

الفصل الرابع

عقد النقل البحري للبضائع

obeikandi.com

عقد النقل البحري للبضائع

تعريفه

- عقد النقل البحري : هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن .

- فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة، بأن يقوم الناقل سواء كان مالكا لها أو مستأجرا لها أو مجهزا بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن .

هنالك عدة اتفاقيات دولية نظمت التجارة البحرية، وقد أخذت بها أغلب الدول وسنتها في قوانينها الوطنية، وهذه الاتفاقيات هي :

(١) اتفاقية بروكسل (Hague Rules - ١٩٢٤/٨/٢٥) وقد عدلت في بروتوكول بروكسل (١٩٦٨/٢/٢٣ - Visby Rules) .

(٢) اتفاقية هامبورج (Hamburg Rules - ١٩٧٨/٥/٣١) لتحل محل هذين الاتفاقيتين أعلاه، مصدقة من ٢٠ دولة في (٧/١٠/١٩٩١م) وقد دخلت هذه الاتفاقية في حيز التنفيذ في (شباط ١٩٩٢) .

خصائص عقد النقل البحري وطبيعته :

- عقد النقل البحري ينعقد بصور الإيجاب والقبول، إذن :

١- فإنه يعتبر من العقود الرضائية : فلا بد من توافق الرضا الخالي من العيوب، فينعقد العقد بمجرد توافق إرادتي الناقل والشاحن دون حاجة لشكل معين للانعقاد .

٢- عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان، حيث أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل، فهو مضطر لقبول الشروط الموضوعية من قبيل الناقل .

٣- عقد من العقود الملزمة للجانبين، فيترتب التزامات في ذمة كل من الشاحن والناقل، حيث يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل وشحن البضاعة، كما يلتزم الناقل بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه . لذلك فإن عقد النقل البحري يخضع لأحكام العقود الملزمة للجانبين، خاصة الفسخ، والدفع بعدم التنفيذ .

٤- يعتبر من العقود التجارية بالنسبة للطرفين، وإن كان البعض لا يعتبره تجاريا بالنسبة للشاحن إلا إذا كان هو تاجرا أيضا، واعتباره عقدا تجاريا كون أن جميع الرسائل البحرية المتعلقة بالتجارة تعتبر عملا تجاريا .

٥- محل العقد هو القيام بنقل البضاعة ؛ لذلك فإن عقد النقل البحري يعتبر من عقد المقاوله الذي يتعهد فيه أحد الطرفين أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به الط

سند الشحن

أولا : تعريف سند الشحن

- سند الشحن : هو عبارة عن وثيقة أو إيصال، يصدر من الناقل أو الريان إلى الشاحن، بتسلمه البضائع على ظهر السفينة، "ويحرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداهما إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل" - (م ١٤٥) من القانون البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠ .

ثانيا : البيانات التي يتضمنها سند الشحن :-

- ١- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه ، وعنوان كل منهم .
- ٢- اسم السفينة وجنسياتها وحمولتها .
- ٣- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول ، أو الجزء المستحق منها.
- ٤- مكان إصدار السند وتاريخه ، وعدد النسخ التي حررت منه .
- ٥- ميناء الشحن والتفريغ .
- ٦- صفات البضاعة المشحونة .. نوعها ، وزنها ، حجمها ، العلامات المميزة (ماركتها) وعددها .
- ٧- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية .

ثالثا : وظائف سند الشحن :-

- ١- أداة لإثبات عملية شحن البضاعة (As a receipt for goods shipped) ولهذا الغرض يعد أيضا من جانب الريان أو مالك السفينة بتسلم البضاعة على ظهر السفينة . يتضمن بياننا بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة . حيث أن سند الشحن يتضمن كما ذكرنا سابقا ، طبيعة وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة .

٢- يعتبر دليل لإثبات عقد النقل البحري (As evidence of a contract) : كما ذكرنا سابقا بأن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية، فإن القانون يلزم إثباته بالكتابة (أي بالبينة الخطية) وذلك بتحرير وثيقة الشحن .

٣- يعتبر دليل يمثل ملكية البضاعة المشحونة ويقوم مقامها (As a document of title to the goods): حيث يعتبر حامل سند الشحن بحكم الحائز للبضاعة، ويترتب على ذلك إمكانية بيع أو رهن البضاعة وهي في البحر.

رابعا : قوة أو حجية سند الشحن في الإثبات :-

- يعتبر سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، وذلك بين الناقل والشاحن، وبالنسبة إلى الغير .

١- فبالنسبة لأطراف السند وهما الناقل والشاحن : الأصل أن سند الشحن يكون حجة بينهم في إثبات البيانات التي يشتمل عليها ولكن هذه الحجة ليست مطلقة، حيث أنها قابلة لإثبات العكس، بالكتابة أو ما يقوم مقامها، مثال ذلك : خطاب الضمان الذي يقدمه الشاحن إلى الناقل مقابل حصوله من الأخير (الناقل) على سند شحن نظيف .

٢- أما بالنسبة للغير (كالمرسل إليه والمؤمن على البضاعة) الذي لا يكون هو الشاحن أو وكيله، وكالمؤمنين. فإن البيانات الواردة في سند الشحن لها حجية مطلقة في الإثبات لصالح الغير مع تمسك بها الغير لمصلحته في مواجهة أطراف السند، أي الشاحن والناقل أو

كليهما . وللغير إثبات ذلك العكس بكل طرق الإثبات بما في ذلك القرائن والبينة .

والهدف من جعل قوة سند الشحن مطلقة في العلاقة بين الناقل والغير، هو لتدعيم الثقة به، الأمر الذي سيمكن الشاحن من نقله للغير، عند بيع البضاعة إليه دون صعوبات قد يواجهها، فيما لو لم تكن له هذه القيمة في الإثبات .

- وأخذت بذلك (م ١٥١) من القانون البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠ والتي نصت : "يعتبر سند الشحن حجة في إثبات ما ورد من شروط وبيانات وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير . ويجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات العكس كما ورد بسند الشحن . أما بالنسبة إلى الغير فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء وإنما يجوز للغير " .

خامسا : أشكال سند الشحن

- تنقسم سندات الشحن من حيث طريقة تداولها إلى ما يلي :

١- **سند الشحن الإسمي** : هو السند الذي يصدر باسم شخص معين (محدد). وفي هذه الحالة لا يتمتع غير هذا الشخص بالصفة القانونية اللازمة لآمكان المطالبة بتسليم البضاعة من قبل الناقل، ولا يتخذ سند الشحن هذا الشحن هذا الشكل عادة إلا إذا كان الشاحن أو المرسل إليه شخصا واحدا. إلا أنه يجوز انتقاله للغير، ولكن باتباع إجراءات حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني .

٢- سند الشحن الإذني (لأمر) هو السند الذي يصدر لأمر أو لإذن شخص معين (لأمر الشاحن أو المرسل إليه) وهذا يمكن تداوله بطريقة التظهير. فهنا يؤدي وجود لفظ (لأمر) أو لإذن إلى قابلية السند للتداول عن طريق التظهير شأنه شأن الكمبيالة أو الشك الإذني وبذلك ينتقل الحق الذي يمثله سند الشحن إلى المظهر إليه.

وبذلك نلاحظ أن سندات الشحن تختلف عن الأوراق التجارية:

(١) حيث أن الأوراق التجارية تنتقل بطريق التظهير دون حاجة إلى تدوين عبارة (قابلة للتداول) بينما سندات الشحن لأمر (لأذن) لا تنتقل للغير إلا بتدوين عبارة (قابلة للتداول)

(٢) سندات الشحن تمثل البضائع بينما الأوراق التجارية تتضمن دفع مبلغ من النقود وهذا مما يجعلها أكثر ضمانا من سندات الشحن لكونها تمثل بضائع قد تتغير أسعارها أو أنها قد لا تصل سالمة.

(٣) سند الشحن لحاملة: هو السند الذي لا يصدر لإذن أو لأمر شخص معين وإنما يذكر فيه أنه لحاملة. حيث هنا يكون السند قابلا للتداول بمجرد المناولة أي التسليم ويعتبر حامل السند صاحب الحق في تسليم البضاعة حيث يتعين على الربان تسليم البضاعة الى الشخص الذي يبرز إليه سند الشحن عندما يرغب في إستلام البضاعة التي يتضمنها السند. وان هذا النوع من السندات يعاب عليها ونادر العمل فيها لأن فرصة ضياعها أو سرقتها كبيرة حيث قد لا يتمكن حاملها الشرعي من إثبات ملكيته لها بالنظر لكونها لا تحمل اسمه.

وبهذا فقد نصت أيضا المادة (١٤٦) من القانون القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠ على هذه الأشكال من السندات.

سادسا/ سندات الشحن من حيث وجود وانتفاء التحفظات :-

١- سند الشحن النظيف (Clean Bill of Lading)

- لقد سبق وأن ذكرنا بأن سند الشحن هو الوثيقة التي يعطيها الريان أو الناقل إلى الشاحن صاحب البضاعة، وهذا السند أيضا يتضمن كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة والتي زودت من قبل الشاحن إلى الريان .

فإذا دون الريان البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن دون درج أية ملاحظات أو تحفظات عن البضاعة وذلك طبقا لما صرح بها من قبيل الشاحن، فهذا يعتبر السند "سند شحن نظيف" بمعنى، أن كافة البيانات التي وردت فيه والمتعلقة بالبضاعة صحيحة .

٢- سند الشحن غير نظيف (Not Clean Bill of Lading)

ويتم ذلك في حالة حصول شكوك من قبل الناقل (الريان) حول صحة البيانات التي قدمها الشاحن، كالوزن أو نوعية البضاعة ووزنها مثلا، ومن الصعوبة التأكد منها، ففي هذه الحالة يجوز للناقل (الريان) أن يدون تحفظاته عنها بالنص مثلا في سند الشحن على أن البيانات المتعلقة بالبضاعة (حسب قول الشاحن أو غير معتمدة) أو أن "البضاعة مجهولة الوزن أو الكمية أو الصنف ... أو المقياس ... الخ" . إن سند الشحن الذي يتضمن مثل هذه التحفظات أو غيرها والتي دونت من قبل الناقل (الريان) يطلق عليها سند الشحن غير النظيف.

إن هذه التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن قد تسبب بعض العراقيل للشاحن، منها عرقلة بيع البضاعة وهي في البحر بموجب سند الشحن غير النظيف، فقد يلجأ الشاحن إلى الاتفاق مع الناقل بأن يزوده (أي الناقل) بسند شحن نظيف لا يتضمن تحفظات صادرة من جانبه مقابل ورقة ضمان من قبل الشاحن (Letter of Indemnity) تذكر فيه التحفظات التي يرغب الناقل بتدوينها في سند الشحن، ويتعهد فيها مالك البضاعة أي الشاحن بالتنازل عن مطالبة الناقل عند ظهور أي نقص أو عيب أو تلف في البضاعة فيما بعد. كذلك تعهده بتعويض الناقل عما قد يؤديه للمرسل إليه أو المالك الأخير للبضاعة عن الضرر الذي قد يصيب البضاعة عند تسليمها إليه.

التزامات طرفي العقد

أولاً : التزامات الشاحن

- ١- التزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن :
- وفي حالة تأخر تنفيذ الالتزام، يتعين على الشاحن تعويض الناقل أجراً كاملاً وفق الرحلة المتفق عليها، إضافة إلى النفقات التي تكبدها الناقل في سبيل تهيئة السفينة للنقل.
- وقد يجوز وقوع الالتزام بالشحن على عاتق الشاحن، فإن الناقل يلتزم بإرسال السفينة إلى الميناء المتفق على إتمام الشحن فيه وأن يعلم الشاحن بذلك .

- يجب على الشاحن أن يعلم الناقل إذا كانت البضاعة من النوع الخطر التي تسبب أضرارا للسفينة أو لحمولتها أو للغيرلكي يتخذ الناقل الإجراءات اللازمة لسلامة البضاعة والسفينة والغير .

إذا لم يتم الشاحن باتمام عملية الشحن في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف، سرت مهلة إضافية لا تتجاوز المدة الأصلية، ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يحدده العقد أو العرف. وإذا لم يتم الشحن خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تتجاوز المهلة الأولى، ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائد النصف، وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات أخرى .

(٢) أجرة النقل :

المقصود بأجرة النقل : هي المبلغ الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بأداءه إلى الناقل مقابل نقل بضاعته من ميناء إلى آخر .

- إذا لم تحدد الأجرة وحدث خلاف على تحديدها، وجب الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن، وتقدر الأجرة حسب وزن أو حجم البضاعة، أو على أساس القطعة أو القيمة، وذلك حسب نوع البضاعة .
- إذا لم يذكر في سند الشحن أن الأجرة أو جزءا منها مستحقا عند الوصول، فيعني ذلك أن الناقل قد قبضها من الشاحن، وهذه قرينة قانونية بسيطة قابلة لإثبات العكس بين الشاحن والناقل، ولكن لا يجوز إثبات العكس في مواجهة الغير حسن النية ؛ أي الشخص الذي لا

يعلم وقت تلقيه لسند الشحن أن الأجرة أو جزء منها لازال مستحقا.
ويعتبر المرسل إليه من الغير، إلا إذا كان هو نفس الشاحن.

أما فيما يتعلق بضمانات الوفاء بأجرة النقل - فللناقل حق حبس البضاعة حتى يستوفي أجرة النقل، وذلك بطلب إذن من قاضي الأمور، الوقتية بإيداع البضائع.

كذلك للناقل حق امتياز على ثمن بيع البضاعة المنقولة. حقه في حبس البضاعة خارج السفينة، فللناقل امتياز على ثمن البضاعة لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل، كالتأخير في الشحن والتفريغ .

ثانيا : التزامات الناقل البحري

(١) إعداد السفينة : أي إعدادها وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة، وتنفيذ عملية النقل المتفق عليها .

(٢) رص البضاعة : عبارة عن تسييف البضاعة وترتيبها على نحو معين، داخل عنابر السفينة، بما يحفظها من الهلاك والتلف . أن عملية الرص تختلف عن عملية الشحن. فالرص : هو عملية فنية تتعلق بثبات السفينة والاحتفاظ بتوازنها .

أما الشحن : فهو عملية مادة عبارة عن رفع البضاعة من أرض الميناء إلى متن السفينة . يجب أن يلاحظ بأنه لا يجوز الرص على سطح السفينة (كقاعدة عامة) لأنه يشكل خطرا ليس على البضاعة فقط، وإنما على السفينة ذاتها . ولا يجوز ذلك إلا إذا قبله الشاحن كتابة ، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في ميناء الشحن .

٣) الالتزام بتنفيذ عملية النقل : الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري ؛ هو الالتزام بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه ، أو في الميعاد المعقول ، مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بدفع أجرة النقل .

فعلى الناقل أن يسير في خط السير المعتاد (الرحلة) ولا يجوز له الانحراف عنه ، إلا إذا كان للانحراف ما يبرره ؛ كإنقاذ السفينة وطاقمها أو المسافرين من الغرق أو سوء الأحوال الجوية . وكذلك على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السير أيا كان السبب ، فيتعين عليه إعداد سفينة أخرى صالحة للعمل .

٤) التفريغ : هو العملية المادية التي تتضمن إنزال البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء ، أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه . يقع الالتزام بالتفريغ أصلا على الناقل ما لم يتفق على خلاف ذلك ، أي بالالتزام الشاحن أو المرسل إليه بتفريغ البضاعة.

ويختلف التفريغ عن التسليم : حيث يعتبر تفريغ البضاعة من السفينة جزءا متما لعملية النقل ، ولا يجوز التفريغ من السفينة إلا بترخيص من الجمارك ، في حين يعتبر التسليم عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل .

٥) تسليم البضاعة : هي العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل ، ويقع الالتزام بالتسليم على عاتق الناقل وحده . التسليم ؛ يعني وضع البضاعة تحت تصرف الشاحن أو المرسل إليه (أي تسليم فعلي) كاملة وسليمة بحالتها التي تمت عند الشحن . ويسلم الريان البضاعة عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسليمها .

- فإذا كان السند إسمياً .. يتوجب تسليم البضاعة لمن كان واردا اسمه فيه، أو لمن انتقل إليه بطريق حوالة الحق (أي لمن انتقل إليه هذا السند بموجب إجراءات حوالة حق).

- أما إذا كان سند الشحن لأمر (أي إذنيا) فتسلم البضاعة لمن صدر السند باسمه، مقتربنا بشرط الأمر أو إلى المظهر إليه .

- أما إذا كان سند الشحن لحامله .. فتسلم البضاعة لمن بيده سند الشحن عند الوصول .

ولكن في حالة تعدد حملة سند الشحن، فمن له حق تسلّم البضاعة ؟

١- إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلّم البضاعة، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقا على تظهيرات النسخ الأخرى .

٢- إذا تسلّم البضائع حامل حسن النية لأحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى، ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخيا .

وهذا ما نصت عليه (م ١٥٣) من القانون البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠.

٦) الألتزام بشحن البضاعة: هي عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد تمهيدا لنقلها الى ميناء الوصول.

مسؤولية الناقل البحري

- تعتبر مسؤولية الناقل البحري من الناحية العملية من أهم موضوعات عقد النقل البحري، حيث تحتل مكانة الصدارة في الأهمية .

أولاً : طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البحري :

- أن أساس مسؤولية الناقل البحري تقوم على اساس التزام الناقل بتحقيق نتيجة، والتي هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول .

ثانياً : حالات مسؤولية الناقل البحري

- ١- عدم تنفيذ النقل .
- ٢- الهلاك للبضاعة .
- ٣- تلف البضاعة .
- ٤- التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول .

(١) عدم تنفيذ النقل : إذا امتنع الناقل عن تسليم البضائع لنقلها، أو عن نقلها بغير سبب مشروع، فإنه يكون قد امتنع عن تنفيذ التزامه الأساسي الذي اتفق مع الشاحن بشأن نقل البضاعة، ويكون مسؤولاً عن كل ضرر وقع للشاحن، ولا يعفيه من هذه المسؤولية إلا إذا استطاع أن يثبت أن عدم امتناعه كان يعود لسبب:

- أ- أجنبي لا يعود له أو لتابعيه .

ب- أو أن سبب الامتناع يعود للشاحن نفسه ، كما لو قدم الشاحن له (لناقل) بضاعة غير المتفق على نقلها .

ج- أو أن الشاحن قد قدم بضاعة تحوي مواد خطيرة لا يتمكن من نقلها .

٢) الهلاك للبضاعة : هلاك البضاعة قد يكون كلياً أو جزئياً أو حكماً.

يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة في الفترة الواقعة بين تسلّم البضاعة في ميناء الشحن ، حتى قيامه بتسليمها في ميناء التفريغ إلى صاحب الحق .

وتتعدّد مسؤوليته سواء كان الهلاك جزئياً أو كلياً ؛ كما لو وصلت البضاعة ناقصة الوزن أو المقدار أو العدد ، وسواء كان الهلاك حقيقياً أو حكماً ، مع ملاحظة أن هناك نسبة من التسامح بعدم مسؤولية الناقل عن النقص العادي الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب طبيعتها وبسبب عملية النقل ، وهو ما يعرف بعجز الطريق ؛ كما لو كانت البضاعة من السوائل وتبخّر جزء منها بسبب عوامل الجو ، أو كانت حبوباً وسقطت كمية صغيرة منها أثناء عملية الشحن أو التفريغ .

وتعدّ البضاعة في حكم الهلاك (الهلاك الحكمي) إذا لم تسلّم البضاعة خلال ستين يوماً من انقضاء ميعاد التسليم المتفق عليه . وميعاد التسليم هو الميعاد المتفق عليه بين الشاحن والناقل على تسليم البضاعة .

٣) تلف البضاعة يقصد بالتلف هو وصول البضاعة كاملة من حيث وزنها ومقدارها ، ولكن في حالة معيبة أو تالفة ، سواء شمل العيب للبضاعة

كلها أو جزءا منها ، مثلا لو كانت أجهزة ووصلت محطمة أو فاكهة وتضررت ، أو زهور فوصلت ذابلة أو زجاج ومرايا ووصلت مهمشة .

ولكن لا يسأل الناقل عن العيب الذي يوجد في البضاعة إذا كان العيب مثبتا في سند الشحن .

٤) التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول : يعني عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري ، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق .

ولا يبرأ الناقل البحري من المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه أو لسبب آخر يقره القانون .

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

كما رأينا سابقا أن التزام الناقل البحري بنقل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول هو التزام بتحقيق نتيجة ، وأن الناقل البحري يسأل بمجرد عدم تسليم البضاعة كاملة سليمة إلى المرسل اليه في الميعاد المتفق عليه .

ولكن هنالك أيضا الحق للناقل في دفع المسؤولية والإعفاء منها في حالة إثباته أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى عدة حالات وهذه كالاتي:

١) لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم صلاحيتها للملاحة عائدة إلى عدم بذل الناقل العناية المعقولة وتكون ناجمة عن خطأ في الملاحة

يعزى للربان أو للملاحين أو المرشدين أو تابعي الناقل على اعتبار أن هذه الأخطاء تقع بعيدة عن إشراف الناقل. حيث يعزى ذلك على اعتبار أن هذه الأخطاء تقع بعيدة عن أشرف الناقل.

وفي كل الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبأ الإثبات فيما يتعلق ببذل العناية المعقولة على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء وهذا ما نصت عليه (م ١٥٧) من القانون البحري القطري

(٢) الأضرار التي تحدث بسبب القوة القاهرة أو تشكل حادثاً عرضياً

تتمثل القوة القاهرة في كل حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل في حدوثه مما يجعل التزام الناقل مستحيلاً. كوقوع كارثة بحرية تؤدي إلى غرق البضائع أو السفينة والحروب والحصار البحري أو استيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة والفتن والثورات وقيود الحجز الصحي الاستثنائية. وكذلك الإضراب عن العمل أو التوقف عنه، أو أي عائق عارض أثناء العمل إذا كان من شأنه منع استمرار العمل جزئياً أو كلياً .

ويعتبر انفجار محركات السفينة حادثاً مفاجئاً يستجمع شروط القوة القاهرة مادام لم يثبت وجود إهمال أو تقصير في أعداد وتجهيز السفينة ابتداءً .

وكذلك الحريق يعد من القوة القاهرة، إذا نتج عن صاعقة أو أي سبب لا يمكن توقعه أو دفعه .

وهذا أيضا ما تضمنته (م ١٥٨) من قانون النقل البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠.

٣- العيب الذاتي في البضاعة : يقصد به هو أي سبب ناشئ عن طبيعة البضاعة الداخلية يؤدي إلى هلاكها أو تلفها دون تدخل من الناقل بمعنى آخر الخصائص الكامنة في طبيعة البضاعة ذاتها والتي تجعل عرضه للتلف أو الهلاك نتيجة الرحلة البحرية. كما لو كانت البضاعة تتلف نتيجة الحرارة أو البرودة أو التعرض للرطوبة ، إذ أن مثل هذا الضرر سببه أجنبيا عن الناقل وتابعيه فلا يسأل عنه .

هنالك عيب آخر يستطيع الناقل الاعتماد عليه في دفع مسؤوليته ، وهو ما يسمى بعجز الطريق ويقصد به النقص الطبيعي الذي يلحق حجم أو وزن البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر ، ناشئ عن طبيعة البضاعة منها : تبخر بعض البضائع بسبب حرارة العنابر كالسوائل ومنها ما يجف مع الزمن كالحبوب أو اللحوم أو الفواكه

وهذا أيضا ما تضمنته (م ١٥٨) من قانون النقل البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠ .

٤- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر ، كما لو اضطر الناقل إلى الانحراف في خط السير للسفينة عن خط سيرها المعتاد لنجدة سفينة أخرى فتأخر وصول البضاعة ، وأدى هذا الانحراف إلى غرق أو تلف جزء منها أثناء عملية الإنقاذ. والإعفاء يسري في حق الناقل ، سواء أن تم إنقاذ الأرواح والأموال أم لا ، فيكفي لتقرير هذا الإعفاء أن الناقل كان قد حاول تقديم المساعدة .

وهذا أيضا ما تضمنته (م ١٥٨) من قانون النقل البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠.

٥) الأضرار التي تنشأ عن عدم كفاية التغليف أو إتقان العلامات حيث تعتبر هذه الحالة من حالات إهمال الشاحن في التغليف أو ربط أو حزم البضاعة، ولكن شريطة ألا يشارك الناقل البحري أو تابعوه بإهمالهم. ويعتبر كذلك من أخطاء الشاحن عدم كتابة البيانات، أو عدم وضع العلامات على نحو يضمن بقاءها، مما أدى إلى زوالها أو تشوهها، بحيث أصبح متعذرا تحديد المرسل إلية، أو تحديد ذاتية البضاعة، أو تسليمها لغير المرسل إلية.

وهذا ما تضمنته المادة (١٥٨) من قانون النقل البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠.

٦) الأضرار الناجمة عن العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي. حيث يعفي الناقل البحري من مسؤولية الأضرار التي تصيب البضاعة، وذلك بأن يثبت بأن تلك الأضرار كانت قد حدثت نتيجة وجود عيب خفي في السفينة أو في البضاعة، وسواء تسببت هذه الأضرار عن هلاك كلي أو جزئي للبضاعة أو تلف للبضاعة.

وهذا أيضا ما تضمنته (م ١٥٨) من قانون النقل البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠.

تحديد مسؤولية الناقل البحري

لقد حدد المشرع مسؤولية الناقل تحديدا قانونيا ، ويقصد منه هو تحديد حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه في حالة هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة. ويتحقق بذلك التوازن بين مصالح الطرفين من تشجيع الاستثمارات البحرية من جانب وحماية مصالح الشاحنين من جانب آخر بشرط ألا يكون الحد الأقصى مجحفا بمصالح أصحاب البضائع .

وقد تعرضت لذلك المادة ١٥٩ من القانون البحري القطري لسنة ١٩٨٠ والتي نصت على :

(لا يسأل المالك أو السفينة ، في أي حال من الأحوال ، بسبب الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو ما يتعلق بها ، بمبلغ يزيد على ألف ريال عن كل طرد أو وحدة مالم يكن الشاحن قد أعلن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ودون هذا البيان في سند الشحن ، ويعتبر البيان المذكور قرينه على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع ويجوز للناقل إثبات عكسها.

ويجوز باتفاق خاص بين الشاحن والناقل أو من ينوب عنه تعيين حد أقصى لمسؤولية الناقل يختلف عن الحد المنصوص عليه في الفقرة السابقة بشرط ألا يقل عنه .

وفي جميع الأحوال لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع إذا تعمد الشاحن ذكر البيانات غير الصحيحة في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع أو بقيمتها).

يتبين من هذا النص المشار إليه بأنه يبين كيفية احتساب الحد القانوني لمسؤولية الناقل ، كذلك يبين بأن هناك حالات معينة لا مجال فيها للأخذ بالتحديد المشار إليه. حيث يلاحظ أن التعويض يحسب على أساس قيمة البضائع وفي حالة ما إذا كان الضرر أقل من الحد القانوني فلا يستحق المضرور إلا بقدر ما لحقه من ضرر ذلك أن الحد القانوني الأقصى لا ينطبق إلا في حالة ما إذا كان الضرر اللاحق بالمضرور يفوق الحد القانوني ومن ثم فلا يجوز إلزام الناقل بما يزيد عنه .

ويقصد بالطرد هنا أن البضاعة قد شحنت بعد تغليفها في صندوق أو برميل أو كيس من الكرتون أو القماش. ويعتبر كل طرد وحده شحن قائمة بذاتها بشرط أن يذكر عددها في سند الشحن وعلى أساسه تحدد مسؤولية الناقل فيها .

أما كلمة الوحدة فيقصد بها وحدة الوزن أو الكيل أو المقياس أو الحجم في سند الشحن سواء كان مترا مكعبا أو كيلو جراما أو طنا متريا والوحدة الخاصة بالبضائع التي تشحن صبا مفرطة من غير تغليف والتي تعرف بالوزن أو القياس أو الحجم دون عدد كالغلال والبتروول والفحم. وإذا كانت البضاعة المشحونة لا تعتبر طردا ولا وحدة بالوضع سالف الذكر فلا يسرى التحديد القانوني للمسؤولية ويلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملا . على سبيل المثال إذا شحنت سيارة دون تعليق فلا تعتبر طردا ولا وحدة ، فيسأل الناقل في هذه الحالة عن تعويض الضرر كاملا والذي يقدر على أساس القيمة الحقيقية للسيارة ومن ثم لا يسرى التحديد القانوني للمسؤولية .

إذن فطبقا لنص المادة أعلاه، فلا يجوز بأي حال من الأحوال أن يتجاوز تحديد مسؤولية الناقل البحري عن كل طرد أو وحدة لمبلغ ألف ريال ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها في السفينة. ولكن يسقط الحق في تحديد المسؤولية إذا قام الشاحن قبل عملية الشحن بإخطار الناقل بأهمية البضاعة وقدم بيانا موضحا فيه طبيعتها وقيمتها وما يعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن، فلا يجوز للناقل التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية عند هلاك هذه البضاعة، بل يلتزم بتعويض الضرر كاملا على أساس القيمة المصرح بها. إذ أن ذكر البيان في سند الشحن يعد قرينه على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع ويجوز للناقل إثبات عكسها. حيث إذا قدم الشاحن عمدا بيانا غير صحيح عن طبيعة البضاعة أو قيمتها وادرج هذا البيان في سند الشحن فلا يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذا البيان.

أما النقل بالحاويات فقبل كل شيء يجب أن تعرف الحاوية. فالحاوية هي عبارة عن أوعية أو صناديق كبيرة تستعمل في تجميع البضائع بداخلها مغلقة أو سائبة وتكون صالحة للاستعمال لعدت مرات. أما إذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية كأن يذكر بالسند أن الحاوية الواحدة تحتوي مثلا على خمسين طردا اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة يجب الاعتداد به عند تعيين الحد الأقصى للتعويض.

أما إذا لم يذكر في بيانات السند عدد الطرود أو الوحدات التي تحتويها الحاوية فإذن الحاوية تعتبر طردا أو وحدة شحن مستقلة في تعيين الحد الأقصى للتعويض.

وقد يحدث أن تكون الحاوية مملوكة للشاحن ففي هذه الحالة إذا هلك البضاعة أو تلفت فتعتبر الحاوية حينئذ طردا أو وحدة مستقلة بالإضافة إلى عدد الطرود أو الوحدات التي تحتويها الحاوية .

كذلك يلاحظ من نص المادة أعلاه بأنه يجوز رفع الحد الأقصى للمسؤولية على خلاف الحد الأقصى المنصوص عليه في نفس المادة ولكن بشرط أن لا يقل عليه بمعنى آخر بأنه يجوز للشاحن والناقل أن يبرما اتفاقا خاصا يعينان بموجبه الحد الأقصى لمسؤولية الناقل خلافاً للتحديد القانوني لتلك المسؤولية، ولكن يشترط في هذه الحالة ألا يقل السقف الأعلى المحدد اتفاقا عن السقف الأعلى المحدد قانونا.

البيوع البحرية

تعتبر البيوع البحرية من قبيل العقود التجارية ولذا فإن معالجتها في نطاق دراسة القانون البحري يجب أن تقتصر على ارتباطها بالنقل البحري. والبيوع البحرية تختلف عن النقل البحري من حيث العلاقة التي تتضمنها، فهذه البيوع تحكم العلاقة ما بين الشاحن والمرسل إليه أو المشتري للبضاعة . وعليه تحكم العلاقة ما بين الشاحن والمرسل إليه أو المشتري للبضاعة . وعليه فإن الشاحن قد يرتبط بعقدين أحدهما عقد نقل البضائع ويرتبط به مع الناقل، والأخر عقد بيع بحري للبضائع ويرتبط به الشاحن بوصفه بائعا مع شخص آخر، هو المشتري أو المرسل إليه.

وعليه فلا يكفي لاعتبار البيع بحريا أن يتم نقل البضاعة في البحر بل ينبغي أن يكون عقد البيع وعقد النقل البحري متلازمين .

وهذا يعني إذا تم إبرام عقد البيع قبل عملية النقل أو بعدها فلا يعد البيع بحريا ، ولكنه يكون بحريا إذا ارتبط البيع بالنقل بحرا سواء كانت البضاعة وقت البيع قد شحنت أم لم تشحن بعد.

وتتقسم البيوع البحرية الى قسمين

أولا : البيوع عند القيام

ثانيا : البيوع عند الوصول

أولا : البيوع عند القيام

يقصد بهذا النوع من البيوع هي تلك البيوع التي يتفق فيها البائع (الشاحن) على تسليم البضاعة للمشتري في ميناء القيام أي ميناء الشحن الذي تشحن منه البضاعة ومؤدى التسليم في ميناء القيام أن تكون تبعة هلاك البضائع أثناء النقل البحري على عاتق المشتري إذ أن ملكية البضاعة تنتقل إلى المشتري في ميناء القيام .

وأهم أنواع أوصور هذه البيوع هي : ١- البيع سيف ٢- البيع فوب

١- البيع سيف (CIF)

طبقا للمادة ٢٧٥ من قانون المواد المدنية والتجارية القطري رقم ١٦ لسنة ١٩٧١ فإن البيع سيف هو عبارة عن بيع البضائع المصدرة إلى محل معين بثمن مقطوع يشمل ثمن البضاعة (Cost) وتكاليف التأمين عليها (Insurance) وأجرة النقل بالسفينة إلى ميناء الوصول (Freight) .

إذن فالبيع سيف أنه اتفاق يجرى بين البائع والمشتري، وفيه يلتزم البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن، وشحنها على ظهر السفينة إضافة إلى التزامه بإبرام عقد نقل البضاعة ودفع الأجرة عنها والتأمين عليها، مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي للبضائع بحيث يشمل هذا الثمن

قيمة البضاعة وأجرة نقلها وقسط التأمين عليها . إن هذا النوع من البيوع البحرية قد أصبح من أهم البيوع في وقتنا الحاضر حيث يحقق مزايا لكل من طرفي العقد البائع والمشتري ومن هذه المزايا هو:

- ١- لا يتحمل فيه بائع البضاعة تبعة هلاكها أو تلفها ابتداء من الوقت الذي تشحن فيه هذه البضاعة .
- ٢- يحقق للمشتري فوائد منها أنه يعفيه من عبء القيام بإبرام عقد النقل لشحن البضاعة ويعفيه من عملية التأمين عليها .
- ٣- أن المشتري فيه يكون مالكا للبضاعة من لحظة شحنها في ميناء القيام، ما يتيح له حرية التصرف فيها، فبإمكانه أن يستفيد من ميزة ارتفاع الأسعار للبضاعة وذلك ببيع البضاعة قبل وصولها إليه.
- ٤- حق المشتري بحصول مبلغ التأمين على البضاعة عند هلاكها.

خصائص البيع سيف

- ١- يقع على البائع واجب الالتزام بشحن البضاعة بعد إبرام عقد النقل والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري . وهذا ما جاءت به المواد ٢٧٦- ٢٨١ من قانون المواد المدنية والتجارية القطري حيث يترتب على البائع التزامه بشحن البضاعة وإبرام عقد النقل البحري والتأمين عليها.

أن البائع (الشاحن) لا يتعاقد بوصفه وكيلا عن المشتري وإنما يتعاقد باسمه ولحسابه هو، إذ يمثل إبرام عقد النقل البحري التزاما على عاتقه . ويترتب على ذلك أن البائع يكتسب صفة الشاحن في حين أن

المشتري غالبا ما يتحدد بوصفه المرسل إليه . ويثبت البائع التزامه بإبرام هذا العقد بمقتضى سند الشحن، ويثبت أيضا قيامه بالتأمين على البضاعة بموجب وثيقة التأمين فعلى البائع واجب إرسال هذه المستندات إلى المشتري. وحال استلام المشتري لهذه المستندات يتوجب عليه دفع الثمن الذي يمثل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين. ولا يجوز للمشتري رفض دفع الثمن المطلوب بحجة عدم وصول البضاعة إليه لأن ملكية البضاعة قد انتقلت إليه منذ قيام البائع بشحنها على السفينة واستلامه (أي المشتري) لمستنداتها. ويمكن إثبات شحن البائع للبضائع بورقة الشحن المذكور فيها كلمة (شحن) أما اذا لم تحتوي ورقة الشحن إلا على عبارة "برسم شحن" فللمشتري أن يثبت أن الشحن لم يقع فعلا في التاريخ المدون في الورقة حيث أن السند "برسم الشحن" يعطى حين تسلّم البضاعة للناقل الذي لا يتمكن من شحنها فورا، ولذلك لها يدل هذا السند على أن البضاعة قد شحنت فعلا . ولكن إذا كانت ورقة تشتمل على بيان محرر بخط ربان السفينة ووقعه منه بأنه يفيد أن البضائع قد تم شحنها فعلا في التاريخ المحدد فليس للمشتري الحق أن يثبت في مواجهة البائع خلاف ذلك. ولكن على البائع أن يخطر المشتري فورا بتاريخ الشحن واسم السفينة .

٢- تنتقل إلى المشتري ملكية البضاعة من وقت شحنها في السفينة. وهذا يعني بأن تسليم البضائع إلى المشتري أو انتقال ملكيتها للمشتري يتحقق من لحظة شحنها في السفينة . وكما ذكرنا سابقا بأن لهذا فائدة كبيرة للمشتري حيث له حرية التصرف في البضاعة سواء كانت في الطريق أو لازالت في ميناء الشحن.

٣- تقع على المشتري مخاطر الطريق دون البائع من تاريخ الشحن. يعتبر البائع غير مسؤولا فيما إذا هلكت البضاعة خلال الرحلة البحرية،

حيث أن ملكية البضاعة قد انتقلت من البائع إلى المشتري من وقت الشحن. ولكن للمشتري الحق بالرجوع إلى المؤمن بموجب وثيقة التأمين لغرض الحصول على مبلغ التأمين أو بالرجوع إلى الناقل بحسب الأحوال لمطالبة بالتعويض عن ذلك. وللمشتري أيضا الحق بالرجوع على البائع إذا كان الضرر الذي لحق البضاعة ناجم عن عيوب لحقت في البضاعة قبل شحنها كالضرر الذي يصيب البضاعة بسبب عيب في تغليفها .

- عيوب البيع سيف

ويجدر بالإشارة هنا بأنه على الرغم من الفوائد التي يحققها البيع سيف لكلا الطرفين ولكنه لا يخلو من بعض العيوب . فبالنسبة للمشتري فإنه لا يمكن أن يختار السفينة التي تنقل البضائع حيث البائع هو الذي يختارها ، كذلك فإن المشتري يكون ملزما بدفع ثمن البضاعة قبل التحقق من فحص البضاعة ، فإذا استلم البضاعة وظهرت غير مطابقة لما متفق عليه فلا يحق له المطالبة بالتعويضات إلا إذا أثبت أن الضرر الذي أصابها كان قبل عملية الشحن وهذه عملية صعبة .

أما العيوب التي تصيب البائع فهي : هو خطر ارتفاع أجرة النقل أو أقساط التأمين بعد إجراء عقد البيع سيف مع المشتري لأن المشتري لا يلزم في هذه الحالة إلا بالثمن الذي تم الاتفاق عليه مع البائع حيث أن المشتري لا يتحمل تبعه ارتفاع أسعار النقل والتأمين بعد الاتفاق .

أولاً : التزامات البائع

١- يلتزم البائع بتسليم البضاعة المتفق عليها للمشتري كمية وصنفاً ، فلو أخل البائع بالتزامه فيحق للطرف الآخر المشتري بفسخ العقد .

٢- الالتزام بإبرام عقد نقل البضاعة .

يلتزم البائع بإبرام عقد نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول خلال فترة زمنية يحددها الاتفاق أو العرف التجاري فيجب أن يختار سفينة قادرة على نقل البضائع إلى ميناء الوصول وأن تتوفر فيها كافة الصلاحيات الخاصة بالملاحة ، أي شروط المتانة والقدرة على السير اثناء الرحلة البحرية ومجهزة بكل ما تستوجبه الرحلة ، وأن يتم النقل بطريقة الرحلة المعتادة والطريق الأسرع والأكثر أمناً . هذا ويلتزم البائع بأداء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي قد يشترط الناقل دفعها في ميناء الشحن .

٣- الالتزام بشحن البضاعة :

يلتزم البائع بشحن البضاعة في الموعد المتفق عليه وذلك في سفينة يختارها البائع وعليه الالتزام بسلامة البضاعة . ويجب أن يجري الشحن في الميناء المعين في العقد ، وفي حالة تعييه يقع على البائع اختيار الميناء الذي تشحن منه البضاعة لأجل وصولها بالمدة الملائمة .

وغالبا ما يحدد في عقد البيع مدة للشحن ، ولكن هذه المدة لا يجوز أن تتجاوز شهرين . ويقتضي على البائع الحصول على سند الشحن من

الناقل والتأكد من البيانات الواردة فيه والمثبتة لنوع وكمية ووزن وحجم الضبابة .

٤- الالزام بالتأمين على البضابة :

وفقا للمادتين ٢٧٨ / ٢٧٩ من قانون المواد المدنية والتجارية القطري رقم ١٦ لسنة ١٩٧١ فقد اشترطت تلك المادة على البائع واجب التأمين على البضابة محل عقد البيع سيف ويشترط في التأمين على البضابة محل عقد البيع سيف ويشترط في التأمين الذي يبرمه البائع ما يلي :

١- أن يغطي التأمين الأخطار البحرية بحسب الشروط المألوفة في عقود التأمين كالهلاك والتلف والحريق، أما الأخطار غير العادية وأخطار الحرب فلا يلتزم البائع بتغطيتها إلا إذا اتفق مع المشتري على ذلك صراحة في عقد البيع سيف .

٢- يجب أن يكون بدل التأمين مقدارا يعادل سعر البضابة النقدي في مكان الوصول وهذا يعني بأن التأمين يجب أن يغطي كل مكان تكون فيه البضابة أثناء رحلتها من ميناء الشحن حتى ميناء الوصول . وإذا شحنت البضابة على شكل دفعات يجب تأمين كل دفعة على حده .

٣- على البائع أن يجري التأمين على البضابة مع مؤمن حسن السمعة وأن يكون موسرا، لكي يوفي بالتزامه عند تعرض البضابة للخطر ودفح مبلغ التأمين . فإذا تحقق ذلك فإن البائع لا يكون مسؤولا تجاه المشتري بسبب عجز المؤمن عن تأدية بدل التأمين.

تجدر الإشارة هنا إلى أن الإخلال بالالتزام تأمين البضاعة من قبل البائع يؤدي إلى انتفاء صفة البيع سيف عن العقد .

٥- الالتزام بتسليم المستندات إلى المشتري : طبقا للمادة ٢٨١ من قانون المواد المدنية والتجارية القطري على البائع بعد شحن البضاعة أن يلتزم بإرسال المستندات التالية إلى المشتري .

١- سند الشحن - ويجب أن يكون هذا السند نظيفا ، حيث لا يجوز ويجب أن يكون هذا السند نظيفا ، حيث لا يجوز للبائع أن يقدم سند شحن يتضمن تحفظات دونها الناقل، مما يؤدي إلى مواجهة المشتري بعض الصعوبات عند حيازته لسند الشحن غير النظيف. كذلك على البائع أن يستبدل سند "برسم الشحن" إلى "سند شحن" لأن المشتري غير ملزم باستلام السند برسم الشحن الذي لا يتضمن شحن البضاعة فعلا.

٢- وثيقة التأمين أو شهادة تقوم مقامها يجب أن تكون هذه الوثيقة صادرة من المؤمن ومشملة على الشروط الأساسية المنصوص عليها في الوثيقة الأصلية بحيث تخول حاملها نفس الحقوق التي تمنحها تلك الوثيقة .

٣- قائمة البضاعة وهذه تتضمن وصف البضاعة والتمن الواجب دفعة. كذلك قد يشترط المشتري تقديم مستندات أخرى كشهادة بنوع البضاعة وشهادة المنشأ والتي تثبت بأن البضاعة هي من إنتاج الدولة التي شحنت منها أن مثل هذه الوثائق يستفيد منها المشتري وذلك للتأكد من مطابقتها وفقا للشروط التي تم الاتفاق عليها بينه وبين البائع، كذلك الاستفادة منها عند بيعه للبضاعة إلى الغير

وبهذا تنتهي مسؤولية البائع في مواجهة المشتري منذ شحن البضاعة والتأمين عليها وإرسال كافة المستندات المتعلقة إلى المشتري، وبموجب ذلك فإن البائع يستحق استلام الثمن منذ إرساله للمستندات وشحن البضاعة بصرف النظر عن مصير البضاعة .

ثانياً : التزامات المشتري :

وفقاً للمادتين ٢٨٣/٢٨٢ من قانون المواد المدنية والتجارية القطري يلتزم المشتري بما يلي .

١- دفع الثمن : يلتزم المشتري بدفع الثمن المتفق عليه وهو يشمل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين حيث يلتزم بدفع الثمن المطلوب حال وصول المستندات المتعلقة بالبضاعة إلى المشتري دون انتظار لوصول البضاعة نفسها.

ويتم دفع الثمن عن طريق فتح اعتماد مستندي غير قابل للألغاء لدى بنك. حيث يقوم المشتري بفتح اعتماد لدى البنك الذي يتعامل معه بمبلغ يساوي قيمة البضاعة. وهنا يقوم البنك بدور الوسيط بين الطرفين فيرسل المشتري خطاب اعتماد إلى البائع عن طريق البنك وذلك مقابل سند الشحن ووثيقة التأمين فيستطيع البائع عندئذ أن يسحب كمبياله مستندية (سفتجه) مرفقا بها المستندات المطلوبة ويقوم بخصم هذه الكمبيالة لدى البنك الذي يتعامل معه وبذلك يحصل على ثمن البضاعة وعندما تصل المستندات المطلوبة إلى بنك المشتري ويتحقق من مطابقتها يقوم بالوفاء لبنك البائع .

٢- استلام المستندات : يلتزم المشتري بقبول المستندات التي يرسلها البائع وذلك بعد مطابقتها وفقا لشروط عقد البيع الذي تم بينهما ولكن يحق للمشتري رفضها وعدم تسلمها إذا لم تكن تتفق مع شروط عقد البيع، وعليه بذلك أن يحظر البائع مع بيان سبب الرفض، في حين إذا حدث وتسلم المشتري المستندات ولم يبدي أي اعتراض خلال أربعة أيام من تسلمه الأوراق المطلوبة فإنه اعتبر قابلا لها

٣- استلام البضاعة : يتحقق ذلك بقبول المشتري تسلم المستندات الممثلة لها . والمقصود باستلام البضاعة هنا ، هو التسليم المادي للبضاعة أي الفعلي من قبل المشتري . وله الحق في حينه فحصها ومدى مطابقتها لشروط العقد والمستندات التي سبق أن تسلمها من البائع . فإذا وجد بها نقصا أو عيبا أو اختلافا عن شروط عقد البيع فعليه أن يخطر البائع خلال فترة معقولة من اللحظة التي اكتشف فيها العيب أو النقص وبعبكسه يفقد حقه في التمسك بذلك العيب أو النقص .

٢- البيع فوب (FOB)

اسم البيع فوب (FOB) هو اختصار للكلمة الإنجليزية "Free on board" وتعني تسليم البضائع المبيعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري للبائع .

ووفقا للمادة ٢٨٨ من قانون المواد المدنية والتجارية القطري لسنة ١٩٧١ فإن البيع فوب "يجوز بيع البضاعة وتصديرها إلى محل معين دون أن يلتزم البائع بغير شحن البضاعة في السفينة ، وتعتبر البضاعة قد تم تسليمها عند شحنها بالسفينة ، وتقع تبعة الهلاك على المشتري من وقت الشحن ،

والمشتري ملزم بدفع الثمن للبائع، وهو الذي يلتزم بدفع أجرة النقل بالسفينة، ويقوم بالتأمين على البضاعة".

إذن يعرف البيع فوب : بأنه اتفاق يتم بين البائع والمشتري، حيث يقوم البائع بتسليم البضاعة إلى المشتري في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة التي تعين من قبل المشتري وقد يتفق الطرفان بأن يتم التسليم للبضاعة بجوار السفينة التي يعينها المشتري على الرصيف ويسمى البيع في هذه الحالة "فاس FAS" اختصاراً للمصطلح الإنكليزي "Free along Side" أي أن مسؤولية البائع تنتهي بوضع البضاعة المبيعة على رصيف الميناء الذي تقف عليه السفينة .

إن البيع فوب يتفق مع البيع سيف في أن نقل ملكية البضاعة إلى المشتري يتم في ميناء القيام (ميناء الشحن) ولكن يختلفان من النواحي التالية :

١- لا يلتزم البائع في البيع فوب - بإبرام عقد التأمين أو عقد النقل للبضاعة ودفع أجزتها كما هو في البيع سيف، وإنما فقط يلتزم البائع بتجهيز البضائع وإجراءات عقد التأمين والنقل للبضاعة تكون على المشتري .

٢- يقوم المشتري في البيع فوب بتعيين السفينة سواء قام هو بنفسه بإبرام عقد النقل أو وكل البائع بأبرامة، بينما البيع سيف فإن البائع هو الذي يقوم بتعيين السفينة .

خصائص البيع فوب

١- انتقال ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت شحنها. أن نقل ملكية البضاعة للمشتري يتم عندما توضع البضاعة محل العقد على ظهر السفينة التي تم تعيينها من قبل المشتري .

٢- انتقال تبعة المخاطر إلى المشتري منذ تسليم البائع للبضاعة إلى الناقل. أن وضع البضاعة الخاصة بالمشتري على ظهر السفينة واستلام الناقل لها هو الذي يحدد الوقت الذي تنتقل فيها المخاطر إلى المشتري. فالمشتري يتحمل كل ما تتعرض له البضاعة من مخاطر ابتداء من الوقت الذي تصبح فيه البضاعة في عهد الناقل البحري الذي تعاقد معه المشتري وبهذا يكون الناقل مسؤولاً عن ضمان البضاعة لمصلحة المشتري استناداً إلى عقد النقل البحري الذي تم بينهما. فهنا يتبين بأن البيعين فوب وسيف يتشابهان من حيث أن الناقل البحري هو المسؤول عن البضاعة منذ لحظة شحنها وحتى وصولها إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المشتري أو المرسل إليه .

٣- يقع على المشتري واجب إبرام عقد النقل البحري للبضاعة وفي هذا يجب أن يتضمن العقد الشروط المتفق عليها من ناحية الوقت الذي يجب أن تكون فيه السفينة مهيئة لاستقبال البضائع، وتوفير الوسائل والأماكن التي تتفق مع طبيعة شحن ونقل البضاعة .

٤- تسليم البضاعة للمشتري يجري عند وضعها على ظهر السفينة . أي عندما يضع البائع البضاعة محل العقد على ظهر السفينة فإنه من هذا الوقت يتخلى عن حيازتها المادية، لريان السفينة الذي يتولى

حيازتها ووضعها في عهدة الناقل. فإن البائع يأخذ من الناقل سند شحن البضاعة ويحتفظ به لحين استيفاء ثمن البضاعة من المشتري، وحال استلام البائع ثمن البضاعة يجب عليه إرسال السند والمستندات الأخرى إلى مشتري البضاعة .

وبهذا نرى هنا أن تسليم البضاعة من قبل البائع إلى المشتري يكون كما هو في البيع سيف، منذ شحن البضاعة وليس من وقت تسليم المشتري لسند الشحن .

الالتزامات التي يرتبها البيع FOB

أولاً : التزامات البائع

١- الالتزامات بتجهيز البضاعة . ويكون ذلك وفق الاتفاق الذي تم بين البائع والمشتري. حيث يجب أن تكون البضاعة مطابقة للعقد من حيث نوعها ، كميتها ، حجمها وزنها .

٢- تسليم البضائع وهو تسليم البضاعة في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة التي قام بتعيينها المشتري، وأن يكون في الموعد المتفق عليه. ولتنفيذ هذا الالتزام يجب على البائع أن يأخذ سند الشحن من الناقل ، يتضمن شحن البضاعة على ظهر السفينة والتاريخ المثبت على سند الشحن يبين تنفيذ البائع لالتزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل .

٣- تسليم المستندات : وأهم هذه المستندات هو سند الشحن الصادر من الناقل والذي يجب على الناقل أن يرسله إلى المشتري مقابل استلام الثمن . كما يقع على البائع الحصول على إجازة تصدير البضاعة والتي بمقتضاها يمكن تصدير البضاعة من بلد البائع إلى المشتري،

ويقع على البائع دفع نفقات الحصول على التصدير. كذلك إرساله شهادة المنشأ التي توضح المكان أو البلد الذي تم فيه صناعة البضاعة وشهادة فحص البضاعة .

ثانيا : التزامات المشتري

- ١- التزامه بإبرام عقد النقل لنقل البضائع وأداء أجرته وإخطار البائع في ميعاد مناسب باسم السفينة ومكان الشحن وتاريخه والمهلة المعنية لإجراءه .
- ٢- تسلم البضاعة من قبل المشتري وهذا يتم بتسليم البضاعة من قبل البائع إلى المشتري أو من يمثله في ميناء الشحن، حيث يتم فحص البضاعة قبل وضعها على ظهر السفينة للتأكد من مطابقتها لشروط العقد وعلى البائع أن يحظر المشتري بوقت الشحن .
- ٣- دفع الثمن : حيث يلتزم المشتري بدفع كافة المصروفات الخاصة بشحن البضاعة إضافة إلى مصروفات الإخطار بشحن البضاعة وإذن الاستيراد وغيره من الوثائق اللازمة .

ثانيا : بيوع الوصول

- يقصد ببيوع الوصول تلك البيوع التي يتفق فيها على عدم تسليم البضاعة المبيعة إلا في ميناء الوصول، ويكون نتيجة هلاك البضاعة أثناء النقل على عاتق البائع. أو هي التي يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة المبيعة في ميناء الوصول، فتسليم البضاعة ونقل ملكيتها إلى المشتري يحدثان في ميناء الوصول، وتكون تبعة هلاك البضاعة أثناء الرحلة البحرية على عاتق

البائع، بغض النظر عن مدى انتقال ملكية البضائع إلى المشتري عند القيام (أي ميناء الشحن).

أن هذا النوع من البيوع (أي بيوع الأصول) دائما تشهد ميلاد الثالث البحري الشهر المكون من الشاحن (البائع) والناقل البحري والمرسل إليه، حيث يتولى البائع شحن البضاعة في ميناء القيام التي يتسلمها المشتري فيما بعد في ميناء الوصول وكون تسليم البضاعة لا يكون إلا في ميناء الوصول فإن إبرام عقد النقل البحري يقع على عاتق البائع ولا شأن للمشتري به .

تتقسم هذه البيوع إلى قسمين (المادة ٢٩٠ من قانون المواد المدنية والتجارية القطري لسنة ١٩٧١).

أولا : البيع بسفينة معينة :

يقصد به البيع الذي يجري الاتفاق فيه بين البائع والمشتري على بيع بضاعة معينة بنوعها وكميتها في سفينة معينة في عقد البيع ذاته أو يتم تحديد السفينة في وقت لاحق .

فهنا البائع هو الذي يقوم بإبرام عقد النقل البحري مع الناقل أو مجهز السفينة ويبقى البائع مالكا للبضاعة أثناء الرحلة البحرية، ومسؤولا عنها حتى ميناء الوصول، وعند تسلمها من قبل المشتري تعتبر ملكيتها قد انتقلت إليه (أي المشتري). ووفقا لذلك فإن البائع في هذا النوع من البيع، يتحمل مخاطر الطريق حتى تسليمها للمشتري، فإذا هلكت البضاعة فإن هلاكها يقع تبعته على البائع، وللمشتري الحق أن يفسخ العقد لإبراء ذمته من دفع ثمن البضاعة، ولكن لا يحق للمشتري أن يطالب البائع بتسليم بضاعة أخرى كانت نفس النوع .

ولكن في حالة حدوث تلف بالبضاعة أي ليس هلاكاً كاملاً يؤدي إلى استحالة تنفيذ العقد وفسخه فإن المشتري يلتزم باستلام البضاعة مع حقه في انقاص أو تخفيض ثمنها بقدر ما أصاب البضاعة من تلف. وهذا ما جاءت به أيضاً المادة ٢٩٠ من قانون المواد المدنية والتجارية القطري .

من هنا نلاحظ أن البيع بسفينة معينة هو بيع لمنقول معين بنوعه حيث أن البضاعة تم إفرازها بتعيين سفينة معينة لنقلها إلى ميناء الوصول .

ثانياً : البيع بسفينة غير معينة

هو ذلك البيع الي يلتزم فيه البائع بنقل ملكية بضاعة معينة بنوعها خلال مدة معينة على سفينة يختارها البائع دون أن تتحدد في عقد البيع. فيلاحظ هنا أن المشتري لا شأن له بإبرام عقد النقل البحري كما لا شأن له بتعيين السفينة التي سيتم بواسطتها نقل البضائع المباعة فالبيع هنا هو بيع لبضاعة معينة بنوعها فقط ولم تفرز حيث أن السفينة التي سوف تشحن عليها البضاعة غير محددة وغير معروفة للمشتري . ووفقاً لذلك فالبضاعة لا يتم إفرازها إلا عند تسليمها في ميناء الوصول .

كذلك كما هو في البيع بسفينة معينة ، أن تبعة هلاك البضاعة تقع على عاتق البائع .

إلا أن الفرق بين النوعين هو أن هلاك البضاعة في البيع بسفينة غير معينة لا يؤدي إلى فسخ العقد ، بل يلتزم البائع بتسليم المشتري بضاعة من نفس النوع وذلك لكونها بضاعة معينة بالنوع ولم تفرز بعد والسبب في ذلك يعود إلى أن السفينة في هذا النوع غير محددة ويختارها البائع بشحن البضائع عليها ، ومن ثم عدم وجود إفراز للبضاعة أو تعيين للبضاعة

بذاتها ، حيث هذا الإفراز لا يتحقق إلا عند تسليم المشتري للبضاعة في ميناء الوصول .

بينما في البيع بسفينة معينة ليس للمشتري أن يطالب البائع بتسلمه بضاعة أخرى من نفس النوع والسبب في ذلك هو أن البيع بسفينة معين هو بيع لبضاعة تم إفرازها بتحديد السفينة التي يقوم البائع بشحن للبضاعة عليها .

ويجب أن يلاحظ هنا أنه في حالة عدم تعيين مدة لوصول السفينة فإنه يقع على البائع في هذا النوع من البيوع (البيع بسفينة غير معينة) الالتزام بشحن البضاعة خلال مدة معينة لا تتجاوز ستة شهور من تاريخ إقلاع السفينة من المحل الذي شحنت البضاعة فيه ، وإذا تأخرت السفينة عن الوصول في هذه المدة ، جاز للمشتري أن يطلب من المحكمة تعيين مدة لذلك ، وإذا لم تصل السفينة خلال هذه المدة أيضا فله أن يطلب فسخ العقد . وهذا ما جاءت به المادة أيضا فله أن يطلب فسخ العقد وهذا ما جاءت به المادة ٢٩٣ من قانون المواد المدنية والتجارية القطري .

كذلك نلاحظ في مثل هذا النوع من البيوع بأنه بيع آجل لبضاعة معينة بنوعها ثم الاتفاق عليها بين البائع والمشتري ، حيث بموجبه يلتزم البائع بنقلها إلى ميناء الوصول في سفينة غير محددة وتسليمها إلى المشتري ، حيث يصبح المشتري مالكا لها من وقت تسلمها وعليه بعد ذلك تقع تبعة هلاكها .

معاهدة هامبرغ لعام ١٩٧٨ (Hamburg Rules)

جاءت هذه الاتفاقية بعد اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ والمعدلة في البروتوكول ١٩٦٨ الذي أصلح الكثير من عيوب المعاهدة ولكن هذا التعديل لم يكن شاملاً، حيث لم تتعرض معاهد بروكسل وتعديلاتها (١٩٦٨) عن الأسباب المتعلقة بإعفاء الناقل من المسؤولية ونطاق تطبيقها. لذلك رأت بعض الدول أن هذه المعاهدة والبروتوكول المعدل لها لم يحقق الحماية الكافية للشاحنين، وإزاء اعتراض بعض هذه الدول على معاهدة بروكسل قامت الأمم المتحدة ببعض الجهود فانعقد مؤتمر هامبورج في ١٩٧٨ حيث تم الموافقة على ما يعرف باسم اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر والتي تعرف الآن باسم قواعد هامبورج (Hamburg Rules) وأهم ما استحدثته هذه الاتفاقية (اتفاقية هامبورج) هو مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع أو تأخير البضائع في تسليمها وأقامت المسؤولية على أساس الخطأ المفترض.

نطاق تطبيق اتفاقية هامبورج

تفصح التسمية الرسمية لمعاهدة هامبورج عن أن هذه المعاهدة ابرمت لحكم النقل البحري للبضائع ويشترط ابتداء في ذلك النقل أن يتم تنفيذاً لعقد نقل بضائع بحراً . بمعنى آخر أن هذه الاتفاقية تفترض لسريانها وجود عقد نقل بحري وهو في مفهوم الاتفاقية يقصد به "عقد يتعهد به الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجر" وفي حالة تعدد وسائل النقل أي قد يكون النقل متعدداً فتكون إحدى مراحل برية أو جوية تبدأ أو تتخلل أو تتعقب المرحلة البحرية فإن أحكام هذه الاتفاقية لا تنطبق إلا في حدود المرحلة البحرية .

وتسرى هذه الاتفاقية على النقل البحري الدولي، أي الذي يتم بين دولتين مختلفتين شريطة أن تتوافر إحدى الحالات الآتية :

١- أن يقع ميناء الشحن المحدد في عقد النقل البحري في دولة متعاقدة (أي مصدقة على الاتفاقية) فالعبارة بما تضمنه العقد حتى لو تم الشحن لظروف طارئة في ميناء يقع في دولة غير متعاقدة .

٢- أن يقع ميناء التفريغ المحدد في العقد في دولة متعاقدة ويسرى هنا أيضا ما ذكر أعلاه .

٣- إذا تضمن العقد تحديد عدة موانئ اختيارية للتفريغ، وكان أحدها يقع في دولة متعاقدة وتم التفريغ فيها فعلا، فهذا لا يكفي ذكر أحد الموانئ الواقعة في دولة متعاقدة، إذ لا تسرى الاتفاقية إذا تم التفريغ فعلا في ميناء من الموانئ الاختيارية التي تقع في دولة غير متعاقدة (أي غير مصدقة على الاتفاقية) .

٤- إذا صدر سند الشحن أو الوثيقة المثبتة لعقد النقل البحري في دولة متعاقدة، فهذا يكفي لانطباق المعاهدة، مادام النقل يتم بين دولتين مختلفتين، ولا أهمية لأن تكون كلاهما أو أحدهما دول متعاقدة، فالمعاهدة تسرى حتى لو كان النقل البحري بين ميناءين يقع كلاهما في دولتين غير متعاقدين ولكن يلزم وجود سند شحن .

٥- إذا لم تتوافر حالة من الحالات السابقة، فإن الاتفاقية يمكن أن تنطبق نتيجة أعمال إرادة الأطراف، وذلك إذا تضمن سند الشحن أو الوثيقة المثبتة لعقد النقل شرطا يقتضي بإخضاع العقد للاتفاقية أو

لقانون دولة تنفذ أحكام هذه الاتفاقية وهو ما يعرف بشرط (بارامونت).

فإذا توافرت الدولية بالإضافة إلى تحقق حالة من الحالات أعلاه تسري الاتفاقية دون اعتبار لجنسية الأطراف أو جنسية السفينة .

أساس مسؤولية الناقل البحري

تقوم مسؤولية الناقل البحري على اساس الخطأ المفترض، وبذلك يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك وتلف البضائع أو التأخير في التسليم دون أن يلزم المتضرر بأقامة الدليل على خطأ الناقل.

مدى مسؤولية الناقل البحري عن:

١- الأضرار التي تلحق البضاعة نتيجة الحريق: أن الناقل يكون مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها الناشئ عن الحريق إذا ثبت المدعي أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه. ومؤدى ذلك أن الاتفاقية لم تفترض توافر الخطأ وإنما ألزمت المدعي بإثبات الخطأ وهو إثبات عسير بالنسبة للشاحن أو المرسل إليه لتعذر معرفة الظروف التي شب فيها الحريق .

٢- الأضرار التي تلحق الحيوانات الحية عند نقلها :

لا يسأل الناقل إلا إذا اثبت المدعي خطأ الناقل وهو إثبات سيكون عسيرا إذا كان الناقل قد تلقى تعليمات من الشاحن وقام بتنفيذها .

٣- الأضرار التي تلحق البضائع في حالة نقلها على سطح السفينة:

لا يجوز للناقل نقل البضائع على سطح السفينة إلا إذا كان هنالك اتفاق بينه وبين الشاحن وتم تثبيتة في سند الشحن. فإذا تم ذلك لا يسأل الناقل إلا إذا فشل في إثبات اتخاذ التدابير المعقولة بشأن مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق البضائع المنقولة في عنابر السفينة .

هذا ويجب أن نذكر هنا بأن الناقل يكون مسؤولاً عن البضائع خلال المدة التي تكون فيها البضائع في عهده في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ وتعتبر البضائع بعهدته من الوقت الذي يستلم فيه البضائع من الشاحن أو نائبه حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليمها إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في ميناء التفريغ .

التزامات الناقل

١- الالتزام بإصدار سند شحن نظيف

يلتزم الناقل بإصدار سند الشحن بناء على طلب الشاحن متى أخذ البضائع في عهده ويجب أن يحمل السند توقيع الناقل أو من يفوض من قبله .

ويعتبر السند الموقع من الريان سندا موقعا من الناقل وأن يتضمن السند البيانات التالية:

١- الطبيعة العامة للبضاعة كنوعها وجنسها والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف عليها ، وبيان صريح عن خطورتها متى كانت من البضائع

الخطرة، وعدد الطرود أو القطع ووزن البضاعة أو كميتها إذا كانت معينة بغير الوزن كأن تعين بحجمها مثلا .

٢- الحالة الظاهرة للبضاعة، ويشمل بيان حالة الأوعية أو الأغلفة أو الحاويات الموضوعة فيها البضائع .

٣- اسم الناقل ومركز أعماله الرئيسي.

٤- اسم الشاحن

٥- اسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه .

٦- ميناء الشحن وتاريخ تسلم البضائع من قبل الناقل.

٧- ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري .

٨- عدد النسخ الأصلية لسند الشحن إذا وجد أكثر من نسخة منه .

٩- مكان إصدار سند الشحن .

١٠- توقيع الناقل أو من ينوب عنه قانونا .

١١- ما يستحق على المرسل إليه من الأجرة أو أي بيان آخر يشير إلى أن الأجرة كلها مستحقة عليه .

١٢- بيان أن النقل يخضع لأحكام هذه المعاهدة .

١٣- بيان أن البضائع ستنتقل أو سيكون من الجائز نقلها على سطح السفينة، متى اقتضى الحال ذكر هذا البيان .

١٤- تاريخ أو فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ المعين في العقد ، إذا وجد اتفاق صريح على ذلك أو تلك الفترة .

١٥- الاتفاق على زيادة الحد الأقصى للمسؤولية إذا وجد مثل هذا الاتفاق.

٢- التزام الناقل بالمحافظة على البضائع

لقد ذكرنا مسبقا بأن الناقل يكون مسؤولا عن البضائع من لحظة تسلمه البضاعة في ميناء الشحن حتى قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فيها (المرسل إليه). إذن فعلى الناقل يقع عليه الالتزام بتسليم البضاعة في ميناء الشحن ، ثم شحنها ورسها ونقلها متبعا في ذلك خط السير المعتاد ولا ينحرف عنه إلا لسبب مشروع ثم تفريغها في ميناء التفريغ وتسليمها لصاحب الحق . وخلال فترة مسؤوليته عن البضائع يجب أن يتخذ كافة التدابير المعقولة اللازمة لتجنب الحادث الذي قد يسبب في هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها

تحديد مسؤولية الناقل

لقد حددت اتفاقية هامبورج الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضائع حيث تبنت وحده حسابية تتمثل في حق السحب الخاص الذي يحدده صندوق النقد الدولي.

إن هذه الوحدة الحسابية تستخرج من معدل مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية ، وتساوي الوحدة الحسابية في اتفاقية هامبورج تقريبا ١١٣٨,٣٤ دولارا أمريكيا ، أما الكيلوغرام فيساوي ٣,٤١ دولار أمريكي . وتحول المبالغ المسحوبة على هذا الأساس إلى العملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ

الحكم أو التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف . إذا كانت الدولة عضوا في صندوق النقد الدولي فيؤخذ بالتقويم الذي يضعه هذا الصندوق لعملة هذه الدولة. أما الدول غير الأعضاء فتتولى تحديد قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا للطريقة التي تحددها .

إذن فالحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة يكون بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحنة أخرى و ٢,٥ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أي المبلغين أكبر .

أما في حالة التأخير في تسليم البضائع فتحدد مسؤولية الناقل بمبلغ يعادل مرتين ونصف بقدر أجرة الناقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز هذا المبلغ أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع .

وفي جميع الأحوال لا يجوز أن يتجاوز مبلغ التعويض الحد الأقصى المقرر في حالة الهلاك الكلي للبضاعة .

أما في حالة استخدام حاويات وذكر في السند عدد الطرود أو وحدات الشحن الأخرى التي تشملها الحاوية فإنها تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة . أما إذا لم يذكر في السند عدد الطرود أو الوحدات اعتبرت الحاوية بما فيها وحدة شحن واحدة، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت البضاعة اعتبرت وحدة شحن مستقلة .

الحالات المستثناة من التحديد القانوني

للمسؤولية في اتفاقية هامبورج ١٩٧٨

هنالك بعض الحالات التي لا يستطيع الناقل البحري بموجبها الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية حيث أوجبت عليه عند توافر إحداها أن يدفع الناقل البحري إلى الشاحن تعويضا كاملا عن الأضرار التي تصيب البضاعة، ولا يحق له التمسك بالحدود التي تضمنتها الاتفاقية أعلاه وهذه الحالات هي :

١- الغش والخطأ الجسيم : في حالة إثبات الشاحن أن الغش أو الخطأ كان من قبل الناقل والذي تسبب في هلاك أو تلف أو تأخير البضائع في تسليمها فعلى الناقل أن يدفع تعويضا كاملا للشاحن .

٢- شحن البضائع على سطح السفينة هنالك حالتين يكون فيها الناقل مسؤولا عن التعويض الكامل للشاحن فيما إذا هلكت أو تلفت أو تأخرت البضائع عن التسليم وهي :

أ- في حالة اتفاق الناقل والشاحن على نقل البضائع على سطح السفينة ولم يذكر من قبل الناقل ذلك في سند الشحن .

ب- مخالفة الناقل للاتفاق الصريح مع الشاحن والذي اشترط على نقل البضائع في عنابر السفينة .

٣- اغفال الناقل ذكر التحفظات في سند الشحن

في حالة إثبات قصد الناقل من عدم تدوين التحفظات لأضرار الغير يلزم الناقل بأداء التعويض الكامل عن الأضرار التي تصيب البضاعة .

٤- عدم الإشارة في سند الشحن إلى خضوع النقل لاتفاقية هامبورج ١٩٧٨ أو إدراج شروط مخالفة لأحكام الاتفاقية في عقد النقل البحري يؤدي أيضا الى التزام الناقل بتعويض الشاحن عن الأضرار التي تصيب البضاعة تعويضا كاملا .

٥- إدراج الناقل في سند الشحن شرطا تعتبره الاتفاقية باطلا إذا كان الشرط سببا في أضرار الشاحن، فعلى الناقل أن يعرض المتضرر تعويضا كاملا دون التقيد بالتحديد القانوني للمسؤولية .

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

١- يعفى الناقل البحري أو تابعيه أو وكلائه من المسؤولية إذا أثبت أنهم اتخذوا كافة التدابير المعقولة اللازمة لتجنب الحادث الذي أهلك البضاعة أو تلفها أو تسبب في تأخيرها. وهنا لا يمكن أن يوضع معيار محدد لمعقولية التدابير اللازمة لتجنب الحادث ونتائجه لذلك يخضع الأمر لتقدير قاضي الموضوع لتعلق الأمر بوقائع لا رقابه لمحكمة النقض عليها .

٢- سبب الإعفاء المستند إلى كون البضاعة حيوانات حية .

يعفى الناقل من المسؤولية عما يلحق الحيوانات الحية، مادام الضرر يعود إلى المخاطر الخاصة بالملازمة لمثل هذا النقل إلا إذا اثبت المدعي وقوع تقصير أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه .

٣- سبب الإعفاء المؤسس على واجب الانقاذ يعفي الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير بسبب ما اتخذه من تدابير لانقاذ الأرواح أو الأموال في البحر