

القسم الأول

القانون البحري

مقدمة

تعريف القانون البحري

القانون البحري: هو مجموعة القواعد القانونية التي تبين التنظيم القانوني للسفينة وتنظم العلاقات الناشئة عن استغلالها في النشاط التجاري البحري.

مواضيع القانون البحري:

تتضمن دراسة القانون البحري الخوض في المواضيع الآتية:

- ١ - التنظيم القانوني للسفينة.
- ٢ - عقد ايجار السفينة
- ٣ - عقد النقل البحري للأشياء او الأشخاص.
- ٤ - الحوادث البحرية ، كالتصادم البحري، والمساعدة البحرية والانقاذ، والخسارة العمومية.
- ٥ - التأمين البحري على السفينة وعلى البضائع.

الموضوع الاول

التنظيم القانوني للسفينة

سنتناول دراسة السفينة التنظيم القانوني للسفينة من خلال بيان المواضيع الاتية :

اولا : تعريف السفينة : هي: (كل عائمة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد).

يقصد بلفظ (العائمة) الوارد في التعريف كل واسطة نقل تسير في الماء , إلا ان الذي يميز السفينة عن غيرها من العائمات انها - اي السفينة - تكون مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد , اذن لفهم معنى السفينة لابد ان نحدد المقصود بالملاحة البحرية والاعتياد.

الملاحة البحرية : هي الملاحة التي تتم في البحر , ولكن ماذا يقصد بالبحر من الناحية القانونية ؟

وقع خلاف حول تحديد مفهوم البحر من الناحية القانونية , والرأي الراجح في هذه المسألة هو الرأي القائل بأن المفهوم القانوني للبحر يجب ان لا يختلف عن المفهوم العلمي له - اي البحر- ونقصد بالمفهوم العلمي للبحر ما يقرره علماء الجغرافية في هذا الشأن، فهم يعتمدون على معايير محددة في تحديد البحار كالسعة والعمق ودرجة الملوحة وغير ذلك ، فاذا قال علماء الجغرافية ان هذا الماء يعتبر بحرا فيجب ان يرعى هذا القول عند تحديد المفهوم القانوني للبحر.

اما لفظ **الاعتياد** الوارد في التعريف فيقصد به التكرار، ولا ينتفي وصف الاعتياد عن السفينة اذا مارست نشاطها في النهر بشكل عرضي ما دمت تمارس نشاطها في البحر بشكل معتاد.

ثانيا : الطبيعة القانونية للسفينة

المقصود بالطبيعة القانونية للسفينة هو تحديد ما اذا كانت السفينة شخصا معنويا او شيئا , فيذهب رأي الى اعتبار السفينة شخصا معنويا ، يولد بالبناء وله اسم وموطن وجنسية ، كما انه يموت اذا صارت السفينة حطاما .

وهناك رأي اخر يذهب الى اعتبار السفينة (شيئا) ترد عليه الحقوق المالية فيكون محلا للحق ، الا انه اصحاب هذا الرأي اختلفوا حول ما اذا كانت السفينة شيئا منقولا ام عقارا ، فيذهب البعض الى ان السفينة تعتبر شيئا عقاريا، والسبب الذي ادى الى هذا القول هو وجود اوجه تشابه بين السفينة والعقار ، فمثلا لا تنتقل ملكية العقار إلا بسند رسمي وكذلك الحال في السفينة ، كما ان اجراءات حجز السفينة شبيهة بأجراءات حجز العقار ، كما ان التشريعات تقضي بضرورة تسجيل

السفن في سجلات خاصة ، وهذا النظام اشبه بنظام التسجيل العقاري ، فأوجه الشبه هذه وغيرها دفعت البعض الى القول بأن السفينة تعتبر شيئاً عقارياً.

وهناك من ذهب الى ان السفينة تعتبر (شيئاً منقولاً) فأوجه التشابه بين العقار والسفينة التي استند اليها اصحاب الرأي الاول في رأيهم لا تغير من طبيعة السفينة كمنقول ، اذ المنقول هو الشيء الذي يمكن نقله من مكان الى اخر دون تلف .

وتعتبر السفينة (شيئاً منقولاً) وفقاً لاحكام القانون العراقي ، اذ ينطبق عليها تعريف القانون المدني العراقي للمنقول الوارد في المادة (٢/٦٢) منه اذ جاء فيها : ((والمنقول كل شيء يمكن نقله او تحويله دون تلف ...)) ، وهذه الحقيقة كانت مؤكدة في قانون التجارة البحرية العثماني النافذ في بعض فصول اذا جاء في المادة الرابعة منه : ((كل انواع السفن تعد من الاشياء المنقولة)) .

ثالثاً : الحالة المدنية للسفينة :

(١) اسم السفينة :

على مالك السفينة اختيار اسم للسفينة يميّزها عن غيرها من السفن ، وللمالك حرية اختيار الاسم شريطة ان لا يكون ذاته لسفينة اخرى ، ويجب ان توافق عليه الدائرة المختصة .

ويجب ان يكتب الاسم بالحروف العربية واللاتينية على مكان ظاهر بجانب مقدمتي السفينة ، كما يجب ان يكتب هذا الاسم على مؤخر السفينة مقروناً بميناء تسجيلها ، وعلى المالك كتابة اسم السفينة في مكان ظاهر على احدى الواجهات الرئيسية في غرفة القيادة .

(٢) حمولة السفينة :

وهي التي تعبر عن مدى قدرة السفينة على قيامها بوظيفة النقل البحري ، ويقصد بالحمولة السعة الداخلية للسفينة ، وتختلف السفن بعضها عن بعض من حيث السعة .

(٣) مواطن السفينة :

يقصد بموطن السفينة الميناء الذي سجلت فيه ، ويعرف باسم (ميناء التسجيل) ، ولكل سفينة موطن يحدده مالكها دون التقييد بمكان معين ، ولا يجوز ان تتخذ السفينة اكثر من موطن واحد ، ويجب كتابة موطن السفينة على مؤخرها بوضوح وبحروف ظاهرة .

ولمواطن السفينة فوائد متعددة ابرزها انه في هذا الموطن تجري القيود الخاصة بالتصرفات التي ترد على السفينة من بيع ورهن وغير ذلك .

(٤) درجة السفينة :

تعطى للسفينة درجة او مرتبة بناءً على كيفية بنائها وصفاتها البحرية , فقد تكون السفينة من الدرجة الاولى او الثانية او الثالثة ... الخ.

وليست الدول هي التي تقيّم درجات سفنها وانما يتم ذلك عن طريق شركات او هيئات متخصصة تعرف باسم شركات الاشراف او التقدير البحري , وهذه الشركات تقوم بفحص السفينة بواسطة ما تملكه من خبراء ومتخصصين , وتقوم باعطاء المالك شهادة معتمدة توضح فيها درجه السفينة .

ولدرجة السفينة اهمية كبرى اذ هي محل اعتبار عند ابرام العقود التي تتعلق بالسفينة كالبيع والرهن , كما انها محل اعتبار عند ابرام عقود النقل .

والدرجة التي تعيّن هياكل الاشراف تكون ذات قيمه دولية معترف بها في الدول كافة . ان حصول السفينة على شهادة من الهيئات الدولية المتخصصة تعتبر قرينة على صلاحية السفينة للملاحة البحرية , إلا انها قرينة قابلة لاثبات العكس , ومن اشهر شركات الاشراف البحري هي:

- شركة اللويدز الانكليزية .

- شركة فيرتباس الفرنسية .

- الشركة الاميركية وتعد احدث الشركات .

ولهذه الشركات سجلات تدرج فيها السفن الخاضعة لإشرافها ودرجة كل منها , وتتولى هذه الشركات بالاضافة الى تعيين درجة السفينة التفتيش الدوري على السفن الخاضعة لإشرافها , والكشف عليها بعد حصول حادث لها او اجراء اصلاحات مهمة فيها.

(٥) جنسية السفينة :

تجمع التشريعات البحرية على ضرورة تمتع السفينة بجنسية دولة معينة . ولا يمكن ان تكون للسفينة اكثر من جنسية واحدة كما يحدث في حالة ازدواج الجنسية بالنسبة للشخص الطبيعي , كما ان السفينة التي ليس لها جنسية دولة معينة لا يمكن ان تطالب اية دولة بحمايتها , بل يمكن عدها قرصانا بحريا.

وهناك عدة معايير تتبعها الدول لمنح جنسيتها , وابرز هذه المعايير هي :

أ - شرط البناء الوطني :

فقد تشترط الدولة لمنح جنسيتها للسفينة ان تكون السفينة قد تم بنائها فيها , وهذا الشرط تضعه الدول القادرة على صناعة السفن وتريد تشجيع هذه الصناعة .

وبديهي ان هذا الشرط لا يمكن ان تفرضه الدول التي لا تستطيع صناعة السفن لان هذا سيحد كثيرا من قيمة وعدد السفن التي ترفع علمها .

ب- شرط الملكية الوطنية :

تمنح بعض الدول جنسيتها للسفينة اذا كان مالك السفينة يحمل جنسيتها سواء كان المالك فردا واحدا او افراد يملكون السفينة على الشيوع او كان المالك شركة .

ج- شرط الطاقم الوطني :

تمنح بعض الدول جنسيتها للسفينة اذا كان الطاقم الذي يديرها وطنيا كالربان والبحارة . وهذا الشرط في منح الجنسية يهدف الى تهيئة اسباب العمل للوطنين ورعاية مصالح الدولة عن طريق العاملين في السفينة .

وفي العراق حدد مشروع القانون البحري لسنة ١٩٧٤ الاتجاه العام بهذا الخصوص , اذ جاء في المادة (١١) منه ما ياتي : ((تكتسب السفينة الجنسية العراقية اذا كانت مسجلة في سجل السفن وكانت مملوكة لشخص طبيعي او معنوي متمتع بالجنسية العراقية , على ان ترعى في ذلك الاحكام الاتية : ١- اذا كانت السفينة مملوكة لعدة اشخاص , وجب ان يكون جميع المالكين متمتعين بالجنسية العراقية)) , وهناك شروط اخرى ذكرتها المادة تتعلق بالشركات اذا كانت هي المالك للسفينة.

يظهر مما تقدم ان المشروع قد اخذ بشرط الملكية الوطنية .

واذا اكتسبت السفينة جنسية دولة ما فانه يترتب على ذلك بعض الآثار , ومن ابرزها ان السفينة الوطنية تتمتع بحماية الدولة في مياها الإقليمية , كما تتمتع بحماية السلطات الدبلوماسية والقنصلية في الخارج , كما ان علم السفينة يحدد حقوقها في زمن الحرب والسلم , كما ان الجنسية تبين في كثير من الاحيان القانون واجب التطبيق في حالة حصول تنازع القوانين , كما ان الدولة تعطي بعض الامتيازات لسفنها , وتؤثرها ببعض المزايا التي تكمل لبحريتها ان تنمو وتزداد اتساعا .

رابعاً : تسجيل السفينة

ان مسألة تسجيل السفن في العراق تخضع للقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٤٢ (قانون تسجيل السفن) , وبالرجوع الى هذا القانون نجد ان المشرع قد اوكل التسجيل الى (سلطة الملاحة الداخلية) , كما اوجب القانون تسجيل السفينة قبل الشروع باستعمالها.

لقد نص القانون المذكور على عدم جواز القيام بتسجيل سفينة لأول مرة مالم يقدم صاحب السفينة بياناً يذكر فيه اوصاف السفينة مع الوثائق المثبتة لمليتها .

واوجب القانون المذكور ان يعطى لكل سفينة حين التسجيل رقماً معيناً يكتب على كل جانب من جانبي مقدمة السفينة باللغة العربية واللاتينية , واوجب القانون المذكور ايضاً اعادة تسجيل السفينة في حالتين هي :

الحالة الاولى : اذا تغيرت السفينة تغيراً يجعل ابعادها او سعتها لا تناظر التفاصيل المدونة في السجل بشأن تلك السفينة .

الحالة الثانية : اذا طرأ تبدل على ملكية السفينة .

ويترتب على تسجيل السفينة الاثار الآتية :

١- منح صاحب السفينة شهادة تسجيل , وقد اوجب القانون المذكور سابقاً تجديد شهادة التأسيس سنوياً .

٢- منح صاحب السفينة شهادة ملكية خاصة لكل سفينة مسجلة بعد دفع الرسم القانوني .

٣- يعد ميناء التسجيل هو المكان الذي تسجل فيه كافة معاملات البيع والرهن وغيرها من المعاملات المتعلقة بالسفينة , وقد نص القانون المذكور ان عقد السفينة يجب ان يتم بسند رسمي .

الموضوع الثاني

عقد النقل البحري للأشياء

تعريف عقد النقل البحري للأشياء:

عرف المشرع عقد النقل البحري - سواء كان للأشخاص أم للأشياء - في المادة (١٢٩) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ إذ جاء فيها: ((عقد النقل البحري هو اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء بسفينة أو ما شاكلها بحراً من مكان إلى آخر لقاء أجر)).

ويتضح من التعريف المتقدم أمور:

أولاً: لتطبيق عقد النقل البحري لابد من توافر امرين:

الامر الاول: ان يتم النقل بسفينة أو ما شاكلها

الامر الثاني: ان يتم النقل بحراً، وبذلك خرج النقل النهري

ثانياً: ان عقد النقل البحري هو عقد كسائر العقود ومن ثم فانه يجب ان تتوافر فيه ما يجب توافره في العقد من اركان وشروط.

وحيث ان عقد النقل البحري للأشياء هو عقد كسائر العقود لذلك سوف نتناوله في ثلاثة مباحث، نبين في المبحث الاول اركان عقد النقل البحري للأشياء، وبينما نبين في المبحث الثاني اثار عقد النقل البحري للأشياء، بينما سنخصص المبحث الثالث لبيان مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للأشياء.

المبحث الاول

اركان عقد النقل البحري للأشياء

لعقد النقل البحري ثلاثة اركان هي التراضي والمحل والسبب، اما الشكلية فهي ليست ركناً في هذا العقد، وذلك لانه من العقود الرضائية التي تنعقد بتراضي الطرفين فقط، والى ذلك اشارت المادة (٦/ اولاً) من قانون النقل العراقي إذ جاء فيها: ((يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز اثباته بجميع الطرق))^(١).

(١) تجدر الإشارة الى ان احكام الباب الثاني من قانون النقل العراقي والذي وردت فيه المادة (٦) اعلاه تسري على جميع انواع النقل استناداً الى المادة (٤/ اولاً) من القانون المذكور.

وفيما يتعلق بركن التراضي فتطبق عليه القواعد العامة الواردة في القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل. ولا توجد احكام خاصة وردت في قانون النقل العراقي بشأن ركن التراضي.

اما فيما يتعلق بالمحل في عقد النقل البحري للاشياء فهو الاجرة والشيء، وتطبق بشأنهما القواعد العامة الواردة في القانون المدني فيجب ان يكون المحل معين او قابلا للتعيين، كما يجب ان يكون موجوداً او ممكن الوجود، كما يجب ان يكون مشروعاً.

اما ركن السبب فتطبق عليه القواعد العامة الواردة في القانون المدني العراقي.

المبحث الثاني

اثار عقد النقل البحري للاشياء

يولد عقد النقل البحري للاشياء حقوقاً والتزامات ، واشخاص عقد النقل ثلاثة، وهم كل من (المرسل) و (الناقل) و (المرسل اليه) ويوجد لكل شخص من هؤلاء الاشخاص حقوقاً والتزامات. وفي ضوء ذلك سنقسم هذا المبحث الى ثلاثة مطالب، نتناول في المطلب الاول التزامات المرسل وحقوقه ونتناول في المطلب الثاني التزامات الناقل وحقوقه ، ثم نتناول في المطلب الثالث التزامات المرسل اليه وحقوقه.

المطلب الاول

التزامات المرسل وحقوقه

سنقسم هذا المطلب الى فرعين نتناول في الاول التزامات المرسل ونتناول في الثاني حقوق المرسل.

الفرع الاول

التزامات المرسل

المرسل هو الشخص الذي يبرم العقد مع الناقل ويلتزم بما يأتي:

اولاً: يلتزم المرسل بان يقدم للناقل بيانات تتعلق بتحديد نوع الشيء كأن يكون مواد غذائية او آلات الكترونية، كما يجب ان تتضمن هذه البيانات قيمة الشيء ووزنه وحجمه وكيفية حزمه وعدد الطرود واسم المرسل اليه وعنوانه واية بيانات اخرى يطلبها الناقل لتحديد ذاتية الشيء

ويتحمل المرسل مسؤولية عدم صحة البيانات المذكور انفاً باعتباره قد اخل في التزامه، كما لو اخطأ في ذكر اسم المرسل اليه وتم تسليم البضاعة الى شخص اخر.

ثانياً: تسليم الشيء محل العقد الى الناقل:

يتلزم المرسل بان يسلم الى الناقل الشيء محل العقد، ويجب ان يتم التسليم في الوقت المتفق عليه ، ولكن ما هو الحكم إذ لم يتفق الطرفان على وقت التسليم؟ لا يوجد نص خاص في قانون النقل العراقي ينظم هذه المسألة، لذلك ينبغي الرجوع الى القواعد العامة في القانون المدني والمتعلقة بهذا الشأن ، وقد نصت المادة (٨٦) منه على ما ياتي: ((١- يطابق القبول الايجاب اذا اتفق الطرفان على كل المسائل الجوهرية التي تفاوضا فيها، اما الاتفاق على بعض المسائل فلا يكفي لالتزام الطرفين حتى لو اثبت هذا الاتفاق بالكتابة. ٢- واذا اتفق الطرفان على جميع المسائل الجوهرية في العقد واحتفظا بمسائل تفصيلية يتفقان عليها فيما بعد ولم يشترطا ان العقد يكون غير منعقد عند عدم الاتفاق على هذه المسائل فيعتبر العقد قد تم، واذا قام خلاف على المسائل التي لم يتم الاتفاق عليها فإن المحكمة تقضي فيها طبقاً لطبيعة الموضوع ولاحكام القانون والعرف والعدالة)).

واستناداً الى النص المتقدم لابد ان نرجع الى ارادة المتعاقدين ونلاحظ هل اعتبرنا مسألة تحديد ميعاد التسليم من المسائل التفصيلية التي يتم الاتفاق عليها لاحقاً ؟ فأن تبين اتفاقهما فنلاحظ هل اتفقا على ان العقد يعتبر غير منعقد في حال عدم اتفاقهما عليها مستقبلاً ام لا ؟ فأن اتفقا على ان العقد يعتبر غير منعقد حال عدم اتفاقهما فلا ينعقد العقد عند عدم الاتفاق على المسائل التفصيلية، واذا لم يشترطا عدم انعقاد العقد في حال عدم اتفاقهما على تلك المسائل التفصيلية فعندئذ يتم تحديدها في ضوء طبيعة الشيء واحكام القانون والعرف والعدالة.

ويلتزم المرسل ان يسلم الشيء محل العقد الى الناقل في محل الناقل إلا اذا اتفقا على غير ذلك.

ثالثاً: تسليم الوثائق الضرورية لتنفيذ عقد النقل.

يلتزم المرسل ان يسلم الى الناقل في محلة او المحل المتفق عليه الوثائق الضرورية لتنفيذ عقد النقل ولم يبين المشرع انواع هذه الوثائق الضرورية، ومن خلال عبارة (لتنفيذ النقل) - الواردة في المادة (٥٩/ثانيا) من قانون النقل- يمكن القول انه يدخل في هذه الوثائق كل وثيقة لازمة لتنفيذ عقد النقل وهذه تختلف من بضاعة الى اخرى، فهناك بعض البضائع تتطلب عملية استيرادها او تصديرها الحصول على موافقات خاصة، ومن الامثلة على الوثائق الضرورية (الموافقات الادارية) لاجراج بضاعة معينة وغير ذلك.

ويكون الناقل مسؤولاً عن ضياع تلك الوثائق الضرورية أو إهمال استعمالها أو إساءة هذا الاستعمال.

رابعاً: اعداد الشيء محل عقد النقل اذا كانت طبيعته تقتضي تغليفه أو تعبئته أو حزمة، فعلى المرسل ان يقوم بذلك وفقاً للكيفية التي تقيه من الهلاك أو التلف ولا تعرض الاشخاص أو واسطة النقل أو الاشياء التي تنقل معه الى الضرر. وإذا كانت شروط النقل تقتضي اتباع طريقة معينة في التغليف أو التعبئة أو الحزم فيجب على المرسل مراعاتها.

ويكون المرسل مسؤولاً عن الاضرار تنشأ عن العيب في التغليف أو الحزم أو التعبئة.

خامساً: اخطار الناقل قبل موعد النقل بمدة مناسبة اذا كانت عملية النقل تتطلب استعداداً خاصاً.

فاذا تطلب النقل استعداداً خاصاً فعلى المرسل اخطار الناقل بذلك قبل تسليم الشيء بوقت كافٍ، وعليه فلا يجوز للمرسل ان يقوم بتسليم الشيء الى الناقل دون اذار مسبق إذا كان الامر يتطلب ان يهيئ الناقل الوسائل اللازمة سواءً من حيث وسائل النقل أو تنفيذ النقل بصورة لا تلحق ضرراً به، وللناقل في مثل هذه الفرضية رفض تسلم الشيء.

سادساً: وضع العلامات على الشيء الخطر:

على المرسل ان يضع علامات على الشيء الخطر تدل على خطورته وفقاً للقواعد الصادرة من المنظمات والاتحادات والجهات الاخرى المتخصصة، وان يُخبر الناقل عند تسليمه له بطبيعة هذا الشيء الخطر وبالاجراءات الواجب اتخاذها عند الاقتضاء، وبخلاف ذلك يكون المرسل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن ذلك، إلا اثبت ان الناقل لم يتخذ الاجراءات المقتضاة مع علمه بخطورة الشيء. وللناقل عند اكتشافه خطورة الشيء دون علم مسبق ان يقوم بدفع الخطر أو انزال الشيء من الواسطة أو اتلافه، ولا يلزم باي تعويض، ولكن ما الحكم اذا كان الناقل عالماً بخطورة الشيء وقد اصبح خلال تنفيذ النقل يشكل خطراً فعلياً يهدد الارواح والممتلكات على الرغم من اتخاذ الاجراءات اللازمة لدفع الخطر؟

لقد اورد المشرع حكماً خاصاً في هذه الحالة تتعلق بالنقل البحري فنص على جواز قيام الناقل بانزال الشيء من السفينة أو اتلافه أو ازالة خطورته حسب مقتضى الحال ولا يلزم بالتعويض.

سابعاً: دفع الاجرة:

الاجرة ((هي ما يعطى للناقل لقاء قيامه بنقل البضاعة من مكان الى آخر من قبل المرسل او المرسل اليه حسب مقتضى الحال)) ,والاصل ان المرسل هو الذي يلتزم بدفع الاجرة، فإذا لم يحدد الطرفان ابرام العقد الطرف الذي يلتزم بدفع الاجرة فأن المرسل هو الذي يكون ملزماً بدفعها.

ويجوز الاتفاق على ان يتحمل المرسل اليه اجرة النقل ففي هذه الحال يكون كل من المرسل والمرسل اليه مسؤولاً بالتضامن عن الوفاء بها.

ويتم تحديد الاجرة بالاتفاق بين الطرفين، وإذا لم يتفق الطرفان على مقدار الاجرة فما هو الحكم؟

يجاب على ذلك بان مقدار الاجرة اصبح في الوقت الحاضر يحدد في المؤتمرات الملاحية الدولية التي تعقدها شركات النقل البحري العالمية الكبرى، فتصنف البضائع من خلال هذه المؤتمرات الى انواع مختلفة كالنفط والحنطة والمعلبات والجلود....الخ، وتحدد اجور نقلها وفقاً للوزن او الحجم او الاثنين معاً، وتكون هذه الاجور معروفة في الموانئ العالمية لجميع المعنيين بالنقل، لذلك يذهب رأي في الفقه الى انه اذا لم يتفاوض مرسل البضاعة مع الناقل على مقدار الاجرة ولم يثبتا القدر المتفق عليه في سند الشحن فيمكن ان يعتبر القاضي ذلك تراضياً ضمناً من المتعاقدين على مقدار الاجرة المثبت في لائحة الاجور المعمول بها في ميناء الشحن.

وهناك بعض الحالات نص فيها المشرع على عدم استحقاق الناقل للاجرة وهي:

١. اذا هلك الشيء محل العقد بقوة قاهرة ، وذلك لان الناقل يحصل على الاجرة بسبب توصيل البضاعة الى الجهة المتفق عليها فاذا لم يستطيع الناقل تنفيذ هذا الالتزام فلا يستحق الاجرة.
٢. اذا حالت القوة القاهرة دون مباشرة النقل، أي ان النقل لم يبدأ بعد وحدثت القوة القاهرة.
٣. اذا حالت القوة القاهرة دون مواصلة النقل – أي ان النقل بدأ ولكن توقف لقوة قاهرة – ففي هذه الحال يستحق الناقل اجرة ما تم من النقل فقط. واذا حالت القوة القاهرة دون مباشرة النقل او مواصلته فأن الاجرة تسقط وفقاً للتفصيل المتقدم، إلا ان الناقل يحق له ان يطالب بمصروفات شحن الشيء وتفريغها وغيرها من المصروفات الضرورية.

الفرع الثاني

حقوق المرسل

يتمتع المرسل بموجب عقد النقل بالحقوق الآتية:

أولاً: يحق للمرسل ان يطلب من الناقل بعد دخول الشيء محل عقد الناقل في عهده او عهدة الناقل الفعلي إصدار (سند شحن) له، ويكون هذا السند موقعاً من الناقل او أي شخص اخر مخولاً بالتوقيع عنه. ويعتبر السند الذي يوقعه ربان السفينة الناقله موقعاً من قبل الناقل، ويكون توقيع سند الشحن بخط اليد او باي طريقة اخرى مقبولة.

ولكن ماذا يقصد بسند الشحن؟ ان موضوع (سند الشحن) يعتبر من اهم موضوعات القانون البحري، لذلك سوف نبثه بشيء من التفصيل وفقاً لما يأتي:

١. تعريف سند الشحن:

عرفت الفقرة (اولاً) من المادة (١٤٢) من قانون النقل سند الشحن بأنه: ((سند الشحن في النقل البحري هو الوثيقة المنصوص عليها في المادة (٧٢) من هذا القانون))، وبالرجوع الى المادة (٧٢) المذكورة انفاً نجد ان المشرع عرف وثيقة النقل بما يأتي: ((وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل، ويعتبر قرينه على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه، ويعطي حامله المخول قانوناً الحق بتسليم الشيء)).

اذن فسند الشحن ينطبق عليه تعريف وثيقة النقل المتقدم إلا ان سند الشحن يختلف عن وثيقة النقل في انه يتضمن بيانات اوجب المشرع ادراجها فيه ولم يوجب ادراجها في وثيقة النقل فضلاً عن كونه يتميز بخصيصة غير موجودة فيها وهي اعتباره سند ملكية , وسيأتي تفصيل ذلك.

٢. البيانات التي يتضمنها سند الشحن:

ذكرنا ان سند الشحن هو وثيقة النقل المذكورة في المادة (٧٢) من قانون النقل ومن ثم فانه لابد ان يتضمن سند الشحن البيانات التي تتضمنها (وثيقة النقل) وقد نصت على هذه البيانات المادة (٧٣) من القانون المذكور، وهذه البيانات على نوعين بيانات الزامية وبيانات اختيارية، والبيانات الالزامية هي:

أ. مكان وتاريخ اصدار الوثيقة

ب. اسم الناقل والمرسل اليه والوكيل بالعمولة بالنقل ان وجد وعناوينهم.

ت. مكان القيام ومكان الوصول

ث. وصف الشيء وحالته الظاهرية وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود او

القطع والكمية والوزن.

ج. اية بيانات اخرى يقتضيها النقل المتخصص.

اما البيانات الاختيارية فتتمثل بما يأتي:

أ. عدد النسخ الاصلية للوثيقة.

ب. واسطة النقل وعلامتها المميزة

ت. الميعاد المعين لمباشرة النقل.

ث. قيمة الشيء محل عقد النقل.

ج. اجرة النقل وما اذا كانت مدفوعة سلفاً او واجبة الدفع في مكان الوصول.

ح. توقيع الناقل او من ينوب عنه

وفضلا عن البيانات الالزامية المذكورة فان سند الشحن يجب ان يتضمن ما يأتي:

أ. تاريخ دخول الشيء في عدة الناقل في ميناء الشحن

ب. عدد النسخ الاصلية من سند الشحن اذا وجدت اكثر من نسخة اصلية.

ت. توقيع الناقل او من ينوب عنه.

ث. اجرة الناقل المستحقة على المرسل اليه او ما يشير الى استحقاقها عليه.

ج. الشيء الذي تم الاتفاق على شحنه على سطح السفينة او جواز شحنه بهذه الكيفية

ح. التاريخ او المدة المحددة لتسليم الشيء في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صراحة.

خ. أي اتفاق يزيد من حدود مسؤولية الناقل.

٣. وظائف سند الشحن:

لسند الشحن وظائف متعدد ذكرتها المادة (٧٢) من قانون النقل تتمثل بما يأتي:

أ. يعتبر سند الشحن قرينة على ان الناقل قد تسلم الشيء محل عقد النقل بحاله التي

ذكرت فيه.

ب. يعتبر سند الشحن مستند يثبت عقد النقل.

ت. يعطي سند الشحن حامله القانوني الحق بتسليم الشيء محل عقد النقل، اذا ان الناقل يسلم

هذا الشيء الى المرسل اليه بعد ابراز سند الشحن.

ث. يعتبر سند الشحن سند ملكية.

الخصائص الثلاثة المتقدم ذكرها تقوم بها أي وثيقة نقل سواء كان النقل جوي او بري او

مائي، لكن سند الشحن يقوم بوظيفة مهمة يتفرد بها وهي اعتباره سند ملكية وهذه من خصائص

النقل البحري، فالمرسل اليه يستطيع ان يتصرف بالشيء محل النقل اثناء الرحلة وذلك بعد ان يتسلم سند الشحن اثناء الرحلة عن طريق البريد الالكتروني او مصرف مراسل.

٤. حجية سند الشحن في الاثبات:

لسند الشحن حجية في اثبات (عقد النقل) ، كما ان لسند الشحن حجية في اثبات (البيانات) الواردة فيه , إلا انه يجوز اثبات ما يخالف تلك البيانات بالطرق المقررة قانوناً, ويستثنى من ذلك حاله واحدة نص عليها المشرع في المادة (٧٥/٢) من قانون النقل تتعلق بـ (اوصاف الشيء المبينة في سند الشحن) إذا ان هذه البيانات لا يجوز (للناقل) اثبات ما يخالفها في مواجهة (المرسل اليه) او (الغير حسن النية) خلافاً للقاعدة المذكورة في المادة (٧٥/١) من القانون المذكور والتي اجازت اثبات ما يخالف البيانات بالطرق المقررة قانوناً.

٥. انواع سندات الشحن:

أ. من حيث الشكل:

ينقسم سند الشحن من حيث الشكل الى ما يأتي:

- سند الشحن الاسمي :

وهو السند الذي يتضمن اسم صاحب الشيء محل عقد النقل، وهذا السند لا يجوز تداوله الا عن طريق حوالة الحق.

- سند الشحن لامر شخص معين:

هو السند الذي يذكر فيه عبارة (لامر فلان) وهذا السند قابل للتداول عن طريق التظهير بشرط ان تذكر فيه عبارة تدل على قابليته للتداول كعبارة (قابل للتداول)، فسند الشحن بحد ذاته لا يعد ورقة صرفية قابله للتداول بذاتها لذلك لا يعد التظهير واقعاً اذا لم يكن السند متضمناً ما يفيد جواز التظهير.

- سند الشحن للحامل:

وهو السند الذي يذكر فيه انه للحامل، أي لا يذكر فيه اسم شخص محدد، ولا يذكر فيه انه لامر شخص محدد، بل يذكر فيه انه للحامل وهذا السند ينتقل بالتظهير او المناولة اليدوية، بشرط ان يذكر فيه عبارة تدل على قابلية للتداول.

ب. من حيث وجود التحفظات وانتفاؤها ينقسم سند الشحن الى ما يأتي:

- سند الشحن النظيف: تقدم ان من حق المرسل ان يطلب من الناقل اصدار سند شحن، ويحق للناقل قبل اصدار سند الشحن ان يفحص البضاعة للتأكد من مطابقتها لما تم الاتفاق عليه في عقد النقل، فاذا وجد الناقل الشيء مطابق لما تم الاتفاق عليه فانه حينئذ يصدر سنداً دون ان يثبت

عليه أي تحفظ، فعندئذ يسمى السند (سند الشحن النظيف) أي الخالي من التحفظات.

- سند الشحن غير النظيف:

إذا وجد الناقل ان الشيء محل عقد النقل مخالف لما تم الاتفاق عليه فعندئذ يصدر سند شحن ويذكر فيه تحفظاته حول المخالفات التي وجدها، وعندئذ يسمى سند الشحن بـ(سند الشحن غير النظيف)، مثال ذلك حالة ما إذا وجد الناقل الشيء محل عقد النقل غير مطابق لما تم الاتفاق عليه من حيث العدد، وغير ذلك.

وفائدة التمييز بين سند الشحن النظيف وسند الشحن غير النظيف تظهر عند تداول السند باعتباره سند ملكية، فإذا كان سند الشحن نظيفاً فإنه يمكن تداوله بسرعة، أما إذا كان سند الشحن غير نظيف فإن ذلك سوف يعرقل عملية تداوله إذا لا احد يُقبل على شراء بضاعة قد تكون محلاً للمنازعات مستقبلاً.

ثانياً: اصدار تعليمات الى الناقل:

للمرسل ان يامر الناقل بعد تسلمه الشيء محل عقد النقل بالامتناع عن مباشرة النقل او بوقفه واعادة الشيء اليه، كما يحق للمرسل ان يامر الناقل بتوجيه الشيء محل عقد النقل الى شخص اخر غير المرسل اليه الاول، او الى أي مكان اخر، وغير ذلك من التعليمات , ويجب على المرسل في الاحوال المتقدمة ان يدفع للناقل اجرة ما تم من النقل وما ترتب من مصروفات، كما يجب على المرسل ان يدفع للناقل تعويضاً عما لحقه من ضرر بسبب هذه التعليمات الجديدة.

وإذا كان المرسل قد تسلم سند الشحن وجب عليه ان يقدمه الى الناقل ليدون فيه التعليمات الجديدة، ويوقع على السند بعد التعديل، وإلا كان للناقل الامتناع عن تنفيذ هذه التعليمات.

وقد حدد قانون النقل العراقي الوقت الذي يجوز فيه اصدار التعليمات الجديدة للناقل من قبل المرسل، فيبدأ الوقت من تاريخ تسلم الناقل الشيء محل العقد، وينتهي وقت اصدار التعليمات الجديدة بعد وصول الشيء الى ميناء الوصول وقيام الناقل بتوجيه طلب الى المرسل اليه لتسلم الشيء او توجيه اخطاراً له بالحضور لتسلمه.

المطلب الثاني

التزامات الناقل وحقوقه

نبحث هذا الموضوع في فرعين، نتناول في الفرع الاول التزامات الناقل، ونتناول في الفرع الثاني حقوق الناقل.

الفرع الاول

التزامات الناقل

يلتزم الناقل بما يأتي:

اولاً: اعداد وسيلة نقل صالحة من جميع الوجوه.

يلتزم الناقل باعداد وسيلة نقل (سفينة) صالحة من جميع الوجوه , لذلك يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب الشيء لسبب يعود الى عيب في السفينة ويضر بعملية النقل.

والاصل ان النقل يتم بوسائط نقل (سفن) معتادة ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك, واذا طلب المرسل من الناقل ان يتم النقل بوسائط خاصة يختارها هو – أي المرسل – فعندئذ لا يكون الناقل مسؤولاً عن الاضرار التي تحدث بسبب تلك الوسائط.

ثانياً: تسلم الشيء:

يلتزم الناقل بتسليم الشيء محل العقد، ويحق للناقل ان يقوم بفحص الشيء للتأكد من مدى مطابقته لما تم الاتفاق عليه ، ويحق للناقل ان يرفض التسلم اذا وجد الشيء محل العقد غير مطابق لما تم الاتفاق عليه , كما له ان يتسلم الشيء غير المطابق لما تم الاتفاق عليه ولكن في هذه الحالة عليه ان يبدي تحفظاته على الشيء , وإلا فانه يعتبر قد تسلم الشيء بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في سند الشحن فاذا ادعى خلاف ذلك فعليه الاثبات ، ومن هنا تظهر اهمية (تسليم الشيء) باعتباره التزاماً يقع على عاتق الناقل.

ثالثاً: شحن الشيء ورصه:

الشحن هو رفع الشيء من مكانه ووضعه في واسطة النقل (السفينة) , وبسيط صور تنفيذ هذه العملية هي ان تقف السفينة بجانب الرصيف الذي توجد عليه البضاعة فترفع البضاعة من الرصيف الى السفينة، والغالب ان يتم ذلك بروافع موجودة على السفينة ذاتها او على الرصيف او على عوامات، وتوجد على جميع السفن روافع ذات قوة مختلفة إلا ان روافع الميناء تكون عادة اقوى , وقد لا تكون البضاعة المراد شحنها موجودة على رصيف الميناء بل قد تكون محملة على مراكب مائية اخرى آتية عن طريق النهر فتنتقل البضاعة مباشرة من تلك المراكب الى السفينة دون ان تفرغ على الرصيف.

هذا وقد تكون روافع الميناء والادوات المستخدمة في عملية الشحن ملكاً لشركة الملاحة او

للشاحن او لشركة تتولى عملية الشحن بمقتضى امتياز من ادارة الميناء وقد تكون الادوات مملوكة لادارة الميناء وهذه تؤجرها لمقاول الشحن.

اما الرص فهو العملية التالية لعملية الشحن ، وتتم بوضع البضاعة في المكان المخصص لها في السفينة وترتيبها في عنابر السفينة او على سطحها بطريقة تجنب البضاعة خطر الهلاك او التلف وتحافظ على توازن السفينة , وعملية الرص عملية فنية دقيقة يجب ان تكون بطريقة تتفق مع طبيعة البضاعة، ونظراً لخطورة هذه العملية أي عملية الرص – فقد جرى العمل على ان يعهد بهذه العملية الى مقاولين متخصصين , وتختلف عملية رص البضاعة عن عملية شحنها، فالرص عملية فنية تتعلق بثبات السفينة واحتفاظها بتوازنها وتنظيم البضاعة بطريقة تحفظها من الهلاك او التلف او الاضرار بالسفينة او البضائع الاخرى، اما الشحن فهو عملية مادية بمقتضاها ترفع البضاعة من اماكنها وتوضع في السفينة فعملية الرص تالية لعملية الشحن.

والاصل ان الناقل ملزم بشحن الشيء ورصه ودفع المصروفات اللازمة لذلك، إلا انه يجوز ان يقوم بعملية الشحن والرص المرسل او شخص اخر اذا قضى بذلك الاتفاق او القانون او التعليمات، فعندئذ يكون هذا الاخير مسؤولاً عن الاضرار التي تنجم عن عمليتي الشحن والرص.

ويجب ان يتم شحن البضاعة في الاماكن المخصصة لها في السفينة ولكن هل يجوز ان يتم شحن البضاعة على سطح السفينة؟ اجابت على ذلك المادة (٣٥) من قانون النقل، اذ نصت على جواز ذلك في الحالات الاتية:

١. اذا كان هنالك اتفاق صريح مثبت كتابة في سند الشحن او أي وثيقة اخرى تثبت عقد

النقل

٢. إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب نقله على سطح السفينة.

٣. إذا تم النقل وفقاً لنص قانوني.

واذا تم الشحن على سطح السفينة بتحقيق حالة من الحالات المتقدم ذكرها، فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن هلاك الشيء او تلفه او التأخر في تسليمه الناشئ عن النقل بهذه الكيفية , اما اذا تم النقل على السفينة خلافاً للحالات الثلاثة المذكورة انفاً فان الناقل يكون مسؤولاً عن الهلاك او التلف او التأخير الذي يحدث بسبب النقل على سطح السفينة.

رابعاً: سلوك الطريق المتفق عليه:

يلتزم الناقل بان يسلك الطريق المتفق عليه مع المرسل، وإلا كان مسؤولاً عن الاضرار التي تحدث بسبب عدم سلوك الطريق المتفق عليه، وذلك كله في غير الحالات التي اجاز فيها

القانون سلوك طريق آخر غير الطريق المتفق عليه وسياتي ذكر هذه الحالات.

واذا لم يتفق الطرفان على سلوك طريق محدد يلتزم الناقل بالسير فيه فهل يحق للناقل اختيار الطريق الذي يشاء؟ اجابت على هذا التساؤل المادة (٣١) من قانون النقل اذ جاء فيها: ((مع مراعاة احكام المادة (١٧) من هذا القانون، على الناقل ان يسلك الطريق المتفق عليه، وإلا وجب اتباع اقصر الطرق..)) , فهذا النص صريح في سلوك الناقل الطريق الاقصر في حال عدم الاتفاق، الا ان هنالك رأي في الفقه يذهب الى ان هذا النص لا يمنع الناقل من سلوك الطريق المعتاد وان كان هنالك طريق اقصر، على اعتبار ان الطريق المعتاد هو الذي يدخل في قصد المتعاقدين عند التعاقد.

ويثار في هذا الموضوع التساؤل الاتي: هل يحق للناقل تغيير الطريق رغم الاتفاق؟ وفي حال عدم الاتفاق قلنا ان الناقل ملزم بسلوك الطريق الاقصر او المعتاد فالسؤال الذي يطرح هنا هو هل يحق للناقل ان يغير الطريق الاقصر او المعتاد في حال عدم وجود الاتفاق؟

يحق للناقل تغيير الطريق في الحالات الاتية:

الحالة الاولى: الاضطرار الى تقديم المساعدة لاي شخص مريض او مصاب او في خطر، إلا اذا اثبت الغش او الخطأ الجسيم من جانب الناقل او تابعه، ويقصد بالغش: كل فعل او امتناع عن فعل يقع من الناقل او تابعه بقصد احداث ضرر، ويقصد بالخطأ الجسيم: كل فعل او امتناع عن فعل يقع من الناقل او تابعيه بطيش مقرون بعلم لما قد ينجم عنه من ضرر.

الحالة الثانية: حالة الضرورة:

وقد نصت على هذه الحالة المادة (٣١) من قانون النقل اذ جاء فيها: ((مع مراعاة احكام المادة (١٧) من هذا القانون، على الناقل ان يسلك الطريق المتفق عليه، وإلا وجب اتباع اقصر الطرق، وله ان يحيد عن الطريق او يسلك طريقاً أطول اذا وجد ضرورة الى ذلك)) , ومثال حالة الضرورة وجود ظروف جوية او بحرية غير صالحة للملاحة فيها بحيث تجبر السفينة على تغيير طريقها.

الحالة الثالثة: انقاذ الارواح او الاموال:

وهذا الحالة خاصة بالنقل البحري، وقد نصت عليها المادة (١٤٠) من قانون النقل اذ جاء فيها: ((لا يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن التدابير التي يتخذها لانقاذ الارواح، وعن التدابير المعقولة لانقاذ الاموال الا اذا اثبت الغش او الخطأ الجسيم من جانبه او من جانب تابعيه)).

فاذا تطلب انقاذ الارواح او الاموال تغيير طريق السفينة جاز للناقل ذلك ولا يكون مسؤولاً عن الضرر الناشئ بسبب ذلك، ولكن يلاحظ على النص انه تطلب في انقاذ الاموال ان تكون التدابير معقولة ولم يتطلب المعقولة في انقاذ الارواح.

خامسا: يجب على الناقل المحافظة على البضاعة المشحونة اثناء عملية النقل.

ويلزم الناقل ببذل العناية المعتادة التي تستوجبها عملية النقل من اجل توصيل الاشياء سليمة الى الجهة المقصودة، فاذا تطلبت عملية المحافظة على الشيء ان يقوم باعادة الحزم او اصلاح الاغلفة او زيادتها او غير ذلك وجب على الناقل القيام بذلك واداء ما تستلزمه من مصروفات وله حق الرجوع على المرسل او المرسل اليه , ولا يلزم الناقل بان يقوم بالاعمال غير المعتادة اللازمة لحفظ الشيء إلا اذا تم الاتفاق على ذلك , ومن الاعمال غير المعتادة رش النبات بالماء.

سادسا: ايصال الشيء في الموعد المحدد:

يلزم الناقل بتوصيل الشيء الى المكان المقرر في الميعاد المتفق عليه والا ففي ميعاد معقول تحدده ظروف النقل والى ذلك اشارت المادة (٣٢) من قانون النقل.

سابعا: تفريغ الشيء:

ان عملية تفريغ البضاعة هي العملية المقابلة لعملية شحن البضاعة وهي عبارة عن عملية انزال البضاعة من السفينة تمهيداً لتسليمها الى المرسل اليه. ويختلف التفريغ عن عملية التسليم فالتفريغ عملية مادية اما التسليم فعملية قانونية ينتهي بها عقد النقل. والاصل ان التفريغ التزام يقع على عاتق الناقل ما لم يقر بذلك المرسل اليه بناءً على اتفاق او قانون او تعليمات وعندئذ يكون هذا الاخير مسؤولاً عن الاضرار التي تحدث بسبب عملية التفريغ، والى هذا الحكم اشارت المادة (٣٤) من قانون النقل.

ثامنا: تسليم الشيء:

بعد وصول البضاعة يتوجب على الناقل ان يسلمها الى صاحب الحق فيها , وبالتسليم يكون الناقل قد اوفى بالتزامه التعاقدي في عقد النقل , ومن ثم فانه لا يكون مسؤولاً بعد ذلك مادامت البضاعة قد خرجت من عهده.

والتسليم مرحلة لاحقة لعملية التفريغ , لان الناقل اذا كان ملزماً بتفريغ البضاعة فانه يفرغها ثم يسلمها الى المرسل اليه, إلا اذا كان هنالك اتفاق يتضمن قيام المرسل اليه بالتفريغ ففي

هذه الحال يتسلم المرسل اليه البضاعة على ظهر السفينة ثم بعد ذلك يقوم بتفريغها.

والتسليم اما ان يكون فعليا واما ان يكون حكما , ويتحقق التسليم الفعلي بتسليم البضاعة الى المرسل اليه نفسه او وكيله . اما التسليم الحكمي فيتحقق بتسليم البضاعة الى الجهات المختصة (السلطات الكمركية) او الحارس الذي عينته المحكمة.

ويجب على الناقل اخطار المرسل اليه بوصول البضاعة وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمها اذا لم يكن التسليم واجب في محل المرسل اليه , اما اذا كان التسليم واجب في محل المرسل اليه فلا حاجة الى الاخطار . وليس لهذا الاخطار شكلا معينا , وانما يجب على الناقل اثباته فقط.

فاذا لم يحضر المرسل اليه لتسلم البضاعة جاز للناقل ان ينقل البضاعة الى محل المرسل اليه مقابل اجرة اضافية.

ولكن ما الحكم اذا امتنع المرسل اليه رغم اخطاره عن الحضور لتسلم البضاعة او حضر ولكن مع ذلك امتنع عن تسليم البضاعة لتأخر وصولها او لاي سبب من الاسباب او امتنع عن دفع الاجرة والمصروفات المستحقة عليه؟ في مثل هذه الحال يجب على الناقل ان يبادر الى اخطار المرسل بذلك وان يطلب تعليماته ويجب عليه تنفيذها.

واذا رجع المرسل اليه - قبل وصول تعليمات الناقل- عن الرفض وطلب تسليم البضاعة اليه فهنا يجب على الناقل تنفيذ تعليماته.

واذا لم يقدم المرسل اليه طلبا بالرجوع عن رفض التسليم , ولم تصل تعليمات المرسل خلال مدة مناسبة جاز للناقل ان يطلب من المحكمة تثبيت حالة الشيء والاذن بوضعه تحت اشراف حارس قضائي لحساب المرسل وعلى مسؤوليته, وللمحكمة ان تأمر ببيع الشيء بالكيفية التي تعينها وتودع ثمنه صندوق المحكمة اذا كان الشيء معرض للهلاك او التلف او هبوط القيمة , او كانت المحافظة عليه تتطلب نفقات باهظة.

الفرع الثاني

حقوق الناقل

تتمثل حقوق الناقل بما يأتي :

اولا: فحص الشيء:

يحق للناقل ان يفحص الشيء المطلوب نقله للتأكد من حالته ومدى صحة البيانات التي قدمها المرسل بشأنه.

وعندما يقتضي الفحص فض الاغلفة او فتح الاوعية فانه يجب اخطار المرسل لحضور الفحص في موعد معين , فاذا لم يحضر المرسل في ذلك الموعد فيجوز للناقل اجراء عملية الفحص بغياب المرسل , وللناقل الرجوع على المرسل او المرسل اليه بمصروفات الفحص حسب مقتضى الحال.

وعند عملية الفحص فمن المحتمل ان تقع احدى الحالات الآتية:

١- اذا وجد الناقل من خلال الفحص ان حالة الشيء لا تسمح بنقله دون ضرر للناقل رفض النقل , او قبوله بعد اخذ اقرار المرسل بعلمه بحالة الشيء ومع ذلك يقبل نقله , وفي هذه الحال يجب تثبيت حالة الشيء واقرار المرسل في سند الشحن.

٢- اذا وجد الناقل الشيء مخالفا لما تم الاتفاق عليه بينه وبين المرسل فانه يستطيع ان يثبت هذه الحالة ثم يدرج تحفظا على سند الشحن يذكر فيه وجه المخالفة^(١) , فاذا لم يقم الناقل بالاجراءات المتقدمة فانه يعتبر قد تسم الشيء بحالة جيدة وفقا لما تم الاتفاق عليه ويقع عليه عبء الاثبات اذا ادعى خلافا لذلك.

ثانيا: الاجرة:

يستحق الناقل الاجرة عن الشيء محل عقد النقل , وتعد الاجرة من اهم حقوق الناقل , وقد تعد بحث بعض مواضيعها عند بحث التزامات المرسل , ونكتفي هنا بدراسة الضمانات التي قررها المشرع لاستيفاء الناقل لأجرته.

لقد قرر المشرع للناقل في سبيل استحصال اجرة النقل (الحق في حبس الشيء محل العقد) , والى ذلك اشارت المادة (٢٩) من قانون النقل اذ جاء فيها : ((للناقل حق حبس الشيء الذي يقوم بنقله لاستيفاء اجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة له بسبب النقل من ثمنه مادام هذا الشيء في حيازته)).

١) كما يستطيع الناقل ان يطلب فسخ العقد , او الدفع بعدم التنفيذ وفقا للقواعد العامة في القانون المدني .

المطلب الثالث

التزامات المرسل اليه وحقوقه

ابتداءً وقبل كل شيء لا بد ان يعلم القارئ ان المرسل اليه ليس طرفا في عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل , لذلك لا يلزم بتنفيذ اي التزام ناشئ عن عقد النقل إلا اذا قبل ذلك صراحة او ضمنا.

وسوف نبحث هذا الموضوع في فرعين , نتناول في الفرع الاول (التزامات المرسل اليه) , ونتناول في الفرع الثاني (حقوق المرسل اليه).

الفرع الاول

التزامات المرسل اليه

يقع على عاتق المرسل اليه الالتزام بـ (تسلم الشيء) محل عقد النقل في الميعاد الذي يحدده له الناقل وإلا التزم بمصروفات خزن الشيء , وللناقل بعد انقضاء الميعاد الذي حدده ان ينقل الشيء الى محل للمرسل اليه مقابل اجرة اضافية. وقد تقدم بحث حالة امتناع المرسل اليه عن استلام الشيء او عدم دفع الاجرة والمصروفات المستحقة عليه عند بحث التزام الناقل بتسليم الشيء.

الفرع الثاني

حقوق المرسل اليه

اولا: اصدار تعليمات الى الناقل :

يحق للمرسل اليه اصدار التعليمات المتعلقة بالشيء محل عقد النقل الى الناقل بمجرد تسلمه سند الشحن , وعليه تقديم السند المذكور انفا الى الناقل ليدون فيه التعليمات الجديدة ويوقع عليه المرسل اليه وإلا جاز للناقل الامتناع عن تنفيذها.

ثانيا: فحص الشيء:

للمرسل اليه ان يطلب فحص الشيء محل العقد قبل تسلمه للتأكد من مطابقته لما تم الاتفاق عليه , واذا امتع الناقل عن تمكين المرسل اليه من الفحص جاز للاخير رفض التسليم.

واذا وجد المرسل اليه اثناء الفحص ان الشيء تالفا او هالكا جزئيا فعليه تثبيت تحفظه على حالة الشيء واشعار الناقل بذلك كتابة خلال (٣٠) يوما من تاريخ تسلمه الفعلي , واذا لم يتم

المرسل اليه بهذا الاجراء فان ذلك يعتبر قرينة على انه قد تسلم الشيء بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في سند الشحن.

المبحث الثالث

مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للاشياء

مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الاخلال بتنفيذ التزام مصدره العقد، ومن ثم لا بد من بيان ماهية التزام الناقل من حيث كونه التزاماً بتحقيق غاية او التزام ببذل عناية لما يترتب على ذلك من نتائج مهمة، إذ ان التزام الناقل إذا كان التزاماً بتحقيق غاية فان الناقل يكون مسؤولاً اذا لم تتحقق الغاية التي التزم بتحقيقها، اما اذا كان التزام الناقل هو التزاماً ببذل عناية فانه يكون مسؤولاً اذا لم يبذل العناية اللازمة لتنفيذ التزامه، اما اذا بذل العناية اللازمة في تنفيذ التزامه فانه لا يكون مسؤولاً وان لم يتحقق المقصود.

يتضح من نص المادة (٤٦/أولاً) من قانون النقل ان المشرع جعل التزام الناقل هو التزاماً بتحقيق غاية اذا جاء فيها : ((يضمن الناقل سلامة الشيء اثناء تنفيذه عقد النقل، ويكون مسؤولاً عن الاضرار التي تصيبه، ولا يجوز له ان ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء او تلفه او التأخير في تسليمه إلا باثبات القوة القاهرة او العيب الذاتي في الشيء او خطأ المرسل او المرسل اليه))، إلا ان المشرع عاد واستثنى مما تقدم التزام الناقل البحري في عقد نقل الاشياء اذا جعله التزاماً ببذل عناية فقد جاء في المادة (١٣٢) من قانون النقل ما يأتي : ((يسأل الناقل عن هلاك الشيء او تلفه وعن التأخير في تسليمه إلا اذا اثبت انه وتابعيه قد اتخذوا الاجراءات التي كانوا يستخدمونها بحرص في تصريف امورهم الخاصة لو وجدوا في الظروف ذاتها على ان لا تنزل عن حرص الرجل المعتاد والتي من شأنها تجنب الهلاك او التلف او التأخير وتفايدي نتائجه)).

اذن يظهر مما تقدم ان التزام الناقل البحري في عقد نقل الاشياء هو التزاماً ببذل عناية. وتجدر الاشارة الى ان هنالك حالة وردت في قانون النقل لا يستطيع الناقل ان ينفي مسؤوليته فيها في عقد نقل الاشياء سواء تم هذا العقد عن طريق البحر او غيره، وهي حالة ما إذا هلك الشيء او تلف بسبب عيب في تغليف شيء اخر او في تعبئته او في حزمة، وهذا الحكم جعله المشرع من النظام إذ ابطال كل اتفاق يقع بخلافه.

بعد هذه المقدمة سنبحث مسؤولية الناقل في ثلاثة مطالب وكما يأتي:

المطلب الاول

حالات مسؤولية الناقل

هنالك ثلاث حالات وردت في قانون النقل يسأل فيها الناقل وهي الهلاك والتلف والتأخير^(١) ، وسوف نتناول تلك الحالات تبعاً في فروع ثلاثة.

الفرع الاول

الهلاك

الهلاك يعني زوال مادة الشيء او تدميره او عدم العثور عليه بحيث يتعذر على الناقل تسليمه الى المرسل اليه، والهلاك اما ان يكون كلياً واما ان يكون جزئياً، والهلاك الكلي يتحقق اذا زالت جميع البضاعة بحيث يتعذر على الناقل تسليم أي جزء منها الى المرسل اليه كما لو احترقت البضاعة.

اما الهلاك الجزئي فيتحقق اذا هلك جزءاً من البضاعة وبقي الجزء الاخر سالماً بحيث يقوم الناقل بتسليم جزء من البضاعة الى المرسل اليه، كما لو وصلت الاشياء ناقصة الى المرسل اليه اذ يعتبر هذا هلاكاً جزئياً يسأل عنه الناقل. والهلاك المتقدم سواء كان كلياً او جزئياً يسمى بـ (الهلاك الفعلي)، والى جانب هذا النوع من الهلاك يوجد نوعاً اخرأ يسمى بـ (الهلاك الحكمي)، ويتحقق الهلاك الحكمي بمرور (٦٠) ستون يوماً تبدأ من تاريخ انقضاء موعد التسليم ولا يقوم الناقل خلالها بتسليم البضاعة الى المرسل اليه اذ جاء في المادة (١٣٢) من قانون النقل ما يأتي : (استثناء من حكم الفقرة (ثانياً) من المادة (٣٦) من هذا القانون، يعتبر الشيء في حكم الهلاك اذا لم يقم الناقل بتسليمه الى المرسل اليه او اخطاره بالحضور لتسلمه خلال ستين يوماً من انقضاء موعد التسليم)).

الفرع الثاني

التلف

يقصد بالتلف وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها ولكن في حالة معيبة كلاً او جزءاً،

(١) نلفت النظر الى ان هذه الحالات الثلاثة المذكورة ليست هي الحالات الوحيدة التي يسأل فيها الناقل، بل ان هذه الحالات وردت في قانون خاص وهو قانون النقل ومن ثم فإن هنالك حالات اخرى يسأل فيها الناقل طبقاً للقواعد العامة في القانون المدني، فعلى سبيل المثال اذا رفض الناقل تنفيذ التزامه بالنقل فانه يكون مسؤولاً عن عدم التنفيذ وفقاً للقانون المدني ، فالدراسة هنا قاصرة على حالات المسؤولية الواردة في قانون النقل اما الحالات الاخرى فمحل دراستها في النظرية العامة للالتزامات، لذلك اقتضى الامر ان ننبه القارئ على ذلك حتى لا يفهم ان الحالات الثلاثة المذكورة - الهلاك ، التلف ، التأخير - واردة على سبيل الحصر لمسؤولية الناقل.

وتعد البضاعة معيبة اذا لم تعد صالحة للاستخدام الذي اعدت له او ان استخدامها لم يكن بالشكل الكامل الذي يكون عليه لو لم تصب بالتلف. ومن الامثلة على التلف ان تصبح الثمار شديدة النضج فتكون غير صالحة للاستعمال الغذائي.

الفرع الثالث

التأخير

يقصد بالتأخير عدم وصول البضاعة الى المرسل اليه في الموعد المحدد للوصول، وفي حال عدم وجود اتفاق على الموعد المحدد فيتوجب على الناقل ان يوصل البضاعة في موعد معقول تحدده ظروف النقل.

المطلب الثاني

وقت بدء سريان المسؤولية وانتهائها

تبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهده، ويقصد بدخول الشيء في عهده ان يوضع الشيء تحت تصرفه , ولكن متى يعتبر الشيء قد وضع تحت تصرف الناقل؟ يعتبر الشيء قد وضع تحت تصرف الناقل عند تسلمه اياه، اذن فمسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الاشياء تبدأ منذ لحظة تسلمه الشيء محل عقد النقل حتى لو احتفظ الناقل بالشيء في مخازنه لمدة معينة تمهيداً لنقله، اذ اعتبر المشرع احتفاظ الناقل بالشيء في مخازنه عملاً متمماً لعقد النقل ويخضع لاحكام قانون النقل.

وتنتهي مسؤولية الناقل بتسليمه الشيء محل عقد النقل الى المرسل اليه في (محل الوصول)، او وضعه تحت تصرفه وفقاً للعقد او القانون او عند تسليمه الى جهة مخولة , ويجب اثبات التسليم في الامور المتقدمة بموجب محضر مشترك.

المطلب الثالث

الاعفاء من المسؤولية

الاعفاء من المسؤولية اما ان يكون اتفاقياً واما ان يكون قانونياً، وبالنسبة للاعفاء الاتفاقي فانه غير جائز في حالتي (الهلاك) (والتلف) , اما في حالة التأخير فانه يجوز الاتفاق على اعفاء الناقل من المسؤولية اذا كان للتأخير مبرر معقول وكان ضمن الحد المعقول.

اما الاعفاء القانوني أي الذي يتحدد بنص في القانون فقد نص المشرع في قانون النقل على

حالات معينة يعفى فيها الناقل من المسؤولية وسوف نتناول هذه الحالات تبعاً في الفروع الاتية:

الفرع الاول

القوة القاهرة

يقصد بالقوة القاهرة : كل حادث لا يمكن توقعه واذا وقع لا يمكن دفعه , ومثال ذلك الاحوال الجوية الاستثنائية .

ويميز البعض^(١) بين القوة القاهرة وبين الحادث الفجائي فكلاهما حادث غير متوقع ولا يمكن دفعه , لكن في القوة القاهرة - حسب رأيهم - يكون الحادث خارجي , اي خارج نطاق دائرة الناقل كالعواصف غير المتوقعة , اما في الحادث الفجائي فان الحادث يكون تابع من دائرة الناقل كاحتراق السفينة بسبب عطل داخلي , وقد رتبوا على هذا التمييز نتيجة مهمة وهي مسؤولية الناقل في حال الحادث الفجائي , وعدم مسؤوليته في حال القوة القاهرة.

الفرع الثاني

العيب الذاتي

العيب الذاتي هو العيب الذي يترتب عليه تلف الشيء المنقول ويكون ناشئاً من طبيعته بحيث يتلف الشيء دون تدخل عامل آخر، كما لو كان الحيوان مريض ومات بسبب ذلك المرض، او الفاكهة الناضجة التي تفسد اثناء الرحلة بسبب نضجها، والعيب الذاتي في البضاعة اما ان يكون ظاهراً واما ان يكون غير ظاهر (خفي) فاذا كان العيب ظاهراً ومع ذلك قبل الناقل النقل فانه يكون مسؤولاً عن الضرر، واما اذا كان العيب غير ظاهر (خفي) فأن الناقل لا يكلف بالفحص هنا لاجل معرفة العيب غير الظاهر لذلك لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث بسبب ذلك العيب.

الفرع الثالث

خطأ المرسل او المرسل اليه

قد يرتكب المرسل او المرسل اليه خطأ يترتب عليه اعفاء الناقل من المسؤولية ومثال خطأ المرسل عدم قيامه بتنبيه الناقل الى الطبيعة الخاصة للشيء محل عقد النقل مما يترتب عليه عدم قيام الناقل بالعناية اللازمة للمحافظة عليه كأن يقوم الناقل برص البضاعة بشكل يسبب اصابتها بضرر اعتماداً على المعلومات المقدمة من قبل المرسل، بحيث يمكن القول انه ما كان للناقل ان

(١) انظر: د. باسم محمد صالح , مرجع سابق , ص ٢١٩. وانظر ايضا: د. مجيد العنكي, القانون البحري العراقي , مرجع سابق , ص ٢٤٨.

يرصها بهذا الشكل لو كانت المعلومات التي قدمت عن البضاعة صحيحة ، ومثال خطأ المرسل اليه تأخره في الحضور لتسلم البضاعة رغم ابلاغه بذلك مما ادى الى ان تصاب البضاعة بالضرر.

الفرع الرابع

حالات اخرى

نص المشرع على حالات معينة يعفى فيها الناقل من المسؤولية , منها:

اولا: النقص الحاصل بوزن الشيء او حجمه بسبب طبيعته.

ثانيا: لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يحدث بسبب التدابير التي يقوم بها لانقاذ الاوراح. وكذلك لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يحدث بسبب التدابير (المعقولة) التي يقوم بها لانقاذ الاموال إلا اذا ثبت الغش او الخطأ الجسيم من جانب الناقل او تابعيه. ويلاحظ على ما تقدم ان المشرع لم يشترط المعقولة في التدابير اذا كانت متخذة لانقاذ الارواح , بخلاف التدابير المتخذة لانقاذ الاموال اذا اشترط فيها المعقولة.

ثالثا: لا يسأل الناقل عن تعويض الضرر الذي يحدث بسبب تعطيل النقل او الانحراف عن الطريق المعين له بسبب الاضطرار الى تقديم المساعدة لاي شخص مريض او مصاب او في حالة خطر إلا اذا ثبت الغش او الخطأ الجسيم من الناقل او تابعيه.

الموضوع الثالث

المبادئ العامة في التصادم البحري

اولا: تعريف التصادم البحري:

(التصادم البحري هو التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين، او بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية , بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم)

ثانيا :شروط التصادم البحري :

يشترط لا اعتبار التصادم بحريا ما يأتي:

(١) ان يقع التصادم بين منشأتين عائمتين :

يجب ان يقع التصادم بين منشأتين عائمتين ، لذلك لا يعد تصادما بحريا التصادم الذي يقع بين سفينة وجسم ثابت بالرصيف ، او حطام في عرض البحر ، ففي مثل هذه الاحوال تطبق المبادئ العامة في المسؤولية .

وقد يقع التصادم بين اكثر من سفينتين بحريتين كما لو ارتطمت سفينة اولى بسفينة ثانية فتدفعها الى الارتطام بسفينة ثالثة وهو ما يسمى بالتصادم المركب .

(٢) ان يقع التصادم بين منشأتين تكون احدهما سفينة بحرية :

فوفقا لهذا الشرط لو ارتطمت سفينة بحرية بمركب ملاحه داخلية في المياه البحرية او داخلية فان هذا النوع من التصادم يكون تصادما بحريا , وعلى العكس من ذلك لا يعد تصادما بحريا ارتطام مركبين من مراكب المياه الداخلية حتى وان حصل هذا التصادم في عرض البحر ، ففي مثل هذه الحال يخضع التصادم للقواعد العامة للقانون المدني .

(٣) لا يشترط لوقع التصادم البحري ان يحدث تصادم ماديا فعليا بين سفينتين بحريا ، بل التصادم يتحقق وان لم يحصل هذا التصادم الفعلي ، فلذلك يعد تصادما بحريا اذا سببت سفينة ضرر لسفينة اخرى بسبب الامواج التي احدثها وان لم ترتطم بها ماديا.

ثالثا : انواع التصادم البحري :

التصادم البحري اما ان يقع نتيجة لخطأ، او يقع نتيجة لقوة قاهرة وسوف نتناول كلا الحالتين .

(١) التصادم البحري نتيجة لخطأ :

هذا النوع من التصادم اما ان يحصل نتيجة لخطأ احدى السفينتين او نتيجة لخطأ مشترك ، وسوف نتناول كل من الحالتين تباعا :

أ- التصادم نتيجة لخطأ احدى السفينتين :

وهو التصادم الذي يحصل نتيجة لخطأ احدى السفينتين ، سواء نسب الخطأ الى ربان السفينة او الى الناقل كما لو سمح بمغادرة السفينة رغم كونها غير مزودة بطاقم كافي للرحلة . وفي هذا النوع من التصادم تتحمل السفينة المخطئة التعويض .

ب- التصادم البحري نتيجة لخطأ مشترك:

وهذا النوع من التصادم يحدث عندما ترتكب كل من السفينتين خطأ يؤدي الى التصادم كما لو لم تلتزم كل منهما بالانظمة والتعليمات الخاصة بالملاحة البحرية كعدم وضع الاشارات الضوئية مثلا.

وقد يؤدي هذا النوع من التصادم الذي يرجع الى الخطأ المشترك الى تضرر احدى

السفينتين او كلاهما، وقد يؤدي الى تضرر الغير ماديا او جسديا.

وحكم هذا النوع من الخطأ هو ان المسؤولية توزع بين السفينتين كلا حسب جسامه خطئها , فقد تتحمل احدهما ربع المسؤولية والاخرى ثلاثة ارباعها وهكذا ، كما ان مسؤولية كلا السفينتين تكون بالتضامن تجاه الغير المتضرر.

(٢) التصادم نتيجة لقوة قاهرة :

القوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه واذا وقع لا يمكن دفعه .

ومثال التصادم الذي يحصل نتيجة لقوة قاهرة التصادم الحاصل بسبب اعصار قوي لا تستطيع اي من السفينتين دفعه , او التصادم الحاصل بسبب تحول الجو فجأة الى ظلمة تحجب الرؤيا.

وحكم هذا النوع من التصادم ان كلا السفينتين تتحمل الاضرار التي اصابتهما.

الموضوع الرابع

المساعدة والانقاذ

اولا: تعريف المساعدة والانقاذ :

المساعدة: ((هي المعونة المقدمة من قبل منشأة عائمة الى منشأة عامة اخرى تتعرض للخطر بشرط ان تكون احدى العائمتين سفينة بحرية)).

اما الانقاذ فهو النتيجة المترتبة على تقديم المساعدة وهي صيانة الارواح او الاحوال المعرضة للخطر في البحر .

ثانيا : شروط المساعدة والانقاذ :

(١) يجب ان تكون احدى العائمتين سفينة بحرية:

يكفي لتحقيق المساعدة والانقاذ ان تكون احدى العائمتين سفينة بحرية , وعليه يمكن ان تقدم المساعدة والانقاذ من سفينة بحرية الى سفينة بحرية اخرى , او من سفينة بحرية الى مركب ملاحه داخلية , او من مركب ملاحه داخلية الى سفينة بحرية , يظهر مما تقدم ان المساعدة تعد بحرية سواء كان الخطر واقع على سفينة بحرية او غيرها من العوائم مادامت احدى العوائم سفينة بحرية .

وتعد المساعدة بحرية سواء قدمت في المياه البحرية او في المياه الداخلية , وعليه لاتعد المساعدة بحرية اذا حصلت بين مركبين من مراكب الملاحة النهرية الداخلية ولو كان ذلك في المياه البحرية .

(٢) يجب ان تكون احدى العائمتين في حال خطر يؤدي الى الهلاك في الاموال او الارواح

:

وتقدير ذلك يرجع الى قاضي الموضوع في حال حدوث نزاع حول تحقيق الخطر من عدمه .

ولايشترط في الخطر ان يكون حالا وشيك الوقوع , فالسفينة التي تتلف محركاتها في عرض البحر قد لا تكون معرضة للخطر الحال , ولكن مجرد وجودها في عرض البحر بلا محركات يعد خطر قد يؤدي الى الهلاك , وعليه اذا قامت سفينة بانقاذها فان هذا الانقاذ يعد من قبيل المساعدة والانقاذ , اما اذا تلفت محركات السفينة بالقرب من الميناء وكان من الممكن ان تتصل بسلطات الميناء لانقاذها فانه اذا تدخلت سفينة لانقاذها فلا يعد هذا من قبيل الانقاذ البحري.

ثالثا :هل ان تقديم المساعدة والانقاذ واجب على السفن او غيرها ام هو امر اختياري ؟

ابتداء لم تكن التشريعات تنص على وجوب تقديم المساعدة والانقاذ , بل كان الامر متروك لضمير ربان السفينة , إلا ان التجارب اثبتت تقاعس ربان السفن عن تقديم المساعدة , لذلك اتجهت التشريعات الحديثة الى جعل المساعدة واجب قانوني , وكذلك صدرت عدة اتفاقيات دولية نصت على وجوب تقديم المساعدة في حالات معينة , وهذا ما سنفصله في ما يأتي:

(١) الالتزام بتقديم المساعدة والانقاذ في حالة التصادم :

هذا الالتزام نصت عليه اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري لسنة ١٩١٠ اذا جاء في المادة (٢) منها ((بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون ذلك بأستطاعته بدون ان يعرض سفينته او طاقمها او ركابها لخطر جدي ان يقدم مساعدته للسفينة الاخرى وطاقمها وركابها , وعليه وبقدر الامكان ان يخطر السفينة الاخرى باسم سفينته ومينائها الاصلي والجهات التي قدمت منها والتي ستتوجه اليها)) .

وهذا الحكم اخذ به مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ .

(٢) الالتزام بمساعدة وانقاذ الاموال والاشخاص :

يختلف الالتزام بتقديم المساعدة والانقاذ في حالة الاموال عنه في حالة الاشخاص , ففي حالة تعرض الاموال لخطر جدي في البحر فان تقديم المساعدة يكون عملا اختياريًا إلا في حالة التصادم .

اما في حالة تعرض الاشخاص لخطر جدي في البحر فان تقديم المساعدة يكون واجبا قانونيا بشرط ان لا يعرض مقدم المساعدة عائلته او طاقمها او ركابها الى خطر جدي.

وتشمل المساعدة كل شخص موجود في البحر ومعرض الى خطر مهلك مهما كانت جنسيته وحتى اذا كان من الاعداء . وهذا ما نصت عليه المادة (١١) من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠ اذا جاء فيها: ((على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك باستطاعته بون ان يعرض سفينته او طاقمها او ركابها لخطر جدي ان يقدم مساعدته لأي شخص يوجد في البحر في البحر في خطر الهلاك ولو كان من الاعداء)) .

وقد نصت بعض التشريعات والمعاهدات الدولية على عقوبات جنائية يتعرض لها من يخالف الواجب الملقى على عاتقه بتقديم المساعدة والانقاذ .

رابعا: الاثر المترتب على تقديم المساعدة والانقاذ :

يترتب على تقديم المساعدة استحقاق مقدمها مكافأة تعرف (بمكافأة الانقاذ) ولكن يوجد شروط لاستحقاق هذه المكافأة ، كما ان هنالك حالات لا تستحق فيها هذه المكافأة .

(١) شروط استحقاق مكافأة الانقاذ

أ- شروط استحقاق مكافأة الانقاذ :

الشرط الاول : توفر الشروط القانونية للمساعدة والانقاذ.

تقدم انه يشترط المساعدة والانقاذ توفر بعض الشرط وهي وجوب كون احدى العائمتين سفينة بحرية معرضة للخطر الجدي، وقد تقديم شرح هذه الشروط.

الشرط الثاني : يجب ان تتحقق نتيجة مفيدة على تقديم المساعدة:

لا يكفي لاستحقاق مكافأة الانقاذ مجرد تقديم المساعدة البحرية بل ينبغي ان يترتب على ذلك نتيجة مفيدة وهي انقاذ الارواح او الاموال ، فاذا لم يؤد تقديم المساعدة الى اية نتيجة مفيدة فلا تستحق المكافأة , واذا نجح المنقذ نجاحا جزئيا فإنه يستحق مكافأة انقاذ جزئية .

(٢) الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة :

الحالة الاولى : رفض السفينة المغائة :

لا تستحق المكافأة اذا رفضت السفينة المغائة تقديم المساعدة لها وكان رفضها صريحا ومعقولا.

هذه الحالة تواجه ما يعرف بصائدي السفن الذين يخرجون عندما تسيء الاحوال الجوية ويضطرب البحر فيحاولون فرض مساعدتهم على السفن بغية الحصول على مكافأة الانقاذ رغم ان السفينة قادرة على اجتياز تلك الاحوال .

إلا ان رفض السفينة يجب ان يكون صريحا وليس ضمنيا، كما ان يجب ان يكون مبنيا على اسباب معقولة ، لذلك اذا كانت السفينة قد اوشكت على الغرق ومع ذلك رفض ربانها تقديم المساعدة له، ورغم ذلك قدمت له المساعدة وتم انقاذه ، فهنا يستحق مقدم المساعدة المكافأة لان رفض الربان لم يكن مبنيا على اسباب معقولة بل هو هروبا من دفع المكافأة.

الحالة الثانية: اذا كانت السفينة المنقذة هي التي تسبب في تعرض الاخرى للخطر.

الحالة الثالثة :هي حالة الاتفاق السابق على العمل ، فالمرشد لا يستحق مكافأة انقاذ عند ارشاد السفينة ، والبحارة لا يستحقون مكافأة انقاذ عن الجهد الذي بذلوه في انقاذ السفينة التي يعملون فيها عند تعرضها للخطر ، فكل من المرشد والبحار ملتزم عن طريق العقد بالمحافظة على السفينة.