

المسؤولية المدنية لميناء العقبة عن البضائع أثناء المناولة

**The Civil Responsibility of Aqaba`s
Port of the
Goods During Handling**

إعداد الطالب

وسام علي السوالقه

إشراف

الدكتور مهند عزمي أبو مغلي

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة

الماجستير في الحقوق - قسم القانون الخاص

جامعة الشرق الأوسط

عمان - الأردن

2012-2011

تفويض

انا الموقع أدناه وسام علي عبد السوالقه, أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي ورقياً و إلكترونياً للمكتبات, أو المنظمات, أو الهيئات أو المؤسسات أو الأشخاص المعنيين بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الاسم : وسام علي عبد السوالقه.

التاريخ : 20 / 06 / 2012 م.

التوقيع :



قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وعنوانها " المسؤولية المدنية لموانيء العقبة
عن البضائع اثناء المناولة "، وأجيزت بتاريخ ٠٥ / ٠٦ / ٢٠١٢ م.

أعضاء لجنة المناقشة :

١- الدكتور مهند أبو مغلي رئيساً ومشرفاً
.....

٢- الدكتور علي الزعبي عضواً
.....

٣- الدكتور مالك أبو نصير عضواً
.....

.....

إهداء

إلى والدي العزيز

إلى والدتي العزيزة

إلى أخي وأخواتي

إلى الشعب الأردني الحر

إلى أهلنا في فلسطين,, العراق,, سوريا,, وإلى دم الشهداء فيها

أهدي هذا العمل المتواضع .

الباحث

الشكر والتقدير

يسعدني أن أتوجه بخالص شكري وعظيم امتناني إلى أستاذي الفاضل الدكتور مهند أبو مغلي لما كان لنصحه وإرشاداته الأثر العظيم في هذا البحث ، ويطيب لي أن أتقدم بشكري الجزيل إلى أعضاء اللجنة الكريمة، وجميع أعضاء الهيئة التدريسية بقسم القانون الخاص في كلية الحقوق في هذه الجامعة الغراء، وإلى كل من أسهم في إعداد هذا البحث سواء بتزويدي بمعلوماته القيمة أو فيما يتعلق بتزويدي بالمراجع العلمية .

الباحث

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
أ	العنوان
ب	التفويض
ج	قرار لجنة المناقشة
د	الإهداء
هـ	الشكر والتقدير
و	فهرس المحتويات
ح	ملخص الرسالة باللغة العربية
ي	ملخص الرسالة باللغة الانجليزية
1	الفصل الأول مقدمة الدراسة
1	تمهيد : فكرة عامه عن موضوع الدراسة
7	مشكلة الدراسة
8	أسئلة الدراسة
9	أهمية الدراسة
10	أهداف الدراسة
11	حدود الدراسة
12	المصطلحات الإجرائية للدراسة
14	الإطار النظري للدراسة
15	الدراسات السابقة
17	منهجية الدراسة
18	الفصل الثاني عقد الشحن والتفريغ
20	المبحث الأول : التعريف بعقد الشحن والتفريغ وخصائصه
21	المطلب الأول : الشحن
22	المطلب الثاني : التفريغ

23	المطلب الثالث : أطراف عقد الشحن والتفريغ
27	المبحث الثاني : بدء عمليات الشحن والتفريغ وانتهائها
28	المطلب الأول : بدء عمليات الشحن
30	المطلب الثاني : بدء عمليات التفريغ
33	الفصل الثالث دور مؤسسة الموانئ كمقاول
36	المبحث الأول : دور مؤسسة الموانئ كمقاول شحن وتفريغ
39	المطلب الأول : دور مؤسسة الموانئ كمقاول في رصيف بواخر الركاب
41	المطلب الثاني : دور مؤسسة الموانئ كمقاول في رصيف النفط
43	المطلب الثالث : دور مؤسسة الموانئ كمقاول في رصيف الأسمدة
44	المطلب الرابع : دور مؤسسة الموانئ كمقاول في رصيف الكيماويات
45	المبحث الثاني: دور شركة ميناء حاويات العتبة كمقاول شحن وتفريغ
47	الفصل الرابع مسؤولية مؤسسة الموانئ عن التلف أو النقص الحاصل بالبضائع
51	المبحث الأول : المبادئ العامة للمسؤولية المدنية والفعل الضار
66	المبحث الثاني : مسؤولية مؤسسة الموانئ في الميناء الرئيسي والارصفة الجنوبية
71	المطلب الأول : مسؤولية المؤسسة عن النقص والتلف في الميناء الرئيسي
79	المطلب الثاني : مسؤولية المؤسسة عن النقص والتلف في رصيف المشترك والارصفة الجنوبية
81	المطلب الثالث: مسؤولية المؤسسة عن النقص والتلف في ميناء بواخر الركاب
83	المطلب الرابع : مسؤولية المؤسسة عن النقص والتلف في ميناء الحاويات
86	المبحث الثالث : حالات الاعفاء من المسؤولية والاختصاص القضائي
88	المطلب الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية
97	المطلب الثاني : الاختصاص القضائي
106	الفصل الخامس
106	الخاتمة
108	النتائج والتوصيات

110	المراجع
-----	---------

ملخص الدراسة باللغة العربية

يعدّ موضوع تحديد مسؤولية مؤسسة الموانئ عن التلف أو النقص الحاصل لديها نتيجة لتنفيذها لعقد الشحن والتفريغ كمقاول إجباري، من أكثر المواضيع أهمية وخاصة بعد التطور بالإجراءات التي يشهدها ميناء العقبة وعلى أرصفته الممتدة على البحر الأحمر وخاصة وبعد توكيل جزء كبير من مهماته لشركات خاصة تقوم مقام المؤسسة، لهذا كان لزاماً تبيان المقصود بعقد المقاول وأطرافه والعلاقة فيما بينهم من الناحية القانونية البحثية، وكذلك القواعد القانونية التي تحكم المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالبضائع.

وعليه قام الباحث بدراسة إجراءات المؤسسة على الأرصفة التابعة إدارياً ومالياً لها وبيان مدى مسؤولية المؤسسة عن تلف أو نقص البضائع الحاصل أثناء عمليات الشحن والتفريغ. وكان لا بد من دراسة إجراءات شركة ميناء حاويات العقبة في رصيف الحاويات وهي شركة خاصة غير حكومية تعنى بمناولة الحاويات النمطية، وبيان مسؤوليتها في جميع حركات المناولة لديها من التفريغ عن السفينة ولغاية التحميل على الشاحنة والعكس في حال التصدير (الشحن).

ي

ولوجود شركة متخصصة بالإرشاد والقطر البحري, تمت دراسة دور هذه الشركة ومسئوليتها عن الأضرار التي تحدث للبيضات ومدى مسئوليتها القانونية ومدى تدخلها بأعمال مؤسسة الموانئ, كما وتمت دراسة آلية التفريغ والتحميل في باقي أرصفة الموانئ ودور ومدى مسؤولية مؤسسة الموانئ في هذه الأرصفة.

من هذا الجانب جاءت أهمية إعداد هذه الدراسة التي تم تقسيمها إلى خمسة فصول قمت من خلالها بإيضاح ماهية عقد الشحن والتفريغ وأطرافه وبدء العمليات وانتهائها, ودور مؤسسة الموانئ كمقاول في الميناء الرئيسي وباقي الأرصفة, والمباديء العامة للمسؤولية والفعال الضار, ومدى مسؤولية المؤسسة عن التلف أو النقص في الميناء الرئيسي وباقي الأرصفة, وأخيراً حالات الإعفاء من المسؤولية والمحكمة المختصة للنظر في المنازعات حال حدوثها.

ABSTRACT

The responsibility of the ports corporation regarding its goods damage or shortage due to executing the loading and unloading contract as a result of being a compulsory contractor is being one of the most important issues, especially after the significant development in procedures that had been witnessed by Port of Aqaba and its extended pavements along the Red Sea, also after assigning a enormous part of its duties to a private companies to serve on its behalf. Therefore; it was a must to demonstrate the exact meaning of enterprise's contract , the contracting parties and the relationship between them in terms of a strictly legal, as well as the legal rules governing the liability for damage to the goods.

Accordingly, measures had been studied on the pavement of the institution administratively and financially, demonstrating the institution's responsibility for the goods shortage or damage during loading and unloading. It was required to study the measures of Aqaba Container Port Company in the container pavement , which is a private non-governmental company that handles typical containers and explaining its responsibility during the entire process of unloading goods of the ship until loading them to the van and vice versa in case of exporting.

For the presence of a specialized company in guidance and marine drag, a study had been made regarding this company and its responsibility to the damages that occur to the goods and the extent of its legal responsibility besides the extent of its overlap with the measures of the Ports Corporation. Also, the mechanism of the loading and unloading had been studied concerning the other port's pavements, and the role and the responsibility of the ports institution in those pavements.

٥

Based on this aspect, the importance of this study had emerged, which had been divided into five chapters, through which I had clarified the nature of the loading and unloading contract and its parties along with the start of operations and their end, as well as the role of Ports Corporation as a contactor in the main ports besides the other ports. The general principles for the responsibility and harmful act were clarified not to forget the extent of the institution responsibility for the damage or shortage in the main port and the rest.

Finally, the cases of exemption of responsibility and the competent court to consider the conflicts in case they occur will be discussed.

الفصل الأول

مقدمة عامة للدراسة

تمهيد: فكرة عامة عن موضوع الدراسة:

إن ميناء العقبة هو أحد العناصر المهمة في قطاع النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية، ومركزاً رئيسياً لنشاط التجارة البحرية الأردنية منذ عام 1939م، ولضمان الأمن والسلامة للبضائع المستوردة والمصدرة من خلال الموانئ، تم إنشاء مؤسسة الموانئ، التي تعنى بتفريغ البضائع وشحنها بموجب نص المادة (4 / أ) من قانون مؤسسة الموانئ رقم 36 لسنة 1985م 1. وإعطاء الصلاحية لمجلس الوزراء وبناءً على تنسيب من مجلس إدارة الميناء التعاقد مع أي جهة أخرى لتولي

1 المادة (4 / أ) من قانون مؤسسة الموانئ (تتولى المؤسسة وحدها إنشاء الموانئ في المملكة وإدارتها وتنميتها واستغلالها وصيانتها والقيام بعمليات تفريغ وتحميل البواخر الاستفادورية والتجريم وتحميل الشاحنات..).

مهمات أو جزء من مهمات مؤسسة الموانئ1 وذلك لضمان الكمية وفترة زمنية محددة لتقديم الخدمات المينائية، لينعكس بالتالي بالفائدة على الاقتصاد الوطني ويكون داعماً له.

وللاهتمام بالقطاع البحري ومراكبه وسفنه، تم التعاقد مع شركة ميناء العقبة للحاويات لتولي مهمات مؤسسة الموانئ فيما يخص رصيف الحاويات من الإشراف والتنفيذ لتفريغ البواخر وتستيف البضائع داخل الساحات والمستودعات لحين إنجازها جمركياً وتسليمها لأصحابها.

1 المادة (4 / ب) من القانون المعدل لقانون مؤسسة الموانئ رقم (5) لسنة 2002 (على الرغم مما ورد في فقره أ من هذه المادة للمؤسسة بقرار من مجلس الوزراء بناءً على تنسيب المجلس ان تتعاقد مع اي جهه أخرى تتولى ايأ من المهام والاعمال المنصوص عليها في فقره أ من هذه المادة وذلك بموجب اتفاقية يقرها مجلس الوزراء....). مع ملاحظة صدور قانون إلغاء مؤسسة الموانئ رقم (39) لسنة 2008 المنشور على الصفحة 3062 من عدد الجريدة الرسمية رقم 4921 بتاريخ 2008/7/31 القاضي بتحويل المؤسسة الى شركة مساهمة خاصة بموجب المادة (3/أ)، ولكن لم يتم تفعيل القانون لغاية تاريخه بسبب عدم اعمال نص المادة (5) من قانون الإلغاء بإعلام الشركة بحقها في الشروع بأعمالها.

وتفعيلاً لنص هذه المادة تم إنشاء السلطة البحرية¹ للقيام بمهام مؤسسة الموانئ التي تختص بالسماح للبواخر بدخول المياه الإقليمية والإرساء والخروج منها، وتعنى بالاهتمام بالقطاع البحري ومراكبه وسفنه، وتم التعاقد مع شركة ميناء العقبة للحاويات لتولي مهام مؤسسة الموانئ فيما يخص رصيف الحاويات من الإشراف والتنفيذ لتفريغ البواخر وتستيف ورسّ البضائع داخل الساحات والمستودعات لحين إنجازها جمركياً وتسليمها لأصحاب العلاقة، وكذلك الأمر بالنسبة للإشراف على تفريغ البضائع من الشاحنات إلى أرض الميناء ومن ثم تحميل هذه الحاويات إلى البواخر لغايات الشحن.

وتعدّ السرعة عنصراً أساسياً من عناصر الائتمان التجاري التي تساعد على ازدهار التجارة وتطور الاقتصاد الوطني، ولا يمكن الحصول على ميزة السرعة في عمليات الشحن والتفريغ

1 المادة (19) من قانون السلطة البحرية الاردنية رقم 46 لسنة 2006)
 أ- تؤول بقرار من مجلس الوزراء بناء على تنسيب المجلس الى السلطة ملكية الاموال المنقولة وغير المنقولة والموجودات بما فيها الاراضي والعقارات والابنية والمنشآت والاجهزة والمعدات والاليات والوثائق العائدة الى مؤسسة الموانئ والضرورية لعمل السلطة لغايات تنفيذ واجباتها والقيام بمسؤولياتها. ب- ينقل الموظفون والمستخدمون العاملون لدى وزارة النقل ومؤسسة الموانئ الذين تحتاج اليهم السلطة بكامل حقوقهم وامتيازاتهم والالتزامات المترتبة عليهم وتعتبر خدمتهم السابقة لدى اي من هاتين الجهتين جزءاً من خدماتهم لدى السلطة).

إلا من خلال توكيل هذه المهمات إلى جهة قادرة وتمتلك المعدات والأجهزة والكفاءة في مناولة البضائع، والتي لا يمتلكها الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه في موانئ العالم وبشكل عام.

وتعدّ عادةً عمليات شحن البضائع وتفريغها من وإلى ظهر السفينة من التزامات الناقل (وذلك لعدم وجود نص قانوني آمر، فقد يلقى عقد النقل البحري بعبء الشحن والتفريغ على الناقل)¹، ولوجود مقاول محتكر ووحيد في موانئ العقبة، فإنه يتم التعامل معه لغايات الشحن والتفريغ من وإلى ظهر السفن نيابة عن الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه مقابل أجر معين، وسنقوم في هذه الدراسة بتحديد المسؤولية أثناء الشحن أو التفريغ.

ويعرف عقد الشحن والتفريغ بالاتفاق بين أحد أطراف عقد النقل البحري أما الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه والمقاول بالقيام بعمليات الشحن على السفينة أو تفريغها منها شريطة أن يكون الأخير متخصصاً بعمليات المناولة والشحن والتفريغ، وهو عقد ملزم للجانبين، وهو من العقود الفورية التي لا مجال

1 حمدي، محمد كمال لسنة 1983، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، إيداع رقم 1983/5468، صفحة 18.

للزمن أن يأخذ حيزاً بها، والمقاول هنا ملزم ببذل عناية¹ وليس بتحقيق نتيجة.

ويتم شحن البضاعة على ظهر السفينة من خلال معدات خاصة تناسب نوع البضاعة وحساسيتها وطريقة تغليفها²، ومنها ما يتم بروافع الميناء ومنها ما يتم بروافع السفينة، وقد تكون عملية مناولة بين روافع الميناء وروافع السفينة، وقد يكون الشحن من خلال المواعين العائمة بحيث يتم تستيف ورصّ البضاعة على المواعين ويتم قطرها إلى السفينة ومن ثم يتم رفعها إلى سطح السفينة، ومن ثم رصها وتستيفها داخل العنابر، والتي هي من مسؤولية ربان السفينة حسب اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 واتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924. وعليه يقصد بالشحن عملية رفع البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة أياً كانت الوسيلة المستخدمة لذلك، وعليه فإن شحن البضائع عبارة عن عملية مادية تهدف إلى وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن .

1 . المرجع نفسه ، صفحة 178.

2 تتولى مؤسسة الموانئ في الأردن عملية شحن وتفريغ البضائع في ميناء العقبة وفقاً لقانونها الخاص رقم (38) لسنة 1985. و تتولى المؤسسة هذا العمل بناءً على طلب الناقل أو وكيله البحري. انظر تمييز حقوق رقم 85\666، مجلة نقابة المحامين لسنة 1987، ص 2062.

ويتم التفريغ في ميناء الوصول أو مقصد البضاعة، وهو العملية العكسية والمقابلة للشحن الذي يحصل في ميناء الشحن أو المغادرة (ميناء القيام)، وتبقى مسؤولية البضاعة في عاتق الناقل لحين تسليمها للمرسل إليه .

ويرتبط عقد المقاوله بأطرافه المحددين بالعقد مع المقاول الذي قد يكون وعلى الأغلب في موانئ العقبة الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه¹.

والجدير بالذكر أن المشرع الأردني تبني أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في اتفاقية بروكسل لعام 1924م، وبالتالي أصبحت قواعدها واجبة التطبيق جزءاً من القانون الوطني باستثناء مسؤولية المؤسسة فيما يتعلق بمقاوله الشحن والتفريغ، وهذا ما وصلت إليه محكمة التمييز الأردنية بحكمها رقم (87/1017)2 الذي جاء فيه أن المؤسسة هي المسؤولة وفقاً للقواعد العامة وحسب نص المادة (256) من القانون المدني

1 خالد، عدلي أمير لسنة 2006، عقد النقل البحري- قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، لا يوجد طبعة صفحة رقم 238.

2 قرار محكمة التمييز رقم (87/1017) (أن الناقل لا يسأل عن تلف البضاعة أو هلاكها أثناء عملية التفريغ من الباخرة، لان مؤسسة الموانئ هي المسؤولة عن ذلك).

الأردني¹, ويقع عبء الإثبات على عاتق الدائن وهو الناقل بإثبات خطأ المدين وهو مؤسسة الموانئ عن أضرارها بالبضائع.

مشكلة الدراسة :

تظهر مشكلة هذه الدراسة من خلال تحديد الطبيعة القانونية والأحكام المتعلقة بعقد المقاول في الشحن والتفريغ في موانئ العقبة وخاصة عند انسلاخه إلى عقدين من الباطن كعقدي الوكالة والوديعة بأجر.

ولتعدد الجهات العاملة في الموانئ وخاصة بعد توجهه للتخفيف من الحدة الاحتكارية لمؤسسة الموانئ، ولتعدد الأرصدة وطرق التحميل والتنزيل، تبرز لدينا الصعوبة في تحديد المسؤولية في حال حدوث نقص أو تلف في البضاعة، ومثال ذلك عملية شحن وتفريغ بضائع الاقترمة التي تشترك فيها جهتان هما مؤسسة الموانئ وشركة الخدمات البحرية.

1 . المادة (256) من القانون المدني الاردني (كل اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر).

أسئلة الدراسة :

من خلال مشكلة الدراسة المتعلقة بالطبيعة القانونية بعقد
المقاوله بعمليتي الشحن والتفريغ في مؤسسة الموانئ, نستطيع
أن نطرح العديد من التساؤلات ومنها:

1. تحديد الماهية القانونية لعقد المناولة في الشحن والتفريغ
في التشريعات الأردنية؟
2. كيف تتعامل مؤسسة الموانئ بقانونية تخزين البضائع لديها
وتسليمها لأصحابها؟
3. ما مسؤولية مؤسسة الموانئ عن النقص أو التلف الحاصل
في البضائع ؟
4. ما مسؤولية شركة ميناء العقبة للحاويات عن النقص أو التلف
الحاصل بالبضاعة ؟
5. تحديد الطبيعة القانونية للتعويض عن اضرار الحاصل من
التلف أو النقص ؟

6. حالات الإعفاء من المسؤولية عن النقص أو التلف الحاصل
بالبضائع ؟

أهمية الدراسة :

تظهر أهمية هذه الدراسة من خلال العلاقات القانونية التي تحكم كل طرف من أطراف عملية النقل البحري ، إذ إنه وعلى الرغم من التطور الهائل الذي يشهده قطاع النقل وعلى مستوى العالم، إلا أن مجال النقل البحري ما زال يجد مكانه بين وسائل النقل المختلفة، إذ لم يجد الإنسان وسيلة أضح لنقل بضائعه الضخمة وبطريقة أوفر من البحر والسفن.

وتكمن أهمية الدراسة أيضاً في البحث الفعلي لمفهوم المقاول وعملية الشحن وعملية التفريغ في موانئ العقبة، فيما بين التعريف والآثار والعلاقة بين أطراف العقد ومسؤولية مؤسسة الموانئ وحالات إعفائه من المسؤولية، وفي قلة وندرة الدراسات التي تعالج الموضوع من نواحيه المختلفة.

وترجع أهمية الدراسة أيضاً إلى أهمية عقد الشحن والتفريغ في العصر الحديث إنه أصبح لزاماً على الناقل أو الشاحن أو

المرسل إليه طلب خدمات شخص متخصص في الميناء ليقوم بعمليات الشحن والتفريغ لكي يسارع بإنجازها لتقصير مدة بقاء السفينة في الميناء لتجنب الكثير من الخسائر المالية من جانب الناقل.

وبالنسبة لموائى العقبة أيضا، فإن وجود عدة جهات تعمل على أرصفة الموائى لإنجاز عمليات الشحن والتفريغ، أدى إلى وجود تداخل كبير في الاختصاص مما ينتج عنه تداخل في تحديد المسؤولية، فكل جهة تحاول التنصل من المسؤولية وإحالتها إلى أخرى مما يؤدي زيادة في طول المدة المقررة لتحديد المسؤولية.

كما وتكمن أهمية هذه الدراسة ببيان ارتباط عقد المقاوله بعقود أخرى كعقد الوديعة وعقد الوكالة، وحالات إعفاء مؤسسة الموائى من المسؤولية.

أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية :

1. بيان الأحكام العامة لعقد المقاوله فيما يخص البضائع في الموائى في التشريعات الأردنية .

2. بيان إجراءات مؤسسة الموانئ وأرصفتها كمقاول للشحن والتفريغ .
3. إيضاح أهم المشكلات التي تنجم عن الشحن والتفريغ والتخزين .
4. تحديد مسؤولية مؤسسة الموانئ عن البضائع على أرصفتها .
5. مسؤولية مشغل رصيف الحاويات عن التلف والنقص الحاصل بالبضائع .
6. بيان الطبيعة القانونية لعقدي الوكالة والوديعة بأجر وتطبيقاتها في مؤسسة الموانئ وأرصفتها .
7. بيان حالات الإعفاء من المسؤولية .
8. تحديد الاختصاص القضائي والمحكمة صاحبة الولاية للنظر في النزاعات الناشئة عن النقص أو التلف الحاصل في عمليات الشحن والتفريغ أو في عمليات النقل والتخزين .

حدود الدراسة :

1. الحدود الموضوعية : وتتمثل بدراسة الطبيعة القانونية وبيان مسؤولية المقاول في الشحن والتفريغ في موانئ العقبة .

2. الحدود المكانية: أرصفة الموانئ في العقبة في المملكة

الأردنية الهاشمية.

المصطلحات الإجرائية للدراسة:

عقد المقاولّة : عقد يتعهد أحد طرفيه بمقتضاه بأن يصنع شيئاً أو يؤدي عملاً لقاء بدل يتعهد به الطرف الآخر¹.

عقد الوديعة: الإيداع عقد يخول به المالك غيره حفظ ماله ويلتزم به الآخر حفظ هذا المال ورده عيناً، وينعقد الإيداع بالإيجاب والقبول صراحة أو دلالة².

عقد الوكالة: الوكالة عقد يقيم الموكل بمقتضاه شخصاً آخر مقام نفسه في تصرف جائز معلوم³.

1 المادة (780) من القانون المدني الأردني.

2 المادة (868) من القانون المدني الأردني، والمادة (773) من مجلة الأحكام العدلية.

3 المادة (833) من القانون المدني الأردني.

التحميل: رفع البضاعة من أرصفة الميناء أو الموانئ إلى السفينة بأي وسيلة.¹

التفريغ: تنزيل البضائع من السفينة إلى أرصفة الميناء أو الموانئ بأي وسيلة.²

المسؤولية العقدية: تقوم على التزام اتفاقي مصدره نص العقد، و يقع على عاتق المسؤول بتعويض المضرور بموجب العلاقة العقدية التي بينهما.

المسؤولية التقصيرية: تقوم على التزام قانوني مصدره نص القانون يقع على عاتق المسؤول بتعويض المضرور دون علاقة عقدية بينهما بما في ذلك مثلاً مسؤولية قائد المركبة عن إصابة

1 تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع الصادرة بموجب قرار مجلس إدارة مؤسسة الموانئ رقم 98/50 تاريخ 1998/716 بالاستناد لأحكام المادة (3) من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع في ميناء العقبة رقم 25 لسنة 1998. المادة (2) من لائحة بدلات = خدمات ميناء حاويات العقبة لسنة 2009 الصادرة عن سلطة منطقة العقبة الخاصة.

2 المادة (2) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع.

أحد المارة أو عن قتله ومسؤولية الجار عن تهدم المنزل
المجاور أثناء ترميم منزله¹.

الإطار النظري للدراسة :

تشتمل الدراسة على خمسة فصول :- الفصل الأول ويتضمن
الإطار العام للدراسة ويتناول المقدمة، مشكلة الدراسة، أهداف
الدراسة، أهمية الدراسة، تساؤلات الدراسة، منهجية الدراسة،
حدود الدراسة، محددات الدراسة، المصطلحات الإجرائية
للدراسة. أما الفصل الثاني فيتناول التعريف بعقد الشحن
والتفريغ وخصائصه وأطرافه وبدء عمليات الشحن والتفريغ
وانتهائها. أما الفصل الثالث : فيتناول دور مؤسسة الموانئ
كمقاول للشحن والتفريغ في أرصفتها ودور شركة ميناء العقبة
وذلك من حيث أحكام المقاول في ظل القانون الأردني ونطاق

1 راجع موقع جوريسبيديا ، القانون المشارك عبر الوصلة

تطبيقه. أما الفصل الرابع فيتناول مدى مسؤولية مؤسسة الموانئ وشركة ميناء العقبة عن النقص أو التلف الحاصل بالبضائع الناتج عن عمليات الشحن والتفريغ أو التخزين وحالات الإعفاء من المسؤولية والاختصاص القضائي. أما الفصل الخامس: فيشتمل على الخاتمة والنتائج والتوصيات المتعلقة بموضوع الدراسة.

الدراسات السابقة :

1- أبو ستيت ، احمد حشمت (1954) نظرية الالتزام في القانون المدني الجديد. وقد قام الكاتب ببحث الالتزامات المدنية وما يرتبط بها من أحكام من خلال مصادر الالتزام المختلفة سواء العقدية أو التصديرية .

2- حمدي ، محمد كمال (1983) ، عقد الشحن والتفريغ في النقل البري ، وقد تناول الباحث القانون البحري والنقل البحري والتشريعات المتعلقة بهذا العقد ، والأحكام العامة لعقد الشحن والتفريغ والنظام القانوني له والالتزامات الناشئة عنه ، ومن ثم

تطرق الباحث إلى موضوع المسؤولية عن الشحن والتفريغ وما يتعلق بها من مواضيع ، وخلصت الدراسة إلى أن هناك أحكاماً خاصة يخضع لها هذه العقد وأن الإخلال بهذه الأحكام يوجب المسؤولية المدنية .

3- العطير ، عبد القادر حسين (1983) ، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، وقد عالج الباحث موضوع "الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري" بتقسيم الدراسة فيه إلى باب تمهيدي وأبواب ثلاثة، إذ بحث الملامح الرئيسية لنظام النقل بالحاويات من حيث التعريف بالحاويات ونشأة وتطور ظهور نظام النقل بالحاويات وأنواع ومميزات الحاويات والسفن الحاوية ومزايا وعوائق نظام النقل بالحاويات. وتطرق الباحث إلى مجال تطبيق عقد النقل البحري في ظل نظام النقل بالحاويات والحاويات وأثرها في تغيير وظيفة وطبيعة سدد الشحن، ومسؤولية الناقل البحري في ظل نظام النقل بالحاويات.

4- مرقس ، سليمان (1992) الوافي في شرح القانون المدني ، في الالتزامات ، وقد تناول الكاتب في هذه الدراسة كافة الأمور المتعلقة بالالتزامات في القانون المدني سواء العقدية أو التقصيرية .

5- دويدار هاني (1998) ، القانون البحري الجديد ، وقد تناول الباحث العديد من المواضيع المتعلقة بالقوانين البحرية وما تتضمنه من أحكام خاصة بالملاحة البحرية والنقل البحري والمسئولية المترتبة على الناقل والشاحن البحري والإعفاء منها.

6- الفضل ، منذر (1998) النظرية العامة للالتزامات ، وقد تناول الكاتب الأحكام القانونية المتعلقة بالالتزامات المدنية وما يتصل بها من مواد في القانون الأردني .

7- السنهوري ، عبد الرزاق (1998) الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام ، مصادر الالتزام.

منهجية الدراسة :

سيتم اعتماد منهجية علمية للبحث تتركز على الأسلوب النوعي في تحقيق أهداف الدراسة وذلك من خلال المصادر التالية:

أولاً : النصوص القانونية في التشريع الأردني وسيتم الرجوع إلى عدد من الكتب والمراجع والمقالات المنشورة لتغطية هذا الجانب بالاعتماد على أحدث الدراسات العلمية المتعلقة بهذا المجال ، كما سيتم الاستعانة بالإنترنت للحصول على أحدث الدراسات والأبحاث حول مسؤولية المقاول.

ثانياً : الرجوع إلى الدائرة القانونية لدى المؤسسة وشركة ميناء العقبة للاحويات وعدد من وكلاء الخطوط الملاحية في العقبة للحصول على الإجراءات المتبعة وبيان وجهات النظر ومن خلال المقابلة المباشرة.

الفصل الثاني

عقد الشحن والتفريغ

تعدّ السرعة عنصراً أساسياً من عناصر الائتمان التجاري التي تساعد على ازدهار التجارة وتطور الاقتصاد الوطني، ولا يمكن الحصول على ميزة السرعة في عمليات الشحن والتفريغ إلا من خلال توكيل هذه المهمات إلى جهة قادرة وتمتلك المعدات والأجهزة والكفاءة في مناولة البضائع، والتي لا يمتلكها الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه في موانئ العالم وبشكل عام.

فالمقاول يرتبط بالشاحن أو بالناقل في ميناء الشحن بعقد الشحن ويرتبط بالمرسل إليه أو الناقل في ميناء التفريغ بعقد التفريغ، وعليه فالمقاول يعدّ طرفاً أساسياً في العقدين سواء الشحن أو التفريغ، وبناءً على ذلك تعدّ أحكام العقدين واحدة، إذ إن الدراسة تنصب على تحديد المسؤولية أثناء الشحن أو التفريغ.

ويدخل بعقد المناولة عقدان من الباطن وهما عقد الوديعة بأجر وعقد الوكالة، وهما مرتبطان على السواء بعقدي الشحن والتفريغ وليس بأحدهما دون الآخر.

وخلال عملية الشحن والتفريغ تظهر هناك العديد من العلاقات القانونية المتعلقة بالشاحن أو الناقل وغيره من الأشخاص الذين يرتبطون بالعقد موضوع التجارة البحرية وقد نصت المادة الرابعة من قواعد هامبورغ¹، على النطاق الزمني لمسؤولية

1 ونشير هنا الى ان الإرادة الملكية السامية قد صدرت بالموافقة على قرار مجلس الوزراء رقم (2141) بتاريخ 2002/2/20م المتضمن الموافقة على انضمام الأردن إلى اتفاقية هامبورغ. (Hamburg Rules - 1978/5/31) ، وهي مصادقة من 20 دولة في (1991/10/7م) وقد دخلت هذه الاتفاقية في حيز التنفيذ في (شباط

الناقل البحري بقولها: "1) مسؤولية الناقل عن البضائع، بموجب هذه الاتفاقية، تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل، سواء في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء التفريغ.2) لأغراض الفقرة (1) من هذه المادة تُعدُّ البضائع في عهدة الناقل: أ- اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيها البضائع من: الشاحن، أو شخص ينوب عنه. أو من سلطة، أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن. ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع، وذلك بتسليمها إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه، وفقاً للعقد والقانون، أو العرف المتبع في التجارة المعينة في ميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه البضائع من الناقل " 1 .

المبحث الأول

التعريف بعقد الشحن والتفريغ

(1992) وهناك أيضا اتفاقية بروكسل (Rules Hague - 1924/8/25) وقد عدلت في بروتوكول بروكسل (Visby Rules - 1968/2/23) .

1 في الفقرتين (1و2) من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل، أو المرسل إليه، أو مستخدموه، أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه".

وخصائصه

ويعرّف عقد الشحن والتفريغ بالاتفاق بين أحد أطراف عقد النقل البحري وهم الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه والمقاول بالقيام بعمليات الشحن على السفينة أو تفريغها منها شريطة أن يكون الأخير متخصصاً بعمليات المناولة والشحن والتفريغ¹، ومن خصائصه أنه عقد رضائي يتكون من تقابل إرادتين ولا يشترط شكلية معينة لانعقاد، وهو عقد ملزم للجانبين، فالمقاول ملزم بإتمام عملية الشحن أو التفريغ وكذلك الناقل أو المرسل إليه أو الشاحن الذي بدوره ملزم بتأدية الأجرة للمقاول، وهو من العقود الفورية التي لا مجال للزمن أن يأخذ حيزاً بها، والمقاول هنا ملزم ببذل عناية² وليس بتحقيق نتيجة.

ولدراسة عقد المناولة لابد من دراسة الشحن والتفريغ ومن هم أطراف هذا العقد، لذا سندرسها في ثلاثة مطالب.

1 وهناك ما يعرف بسند الشحن : هو عبارة عن وثيقة أو إيصال ، يصدر من الناقل أو الربان إلى الشاحن بتسلمه البضائع على ظهر السفينة ، "ويحرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداهما إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل . وهناك سند الشحن الاسمي وسند الشحن الاذني ولحامله .

2 حمدي، محمد كمال لسنة 2002، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، صفحة 178.

المطلب الأول

الشحن

ويتم شحن البضاعة على ظهر السفينة من خلال معدات خاصه تناسب نوع البضاعة وحساسيتها وطريقة تغليفها، فالسوائل يتم شحنها مباشرة بواسطة خرطوم تصل من المستودعات إلى صهاريج السفينة من خلال عملية الشفط من السفينة أو الضخ من خلال مضخات تتبع مؤسسة الموانئ 1 وإذا كانت البضاعة عبارة عن حبوب سائبة فيتم شحنها من خلال الأقسطة المعدة لهذه الغاية، وإن كانت البضاعة بداخل حاويات نمطية فيتم شحنها من خلال روافع الرصيف أو السفينة (فعملية شحن البضائع على أنواع من الناحية العملية، فمنها ما يتم بروافع الميناء، ومنها ما يتم بروافع السفينة، وقد تكون عملية المناولة بين روافع الميناء وروافع السفينة)، وقد يكون الشحن من خلال الموانئ العائمة بحيث يتم تستيف البضاعة على الموانئ ويتم قطرها إلى السفينة ومن ثم يتم رفعها إلى سطح السفينة، ومن ثم رصها وتستيفها داخل العنابر، والتي هي من مسؤولية ربان السفينة

1 تتولى مؤسسة الموانئ في الأردن عملية شحن وتفريغ البضائع في ميناء العقبة وفقاً لقانونها الخاص رقم (38) لسنة 1985. و تتولى المؤسسة هذا العمل بناءً على طلب الناقل أو وكيله البحري. انظر تمييز حقوق رقم 85\666، مجلة نقابة المحامين لسنة 1987، ص 2062.

حسب اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 واتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924. وعليه يقصد بالشحن عملية رفع البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة أياً كانت الوسيلة المستخدمة لذلك، وبناءً عليه فإننا نجد أن شحن البضائع عبارة عن عملية مادية تهدف إلى وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن.

المطلب الثاني

التفريغ

ويتم التفريغ في ميناء الوصول أو مقصد البضاعة، وهو العملية العكسية والمقابلية للشحن الذي يحصل في ميناء الشحن أو المغادرة (ميناء القيام)، ولا يعني تفريغ البضاعة عن ظهر السفينة هو تسليم للبضاعة للمرسل إليه إلا في حالة واحدة وهي أن يكون شرط التسليم في سند الشحن (البوليصة) تحت الروافع، وتبقى مسؤولية البضاعة في عاتق الناقل لحين تسليمها للمرسل إليه وحسب الاتفاق وشرط التسليم المنصوص عليه في بوليصة الشحن أو البيوع البحرية فالتفريغ عملية مادية

يقصد بها إنزال البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء والتسليم عملية لاحقه لعملية التفريغ.

المطلب الثالث

أطراف عقد الشحن والتفريغ

كما قلنا سابقا إن هناك طرفاً رئيسياً من ناحية في عقد الشحن أو عقد التفريغ وهو المقاول الذي يقوم بتنفيذ العقد، والمتعاقد معه الذي قد يكون الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه من ناحية أخرى.

أولاً : مقاول الشحن والتفريغ.

ويعرّف مقاول الشحن والتفريغ بأنه المقاول المكلف داخل الميناء بالقيام بكل عمليات شحن وتفريغ البضائع وبالعمليات التي تسبقها أو تليها بما في ذلك عمليات وضعها بالمخازن وبالساحات غير المسقوفة (إيداع البضائع) وأخذها منها (إخراج البضائع)، وهو مكلف أيضاً بقبول البضائع والتعرف عليها على الأرض وكذلك بحفظها وبالمحافظة عليها إلى حين شحنها أو تسليمها مادياً لأصحابها. والتزام المقاول سواء في عمليتي الشحن والتفريغ أو التسليم هو الالتزام ببذل عناية الرجل

المعتاد, ولا مجال لدفع التزامه بعدم التفريغ أو الشحن إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي منعه من القيام بعمله.

إن غالبية الدول تعتمد إلى إيجاد مقاول شحن وتفريغ واحد في موانئها, ولا تؤمن بتوفير أكثر من مقاول واحد لعدة أسباب منها حتى لا يحصل تضارب مصالح في الميناء الواحد, ولاختصار الكثير من الوقت كونه وغالباً ما تكون البضائع المحملة على السفينة لا تعود ملكيتها لشخص واحد.

ومقاول الشحن والتفريغ يجب أن يكون شخصاً معنوياً لديه من الكفاءة والقدرة والمعدات الملائمة لتفريغ وشحن البضائع على البواخر, لذلك نجد أن مؤسسة الموانئ في المملكة الأردنية الهاشمية هي الجهة المسؤولة والمخولة قانوناً بتفريغ وشحن البضائع على الأرصفة الأردنية. لذلك فإن عقد المقاول في المناولة في الأردن هو عقد إجباري مع مؤسسة الموانئ وعلى السواء في مناولة الحاويات على رصيف الحاويات, والتي تمت إناطة مهمة التفريغ والشحن فيها إلى شركة ميناء العقبة للحاويات التي استمدت صلاحياتها بموجب عقد إدارة وتشغيل من الحكومة الأردنية, وكما ذكرنا سابقاً.

ثانياً : المتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ.

قد يكون المتعاقد مع المقاول الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه كما ذكرت آنفاً، ولكن المشرع الأردني وفقاً لاتفاقية هامبورغ لسنة 1978م واتفاقية بروكسل لسنة 1924م، فإن الناقل هو المتعاقد مع المقاول، والذي يمكن أن يكون وكيل السفينة أو الربان.

ولكن وفي بعض الأحيان ترد للميناء سفن عملاقة وتسمى بالسفن الأمهات (Mothers) وترافقها سفن أصغر وتسمى بالسفن البنات (Daughters) بحيث يتم تفريغ البضائع على ظهر السفن البنات، لذلك فالتفريغ هنا يكون من خلال معدات وآليات السفينة الأم، وتحت إشراف الربان، فالمقاول هنا نفسه هو الناقل إلا إذا كان النقل من قبل مؤسسة الموانئ. ولاحقاً يتم تفريغ السفينة البنت على رصيف الميناء من قبل المقاول وهو مؤسسة الموانئ.

واستناداً لنص المادة (211) من قانون التجارة البحرية نجد أن الناقل هو الملزم بعملية التفريغ من السفينة وهو المسؤول بالنتيجة عن أي تلف أو نقص يلحق بالبضاعة من جراء عمليتي الشحن أو التفريغ، وهذا عكس ما قضت به محكمة

التمييز الأردنية بحكمها رقم (87/1017) الذي جاء فيه أن المؤسسة هي المسؤولة وفقاً للقواعد العامة وحسب نص المادة (256) من القانون المدني الأردني (كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر)، وهنا لا نجد أي تعارض بين نص المادة (211) وقرار المحكمة الموقرة إذ إن الناقل وهو الشخص الملزم بعملية التفريغ.

ويقوم بتنفيذ التزامه بتوكيل المقاول وهو مؤسسة الموانئ بالتفريغ أو التحميل. فيتم انتقال الصلاحيات للمقاول من قبل الناقل البحري من خلال عقد الوكالة² وحسب القواعد العامة والمقترن بعقد الوديعة بأجر³ التي بموجبها يصبح المقاول وكيلاً عن الناقل البحري في اتمام عملية تسليم البضاعة لصاحب

1 قرار محكمة التمييز رقم (87/1017) (ان الناقل لا يسأل عن تلف البضاعة او هلاكها أثناء عملية التفريغ من الباخرة، لان مؤسسة الموانئ هي المسؤولة عن ذلك).

2 قرار محكمة التمييز الأردنية (حقوق) رقم (1995/1737) هيئة عامة تاريخ 1995/6/27 (اتفاق مؤسسة الموانئ مع وكيل الباخرة على تفريغ حمولة الباخرة بصفتها وكيلاً عن المستورد يشكل اقراراً او موافقة منها على هذا التوكيل ويجعل الخصومة متوفرة بين المستورد ومؤسسة الموانئ في دعوى مطالبة المستورد باسترداد اية مبالغ دفعها الوكيل زيادة عن الرسوم والبدلات المقررة بموجب القوانين والأنظمة المعمول بها والمطالبة باية أضرار في حال وقوعها) منشورات عدالة.

3 الشهاوي، قدري عبد الفتاح لسنة 2002، أحكام عقد الوديعة، منشأة دار المعارف الاسكندرية، صفحة 23.

العلاقة وهو المرسل إليه، والتزام الوكيل (مقاول الشحن والتفريغ) هو التزام ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة وهي عناية الرجل المعتاد كون الوكالة مأجورة وحسب نص المادة (841) من القانون الأردني، علماً بأنه كان الأجدر بالمشرع الأردني أن يجبر الوكيل بأجر أن يقوم بتنفيذ ما أوكل به على بذل العناية التي يبذلها في أعماله الخاصة في الفقرة الأولى من المادة السابقة، كون بذل العناية بالأعمال الخاصة تفوق بذل العناية المعتادة، والوكالة هنا مأجورة والعناية يجب أن تكون عناية الشخص بأعماله الخاصة.

المبحث الثاني

بدء عمليات الشحن والتفريغ وانتهائها

لا بد من دراسة عمليات الشحن والتفريغ متى تبدأ ومتى تنتهي بدقة حتى نتمكن من تحديد المسؤولية، فهي الفاصل بين مسؤولية الناقل البحري ومسؤولية المقاول بالمناولة في حال الشحن أو التفريغ من الباخرة وكذلك هي نقطة الفصل بين مسؤولية الناقل البري والمقاول البري في حالة الشحن والتفريغ إلى أرصفة الموانئ.

وسنقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول بدء عملية الشحن والتفريغ وانتهائها وفي المطلب الثاني بدء عملية التفريغ وانتهائها.

المطلب الأول

بدء عملية الشحن وانتهائها

عرفت المادة رقم (2) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع التحميل وهو إحدى عمليات الشحن على السفينة بقولها (التحميل : رفع البضاعة من أرصفة الميناء أو الموانع إلى السفينة بأي وسيلة).1.

وتبدأ عملية الشحن على السفن بعد دخول الشاحنة إلى أرض الميناء، وبمجرد المباشرة بحمل البضاعة للتزليل على الرصيف سواء أكان من قبل عمال التحميل والتزليل أم من خلال

1 * المادة (2) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع الصادره بموجب قرار مجلس ادارة مؤسسة الموانئ رقم 98/50 تاريخ 1998/716 بالاستناد لاحكام المادة (3) من نظام تفريغ وتحميل وإخراج البضائع في ميناء العقبة رقم 25 لسنة 1998.

** المادة (2) من لائحة بدلات خدمات ميناء حاويات العقبة لسنة 2009 الصادرة عن سلطة منطقة العقبة الخاصة.

إحدى آليات مؤسسة الموانئ وسواء بقصد إعادة التحميل إلى السفينة أم بقصد التخزين داخل مستودعات مؤسسة الموانئ، إذ إن البضائع قد تنتظر بطبيعة الحال فترةً من الوقت لغايات الفحص الجمركي وإنجاز المعاملات وانتظار السفينة المجهزة والمخصصة لحمل البضاعة، التي يكمن أن تكون بحاجة إلى سفينة مخصصة لنقلها لحساسية البضاعة¹.

وقد يحدث أن يكون شحن البضاعة بحاجة إلى أكثر من عملية تحميل وتنزيل بواسطة آليات المؤسسة، فبعد تخزينها بالمستودعات أو المساحات المكشوفة يتم تحميلها إلى الرصيف ومن ثم تحميلها على الموانئ وقطر الموانئ إلى السفينة الراسية في عرض البحر ومن ثم تحميل هذه البضائع على سطح السفينة، وهنا نكون أمام العملية الأخيرة لعملية الشحن.

1 . وقد أشارت المادة الثالثة من تعليمات تفرغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع إلى أنه " وقبل وصول السفينة إلى الميناء يتوجب على وكيل السفينة تسليم البيانات الخاصة بالبضاعة والسفينة للمؤسسة وكما هو مبين بالجدول المرفق " . ونصت كذلك على أنه " تقوم الجهة المختصة في الميناء بالتنسيق مع وكيل السفينة بإدخال السفينة إلى الرصيف المحدد ، ضمن خطة العمل المسبق ويتم تخصيص الأيدي العاملة والآليات وأدوات المناولة المناسبة لعمل السفينة " .

المطلب الثاني

بدء عملية التفريغ وانتهائها

لا يتم البدء بالتفريغ إلا بعد موافقة دائرة الجمارك وذلك بموجب المادة (45) من قانون الجمارك الأردني 1، وتبدأ عملية التفريغ للبضاعة بالبدء بعملية حمل البضاعة من قبل الآلية المختصة التي يعمل عليها أحد موظفي مؤسسة الموانئ ووضعها على الرصيف أو على آلية أخرى لغايات التخزين في المستودعات لحين إنجازها سواء كان جمركياً أو من الدوائر المختصة كل حسب اختصاصه، وأخيراً تحميل البضاعة ومن قبل المؤسسة على السيارة الشاحنة وخروجها من ساحات الميناء بطريقها إلى مستودعات التاجر.

وقد عرفت المادة (2) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع التفريغ بقولها (التفريغ : تنزيل البضائع من السفينة إلى أرصفة الميناء أو الموانئ بأي

1 المادة (45) من قانون الجمارك الأردني رقم 20 لسنة 1998. (أ- لا يجوز تفريغ حمولة السفن وجميع وسائل النقل المائية الأخرى الا في حرم المرافئ التي يوجد فيها مراكز جمركية، ولا يجوز تفريغ اي بضاعة أو نقلها من سفينة الى أخرى إلا بموافقه خطيه من المركز الجمركي المختص وبحضور موظفيه).

وسيلة). 1 وهنا يثار التساؤل حول إمكانية التفريغ والتحميل للبضائع من وعلى ظهر السيارة مباشرة؟؟

للإجابة عن هذا التساؤل يتحتم علينا بدايةً بيان التعريف القانوني لمصطلح البضاعة والذي عرفته المادة (2) من قانون مؤسسة الموانئ بقولها (البضائع : جميع أنواع السلع والمنتجات الصناعية والمواد الخام والحيوانات)، وكذلك المادة (2) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع الصادره بموجب قرار مجلس إدارة مؤسسة الموانئ رقم 98/50 تاريخ 1998/716م بالاستناد لأحكام المادة (3) من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع في ميناء العقبة رقم (25) لسنة

1 تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع الصادره بموجب قرار مجلس ادارة مؤسسة الموانئ رقم 98/50 تاريخ 1998/716 بالاستناد لاحكام المادة 3 من نظام تفريغ وتخزين وإخراج البضائع في ميناء العقبة رقم 25 لسنة 1998.

2 (البضاعة : كل مادة طبيعية او منتج حيواني, زراعي, او صناعي.
بضائع الاقترمة : البضائع التي لا ترد في منافست البضائع المعنونة الى الميناء ويجب إعادة تصديرها عن طريق البحر بنفس الصفة التي وردت بها, وتعامل معاملة البضائع الواردة من حيث التخزين والاستلام والتصدير ويتم ذلك بعلم السلطة الجمركية عند ادخالها.
البضائع الملوثة : البضائع التي تسبب تلوثاً او اتساخاً لأي من : عمال الميناء والبضائع الملوثة : البضائع التي تسبب تلوثاً او اتساخاً لأي من : عمال الميناء و / او الأرصفة و / او مناطق التخزين و / او البضائع المجاورة والآليات).

1998 التي عرّفت البضائع وبضائع الأقطرمة والبضائع الملوثة، ومنها نستنتج أن هناك بضائع يمكن أن يكون تخزينها خطيراً كالمواد الكيماوية أو المواد القابلة للانفجار أو مواد لا يمكن تخزينها في ساحات الموانئ كالـبضائع الملوثة، لما يمكن أن تسببه من أضرار لأرصافة وعمال الموانئ و مناطق التخزين فيها، لذلك تم استحداث ما يسمى بالتحميل المباشر وما يقابلها من تفريغ بالتفريغ المباشر، أو بالأصح أن عملية التحميل المباشر هي جزء من عمليتي الشحن والتفريغ على السواء، والتي من خلالها يتم تحميل البضاعة مباشرة من سطح السفينة إلى سطح السيارة الشاحنة أثناء عملية التفريغ، ومن سطح الشاحنة إلى سطح السفينة أثناء عملية الشحن، وهو ما نصت عليه المادة (4/3/4) و(3/4/ب) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع، وذلك دون تخزينها في ساحات الميناء لغايات الإنجاز كما ذكرنا سابقاً فيما يخص باقي أنواع البضائع.

كما ويسمح بالتحميل المباشر من سطح السفينة إلى سطح السيارة الشاحنة إذا تمت الموافقة المسبقة من قبل دائرة الجمارك على العملية وهو ما يسمى بالتخليص المسبق على البضائع، بحيث يتم إنجاز البيان الجمركي والبضاعة على ظهر السفينة وفي عرض البحر، ويتم تحميلها مباشرةً وبمجرد وصول

السفينة إلى الميناء، وغالباً ما نراه في البضائع السائبة، وهي التي ترد بالأوزان، ويتم التحقق من كميتها من خلال قبانات مؤسسة الموانئ، والسائلة أو الغازية أو النفطية والتي يتم التحقق من كميتها من خلال عدادات خاصة مثبتة على الخزانات.

الفصل الثالث

دور مؤسسة الموانئ كمقاول

تضطلع مؤسسة الموانئ في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة بالدور الاحتكاري كمقاول للشحن والتفريغ¹، ومن خلال قانونها الخاص²، ولكن ومع التطور الذي تشهده العقبة الخاصة بشكل خاص والمملكة الأردنية الهاشمية وبشكل عام تم التعاقد

1 المادة (4/أ) من قانون مؤسسة الموانئ (تتولى المؤسسة وحدها إنشاء الموانئ وإدارتها وتنميتها واستغلالها وصيانتها والقيام بعمليات تفريغ وتحميل البواخر <الاستفادورية> والتجريم وتحميل الشاحنات وتقديم سائر الخدمات الأخرى ذات الصلة بالموانئ).

2 قرار محكمة تمييز حقوق رقم 1997/999 المنشور في المجلة القضائية لسنة 1997 صفحة 414 (ان مؤسسة الموانئ وبحكم المادتين الثانية والرابعة من قانونها رقم (36) لسنة 1985 هي التي تتولى عمليات تفريغ وتحميل البواخر (الإستفادورية) والتجريم وتحميل الشاحنات وتقديم مساكن الخدمات الأخرى ذات الصلة بالموانئ وهذا يعني ان التحميل والتنزيل يتم بمعرفة وتحت اشراف موظفي مؤسسة الموانئ الذين ينظمون بالاشتراك مع مندوب دائرة الجمارك ووكيل السفينة محضراً باستلام البضاعة من اعضائها وبيان ما فيها من نواقص وعيوب او تلف (فـ) عبر الوصلة

مع عدة جهات أخرى للقيام بجزء من الأعمال الموكلة للمؤسسة، وذلك من خلال نص المادة (4/ب) من قانون مؤسسة الموانئ المعدل رقم 5 لسنة 2001، ومنها أعمال الإرشاد والقطر البحري والتي كانت جزءاً لا يتجزأ من مهمات المؤسسة، فتم التعاقد مع شركة الخدمات البحرية التي أصبح من مهماتها إرشاد السفن في الميناء كونها تحتاج لشخص يعرف جيداً الممرات الآمنة لحين رسوها وتراكيها على الرصيف المخصص لها، وكذلك قطر المواعين التي يتم تفريغ البضائع عليها إلى أرصفة الموانئ، وكذلك مهام المناولة (الشحن والتفريغ) والتخزين في رصيف ميناء حاويات العقبة.

وللتعرف على مهمات مؤسسة الموانئ بشكل موسع لغايات بيان أنواع البضائع التي يتعامل معها، يتوجب علينا تبيان أرصفة الموانئ وتقسيماتها، فميناء العقبة الرئيسي يتكون من أحد عشر رصيفاً ثابتاً لمناولة البضائع المختلفة، وميناء الحاويات يتكون من خمسة أرصفة لمناولة الحاويات، أما الميناء الصناعي فيتكون من أربعة أرصفة لمناولة الفوسفات، والأسمدة والزيوت النباتية والإسمنت، ورصيف متخصص لمناولة النفط

ورصيف ركاب في ميناء الركاب لاستقبال السفن القادمة من نويبع إلى العقبة وبالعكس.1

قلنا سابقاً إن السفن بحاجة إلى شخص ذي دراية بالمرات البحرية الآمنة التي تبعد السفينة أثناء الاصطاف عن الاصطدام بالصخور البحرية وإلحاق الأضرار بالبيئة البحرية من شعب مرجانية وحياة بحرية، لذلك تتم الاستعانة بشخص من جهة مسؤولة لمساعد ربان السفينة على الاصطاف والتراكي على أرصفة الموانئ، وكذلك بالنسبة لقطر الموانئ في حال تم التفريغ عليها لنقل البضائع إلى رصيف الميناء، وقد كانت هذه المهمات من مسؤوليات مؤسسة الموانئ في السابق، وقد عهدت بهذه الأعمال إلى شركة متخصصة بعمليات الإرشاد والقطر البحري، تسمى بشركة الخدمات البحرية.

ولغايات الدراسة سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، الأول دور مؤسسة الموانئ كمقاول شحن وتفريغ وذلك من خلال أربعة مطالب، وحسب أرصفة المناولة، والثاني دور شركة ميناء حاويات العقبة كمقاول شحن وتفريغ.

1 المعاينة، خالد عبد الواحد، لسنة 2006، اطروحة دكتوراه، اثر عمليات تداول البضائع في ميناء الوصول على مسؤولية الناقل البحري، صفحة 12.

المبحث الأول دور مؤسسة الموانئ كمقاول شحن وتفريغ

بعد أن تم تقسيم وتوزيع العديد من الأدوار التي كانت تضطلع بها مؤسسة الموانئ إلى جهات عدة منها السلطة البحرية فيما يختص بالسماح للسفن بالدخول والخروج من المياه الإقليمية وميناء العقبة بالذات وتسجيل السفن والقوارب، وشركة الخدمات البحرية فيما يختص بالإرشاد والقطر البحري والتجريم، شركة ميناء حاويات العقبة فيما يختص بمناولة الحاويات النمطية، كان لا بد من دراسة دور مؤسسة الموانئ في عملية الشحن والتفريغ لتحديد مسؤولية كل هذه الأطراف، وحسب الأرصدة المخصصة لشحن وتفريغ البضائع، وكيفية التحميل والتنزيل، لبيان الجهة المسؤولة عن النقص أو التلف الحاصل بالبضاعة.

وإذا بدأنا من الدور الاحتكاري للمؤسسة في عمليات الشحن والتفريغ نجده وبشكل جلي في الميناء الرئيسي، إذ إن المؤسسه تقوم ومن خلال ألياتها وكادرها وساحاتها ورصيفها بعملية الشحن والتفريغ على السواء، فهي تشرف على دخول السيارات الشاحنة إلى الساحات وتشرف ومن خلال عمال تحميل وتنزيل

وآليات تابعه للمؤسسة على إفراغ هذه البضائع إلى المستودعات ومن ثم الإشراف على عملية الشحن ومن خلال كادر المؤسسة وعماله وآلياتها إلى سطح السفينة. وكذلك عملية التفريغ من السفن التي تبدأ من خلال الآليات التي تعمل على تنزيل البضائع من سطح السفينة إلى رصيف الميناء ومن ثم تحميلها على آليات المؤسسة ونقلها إلى المستودعات وتفريغها داخل المستودعات لحين الإنجاز والإفراج من قبل الجمارك, هذا بالنسبة للبضائع التي يجب أن تنتظر الإنجاز الجمركي, ولكن وفي بعض الأحيان يتم التحميل مباشرة على سطح السيارة الشاحنة, إذ يكون قد تم الإفراج الجمركي عنها مسبقاً, وهو ما يسمى بالتحميل المباشر.

ويوجد من ضمن الأرصفة التابعة للميناء الرئيسي رصيف يسمى برصيف المشترك, وهذا الأخير يتم استخدامه لتفريغ البضائع الحية كالحیوانات وبعض البضائع السائبة كالأرز والصويا... إلخ, وهذه يتم تحميلها بشكل مباشر على السيارات بإستثناء مادة الأرز التي يتم تحميلها ونقلها لمستودعات شركة العقبة للتوظيف عبر الأقسطة التابعة للشركة ولا علاقة لمؤسسة الموانئ بشحنها أو تفريغها كون عملية التفريغ تتم من خلال آليات السفينة التي بدورها تنقل مادة الأرز من العنابر إلى الأقسطة التابعة لشركة العقبة للتوظيف ويشرف عليها موظفوها.

ويستخدم الميناء الرئيسي المواعين (الصنادل) لنقل البضاعة من السفن إلى رصيف الميناء ومن ثم يصار إلى تخزينها في مستودعات المؤسسة, مع ملاحظة أن الذي يقوم بقطر المواعين هي شركة الخدمات البحرية, فتنحصر مهمة المؤسسة هنا بتفريغ البضاعة عن سطح السفينة على ظهر الماعون ومن ثم بعد قطرها للرصيف تحميل البضاعة المحملة على الماعون وإنزالها على رصيف الميناء, ومن ثم نقلها لمواقع التخزين المخصصة.

وتقسم مواقع التخزين داخل الميناء الرئيسي إلى ثلاثة أنواع, الأول
 الساحات
 المكشوفة التي يتم فيها تخزين السيارات والآليات والمعدات الثقيلة, والثاني الهناجر المفتوحة ويتم فيها تخزين المكابس كالحبوب وأخيراً المستودعات المغلقة والتي تستخدم لتخزين الطرود و غرف داخل المستودعات المغلقة لتخزين البضائع الثمينة.

والجدير ذكره أن رصيف الميناء الرئيسي يستخدم أيضاً لتفريغ سفن الرورو ومنها السفن المخصصة لنقل السيارات, ويقوم كادر المؤسسة بتفريغ السيارات من السفن أيضاً إلى

رصيف الميناء ومن ثم نقلها إلى الساحات المكشوفة المخصصة لتخزين السيارات.

وتقوم مؤسسة الموانئ بعملية التفريغ والشحن وفي أن واحد لما يسمى ببضائع الأقطرمة، وهي كما ذكرنا سابقاً البضائع التي لا ترد على المنافست والتي يجب إعادة تصديرها عن طريق البحر ولكن على متن سفينة أخرى، و تتخذ الأقطرمة أربع حالات للمناولة وتبدأ بالتفريغ والنقل مباشرة إلى سفينة أخرى أو التفريغ على الرصيف ومن ثم إعادة تحميلها على ظهر سفينة أخرى أو تفريغها على الرصيف ونقلها للمستودعات ومن ثم إعادة نقلها وشحنها على متن سفينة أخرى، والحالة الرابعة تفريغ البضاعة على الموانئ ومن ثم تحميلها على متن سفينة مغادرة، ولا تعدّ الموانئ امتداداً للسفينة كما في بعض القوانين والاجتهادات¹.

المطلب الأول

دور مؤسسة الموانئ كمقابل في

رصيف بواخر الركاب

1 درادكسه، لافي، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، المنارة، المجلد 13، العدد 9، صفحة 117. منشور على الانترنت عبر الوصلة http://web2.aabu.edu.jo/manar/artDetSub.jsp?art_id=1394.

تقوم مؤسسة الموانئ بالدور الرئيس كمقاول للشحن والتفريغ على رصيف بواخر الركاب لاستقبال السفن القادمة من نويبع إلى العقبة وبالعكس، وهو امتياز لشركة الجسر العربي للملاحة المملوكة بالاشتراك لثلاث دول هي مصر والأردن والعراق.

وتقسم ساحات هذا الرصيف إلى قسمين رئيسيين وهما الركاب والشحن، من خلال صالات مخصصة للركاب تشرف عليها مؤسسة الموانئ، وساحات لتخزين البضائع المراد شحنها أو تفريغها، ويكون دور المؤسسة فيها كما هو الحال في الميناء الرئيسي وعلى السواء في الشحن والتفريغ، ولكن السؤال الذي يثار هنا هل يمكن انزال الركاب من منزلة البضائع وما يسري على البضائع يسري على الركاب؟؟ وتكون مؤسسة الموانئ مسؤولة عن الركاب كمقاول للشحن والتفريغ؟؟

من وجهة نظر الباحث المتواضعة، لا ترقى البضائع لمنزلة الانسان، إذ قال تعالى في منزل كتابه **{ { وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِّنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَى كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا } }** صدق الله العظيم، بالإضافة إلى أن الراكب المسافر بحراً نصت على أوضاعه القانونية نصوص خاصة به في قانون التجارة البحرية وقانون التجارة الأردني.

ولكن يمكننا أن نرى وبوضوح مسؤولية المقاول وهو مؤسسة الموانئ عن نقل وشحن الأمتعة الشخصية للركاب من الصالات وبعد إكمال الإجراءات مع السلطات الجمركية والأجهزة الأمنية إلى السفينة ولكن تبقى مسؤولية ترتيبها بالعنابر من مسؤولية الناقل البحري وهو الجسر العربي للملاحة.

وكذلك تكون المؤسسة مسؤولة عن شحن البضائع وتفريغها عن السفن التابعة للجسر العربي للملاحة، وهنا يظهر أمامنا نوعان من البضائع، أولهما البضائع المحملة على الشاحنات ويتم إفراغها من السفينة من خلال سائقي السيارات الشاحنة والبضائع محملة عليها، لذا لا يوجد دور للمؤسسة في عملية التفريغ أو الشحن إلا من خلال الإرشاد والإشراف، والنوع الآخر البضائع الواردة وغير المحملة على ظهر السيارات الشاحنة وكذلك السيارات وهنا تكون المؤسسة مسؤولة عنها بالتفريغ والشحن كما هو دورها ومسؤوليتها بالميناء الرئيسي.

المطلب الثاني

دور مؤسسة الموانئ كمقاول

على رصيف النفط

لما للنفط من حساسية بالتعامل لخطورته ولوجود جهة متخصصة بالتعامل مع وهي مصفاة البترول الأردنية، يتم تفريغ

حمولة البواخر الواردة في مستودع مخصص لهذه الغاية (الباخرة جرش)، وهو عبارة عن باخرة مخصصة للنفط تتبع مؤسسة الموانئ وتديرها وتشرف عليها من حيث الصيانة والأشرف والعمال مصفاة البترول الأردنية.

وقد يتم تحميل المواد النفطية مباشرة من خلال الأنابيب الخاصة والمجهزة والتي تتبع الباخرة جرش وتحت إشراف فني من قبل موظفي شركة مصفاة البترول الأردنية إلى الصهاريج والإفراج عنها بوجود لجنة من الجمارك ووكيل السفينة وموظف من مؤسسة الموانئ لحساب الكميات من خلال العدادات الخاصة، علماً أن الضخ يتم بإشراف موظفي مصفاة البترول الأردنية.

ويكون عمل موظفي مؤسسة الموانئ الإشراف على حصر الكميات الداخلة إلى المستودعات وحسابها، وكذلك حصر وحساب الكميات المحملة على الصهاريج من خلال الكتابة، وكذلك متابعة إجراءات السلامة العامة من خلال عدم السماح بدخول المواد التي يمكن أن تسمح بإشعال الحريق إلى رصيف النفط.

المطلب الثالث دور مؤسسة الموانئ كمقاول على رصيف الاسمدة

أما بالنسبة لرصيف الأسمدة, فإن البضائع تنقل بواسطة الأفتشة إلى المجمع وهي ملك لمجمع الأسمدة ويتم النقل وصيانة هذه الأفتشة بإشراف مجمع الأسمدة وموظفيه, ويقتصر دور مؤسسة الموانئ على متابعة العدادات الخاصة بإشراف الجهات الجمركية لتحديد الكمية المستلمة فقط واستيفاء البدلات عن استخدام الرصيف, ولا دور لمؤسسة الموانئ في عمليات الشحن والتفريغ, وما هي هذه الحالة إلا من الحالات التي يكون فيها الناقل هو المقاول كونه من يقوم بالتحميل من السفينة إلى الأفتشة, ويكون النقل عملية مادية داخلية من اختصاص المرسل إليه وداخل مستودعاته.

المطلب الرابع
دور مؤسسة الموانئ كمقاول على
رصيف الكيماويات

وكما هو الحال بالنسبة للأسمدة هو الحال بالنسبة للشركات التي تستخدم هذا الرصيف مع الفارق أن هذه الشركات تستخدم الأنابيب الموصولة من صهاريج شركاتهم الثابتة والممددة تحت الأرض لتصل إلى رصيف الميناء وتتصل بأنبوب الضخ الموجود بالسفينة لضخ هذه المواد من خلال مضخات لتصل إلى الصهاريج الثابتة في الشركة، وهذه المضخات هي من معدات السفينة ويقوم بالإشراف عليها طاقم السفينة، لذلك نجد أن عملية الشحن والتفريغ وعلى السواء تبدأ من بمجرد الضخ أو الشفط لغايات التحميل ومن خلال معدات السفينة، وعليه يكون الناقل هنا هو المقاول.

المبحث الثاني

دور شركة ميناء حاويات العقبة كمقاول شحن وتفريغ

تقوم شركة ميناء حاويات العقبة بمهام مؤسسة الموانئ من حيث التشغيل والإدارة والاستغلال لرصيف الحاويات المكون من خمسة أرصفة، ودون أن يكون مالكا لأصول الميناء وذلك لتقديم الخدمات المينائية من مناولة الحاويات النمطية لفترة زمنية محددة بالاتفاق لتعود ملكية المشروع لمؤسسة الموانئ.

وكمقاول للشحن والتفريغ لا يوجد أي ارتباط قانوني أو شرعي لمؤسسة الموانئ بشركة الحاويات، إذ إن الأخيرة وبكادرها وآلياتها تشرف على عمليتي الشحن والتفريغ للحاويات النمطية، فبعد دخول السيارة الشاحنة لساحات الميناء، يتم تنزيل الحاوية 1 عن سطح السيارة الشاحنة على أحد (كراجات) 1

1 المادة (2) من لائحة بدلات ميناء حاويات العقبة لسنة 2009 (الحاوية : أي حاوية بما في ذلك الحاويات المسطحة، والمنصات، الحاويات المبردة، التناكات، أو غيرها من الوحدات المصممة لنقل البضائع ومجهزة بزوايا يتم التعامل معها باستخدام المعدات الميكانيكية بما يتفق مع متطلبات السلامة لاتفاقية سلامة الحاويات وإما بالتزامها بمواصفات ISO (المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس والمعايير) أو تستطيع الرافعات والغفات في الميناء التعامل معها).

الشركة ومن خلال رافعة أو ونش أو جك لنقلها إما إلى الرصيف ليقوم الجانثري بدوره لرفعها على سطح السفينة أو إلى الساحات لتستيفها وترتيبها من خلال آليات الشركة لحين موعد الشحن والتصدير.

والعكس بالنسبة لعملية التفريغ التي تستخدم فيها الشركة الجانثري لحمل الحاوية عن سطح السفينة وإنزالها على الرصيف ومن ثم نقلها بواسطة الكراجات وباستخدام الروافع إلى الساحات لغايات التخزين ولحين اتمام الإجراءات الجمركية والإفراج عن البضاعة، ومن ثم تحميلها على ظهر السيارات الشاحنة تمهيداً لخروجها من الساحات، كما وتتعامل شركة ميناء حاويات العقبة مع جميع أنواع الحاويات النمطية من الحاويات المسطحة (Flat إلى الحاويات المفتوحة من أعلى (Open Top) والحاويات المغلقة والحاويات المبردة. وكما تتعامل مع تفريغ الحاويات التي ترد على المنافست (L.C.L) 2 وتحت إشرافها.

1 Flat بدون جوانب يحمل عليها الحاويات او الصناديق الخشبية من الانواع الثقيلة يتم سحبها بألية تسمى (تك ماستر).

2 عندما ترد الحاوية بأكثر من بوليصة وأكثر من مالك، ولا يشترط موافقة الوكيل لتفريغها، ولكن تشترط موافقته لعدم تفريغها.

الفصل الرابع مسؤولية مؤسسة الموانئ عن التلف أو النقص الحاصل بالبضائع

نصت المادة (211) من الجزء السابع من قانون التجارة البحرية الاردني على أنه : " لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن، ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود " .

في حال عدم الاتفاق فيما بين الشاحن أو المرسل إليه والناقل، على تحديد الجهة التي تتولى عمليتي شحن البضائع وتفريغها ، يفترض أن يتولى الناقل عملية الشحن والتفريغ باعتباره ملتزماً بها بموجب عقد النقل ولكونه خبيراً بها، وعليه يتم التحميل أو التفريغ من قبل المقاول الذي يعمل لحساب الناقل والذي بدوره هو الملزم الوحيد بتسليم البضاعة للمرسل إليه، وكون المناولة بعقديها الشحن والتفريغ من مسؤولية مؤسسة

الموانئ كمقاول محتكر لها بنص القانون، فلا دور للناقل بهاتين العمليتين وذلك على خلاف الواقع في بعض أرصفة الميناء¹.

" ويستفاد من أحكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية أن الناقل البحري يضمن كل الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء النقل البحري ما لم يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة نتج عن أحد الأسباب الواردة في أحكام المادة المذكورة ومنها حالة النقص المألوف في البضاعة أثناء النقل البحري حجماً أو وزناً والناشئ عن طبيعة البضاعة التي تخف مع الزمن كاللحوم والحبوب وتتبخر كالسوائل، وقد أجازت الأعراف البحرية ذلك كما أجازته المادة (5/ 213) المشار إليها لأن هذا النقص يعدّ نتيجة طبيعة تنشأ عن طبيعة البضاعة وعمليات الشحن والتخزين

1 ويقول لافي محمد الدرادكه ان " مسؤولية الناقل البحري تعد من أهم موضوعات عقد النقل البحري، فالغالبية العظمى من المنازعات في العمل تدور حول هذه المسألة، لذا كانت موضع اهتمام الفقه. فعقد النقل البحري يضع على عاتق الناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة معينة، هي نقل البضائع وتسليمها سالمة كاملة إلى المرسل إليه، أو من يمثله في الميعاد المتفق عليه، الأمر الذي يقتضي من الناقل، أو من يمثله المحافظة على البضائع أثناء شحنها ورسها ونقلها، وتفريغها، ثم تسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله " لمزيد من التفصيل أنظر لافي محمد درادكة ، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ ، بحث منشور في مجلة المنارة ، المجلد 13 ، العدد 9 ، 2007 ص 109 .

والتفريغ دون أن يكون هناك أي خطأ أو مسؤولية على الناقل " 1

ويضمن الناقل البحري كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو عيب أو إضرار ويفترض أن الناقل هو مالك البضاعة ما لم يثبت أن المالك تخلّى عن الإدارة النوتية والتجارية لمستأجر البضاعة ، والناقل البحري هو من يصدر وثيقة الشحن ويلتزم بموجبها إيصال البضاعة المشحونة لميناء الوصول، وذلك عملاً بالمادتين (177 و 213) من قانون التجارة البحرية . ويضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تعيب وأضرار طالما أنه استلم البضاعة من الشاحن كاملة حسبما هو مبين في بوليصة الشحن عملاً بالمادة (213) من قانون التجارة البحرية، وليس للناقل أن يتذرع بإفادة الشاحن عن علامات البضائع أو عددها أو كميتها أو نوعها أو وزنها.

ونشير هنا إلى أنه ومن المتفق عليه فقهاً وقضاً وبدلالة المادة (211) من القانون البحري الأردني أن مسؤولية الناقل البحري تنحصر في تنفيذ عقد النقل وضمان الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية فقط، وأما بعد انتهاء الرحلة

1 . أنظر المبدأ القانوني رقم 2002/576 / حقوق ، المنشور على الموقع الإلكتروني للتشريعات الأردنية عبر الوصلة الإلكترونية <http://www.lob.gov.jo> .

البحرية وابتداء من تلقي البضاعة من الربان في ميناء التفريغ وحتى تسليمها إلى المرسل إليه فالمسؤولية تقع على الوكيل البحري الذي يكون مسؤولاً عن أي خطأ شخصي يقع منه أو من عماله طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية .

وقد بيّنا سابقاً معنى عمليتي الشحن والتفريغ وحددنا طريقة بداية كل منهما وكذلك طريقة نهايتهما، ولتحديد المسؤولية حسب الواقع الفعلي لأرصفة ميناء العقبة لا بد من توضيح مسؤولية المؤسسة حسب الرصيف لاختلاف طريقة التحميل والتنزيل باختلاف نوع البضاعة. ولكن وقبل ذلك علينا دراسة المبادئ العامة للمسؤولية المدنية.

المبحث الأول

المبادئ العامة للمسؤولية المدنية والفعل الضار

تقسم المسؤولية القانونية إلى جنائية ومدنية¹ وتختلف المسؤولية القانونية عن المسؤولية الأدبية التي توجد في الحالة التي يخالف فيها الفرد قاعدة من القواعد الأخلاقية بعكس المسؤولية القانونية التي يخالف فيها الفرد قاعدة منصوص عليها في القانون . ويترتب على المسؤولية الأخلاقية جزاء أدبي يرتبط بالمدى الذي خالف فيه الفرد كل ما يتعلق بدائرة الأخلاق التي تسجل سلوك الإنسان تجاه خالقه وتجاه نفسه وأخيراً تجاه غيره من الناس².

1 هنالك اختلاف كبير بين المسؤولية الجنائية والمسؤولية المدنية ذلك ان الفاعل في المسؤولية الجنائية يكون مسؤولاً امام الدولة عن الفعل الضار الذي قام به وتقوم الدولة بايقاع العقوبة عليه سواء كانت بدنية او مالية وكذلك ذلك نتيجة مباشرة لاحلال الفاعل بواجب قانوني نصت عليه القوانين الموجودة في الدولة , كما ان الدعوى المتعلقة بالمسؤولية كنتيجة لإلحاق الضرر بمصالح فرد او مجموعة افراد محددین بسبب اخلال الفاعل بأي واجب قانوني وتتولى المحاكم المدنية النظر في الدعوى المقدمة من قبل المضرور من الفعل الضار ويكون جزاء هذه المسؤولية تعويضاً عن الضرر .

2 مرقس سليمان لسنة 1992, الوافي في شرح القانون المدني . في الالتزامات . المجلد الاول في الفعل الضار والمسؤولية المدنية . القسم الاول . الطبعة الخامسة . , صفحة 1,2.

وضمن إطار المسؤولية المدنية يكون الفرد قد أخل بالتزام قانوني سواء كان هذا الالتزام ناشئ عن العقد أو عن الفعل الضار الذي يرتكبه الفاعل ويسبب ضرراً لغيره من الناس¹، وبذلك نقول إن المسؤولية المدنية هي مسؤولية عن تعويض الضرر الذي أخل بالتزام أصلي سابق سواء من خلال المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية²، والفاعل في حالة المسؤولية المدنية يكون قد أخل بالتزام قانوني يستوجب التعويض عن الضرر الذي أحدثه، وبذلك تكون دائرة المسؤولية المدنية أوسع من دائرة المسؤولية الجنائية بسبب أن الثانية تكون مقصورة على الحالات التي يكون فيها إخلال بأوامر محددة في القانون أما المدنية فتقوم في الحالة التي أخل بها الفرد بأي التزام قانوني .

1 ذلك ان العقد والذي هو ارتباط القبول بالايجاب بين ارادتين او أكثر على احداث اثر قانوني , هذا العقد يرتب مسؤولية قانونية عند اخلال احد اطرافه بأي التزام مفروض عليه, وقد اشار المشرع الأردني في المواد من (87) ولغاية (249) إلى الاحكام الخاصة بالعقد وبين ان العقد يرتب التزام تجاه كل من المعاقدين تجاه الاخر , اما المسؤولية التقصيرية عن الفعل الضار فقد تطرق لها المشرع الاردني في المواد (256- 292) وبين ان كل اضرار بالغير يلزم فاعله بالضمن ولو كان هذا الغير غير مميز .

2 - الفضل, منذر لسنة 1992, النظرية العامة للالتزامات . الجزء الاول . مصادر الالتزام الطبعة الثانية, صفحة 235,236.

والمسؤولية المدنية تقسم إلى عقدية وتقصيرية بحيث تنطوي المدنية على إخلال بالتزام عقدي مثل مسؤولية البائع عن عدم تسليمه للمبيع وفقاً للشروط المتفق عليها، أما الثانية فترتبط بالإخلال بأي التزام قانوني، وقد ثار خلاف في الفقه حول وحدة أو ازدواج المسؤولية المدنية¹، مما حدا بكل صاحب رأي حول هذا الموضوع إلى وضع العديد من الأحكام التي تثبت صحة ما يذهب إليه ذلك الرأي، إلا أنه ومع وجود هذا الخلاف فلا بد في مجال المسؤولية العقدية أن يكون هنالك عقد صحيح بين طرفين وأن يكون هنالك إخلال من قبل أحد المتعاقدين بأي من

1 حيث جاءت النظرية التقليدية لتؤكد على ازدواج المسؤولية المدنية أي ان هناك اختلاف بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية ووضحت ان المسؤولية العقدية ناشئة عن العقد والتي تقع كنتيجة مباشرة للإخلال بالتزام العقدي اما المسؤولية التقصيرية فتنشأ عن فعل ضار مخالف للتزام القانوني، ويترتب على هذا الاختلاف وجود فروقات فيما يتعلق باهلية التعاقد ودرجة الخطأ الموجب للمسؤولية وعبء الإثبات والاعذار وتوع التعويض ومداه وكذلك ما يتعلق بالتأمينات تسواء العينينة او الشخصية والتقاعد والاعفاء من المسؤولية والاختصاص القضائي، اما النظرية الحديثة فقد اكدت على وحدة المسؤولية المدنية وانه لا توجد اية فروقات بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية في كافة الامور التي تطرق اليها انصار نظرية ازدواج المسؤولية، ونشير هنا إلى انه قد ظهرت نظرية وسطية عملت على التوفيق بين النظريتين السابقتين فأخذت بنظرية وحدة المسؤولية في مجال اساس وطبيعة المسؤولية وفرقت بين المسئوليتين في امور ادنى مثل التقادم والتضامن والاعفاء من المسؤولية والاختصاص القضائي.

الالتزامات الموجودة في العقد وأن يؤدي هذا الإخلال إلى ضرر بالمتعاقدين الآخر¹. وفي الحالة التي يقع فيها إخلال بأي التزام قانوني بعيداً عن العقد وشروطه فنكون أمام مسؤولية تقصيرية .

فالمسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية تقومان على جزاء الإخلال بالالتزام سابق ويوجد بينهما عدة فروقات تتمثل في أهلية الشخص الذي تقع عليه المسؤولية² وكذلك من ناحية الإعذار بالنسبة للطرف الذي أخل بالالتزام أو بعبء الإثبات , فكلتا المسؤوليتان تختلفان ضمن هذه الأطر³, ويستتبع ذلك عدم الجمع بين المسؤوليتين⁴. إذ يتوجب علينا النظر إلى كل من المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية من الزاوية التي تتوافق مع طبيعة كل منهما, بحيث تكون الطبيعة العقدية في المسؤولية العقدية هي التي تفرض الالتزام المترتب على كل متعاقد, وكذلك

1 ففي هذه الحالة تكون المسؤولية هنا عقدية من خلال توافر شروطها الثلاث اما اذا لم تتوافر هذه الشروط فتكون المسؤولية تقصيرية.

2 جاء نص المادة (256) من القانون المدني الاردني ليؤكد على ان محدث الضرر يكون مسؤولاً عن الضرر الذي احدثه حتى ولو لم يكن مميزاً وجاء النص على انه " كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر".

3 السنهوري, عبد الرزاق احمد, الوسيط في شرح القانوني المدنية نظرية الإلتزام بوجه عام, مصادر الإلتزام, الطبعة الأولى, لعام 1964.

4 المرجع السابق صفحة 857.

طبيعة الالتزام في المسؤولية التقصيرية هي التي فرضت هذه المسؤولية على الشخص الذي أخل بالالتزام القانوني .

وفي إطار المسؤولية التقصيرية التي يترتب عليها التعويض نتيجة مباشرة لإلحاق الضرر بأحد الأشخاص , نقول إن هذه المسؤولية مرت بمراحل تاريخية متعاقبة سواء في القانون الروماني الذي أوجب المسؤولية عن أعمال معينة بالذات وكان الضرر هو الذي يشترط في إطار المسؤولية وكذلك كانت فكرة العقودية في القانون الروماني تتجه إلى الناحية الجنائية وكانت فكرة التعويض مرتبطة بهذه الناحية, أما القانون الفرنسي القديم فقد تم التمييز بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقودية وظهرت في هذا القانون فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية التقصيرية¹, أما التقنين المدني الفرنسي فقد جاءت المادة (1382) لتؤكد على أن العمل أياً كان الذي يؤدي إلى إحداث الضرر بالغير فيلزم من وقع بخطأ هذا الضرر أن يقوم بتعويضه

1 عن عبد الرزاق احمد السنهوري المرجع السابق صفحة 865, حيث اشار إلى ما جاء به الفقيه الفرنسي دوقا في كتابه القوانين المدنية والذي اوضح القاعدة العامة للمسؤولية التقصيرية بقوله " كل الخسائر والاضرار التي تقع بفعل شخص, سواء رجع هذا الفعل إلى عدم التبصر او الخفة او الجهل بما ينبغي موفقه او أي خطأ مماثل مهما كان هذا الخطأ بسيطاً يجب ان يقوم التعويض عنها من كان عدم تبصرة او خطأه سبباً في وقوعها.

, ثم أوضحت المادة (1383) ما يتعلق بإهمال الشخص أو عدم تبصرة واعتبرته مسؤولاً عن الأضرار التي تقع بفعله أو بسبب إهماله وعدم تبصرة, ومن ثم تطرق واضعو التقنين المدني الفرنسي إلى المسؤولية عن البناء والحيوان والتابع والأدلاء وذلك في المواد من (1348 - 1386). وبعد ذلك ظهرت في التقنين المدني الفرنسي نظرية تحمل التبعة إذ رأى (الفقه أنه ليس من الضروري أن يكون الخطأ هو أساس المسؤولية التقصيرية بل يجوز أن تقوم هذه المسؤولية على فكرة الضرر وتحمل التبعة ويقصد بذلك أن الذي يقوم بإيجاد تبعات يفيد من مغانمها يجب عليه تحمل عبء مغارمها¹), والقضاء الفرنسي في تلك الحقبة من الزمن كان قد اشترط الخطأ أساساً للمسؤولية التقصيرية. أما الشريعة الإسلامية فقد فرقت في الجرائم التي تقع على النفس والجرائم التي تقع على المال², ووضعت أحكاماً

1 السنهوري, عبد الرزاق احمد, المرجع السابق صفحة 868.

2 الجرائم التي تقع على النفس فقد اخذت الشريعة الإسلامية بنظام القصاص المقيّد , وقصر فقهاء الاسلام القصاص على الجرائم العمد وفرضوا الدية على غيرها من الجرائم وفرقت الشريعة الإسلامية بين الجرائم العامة والجرائم الخاصة, اما الجرائم التي تقع على الاموال فقد تعرض فقهاء الاسلام لأهم الجرائم الواقعة على المال مثل جرائم الغصب والاتلاف ووضعو احكاماً لهذه الجرائم تضمنت التعويض العادل الذي يحكم به عند احداث الضرر .

للأفعال التي تلحق الضرر بالغير وتضمنت هذه الأحكام ما يتعلق بالتعويض وشروطه وتقديره وغيرها من الأحكام .

وتتطلب المسؤولية التقصيرية تحقق أركانها، وهذه الأركان كما جاءت في التقنين المدني الفرنسي والمصري : الخطأ والضرر وعلاقة السببية التي تربط الخطأ بالضرر أما المشرع الأردني وفي إطار المسؤولية التقصيرية فقد خصص المواد من (256) ولغاية (292) للفعل الضار، إذ عدّ أركان المسؤولية التقصيرية هي الفعل الضار (فعل التعدي) والضرر وعلاقة السببية، وتحدث عن الأضرار بالمباشرة والأضرار بالتسبب وبين الأحكام الخاصة بكل منهما من حيث القيود والشروط الواردة على الأضرار بالتسبب وأحكام الضمان المتعلقة بالضرر المتحقق عن طريق الفعل الشخصي المباشر أو الذي من خلاله وقع الضرر، كما قد بين المشرع الأردني أن اجتماع الضرر المباشر والضرر بالتسبب يؤدي إلى إضافة الحكم إلى الضرر المباشر ذلك أن المتضرر لا علاقة له بالأمر فالعلاقة هنا تكون بين المباشر والمتسبب والمباشر هو الذي يقع عليه عبء الإثبات إما بالتعدي أو المتعمد ذلك أن المباشر هو الذي ارتكب الفعل وأن المتضررين من وراء هذا الفعل هم الذي يقيمون الدعوى على المباشر .

وبذلك يتضح لنا أن المسؤولية في القانون المدني الأردني كما جاء في المادة (256) منه بنيت على الاضرار (فعل التعدي) لا على الخطأ وبذلك يكون القانون المدني الأردني قد تأثر بالفقه الإسلامي فيما يتعلق بمن يضر بغيره¹.

1 الفقه الإسلامي وفي موضوع المسؤولية المدنية عن الفعل الضار قد اتجه إلى وضع أساس مختلف للمسؤولية المدنية حيث ان القوانين الوضعية اتجهت في أغلبها إلى تأسيس المسؤولية المدنية على الخطأ بينما اتجه الفقه الاسلامي إلى تأسيس هذه المسؤولية عن الضرر الواقع فعلاً سواء بالمباشرة او بالتسبب, كما انه وفي الفقه الاسلامي فلا يوجد ضمان على اتلاف المنافع عند الذين لا يعتبرون المنفعة مالا مثل المذهب الحنفي, إلا ان مشرعنا الأردني وفي المادة (266) من القانون المدني الأردني تحدث عن الضمان وتقديره وبين ان الضمان يقدر بما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب وبالتالي فقد أوضح أن المنفعة والتي لولا الفعل الضار لتحققت يتم تقديرها في مجال التعويض عن الضرر ونضيف هنا أن الفقه الاسلامي وفي مجال الأهلية المتعلقة بالفاعل فقد أوجب المسؤولية عليه حتى ولو كان عديم التمييز أو مجنون , وهذا الحكم منصوص عليه في المادة (256) من القانون المدني الأردني حيث تأثر القانون الأردني بالفقه الإسلامي في هذا الموضوع واعتبر أن كل اضرار بالغير يوجب المسؤولية والتعويض حتى ولو كان الفاعل غير مميز كما أن الفقه الإسلامي قد فرق بين يد الضمان مثل السارق واجب عليه ضمان الضرر ويد الأمانة الذي لا يضمن فيها الفاعل الضرر إلا إذا تعدى أما إذا كان الضرر كنتيجة لأفة سماوية فلا ضمان ونلاحظ ايضاً ان المشرع الاردني وفي المادة (257) من القانون المدني الأردني وفي موضوع مرتكب الفعل الضار فقد تأثر ايضاً بالفقه الإسلامي وفرق بين المباشر وهو مرتكب الفعل الضار والمتسبب في هذا الفعل .

إن المشرع الأردني وفيما يتعلق بأركان المسؤولية التقصيرية قد أوضح أن المسؤولية تقوم مع عدم وجود الإدراك كما جاء في المادة (256) من القانون المدني الأردني وجاء النص عن ذلك " كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر " وهذا النص يعود إلى ما جاء في الأحاديث النبوية الشريفة في موضوع الضرر والإضرار، وأن المسؤولية في القانون الأردني هي مسؤولية مالية تقوم على الضرر فيما يتعلق بالفاعل الذي ارتكب الفعل الضار ولا تقوم على الخطأ كما هو الوضع في بعض القوانين الوضعية الأخرى كالقانون الفرنسي والقانون المصري، أما فيما يتعلق بالضرر وهو الأذى الذي يلحق بالشخص سواء الذي يصيب الحقوق الجسدية أو المالية، فهذا الضرر لا بد وأن يتحقق فيه شروطه المختلفة حتى تستطيع التحدث عن المسؤولية عن الفعل الضار¹، وفي إطار الحديث عن الضرر فلا بد من الإشارة إلى أن هنالك أنواعاً

1 هنالك شروط مختلفة للضرر ولا بد من تحققها حتى تستطيع الحديث عن الفعل الضار ومدى تحققه وتنحصر هذه الشروط في ان يكون هذا الضرر محققاً أي مؤكداً وان يكون هذا الضرر مباشراً وان يصيب هذا الضرر حقاً مكتسباً او مصلحة مشروعة وان يكون هذا الضرر شخصياً ولم يسبق تعويضه وقد اشار المشرع الأردني إلى الضرر المباشر في المادة (1/257) عندما جاء النص على ان " 1- يكون الاضرار بالمباشرة او التسبب" . كما جاء نص المارد ان (267) ليشير أيضاً إلى الضرر الادبي في مجال التعويض عن هاذ الضرر . ولا بد ان يكون هذا الضرر ايضاً ضرراً مؤكداً ومحققاً فلا يجوز الحديث عن الضرر الافتراضي .

مختلفة للضرر في مجال المسؤولية التقصيرية وهي الضرر الجسدي والضرر المادي والضرر المعنوي¹.

وفيما يخص الضرر المادي الذي يصيب المال المملوك للغير فقد أشار إليه المشرع الأردني في الجرائم الواقعة على الأموال ، من الأضرار المادية التي تصيب الإنسان في ماله حق الملكية الذي تحدث عنه المشرع الأردني في القانون المدني الأردني في المواد من (1018-1197) وعدّ هذا الحق بمثابة السلطة الممنوحة للمالك في أن يتصرف في ملكه بشكل مطلق وأن أي اعتداء على هذا الحق يؤدي إلى ضرر يوجب المسؤولية عن هذا الضرر.

وفيما يخص التعويض فقد جاءت المادة (48) والمادة (49) لتبين بعض صور التعويض العيني فيما يتعلق بمن وقع الاعتداء عليه فيما يخص الحقوق الملازمه لشخصيته² . أما

1 الضرر الجسدي او الجسدي وهو الادبي الذي يصيب جسم الانسان سواء في حقه في الحياة او في سلامة جسده اما الضرر المالي فهو الذي يصيب المال سواء من خلال اتلافه او الانقاص في قيمته او تفويت منفقته كالأضرار بحقوق الملكية او حقوق الانتفاع او اتلاف الاراضي او غصبها او سرقة الاموال وما شابه ذلك ، ونشير هنا الى ان القانون المدني الاردني قد تحدث عن الضرر المادي في مجال اتلاف المال في المواد من (275-278) اما الضرر المعنوي فقد نص عليه المشرع الاردني في المادة (267) واعتبر ان كل تعدي على الغير في حريته او في عرضه او في شرفه او سمعته او مركزه الاجتماعي او المالي موجبا للمسؤولية .

2 الفضل، منذر. المرجع السابق صفحة 428 .

التعويض بمقابل سواء النقدي أو غير النقدي فقد أوضحه
مشرعنا في المادة (1/269) وفي المواد اللاحقة التي أوضحت
التعويض غير النقدي .

إن الضرر الذي يحدثه الفاعل سواء بالمباشرة أو بالتسبب
يوجب التعويض أو الضمان¹ وأن هذا التعويض يتم تقديره بناء
على معطيات مختلفة²، كما أن التعويض قد يكون تعويضاً عينياً
وقد يكون تعويضاً بمقابل، وكل منها يتميز بأحكام قانونية
تختلف باختلاف الطبيعة التي ترتبط بكل واحد منهما، فالتعويض
العيني يتحدد بإعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر،
إلا أنه لا يمكن تصور أن تتم إعادة الحالة إلى ما كانت عليه في
جميع الحالات التي تحدث، أما التعويض بمقابل فقد يكون نقدياً
في سبيل تعويض الضرر الحاصل كنتيجة عن العمل غير
المشروع المرتكب من قبل الفاعل³، وقد يكون التعويض غير
نقدي مثل الاعتذار في الصحف الرسمية أو المصروفات المحكوم
بها في قضية ما.

1 وهو ما أشار إليه المشرع الأردني في المادة (256)
والمادة (257) في القانون المدني الاردني .

2 وهذه المعطيات تتحدد في مقدار الضرر الحاصل ومدى تحقق عناصر
التعويض والعوامل التي تؤثر في تقدير التعويض سواء المرتبطة بالفاعل
او بالمضروب .

3 أبو ستيت، احمد حشمت لسنة 1954، نظرية الإلتزام في القانون
المدني الجديد الجزء الأول حول مصادر الإلتزام صفحة 459.

إن جزاء المسؤولية هو التعويض¹، والتعويض قد يكون في صورته العادية المألوفة، وإما أن ترتبط به أوصاف وملايسات مختلفة تؤدي به إلى صورة معدلة²، والأصل في التعويض أن يكون نقداً، ذلك أن التعويض reparation قد يكون تعويضاً عينياً nature en execution وقد يكون تعويضاً بمقابل equivalent par reparation والذي قد يكون نقدياً أو غير نقدي.

والتعويض العيني يرتبط مفهومه بالوفاء بالالتزام عينياً، ونلاحظه في كثير من الالتزامات العقدية، أما في مجال المسؤولية التقصيرية فقليل ما نجد أن المدين يجبر على التنفيذ

1 المسؤولية بشكل عام هي الحالة التي يوجد بها الشخص عندما يرتكب امراً معيناً يستوجب المؤاخدة، وقد تكون هذه المسؤولية ادبية في حالة مخالفة قاعدة من قواعد الاخلاق وقد تكون قانونية في حالة الاخلال بقاعدة من قواعد القانون، كما ان المسؤولية مسؤولاً تجاه الدولة ويستوجب عقوبة معينة، اما في الحالة الثانية فيكون الفاعل قد اخل بالتزام في ذمته اضر بالغير ويستوجب هذا الاخلال التعويض عن الضرر، ونقول ايضاً ان المسؤولية المدنية نوعان : المسؤولية العقدية والتي تفترض رابطة عقدية بين المسؤول والمضرور وتقوم في حالة اخلال احد اطراف العقد بالتزاماته المحددة في العقد. والمسؤولية التقصيرية والتي تقوم عند الاخلال بأي التزام قانوني وتستوجب التعويض.

2 السنهوري، عبد الرزاق احمد- الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام بوجه عام. مصادر الالتزام، الطبعة الأولى، 1963، دار النهضة - ص109.

العيني وذلك لعدم إمكانية إزالة الضرر الواقع من المدين وإعادة الحال إلى ما كانت عليه في السابق .

وقد نص المشرع الأردني في القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976 على التنفيذ العيني في المادة (355) بقوله " 1 - يجبر المدين بعد إعداره على تنفيذ ما التزمه تنفيذاً عينياً متى كان ذلك ممكناً 2 - على أنه إذا كان في التنفيذ العيني إرهاب للمدين جاز للمحكمة بناء على طلب المدين أن تقصر حق الدائن على اقتضاء عوض نقدي إذا كان ذلك لا يلحق به ضرراً جسيماً " . وفي حالة تعذر التنفيذ العيني، يتم اللجوء إلى التعويض بمقابل والذي قد يكون تعويضاً غير نقدي كما لو قام المدين بالدفع من خلال الأسهم والسندات المالية المختلفة أو في حالة نشر الحكم الذي يصدره القاضي في الصحف على نفقة المدعى عليه، وقد يكون التعويض بمقابل نقدياً وهو الأصل ويكون بمبلغ معين يحدده القاضي وفقاً لظروف مختلفة¹ .

1 السنهوري، عبد الرزاق احمد، المرجع السابق . صفحة 1093 و1094 ، ونلاحظ ايضاً ان المشرع الأردني وفي المادة (360) في القانون المدني الأردني قد اوكل للمحكمة مهمة تحديد مقدار الضمان الذي يلتزم به المدين في حالة رفضه التنفيذ العيني وذلك في حالة ان لا يكون هذا الضمان مقدراً في القانون او في العقد كما اوضحته المادة (363) من نفس القانون .

من خلال ذلك نقول: إن التعويض هو وسيلة القضاء لإزالة الضرر أو التخفيف منه¹، وإن التعويض العيني يكون بإعادة الوضع إلى ما كان عليه²، كما هو مبين في نص المادة (48) والمادة (49) من القانون المدني الأردني واللذان أكدتا على الحق في التعويض عما لحق المعتدى عليه من ضرر، أما التعويض بمقابل فقد يكون ببديل وهو الأصل سواء كان دفعة واحدة أو على أقساط أو في صورة إيراد مرتب مدى الحياة كما نصت عليه المادة (269) من القانون المدني الأردني، وقد يكون التعويض بمقابل غير نقدي كما ذكرنا سابقاً.

وهناك العديد من الأحكام القضائية لمحكمة التمييز الأردنية في القضايا الحقوقية والتي تلزم من تسبب بالضرر بدفع تعويض عادل للمضرور عملاً بأحكام المادة (256) من القانون المدني الأردني³.

1 الفضل، منذر، النظرية العامة للالتزامات الجزء الأول مضار الالتزام الطبعة الثانية 1992، دار الثقافة للنشر والتوزيع صفحة 426.

2 يختلف التعويض العيني عن التنفيذ العيني ذلك ان التنفيذ العيني يكون قبل وقوع الأخل بالالتزام فيكون هنالك تنفيذ عيني من خلال عدم الأخلل بذلك الالتزام، أما التعويض العيني فيكون بعد وقوع الأخلل بالالتزام تكون ازالة المخالفة هي التعويض العيني.

3 تمييز حقوق رقم 98/2032 تاريخ 1999/3/31 وتمييز حقوق رقم 98/2783 تاريخ 1999/3/8 وتمييز حقوق رقم 98/2064 تاريخ 1999/3/31 وتمييز حقوق رقم 98/1906 تاريخ 1999/3/31 وجميع

ونشير هنا إلى أن الشريعة الإسلامية قد جاءت بالعديد من الأحكام المتعلقة باتلاف المال والنفس والعضو، وأن من اتلف مالا فعليه الضمان وقد فرقوا ما بين الاتلاف بالمباشرة والاتلاف بالتسبب، وأن حكم المباشر أنه ضامن سواء كان متعمداً أو غير متعمد، أما المتسبب فلا يضمن إلا إذا كان هناك تعمد أو تعدي¹.

ونشير أيضاً إلى أن كون الفعل تعمداً أو تعدياً فقد اضطر الفقه القانوني إلى السعي نحو تحديد مفهوم الخطأ المتعلق بالفعل ودرجاته²، وإلى بيان ماهية علاقة السببية ما بين الفعل والضرر³.

المبحث الثاني

هذه الاحكام وارده في المجلة القضائية الصادرة عن المعهد القضائي الاردني في السنة الثالثة من ذي القعدة لعام 1419هـ - اذار 1999 في العدد الثالث في الصفحات على التوالي 419, 353, 357, 421

1 انظر عبد العزيز اللصاصمة، المسؤولية المدنية التقصيرية والفعل الضار، 2002، الطبعة الأولى الاصدار الاول، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 23.

2 انظر محمد وحيد الدين سوار، شرح قانون الالتزامات المغربي، ص 374.

3 انظر في ذلك حسن الفكهاني، الوسيط في شرح القانون المدني الاردني، 1979، الدار العربية للموسوعات، الجزء الثاني، ص 1288.

مسؤولية مؤسسة الموانئ في الميناء الرئيسي والأرصفة الجنوبية

تقوم المسؤولية العقدية على ثلاثة أركان : الخطأ والضرر وعلاقة السببية ، إذ إن مجرد عدم قيام المدين بالتزامه التعاقدى يعدّ في حد ذاته خطأً موجباً للمسؤولية¹ ، وأن الجزاء على توافر اركان المسؤولية العقدية هو التعويض .

أشرنا سابقاً إلى ما جاء في المادة (11) من قانون التجارة البحرية الأردني التي نصت على أن " لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن، ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود " ، وفقاً لهذا النص فإن عقد النقل البحري ينقسم إلى ثلاث مراحل هي : المرحلة التي تبدأ من وقت تسليم البضائع إلى الناقل حتى بدء شحنها على السفينة والتي تخضع لقواعد الاتفاق بين الشاحن والناقل ، والمرحلة الثانية التي تبدأ من وقت شحن البضاعة على متن السفينة ولحين تفريغها في ميناء الوصول وتخضع هذه المرحلة لقانون التجارة البحرية الأردني ، وأخيراً

1 انظر محمد احمد عابدين ، التعويض بين الضرر المادي والادبي والموروث ، 2002 ، منشأة المعارف بالاسكندرية ، مطبعة عصام جابر ، ص 193 .

مرحلة إنزال البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه
وتخضع أيضاً للقانون ذاته وللأحكام الواردة فيه .

إن هناك العديد من الأحكام الواردة في قانون التجارة
البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 والتي ترتبط بشكل مباشر
بالمسؤولية القانونية عن أعمال التجارة البحرية وقد نصت
المواد من (114 - 130) على مسؤوليات ربان السفينة في
موضوع الأضرار اللاحقة بالغير بسبب الخداع أو الخطأ أثناء
قيامه بوظيفته، وعن تسليم البضائع التي يستلمها، ويثبت
استلامه إياها بوثيقة الشحن أو بأية وثيقة أخرى، وأن يجري
العقود الضرورية ويتخذ كل التدابير النافعة لأجل الرحلة،
ويكون مسؤولاً عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالبضائع الموسوقة
على سطح السفينة الأول أي على سطحها الأعلى ما لم يحصل
على رضى الواسق أو كانت العادات البحرية تجيز هذا الوسق
وغير ذلك من المسؤوليات المهمة المتعلقة بالبضائع الموجودة
على متن السفينة .

وقد نصت المادة (180) من ذات القانون " أن مؤجر
السفينة مسؤول عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وعيب طول
مدة بقائها في عهده ما لم يثبت القوة القاهرة ". وقضت محكمة
التمييز الأردنية أن " المادة (213) من قانون التجارة البحرية

تجعل الناقل ضامناً لكل ما يلحق بالبضاعة المنقولة على الباخرة من هلاك وتعيب واضرار وأن مالك السفينة لا يكون مسؤولاً شخصياً عن الالتزامات الناتجة عن عقد النقل إلا إذا كان هو الذي أنشأ عقد النقل كما هو واضح من عبارة العقود التي ينشئها أثناء ممارسته صلاحياته القانونية الواردة في المادة (95) من قانون التجارة البحرية, إذ إن حكم المادة (180) من قانون التجارة لا تنطبق على مالك السفينة كمؤجر إلا إذا كان طرفاً في عقد نقل البضاعة إذ إن الاجتهاد استقر على أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية بينما مسؤولية مالك السفينة الذي لم يتخذ مركز الناقل هي مسؤولية تقصيرية وعليه وحيث إن مالك السفينة ليس طرفاً في عقد النقل وأن وثيقة الشحن تشير إلى أن الناقل هي المدعى عليها الأولى وبالتالي فإن الممييزة مالكة السفينة لا تنتصب خصماً للمدعية ويكون القول بغير ذلك مستوجب الرد " 1 .

ونشير هنا إلى أن أيام السقائف أي مهلة انتظار السفينة في الوسق والتفريغ تبتدئ فيما يختص بالوسق في اليوم الذي يلي إعلام المستأجر باستعداد السفينة لتقبل البضائع وفيما يختص بالتفريغ في اليوم الذي يلي تمكين المستلم من بدء التفريغ في

1 قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 1998/2188 (هيئة خماسية) تاريخ 1998/12/28 ، منشورات مركز عدالة .

الشروط المنصوص عليها في العقد وأن ابتداء مهلة انتظار السفينة ومدتها يتغيران بتغير عادات المكان إذا لم يحددهما الاتفاق. لا يدخل في حساب مهلة الانتظار إلا أيام العمل¹.

وقد بينت المادة (218) من قانون التجارة البحرية الإجراءات المتبعة في حالة هلاك البضاعة إذ نصت على أنه " أ . إذا هلكت البضائع أو تضررت فعلى مستلمها أن يوجه للناقل أو وكيله تحفظات خطية في مرفأ التفريغ وفي وقت التسلم على أبعد حد وإلا فيفرض أنه تسلم البضائع كما هي مبينة في وثيقة

1 انظر المادة (9 191 من قانون التجارة البحرية الأردني . وقضت محكمة التمييز الأردنية انه " يعتبر البيع في مرفأ الشحن إما أن يكون بيع سيف (C.I.F) أو بيع (F.O.B) فوب حيث تنتقل بموجبه ملكية البضاعة من البائع إلى المشتري لدى سقها في السفينة في ميناء الشحن ، أو أن يكون البيع في ميناء الوصول بحيث تنتقل ملكية البضاعة من البائع إلى المشتري في ميناء الوصول - راجع قرار تمييز حقوق رقم 86/806 الصادر بتاريخ 1986/12/6 - والذي أشار إليه المميز في البند (ب) من السبب الأول من أسباب التمييز . وحيث أن المميز لم يبرز اتفاقية البيع بينه وبين المشتري كما لم يبرز أيضاً وثيقة الشحن حتى تتمكن محكمة التمييز من تحديد ملكية البضاعة (التمور) موضوع الدعوى بعد شحنها على السفينة في ميناء الشحن (ميناء العقبة) وبالتالي فيما إذا كان المميز يعتبر خصماً للمميز ضده أم لا ، وعليه يكون ما توصلت إليه محكمة الاستئناف يتفق والقانون من حيث النتيجة لا من حيث التعليل والتسبيب . أنظر قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2006/276 (هيئة خماسية) تاريخ 2006/5/16 منشورات مركز عدالة.

الشحن. أما إذا كان في الأمر هلاك وضرر غير ظاهرين فيكون إِبلاغ هذه التحفظات قانونياً إذا جرى بمهلة ثلاثة أيام بعد التسليم ولا تدخل أيام التعطيل في عداد هذه المهلة ويحق دائماً للناقل أن يطلب كشفاً وجاهياً عن حالة البضائع لدى تسلمها¹.

ولغايات دراسة مسؤولية الموانئ عن أرصفتها المتعددة والتي تختص حسب نوع البضاعة، سيتم تقسيم الدراسة إلى أربعة مطالب ومن خلال أربعة أرصفة، وهي مسؤولية مؤسسة الموانئ في الميناء الرئيسي، وفي الأرصفة الجنوبية والمشترك، وفي رصيف بواخر الركاب، وفي رصيف ميناء الحاويات.

المطلب الأول

مسؤولية المؤسسة عن النقص أو التلف في الميناء الرئيسي.

1 وقد نصت المادة ذاتها على انه وعلى الرغم مما ورد في أي تشريع آخر أو أدرج في وثائق الشحن يجوز تبليغ الأوراق القضائية في الدعاوى التي تقام على الناقل بمقتضى أحكام هذا القانون إلى وكيل السفينة في المملكة الأردنية الهاشمية ويعتبر التبليغ الذي يجري على هذا الوجه تبليغاً للناقل على أن لا يكون وكيل السفينة مسئولاً في تلك الدعاوى الا عن الأخطاء التي ارتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه.

إن مسؤولية مؤسسة الموانئ¹ عن أعمال التفريغ وكل الخدمات التي تقدمها هي مسؤولية منفردة مفترضة² في حال ثبوت الضرر من خلال تقارير الخبراء والفنيين، كونها تشكل كياناً مستقلاً عن الناقل وليس كوكيل عنه³، وتبدأ مسؤولية المؤسسة كمقاول لعملية التفريغ وتنتهي مسؤولية الناقل من لحظة إمساك روافع السفينة أو المؤسسة بالبضاعة لرفعها عن سطح السفينة أو من العنبر، وتكون مسؤولية بالتعويض⁴ عن أي ضرر يلحق بالبضاعة نتيجةً للفعل المادي وهو التحميل⁵، كون الكادر الذي يعمل على روافع السفينة هو من موظفي مؤسسة الموانئ ولا يتبع للناقل، وذلك بموجب نص المادة (288/ب) من القانون

1 قرار محكمة تمييز حقوق رقم 713 / 1991 المنشور في مجلة نقابة المحامين لسنة 1991 صفحة رقم 867 (لا تعتبر مؤسسة الموانئ مسؤولية عن النقص في البضاعة أو الضرر الذي لحق بها إذا لم ترد بينة تثبت ان البضاعة لحقها النقص أو الضرر اثناء عمليات التفريغ أو العتالة ان النقل أو التخزين التي تقوم بها المؤسسة) عبر الوصلة

<http://www.qanoun.com/law/courts/details.asp?Code=5342>

2 المعاينة، خالد عبد الواحد لسنة 2006، أثر تداول البضائع في ميناء الوصول على مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، صفحة رقم 88.

3 المعاينة، خالد عبد الواحد لسنة 2006، أثر تداول البضائع في ميناء الوصول على مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، صفحة رقم 71.

4 تقام المسؤولية على المؤسسة على اساس الفعل الضار، اي انها مسؤولية تقصيرية.

5 المادة (786) (يضمن المقاول ما تولد عن فعله وصنعه من ضرر او خساره سواء أكان بتعديده أم لا وينتفي الضمان إذا نجم ذلك عن حادث لا يمكن التحرز منه).

المدني الأردني التي حددت مسؤولية المتبوع عن فعل تابعه¹, إلا إذا كان التلف أو النقص الحاصل مرده² عيب فني في رافعة السفينة, ومثال ذلك انقطاع حبل الغارفة أو عطل البكرة أدى لسقوط البضاعة وحدوث تلف جزئي أو كلي للبضاعة, فإن المسؤولية هنا تنتقل مباشرة على الناقل أو مالك السفينة ممثلة بالوكيل البحري وذلك طبقاً لنص المادة (291) من القانون المدني الأردني والتي حددت مسؤولية حارس الأشياء³, ويقع

1 المادة (288/1) من القانون المدني الاردني (1- لا يسأل أحد عن فعل غيره, ومع ذلك فللمحكمة بناء على طلب المضرور إذا رأت مبرراً أن تلزم بأداء الضمان المحكوم به على من أوقع الضرر).

ب- من كانت له على من وقع منه الاضرار سلطة قعلية في رقايتيه وتوجيهه ولو لم يكن حراً في اختياره اذا كان الفعل الضار قد صدر من التابع في حال تادية وظيفته أو بسببها).

2 قرار محكمة تمييز حقوق رقم 1057 / 1993 المنشور في: مجلة نقابة المحامين لسنة: 1993 صفحة رقم: 647 (تعتبر مؤسسة الموانئ مسؤولية عن اي ضياع او تلف او هلاك يحصل للبضاعة اثناء التفريغ ما لم يرد ما يثبت ان الضرر اللاحق بالبضاعة قد نشأ عن سبب اجنبي عملاً بالمادة (213) من قانون التجارة البحرية، وطالما ان دعم الشاحنة وحفظ توازنها على ظهر الرافعة من مهام موظفي مؤسسة الموانئ فان رجوع الشاحنة للخلف وصدمة سياره أخرى الحققت بها الضرر يكون نتيجة اهمال موظفي المؤسسة وبفعلهم وتكون مسؤولية المؤسسة عن الضرر مسؤولية مفترضة), موقع قانون دوت كوم عبر الوصلة <http://www.qanoun.com/law/courts/details.asp?Code=21761>.

3 المادة (291) من القانون المدني الاردني (كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية أو الات ميكانيكيه يكون ضامناً لما

عبء إثبات المرحلة التي وقع فيها الهلاك أو التلف للبضائع يقع على عاتق الناقل، ويتم تحرير محضر بالضرر ويوقع من قبل المؤسسة السلطات الجمركية وصاحب البضاعة أو وكيله البحري حسب المادة (4/2/1 أ) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع التي نصت على (يتم تسليم البضاعة مباشرة من السفينة إلى الشاحنة أو العكس، تحت إشراف المؤسسة والسلطة الجمركية و وكيل السفينة وصاحب البضاعة أو وكيله بعد تقديم بيان جمركي بالبضاعة منجزاً حسب الأصول من الجهات المختصة، وفي حال حدوث ضرر للبضاعة أثناء تسليمها يتم تنظيم تقرير بذلك يوقع من الجهات ذات العلاقة أعلاه يحدد فيه الأسباب والجهة المسؤولة عن الضرر).

وتستمر مسؤولية المؤسسة عن البضاعة أثناء نقلها إلى المستودعات وتخزينها كونها بحوزتها¹، ويتم تنظيم كشف استلام للبضاعة من خلال

تحدثه هذه الاشياء من ضرر الا مالا يمكن التحرز منه. هذا مع عدم الاخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة).

1 قرار محكمة تمييز حقوق رقم 1991/317 المنشور في مجلة نقابة المحامين لسنة 1991 صفحة رقم 231 (لا يسأل الناقل البحري عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة خزنها في ساحات الميناء وعدم نقلها الى المنطقة الحرة، اذا كان الاتفاق بينه وبين صاحبة البضاعة على ان مكان تفريغ البضاعة وتسليمها هو ميناء العقبة، وكانت صاحبة البضاعة هي المتسببة في بقاء البضاعة مخزونة في مؤسسة الموانئ لعدم قيامها بالتخليص عليها، ولا تسأل المدعى عليها باعتبارها ناقلا بحريا عن

محضر الاستلام المنظم من قبل الوكيل ومؤسسة الموانئ بالاشتراك،
موضحاً فيه الكمية والعدد وعلاماتها التجارية مع بيان الزيادة أو النقص
وذلك حسب المادة (3/4 أ) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين
وإخراج البضائع¹.

أما في حال وجود تلف أو نقص أو طرود مشبوهة، فيحق للناقل
التحفظ على ما ورد من خلال المنافست، ويتم تنظيم محضر الاستلام
ويثبت فيه الواقع من قبل المؤسسة والوكيل البحري والسلطات الجمركية،
وهو ما يسمى استلام لجنة. ولطالما أن البضاعة موجوده ومخزنة في
ساحات ومستودعات المؤسسة فإنه تبقى من مسؤولية المؤسسة المحافظة

رسوم التخزين ولا عن الضرر الذي يصيب البضاعة بعد تخزينها لأن
ذلك غير ناشيء عن عقد النقل البحري عملاً بالمادة 211 من قانون
التجارة البحرية، ولا تسال ايضاً باعتبارها وكيلاً بحرياً (بالرغم من
مخاصمتها باعتبارها ناقلاً بحرياً) الا عن الضرر الذي ينشأ عن اخطاء
موظفيها والعاملين لديها) عبـر الوصلـة
<http://www.qanoun.com/law/courts/details.asp?Code=5649>

1 المادة (3/4 أ) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع السابق
ذكرها (تقوم المؤسسة خلال (24) ساعه من الانتهاء من تفريغ وتخزين
البضائع في المواقع المخصصة بالاشتراك مع وكيل السفينة بتنظيم كشوف
استلام بجميع البضائع الواردة على السفينة وبيان حملتها حسب
مواصفاتها وعلاماتها التجارية وعددها حسب المنافست، مع بيان الزيادة
او النقصان واي ملاحظة أخرى لكل ارسالية وبحيث يتم حصر الاعداد
استناداً الى كشف التفريغ المعد من كاتب الحصر والموقع عليه من =
=وكيل السفينة، واما الاوزان والاضرار (ان وجدت) فيتم حصرها عند
التسليم او التحميل حسب قبانات المؤسسة، وترسل نسخة من وثيقة
الاستلام موقعه حسب الاصول الى كل طرف من الاطراف ذات العلاقة).

عليها لحين تسليمها للمرسل إليه كما تم استلامها بموجب المحضر بعد إنجازها جمركياً ومن الجهات ذات الاختصاص, إذ قضت محكمة التمييز في أحد قراراتها " بما أن تخلف الطرود الأربعة من بضاعة المميز ضدها (المدعية) في الميناء وعدم تسليمها إليها كان ناشئاً عن خطأ وإهمال موظفي مؤسسة الموانئ ووكيل السفينة الذين اعتبروا تلك الطرود الأربعة ناقصة مع أنها نزلت من السفينة مع باقي بضاعة المميز ضدها كاملة دون نقص وقد نشأ عن هذا الإهمال من قبل منظمي محضر استلام البضاعة باعتبار الطرود الأربعة ناقصة من بضاعة المميز ضدها بقاء تلك الطرود في الميناء خلال المدة التي استوفت عنها المؤسسة بدل خدمات التخزين المطالب بها في هذه القضية . وبما أن مؤسسة الموانئ مسؤولة عن خطأ موظفيها فإن استيفاءها لبدلات التخزين التي استوفتها من صاحبة البضاعة المميز ضدها لا يكون قائماً على أساس سليم من القانون"1.

وهنا يثار تساؤل حول حجم العناية المطلوبه من المؤسسة

للعناية بالبضائع؟؟؟

إن التزام المؤسسة في هذه الصورة والمتمثلة بتنفيذ

الأعمال المادية بالشحن والتفريغ والتخزين هو التزام ببذل

1 قرار محكمة تمييز حقوق رقم 999 / 1997 المنشور في المجلة

القضائية لسنة 1997 ص 414 رقم 414 عبر الوصلة

<http://www.qanoun.com/law/courts/details.asp?Code=12711>

عناية¹, وهنا يجب عليها اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة والتي تقرها أصول المهنة لكل بضاعة, فمثلاً خزير المكيسات داخل الهناجر خوفاً من بلل البضاعة بماء المطر, أو تغطيتها بأكياس بلاستيك تمنع دخول ماء المطر, ولا يقتصر الأمر على ذلك بل يتعداه إلى حفظ البضائع لديها وفي الساحات والمستودعات كونها مخزنة على سبيل الوديعه بأجر حسب نص المادة (2) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع², لا بل وباعتقادي أن الأمر يتعداه بالتخزين بتحقيق نتيجة, لأن المقاول ملزم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه كما استلمها من الناقل البحري إلا في حال أن الإتفاق بين المرسل إليه والناقل يقضي بالتسليم في مستودعات المرسل إليه, فيكون المقاول ملزماً بالتسليم للوكيل البحري, وهو ضامن للهلاك أو التلف أو النقص لطالما البضاعة بحوزته.

أما في حالة التفريغ أو التحميل على الموانع, فتبدأ مسؤولية المؤسسة من لحظة مسك الآلية للبضاعة الموجودة على سطح الباخرة - ولو كانت العملية بمعدات السفينة - وتنتهي

1 المستشار الدكتور كمال حمدي, لسنة 2002, عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري, منشأة المعارف, الطبعة الثانية, صفحة 178.

2 المادة (2) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع السابق ذكرها (التخزين : ايداع وحفظ البضائع في المواقع المخصصة في الميناء).

بوضعها على سطح الماعون، وتكون مسؤولية قطر الماعون وما يصيب البضاعة من نقص أو هلاك أثناء عملية القطر على عاتق شركة الخدمات البحرية لحين إيصالها للرصيف للتفريغ، وتعود المسؤولية من جديد على مؤسسة الموانئ من لحظة إمساك الآلية للبضاعة لغايات نقلها ورفعها وتفريغها على الرصيف ومن ثم نقلها للمستودعات وإتمام الإجراءات السابق ذكرها.

ولا يختلف الأمر عن البضائع الأقطرمة، فتقوم مؤسسة الموانئ بتفريغها وإعادة شحنها بنفس آلية العمل السابقة، وتكون مسؤولية المؤسسة في حدود التفريغ إلى الرصيف والنقل للمستودعات، وإعادة النقل من المستودعات إلى الرصيف، وشحنها لإعادة التصدير على ظهر السفينة المناسبة. ولكن تجدر الإشارة إلى أنه من الممكن أن يتم شحن الأقطرمة مباشرة من سفينة إلى أخرى وبمعدات السفينة، فهنا تكون مسؤولية الشحن والتفريغ على عاتق الناقل البحري، وهو ضامن للبضاعة وما يصيبها من نقص أو تلف.

وتنتهي مسؤولية المؤسسة عن البضائع المفرغة والمودعة لديها بمجرد انفصال الآلية عن البضاعة بوضعها على السيارة الشاحنة التي ستنقلها لمستودع المرسل إليه، أو بمجرد وضعها على ظهر السيارة الشاحنة من قبل العمال في حال كانت

الإرسالية عبارة عن طرود. كما وتبدأ مسؤولية المؤسسة عن تفريغ السيارات بمجرد بدء الموظف بفتح باب السيارة والركوب بها وهي على سطح الباخرة، وتنتهي بتسليمها خارج الساحات التخزينية إذا نظم بها بيان وضعه الجمركي يسمح بمسيرها على الشارع ويسمى هذا الوضع بقوة المحرك، أما إذا لم يكن بيانها الجمركي يسمح لها بالسير على الشارع وتم التخليص عليها بصفة البضاعة فتنتهي مسؤولية المؤسسة بعد إغلاق الموظف لباب السيارة المحملة على الناقل المخصصة لها، وهنا تبدأ مسؤولية الناقل البري.

المطلب الثاني

مسؤولية المؤسسة عن التلف أو النقص في رصيف المشترك والأرصفة الجنوبية

كون نوعية البضاعة تلعب دوراً حيوياً في عمليات الشحن والتفريغ في رصيف الميناء المشترك والأرصفة الجنوبية كونها من البضائع التي تحمل مباشرة إلى ظهر الشاحنة كالزيوت النباتية والحيوانات، فيجب التمييز بالمسؤولية بينها وبين

البضائع التي تنقل مباشرة إلى مستودعات المرسل إليه كالبضائع الواردة إلى شركة العقبة للتوظيف مثل الأرز والذرة.

وتقوم مؤسسة الموانئ بدور المقاول بالنسبة للبضائع الحية والزيوت النباتية، فهي مسؤولة عن الضرر الذي يحصل للبضاعة من نقص أو تلف أثناء عملية الشحن من الشاحنة للسفينة أو التفريغ من السفينة لظهر السيارة الشاحنة، ويتم اعتماد الأعداد الفعلية بالنسبة للحيوانات والأوزان الفعلية للبضاعة (الزيوت النباتية، الإسمنت) والتي ترد بالوزن وحسب أوزان قبانات الميناء حسب نص المادة (1/ب/3/4) من تعليمات التفريغ والتحميل¹، مع الأخذ بعين الاعتبار بوجود نسبة التسامح العالمية والمقدرة ب 4% من وزن البضاعة الإجمالي بالنسبة للبضائع التي يرد مكيالها بالوزن.

أما بالنسبة إلى البضائع كالذرة والأرز التي تفرغ مباشرة إلى صوامع شركة العقبة للتوظيف فلا دور للمؤسسة في عمليات الشحن والتفريغ كونها تتم بآليات الناقل ويتم سحبها إلى الصوامع من خلال الأقسطة التابعة للشركة، وهنا نجد أن

1 المادة (1/ب/3/4) من تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع السابق ذكرها (المواد السائبة (الجافة) : تعتمد الأوزان = الفعلية لما يتم تسليمه مباشرة للمستورد من السفينة إلى الشاحنة حسب قبانات المؤسسة).

سابقاً أن الناقل يقوم بالعملية من السفينة وذلك من خلال الأنابيب الممتدة من صهاريج ومستودعات الشركات المرسل إليها ولغاية الأنبوب المزود من السفينة, ويتم الضخ من خلال هذه الأنابيب التي يقوم كادر الشركة (المرسل إليه) بعملية الاشراف عليه والصيانة الدورية لها, ويقتصر دور المؤسسة على حصر الكميات ومن خلال العمليات السابق ذكرها.

المطلب الثالث

مسؤولية المؤسسة عن التلف أو النقص في ميناء بواخر الركاب

إن بعض أنواع البضائع التي ترد على متن السفن التابعة لشركة الجسر العربي للملاحة تكون محملة على ظهر شاحنات ليست تابعة لمؤسسة الموانئ أو شركة الملاحة وهذه الشاحنات محملة بالبضائع, فما هي مسؤولية المؤسسة عن هذه البضائع والشاحنات أثناء عمليات الشحن والتفريغ؟؟

إن هذه السيارات الشاحنة تحت تصرف وسيطرة سائقها لذلك تقوم المؤسسة بعملية الإرشاد وضمن التعليمات الخاصة بانتظار واصطفاف هذه الشاحنات في الساحات المخصصة ومن ثم تحميلها على متن السفن أو العكس بالنسبة للتفريغ, فالمعيار الفاصل لتحديد مسؤولية المؤسسة عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أو السيارات هو انصياع السائق للتعليمات والصادرة من موظفي

المؤسسة، وهو ما يتم تبياناه من خلال لجان تحقيق مختصة مكونة من فنيين وخبراء لتحديد الضرر وسببه والعلاقة السببيه، وبمعنى آخر، تكون مسؤولية المؤسسة متحققة إذا صدرت التعليمات من أحد موظفيها أو من خلال الإجراءات المتبعة وأدى ذلك لحصول ضرر لحق بالبضاعة أو السيارة الشاحنة على حد سواء، وعليها ضمان الضرر طبقاً لنص المادة (256) من القانون المدني السابق ذكرها وكون المتبوع مسؤولاً عن أعماله تابعه.

وتنطبق أحكام المسؤولية في الميناء الرئيسي على مسؤولية المؤسسة عن الأمتعة الشخصية للركاب كون المؤسسة هي التي تقوم بتجميع الأمتعة وتحميلها على كراجات ونقلها للسفينة لغايات الشحن عليها، وتنتهي مسؤولية المؤسسة لحظة البدء بتفريغ الكراجات من قبل طاقم السفينة وبداخل السفينة. وكذلك يسري على البضائع الواردة وغير المحملة على الشاحنات والسيارات الصغيرة ما يسري من أحكام تعرضنا لبيانها في المسؤولية عن الشحن والتفريغ في الميناء الرئيسي.

المطلب الرابع

مسؤولية مؤسسة الموانئ عن التلف أو النقص في ميناء الحاويات

لا توجد أي مسؤولية لمؤسسة الموانئ عن التلف أو النقصان الذي يصيب البضائع أثناء عمليات التفريغ والشحن والتخزين في ميناء الحاويات كونه تم منح الصلاحيات المخولة للمؤسسة برصيف الحاويات لشركة ميناء حاويات العقبة، والتي أصبحت موجبة الاتفاقية المبرمة مع مؤسسة الموانئ والسابق ذكرها مسؤولة عن أعمال المناولة في رصيف الحاويات.

وتبدأ مسؤولية الشركة عن النقص والتلف الذي يصيب البضائع من لحظة مباشرة الآلية الونش (الجانترى أو RTG) لرفع الحاوية النمطية عن ظهر السفينة بربط الجزء المخصص لرفع الحاوية بقواعد الحاوية شريطة ثبوت الضرر من خلال التقارير الفنية وتقارير الخبراء، وتستمر لحين الانتهاء من تحميل الحاوية على ظهر السيارة الشاحنة المخصصة لتحميل الحاوية، بالإضافة إلى ما يتخلل عمليات الشحن والتفريغ من عمليات شفتنه لغايات التخزين أو المعاينة والإعادة إلى موقع التخزين ، فهي مسؤولة بموجب القواعد العامة للمسؤولية، كمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعة عن النقص أو التلف الذي يحصل للبضاعة من لحظة البدء بالتفريغ ولغاية الانتهاء من

1 المادة (6) من لائحة بدلات خدمات ميناء حاويات العقبة لسنة 2009 (تكون خدمات ميناء حاويات العقبة كما يلي : 3- ربط وفك الحاويات).

التحميل وكذلك من لحظة البدء بالتفريغ عن ظهر السيارة الشاحنة ولغااية التحميل على ظهر السفينة كعملية عكسية لعملية التفريغ.

ومما تجدر الإشارة إليه إلى أن هناك نوعين من الحاويات هما الجاف والمبرد , وهذا الأخير بحاجة لدرجة عناية خاصة مثل ربط هذه الحاويات بالكهرباء للمحافظة على درجة حرارة معينة كون البضائع التي تشحن بها تكون بحاجة للتبريد ومثالها اللحوم المجمدة , فإذا لم تكن هذه الحاويات موصولة بالكهرباء , فإن هذه البضائع تكون معرضة للتلف , ويجب على الشركة المحافظه على درجة الحرارة المناسبة لهذه البضاعة وفحصها , وفي بعض الحالات قد يحدث أن يكون هناك انقطاع بالتيار الكهربائي لأسباب خارجة عن إرادة الشركة ولكنها وبفضل الإمكانيات المادية القوية التي تمتلكها , قامت بتوفير مولدات لتوليد الكهرباء في حال انقطاع الكهرباء بشكل مفاجئ .

ويمكن التحقق من انقطاع الكهرباء ووقته ومدته بدقة من خلال جهاز خاص يوجد بكل حاوية مبردة يبين درجات الحرارة القصوى والدنيا التي مرت بها البضاعة وبدقة كبيرة من حيث

1 المادة (6) من لائحة بدلات خدمات ميناء حاويات العقبة لسنة 2009) تكون خدمات ميناء حاويات العقبة كما يلي : 7- فحص درجة الحرارة والصيانة والاصلاح للحاويات المبردة).

الوقت والتاريخ والمدة التي استمر فيها الانقطاع. لذلك نجد أن قراءة تسجيلات هذا الجهاز هي المرجع الفاصل في حال حدوث نزاع لوجود التلف وتحديد وقته, وبناءً عليه يتم تحديد المسؤول عن التلف, هل هو المقاول أم الناقل.

وتكون الشركة مسؤولة بمواجهة الوكيل عن التلف أو الضرر الحاصل بالحاوية أو بالبضاعة أثناء عمليات الشحن والتفريغ للأطرمة كونها مسؤولة عن عملية التفريغ والشحن من السفينة للرصيف والعكس إلى السفينة الأخرى, إلا إذا تم التفريغ والشحن من خلال معدات السفينة إلى سفينة أخرى ومن خلال طاقم السفينتين وبموافقة السلطات الجمركية .

نشير أخيراً إلى ما جاء في العديد من نصوص التشريعات المختلفة حول المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع إذ نصت المادة (27) من القانون الفرنسي في مطلعها على أن الناقل يعد مسؤولاً عن الهلاك والخسارة (اللاحقة بالبضائع) منذ أخذها إلى حين قيامه بتسليمها للمرسل إليه ، كما وهناك العديد من العادات الدولية ومنها القواعد الموحدة في موضوع الخسارات المشتركة والتي عرفت باسم قواعد بورك وأتفرس (1864 و 1877) كذلك القواعد الخاصة بالبيع البحري المعروف باسم C.I.F وهو البيع مع الشرط التسليم في ميناء القيام

وإضافة المصاريف وأخذت النقل والتأمين إلى الثمن في مؤتمر وارسو 1928م. وهناك أيضا العديد من المعاهدات الدولية ومنها معاهدات 25/08/1924 بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة لسندات الشحن . ومعاهدة 10/10/1957 بخصوص مسؤولية مالك السفينة. ومعاهدة 27/05/1967 الخاصة بنقل أمتعة الراكب بطريقة البحر .

المبحث الثالث

حالات الإعفاء من المسؤولية والاختصاص القضائي

أشار المشرع الأردني إلى أحكام المسؤولية والهلاك للبضائع في قانون التجارة البحرية ، وأوضح أنه إذا شحنت البضائع المؤمنة على سطح السفينة فلا يكون المؤمنون مسؤولين عن المخاطر إلا إذا كانت عادات الملاحة الثابتة تجيز هذا الشحن وكان لم يقع اتفاق مخالف¹ . ومما لاشك فيه " أن

1 ونشير هنا إلى التأمين البحري " يوفر هذا النوع من التأمين الحماية التي تحتاجها التجارة حيث تؤمن البضائع المشحونة عن طريق البحر أو الجو أو على الطرق البرية أو بواسطة سلك الحديد وينصب هذا التأمين على تعويض اصحاب البضائع عن الخسائر التي تلحق ببضاعتهم بسبب تعرضها لخطر مؤمن ضدها اثناء النقل أو الشحن . أما انواع الوثائق التي يوفرها هذا النوع من التأمين فقد أعمد نموذج وثيقة للتأمين البحري وضعه مجمع مكنتبي التأمين البحري في لندن ويطلق

مسؤولية الناقل البحري تُعدُّ حجر الزاوية في القانون البحري ، كما تُعدُّ أهم موضوعات هذا القانون ، نظراً لكثرة القضايا التي تعرض أمام المحاكم والمتعلقة بالنقل البحري " ¹ وسنقوم في هذا المبحث بدراسة القواعد المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية واختصاص المحاكم بالنظر في الدعاوى المتعلقة بالتجارة البحرية وبهلاك وتلف البضائع .

المطلب الأول

حالات الإعفاء من المسؤولية

من المتفق عليه فقهاً وقضاءً أن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية يكون باطلاً في المسؤولية التقصيرية بينما يكون

على الوثيقة تسمية (MAR) وتضاف لهذه الوثيقة مجموعات شروط توفر اغطية تأمين لكافة انواع التأمين البحري وهي ثلاث مجموعات: مجموعة شروط معهدية توفر غطاء وحماية تأمينية ضد اخطار النقل، مجموعة شروط توفر حماية تأمينية ضد اخطار الحرب، مجموعة شروط معهدية توفر غطاء تأميني ضد اخطار الاضراريات " أنظر في ذلك موقع الاتحاد الاردني لشركات التأمين عبر الوصلة الالكترونية <http://www.joif.org/Default.aspx?tabid=58#a> .

1 أنظر علي البارودي وآخرون ، القانون البحري والجوي . عام 2001 ، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان ، بيروت الطبعة الأولى ، ص357 وما بعدها.

صحيحاً في المسؤولية العقدية 1 . وقد نص المشرع الأردني في المادة (270) من القانون المدني على أنه " يقع باطلاً كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية المترتبة على الفعل الضار " .2

ونشير هنا إلى ما يعرف بالسبب الأجنبي في موضوع المسؤولية المدنية ، إذ أخذت معظم التشريعات بهذا السبب ومنها المشرع الأردني وجعل من وقوع الفعل الضار بشكل حتمي أي أنه يكون من المستحيل على المتسبب في وقوع الضرر دفعه في حالات القوة القاهرة أو الحوادث المفاجئ أو خطأ المضرور ، وخطأ الغير .

¹ . لمزيد من التفصيل راجع موقع جوريبيديا القانون المشارك عبر الوصلة الالكترونية (<http://ar.jurispedia.org/index.php>) . " وتترتب على ذلك فإن الاختلافات بين نوعي المسؤولية تؤدي إلى نتائج عملية مهمة أهمها أن أحكام المسؤولية التقصيرية أفضل للمضرور من زوايا عدة لان التعويض فيها يشمل الضرر المتوقع وغير المتوقع بعكس المسؤولية التعاقدية المدنية التي تقصيرية يقوم التضامن بين المسؤولين بنص في القانون بينما لا تضامن في غياب اتفاق عالية في المسؤولية العقدية، وتبطل شروط الإعفاء من المسؤولية التقصيرية بعكس المسؤولية العقدية " ، أنظر نفس المرجع .

2 ونص أيضاً في المادة 271 على أنه " لا تخل المسؤولية المدنية بالمسؤولية الجنائية متى توفرت شرائطها ولا اثر للعقوبة الجزائية في تحديد نطاق المسؤولية المدنية وتقدير الضمان " .

والقوة القاهرة هي الحادث الذي يستحيل دفعه ولا يمكن توقعه، والقوة القاهرة أو الحادث الفجائي هو الذي لا يد للإنسان في حدوثه ولا يمكن توقعه لا زمانا ولا مكانا وبنفس الوقت لا يمكن دفعه كالحوادث المرتبطة بالحروب أو صدور تشريعات جديدة أو كوارث طبيعية كالزلازل والعواصف والفيضانات أو الحرائق أو الأوبئة أو ما شابه، ولا يمكن القول بالقوة القاهرة ما لم تتوفر هذه الشروط وبالتالي لا يمكن دفع المسؤولية استنادا للقوة القاهرة، في الحرائق التي تحدث نتيجة استعمال الآلات في المصانع أو المعامل أو المحلات العامة التي تستخدم أنواع الطاقة كالكهرباء والغاز وخلافه وليس نتيجة لكارثة طبيعية لا يد للإنسان في حدوثها ولا يمكن القول أنها نتيجة لقوة القاهرة 1.

أما خطأ المضرور فيقصد أن المدعي عليه هو من وقع منه الفعل الضار ومعيار قياس خطأ المضرور هو معيار الرجل العادي وبالتالي يعدّ المضرور قد ارتكب خطأ إذا ما انحرف عن سلوك الرجل العادي . وقد يقع الخطأ من الغير إذا وقع الخطأ بفعل الغير فلا يثار أي إشكال إذ تنتفي العلاقة السببية ويكون هذا الغير هو المسؤول الوحيد بالتعويض .

لقد نظر المشرع الأردني إلى مسؤولية مالك السفينة من خلال أنها محددته بالتزامات معينة إذ لا يلزم كل مالك في السفينة إلا بنسبة حصته من هذا الملك فيما يختص بالتزامات التي تفضي إلى تبعة شخصية. وفيما عدا ذلك فإن له في كل وقت أن يتبرأ من الالتزامات الناتجة عن عمل إدارة يكون قد أبى الموافقة عليه بتخليه عن حصته في هذا الملك المشترك وتوزع هذه الحصة بين سائر الشركاء في الملك بنسبة حقوق كل منهم في السفينة 1 .

وقضت محكمة التمييز الأردنية إلى انه " وإذا لم يكن المستأجر طرفاً في عقد النقل فلا تترتب مسؤوليته في النقل البحري إلا إذا كان الربان معيناً من قبله نتيجة لتخلي المالك عن هذا التعيين للمستأجر وفي هذه الحالة تكون مسؤولية مسؤولية المتبوع عن التابع كما هو الشأن بالنسبة للمالك عندما يكون الربان معيناً من قبله تطبيقاً لأحكام المواد 95، 115، 122 من قانون التجارة البحري ، ذلك أن المادتين 115، 122 ترتبان على الربان مسؤولية تسليم البضائع التي يستلمها بموجب وثيقة الشحن وتبعه هلاك الموسوق منها على السطح الأول والأعلى في السفينة، والمادة (95) صريحة في ترتيب المسؤولية التبعية

1 أنظر في ذلك المادة (111) من قانون التجارة البحرية الأردني .

على مالك السفينة من جميع التزامات الربان وأخطائه، فإذا تخلى المالك للمستأجر عن إدارة السفينة واختيار الربان حل المستأجر في هذه المسؤولية محل المالك أو المؤجر. وحيث إنه لم يرد في أوراق الدعوى وبياناتها ما يثبت أن المستأجر - كومارين - هي طرف في عقد نقل البضائع موضوع الدعوى أو أن المميز ضدها كمالك أو مؤجر قد تخلت للمستأجرة عن إدارة السفينة وتعيين الربان فيكون الربان الذي استلم البضاعة بموجب وثيقة الشحن ووقعها تابعاً للمالك أو المؤجر مما يترتب المسؤولية عن أي هلاك أو نقص البضاعة المشحونة على المالك وليس على المستأجر " 1 .

وفي المقابل - وحسب ما جاء في نصوص القانون المدني الأردني - فإنه لا مسؤولية ولا تعويض دون قيام عنصر الضرر في العلاقة خطأ وضرر وعلاقة سببية فيما بينهم، فالضرر عنصر أساسي لقيام المسؤولية سواء كانت مسؤولية تقصيرية أو عقدية، فيمكن تصور وجود خطأ ولكن دون وجود

¹ . قرار محكمة التمييز الأردنية (حقوق) رقم 1988/549 (هيئة خماسية) تاريخ 1988/9/20 ، منشورات مركز عدالة .

ضرر، ولكن لا يمكن تصور العكس كوجود ضرر دون وجود الخطأ. وعليه يتم تحديد المسؤولية ومقدار التعويض¹.

وفي بعض الحالات المحدده قانوناً يمكن تصور وجود الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما ولكن يتم الإعفاء من المسؤولية، فقد أقر المشرع الأردني، أن العقد شريعة المتعاقدين، وبما أن شرط الإعفاء هو وليد الإرادة، ولا يتعارض مع النظام العام والآداب العامة فيجوز للأطراف الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية العقدية² بالنسبة للمقاول للأضرار المحدده بالعقد، التي يجب أن يعبر عنها الأطراف صراحةً في العقد المبرم فيما بينهما، وهو ما يعبر عنه بالإعفاء الاتفاقي من المسؤولية، ومثاله تأخر تفريغ الحمولة من السفينة بسبب وجود عطل في روافع الميناء، وبالمقابل وحسب نص المادة (270) من القانون المدني الأردني فإنه لا يجوز الاتفاق على الإعفاء من

1 انظر أبو الليل، ابراهيم الدسوقي لسنة (1995)، المسؤولية المدنية والاثراء بلا سبب. مؤسسة دار الكتب، الكويت، صفحة 81.

2 المادة (164) من القانون المدني الاردني (1- يجوز ان يقترن العقد بشرط يؤكد مقتضاه او يلائمه او جرى به العرف والعادة. 2- كما يجوز ان يقترن بشرط فيه نفع لأحد العاقدين او للغير ما لم يمنع الشارع او يخالف النظام العام او الآداب او الإلغاء الشرط وصح العقد ما لم يكن الشرط هو الدافع الى التعاقد فيبطل العقد ايضاً).

المسؤولية التقصيرية¹. كون المسؤولية التقصيرية ناتجة عن فعل مخالف للقانون والقيام بعمل غير مشروع.

ومن حالات الإعفاء من المسؤولية أيضاً أن يكون الضرر نتيجة توافر السبب الأجنبي بحيث لا يكون للمقاول يد فيه والمتمثل بالقوة القاهرة أو الحوادث الفجائية غير الممكن توقعه وغير ممكن دفعه، بحيث يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، ومثالها الحوادث الطبيعية التي لم يكن بالإمكان توقعها كسيول ناتجة عن عاصفة إعصارية غير عادية أدت إلى بلل وتلف بالبضائع على الرصيف. وكذلك الاضرابات التي تحدث من قبل موظفي الموانئ والتي تؤدي إلى أضرار جراء عدم تنفيذ المقاول لالتزامه، ولكن يشترط بالإضراب أن يكون عاماً يشمل جميع عمال المهنة وأن يكون فجائياً ولا يمكن توقعه وكذلك قد تم اسنزاف جميع الطرق في المفاوضات لتجنبه.

أما بالنسبة للحروب فلا تعد الحروب قوة القاهرة بحد ذاتها وإنما ما ينتج عن الحروب من آثار وأزمات واضطرابات هو ما يمكن ان ينزل منزلة القوة القاهرة، والتي يمكن أن تعفي المقاول من وقائع الحرب المحددة التي لها خصائص القوة

1 المادة (270) من القانون المدني الاردني (يقع باطلاً كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية المترتبة على الفعل الضار) .

القاهرة¹، ويقع عبء إثبات وجود القوة القاهرة التي جعلت تنفيذ الالتزام مستحيلًا على عاتق المقاول.

وقد يثار تساؤل حول ما إذا كان الضرر حاصلًا بفعل المضرور نفسه كأن يصرح عن وزن للبضاعة مخالف للواقع، كأن يكون وزن البضاعة سبعين طناً بينما الحد الأعلى للوزن الذي تستطيع الآلية رفعه هو ستون طناً، مما أدى إلى انقطاع الأحمال وسقوط البضاعة وتلفها. فما هي مسؤولية المقاول بالشحن والتفريغ؟؟ إن هذه الحالة هي من الحالات التي تعفي المقاول من المسؤولية المدنية بالتعويض عن الضرر الحاصل بالبضاعة نتيجةً لعمل من أعمال المضرور.

أما بالنسبة إلى السرقة فإن المسؤولية تقع على عاتق المقاول وهو مؤسسة الموانئ كون السرقة تكون ناتجة عن إهمال في إجراءات الرقابة والمتابعة للبضائع المودعة لديها، ويمكن أن تكون حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية بموجب فعل الغير وهو السارق في حالات السرقة المسلحة، فهنا نكون أمام قوة القاهرة لم يستطع المقاول توقعها و كذلك لم يتمكن من دفعها.

1 حمدي، المستشار الدكتور كمال لسنة (2007)، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف بالاسكندرية، الطبعة الثانية، صفحة 200.

وفي حالة وجود عيب ذاتي بالبضاعة أو تغليف رديء للبضاعة يتم التحقق من البضاعة وإحصاء الكميات الصالحة منها وتثبيت الكم والنوع بالنسبة للبضائع التالفة أو المعيبة ذاتياً إذا تم اكتشاف العيب الذاتي فيها بوجود لجان ممثلة من مندوب الناقل البحري وصاحب العلاقة أو من يمثله، وممثلاً عن كل من المقاول ودائرة الجمارك، ففي هذه الحالة يتم إعفاء المقاول من مسؤوليته المدنية تجاه التلف أو النقص في البضائع.

كما وتنتفي مسؤولية المقاول عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء قيامها بأعمالها في حال ثبوت أن الضرر نتج عن فعل الغير قياساً على احكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية، وذلك حسب ما قضت به محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 1990/609 " تتولى مؤسسة الموانئ القيام بعمليات تفريغ وتحميل البواخر والتجريم وتحميل الشاحنات وتقديم سائر الخدمات الأخرى ذات الصلة بالموانئ اعتباراً من تاريخ نفاذ قانونها رقم 28 لسنة 1978 وذلك عملاً بالمادة الرابعة من القانون المذكور. إن مسؤولية مؤسسة الموانئ عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء قيامها بأعمالها المنصوص عليها في المادة الرابعة من قانون مؤسسة الموانئ رقم 28 لسنة 1078 هي مسؤولية مفترضة ما لم يثبت أن الضرر نتج عن فعل

الغير أو عن القوة القاهرة قياساً على احكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية وبناء على ذلك تنتفي مسؤولية مؤسسة الموانئ عن الضرر الذي لحق بالبضاعة إذا ثبت من البيانات أن الضرر نتج عن اهمال سائق شاحنة الناقل البري بسبب عدم قيامه بدعم الحاوية بالقضبان والزوايا الحديدية لحفظ التوازن إذ إن الناقل البري يعدّ من الغير بالنسبة لمؤسسة الموانئ, كما لا يرد القول بأن مؤسسة الموانئ مسؤولة بالتبعية عن الناقل البري لأن المسؤولية عن فعل الغير محصورة في حالتها المادة (1/288) من القانون المدني وهما أن يكون المتبوع واجب الرقابة القانونية أو الاتفاقية على تابع في حاجة لهذه الرقابة بسبب قصره أو حالته العقلية أو الجسمية والثانية أن يكون الفعل الضار صدر عن التابع أثناء الوظيفة أو بسببها"¹.

المطلب الثاني

1 قرار محكمة التمييز الاردنية بصفتها الحقوقية رقم 1990/609 (هيئة عامة) تاريخ 1991/1/9 منشورات عدالة.

الاختصاص القضائي

تقضي سائر الأنظمة القضائية الحديثة بمبدأ تقريب القضاء من المتقاضين ، الذي يأتي بإنشاء محاكم متعددة ومختلفة تتولى وظيفة القضاء في كافة مدن الدولة، وفي المملكة الأردنية الهاشمية تمارس المحاكم الأردنية حق القضاء على جميع الأشخاص في المواد المدنية¹ وذلك حسب نص المادة (1/27) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني لسنة 1988.

والمحاكم النظامية هي صاحبة الاختصاص العام بممارسة حق القضاء على جميع الأشخاص في جميع المواد المدنية والجزائية، بما في ذلك الدعاوي التي تقيمها الحكومة أو تقام عليها، باستثناء المواد التي قد يفوض فيها حق القضاء إلى محاكم دينية أو محاكم خاصة بموجب أحكام الدستور، أو أي تشريع آخر نافذ المفعول² .

1 المادة (1/27) من قانون أصول المحاكمات الأردني (تمارس المحاكم النظامية في المملكة الأردنية الهاشمية حق القضاء على جميع الأشخاص في المواد المدنية، باستثناء المواد التي قد يفوض فيها حق القضاء إلى محاكم دينية أو محاكم خاصة بموجب أحكام اي قانون اخر).

2 لمزيد من التفصيل راجع موقع وزارة العدل عبر الوصلة الالكترونية

. http://www.moj.gov.jo/court-services/kinds-of-courts#regular_courts

وقد أعطى المشرع الأردني الاختصاص المكاني للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه وذلك حسب المادة (1/36) من قانون أصول المحاكمات المدنية¹, كون الدين مطلوباً لا محمولاً وعلى المدعي أن يسعى للمدعى عليه في أقرب المحاكم إليه², وبناءً على ذلك يكون الاختصاص القضائي لمنازعات التعويض عن النقص والتلف الحاصل بالبضاعة أثناء المنازلة منعقداً لمحاكم مدينة العقبة كونها موطن مؤسسة الموائئ (مقاول الشحن والتفريغ) ومكان وقوع الضرر.

وتختص المحاكم الأردنية بالفصل في الدعوى ولو لم تكن داخلية في اختصاصها إذا قبل الخصم ولايتها صراحةً أو ضمناً.

وفي الحالة التي يرفع فيها دعوى للمحاكم الأردنية داخلية في اختصاصها فإنها تكون مختصة أيضاً بالفصل في المسائل والطلبات المرتبطة بالدعوى الأصلية، وفي كل طلب يرتبط بهذه

1 قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2006/3438 (هيئة خماسية) تاريخ 2007/2/13, منشورات عدالة (يستفاد من نص المادة (1/36) من قانون أصول المحاكمات المدنية انه في دعاوى الحقوق الشخصية أو المنقولة يكون الاختصاص للمحكمة التي يقيه في دائرتها موطن المدعى عليه..).

2 الزعبي, الدكتور عوض أحمد لسنة 2006, أصول المحاكمات المدنية " دراسة مقارنة " الجزء الأول, دار وائل للنشر, الطبعة الثانية, صفحة رقم 313.

الدعوى ويقتضي حسن سير العدالة أن ينظر فيه وتختص المحاكم الأردنية أيضاً بالإجراءات الوقتية والتحفظية التي تنفذ في الأردن ولو كانت غير مختصة بالدعوى الأصلية¹.

وقضت محكمة التمييز الأردنية أنه " يستفاد من نصوص المواد (36- 47) من قانون أصول المحاكمات المدنية المتعلقة بالاختصاص المكاني أن المشرع أقر مبدأً أساسياً في الاختصاص المكاني هو أن المدعي يسعى إلى المدعى عليه في موطنه، وأوجد إلى جانب هذا المبدأ بعض الاستثناءات فأخرج الدعاوى العينية العقارية المتعلقة بأصل الحق أو الحيازة من اختصاص محكمة موطن المدعى عليه، بأن جعل الاختصاص للنظر فيها للمحكمة التي يقع في دائرتها العقار أو أحد أجزائه. فإذا كان العقار موضوع الدعوى يقع ضمن دائرة اختصاص محكمة بداية عجلون وليس ضمن دائرة اختصاص محكمة بداية إربد، فإنها المحكمة المختصة بنظر هذه الدعوى. وإذا كان الاختصاص المكاني لمحكمة موطن المدعى عليه ليس من النظام العام فإن الاختصاص المكاني للمحكمة التي يقع في دائرتها العقار المتنازع عليه من النظام العام تجوز إثارته في أية مرحلة عليها

1 ولا يقبل أي طلب أو دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة يقرها القانون، وتكفي المصلحة المحتملة إذا كان الغرض من الطلب الاحتياط لدفع ضرر محقق، أو الاستيثاق لحق يخشى زوال دليله عند النزاع فيه.

الدعوى وللمحكمة التصدي له من تلقاء نفسها بعدّه خروجاً على الأصل، واستثناء منه. وإذا وجدت المحكمة أنها ليست مختصه مكانياً في نظر الدعوى فإن عليها إحالة الدعوى للمحكمة المختصة وفقاً لما تقضى به المادة (112) من قانون أصول المحاكمات المدنية¹.

وقضت أيضاً أنه " يستفاد من المادة (3/36) من قانون أصول المحاكمات المدنية ، أنه إذا تعدد المدعى عليهم كان الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن أحدهم ، كما أن المادة (2/38) من ذات القانون أجازت رفع الدعوى إلى المحكمة التي يقع في دائرتها فرع الشركة أو الجمعية أو المؤسسة وذلك في المسائل المتصلة بهذا الفرع ، لهذا فإن إقامة الدعوى لدى محكمة بداية إربد في مثل هذه الدعوى لا يخالف القانون كون موطن أحد المدعى عليهما هو مدينة إربد وأنه يوجد للشركة المدعى عليها أيضاً فرع في مدينة إربد " ² .

وبتحديد الاختصاص المكاني أو المحلي لمحاكم العقبة، تكون محكمة بداية العقبة هي صاحبة الاختصاص في المنازعات

1 قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2001/2317 (طلبات) تاريخ 2001/10/7 منشورات مركز عدالة .

2 انظر قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2003/3319 (هيئة خماسية) تاريخ 2004/1/18 منشورات مركز عدالة .

والدعاوى الحقوقية التي تخرج عن اختصاص قاضي الصلح مهما بلغت قيمتها بصفتها الابتدائية، وذلك حسب نص المادة (5/أ) من قانون تشكيل المحاكم النظامية¹، والأحكام الصادرة عن محكمة صلح العقبة وذلك بصفتها الاستئنافية في الأحوال التي ينص عليها قانون محاكم الصلح على أنها تستأنف إلى محاكم الدرجة الابتدائية .

وتستأنف قرارات محكمة العقبة سواء البداية أو الصلح إلى محكمة استئناف معان² وذلك تطبيقاً لنص المادة (1/176) من قانون أصول المحاكمات المدنية³. وتكون القرارات الصادرة من

1 المادة (5/أ) من قانون تشكيل المحاكم النظامية لسنة 2001 (تتعقد محكمة البداية في الدعاوى الحقوقية من قاض منفرد يعرف بقاضي البداية عند النظر في جميع الدعاوى الحقوقية الخارجة عن اختصاص قاضي الصلح مهما بلغت قيمتها وكذلك النظر في الدعاوى المتقابلة وما يتفرع عنها وعن الدعوى الاصلية).

2 المادة (3/4) من نظام نظام تشكيل محاكم الصلح والبداية وتحديد الصلاحية المكانية لمحاكم الصلح والبداية والاستئناف لسنة 2005 (محكمة استئناف معان : محاكم البداية والصلح في محافظة معان والعقبة والطفيلة وذلك وفق نظام التقسيمات الإدارية رقم (46) لسنة 2000 وأي تعديلات تطرأ عليه أو أي نظام يحل محله).

3 المادة (1/176) من قانون أصول المحاكمات المدنية (1- تستأنف الاحكام الصادرة من المحاكم الابتدائية ومحاكم الصلح الى محكمة الاستئناف على ان تراعى في ذلك أحكام اي قانون آخر).

محكمة البداية قابلة للتمييز أمام محكمة التمييز بصفتها الحقوقية حسب نص المادة (191) من قانون أصول المحاكمات المدنية, إذ نصت على " 1- يقبل الطعن أمام محكمة التمييز في الأحكام الصادرة عن محاكم الاستئناف في الدعوى التي تزيد قيمتها على عشرة آلاف دينار وذلك خلال ثلاثين يوماً من اليوم التالي لتاريخ صدورها إذا كانت وجاهية ومن اليوم التالي لتاريخ تبليغها إذا كانت قد صدرت تدقيقاً أو بمثابة الوجيه أو وجاهياً اعتبارياً على الرغم مما ورد في أي قانون آخر.

2- أما الأحكام الاستئنافية الأخرى فلا تقبل الطعن بالتمييز إلا بإذن من رئيس محكمة التمييز أو من يفوضه.

3- على طالب الإذن بالتمييز أن يقدم الطلب خلال عشرة أيام من اليوم التالي لتاريخ صدور الحكم إذا كان وجاهياً، وإلا من اليوم التالي لتاريخ تبليغه.

4- على طالب الإذن بالتمييز أن يبين في طلبه بالتفصيل النقطة القانونية المستحدثة أو التي على جانب من التعقيد القانوني وذلك تحت طائلة رد الطلب شكلاً.

5- إذا صدر القرار بالإذن يجب على مقدم الطلب أن يقدم لائحة الطعن خلال عشرة أيام من اليوم التالي لتاريخ تبليغه قرار الإذن، ويبقى الإذن قائماً حتى صدور الحكم النهائي في الدعوى

وتقدم لائحة الاستئناف بعدد المستأنف عليهم إلى قلم المحكمة التي أصدرت الحكم المستأنف لترفعه مع أوراق الدعوى بعد إجراء التبليغات اللازمة إلى المحكمة المستأنف إليها، ويجوز لفريقين أو أكثر في الدعوى أن يشتركوا في استئناف واحد. تتضمن لائحة الاستئناف التفاصيل التالية:

- 1- اسم المستأنف، ووكيله، وعنوان التبليغ.
- 2- اسم المستأنف عليه، ووكيله، وعنوان التبليغ.
- 3- اسم المحكمة التي أصدرت الحكم المستأنف، وتاريخه، ورقم الدعوى التي صدر فيها.
- 4- جميع أسباب الاستئناف مبيّنة بصورة موجزة وخالية من الجدل، وفي بنود مستقلة ومرقمة بأرقام متسلسلة.
- 5- الطلبات.

إن المشرع قد ترك للمدعي في بعض الحالات أن يختار بين عدة محاكم لرفع دعواه، كما هو الحال مثلا في حالة تعدد المدعى عليهم، وفي الدعاوى الشخصية العقارية، وفي حال المواد التي فيها اتفاق على محل مختار لتنفيذ عقد ما، ففي الحالة الأخيرة يحق للمدعي أن يرفع الدعوى من أجل هذا العقد

أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه أو المحل المختار للتنفيذ، وكذلك الحال في دعاوى المواد التجارية يحق للمدعي رفع دعواه إلى المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه أو إلى المحكمة التي في دائرتها تم الاتفاق وتسليم البضاعة أو التي في دائرتها يجب الوفاء وذلك طبقاً لمؤدى النصوص المتعلقة بالاختصاص المحلي المنصوص عليها في المواد (36 - 47) من قانون الأصول المدنية¹.

ونشير هنا إلى ما تضمنته أحكام المادتين (109 و 111) من قانون أصول المحاكمات المدنية من أن الدفع بعدم الاختصاص المكاني يتوجب على الخصم قبل التعرض لموضوع الدعوى أن يطلب من المحكمة الفصل فيه، ويكون حكمها الصادر في الطلب قابلاً للاستئناف ذلك أن مثل الدفع لا يمكن للخصم إثارته بعد الدخول في موضوع الدعوى أو في أي مرحلة فيها، أما الدفع بعدم اختصاص المحكمة لانتقاء ولايتها أو بسبب نوع الدعوى أو قيمتها أو لسبق الفصل فيها يجوز إثارته في أي حالة تكون عليها الدعوى ولذلك فإن الحكم الصادر ببرد الطلب يقبل الاستئناف مع الحكم الصادر في الدعوى، عليه فإن المقصود

¹ . قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحاقية رقم 1999/1339 (هيئة خماسية) تاريخ 2000/1/18 ، المنشور على الصفحة 109 من عدد المجلة القضائية رقم 1 بتاريخ 2000/1/1 .

بالدفع بعدم الاختصاص الوارد في المادة (170) من قانون أصول المحاكمات المدنية التي تجيز استئناف الحكم الصادر في الطلب بعدم الاختصاص هو الاختصاص المكاني وليس الاختصاص الوظيفي المنصوص عليه في المادة (111) المذكورة والقول بخلاف ذلك يجعل المادة (111) من قبل اللغو الذي لا طائل تحته والمشرع لا يلغو.

الفصل الخامس

الخاتمة

لقد قمت ومن خلال هذه الدراسة إلى بيان الماهية القانونية لعقد المقاوله بالنسبة للبضائع من شحن وتفريغ، وتحديد أطرافه وخاصةً في ظل قانون مؤسسة الموانئ المقاول الوحيد والحكري لعقد المناولة في العقبة.

وقد قمت أيضاً بتحديد دور مؤسسة الموانئ كمقاول للشحن والتفريغ، وأنواع عمليات الشحن والتفريغ وطرقها من لحظة

التفريغ عن السفينة ولغاية التحميل على ظهر السيارة الشاحنة أو العكس بالنسبة لعملية التحميل وذلك من خلال التعليمات الخاصة بالتحميل والتفريغ والشحن وإخراج البضائع من المؤسسة والقانون المدني الأردني وقانون التجارة الأردني.

وبناء على قمت ببيان المبادئ العامة للمسؤولية المدنية والفعل الضار وبيان الضرر والخطأ وعلاقة السببية لربطه بشكل مباشر بتحديد مسؤولية مؤسسة الموانئ عن التلف أو النقص الحاصل بالبضائع وذلك من خلال بيان بدء عملية الشحن وانتهائها، وكذلك بدء عملية التفريغ وانتهائها، ومسؤولية المؤسسة عن العمليات السابقة في الأرصفة التابعة لها، وخاصة في ظل وجود شركة خاصة كمقاول وللبضائع الواردة ضمن الحاويات النمطية، وتحديد المسؤولية عند تداخل الأعمال فيما بين مؤسسة الموانئ وشركة الخدمات البحرية.

وأخيراً قمت بتحديد الحالات التي تكون فيها مؤسسة الموانئ معفاة من المسؤولية من الضرر أو النقص الحاصل بالبضاعة وهي في عهد المؤسسة كمقاول في شحنها وتفريغها، وبيان الاختصاص القضائي والمحكمة المختصة بالنظر في المنازعات الناتجة عن وجود نقص أو تلف بالبضائع والاساس القانوني لها.

النتائج :

1- بدأ الدور الاحتكاري لمؤسسة الموانئ بالضمور لوجود شركة ميناء حاويات العقبة التي أوكلت لها مهمات مناولة الحاويات النمطية من شحن وتفريغ وتحميل ومناولة في رصيف الحاويات, وكذلك وجود شركة الخدمات البحرية التي تعنى حالياً بمهمات الارشاد والقطر البحري.

2- يوجد تداخل كبير وغير مدروس وخاصة في حالات المسؤولية في تفريغ وشحن الاطرمة لأكثر من جهة متمثلة بشركة الخدمات البحرية ومؤسسة الموانئ, تؤدي بالنهاية لوجود صراع عكسي يتضمن تهرب كل من هذه الجهات من المسؤولية في حال وقوع ضرر.

3- يوجد عيب تشريعي في نص المادة (841) من القانون المدني الأردني مدى العناية المطلوبة للوكالة بأجر والوكالة بلا أجر.

4- تحال المنازعات في حال عدم القدرة على تحديد المسؤولية إلى المحكمة المختصة وهي محكمة الاختصاص المكاني لوقوع الضرر وحسب قانون أصول المحاكمات الأردني وهي محكمة بداية العقبة.

التوصيات :

1- إعادة هندسة اجراءات مؤسسة الموانئ لمنع التداخل والتهرب من المسؤولية عند حدوث الضرر.

2- تعديل نص المادة (841) من القانون المدني الأردني ليكون التزام الوكيل بأجر في الفقرة الأولى منها الالتزام بعناية الرجل بأعماله الخاصة والفقرة الثانية منها ليصبح التزام الوكيل بلا أجر التزاماً بعناية الرجل المعتاد, لتصبح كالتالي (1- على الوكيل أن يبذل في تنفيذ ما وكل به عناية الرجل المعتاد إذا كانت الوكالة بلا أجر. 2 - وعليه أن يبذل في العناية بها عناية الرجل بأعماله الخاصة إذا كانت الوكالة بأجر).

3- إنشاء المحكمة البحرية, بحيث تكون المختصة بالنظر بجميع المنازعات البحرية التي تتعلق بالنقل البحري والبواخر الموانئ والتأمين البحري, بما فيها تحديد مسؤولية فاعل الضرر وإلزامه بالضمان ضمن أحكام خاصة تضمن السرعة والحرفية, لما لها من دور أساسي في صنع الائتمان الإقتصادي والذي تتطلبه التجارة

الحديثه وخصوصية الإجراءات التي تحتاج إلى الفنية
المينائية بالإضافة إلى المهنية القضائية.

4- عمل الدراسات والأبحاث المتعلقة بهذا الموضوع نظراً
لأهميته الكبيرة .

قائمة المراجع

الكتب :

- 1- حمدي، المستشار الدكتور كمال لسنة (2002). **عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري**, منشأة المعارف بالاسكندرية, الطبعة الثانية.
- 2- حمدي، محمد كمال لسنة (1983). **عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري**, منشأة المعارف, إيداع رقم .1983/5468

- 3- خالد، عدلي أمير لسنة (2006). **عقد النقل البحري**
- قواعد وأحكام, دار الجامعة الجديدة, لا يوجد طبعة.
- 4- الزعبي, الدكتور عوض أحمد لسنة (2006), **أصول المحاكمات المدنية " دراسة مقارنة " الجزء الأول**, دار وائل للنشر, الطبعة الثانية.
- 5- أبو ستيت, احمد حشمت لسنة (1954). **نظرية الالتزام في القانون المدني الجديد**, الجزء الأول حول مصادر الالتزام.
- 6- السنهوري, عبد الرزاق احمد لسنة (1963). **الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام بوجه عام** . مصادر الالتزام , الطبعة الأولى, دار النهضة.
- 7- سوار ، محمد وحيد الدين ، **شرح قانون الالتزامات المغربي** .
- 8- الشهاوي, قـدري عبد الفتاح لسنة (2002), **أحكام عقد الوديعة**, منشأة دار المعارف الاسكندرية, ايداع رقم . 2002/4517

- 9- عابدين ، محمد احمد لسنة (2002) . **التعويض بين الضرر المادي والادبي والموروث**، منشأة المعارف بالاسكندرية ، مطبعة عصام جابر.
- 10- الفضل، منذر لسنة (1992) . **النظرية العامة للالتزامات . الجزء الأول . مصادر الالتزام الطبعية الثانية .**
- 11- الفكهاني، حسن لسنة (1079) . **الوسيط في شرح القانون المدني الأردني**، الجزء الثاني، الدار العربية للموسوعات.
- 12- اللصاصمة ، عبد العزيز لسنة (2002) **المسؤولية المدنية التقصيرية والفعال الضار** ، الطبعية الأولى الاصدار الأول ، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع .
- 13- مرقس، سليمان لسنة (1992) . **الوافي في شرح القانون المدني . في الالتزامات . المجلد الأول في الفعل الضار والمسؤولية المدنية . القسم الأول . الطبعه الخامسة .**

14- ابو الليلى, ابراهيم الدسوقي لسنة (1995),
المسؤولية المدنية والاثراء بلا سبب. مؤسسة دار الكتب
, الكويت.

الدراسات والمنشورات :

1- درادكه, لافي. النطاق الزمني لمسؤولية الناقل
البحري, المنارة, المجلد 13, العدد 9, صفحة 117.
منشور على الانترنت عبر الوصلة
<http://web2.aabu.edu.jo/manar/artDetSub.js>
[p?art_id=1394](http://web2.aabu.edu.jo/manar/artDetSub.js)

2- المعاينة, خالد عبد الواحد لسنة (2006). اطروحة
دكتوراه/ اثر عمليات تداول البضائع في ميناء
الوصول على مسؤولية الناقل البحري / دراسة
مقارنة باشراف الأستاذ الدكتور هاني دويدار/
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل
البحري.

القانون :

- 1- قانون إلغاء قانون مؤسسة الموانئ رقم (39) لسنة 2008 م.
- 2- قانون التجارة البحرية الأردنية (12) لسنة 1972 م.
- 3- قانون تشكيل المحاكم النظامية رقم (17) لسنة 2001 م.
- 4- قانون الجمارك الأردني رقم (20) لسنة 1998 م.
- 5- قانون السلطة البحرية الأردنية رقم (46) لسنة 2006 م.
- 6- القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976 م.
- 7- قانون مؤسسة الموانئ رقم (38) لسنة 1985 م.
- 8- القانون المعدل لقانون مؤسسة الموانئ رقم (5) لسنة 2002 م.

النظام :

نظام نظام تشكيل محاكم الصلح والبدائية رقم (42) لسنة

2005 م.

التعليمات :

تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضائع الصادرة

بموجب قرار مجلس ادارة مؤسسة الموانئ رقم (98/50)

تاريخ 1998/7/16م بالاسـتـناد لأحكام المادة 3 من نظام تفريغ

وتخزين وإخراج البضائع في ميناء العقبة رقم (25) لسنة

1998م.

اللوائح :

لائحة بدلات ميناء حاويات العقبة لسنة 2009م.

القرارات القضائية :

1- قرار تمييز حقوق رقم 93/661, هيئته عامة,

مجلة نقابة المحامين, العددان السابع والثامن, السنة

الثانية والأربعون, تموز أب 1994.

2- قرار محكمة تمييز حقوق رقم 1057 / 1993

المنشور في مجلة نقابة المحامين لسنة 1993 صفحة

رقم 647, موقع قانون دوت كوم عبر الوصلة

[http://www.qanoun.com/law/courts/details.
asp?Code=21761](http://www.qanoun.com/law/courts/details.asp?Code=21761)

3- قرار محكمة تمييز حقوق رقم 999 / 1997

المنشور في المجلة القضائية لسنة 1997 صفحة رقم
414, موقع قانون دوت كوم عبر الوصلة

[http://www.qanoun.com/law/courts/details.
asp?Code=12711](http://www.qanoun.com/law/courts/details.asp?Code=12711)

4- قرار محكمة تمييز حقوق رقم 317 / 1991

المنشور في مجلة نقابة المحامين لسنة 1991 صفحة
رقم 231, موقع قانون دوت كوم عبر الوصلة

[http://www.qanoun.com/law/courts/details.
asp?Code=5649](http://www.qanoun.com/law/courts/details.asp?Code=5649)

5- قرار محكمة تمييز حقوق رقم 713 / 1991

المنشور في مجلة نقابة المحامين لسنة 1991 صفحة
رقم 867, موقع قانون دوت كوم عبر الوصلة

[http://www.qanoun.com/law/courts/details.
asp?Code=5342](http://www.qanoun.com/law/courts/details.asp?Code=5342)

6- قرار محكمة تمييز حقوق رقم 999 / 1997

المنشور في المجلة القضائية لسنة 1997 صفحة 414,
موقع قانون دوت كوم عبر الوصلة

-7 <http://www.qanoun.com/law/courts/details.asp?Code=137>

-8 قرار محكمة التمييز الأردنية (حقوق) رقم 1988/549 (هيئة خماسية) تاريخ 1988/9/20 ، منشورات مركز عدالة.

-9 قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2001/2317 (طالبات) تاريخ 2001/10/7 منشورات مركز عدالة.

-10 قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2003/3319 (هيئة خماسية) تاريخ 2004/1/18 منشورات مركز عدالة.

-11 قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 1990/609 (طالبات) تاريخ 1991/1/9 منشورات مركز عدالة.

-12 المبدأ القانوني رقم 2002/576 / حقوق ، المنشور على الموقع الإلكتروني للتشريعات الأردنية عبر الوصلة الإلكترونية <http://www.lob.gov.jo>