

تشديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع بطريق إعلان المصلحة بالتسليم

Strengthening the liability of the maritime carrier of goods through a declaration of delivery

م.م رؤى محمد صعب

M.M. Ru'a Muhammad Sa'ab

جامعة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

University of Information and Communication Technology

الملخص

أقرت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المنظمة للنقل البحري للبضائع بنظام يطلق عليه " إعلان المصلحة بالتسليم " كوسيلة لتشديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع. وبمقتضى هذه الوسيلة يستطيع الشاحن مطالبة الناقل البحري للبضائع بمبلغ من التعويض يزيد على الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قرره الاتفاقية الدولية أو القانون الدولي حيث يلزم الناقل البحري بدفعه في حال تعرض البضاعة لأي ضرر سواء أكان هلاكاً أم تلفاً أم تأخيراً في النقل. ويتناول هذا البحث بيان مفهوم إعلان المصلحة بالتسليم وما هي الشروط الواجب توافرها في هذا الإعلان. وما هي الآثار القانونية المترتبة على هذا الإعلان وذلك من خلال تقسيم البحث على مبحثين ووفقاً للآتي:

المبحث الأول: ماهية إعلان المصلحة بالتسليم

المبحث الثاني: شروط إعلان المصلحة بالتسليم وآثاره القانونية

الكلمات المفتاحية: إعلان – مسؤولية – الناقل – البضائع – المصلحة

Keywords: Declaration – Liability – Carrier – Goods

Abstract

A "Commercial Declaration of Delivery" has been officially issued to establish strict liability for the maritime carrier of goods. Under this mechanism, the maritime carrier can be held liable for compensation exceeding the maximum amount stipulated by the carrier, as well as under international law, which requires the carrier to pay compensation in the event of any damage to the goods, whether loss, damage, or

delay in transit. This research addresses the concept of the Commercial Declaration of Delivery, the necessary conditions for its validity, and its serious implications. The research is divided into two sections:

Section One: The Nature of the New Declaration of Delivery

Section Two: Conditions and Legal Implications of the Declaration of Delivery

المقدمة:

يرتب عقد النقل البحري للبضائع التزامات عدّة في ذمة أطراف العقد وهما الناقل والشاحن. ف فيما يتعلق بالناقل فهو يلتزم بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول والمحافظة عليها أثناء نقلها.

وكذلك يترتب هذا العقد في ذمة الناقل بعض الالتزامات التمهيدية المتعلقة بتهيئة البضاعة للنقل وشحنها ورسوها. وبعض الالتزامات النهائية كتفريغ البضاعة وتسليمها. أما فيما يتعلق بالشاحن فإن التزامه الأساس يتمثل بدفع أجره النقل. ومن ثم إذا تعرضت البضاعة إلى أية أضرار سواء أكان هلاكاً أم تأخيراً في نقلها تحققت مسؤولية الناقل البحري عن هذا الضرر، ويلزم بوجود التعويض عنه. إلا أن الاتفاقيات الدولية - ومنذ إقرار معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن الموقعة في عام ١٩٢٤ - تبنت مبدأً مهماً في تحديد مبلغ التعويض الذي يلزم الناقل بأدائه في حال وقوع ضرر يلحق بالبضائع، حيث تبنت هذه المعاهدة بما يطلق عليه بمبدأ المسؤولية المحدودة " Limitation of Liability " للناقل البحري الذي يفيد بأن الناقل البحري لا يكون ملزماً بدفع تعويض يساوي القيمة الحقيقية للضرر، والتي تتمثل بموجب ما قرره القواعد العامة في القانون المدني بالخسارة التي حلت بالمتعاقد والكسب الذي فاتته. بل إن الناقل البحري يكون ملزماً بأداء حد معين لا يجوز تجاوزه إلا في احوال استثنائية. ويمثل حداً أقصى لمبلغ التعويض الذي يستحقه الشاحن، وهذا الحد لا يغطي جميع الأضرار التي لحقت بالبضاعة. وإذا كان لمبدأ المسؤولية المحدودة مزايا عدّة أهمها حماية الناقل من المطالبات عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والتي من الممكن أن تكون مبالغ كبيرة تشكل إرهاقاً للناقل، ولربما تؤدي بالنتيجة إلى توقفه عن الدفع لعدم قدرته على الوفاء بها ومن ثم إشهار إفلاسه، إلا أنه بالمقابل فإن لمبدأ المسؤولية المحدودة للناقل البحري عيوب عدّة أهمها: أن مقدار مبلغ التعويض الذي يستحقه الشاحن لا يوازي القيمة الحقيقية للضرر الذي لحق بالبضاعة ولأجل تجاوز هذا الانتقاد فقد أقرت معاهدة سندات الشحن حكماً يجيز تشديد مسؤولية الناقل عن طريق وضع شرط يطلق عليه بإعلان المصلحة في التسليم. وبموجب هذا الشرط يستحق الشاحن مبلغاً أعلى من مبلغ التعويض الذي حددته المعاهدة وفي ظل توافر شروط معينة.

أهمية موضوع البحث:

يتمتع موضوع بحثنا بأهمية كبيرة تتجلى في الاعتبارات الآتية:

أولاً: الأهمية الكبيرة لنشاط النقل البحري للبضائع الذي يمثل شريان التجارة الدولية الذي تتم بواسطته انتقال كميات كبيرة من البضائع بين الدول.

ثانياً: الأهمية الكبيرة لموضوعات مسؤولية الناقل البحري للبضائع وما تطرحه من إشكالات عديدة. وقد دفعت هذه الأهمية المجتمع الدولي إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية لتنظيم عمليات النقل البحري للبضائع.

ثالثاً: أهمية شرط إعلان المصلحة بالتسليم والمنازعات التي يكن أن يثيرها بين الناقل والشاحن عند تعرض البضاعة للضرر.

إشكالية البحث:

على الرغم من تنظيم الاتفاقيات الدولية المنظمة لنقل البحري للبضائع وكذلك القوانين الوطنية، إلا أن إعلان المصلحة بالتسليم يثير إشكالات عدّة قدمت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية حلولاً لها، بينما سكتت عن تقرير أو بيان الحلول لمسائل أخرى. ومن هذه المسائل ما يتعلق بالمحرر الذي يدون عليه شرط إعلان المصلحة بالتسليم وهل من الممكن أن يرد في عقد النقل البحري أم في وثيقة أخرى، وكذلك متى لا يجوز للشاحن التمسك بشرط إعلان المصلحة بالتسليم. فضلاً عن إشكالات أخرى سنطرحها في هذا البحث.

منهج البحث:

سنتناول موضوع البحث وفقاً لمنهجين هما المنهج التحليلي والذي بمقتضاه سنبين النصوص التي قررتها الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية بشأن شرط إعلان المصلحة بالتسليم وتحليلها تقييماً. ومنهج البحث المقارن الذي بواسطته سيتم المقارنة بين ما قرره الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية من أحكام تتعلق بشرط إعلان المصلحة بالتسليم.

تقسيم البحث:

سيتم تقسيم البحث على مبحثين وعلى النحو الآتي:

المبحث الأول: ماهية إعلان المصلحة بالتسليم

المبحث الثاني: شروط إعلان المصلحة بالتسليم وأثاره القانونية

المبحث الأول

ماهية إعلان المصلحة بالتسليم

يتطلب البحث في إعلان المصلحة بالتسليم أن نتناول أولاً ما هو مفهوم إعلان المصلحة بالتسليم في ضوء ما أشارت إليه آراء الفقه والنصوص القانونية التي قررتها، سواء أكانت اتفاقيات دولية أم قوانين وطنية. ثم نبين الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم وذلك عن طريق تقسيم المبحث الأول على مطلبين وعلى النحو الآتي:

المطلب الأول: مفهوم إعلان المصلحة بالتسليم

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم

المطلب الأول

مفهوم إعلان المصلحة بالتسليم

لا بُدَّ بيان مفهوم إعلان المصلحة بالتسليم أن نبين النصوص القانونية التي أشارت إليه سواء في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية. ثم نبين التعريف به في فرعين وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: النصوص المنظمة لإعلان المصلحة بالتسليم

الفرع الثاني: التعريف بإعلان المصلحة بالتسليم

الفرع الأول

النصوص المنظمة لإعلان المصلحة بالتسليم

تبنت معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في ١٩٢٤/٩/٢٥ شرط إعلان المصلحة بالتسليم حيث نصت " الفقرة خامساً المادة ٤ " من هذه المعاهدة على أن " لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد على مائة جنيه (باون) إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بيّن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن، وإن هذا البيان قد دَوّن في سند الشحن. ويُعدُّ هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة يجوز إثبات عكسها، ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها. ويجوز للناقل أو الربان الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط أن لا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره ".

وقد عُدَّ نص " الفقرة خامساً المادة ٤ " من معاهدة سندات الشحن بمقتضى بروتوكول بروكسل لعام ١٩٦٨ الذي يطلق عليه (قواعد فيسبي) " Visby Rules " وأصبحت تنص على الآتي: لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بالنسبة لأي هلاك أو تلف يلحق بالبضائع بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ٣٠ فرنك، عن كل كيلو من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة أيهما أكبر، وذلك ما لم يكن الشاحن قد بيّن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن ".

أما اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحراً الموقعة في هامبورغ في ١٩٧٨/٣/٣١ فقد نصت (الفقرة ٤/مادة ٦) على أن " يجوز الاتفاق بين الناقل والشاحن على تعيين حدود المسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة (١) ".

وكذلك تناولت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام ٢٠٠٨ شرط إعلان المصلحة بالتسليم ونصت عليه في (الفقرة ١/مادة ٥٩). وبيّنت بأن " رهناً بأحكام المادة ٦٠ والفقرة ١ من المادة ٦١، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما يبلغه ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى عن مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة ".

أما عن موقف القوانين الوطنية فقد أشارت المادة (١٤-٥٤٢٢) من تقنين النقل الفرنسي الصادر بموجب الأمر التشريعي (٢٠١٠-١٣٠٧) بأنه " في حال قيام الشاحن بتقديم إعلان بقيمة البضاعة يتم تدوينه في سند الشحن من قبل الناقل، ويكون الإعلان ملزماً للناقل ما لم يثبت الأخير عكس ذلك ".

وكذلك نصت المادة (٢٣٤) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أن " لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قَدَّم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن. ويُعدُّ البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها".

أما قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ فقد نص في المادة (١٥٠) على أن:

" أولاً: يكون تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه في النقل بين العراق والخارج وفقاً للجدول الملحق بهذا القانون.

ثانياً: لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في الحالتين الآتيتين:

أ- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن ... "

الفرع الثاني

التعريف بإعلان المصلحة بالتسليم

أما فيما يتعلق بالتعريف بإعلان المصلحة بالتسليم فقد ذكر فقهاء القانون تعاريف عديدة منها أنه اتفاق بين الناقل وبين المرسل يتفق فيه الطرفان على زيادة مبلغ التعويض عن حدود مبالغ المسؤولية (). وكذلك ذكر بعض الفقهاء بأنه بيان يقدمه الشاحن يبين فيه قيمة البضاعة التي تجاوز الحد القانوني للتعويض ().

وكذلك عرّف بعض الفقهاء إعلان المصلحة بالتسليم بأنه إعلان يقدمه الشاحن بقيمة البضاعة قبل تحميلها ويذكر في عقد النقل ويكون الناقل ملزماً بهذه القيمة في حالة هلاك البضائع أو تلفها وإن جاوز الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قرره الاتفاقية ().

أما الفقه الفرنسي فقد عرّف إعلان المصلحة بالتسليم "Declaration de Value" بأنه بيان يقدمه الشاحن يبين فيه قيمة البضاعة ويطلب من الناقل بذل قدر أعلى من العناية بها، فإذا تضررت البضاعة فإنه يمكن للشاحن المطالبة بقيمتها في ضوء القيمة الواردة في البيان، وليس وفقاً لقيمة التعويض الذي تحدده الاتفاقية ().

وكذلك عرّف البعض من الفقه الفرنسي إعلان المصلحة بالتسليم بأنه شرط يجوز بمقتضاه للشاحن أن يعلن - قبل شحن البضاعة - عن طبيعتها وقيمتها، ويكون الناقل ملزماً بمقتضاه بالتعويض في ضوء ما ورد فيه وليس وفق الحدود التي قررها القانون ().

ومن بعد بيان التعاريف المتقدمة يمكننا أن نعرّف إعلان المصلحة بالتسليم بأنه بيان يقدمه الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع يذكر فيه قيمة البضاعة وينبئ فيه الناقل إلى أهميتها، وأنه يعلق أهمية على تسليمها في ميناء الوصول، ويكون الناقل ملزماً ببذل عناية أعلى من تلك التي بذلها عادةً، وملزماً بالقيمة الواردة في هذا البيان.

وقد استقر التعامل على أن إعلان المصلحة بالتسليم يقدمه الشاحن عادةً في البضائع ذات القيمة الكبيرة أو البضائع الغالية الثمن والنادرة ومن الأمثلة عليها المجوهرات واللوحات الفنية أو بعض الوثائق الشخصية الخاصة (). إلا أنه لا يوجد ما يمنع أن يقدمه في أية بضاعة أخرى.

أما عن الفائدة التي يحققها إعلان المصلحة بالتسليم فهو يُعدُّ وسيلة يمكن بواسطتها حسم النزاع بشأن مبلغ التأمين على البضاعة () حيث أنه من الممكن ان يُثار نزاع أو خلاف بشأن قيمة البضاعة في حال هلاكها أو تلفها بين الشاحن وبين شركة التأمين التي تحلُّ محل الناقل في دعوى المسؤولية.

ويرى بعض الفقهاء بأن البضائع غالباً ما تشحن دون ذكر قيمتها في سند الشحن؛ لأنَّ ذكر قيمة البضائع سيؤدي إلى مطالبة الشاحن بدفع رسوم شحن إضافية تحتسب في ضوء هذه القيمة، ولا يرغب الشاحن عادةً دفع مثل هذه الرسوم الإضافية ().

أما عن الأصل التاريخي لإعلان المصلحة بالتسليم فإنه استمد من اتفاقية برن لنقل الضائع بالسكك الحديدية الموقعة في عام ١٨٩٠ ().

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم

لم تحدد الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المنظمة للنقل البحري الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم وذلك بسبب طابع الإيجاز الذي تتميز به النصوص القانونية وعدم الخوض في التفاصيل الجزئية.

ولما كان إعلان المصلحة بالتسليم ليس خاصاً بالنقل البحري للبضائع بل من الممكن ان يرد في عقود النقل الأخرى، كالنقل الجوي ()، أو النقل بالسكك الحديدية (). بل والنقل البري. لذا فإن البحث في الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم يتطلب الإشارة إلى ما ذكره فقهاء القانون في أنواع النقل الأخرى وما قدّمه من آراء بشأن طبيعته. وبوجه عام فقد ظهر اتجاهان بشأن الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم. يذهب الاتجاه الأول إلى أنه تصرف إرادي صادر من جانب واحد. بينما ذهب الثاني إلى أنه لا يعدو أن يكون اتفاقاً أو شرطاً. ونبين هذان الاتجاهان في فرعين وكالاتي:

الفرع الأول: إعلان المصلحة بالتسليم تصرف قانوني صادر من جانب واحد

الفرع الثاني: إعلان المصلحة بالتسليم شرط أو اتفاق

الفرع الأول

إعلان المصلحة بالتسليم تصرف قانوني صادر من جانب واحد

ذهبت بعض آراء الفقهاء إلى أن إعلان المصلحة بالتسليم " Declaration of Value " هو تصرف من جانب واحد وليس شرطاً عقدياً ' is a unilateral act not contract clause " ولذا فإنه ليس من الضروري أن يوافق الناقل عليه ().

ويترتب على هذا التكييف أنه متى ما أعلن الشاحن أو الراكب عن رغبته أو إرادته وقَبِلَ الناقل بذلك، فليس للناقل أن يحدد مقدار التعويض الذي يستحقه الشاحن أو الراكب بمبلغ يقل عما ورد في إعلان المصلحة بالتسليم الصادر من جانب الشاحن ().

والواقع أن هذا التفسير هو الأقرب إلى نص المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ بشأن مسؤولية الناقل الجوي (). إلا أنه بالرجوع إلى النصوص المنظمة لإعلان المصلحة بالتسليم في معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ وقواعد روتردام لعام ٢٠٠٨ فإنها لا تتضمن نصاً صريحاً يحدد طبيعة إعلان المصلحة بالتسليم. حيث أن (الفقرة خامساً من المادة ٤) من معاهدة سندات الشحن تشير إلى أن إعلان المصلحة بالتسليم هو (بيان) " ما لم يكن الشاحن قد بيّن جنس البضاعة " . أما (الفقرة ١ من المادة ٥٩) من اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ فهي

تصف إعلان المصلحة بالتسليم بأنه " إعلان " حيث نصت " إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد ... " .

وبناءً على ما تقدم فإنه يمكن الاستنتاج بأن إعلان المصلحة بالتسليم لا يُعدُّ من الناحية القانونية الدقيقة عملاً أو تصرفاً قانونياً صادراً من جانب واحد، أي من جانب الشاحن فحسب، بل يجب موافقة الناقل عليه، وهذه الموافقة لا تمنع الناقل من المنازعة في قيمته () .

الفرع الثاني

شرط أو اتفاق

خلافاً للاتجاه الأول فقد ذهبت بعض آراء الفقه إلى أن إعلان المصلحة بالتسليم هو بمثابة شرط أو اتفاق على تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى مما تقرر بنصوص الاتفاقية. فإذا وافق الناقل عليه صراحةً أو ضمناً فإنه يكون قد قَبِلَ بزيادة مبلغ التعويض إلى المبلغ الوارد في الإعلان المذكور () .

والواقع أن هذا التكييف هو الأقرب إلى تحديد الطبيعة القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم فهو لا يعدو أن يكون اتفاقاً بين الناقل والشاحن خلافاً للاتجاه الأول الذي ذهب إلى وصفه بأنه تصرف من جانب واحد؛ لأنَّ هذا التكييف يجعل من تحديد مسؤولية الناقل حكماً بلا مضمون ويصبح تطبيقه رهنًا لمشئئة الشاحن () . وقد أخذ القضاء الإنجليزي بهذا التكييف في قضية West Minister Bank V. Imperial Air Ways الصادر في ١٩٣٦/٥/٢٩ والذي يتعلق بفقدان شحنات من الذهب تم نقلها بطائرة المدعى عليه حيث أكدت المحكمة بأن إعلان المصلحة بالتسليم هو شرط يذكره المرسل في عقد النقل الجوي () .

المبحث الثاني

شروط إعلان المصلحة بالتسليم وآثاره القانونية

يجب أن يستوفي إعلان المصلحة بالتسليم شروطاً معينة لكي يمكن الاحتجاج به من قبل الشاحن فإذا توافرت فيه هذه الشروط ولحق البضاعة ضرر ما، وتحققت مسؤولية الناقل عن الضرر فإن إعلان المصلحة بالتسليم يرتب آثاراً معينة. وسوف نبين أولاً شروط إعلان المصلحة بالتسليم. ثم نبين آثاره القانونية في مطلبين وعلى النحو الآتي:

المطلب الأول: شروط إعلان المصلحة بالتسليم

المطلب الثاني: الآثار القانونية لإعلان المصلحة بالتسليم

المطلب الأول

شروط إعلان المصلحة بالتسليم

لا يمكن للشاحن التمسك في مواجهة الناقل بإعلان المصلحة بالتسليم إلا في ظل توافر شروط معينة تتمثل بتحريره كتابه وتضمينه عبارات تدلُّ على معناه بوضوح. فضلاً عن شروط أخرى.

ونبين شروط إعلان المصلحة بالتسليم في فرعين وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: تحرير إعلان المصلحة بالتسليم بكتابة عبارات تدلُّ على معناه

الفرع الثاني: شروط أخرى

الفرع الأول

تحرير إعلان المصلحة بالتسليم بكتابة عبارات تدلُّ على معناه

تطلبت الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري بموجب تحرير إعلان المصلحة بالتسليم كتابة حيث أشارت (الفقرة خامساً/المادة ٤) من معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ " وإن هذا البيان قـد دُوّن في سند الشحن". وكذلك بينت (الفقرة ١/مادة ٥٩) من اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ " إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأرجعها في تفاصيل العقد ". وبناءً على ما تقدم فإنه لا يمكن للشاحن الادعاء بوجود شرط بإعلان المصلحة بالتسليم إلا إذا حرر هذا الإعلان كتابةً، لكي يتحقق علم الناقل بمضمونه ().

وبناءً على ما تقدم فقد ذهب القضاء إلى أنه لم يقدم الشاحن بياناً بالمصلحة بالتسليم، ولم يتم تدوينه في سند الشحن من قبل الناقل، ولم يصدر من الناقل فعل أو إهمال بقصد إحداث الضرر، فلا يجوز للمحكمة أن تحكم على الناقل إلا على أساس القواعد التي تحدد مسؤوليته ().

ويجب كتابة إعلان المصلحة بالتسليم بعبارات واضحة تدلُّ على معناه وتتضمن تنبيهه للناقل بطبيعة البضاعة وجنسها وقيمتها، وما يعلقه من أهمية خاصة على المحافظة عليها ().

أما عن الوثيقة أو المحرر الذي يدوّن فيها إعلان المصلحة بالتسليم فقد كانت معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ تلزم بتدوين هذا البيان في سند الشحن، فإذا لم يدوّن الشاحن قيمة البضاعة في سند الشحن فلا يجوز التمسك بهذا البيان من قبل الشاحن (). وقد ذهب القضاء إلى عدم جواز التمسك بإعلان المصلحة بالتسليم إذا لم يذكر في سند الشحن ().

إلا أن اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ قد عدلت عن هذا الحكم وألزمت في (الفقرة أولاً/مادة ٥٩) بوجود تدوين إعلان المصلحة بالتسليم في عقد النقل وليس في مستند النقل ().

أما في القانون العراقي فقد قرر قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ في (الفقرة ثانياً/مادة ١٥٠) بأنه " لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في الحالتين الاتيتين: أ- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن " ولذا فإن إعلان المصلحة بالتسليم في القانون العراقي يجب أن يذكر في سند الشحن ولا يمكن ذكره في أية وثيقة أخرى. وقد أخذ القانون العراقي بهذا الحكم عن معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ .

الفرع الثاني

شروط أخرى

فضلاً عن وجوب كتابة إعلان المصلحة بالتسليم وصياغته بعبارات تدلّ على معناه وأن يحدد فيه قيمة البضاعة وجنسها وطبيعتها، فإنه يجب أن يتضمن كذلك على بيانات أخرى تتمثل بالآتي:

أولاً: يجب أن يتضمن إعلان المصلحة بالتسليم مقدار مبلغ التعويض الذي يستحقه الشاحن

يجب أن يتضمن إعلان المصلحة بالتسليم مقدار مبلغ التعويض الذي يستحقه الشاحن في حال تعرض البضاعة إلى ضرر ما. ومن ثمّ فإذا لم يذكر مقدار مبلغ التعويض، فلا يستحق الشاحن سوى مبلغ التعويض الذي تحدده الاتفاقية أو القانون ().

ثانياً: يجب ألا يقل مبلغ التعويض المذكور في إعلان المصلحة بالتسليم عن مبلغ التعويض الذي حددته الاتفاقية. فيجب ألا يقل مبلغ التعويض الذي حدده الشاحن في إعلان المصلحة بالتسليم عن مبلغ التعويض الذي حددته الاتفاقية أو القانون في حال تعرض البضاعة لأي ضرر، سواء أكان هلاكاً أم تلفاً أم تأخير. حيث أن إعلان المصلحة بالتسليم يُعدّ - كما يذهب الفقه - وسيلة يتفادى بها الشاحن الغبن الذي يلحق به جراء تحديد قيمة التعويض بحدود قصوى قد لا تتفق مع القيمة الحقيقية للبضاعة () ولذا يجب أن يكون مبلغ التعويض الوارد في الإعلان أعلى من مبلغ الاتفاقية أو القانون.

ثالثاً: عدم صدور غش من قبل الشاحن

يجب على الشاحن عند تقديمه لإعلان المصلحة بالتسليم أن يقدم بيانات صحيحة عن البضاعة، كأن يبين الطبيعة الخاصة لها أو جنسها، كأن تكون البضاعة من قبيل المجوهرات أو التحف الأثرية، ومن ثمّ إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة بالجوء إلى الغش أو الخداع فلا يعتد بإعلان المصلحة بالتسليم () . وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن الضرر الذي لحق بالبضاعة إلا في ضوء الحدود القصوى لمبلغ التعويض الذي يقرره القانون أو الاتفاقية ().

المطلب الثاني

الآثار القانونية المترتبة على إعلان المصلحة بالتسليم

يترتب على تنظيم إعلان المصلحة بالتسليم أثاران أساسيان هما إما إلزام الناقل بالتعويض في ضوء القيمة المحددة في الإعلان. أو إهدار قيمة الإعلان. ونبين هذه الآثار في فرعين وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: إلزام الناقل بالتعويض في ضوء القيمة الواردة في الإعلان

الفرع الثاني: إهدار قيمة إعلان المصلحة بالتسليم

الفرع الأول

إلزام الناقل بالتعويض في ضوء القيمة الواردة في الإعلان

إذا استوفي إعلان المصلحة بالتسليم شروطه، وتحققت مسؤولية الناقل عما أصاب البضاعة من أضرار، ألزم الناقل بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة في ضوء القيمة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم، حيث يستبدل مبلغ التعويض الذي تقرره الاتفاقية أو القانون بمبلغ التعويض الوارد في إعلان المصلحة بالتسليم).

وفي هذه الحالة يُعدُّ إعلان المصلحة بالتسليم بمثابة قرينة على أن الضرر الذي لحق بالبضاعة هو مساوي لقيمة البضاعة الواردة في إعلان المصلحة بالتسليم). إلا أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة وليست قاطعة حيث يجوز للناقل إقامة الدليل على ما يخالفها بإثبات أن القيمة الحقيقية للبضاعة تختلف عن القيمة التي حددها الشاحن في إعلان المصلحة بالتسليم). وهذا الإثبات لا يقتصر على العلاقة بين الناقل والشاحن، بل يمكن للناقل إثبات ذلك بالنسبة إلى الغير الذي يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن، كالمرسل إليه).

الفرع الثاني

إهدار قيمة إعلان المصلحة بالتسليم

سبق إن ذكرنا بأن لإعلان المصلحة بالتسليم شروطاً معينة يجب توافرها لكي يمكن التمسك به في مواجهة الناقل. وأهم هذه الشروط هو وجوب ألا يتضمن الإعلان بياناً مضللاً أو غير صحيح عن طبيعة البضاعة أو نوعها أو مقدارها أو قيمتها، ومن ثم إذا كان إعلان المصلحة بالتسليم يتضمن بيانات كاذبة أو مضللة فلا قيمة له، ولا يتحمل الناقل أية مسؤولية عن البضائع حتى لو لم يكن للإعلان الكاذب أو المضلل أي أثر أو تدخل في وقوع الضرر). حيث يلجأ بعض الشاحنين إلى ذكر قيمة للبضاعة لا تطابق الحقيقة، كذكر قيمة أعلى من القيمة الحقيقية للبضاعة بقصد الحصول على تعويض أعلى من التعويض الذي يستحقه بموجب نصوص الاتفاقية أو القانون. ففي هذه الحالة لا يعتدُّ بهذه القيمة لأنها تُعدُّ إثراءً من جانب الشاحن). وبالمقابل فقد يحدد الشاحن قيمة أدنى من القيمة الحقيقية للبضاعة بقصد تخفيض مبلغ الرسوم الجمركية التي يدفعها عند شحنه للبضاعة. وفي هذه الحالة لا يكون الناقل ملزماً سوى لغاية المبلغ المصرح به).

الخاتمة

تناول هذا البحث موضوع تشديد مسؤولية الناقل بطريق إعلان المصلحة بالتسليم. وقد وجدنا بأن هذا الإعلان يمثل شرطاً واتفاقاً بين الناقل البحري للبضائع والشاحن يجيز للشاحن مطالبة الناقل البحري بمبلغ من التعويض

يساوي أو يعادل القيمة الحقيقية للضرر الذي لحق به جراء الضرر الذي أصاب البضاعة وذلك بدلاً من الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي تقرره الاتفاقية أو القانون الوطني.

وقد خلصنا إلى بعض التوصيات التي تتمثل بالآتي:

أولاً: ضرورة مراجعة أحكام قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ وتعديلها من خلال تنظيم موضوع إعلان المصلحة بالتسليم بأحكام جديدة تحدد نطاق هذا الإعلان والشكل الذي يجب أن يستوفيه والشروط الواجب توافرها فيه وما هو الأثر المترتب على هذا الإعلان بالنسبة للناقل والشاحن.

ثانياً: لما كان العراق لم يصادق على أية اتفاقية من الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع ابتداءً من معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن لعام ١٩٢٤. واتفاقية هامبورغ بشأن النقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨. واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً التي أقرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام ٢٠٠٨، لذا أرى من الضروري انضمام العراق إلى اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ أو اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ وذلك لأن من غير المقبول ألا ينضم العراق إلى هذه الاتفاقيات التي تنظم عمليات النقل البحري للبضائع ذات الأهمية الكبيرة للاقتصاد الوطني.

المصادر

- ١- د. أحمد حسني، قضاء النقص التجاري، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- ٢- د. سميحة القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار الأهرام للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، ٢٠٢٢.
- ٣- د. عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
- ٤- عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٥.
- ٥- د. عفيف شمس الدين، المصنف في الاجتهاد التجاري، دون ذكر الناشر، بيروت، ٢٠٠٤.
- ٦- د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، مطبعة جامعة القاهرة، ١٩٨٥.
- ٧- د. كمال حمدي، القانون البحري منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٧.
- ٨- د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٧.
- ٩- د. محمد بهجت أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥-٢٠٠٤.
- ١٠- مصطفى محمد أحمد رجب، قانون النقل الدولي - النقل البحري والجوي والنقل بالسكك الحديدية، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ٢٠١٧.

١١- د. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب،
طرابلس – لبنان، الطبعة الأولى، ٢٠١١.

ثانياً: المصادر باللغات الأجنبية

١- Pierre Bonassies et Christian Scapel, Traité de Droit maritime, Delta, L.G.D.J.
.Paris, 2006.

٢- René Rodière, Droit maritime, Dalloz. Sixième édition, 1974.

٣- H.Drion, Limitation of Liabilities in International Air Law, Springer, Hague.
.1954.

٤- Duyfu Damar, Wikdul Misconduct in International Transport Law, Springer,
.2011.