، المغني ج ٦ ص ١٠٦

٢-المغني ج ٦ ص ١٠٦ ، ١٠٧

٣-المحلي ج ٨ ص ٢٠٣

ما ذهب إليه جمهور الحنفية والشافعية والحنابلة والظاهرية ومن وافقهم لأن القول بعدم الضمان يفتح الباب أمام الناقل البحري في عدم المحافظة على البضائع، والعناية بها وتسليمها إلى صاحب الحق في استلامها

### موازنة بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي

يبين من أحكام القانون الوضعي أن الناقل مسئول عن تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها كاملة من حيث الوزن أو الكمية أو الحجم، وسليمة غير تالفة، وان يتم ذلك كله في الميعاد والمكان المحددين في سند الشحن، وعلى ذلك فإن صور الضرر التي يمكن أن تصيب صاحب الحق في البضائع، والتي ترتب في ذات الوقت المسؤولية على الناقل البحري يمكن حصرها في القانون البحري في الحالات الآتية :

١- هلاك البضائع

٢- تلف البضائع

٣- التأخير في تسليم البضائع

كما أن هناك حالات مستبعدة من أحكام مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم في القانون البحري تتمثل فيما يأتي :

(أ) القوة القاهرة : بالإضافة إلى عدة أسباب تعد من قبيل القوة القاهرة وهي

١- الحريق الذي لا ينشأ عن فعل الناقل أو خطئه

- ٢- أفعال الطبيعة كالصاعقة
- ٣- أخطار البحر الاستثنائية
- ٤- حوادث الحرب
- ٥- أعمال الأعداء والقرصنة
- ٦- كل عمل صادر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد، ولا يرجع إلى خطأ الناقل
- ٧- قيود الحجر الصحي
- ٨- الإضراب أو الإغلاق أثناء العمل
- ٩- الفتن أو الاضطرابات الأهلية
- (ب) العيب الذاتي للبضائع
- (ج) خطأ الشاحن
- (د) خطأ الغير

هذا بالإضافة إلى حالات الإغراق القانون للناقل من المسؤولية والتي نصت عليها المادة ٢٢٩ من القانون البحري والمنصوص عليها في المادة ٢٢٧ فقرة أولى والتي تتمثل في : إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه، فتتعدد صور السبب الأجنبي وأهمها ما يلي:

- ١- الخطأ الملاحي
- ٢- أعمال الناقل الخالية من الخطأ وهذه الأفعال هي
- (أ) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر
- (ب) العيوب الخفية التي لا تدركها اليقظة المعقولة
- (ج) الانحراف في السير
- ٣- تعتمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع
- ٤- البضائع المنقولة على سطح السفينة
- ٥- نقل الحيوانات الحية

أما في الفقه الإسلامي فإن التلف في الاصطلاح : هو خروج الشيء من أن يكون منتفعاً به منفعة مطلوبة منه عادة، فالشيء بعد التلف لا يصلح للانتفاع به وإن بقيت مادته الأصلية، ولكن أصابها عطب أو فساد، وأن الهلاك في الاصطلاح يعني : فناء مادة الشيء حسب طبيعته بحيث لا يصلح معه للانتفاع انتفاعاً مقصوداً، مما يدل على أن الهلاك والتلف بمعنى واحد في الفقه الإسلامي

وان اختلف فقهاء الشريعة الإسلامية حول مسئولية الناقل البحري أو كما عبر عنه فقهاء الفقه الإسلامي بالملاح في حالة هلاك أو تلف البضائع إلى قولين رجحت منهما ما ذهب إليه جمهور الحنفية والشافعية والحنابلة والظاهرية ومن وافقهم القائل بأنه إذا غرقت السفينة بسبب خارج عن إرادة الناقل كهياج البحر أو ما شابه ذلك فلا ضمان، أما إذا غرقت

السفينة بسبب توجيه الناقل أو مده أو معالجته فعليه الضمان لأن القول بعدم الضمان بفتح الباب أمام الناقل البحري في عدم المحافظة على البضائع، والعناية بها وتسليمها إلى صاحب الحق في استلامها

مما يدل على اتفاق أحكام القانون الوضعي والفقہ الإسلامي في

هذا الشأن