

مَتى يُعْتَبَرُ الناقِلُ البَحْرِيّ وَتَد تَسَلَم البضاعة فِي عَقْدِ النَقْلِ البَحْرِيّ لِلْبَضائِع

دراسة فِي ضَوْءِ الاتِّفاقياتِ الدُولِيَّةِ
لِلنَقْلِ البَحْرِيّ والقانونين العِراقيّ والكُويتي

الدكتور هاشم رمضان الجزائري
كلية الادارة والاقتصاد - جامعة البصرة

مقدمة :

إن الإجابة على هذا السؤال تعتبر ذات أهمية كبيرة في عقد النقل البحري للبضائع، لأنه ابتداء من هذه اللحظة تبدأ مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة - وقد أثارت هذه المسألة جدلاً كبيراً بين فقهاء القانون البحري وتضاربت أحكام المحاكم بشأنها في الدول المختلفة. وتزداد الإجابة على هذا السؤال تعقيداً إذا ما تم إيصال البضاعة الى السفينة بواسطة الجنائب (الدوب)، فهل يعتبر الناقل قد تسلّم البضاعة اعتباراً من لحظة وضع البضاعة في الجنيبة (الدوب)، أم من لحظة شحنها في السفينة، وفي النقل في الحاويات Containers أيضاً حيث يتم تعبئة البضاعة في الحاوية في أماكن خاصة على اليابسة ثم يتم نقلها الى السفينة، ونفس الشيء يمكن أن يقال بالنسبة للبضائع المنفرطة Bulk Cargo.

كما أن الشاحنين في معظم الأحيان لا يقومون بتسليم البضاعة مباشرة

الى الناقل وإنما يتم تسليمها الى مقاول الشحن والتفريغ Stevedore أو الى السلطات المختصة في الميناء وهي بدورها تقوم بتسليمها الى الناقل، وهنا يحصل التساؤل أيضاً متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة، هل يعتبر قد تسلمها من وقت تسليمها من قبل الشاحن الى مقاول الشحن والتفريغ أو السلطات المختصة في الميناء، أم من وقت تسليم البضاعة من قبل وكيل الشحن أو سلطات الميناء الى الناقل.

إن الإتفاقية الدولية لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ والتي أدخلت أحكامها في معظم القوانين البحرية الحديثة لم تعالج هذا الموضوع بشكل واضح .

إلا أن قواعد همبرك لسنة ١٩٧٨ الخاصة بالنقل البحري للبضائع قد عالجت بعض هذه النقاط .

لذلك سوف نقسم بحثنا هذا الى ثلاث مباحث :

المبحث الأول : متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في ظل اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ .

المبحث الثاني : متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في ظل قواعد همبرك لسنة ١٩٧٨ .

المبحث الثالث : متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في ظل القانونين العراقي والكويتي .

المبحث الأول

متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في ظل اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤^(١)

لم تبين معاهدة سندات الشحن بصورة واضحة متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة وبالتالي متى تبدأ مسؤولية الناقل البحري. إلا أنه بعد الرجوع الى الفقرة (هـ) من المادة الأولى من المعاهدة نرى أن هذه الفقرة قد حصرت مسؤولية الناقل البحري في الفترة الواقعة بين شحن البضاعة وحتى وقت تفريغها من السفينة وهي ما تسمى بالرحلة البحرية^(٢). أي أن مسؤولية الناقل تبدأ في بداية عملية الشحن، ففي هذه اللحظة يكون الناقل قد تسلم البضاعة وتكون البضاعة قد دخلت في عهده. وقد أكدت المادة الثانية من المعاهدة ذلك عندما اعتبرت عملية الشحن والتفريغ من الواجبات الأساسية التي تقع على عاتق الناقل البحري.

يقصد بالشحن، عملية وضع البضاعة داخل السفينة. وتتم هذه العملية باستعمال رافعات السفينة أو رافعات رصيف الميناء أو الرافعات العائمة أو الأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبتروول أو الحبوب وقد يستعان أيضاً بالجنائب، إذا كانت السفينة راسية بعيداً عن رصيف الميناء^(٣).

(١) تسمى هذه الاتفاقية بالاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في ٢٥ آب ١٩٢٤.

(٢) انظر : Samir Mankabağy, The Brussels Bills of Lading Convention: Deficiencies & Suggested Reforms, a thesis for Ph.D. degree, London University, 1970, p. 98.

(٣) انظر د. ابراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج٢، الكويت ١٩٧٥، ص ٣٩.

فإذا كانت السفينة تستعمل رافعاتها الخاصة يكون الناقل قد تسلم البضاعة من اللحظة التي تربط فيها البضاعة ببيكرات الرافعة لغرض رفعها الى داخل السفينة، وليس من لحظة دخولها بدن السفينة وتبقى في عهدة الناقل الى حين تفريغها من السفينة وذلك بفك ارتباط بكرة رافعة السفينة مع البضاعة المنقولة وتسمى هذه العملية من البكرة الى البكرة^(٤) From tackle to tackle .

ففي قضية^(٥) Pyrene Co. V. Scindia Steam Navigation Co. التي عرضت على المحاكم البريطانية والتي تتلخص وقائعها، بأن احدى الآلات التي تستعمل في الاطفاء سقطت من رافعة السفينة على رصيف الميناء بعد رفعها لغرض شحنها داخل السفينة وقد أصيبت هذه الآلة بأضرار جسيمة نتيجة سقوطها. فقد حكمت المحكمة بأن البضاعة تعتبر قد استلمت من قبل الناقل منذ لحظة ربطها برافعة السفينة وبالتالي يعتبر الضرر الذي أصابها قد حصل وهي في عهدة الناقل. ولكن في الحالات التي تستعمل فيها رافعات رصيف الميناء في عملية الشحن تعتبر البضاعة قد استلمت من قبل الناقل أي دخلت في عهده اعتباراً من لحظة عبورها جانب السفينة ولو لم تستقر بعد في داخل السفينة^(٦). في كثير من الموانئ تشترط سلطات الميناء بأن يقوم الشاحن بتسليم البضاعة إليها وهي تقوم بدورها بتسليمها الى الناقل وتعلن هذه السلطات بأنها غير مسؤولة عن الأضرار التي تصيب البضاعة خلال فترة استلامها من الشاحن وتسليمها الى الناقل. فمن يتحمل اذن مسؤولية الضرر الذي يصيب البضاعة خلال تلك الفترة؟

(٤) انظر : William Tetley, Marine Cargo Claims, 2nd ed., Toronto, 1978, p.286.

انظر كذلك :

W.E Astel, shipowner's Gargo Liabilities and Immunities, 3rd ed. London 1967, p.80.

(٥) (1954) 1 Lloyd's Rep. 321

Tetley, Op. Cit, p.286. (٦)

للتغلب على هذه المشكلة حاولت بعض المحاكم تمديد نطاق تطبيق معاهدات سندات الشحن لمرحلة ما قبل بدء عملية الشحن وما بعد عملية التفريغ^(٧) .

إلا أن هذا الحل - حسب اعتقادنا - إن كان يخدم مصلحة الشاحن فإنه يتنافى مع نص الفقرة (هـ) من المادة الأولى من المعاهدة التي حددت بدء تطبيقها ببدء عملية الشحن وتنتهي بانتهاء عملية التفريغ .

كما اقترح بعض الكتاب بأنه لغرض توسيع نطاق تطبيق المعاهدة لتشمل مرحلة ما قبل بدء عملية الشحن فإن على الشاحن أن يتفق مع الناقل على وضع شرط في سند الشحن يتضمن شمول مرحلة ما قبل الشحن وما بعد التفريغ بأحكام الاتفاقية^(٨) .

إن هذا الحل إن كان يبدو معقولاً، إلا أننا نرى بأن الشاحن لا يتمتع بالمركز الذي يمكنه من فرض مثل هذا الشرط على الناقل .

وفي الخدمات التي تكون فيها السفينة راسية بعيداً عن رصيف الميناء حيث يتم نقل البضاعة من الرصيف الى السفينة بواسطة الجنايب، فإن معرفة وقت تسلم الناقل للبضاعة يتوقف على الاجابة على السؤال التالي : هل يعتبر الناقل مالكاً للجنايب، أو هل أن عملية الشحن والتفريغ في ومن الجنايب كانت تجري بأشرافه وتوجيهه ؟

فإذا كان الناقل مالكاً للجنايب أو أن عملية الشحن والتفريغ في ومن

Jan Ramberg, The Law of Carriage of goods - Attempts at harmonization, 1974, E.T.L. (٧)
Vol. 19, p.20.

J. A. Lillie, The Merchantile Law of Scotland 6th ed., Edinburgh, 1965, p.146. (٨)

الجنائب كانت تجري باشرافه وتوجيهه فإن الناقل يعتبر قد تسلم البضاعة اعتباراً من لحظة وضعها داخل الجنيبة . أما إذا كانت الجنائب غير مملوكة للناقل أو كانت عملية الشحن والتفريغ في ومن الجنائب تتم تحت اشراف وتوجيه جهة أخرى غير الناقل، فإن بدء تسلم الناقل للبضاعة يتم من لحظة ربطها برافعة السفينة .

ففي قضية^(٩) Aberdeen Grit Company Ltd V. Ellrman Wilson التي عرضت على القضاء الاسكتلندي، حيث تلخص وقائع هذه القضية، بأن الناقل البحري كان قد تعاقد على نقل أكياس حبوب من مدينة Aberdeen في بريطانيا الى مدينة Boston في أمريكا، وقد تم نقل البضاعة من مدينة Newcastle البريطانية الى مدينة Aberdeen بواسطة جنائب مملوكة الى الناقل لغرض نقلها من هناك الى مدينة Bosten ، خلال عملية النقل من Newcastle الى Aberdeen بواسطة الجنائب حدث ضرر لبعض أكياس الحبوب . حكمت المحكمة بأن الناقل يعتبر مسؤولاً عن الضرر لأنه قد استلم البضاعة اعتباراً من وقت وضعها داخل الجنيبة وأن عملية النقل في الجنائب هنا تعتبر جزءاً مكملًا لعملية النقل الرئيسية من Aberdeen في بريطانيا الى Bosten في أمريكا .

أما إذا تعلق الأمر بنقل سوائل كالبتروول أو بنقل حبوب كالحنطة حيث يتم سحبها الى السفينة بواسطة أنابيب خاصة يتم ربطها بين السفينة والمنشآت الخاصة على رصيف الميناء . ففي هذه الحالة يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة اعتباراً من لحظة دخولها فوهة الأنبوبة المربوطة بمنشآت الرصيف، لذلك يعتبر الناقل مسؤولاً عن البضاعة التي تتسرب من الأنبوب الى الخارج وهي في طريقها الى داخل السفينة بسبب وجود ثقب في الأنبوب أو أي سبب آخر . إلا أن الأمر يزداد تعقيداً في حالة النقل بواسطة الحاويات Containers حيث يتم تعبئة البضاعة في الحاوية في أماكن خاصة على اليابسة . وهي إما أن تعبأ كاملة

1933 S.L.T. p.2.

(٩)

لحساب شخص واحد (F.C.L.) Full Container Load ولمرسل إليه واحد، وفي هذه الحالة قد يعبئها الشاحن نفسه ويسلمها للناقل في مكان التعبئة. وقد تعبأ الحاوية ببضائع تعود لأكثر من شاحن وترسل الى أكثر من مرسل إليه (Less Than Container (L.C.L.) حيث تعبأ هذه البضائع في كثير من الأحيان بواسطة وكيل بالعمولة.

وبعد تعبئة البضائع في الحاوية يتم غلق الحاوية وختمها ثم تنقل بواسطة السيارة أو القطار أو أية واسطة أخرى الى السفينة لغرض شحنها. وفي هذا النوع من النقل يختلط النقل البحري بنوع أو أنواع أخرى من النقل كالنقل البري أو الجوي، وأن قواعد المسؤولية في كل نوع من هذه الأنواع تختلف عن الأخرى^(١٠).

لقد رأينا في بداية هذا البحث أن الفقرة (هـ) من المادة الأولى من معاهدة سندات الشحن قد حصرت نطاق تطبيقها على المرحلة البحرية فقط والتي تبدأ بعملية الشحن وتنتهي بعملية التفريغ.

فلو اعتبر الناقل قد تسلم البضاعة من لحظة استلامه للحاوية إذا كانت البضاعة قد عبئت من قبل الشاحن أو من تاريخ تسلمه البضاعة لغرض تعبئتها في الحاوية إذا كان الناقل هو الذي يقوم بعملية التعبئة فهذا يعني أن الناقل سوف يخضع لقواعد مختلفة من ناحية المسؤولية، وهذا مما لا شك فيه يثير صعوبات قانونية كثيرة، علاوة على أنه يخالف مبدأ وحدة عقد النقل البحري، حيث يعتبر هذا العقد وحدة لا تتجزأ تسري عليها مبادئ قانونية موحدة^(١١).

(١٠) انظر د. ابراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن، الكويت ١٩٧٥، ص ٤٥، انظر كذلك د. عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع لسنة ١٩٨٠، بحث منشور في مجلة الحقوق التي تصدرها كلية الحقوق بجامعة الكويت، العدد الثالث - السنة الثامنة، ص ١٧١.

(١١) انظر د. مططفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، الاسكندرية ١٩٧٤، ص ٢٨٧، انظر كذلك: Mankabady, Op. Cit., p. 101.

إلا أنه يمكن التغلب على هذه المشكلة وذلك باللجوء الى المادة السابعة من اتفاقية سندات الشحن^(١٢) التي أعطت أطراف العلاقة في سند الشحن الحق في ادخال أية شروط اضافية في سند الشحن تزيد من مسئولية الناقل . فلا مانع اذن من اتفاق الناقل والشاحن في عقد النقل البحري على أن يشمل هذا العقد مرحلة ما قبل الشحن وما بعد التفريغ^(١٣) .

هذا الحل رغم توفقه على مركز الشاحن ومدى استطاعته من أن يفرض مثل هذا الشرط على الناقل، إلا أنه أفضل من الحل الذي ذهبت إليه بعض المحاكم والتي ترى فيه بأن على الناقل في مثل هذه الحالات أن يصدر للشاحن سند شحن يغطي المرحلة البحرية من الرحلة وتذكرة نقل بري تغطي المرحلة البرية منها ويرفقهما معاً، ويطبق القانون البحري على المرحلة البحرية وقانون النقل البري على المرحلة البرية^(١٤).

(١٢) نصت المادة السابعة من اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ على ما يلي :

(لا يمنع أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقيات أو شروط أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسئوليات الناقل أو السفينة بالنسبة الى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو التفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحراً) .

(١٣) في الولايات المتحدة الأمريكية يطبق قانون نقل البضائع لسنة ١٩٣٦ .

Carriage of Goods by Sea Act 1936.

الذي يضم قواعد اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ على المرحلة البحرية فقط، ويطبق قانون هارتر لسنة ١٨٩٣ Harter Act 1893 على مرحلة ما قبل الشحن وما بعد التفريغ . وبذلك تغطي عن طريق هذين القانونين جميع الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل .

Astel, Op. Cit., p.288.

انظر :

(١٤) انظر تميمز لبناني ٢٣/٣/٦٥ مجموعة حاتم ج ٦٢ ص ٦٨ رقم ٢، مشار إليه في د. يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسئولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، بحث منشور في مجلة الحقوق التي تصدرها كلية الحقوق بجامعة الكويت، السنة الثامنة، العدد الثاني، ١٩٨٤، ص ١٥١ .

إن الأخذ بهذا الحل الأخير فيه بعض الصعوبات لا سيما في الحالات التي يتعذر فيها تحديد مكان وقوع الضرر، فهل يفترض بأن الضرر قد وقع في المرحلة البحرية لكي نطبق عليه قواعد القانون البحري أم وقع في المرحلة البرية لكي نطبق عليه قواعد القانون البري^(١٥). لقد حاولت اللجنة الدولية للقانون البحري (C.M.I.) في مؤتمرها الذي عقد في ستوكهولم عام ١٩٦٣ إزالة هذا الخلل الموجود في اتفاقية سندات الشحن لعام ١٩٢٤، وذلك عندما اقترح بعض المندوبين على المؤتمر بتوسيع نطاق تطبيق الاتفاقية لتشمل طيلة المرحلة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل سواء على اليابسة أم في البحر. إلا أن أغلبية أعضاء المؤتمر والذين يمثلون الدول الناقلة قد عارضوا ادخال أي تعديل بهذا الخصوص على الاتفاقية فبقيت كما هي عليه^(١٦).

(١٥) لقد حسمت محكمة الاستئناف الكويتية العليا النزاع في مثل هذه الحالات عندما قضت بأن الضرر يعتبر قد حصل في المرحلة البحرية عند تعذر تحديده، حيث جاء في هذا الحكم . . . ومن المقرر افتراض وقوع الضرر في هذه المرحلة وتطبيق أحكام المعاهدة عند تعذر تحديد وقت حصول الضرر للبضاعة على أن يكون للناقل أن يثبت أن الضرر وقع في فترة سابقة على الشحن أو لاحقه على التفريغ .

انظر حكم محكمة الاستئناف العليا / الدائرة التجارية الثالثة، الصادر في ١١ يناير ١٩٨٣ رقم ١٨٥ / ٩٨١ تجاري، انظر كذلك د. يعقوب يوسف صرخوه، القسم الأول، ص ١٥٧ .

S.Mankabady, op.cit., p.109.

(١٦) انظر :

C.M.L.Stockholm Conference, 1936

المبحث الثاني متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في ظل قواعد همبرك لسنة ١٩٧٨^(١٧)

بعد مناقشات طويلة داخل اللجان المكلفة بصياغة اتفاقية همبرك واستعراض نقاط الخلل في اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ وما استجد من أمور، تم التوصل الى صياغة المادة الرابعة من الاتفاقية التي تبين سريان الاتفاقية لتحل محل الفقرة (هـ) من المادة الأولى من اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ .

لقد ألغت هذه المادة المبدأ المعمول به في ظل اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ وهو مبدأ من البكرة الى البكرة From tackle to tackle الذي يمحصر تطبيق الاتفاقية بالمرحلة البحرية فقط . حيث وسعت المادة الرابعة من الاتفاقية نطاق تطبيق الاتفاقية ليشمل المراحل السابقة على عملية الشحن واللاحقة على عملية التفريغ والتي تعتبر ضرورية ومكملة لعملية النقل البحري . فقد جاء في المادة الرابعة من اتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ التي وردت تحت عنوان فترة المسؤولية ما يلي :

١ - تشمل مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية المدة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ .

(١٧) أقرت هذه الاتفاقية من قبل المؤتمر الدبلوماسي الدولي المنعقد في همبرك ما بين ٦ - ٣١ مارس ١٩٧٨ ، وسميت باتفاقية الأمم المتحدة حول النقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨ ، ويطلق عليها اتفاقية همبرك تقديراً للبلد المضيف للمؤتمر الذي وقعت فيه هذه الاتفاقية .

إن البضاعة تكون في عهدة الناقل منذ أن يتسلمها وإلى أن يسلمها . كما جاء في الفقرة الثانية من المادة ٢٣ من الاتفاقية بأنه : يحق للناقل بموجب هذه الاتفاقية أن يزيد مسؤوليته والتزاماته التي نص عليها في هذه الاتفاقية .

يتضح من المادتين المذكورتين أعلاه أن مسؤولية الناقل البحري تمتد طيلة الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل . وأن البضاعة تصبح في عهدة الناقل اعتباراً من لحظة تسلمه لها . إلا أن السؤال المهم الذي يثار هنا هو متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة ؟

إن اتفاقية همبرك لم تحدد بالضبط متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة لذا فقد ذهب بعض الكتاب^(١٨) الى أن عملية تسلم الناقل للبضاعة هي عملية قانونية تتمثل في اصدار سند الشحن من قبل الناقل الى الشاحن . ونحن لا نتفق مع هذا الرأي لأن في كثير من الأحيان يستلم الناقل البضاعة إلا أنه لا يقوم باصدار سند شحن إلا بعد فترة من استلامه البضاعة ، كما أن الناقل قد لا يقوم باستلام البضاعة بنفسه وإنما بواسطة وكلائه أو عن طريق سلطات الميناء حيث يقوم الناقل بعد استلامها من وكلائه أو من سلطات الميناء باصدار سند الشحن .

صحيح أن المادة ٤(٢) من اتفاقية همبرك قد بينت بأنه متى ما كانت البضاعة في عهدة وكلاء الناقل أو في عهدة سلطات الميناء المخولة رسمياً باستلام البضاعة تعتبر وكأنها في عهدة الناقل ، وبذلك أزيلت كثير من الصعوبات التي كانت قائمة في ظل اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ ، إلا أنها لم تبيّن في هذه الحالات متى تعتبر البضاعة مستلمة من قبل الناقل ، هل من

Leopold Peyrefitte, The period of Maritime Transport, Comments on Article 4 of the (١٨) Hamburg Rules, Published in the Hamburg Rules, edited by S. Mankabady. Leyden, 1978, p.130.

تاريخ استلام هذه الجهات البضاعة أم من تاريخ اصدار سند الشحن، إذا تأخر اصداره. إننا نرى أن الناقل يعتبر قد تسلم البضاعة من الوقت الذي وضعت فيه تحت تصرفه أو تصرف وكلائه وكان في مقدوره أن يمارس حقه بنفسه أو عن طريق وكلائه في فحص البضاعة والتأكد من كونها مطابقة للبيانات التي قدمها الشاحن عن البضاعة .

إن الأخذ بهذا الرأي يساعد الى إزالة الاختلاف في وجهات النظر الذي كان قائماً في ظل اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ بالنسبة لبعض أنواع النقل. كالنقل الذي تستعمل فيه الجنايب في عملية الشحن، والنقل بالحوايات ونقل السوائل والحبوب .

ففيما يتعلق بالنقل الذي تستعمل فيه الجنايب في عملية الشحن، كنا قد رأينا بأن الرأي السائد في ظل اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ بالنسبة لتسليم الناقل للبضاعة هو أن هذا التسلم يتوقف على ملكية الناقل للجنيبة أو سيطرته أو اشرافه على عملية وضع البضاعة في الجنيبة، فإذا كانت الجنيبة مملوكة للناقل أو أن الناقل كان مشرفاً على عملية وضع البضاعة في الجنيبة فإن الناقل يعتبر قد تسلم البضاعة اعتباراً من لحظة وضع البضاعة في الجنيبة، وإذا لم يكن الناقل مالكا للجنيبة ولا مشرفاً على عملية وضع البضاعة فيها، فإنه يعتبر قد تسلم البضاعة اعتباراً من تاريخ ربطها برافعة السفينة .

اما بالنسبة لاتفاقية همبرك فان الوضع يختلف حيث يتوقف تسلم الناقل للبضاعة على وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو وكلائه وممارسة الناقل أو وكلائه لحقه في فحص البضاعة والتأكد من مطابقتها للمواصفات المعلنة من قبل الشاحن، فان كانت البضاعة قد وضعت تحت تصرف الناقل لغرض فحصها قبل عملية وضعها في الجنيبة فان الناقل يعتبر قد تسلم البضاعة اعتباراً من تلك اللحظة وليس من لحظة رفعها من الجنيبة الى السفينة^(١٩) .

Cordon pollok, Alegal analysis of the Hamburg Rules, published in the Hamburg (١٩) Rules, Aone - day Seminar Organized by Lloyd's of London press Ltd, Sedtember, 1978, P.6.

وهذا الحكم ينطبق ايضا على النقل بالحاويات ، فقد جرت العادة بان يقوم الشاحن بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل في اماكن خاصة على اليابسة حيث يقوم الناقل أو ممثليه بفحص البضاعة والتأكد من عددها أو وزنها ثم يقوم بعد ذلك بتعبئتها في الحاوية وغلق الحاوية ثم تنقل الى السفينة فيعتبر الناقل في هذه الحالة قد تسلم البضاعة اعتبارا من تاريخ وضع البضاعة تحت تصرفه لغرض فحصها . فاذا ما تضررت البضاعة اثناء عملية نقلها بالحاوية الى السفينة لغرض شحنها فان الناقل يعتبر مسؤولا عن هذا الضرر وتطبق احكام اتفاقية همبرك على الضرر رغم وقوعه على اليابسة^(٢٠) . وفي حالة نقل السوائل والحبوب بواسطة انابيب خاصة تربط بين منشآت الميناء المعدة لهذا الغرض والسفينة ، فان الناقل يعتبر قد تسلم البضاعة اعتبارا من لحظة دخول السائل أو الحبوب فوهة الانبوب المربوط بمنشآت الميناء لانها في تلك اللحظة اصبحت تحت تصرف الناقل ، وعلى ذلك فاذا ما تسرب السائل أو الحبوب من الانبوب بعد دخوله الفتحة المربوطة بمنشآت الميناء فان الناقل يعتبر مسؤولا عن الضرر^(٢١) .

(٢٠) انظر : د. ابراهيم مكى ، نظام النقل باوعية الشحن ، ١١٦ .

Peyrofitte, Op.Cit., P.132.

(٢١) انظر :

المبحث الثالث متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في ظل القانونين العراقي والكويتي

سبق وان ذكرنا في بداية هذا البحث بان قوانين الدول قد اختلفت حول تحديد وقت استلام الناقل للبضاعة ، وهذا الاختلاف ناتج عن اختلاف وجهات نظر واضعي الاتفاقيات الدولية التي تحكم النقل البحري كاتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ ، واتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ ، وقد تأثرت القوانين البحرية لاقطار منطقة الخليج العربي بهذا الاختلاف في وجهات النظر لان اقطار هذه المنطقة بعضها قد اخذ في اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ والبعض الآخر ادخل اتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ ، والتي لم تدخل حيز التنفيذ بعد^(٢٢) في قوانينه . وستعرض في بحثنا هذا الى القانونين العراقي والكويتي كمثال على اختلاف وجهات النظر بهذا الخصوص^(٢٣) .

(٢٢) نصت المادة ٣٠ / ١ من اتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ ، بان تنفيذ هذه الاتفاقية يبدأ بعد مضي اثنتا عشر شهرا على قيام حكومات ٢٠ دولة بالتوقيع على الاتفاقية أو بايداع وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام الى الجهات المختصة .
ولحد الآن لم يصل مجموع هذه الدول الى عشرين دولة . لذلك لم تدخل هذه الاتفاقية حيز التطبيق لحد الآن ، رغم ان بعض الدول كالعراق مثلا ادخل احكام هذه الاتفاقية في قانونه الوطني .

(٢٣) نأمل ان يتم توحيد القوانين البحرية لاقطار منطقة الخليج العربي - سيما وان اقطار هذه المنطقة مرتبطة بمشاريع بحرية مشتركة كشركة الملاحة العربية المتحدة مثلا ، وليكن ذلك نقطة بداية نحو قانون بحري عربي موحد .

الجمهورية العراقية :

نصت المادة ١٣١ من قانون النقل رقم ١٩٨٠ لسنة ١٩٨٣ على ما يلي :
(أولاً - تبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه الى المرسل اليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو عند تسليمه الى جهة مخولة .

ثانياً - يقصد بدخول الشيء في عهدة الناقل لاغراض الفقرة (أولاً) من هذه المادة وضع الشيء تحت سيطرة الناقل أو رقابته) .

يظهر من هذه المادة^(٢٤) ان قانون النقل العراقي قد اخذ فيما يتعلق بمسئولية الناقل البحري باتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ ، مما يعني ان ما قيل في تحديد متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في ظل اتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ يمكن ان يقال في ظل قانون النقل العراقي . أي ان الناقل في القانون العراقي يعتبر قد تسلم البضاعة اعتباراً من تاريخ دخولها في عهده وتعتبر البضاعة قد دخلت في عهدة الناقل اعتباراً من لحظة وضعها تحت تصرفه أو تصرف وكلائه وكان في مقدوره ان يمارس بنفسه أو عن طريق وكلائه حقه في فحص البضاعة والتأكد من كونها مطابقة للبيانات التي قدمها الشاحن عن البضاعة^(٢٥) . واننا نرى ان المشرع العراقي حسناً فعل عندما اخذ باحكام

(٢٤) ان المقصود بالناقل في المادة ١٣١ من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ هو الناقل البحري ، لان هذه المادة قد وردت في الفرع الاول من الفصل الثالث الخاص بالنقل البحري ، كما ان هذه المادة مأخوذة عن المادة الرابعة من اتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ .

(٢٥) يرى بعض الكتاب بان بداية عملية الشحن تعتبر بداية تنفيذ عقد النقل البحري ، ونحن لا ننفق مع هذا الرأي لانه ان كان يصح في ظل اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ حيث يطبق مبدأ من البكرة الى البكرة From tackle to tackle فتبدأ مسؤولية الناقل وبالتالي عقد النقل البحري في ظل هذا المبدأ اعتباراً من لحظة ربط البضاعة برافعة السفينة لغرض :

اتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ عندما اراد ان يضمن قانون النقل مواد قانونية خاصة بالنقل البحري . وذلك لان قواعد همبرك تمثل احداث القواعد القانونية التي تحكم النقل البحري وقد تم التوصل اليها بعد مناقشات ومشاورات طويلة بين المتخصصين في شؤون النقل البحري من مختلف الدول ، وقد لعبت دول الـ ٧٧ وهي تمثل الدول النامية دوراً كبيراً في اعداد هذه القواعد وصياغتها بالشكل الذي يحافظ على حقوقها باعتبارها دول تمثل الشاحنين بعد ان ايدت هذه الدول اثناء المؤتمرات الممهدة لصياغة هذه الاتفاقية كثيراً من الملاحظات على اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ ، على اساس انها تخدم مصالح الدول الكبرى التي تمثل الناقلين ، لان دول الـ ٧٧ لم تلعب دوراً في صياغة هذه الاتفاقية لان معظم هذه الدول كان مستعمراً آنذاك من قبل الدول الكبرى^(٢٦) . كما ان المشرع العراقي عندما اخذ بهذه القواعد فانه بذلك يكون قد جنب الفقه والقضاء كثيراً من الاشكالات التي كانت قائمة في ظل الاحكام السائدة قبل صدور قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ والامثلة على ذلك كثيرة .

ففيما يتعلق بمكان حدوث الضرر ان تعذر تحديده ، كان موقف المحاكم العراقية في ظل الاحكام السابقة غير واضح من هذه النقطة . ففي احدي القضايا التي عرضت على احدي المحاكم العراقية^(٢٧) والتي تتلخص وقائعها :

= شحنها ، فان ذلك لا ينطبق على عقد النقل البحري في قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ ، والمأخوذة احكامه عن اتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ .

فقد نصت المادة الرابعة من قانون النقل العراقي على ان مسؤولية الناقل وبالتالي عقد النقل البحري تبدأ عند وضع الشيء تحت سيطرة الناقل أو رقابته وقد يدخل الشيء تحت سيطرة الناقل أو رقابته قبل بدء عملية الشحن كما رأينا سابقاً .
انظر : د . مجيد العنكي ، قانون النقل العراقي ، المبادئ والاحكام ، بغداد ١٩٨٤ ، ص ١٦٦ .

(٢٦) انظر UNCTAD Report dated 14 December, 1970 TD / B / C.4 / ISL / 6.

(٢٧) رقم القرار - ٤٥٩ / مدنية رابعة / ٩٧٤ ، تاريخ القرار ١٥ / ٧ / ١٩٧٤ منشور في الجريدة القضائية التي يصدرها المكتب الفني بمحكمة تمييز العراق - العدد الثالث - السنة الخامسة ١٩٧٤ .

بان مصلحة مصافي النفط الحكومية كانت قد استوردت ارسالية متكونة من ٣٧ علبة اصباغ من بريطانيا شحنت بواسطة شركة النقل البحري العراقية ، وعند وصول البضاعة وجدت ٩ علب فارغة المحتويات ، فاقامت شركة التأمين الوطنية - بعد ان دفعت قيمة البضاعة المؤمن عليها الى مصلحة مصافي النفط الحكومية - الدعوى على شركة النقل البحري العراقية ، الا ان المحكمة قامت برد الدعوى لان الشركة المدعية عجزت عن اثبات مكان وقوع الضرر . ولعدم قناعة الشركة المدعية بهذا الحكم قامت بتمييزه لدى محكمة التمييز ، فايدت محكمة التمييز هذا الحكم ، وقد جاء في حكم محكمة التمييز بانه (. . . .) اصبح من المتعذر معرفة كون الضرر حصل اثناء النقل البحري أو خلال المدة التي بقيت لدى مصلحة الموانئ مما لا يمكن معه مساءلة أي من الناقل البحري أو الوديع عن الضرر الذي لم يثبت حصوله لدى أي منها بموجب وثيقة معتبرة قانوناً) . وقد استندت محكمة التمييز في حكمها هذا على المادة ١٣٢ من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ (الملغى حالياً) ، والتي حددت لصاحب الحق في استلام البضاعة فترة معينة (٤٨ ساعة) لبيان الاضرار التي اصابها البضاعة من جراء عملية النقل البحري . اننا نرى ان قرار محكمة التمييز هذا قد ابتعد عن الصحة وذلك للأسباب التالية :

١ - ان الفترة المذكورة في المادة ١٣٢ من قانون التجارة العثمانية هي ليست مدة تقادم ، وانما هي مهلة اعطاها المشرع لصاحب الحق في استلام البضاعة لفحصها وبيان الاضرار التي لحقت بها من جراء عملية النقل البحري ، وعند عدم تثبيت أي ضرر خلال هذه الفترة يعتبر مستلم البضاعة قد تسلمها سليمة دون ان يصيبها أي ضرر من جراء عملية النقل البحري ، الا ان هذه القرينة ليست قرينة قاطعة وانما قرينة بسيطة يستطيع المستلم ان يثبت عكس ذلك بكافة طرق الاثبات .

ان عدم الاشعار ، خلال المدة المحددة لذلك ، عن وجود ضرر في البضاعة يؤدي الى نقل عبء الاثبات ، أي انه اذا لم يقم المرسل اليه باشعار الناقل عن وجود ضرر خلال المدة المحددة فان دعواه لا تسقط وانما

يقع على عاتقه في هذه الحالة عبء اثبات الضرر ، حيث سيكون اثبات هذا الضرر صعباً الا انه ليس مستحيلاً^(٢٨) .

٢ - يظهر لنا من سياق الحكم بان محكمة التمييز لديها القناعة بان هناك ضرر اصاب البضاعة وان وقت حصول هذا الضرر محصور بين فترة النقل البحري وفترة وجود البضاعة لدى مصلحة الموانئ ، الا انها لم تعرف بالضبط في أي من الفترتين حصل هذا الضرر .

٣ - حكمت المحكمة برد الدعوى على اعتبار انها لم تستطع تحديد وقت حصول الضرر ، فهل حصل اثناء عملية النقل البحري أم عندما كانت البضاعة لدى مصلحة الموانئ . ونحن نرى أن ذلك لا يمكن ان يعتبر سبباً لرد الدعوى ، وكان على المحكمة ان تحكم بانه في حالة حدوث ضرر في مكان يتعذر تحديده ، فانه يفترض وقوعه في فترة النقل البحري . وهذا هو الحل الذي اخذت به محكمة النقض المصرية^(٢٩) .

الا ان قانون النقل الجديد قد تخلص من هذه الاشكالات عندما ادخل قواعد همبرك في قانون النقل . حيث ان الناقل في ظل هذه القواعد يعتبر مسؤولاً عن البضاعة طيلة الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده وحتى تسليمها الى الشخص المخول باستلامها .

(٢٨) انظر نقض مصري الطعن رقم ٨٧٧ السنة ٤٧ق جلسة ٢١ مارس ١٩٨٠ ، حيث جاء في هذا الحكم ان (مفاد نص المادة ٣ / ٦ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن انه اذا لم يوجه المرسل اليه أو وكيله اخطاراً كتابياً الى الناقل في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسلم البضاعة المشحونة بخطره فيها بما اصابها من هلاك أو تلف وبما هي هذا الهلاك أو التلف ، أو جاء هذا الاخطار غير موضح به الضرر على وجه التحديد فان استلام المرسل اليه للبضاعة يعتبر قرينة - الى ان يثبت العكس - على ان الناقل قد سلمه البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن .

انظر : د . يعقوب يوسف صرخوه ، النظام القانوني لمسئولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد ، القسم الثاني ، منشور في مجلة الحقوق التي تصدرها كلية الحقوق في جامعة الكويت ، السنة الثامنة ، العدد الثالث ، ١٩٨٤ ص ٧٨ .

(٢٩) انظر طعن رقم ٤٥٢ سنة ٤٢ق جلسة ١٢٤ / ٦ / ١٩٧٧ ص ٢٨ ص ١٤٥٢ .

كما ان نص القانون العراقي جاء واضحا فيما يتعلق بتحديد وقت استلام البضاعة عندما نص في الفقرة الثانية من المادة ١٣١ المذكورة سابقا بان البضاعة تعتبر قد دخلت في عهدة الناقل اعتبارا من وقت وضع البضاعة تحت سيطرته أو رقابته .

ويجب ان نشير هنا الى نص الفقرة الثانية من المادة ١٤٢ التي نصت على ما يلي :

(على الناقل متى دخل الشيء في عهده أو عهدة الناقل الفعلي ، ان يقوم بناء على طلب المرسل ، باصدار سند شحن اليه) . فهذا النص لا يعني ان الناقل يعتبر قد تسلم البضاعة اعتبارا من تاريخ اصدار سند الشحن الى المرسل ، وانما يعتبر قد تسلم البضاعة اعتبارا من وقت وضعها تحت سيطرته أو رقابته ، وقد يستغرق اصدار سند الشحن فترة تستمر لعدة ايام بعد وضع البضاعة تحت سيطرة أو رقابة الناقل ، فاذا اصاب البضاعة ضرر خلال هذه الفترة الممتدة بين وضعها تحت سيطرته أو رقابته وقبل اصدار سند الشحن فان البضاعة تكون قد تضررت وهي في عهدة الناقل بعد ان تسلمها ويتحمل مسؤولية هذا الضرر .

ولنا ايضا ملاحظة اخرى حول الفقرة الثانية من المادة ١٤٢ وهذه الملاحظة تتعلق بصياغة هذه الفقرة . فاننا نرى ان صياغة هذه الفقرة غير دقيقة اذ انها فرضت على الناقل بعد دخول البضاعة في عهده ان يقوم ، بناء على طلب المرسل ، باصدار سند شحن اليه . ولكن يبقى السؤال هنا متى تعتبر البضاعة قد دخلت في عهدة الناقل لكي يقوم باصدار سند الشحن ؟

لذلك نقترح ان تكون صياغة هذه الفقرة بالشكل التالي : (على الناقل متى وضع الشيء تحت سيطرته أو رقابته أو سيطرة أو رقابة الناقل الفعلي ، ان يقوم بناء على طلب المرسل ، باصدار سند شحن اليه) .

دولة الكويت :

كان عقد النقل البحري للبضائع في دولة الكويت محكوماً بالمواد من ٤٣٦ الى ٤٦٢ الواردة في باب النقل من قانون التجارة الكويتي ، وهذه المواد هي مواد عامة تنطبق على النقل البحري والبري والجوي على السواء .

وقد انضمت الكويت في ٣١ مايس ١٩٦٩^(٣٠) الى معاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ ، حيث جاءت هذه الاتفاقية ببعض الاحكام التي تختلف عن الاحكام المعمول بها في قانون التجارة الكويتي^(٣١) .

وبعد ذلك صدر قانون التجارة البحرية رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ ، حيث خصصت المواد من ١٩١ - ٢٠٠ من هذا القانون لتنظيم مسؤولية الناقل البحري وهذه المواد مأخوذة من معاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ . فكما هو الحال في ظل معاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ ، فان قواعد مسؤولية الناقل البحري في القانون الكويتي تطبق على المرحلة البحرية فقط ، وهي المرحلة التي تبدأ بعملية الشحن وتنتهي بعملية التفريغ . From tackle to tackle . وقد اكدت هذا المعنى المادة ١٨٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي عندما فرضت على الناقل بان يقوم بعملية الشحن والتفريغ ، ولا يحق للناقل ان يتخلى من هذا الواجب ، أي لا يحق له ان يستثنى هاتين العمليتين من نطاق المرحلة البحرية . اما المرحلة السابقة على عملية الشحن واللاحقة على عملية التفريغ فهي غير خاضعة لهذه الاحكام ، وتتضمنها الاتفاقات العقدية بين اطراف العقد والقواعد القانونية العامة الواردة في القوانين الاخرى والقواعد العرفية . وعلى ذلك فسوف تثار في ظل هذا القانون نفس الاشكالات والملازمات التي اثيرت في ظل اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ والتي تطرقنا لها سابقا .

(٣٠) وذلك بموجب القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ . المنشور بالجريدة الرسمية بالعدد رقم ٧٣٠ في ٨ يونيو ١٩٦٩ .

(٣١) انظر د. ابراهيم مكي ، الوسيط ج ٢ ، ص ٤ .

ونحن نتفق تماما مع ماذهب اليه بعض الكتاب^(٣٢) من انه كان من
المفضل لو ان المشرع الكويتي قد خطا خطوة نحو الامام فاخذ بالاحكام التي
جاءت بها اتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ في هذا الشأن ، حيث قضت هذه
الاتفاقية على كثير من نقاط الجدل التي كانت قائمة في ظل اتفاقية بروكسل
لسنة ١٩٢٤ ، علما بان قانون التجارة البحرية الكويتي قد صدر بعد التوقيع
على اتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ .

فاذن يعتبر الناقل في ظل القانون الكويتي قد تسلم البضاعة اعتبارا من
اللحظة التي تربط فيها البضاعة ببيكرات رافعة السفينة لغرض رفعها الى داخل
السفينة ، اذا كانت السفينة تستعمل رافعاتها الخاصة بعملية الشحن . اما في
الحالات التي تستخدم فيها رافعات رصيف الميناء في عملية الشحن فان الناقل
يكون قد تسلم البضاعة اعتبارا من لحظة اجتيازها جانب السفينة ولولم تستقر
بعد في داخل السفينة . اما بالنسبة للنقل بالحاويات Containers والنقل
بالجنائب ونقل الحبوب والسوائل فينطبق عليها من ناحية استلامها من قبل
الناقل نفس الاحكام التي ذكرناها سابقا بالنسبة لاتفاقية سندات الشحن لسنة
١٩٢٤ .

وفيا يتعلق بمكان حدوث الضرر في الحالات التي يتعذر فيها تحديده
وهل ان الضرر الذي لحق البضاعة قد حصل في المرحلة البحرية ام قبل عملية
الشحن أو بعد عملية التفريغ ، فان المحاكم الكويتية قد حسمت الخلاف
القائم حول هذا الموضوع عندما قررت محكمة الاستئناف العليا^(٣٣) بان الضرر
يعتبر قد حصل خلال المرحلة البحرية بالتالي تطبق احكام قانون التجارة
البحرية الكويتي على هذا الضرر .

(٣٢) انظر د. يعقوب يوسف صرخوه ، القسم الاول ، ص ١٥٨ .

(٣٣) انظر حكم محكمة الاستئناف العليا / الدائرة التجارية الثالثة / الصادر في ١١ يناير ١٩٨٣
رقم ١٨٥ / ٩٨١ تجاري .

ويجب ان نفرق بين هذه الحالة وحالة الضرر الذي يصيب البضاعة في النقل المتتابع^(٣٤) والتي عالجتها المادة ١٧٩ من قانون التجارة الكويتي رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ بقولها :

١ - اذا قام عدة ناقلين بالتعاقب على تنفيذ عقد نقل واحد ، كان الناقل الاول مسئولاً تجاه المرسل أو المرسل اليه عن مجموع النقل ويقع باطلا كل شرط بخلاف ذلك .

٢ - ولا يسأل كل من الناقلين التاليين للناقل الاول تجاهه أو اتجاه المرسل أو المرسل اليه الا عن الضرر الذي يقع في الجزء الخاص به من النقل . فاذا استحال تعيين الجزء الذي وقع فيه الضرر وجب توزيعه بين جميع الناقلين بنسبة ما يستحقه كل منهم عن اجرة النقل ، واذا اعسر احدهم وزعت حصته على الآخرين بالنسبة ذاتها . حيث حدد المشروع في هذه المادة مسؤوليات الناقلين على اختلاف درجاتهم ، وعلاقاتهم بما بينهم من جهة وفيما بينهم وبين المرسل أو المرسل اليه من جهة اخرى . كما انه عالج حالة عدم معرفة مكان وقوع الضرر وبالتالي عدم معرفة الناقل الذي حصل عنده الضرر ، فاوجب توزيع الضرر على جميع الناقلين بنسبة ما يستحقه كل منهم من اجرة النقل وتوزع حصة المعسر منهم على بقية الناقلين^(٣٥) .

وتجدر الاشارة هنا الى ان المادة ١٩٦ / ١ من قانون التجارة البحرية الكويتي قد اجازت لطرفي عقد النقل البحري ان يتفقا على زيادة الالتزامات والاعباء المفروضة على الناقل بموجب هذا القانون . فيمكن الاستناد الى هذه المادة لتوسيع نطاق مسؤولية الناقل البحري لتشمل مرحلة ما قبل عملية

(٣٤) النقل المتتابع أو ما يسمى بالنقل متعدد الوسائل ، هو ذلك النقل الذي يتم بين دولتين أو أكثر وتستعمل فيه أكثر من وسيلة من وسائل النقل المختلفة على ان تكون احداها مرحلة نقل بحرية ويحكم هذا النقل عقد نقل واحد يكون الناقل بموجبه مسئولاً عن تنفيذ العقد كاملاً . انظر : د. عبد القادر العطير ، ص ١٧١ .

(٣٥) انظر : د. يعقوب يوسف صرخوه ، القسم الاول ، ص ١٥٠ .

الشحن وما بعد عملية التفريغ . أي يمكن الاتفاق على ان يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة اعتبارا من لحظة وضعها تحت سيطرته واشرافه وبالتالي يعتبر مسئولاً عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تلك اللحظة على شرط ان يذكر ذلك في سند الشحن المسلم الى الشاحن .

الخاتمة :

يظهر مما تقدم ان تحديد وقت استلام الناقل البحري للبضاعة يعتبر من المسائل المهمة في عملية النقل البحري . فابتداء من هذه اللحظة تبدأ مسؤولية الناقل البحري عن الاضرار التي تصيب البضاعة . الا انه رغم اهمية هذه النقطة فان كثيراً من القوانين البحرية لم تبين بشكل واضح متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة . ويرجع السبب في ذلك الى ان معظم القوانين البحرية الحديثة قد اخذت احكامها من اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ التي حصرت مسؤولية الناقل البحري بالمرحلة البحرية التي تبدأ ببدء عملية الشحن وتنتهي بانتهاء عملية التفريغ أو ما يسمى بمبدأ من البكرة الى البكرة From tackle to tackle وقد اثار هذا المبدأ كثيراً من الصعوبات في التطبيق العملي وقد حاولت المحاكم في الدول المختلفة تذليل الصعوبات التي تبرز من جراء تطبيق احكام معاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ كأن تحاول ان توسع نطاق مسؤولية الناقل البحري لتشمل بعض الاضرار التي تقع ما قبل عملية الشحن وما بعد عملية التفريغ على اعتبار ان البضاعة كانت في عهدة الناقل البحري . كذلك اعتبرت بعض المحاكم كالمحاكم الكويتية ان الضرر يعتبر قد حصل في المرحلة البحرية في الحالات التي يتعذر فيها تحديد مكان حصول الضرر .

وقد اخذ قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ باحكام اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ .

نظرا لمرور اكثر من ٦٠ سنة على اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ وللتطور البحري الهائل الذي حصل خلال تلك الفترة فقد ارتأى المجتمع

الدولي ضرورة وضع اتفاقية جديدة تحكم النقل البحري وكانت هذه المرة تحت اشراف الامم المتحدة وبعد اجتماعات متعددة دارت خلالها نقاشات متنوعة بين وفود مختلف الدول تم التوصل الى توقيع اتفاقية همبرك لسنة ١٩٧٨ .

ويعتبر الناقل في ظل هذه الاتفاقية قد استلم البضاعة اعتباراً من تاريخ دخولها في عهده ويبقى مسئولاً عنها طيلة الفترة التي تبقى البضاعة في عهده .

وتعتبر البضاعة قد دخلت في عهدة الناقل اعتباراً من لحظة وضعها تحت تصرفه أو تصرف وكلائه وكان في مقدوره ان يمارس بنفسه أو عن طريق وكلائه حقه في فحص البضاعة . وبذلك ازيلت هذه الاتفاقية كثيراً من الملاحظات التي كانت قائمة في ظل اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ . وقد ادخل المشرع العراقي احكام هذه الاتفاقية في الفرع الاول من الفصل الثالث من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ . فيعتبر الناقل في القانون العراقي قد تسلم البضاعة اعتباراً من لحظة دخولها في عهده . وبذلك يكون القانون العراقي قد تخلص من الاشكالات التي كانت قائمة في ظل اتفاقية سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ .

مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية

تصدر عن جامعة الكويت

صدر العدد الاول في سابر ١٩٧٥

نصل اعدادها الى ابدى نحو ٢٠٠٠ ماري

بحوي كل عدد من حوالي ٢٥٠ صفحة من البيع المتدرج سنوي

- مجموعة من البحوث تعالج الشؤون المختلفة للمنطقة بأفلام عدد من كبار الكتاب المتخصصين في هذه الشؤون .
- عدد من المراجعات مطالعة من هذا الكتاب التي سبقت في الساحة العلمية
- ابواب ثابتة : تقارير - وثائق - يوميات - بيبلوجرافيا .
- ملخصات للبحوث باللغة الانجليزية .

مشتورات المجلة

- اصطلحت مجلة باصدار عدد من سلاسل الكتب هي :
اولا : سلسلة المنشورات ، وقد صدر منها حتى الان احد عشر منشورا من احدثها :
-- منظمة الانتصار العربية المصدرة للثورة ١٩٦٨ - ١٩٧٧ دراسة مقارنة في التنظيم الدولي
د. عادل خاكي .
- قواعد الملاحة عند بن ماهد والقطامي . حسن صالح شهاب .
- ثانيا : سلسلة الاصدارات الخاصة** ، و صدر منها حتى الان ثلاثة عشر كتابا ، من احدثها :
-- المفهوم الحديث للنسويق وتخطيط الخدمات المصرفية في البنوك التجارية الكويتية .
د. عبد الفتاح الشريسي ، د. السيد ناجي
- رسالة في تاريخ البين : مطابع الديوان . د. محمد عيسى صالحية .
- ثالثا : سلسلة كتب الوثائق** ، وقد صدر منها كتب الوثائق للاعوام : ٧٥ - ٧٦ - ٧٧ - ٧٨ - ٧٩ - ٨٠ .

الاشتراكات

- تتم العدد : ٤٠٠ غلس كويتي او ما يعادلها في الخارج .
- الاشتراك للافراد : سنويا ديناران كويتيان او ١٥ دولارا امريكيا في الخارج (بالبريد الجوي)
- الاشتراك للؤسسات والذوات الرسمية : سنويا ١٢ دينار كويتي او ٤٠ دولارا امريكيا في الخارج (بالبريد الجوي) .

العنوان : جامعة الكويت - كلية الآداب والتربية - الشويخ - دولة الكويت

هـ.ب : ١٧٠٧٣ - الخالدية

الهاتف : ٨١٦٨٠٧ - ٨١٦٧٩٩ - ٨١٦٨٢٤

جميع المراسلات توجه باسم رئيس التحرير