المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية

اسم المقال: استحقاق أجرة السفينة في نقل البضائع وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني
اسم الكاتب: د. أحمد سليمان زايد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/7998
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 10:31 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية جامعة مؤتة ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

استحقاق أجرة السفينة في نقل البضائع وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني

د. أحمد سليمان زايد *

تاريخ تقديم البحث:١٥/٦/ ٢٠١٦م. تاريخ القبول: ٥/١٢/٢٠١٦م.

ملخص

جاءت هذه الدراسة للبحث في موضوع ذي أهمية في التطبيق العملي، وبذات الوقت يحظى باهتمام شريحة واسعة من الأشخاص المشتغلين بالنقل البحري، وهو استحقاق أجرة السفينة في نقل البضائع وفقًا لقانون التجارة البحرية الأردني. وقد تمَّ بحث هذا الموضوع من خلال ثلاثة مباحث، خصص المبحث الأول لبيان الأحوال التي يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها، أما المبحث الثاني فقد تناول الأحوال التي لا يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها، أما المبحث الثالث فقد بحث في الأحوال التي تؤثر في استحقاق أجرة السفينة والتي لم ينص عليها قانون التجارة البحرية الأردني.

وقد خلصت الدراسة إلى أن استحقاق أجرة السفينة يختلف بين عقد إيجار السفينة وعقد النقل بسند الشحن، وإلى أن المشرع البحري الأردني قد أعطى الحق للناقل بالأجرة كاملة في حالة الخسائر البحرية المشتركة بموجب المادة (١٨٤/ب)، بينما أعطى ثلثي هذه الأجرة بموجب المادة (٢٧٩)، كما خلصت إلى أن المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية لم يتعرض لعدة حالات ممكنة الحدوث، وذات أثر في الأجرة، مثل الوصول المتأخر جدًا، أو الوصول بعد الفترة المحددة، وهو ما يعرف بالتأخير، وقد يُخرج المؤجر البضاعة من السفينة بفعله وبدون مبرر، أو ينحرف المؤجر بالسفينة انحرافًا غير مشروع وغير مبرر، أو يحدث أن تُفقد السفينة وتنقطع أنباؤها ثم يثبت هلاكها، لذا رأينا بحث هذه الحالات –بقدر المستطاع– على أمل أن يعالجها المشرع الأردني.

* قسم القانون، كلية السلط للعلوم الإنسانية، جامعة البلقاء التطبيقية.

حقوق النشر محفوظة لجامعة مؤتة، الكرك، الأردن.

Ship Fare Maturity in the Transport of Goods According to the Law of the Jordanian Maritime Trade

Dr. Ahmad Sulieman Zayed

Abstract

This study is to discuss an important issue, which has importance in the practical application, in the same time, of interest to a large segment of people who are interested in maritime transport. This issue is the Shipfare maturity in the transport of goods according to the law of the Jordanian maritime trade

This issue was discussed in three sections: the first section discussed the conditions under which the lessor is entitled to request the ship fare. while in the second section discussed conditions under which the lessor has no right to request the ship fare. last section discussed conditions that affect the entitlement of ship fare which was not stated in the Jordanian Trade Maritime Act.

This study concluded that entitlement of ship fare differs between the ship lease contract and contract bail shipment, and the Jordanian maritime legislator in article (184/b) gave the right to the carrier for the full fare. While in article (279) gave two thirds of the same fare. Furthermore this study concluded that Jordanian legislator in the Trade Maritime Act didn't discuss many possibilities that could be happened which could affect the fare such as: very late arrival, or after the specified time, lessor could offload the goods unjustifiably, or unjustifiably deviate the ship route, or ship destruction. Therefore, we discussed those issues as much as possible and suggested that thes be addressed by the Jordanian legislator.

المقدمة:

إذا انعقد عقد النقل البحري صحيحاً، فتوافرت له أركانه وشروط صحته أنتج آثاره، وما دامت قد خلصت للعقد قوته الملزمة، فقد وجب على المتعاقدين تنفيذ ما التزما به.

والالتزام الرئيس للناقل البحري هو نقل البضائع أو الأشخاص من ميناء إلى ميناء آخر. والالتزام الرئيس للمتعاقد معه هو دفع الأجرة وهي مقابل النقل[١].

وقد استخدم المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية الأردني هذين الالتزامين الرئيسين لتعريف العقد وتمييزه عن غيره من العقود بحيث يصبحان من أركان العقد وخصائصه، فتنص المادة (١٧٧) من قانون التجارة البحرية رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢ [٢] على أن: ((عقد إيجار السفينة بالسفرة هو عقد يكون فيه كامل السفينة أو بعضها مؤجراً لسفرة أو لعدة سفرات معينة وأن عقد النقل البحري هو عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها)).

ويتبين من نص المادة (١٧٧) المذكورة أن المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية الأردني قد خلط بين عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري، فدمج أحكام العقدين في نصوص واحدة رغم اختلاف المحل في كل منهما، وسيأتي تفصيل ذلك ضمن المطلب الثاني من المبحث الأول من هذا البحث.

ولأهمية الأجرة التي يجب أداؤها مقابل النقل بالسفينة، سواء أكانت هذه الأجرة ناشئة عن عقد إيجار للسفينة أو عقد نقل بسند شحن، رأينا إعداد هذه الدراسة لمعالجة مشكلة مهمة من مشكلات النقل بالسفينة، وهي الأحوال التي يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها وتلك التي لا يحق له فيها طلبها، وما يتعلق بذلك من سقوط الأجرة كلها أو بعضها أو زيادتها على القدر المتفق عليه طبقاً لقانون التجارة البحرية الأردني. وتبرز أهمية هذا البحث في أنه يتناول مسألة على قدر كبير من الأهمية والخطورة في آن واحد، فهو يعالج الأحوال التي تؤثر في تلك الأجرة والتي هي الهدف والغاية من بناء السفينة وتجهيزها، الذي يتطلب نفقات باهظة وتسييرها في المياه العميقة المرتفعة الأمواج، وتعريضها للمخاطر البحرية [٣]. وتتبع

---

(١) تتفرع عن الالتزامين الرئيسين بالنقل وبالأجرة التزامات عديدة لازمة، فيلتزم الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ عملية النقل في الموعد المتفق عليه، ويلتزم الشاحن كذلك بتسليم البضائع تمهيداً لنقلها وكتابة البيانات المتعلقة بالبضائع والإعلان عن البضائع الخطرة. للمزيد طه، مصطفى كمال، (٢٠١٠)، القانون البحري، ط١، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ص ٣٠٣ وما بعدها. كذلك، عوض، علي جمال الدين، (١٩٦٩)، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ٤٤٥ وما بعدها.

(٢) نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية صفحة (٦٩٨) عدد (٢٣٥٧) تاريخ ١٩٧٢/٥/٦م والمعدل بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٧٨م الجريدة الرسمية صفحة (٢١٩) عدد (٢٧٥٨) تاريخ ١٩٧٨/٢/١م والمعدل بالقانون رقم (٣٥) لسنة ١٩٨٣م الجريدة الرسمية صفحة (١٩٥١) عدد (٣١٩٤) تاريخ ١٩٨٣/١٢/١٥م.

(٣) حول ذلك انظر: شقلب، ملك، (٢٠١٦) مخاطر التصادم البحري في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العربي، ط١، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ص ٢٣ وما بعدها. كذلك: محمد، علاء عمر، (٢٠١٢)، انتقال المخاطر في البيوع البحرية، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، ص ٣٨. كذلك انظر: نظام الكوارث البحرية رقم (٥٠) لسنة ١٩٦١، المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم ١٥٦٧ تاريخ ١٩٦١/٩/٢، ص١١٩٢.

أهمية هذا البحث أيضاً من خلال إيجاد الحلول المناسبة لعلاج المنازعات التي تؤثر في استحقاق أجرة السفينة، والأهم من كل ذلك إثارة انتباه المشرع الأردني لضرورة التدخل لعلاج تلك المنازعات، خاصة أن الالتجاء إلى النقل بالسفن أصبح أمراً واسع الانتشار، فما يزيد على (٨٠%) من تجارة المملكة الخارجية يتم نقلها بحراً[١]. لذا فقد ركز هذا البحث على معالجة الأحوال التي تؤثر في استحقاق أجرة نقل السفينة للبضائع تاركاً موضوع أجرة نقل الركاب بحراً للقواعد العامة في النقل. ويمكن تبرير ذلك بخضوع أجرة نقل السفينة للركاب لقواعد لا تختلف أحكامها عن تلك المطبقة في ميدان النقل بوجه عام[٢]، وهو مسوغ آخر لاقتصار هذا البحث على الدراسة موضوعه.

الدراسات السابقة:

بعد البحث والدراسة، وجدت بعض موضوعات هذا البحث متناثرة في أبواب متعددة من كتب وأبحاث الفقه القديمة، وهي بحاجة إلى تجميع وتبويب وزيادة بحث وتوضيح، فقد وجدت رسالة ماجستير بعنوان "أجرة النقل البحري" مقدمة من بسام حمد محمد الطراونة، كتبها لنيل درجة الماجستير في جامعة بغداد عام ١٩٩٧، ومع أهمية هذه الرسالة إلّا أنها –كما يظهر جليًا من عنوانها– ركز فيها الباحث على طرق تعيين أجرة النقل البحري، وتطبيقات الأجرة، وأثر الأحداث على أجرة النقل البحري، والوفاء بأجرة النقل البحري وضمانات الوفاء بها، ولن أتعرض في هذه الدراسة لكثير من هذه الموضوعات.

كذلك: ومن الأبحاث التي تعرضت للموضوع بحث (استحقاق أجرة السفينة في الفقه الإسلامي والقانون البحري المصري والكويتي) للدكتور إبراهيم أحمد الحسيني، نُشر في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، كلية الحقوق، العدد ٢٩، سنة ٢٠٠١، ومع أهمية هذا البحث، إلا أنه

---

(١) الريموني، أحمد والربعي، نزار، تكاليف ومنافع خدمات ميناء العقبة، عمليات النقل البحري والمناطق الحرة، بحث منشور في مجلة أبحاث اليرموك، المجلد الخامس عشر، العدد الأول، ١٤١٩هـ/١٩٩٩م، ص٣٥. ويمكن تعريف السفينة بأنها: ((أداة الملاحة البحرية وهي أيضاً عنصر من عناصر الثروة البحرية، وهي عائمات صالحة للملاحة، وتستعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتياد))، انظر: الجميل، إيمان فتحي، (٢٠١٠)، النظام القانوني للسفينة، ط١، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ص ١٧. وعرفتها المادة الأولى من اتفاقية الملاحة البحرية التجارية بين حكومة المملكة الأردنية الهاشمية وحكومة جمهورية قبرص لسنة ٢٠١٢ المنشورة في عدد الجريدة الرسمية رقم (٥١٨٥) على الصفحة ٥٠١٧ تاريخ ٢٠١٢/١١/١ بأنها: ((أي سفينة تجارية مسجلة في سجل السفن لأي طرف من الأطراف المتعاقدة وهذا التعريف يستثني السفن الحربية والسفن الحربية المساعدة، وسفن الصيد والسفن الأخرى المستخدمة أو المنوي استخدامها لأغراض غير تجارية))، وعرفتها المادة (٣) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢ وتعديلاته بأنها:

– السفينة في عرف هذا القانون، هي كل مركب صالح للملاحة أيًا كان محموله وتسميته، سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن.

– تعتبر جزءًا من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها.

– السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في هذا القانون.

(٢) انظر المواد (٢٢٢–٢٣٤) من قانون التجارة البحرية الأردني.

تناول الموضوع وفق منهج مذاهب الفقه الإسلامي بادئًا بالمذهب الحنفي، ثم المالكي، ثم الشافعي، ثم الحنبلي، ثم الظاهري ...الخ مقارنًا بينها، ثم مرجحًا أقواها أدلة وحججًا، وغالبًا ما قارنَ بينَ كل من الآراء الفقهية وبين ما ورد في القانون البحري المصري والكويتي، ومع أهمية هذا البحث إلا أنه تناول الموضوع بإيجاز دون تفصيل، ولم يتعرض لموقف التشريع الأردني في المسائل المطروحة للبحث.

أما كتاب الدكتور عبدالقادر العطير (الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية) ط١، دار الثقافة للنشر، عمان (١٩٩٩)، فهو شرح متكامل لقانون التجارة البحرية الأردني، ولم يتناول فيه المؤلف موضوعات هذه الدراسة بالتفصيل.

خطة البحث:

ولما كانت هذه الدراسة تتخذ من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢م وتعديلاته أساساً لها، فإننا سنترسم خطى المشرع الأردني في هذا المجال، فنقسم الكلام فيها إلى ثلاثة أجزاء؛ نعالج في الجزء الأول منها الأحوال التي يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها، ونعالج في الجزء الثاني الأحوال التي لا يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها، وما يتعلق بذلك من سقوط الأجرة كلها أو بعضها، أو زيادتها على القدر المتفق عليه. وفي الجزء الثالث والأخير سوف نبين الأحوال التي تؤثر في استحقاق أجرة السفينة والتي لم ينص عليها قانون التجارة البحرية الأردني.

واستخدمت في هذه الدراسة المنهج التحليلي والمنهج المقارن، فمن خلال المنهج التحليلي تُحلل النصوص القانونية، والأحكام القضائية–وهي قليلة–والدراسات الفقهية التي تعرضت لموضوع هذه الدراسة، ومن خلال المنهج المقارن سوف تُجرى المقارنة بين هذه الدراسات وبين ما ورد في قانون التجارة البحرية الأردني لغايات كشف جوانب الاتفاق والاختلاف والقصور في قانون التجارة البحرية الأردني.

ومن هذا المنطلق، قسمت هذه الدراسة على النحو الآتي:

المبحث الأول: الأحوال التي يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها.

المبحث الثاني: الأحوال التي لا يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها.

المبحث الثالث: الأحوال التي تؤثر في استحقاق أجرة السفينة والتي لم ينص عليها قانون التجارة البحرية الأردني.

أما الخاتمة، فتشتمل على أهم النتائج والتوصيات.

المبحث الأول

الأحوال التي يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها

مستأجر السفينة في صورة عقد إيجار السفينة، وكذلك الشاحن عليها في صورة عقد نقل البضائع بسند الشحن، مقابل انتفاعهما بالسفينة واستخدامها في التجارة والنقل من مكان إلى آخر يلتزمان بدفع الأجرة إلى المؤجر[١]. وفي بحثنا للأحوال التي يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها، لا بد لنا من تناول تعريف الأجرة والاستحقاق، ثم التعرض إلى الأحوال التي يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها.

فالأجرة في اللغة تعني: الجزاء عن العمل أي بذل الأجرة مقابل العمل[٢]. وفي القانون وردت الأجرة في أكثر من نص تشريعي وفي أكثر من قانون، ففي القانون المدني الأردني تناول المشرع الأجرة في تنظيمه لأحكام عقد الإيجار (المواد ٦٥٨-٧١٠)، وفي عقد المقاولة (المواد ٧٩٣-٧٩٧)، وعقد العمل (المواد ٨٠٥-٨١٣)[٣]، وفي الوكالة بأجر، وفي عقد الإيداع وغيرها. وفي كل هذه النصوص لم يرد أي تعريف للأجرة، وسار قانون التجارة البحرية الأردني على نفس النهج دون إيراد أي تعريف للأجرة.

ولكن فقه القانون لم يترك الأجرة دون تعريف، فقد عرّف كثير من فقهاء القانون الأجرة من خلال دراستهم للنقل بشكل عام والنقل البحري بشكل خاص، ففي الفقه المصري، عرفت الأجرة بأنها: (ثمن عملية النقل أو تأجير السفينة أياً كانت صورة العقد)[٤]، وعرفت بأنها: (الثمن المقابل لعملية النقل البحري للبضاعة أياً كانت صورة العقد) [٥]، وعرفت أيضاً أنها: (المبلغ الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بأدائه إلى الناقل مقابل نقل بضائعه من ميناء شحنها إلى الميناء المتفق عليه) [٦] .

(١) للتفصيل انظر: مكي، إبراهيم (١٩٧٣)، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، مطبعة المدني، القاهرة، صفحة (ز) من المقدمة. كذلك: البياتي، علي طاهر، (٢٠٠٦)، التحكيم التجاري البحري، ط١، دار الثقافة، عمان، ص ٣٥. كذلك، الجميل، إيمان، (٢٠١٣)، سند الشحن ودوره في النقل البحري، المكتب الجامعي الحديث، بيروت، ط١، ص ١٤، وانظر قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم (١٢٨٨) لسنة ٢٠١٣ تاريخ ٢٠١٣/٧/١ الذي فرق بين عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري والمشار له لاحقاً في هذا البحث، منشورات مركز عدالة وموقع قسطاس.

(٢) الفيروز أبادي، مجد الدين محمد بن يعقوب، القاموس المحيط، جـ١، دار الجيل، بيروت، ص٣٧٦. كذلك، ابن منظور، الإمام محمد بن مكرم، لسان العرب، المجلد الرابع، دار بيروت للطباعة والنشر، ودار صادر للطباعة والنشر، ١٩٥٥، ص١٠.

(٣) بالنسبة إلى عقد العمل عرف المشرع الأردني الأجر في المادة الثانية من قانون العمل الأردني رقم (٨) لسنة ١٩٩٦ وتعديلاته بأنه: "كل ما يستحقه العامل لقاء عمله نقداً أو عيناً مضافاً إليه سائر الاستحقاقات الأخرى أيًا كان نوعها إذا نص القانون أو عقد العمل أو النظام الداخلي أو استقر التعامل على دفعها باستثناء الأجور المستحقة عن العمل الإضافي".

(٤) حسني، أحمد، (١٩٨٥)، عقود إيجار السفن، مطبعة أطلس، القاهرة، ص٥٤.

(٥) د. عوض، علي جمال الدين (١٩٨٧)، مشارطات إيجار السفن، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، ص٨٧.

(٦) إبراهيم، مدحت حافظ، التزامات المتعاقدين في عقد النقل البحري طبقاً لقانون التجارة البحرية والمعاهدات النافذة في مصر، الفصل الثاني، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الرابع، السنة الثامنة والثلاثون، ١٩٩٤، ص٤.

وفي الفقه الأردني، لم نجد الكثير من تعاريف الأجرة، لأن قلة من الفقهاء قد تعرض لشرح قانون التجارة البحرية الأردني[١]، فقد عرفت أنها: (المقابل الذي يلتزم الشاحن بدفعه للناقل مقابل التزام الأخير بنقل البضائع بالسفينة وتسليمها للمرسل إليه في المكان المقصود بموجب عقد النقل)[٢]، وعرفت كذلك بأنها: (المقابل الذي يلتزم المستفيد من النقل –مستأجراً كان أو شاحناً أو مرسلاً إليه–بأدائه للناقل لنقل البضاعة من ميناء إلى آخر بحراً أو للمؤجر كبدل للانتفاع بالسفينة لمدة معينة أو لرحلة أو رحلات معينة)[٣] .

وفي الواقع لما كان التعريف ليس من مهمة المشرع الذي يفضل عدم التعريف في القانون كونه من مهمة الفقه، غير أنه من خلال العرض السابق لتعاريف الأجرة تظهر الحاجة إلى ضرورة تدخل المشرع لتحديد المقصود بأجرة نقل السفينة، وكيفية تحديد مقدارها وقواعد حسابها، وكيفية سدادها وما يضمن للناقل الوفاء بها، بما يتلاءم مع ظروف النقل البحري المتغيرة والتطورات التكنولوجية المستمرة، مع الأخذ بعين الاعتبار خطورة سير السفن في البحار وما تتعرض له من أخطار مقارنة بغيرها من وسائل النقل الأخرى.

أما تعريف الاستحقاق: فقد ورد في المراجع اللغوية أن كلمة الاستحقاق مأخوذة من حق يحق حقاً أي وجب، والسين والتاء للطلب، أي طلب الحق، فاستحقاق أجرة السفينة يعني وجوبها، ولزومها، ثم حق المؤجر في طلبها. جاء في لسان العرب: ((وحق الشيء يحق بالكسر حقاً: أي وجب، واستحق الشيء: استوجبه، وإذا اشترى رجل داراً من رجل فادعاها رجل آخر، وأقام بينة عادلة على دعواه وحكم له الحاكم ببينته فقد استحقها على المشتري الذي اشتراها أي ملكها عليه، وأخرجها الحاكم من يد المشتري إلى يد من استحقها، ورجع المشتري على البائع بالثمن الذي أداه إليه. والاستحقاق، والاستيجاب قريبان من السواء[٤]، فهذا المصطلح يعني وجوب الأجرة على المستأجر، ومن ثم حق المؤجر في طلبها، وسواء أوجبت الأجرة المتفق عليها أو بعضها، أما إذا لم تجب أو سقطت لسبب من الأسباب فلا يحق للمؤجر طلبها [٥] .

(١) الطراونة، بسام حمد، (١٩٩٧)، أجرة النقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، ص١١، في الهامش حيث يرى بأنه لا يوجد شرح متكامل لقانون التجارة البحرية الأردني باستثناء الموجز الذي قدمه د. صلاح الدين الناهي بكتابه (الوجيز في مبادئ القانون البحري) والذي تناول فيه قانون التجارة البحرية الأردني بدراسة مقارنة مع القوانين البحرية في سوريا ولبنان والجزائر. أما المحاولات الأخرى فقد تناولت مواضيع محددة في القانون البحري، وأغلبها يركز اهتمامه على دراسة مسؤولية الناقل البحري وتحديدها، ومن هذه الدراسات (دعوى المسؤولية على الناقل البحري) د. كمال ناصر، مجلة الأبحاث، نقابة المحامين الأردنيين، ملحق رقم (١٢) لسنة ١٩٨٢، وما ذكره الطراونة كان صحيحاً حين إعداد رسالته، حيث نجد أكثر من شرح متكامل لقانون التجارة البحرية الأردني مثل: العطير، عبدالقادر حسين (١٩٩٩)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط١، دار الثقافة، عمان.

(٢) عبدالله، موسى محمد عثمان، (١٩٨٨)، وثيقة الشحن في النقل العادي وفي النقل بالحاويات، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ص١٤٢.

(٣) الطراونة، بسام حمد، المرجع السابق، ص١٤.

(٤) ابن منظور، المرجع السابق، المجلد العاشر، ص٥٢.

(٥) الحسيني، إبراهيم أحمد، استحقاق أجرة السفينة في الفقه الإسلامي والقانون البحري المصري والكويتي، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، كلية الحقوق، العدد ٢٩، سنة ٢٠٠١، ص ٢٧٠–٢٧٢.

أما بخصوص الأحوال التي يحق لمؤجر السفينة طلب أجرتها، فنكتفي هنا بعرض حالات استحقاق أجرة السفينة عند نقل البضائع كما استخلصناها من المواد (١٧٧-١٩٠) من قانون التجارة البحرية الأردني في ثمانية مطالب على النحو التالي:

المطلب الأول: وضع المؤجر السفينة تحت تصرف المستأجر

تنص المادة (١٧٧) من قانون التجارة البحرية الأردني: (إن عقد إيجار السفينة بالسفرة هو عقد يكون فيه كامل السفينة أو بعضها مؤجراً لسفرة أو لعدة سفرات معينة. وأن عقد النقل البحري هو عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها).

ويتضح من هذا النص أن الملتزم بنقل البضاعة في السفينة قد يكون المؤجر لها، حيث يلتزم بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو برحلات معينة، وهذا ما يسمى عقد إيجار السفينة بالرحلة [١]، وقد يكون ملتزماً بنقل البضاعة بطريق البحر من مكان إلى آخر لقاء أجرة، وهو ما يسمى بعقد النقل بسند شحن [٢]، وهو ما عبر عنه المشرع الأردني بعقد النقل البحري.

وقد خلط المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية بين عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري، فدمج أحكام العقدين في نصوص واحدة على الرغم من اختلاف المحل في كل منهما. فعقد إيجار السفينة محله استخدام السفينة ويكون المؤجر ملزماً ببذل عناية وأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينته، أما في عقد النقل البحري فيكون محل العقد هو بضائع أو أشخاص يتعهد فيه الناقل بتحقيق نتيجة وهي نقل البضائع أو الأشخاص إلى مكان الوصول بسلام، فهو عقد يركز على تقديم الخدمة أي النقل لا على السفينة كما الحال في عقود التأجير [٣]. وقد قضت محكمة التمييز الأردنية بأن عقد إيجار السفينة هو

(١) العطير، المرجع السابق، ص ٢٣٢.

(٢) للمزيد والتفصيل حول المقصود بعقد النقل وسند الشحن والمشاكل التي أثيرت حولهما على المستوى الدولي، انظر: حداد، حمزة، (١٩٨١)، اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ للنقل البحري "العقود التي تخضع للاتفاقية بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، مجلة دراسات للعلوم الإنسانية، الجامعة الأردنية، المجلد الثامن، العدد١ ، حزيران، ص١٣١.

(٣) العطير، المرجع السابق، ص ٢٣٣. وانظر قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٤/١٥٨٢ تاريخ ٢٠١٤/٨/١٠ منشورات مركز عدالة الذي جاء فيه: ((استقر الاجتهاد القضائي على أنه يترتب على عاتق الناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل العناية ويمتد التزامه إلى حين التسليم الفعلي للبضاعة للمرسل إليه ...))، وبذات المعنى القرار رقم ٢٠١٣/١٩٧١ تاريخ ٢٠١٣/٩/٢.

خلاف عقد النقل البحري وأن مجرد وجود عقد إيجار للسفينة لا يكفي لاعتبار المستأجر ناقلاً بل لا بد من إثبات أنه طرف في عقد النقل البحري [١].

يتضح من نص المادة (١٧٧) من قانون التجارة البحرية الأردني أن الأجرة تستحق إذا وضع المؤجر السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد، وإذا لم يقم المؤجر بذلك فإن المستأجر يتحلل من التزامه بدفع الأجرة.

وفي قانون التجارة البحرية الأردني لم ترد إشارة صريحة إلى هذا الالتزام، ولكن يمكن استخلاصه من نص المادة (١٧٨) من قانون التجارة البحرية الأردني التي نصت على أنه: ((على السفينة أن تكون مستعدة لنقل البضائع في الوقت المعين وفي مكان التحميل المتفق عليه ...)). ونقترح على المشرع الأردني أن يشير صراحة إلى هذا الالتزام في مطلع المادة (١٧٨) بأن يورد في بدايتها عبارة ((يلتزم المؤجر بتسليم المستأجر سفينة صالحة للملاحة)) وشطب عبارة ((على السفينة أن)) من مطلعها، لأن المؤجر لا يتعهد بإيصال حمولة من مكان إلى آخر بل يتعهد بوضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر.

أما إذا التزم الناقل بنقل البضاعة من مكان إلى آخر وهو ما يسمى بعقد النقل بسند الشحن، فيلتزم بنقل الشيء بوسائط صالحة من جميع الوجوه، وهذا الالتزام نصت عليه المادة (٢١٢) من قانون التجارة البحرية الأردني التي جاء فيها: ((الناقل ملزم قبل وعند بدء السفر:

١- بأن يعد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة.

٢- أن يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن الموافقة.

---

(١) تمييز حقوق رقم ٨٨/٥٤٩، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٩٠، ص ١٧٣١، ورقم ٩١/١٠٥٠، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٩٣، ص ٨١٣. وفي قرار حديث لمحكمة التمييز الأردنية وأكثر تفصيلاً يحمل الرقم ٢٠١٣/١٢٨٨ تاريخ ٢٠١٣/٧/١ قضت بما يلي: ((إن قانون التجارة البحرية رقم (١٢) وتعديلاته لسنة ١٩٧٢ عرف عقد النقل البحري بالمادة (١٧٧) منه بأنه: ((عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجرة أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها)) ولم يضع تعريفاً لعقد إيجار السفينة، وأنه يمكن التعرف على ماهية عقد إيجار السفينة من التصنيف الذي نصت عليه المادتان (١٧٣، ١٧٧) من القانون ذاته، بأن تأجير السفينة يكون على إحدى الصور التالية:

١-إيجار السفينة غير مجهزة.

٢-إيجار السفينة مجهزة.

٣-إيجار كامل السفينة أو جزء منها.

٤-إيجار السفينة إلى أجل معين أو لسفرة أو لعدة سفرات.

فعقد إيجار السفينة غير مجهزة هو: ((عقد يؤجر فيه المالك سفينته بهيكلها فقط، وعقد إيجار السفينة مجهزة هو: (عقد تؤجر فيه السفينة بموظفيها وربانها وبحارتها ويتولى المستأجر استثمارها بدلاً من المؤجر). أي أن عقود إيجار السفن ذات طبيعة خاصة تختلف في جوهرها عن العقود المعروفة في القانون المدني لأن عقد إجارة السفن ينصب على السفينة وخدمة طاقمها في عقود تأجير السفن مجهزة وعلى السفينة وحدها في عقود تأجيرها غير مجهزة فهي ليست عقود إيجار أعيان فقط ولا عقود إيجار خدمة فقط، وعلى ضوء ما تقدم فإن عقد إيجار السفينة لا يتمتع بأي صفة من صفات عقد النقل البحري ...)).

٣-أن ينظف ويحسن حالة الأنابر (العنابر) والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع)) [١].

وكما يبدو لنا فإن الناقل في عقد النقل بسند الشحن يبقى مستحقاً للأجرة إذا أوصل البضاعة حتى لو لم تكن السفينة التي نُقلت البضاعة عليها صالحة للملاحة، إذ إن التزام الناقل هو توصيل البضاعة بغض النظر عن السفينة التي تم بها النقل على خلاف الحال في عقد إيجار السفينة بالرحلة التي يلتزم فيها المؤجر بتقديم سفينة معينة صالحة للملاحة.

ونقترح على المشرع الأردني أن يتعرض صراحة لأثر عدم تقديم سفينة صالحة للملاحة في حق الناقل للأجرة في عقد النقل بسند شحن إذا وصلت البضاعة.

المطلب الثاني: فَشَل المستأجر بإحضار البضاعة تحت روافع السفينة في ميناء التحميل

تنص المادة (١٨٣) من قانون التجارة البحرية الأردني: ((إذا لم يأت الواسق إلى تحت الروافع بكمية البضائع المتفق عليها فتلزمه الأجرة لكامل السفرة عن هذا الوسق وكذلك النفقات التي تلحق السفينة من هذا العمل بشرط أن تحسب له المصاريف المدخرة للسفينة وثلاثة أرباع أجرة البضائع الموسوقة بدلاً من بضائعه)) [٢]. وتقضي هذه المادة بأنه إذا عدل مستأجر السفينة بالرحلة عن شحن البضاعة فإن ذلك يعد إخلالاً منه بالعقد، وفي هذه الحالة يلتزم بدفع الأجرة المتفق عليها كاملة، وكذلك النفقات التي تلحق السفينة من هذا العمل.

ويجوز أيضاً للمؤجر في الحالة التي لا يشحن فيها المستأجر شيئاً من البضاعة في ظرف الميعاد المعين في سند الإيجار، أن يشحن على السفينة بضائع بدلاً من بضائع المستأجر، وفي هذه الحالة تحسب للمستأجر ثلاثة أرباع أجرة البضائع المشحونة.

(١) إن مسألة تحديد من هو الناقل مسألة من مسائل الموضوع التي تثبت بالبينة، ومنها عقد النقل وعقد إيجار الباخرة، وسند الشحن، وجميع ما تتضمنه هذه الوثائق من نصوص وشروط، انظر: قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠٠١/١٨٧٠ تاريخ ٢٠٠١/١٠/٣، منشورات مركز عدالة، وكذلك القرار رقم ١٩٩٤/١٢٠٥ تاريخ ١٩٩٥/٢/٢٨، منشورات مركز عدالة الذي جاء فيه: ((يعتبر مستأجر السفينة هو الناقل البحري ما دام أن عقد إيجار السفينة قد نقل حقوق استغلال الباخرة من المالك إلى المستأجر ...)) وانظر كذلك القرار رقم ١٩٩٣/٦٦ تاريخ ١٩٩٣/٦/١٢، منشورات مركز عدالة، ورقم ١٩٩٤/٩٦٩ تاريخ ١٩٩٥/٢/٢، منشورات مركز عدالة.

(٢) الواسق (الشاحن): هو الشخص الذي يقوم بشحن البضاعة على السفينة، والبضائع الموسوقة: هي البضائع التي يتم حملها وشحنها في السفينة. راجع: د. المقدادي، عادل علي (٢٠١١)، القانون البحري، ط٥، دار الثقافة، عمان، ص١١٣.

وهذا يعني أن النص لم يعط الخيار للمؤجر بين طلب التعويض أو فسخ عقد إيجار السفينة بالرحلة وفقاً للقواعد العامة في العقود [١].

وإن عدول المستأجر عن تقديم البضاعة يجب أن يكون ثابتاً لا مجرد تأخير في تقديمها لأن مقتضى الحالة الأخيرة هو التعويض عن الضرر الحاصل نتيجة لهذا التأخير. وبوجه عام إذا تأخر المستأجر في تقديم الحمولة مما أدى إلى امتداد السفر لأكثر من الوقت المقرر، فإن المؤجر يحق له طلب التعويض عن هذا التأخير [٢] .

ويتشابه الحكم في الإيجار بالرحلة مع عقد النقل بسند الشحن في حالة إذا لم يشحن المستأجر أو الشاحن كل البضاعة، حيث يأخذ ثلاثة أرباع أجرة البضائع المشحونة بدلاً من بضائعه.

المطلب الثالث: إذا كان عدم تسليم البضاعة راجعاً لإهمال أو خطأ المستأجرين أو من خلفائهم ممن لهم حق استلامها

تنص المادة (١٨٤/أ) من قانون التجارة البحرية الأردني: ((لا تلزم أية أجرة للسفينة عن البضائع التي لم تسلم للمستلم أو التي لم توضع تحت تصرفه في الميناء المرسلة إليه على أن الأجرة تكون لازمة إذا كان عدم التسليم ناتجاً عن إهمال أو خطأ من المستأجرين الواسقين أو من خلفائهم في الحق)).

وتسلم البضاعة لصاحب الحق فيها هو العمل القانوني الذي به يستكمل الناقل البحري الوفاء بالتزاماته وبه ينقضي عقد النقل البحري [٣] .

وإذا كان التسليم غالباً ما يتمثل في تفريغ البضاعة، إلاّ إنه يجب عدم الخلط بين التفريغ والتسليم، فالتسليم تصرف قانوني في حين أن التفريغ عمل مادي. ويتكون التسليم من عمليتين:

الأولى–تقديم البضائع من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو وكيله، والثانية هي تحقق المرسل إليه من البضائع وفحصها وقبولها. وهذا القبول هو الذي يحدد أن المرسل إليه قد تسلم البضائع قانوناً، ومنذ هذا التسليم تنتقل مخاطر البضائع إليه وتنتهي مرحلة تحمل الناقل لمخاطر البضاعة. إلاّ إن قبول المرسل إليه تسلم البضائع لا يعني أن الناقل قد أوفى التزامه تماماً، وإنما يبقى هذا الأخير

(١) دويدار، هاني، (٢٠٠٨)، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص ٣٠.

(٢) الطراونة، بسام حمد، المرجع السابق، ص ١٠٤.

(٣) دويدار، هاني، (١٩٩٦)، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص ١٣٧، وأن المستلم مسؤول عن دفع الأجرة للربان وإن لم يكن طرفاً في عقد الشحن، (قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ١٩٦٨/٣٢١ تاريخ ١٩٦٩/٢/٦ المنشور على الصفحة ١٤٣ من عدد مجلة نقابة المحامين بتاريخ ١٩٦٩/١/١).

مسؤولاً عما يكون قد أصاب البضائع من عجز أو تلف أثناء وجودها في عهدته، وبالتسليم ينقضي عقد النقل البحري وبه تبدأ فترة تقادم الدعوى ضد الناقل [١].

وتعطي المادة (١٨٤/أ) من قانون التجارة البحرية الأردني السالفة الذكر الحق للمؤجر باستحقاق الأجرة كاملة إذا هلكت البضاعة أو تضررت بسبب فعل المستأجر أو تابعيه سواء أكان الهلاك أو التضرر كلياً أو جزئياً [٢]، أواق تصر الأمر على مجرد تلف البضاعة. ويعدّ الإهمال في حزم البضاعة ولفها وتغليفها من أخطاء المستأجر، وهذا ما يمكن استخلاصه من مفهوم المخالفة أو التضرر لنص المادة (١٨٤/أ) السالفة الذكر لأن عدم التسليم ناشئ عن خطأ المستأجر أو تابعيه.

المطلب الرابع: إذا ألجـأت الضرورة أثناء السفر إلى بيع البضائع بسبب تعيبها أياً كان سبب هذا التعيب

تنص المادة (١٨٤/ب) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه: ((لا تلزم أية أجرة للسفينة عن البضائع التي لم تسلم للمستلم أو التي لم توضع تحت تصرفه في الميناء المرسلة إليه، على أن الأجرة تكون لازمة إذا ألجأت الضرورة أثناء السفر إلى بيع البضائع بسبب تعيبها أياً كان سبب هذا التعيب)) فإذا باع الربان[٣] البضاعة بسبب العيب أو التلف [٤]، أو بسبب طبيعتها الخاصة تظل الأجرة مستحقة على المستأجر في هذه الحالة، وسبب ذلك أن المؤجر يلتزم بدفع ثمن هذه البضائع لمالكها بالسعر الذي بيعت به.

(١) إبراهيم، مدحت حافظ، المرجع السابق، ص ٦٣. إن مدة تقادم دعوى المسؤولية نتيجة هلاك أو تلف البضاعة وأي ضرر ينتج عن التأخير في التسليم سنتان، وذلك سنداً لنص المادة (٥) من قواعد هامبورغ، وتبدأ هذه المدة من يوم التسليم الفعلي للمرسل إليه أو من يمثله بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالتها، واستقر الاجتهاد القضائي على أنه في حال تعارض نصوص مواد اتفاقية –تمت المصادقة عليها من قبل المملكة الأردنية الهاشمية مع نصوص مواد قانونية وطنية–، فإن الاتفاقية أولى بالتطبيق (انظر قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٣/٣٧٢٦ تاريخ ٢٠١٤/٢/١٦ موقع قسطاس).

(٢) يقصد بالهلاك الكلي للبضاعة تحطمها مادياً أو معظمها بحيث لم تعد تصلح لاستخدامها فيما أعدت له أو أن تتصل نهائياً كأن تغرق في البحر"، أما الهلاك الجزئي للبضاعة فيقصد به تحطم جزء من البضاعة بحيث لم يعد صالحاً للغرض المقصود منه مع صلاحية الجزء الباقي|"، انظر: عوض، علي جمال الدين، المرجع السابق، ص٥٣٠-٥٣١.

(٣) الربان هو أحد أفراد طاقم السفينة بل هو رئيس هذا الطاقم يتولى قيادة السفينة وإدارتها وتنظيم شؤونها بما يحقق الهدف المقصود من نشاطها، ويعتبر العمود الفقري في إدارة السفينة وقيادتها لما له من صلاحية ملاحية وتجارية يقوم بها نيابة عن صاحب السفينة وعن السلطات العامة ويسمى بسيد السفينة لأنها وما عليها تخضع لإدارته خضوعاً مطلقاً، وللمزيد انظر أيضاً الجميل، إيمان، (٢٠١٤)، الربان، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ط١، ص ٣٢. وأيضاً: أحمد، عبد الفضيل محمد، (٢٠٠٦)، المسؤولية الناشئة عن الحوادث البحرية في نقل الأشخاص، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، العدد ٣٩، ص ١٣.

(٤) يقصد بالتلف "وصول البضاعة كاملة من حيث الوزن أو الحجم أو غيره ولكنها معيبة أو بها عوار معين، كما لو وصلت الملابس ممزقة أو الأواني مهشمة ....الخ"، انظر: عوض، علي جمال الدين، المرجع السابق، ص ٥٣٢، كذلك دويدار، هاني، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص ٨٦.

وقد يأمر الربان بإلقاء البضاعة أو إتلافها بسبب خطورتها أو ضررها، ولم يكن المؤجر على علم بخطورة هذه البضاعة عند قبوله نقلها بالسفينة، ولم يرد ضمن نص المادة (١٨٤) من قانون التجارة الأردني ما يتعلق بهذا الفرض، إلاّ أن الحكم فيه –برأيي–يعد ثابتاً وهو استحقاق الأجرة كاملة. أما إذا كان المؤجر يعلم بخطورتها ورضي بنقلها فلا يطبق هذا الحكم، إذ كان عليه أن يرفض تسلمها وشحنها على السفينة، وما لم تكن البضاعة قد عرضت السفينة لخطر جدي هدد سلامة السفينة والبضاعة، فإذا أمر الربان بإلقاء هذه البضاعة –في مثل هذه الحالة وبرأيي–فإن أجرتها تظل مستحقة، ونقترح على المشرع الأردني معالجة هذه الحالة وأثرها في الأجرة.

وقد يضطر الربان إلى بيع البضائع أثناء السفر لأجل إصلاح السفينة أو للحصول على المؤونة، ولم يرد ضمن نص المادة (١٨٤) من قانون التجارة الأردني ما يتعلق بهذا الفرض، إلاّ إن الحكم فيه – برأيي– يعد ثابتاً وهو استحقاق الأجرة عن هذه البضائع كاملة، إذ إن الربان ملزم بدفع ثمن هذه البضائع حسب قيمتها في الميناء الموجهة إليه إذا بلغته السفينة سالمة، وإلا فباعتبار ثمن بيعها الفعلي، وهذا الحكم مشابه لما نصت عليه المادة (١٨١) من قانون التجارة البحرية الأردني التي قضت بأنه ((على مؤجر السفينة أن يؤدي عن البضائع التي يستعملها الربان أو يبيعها أثناء السفر لأجل حاجات السفينة ثمناً تحسم منه المصاريف المدخرة لمستأجرها ويحسب باعتبار قيمة البضائع في الميناء الموجهة إليه إذا بلغته السفينة سالمة وإلا فباعتبار ثمن بيعها الفعلي)). ونقترح على المشرع الأردني تثبيت الحكم الذي رأيناه في نص المادة (١٨٤) من قانون التجارة البحرية الأردني السالفة الذكر بنص صريح.

المطلب الخامس: إذا عُدّ هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة

تنص المادة (١٨٤/ج) من قانون التجارة البحرية الأردني على أن: ((الأجرة تكون لازمة إذا عُدّ هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة)).

وتعرّف المادة (٢٦٢) من قانون التجارة البحرية الأردني الخسائر البحرية المشتركة بأنها: ((ما ينتج من أضرار وهلاك أشياء ونفقات استثنائية عن هلاك أقدم عليه الربان قصداً للمنفعة المشتركة ومجابهة لخطر تعرضت له الرحلة ولا يشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك)) [(١)].

وتقرر هذه المادة ما استقر في العرف البحري وهي استحقاق الأجرة عن البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأية صورة لإنقاذ السفينة أو الشحنة، وتعتبر هذه البضائع خسارة

(١) يمكن تصور عدم تحقق نتيجة مفيدة كأن تجنح السفينة إلى الشاطئ فيستغيث الربان بقاطرة لتعويمها فتفشل هذه العملية، فمصاريف القطر تعتبر خسارة مشتركة رغم عدم تحقق نتيجة مفيدة من ذلك. انظر في هذا المعنى عبدالرحيم، ثروت، (١٩٧٤) الخسارات البحرية المشتركة، جامعة الكويت، ص٥٢. الشرقاوي، محمود سمير، (١٩٩٣) القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص٦٥.

مشتركة، لذلك تطبق عليها وعلى الأجرة المستحقة عليها أحكام الخسارات المشتركة المقررة في الفصل الثالث الخاص بالخسائر البحرية (العوار) من الباب السابع من قانون التجارة البحرية الأردني الخاص بالأخطار البحرية [١] .

ولما كانت الالتزامات والحقوق الناشئة عن الخسائر البحرية المشتركة تتكون من مجموعتين، مجموعة دائنة ومجموعة مدينة، فإن البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأية صورة أخرى تعتبر هي والأجرة المستحقة عليها من الأضرار التي تقبل في المجموعة الدائنة حيث تنص المادة (٢٧٥) من قانون التجارة البحرية الأردني على ما يأتي: ((تحسب في عداد المجموعة الدائنة نفقات الربان ومبلغ الضرر اللاحق بالسفينة وثمن البضائع المهلكة وأجرة النقل الهالكة ونفقات تسوية الخسائر البحرية)) [٢] .

وتجري تسوية الخسائر البحرية في آخر ميناء تقصده الحمولة التي تكون في السفينة وقت الإهلاك أو في مكان انقطاع السفر بموجب قانون هذا الميناء، وهي تتناول القيم الكائنة وقت التفريغ وباعتبار حالة الأشياء المنقوذة (المادة ٢٧٢ من قانون التجارة البحرية الأردني)، ففي هذه الحالة تستحق الأجرة عن البضائع المُضحى بها، إذ إن المؤجر يلتزم بدفع ثمن هذه البضائع حسب قيمتها في ميناء التفريغ.

وجاء نص الفقرة الثالثة من المادة (٢٧٩) تجارة بحرية أردني بأن تحسب في عداد المجموعة المدينة أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب المعرضين للخطر بثلثي مبلغهما القائم، ما عدا أجرة السفينة إذا اشترط اكتسابها مهما طرأ من حوادث.

ويستفاد مما جاء بنص المادة (٢٧٩) المذكورة أن الناقل يدخل في المجموعة المدينة بثلثي أجرة نقل البضائع، لأنه يستفيد من التضحية الاختيارية التي تبذل في سبيل السلامة العامة، فالأجرة مصلحة للناقل منفصلة عن المصلحة التي تمثلها السفينة، وتدخل الأجرة في المجموعة المدينة بقيمتها الإجمالية وليس الصافية، وذلك على اعتبار أن المشرع قد أدخل ثلثي الأجرة في المجموعة المدينة، إذ قدر أن الثلث هو لمواجهة الأعباء التي يتحملها الناقل كأجور الطاقم وثمن الوقود والرسوم والضرائب المختلفة وهي مبالغ كان يجب خصمها من الأجرة الإجمالية التي يحصل عليها الناقل [٣].

(١) للمزيد انظر: عبدالرحيم، ثروت علي، المرجع السابق، ص ١٢٩.

(٢) للتفصيل حول المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة انظر: العطير، عبدالقادر، المرجع السابق، ص٥٧٥-٥٨٤. كذلك: اللصاصمة، حسن حرب، (٢٠١٠)، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي، ط١، دار الخليج، عمان، ص ١٥٣ وما بعدها.

(٣) انظر: العطير، عبدالقادر، المرجع السابق، ص٥٨٤. كذلك يونس، علي، أصول النقل البحري، (١٩٦٧)، القاهرة، ص٤٨٤. كذلك الجمال، مصطفى (١٩٦٨)، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الجديد للطباعة والنشر، الإسكندرية، ص٣٠٥.

أما إذا احتوى سند الشحن أو عقد النقل على استحقاق أجرة الناقل، سواء أفقدت السفينة أم لم تفقد ومهما طرأ من الحوادث، فإن الناقل لا يدخل في المجموعة المدينة بمقدار أجرة النقل لأنه يستحقها أياً كانت الظروف حتى لو هلكت السفينة أو البضاعة؛ ذلك أن مثل هذا الشرط يجعل الأجرة غير معرضة للمخاطر (المادة ٣/٢٧٩) من قانون التجارة البحرية الأردني.

وموقف القانون البحري الأردني من أجرة الناقل في حالة الخسائر البحرية المشتركة فيه بعض التفصيل، حيث نلاحظ أن المشرع الأردني قد أعطى الحق للناقل بالأجرة كاملة بموجب المادة (١٨٤/ب) بينما أعطاه ثلثي هذه الأجرة بموجب المادة (٢٧٩) من القانون ذاته. ويبدو لنا أن هذا يعد تناقضاً لا يمكن تجاهله في هذا القانون، والأرجح أن الناقل لا يستحق الأجرة كاملة وإنما الأجرة منقوصة، وفقاً لما نصت عليه المادة (٢٧٩) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ لورود هذا النص ضمن الفصل الثالث الخاص بالخسائر البحرية (العوار) من الباب السابع من قانون التجارة البحرية الأردني الخاص بالأخطار البحرية. ونقترح على المشرع الأردني إزالة هذا التناقض وذلك بإضافة عبارة (مع مراعاة ما ورد في الفصل الثالث من الباب السابع في هذا القانون قبل نص المادة (١٨٤) من قانون التجارة البحرية الأردني).

المطلب السادس: إذا هلكت البضاعة بسبب عيب خاص بها

لقد كرس القانون الأردني هذه القاعدة بالنص عليها صراحة، حيث نص قانون التجارة البحرية الأردني على أن: ((لا تلزم أية أجرة للسفينة عن البضائع التي لم تسلم للمستلم أو التي توضع تحت تصرفه في الميناء المرسلة إليه، على أن الأجرة تكون لازمة إذا هلكت البضائع بسبب عيب خاص بها)) [١].

فإذا هلكت البضاعة بسبب عيب خفي فيها أو بسبب طبيعتها، كما لو كانت جلوداً خاماً ولم تُعالج بشكل سليم لمقاومة العفن أو كانت حبوباً واستنبتت أثناء الرحلة بفعل رطوبة هواء البحر [٢]، فإن المستأجر يظل ملتزماً بدفع الأجرة.

ويعد هلاك البضاعة بالعيب الذاتي هلاكاً بخطأ المستأجر، ويعد الإهمال في حزم البضاعة ولفها وتغليفها من أخطاء المستأجر، فإذا تضررت البضاعة وكان سبب الضرر هو رداءة التغليف فإن المستأجر يظل ملتزماً بالأجرة [٣].

(١) المادة (١٨٣/د) من قانون التجارة البحرية الأردني.

(٢) العطير، عبدالقادر، المرجع السابق، ص ٢٦٠.

(٣) الطراونة، بسام حمد، المرجع السابق، ص١٠٧.

وتنص المادة (١٨٣/هـ) من قانون التجارة البحرية الأردني: ((لا تلزم أية أجرة للسفينة عن البضائع التي لم تسلم للمستلم أو التي لم توضع تحت تصرفه في الميناء المرسلة إليه، على أن الأجرة تكون لازمة عن الحيوانات التي تنفق في السفينة لأي سبب كان ما عدا خطأ الناقل)) [١].

وتقضي هذه المادة بأنه إذا كانت الحمولة حيوانات وماتت في السفينة لأي سبب كان ما عدا خطأ الناقل فتستحق الأجرة، وأن موت الحيوانات أثناء السفر في السفينة لا يبرر الامتناع عن أدائها بأكملها، وموت الحيوانات المبرئ من دين الأجرة هو الذي يقع بخطأ الناقل وفقاً لنص المادة المذكورة.

فالمشرع الأردني بعد أن نص على استحقاق الأجرة في المادة (١٨٤/د) إذا هلكت البضاعة بسبب عيب خاص بها، فإنه اهتم بوجه خاص في الفقرة (هـ) من المادة (١٨٤) المذكورة بالبضائع إذا كانت حيوانات، ويرجع ذلك –برأيي–إلى المخاطر في هذا النوع من النقل، فألزم الشاحن بدفع أجرة للسفينة عن الحيوانات التي تنفق في السفينة لأي سبب كان ما عدا خطأ الناقل. والواقع وكما يرى البعض بحق [٢] أن موت الحيوانات في الطريق هو من قبيل العيب الخاص بها، لأنها إما أن تكون مريضة أصلاً فلم تتحمل مشاق الرحلة البحرية، أو أنها مرضت في الطريق بسبب دوار البحر أو وباء، ولا يسأل عنها الناقل في مثل هذه الحالات طالما لم يكن ذلك بخطئه أو إهماله كما لو أهمل في تهويتها أو إطعامها وسقايتها، إذا كان ذلك مطلوباً منه بموجب العقد المبرم مع الشاحن [٣]؛ ولذلك فإنني أرى تعديل نص المادة (١٨٤) من قانون التجارة البحرية الأردني بحذف الفقرة (هـ) من تلك المادة، أو على الأقل تصحيح الخطأ المادي الوارد فيها بحذف كلمة "الواسق" الواردة في نهايتها والاستعاضة عنها بكلمة "الناقل".

وإنني أرى أن ما كرسه المشرع الأردني بالنص صراحة على أن تكون الأجرة لازمة إذا هلكت البضائع بسبب عيب خاص بها، يعتبر حقاً من حقوق المؤجر، استناداً إلى أنه تعهد بوضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر، فإذا تعرضت البضائع للتلف بسبب عيب خاص بها فإن المؤجر لا يعدُّ غير منفذ لالتزامه، وأن التلف الذي حدث للبضاعة لم يترتب عن عدم صلاحية السفينة للملاحة.

(١) لقد ورد في نهاية نص المادة (١٨٣/هـ) من قانون التجارة البحرية الأردني عبارة (ما عدا خطأ الواسق)، وهو ما لا يستقيم مع معنى النص، ولذا فإن كلمة الواسق هي خطأ مادي والصحيح كلمة "الناقل"، انظر: العطير، عبدالقادر، المرجع السابق، ص٢٦٠.

(٢) العطير، عبدالقادر، المرجع السابق، ص ٢٦١.

(٣) وفي هذا السياق قضت محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية بقرارها رقم ٢٠١٢/٤٤٧٤ تاريخ ٢٠١٣/٤/١٦ بما يلي: ((حيث تعرض بعض العجول التي تم شحنها على متن الباخرة سيبريدون من ميناء سيت إلى ميناء العقبة إلى الإجهاض والنفوق والذبح الاضطراري بسبب عدم تهيئة المدعى عليها لأسباب المحافظة على العجول من تغذية وأدوية وطريقة شحن فإن الإخلال بهذا الالتزام يرتب مسؤولية عقدية حيث أن التزام المدعى عليها هو التزام ببذل عناية الشخص العادي وأن مسؤوليتها تقوم إذا أخلت بهذا الالتزام بعدم بذلها العناية المطلوبة منها وحيث تبين من نفوق وإجهاض بعض العجول إلى عدم وجود أدوية والتغذية فإن ركن الخطأ قد تحقق بجانب المدعى عليها التي يقع عليها نفي وقوع الخطأ بإثبات السبب الأجنبي))، منشورات موقع قسطاس.

ويلاحظ أن قانون التجارة البحرية الأردني قد أشار صراحة في المادة (١٩٠) منه إلى أنه يجب دفع الأجرة في حالة إذا ما وصلت البضائع تالفة، حيث جاء نص المادة المذكورة كما يلي: ((ليس للواسق أن يتبرأ من أجرة السفينة بتخليه عن البضائع ولو فقدت هذه من قيمتها أثناء السفر أو نال منها التلف)).

المطلب السابع: توقف السفينة

نص قانون التجارة البحرية الأردني في المادة (١٨٧) منه على أنه: ((إذا وقفت السفينة أثناء السفر بأمر إحدى الدول أو بحادث لا يمكن عزوه إلى الربان ولا إلى مؤجر السفينة فتبقى الاتفاقات نافذة ولا مجال لتعويض أو لزيادة الأجرة المشروط عليها. ويحق للواسق أثناء توقف السفينة أن تفرغ له بضاعته على نفقته بشرط أن يعيد وسقها أو أن يعوض على الربان)).

وهذا يعني أن تبقى الاتفاقية المعقودة بين المؤجر والمستأجر نافذة وتبقى الأجرة المتفق عليها واجبة الأداء من المستأجر دون زيادة أو تعويض، إذا توقفت السفينة في الطريق بأمر إحدى الدول أو بحادث لا يعزى للربان ولمؤجر السفينة. وفي مثل هذه الحالة يجوز للشاحن أن يطلب تفريغ بضاعته على نفقته ثم إعادة شحنها، أو الامتناع عن ذلك شرط أن يعوض الربان.

ومفهوم المخالفة لنص المادة (١٨٧) المذكورة يفيد أنه إذا كان هذا التوقف يعزى إلى الربان أو المؤجر فإن الحكم يختلف، أي أن تصبح الأجرة غير مستحقة.

ورغم صراحة نص المادة (١٨٧) من قانون التجارة البحرية الأردني ببقاء الأجرة المتفق عليها واجبة الأداء من المستأجر دون زيادة أو تعويض في الحالة المشار إليها في نص المادة المذكورة، فإنني أرى أن يلتزم المستأجر بدفع أجرة ما تم من الرحلة إذا استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المستأجر أو تابعيه، الأمر الذي يدفعنا إلى اقتراح تعديل نص المادة (١٨٧) من قانون التجارة البحرية الأردني بحيث يصبح على النحو التالي: ((إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه فلا يلزم المستأجر إلاّ بدفع أجرة ما تم من الرحلة)) [١].

(١) ما نقترحه مطابق تماماً لنص المادة (١٩٢) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠.

المطلب الثامن: عدم مواصلة الرحلة بسبب القوة القاهرة

نصت المادة (١٨٨) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه: ((إذا تعذر على السفينة التوجه إلى الميناء الذي تقصده بسبب قوة قاهرة[١] طرأت بعد سفرها فلا يتوجب على الواسق إلا أجرة الذهاب من السفرة ولو كان إيجاراً معقوداً للذهاب والإياب)).

وهذا يعني أن يلتزم المستأجر بدفع أجرة الذهاب فقط إذا كانت السفينة مستأجرة للذهاب والإياب، في حالة إذا ما طرأت قوة قاهرة بعد السفر حالت دون توجهها إلى الميناء المقصود.

فإذا بُدئ بتنفيذ النقل، ثم حالت القوة القاهرة دون اكتمال النقل، وعادت السفينة بمشحوناتها لتعذر تفريغها بسبب قوة قاهرة، فعلى المستأجر أن يدفع أجرة الذهاب فقط، ولم يفرق المشرع الأردني في هذه الحالة فيما إذا كان هذا المنع مؤقتاً أو نهائياً، فإذا حصل سبب قهري لا يمنع السفينة إلا زمناً مؤقتاً، فالأولى –برأيي– أن يبقى العقد كما هو، أما إذا حالت القوة القاهرة دون اكتمال النقل كلياً، فإنني أرى أن الأجرة التي تستحق هي أجرة ما تم من الرحلة والسبب–حسب رأيي– أن أجرة السفينة لا تستحق ولا تجب بالعقد وإنما باستيفاء المنفعة شيئاً فشيئاً إلا إذا عجلت أو اشترط تعجيلها فإنها تجب وتستحق بالشرط.

والمشرع الأردني نص في المادة (١٨٩) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه: ((إذا تعذر على السفينة الدخول إلى الميناء المقصود بسبب الحصار أو أية قوة قاهرة تطلق يد الربان في العمل ما فيه منفعة الواسقين إذا لم يكن مزوداً بأوامر لمثل هذه الحالة ولا ينتج ذلك أي عطل أو ضرر)).

ونلاحظ أن المشرع الأردني قد أعطى في المادة (١٨٩) المذكورة الحق للناقل بالأجرة كاملة على الرغم من أنه لم ينفذ التزامه بالنقل طالما تعذر على السفينة الدخول إلى الميناء المقصود بسبب الحصار أو أية قوة قاهرة.

ونلاحظ أن الناقل لا يستحق الأجرة كاملة إلا إذا التزم بالعمل لمصلحة الشاحنين وذلك بتأمين سفينة لنقل البضاعة، إذا لم يكن مزوداً بتعليمات من أصحاب البضائع أو اتصل بهم ولم يزود بها خلال مدة معقولة، أما إذا لم يقم بذلك وعاد بالبضاعة إلى ميناء الشحن، فإن نص المادة (١٨٨) من قانون التجارة البحرية الأردني واجب التطبيق.

(١) عرفت محكمة التمييز الأردنية القوة القاهرة بأنها: ((الحادث الذي لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه))، تمييز حقوق رقم ٢٠١٥/٣٤ تاريخ ٢٠١٥/٤/١٤، وانظر: جاسم، أسيل باقر، ٢٠٠٦، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، ط١، دار قنديل، عمان، ص ٢٣٢.

أما بخصوص نفقات تفريغ البضاعة وشحنها على السفينة الثانية، فيلتزم بها أصحاب البضاعة بالإضافة إلى تعويضه عما لحق السفينة من تأخير، وهذا ما يستفاد من نهاية نص المادة (١٨٩) من قانون التجارة البحرية الأردني [١].

ولم يتعرض قانون التجارة البحرية الأردني لأجرة السفينة الثانية، وفي هذه الحالة فإن الربان يدفعها لأنه هو الذي يؤمن البضاعة إلى المرسل إليه، على أن يطالب بفرق الأجرة إذا زاد مجموع الأجرتين على الأجرة المتفق عليها طالما أن التعطل كان لأسباب خارجة عن إرادته ولم يكن في وسعه توقعها أو درؤها.

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا هو: إذا سلك الناقل طريقاً أطول من المعتاد أو غير المتفق عليه، أدت القوة القاهرة إليه، فهل تستحق الأجرة عن إطالة السفر؟

لم يتعرض قانون التجارة البحرية الأردني لحالة إطالة السفر بالقوة القاهرة، ولكن في ضوء نص المادة (١٨٧) يذهب رأي إلى أن الناقل لا يستحق أجرة عن هذه الزيادة [٢].

وإنني أرى أن الأجرة عن إطالة السفر بالقوة القاهرة تلزم، لأن ذلك يتفق مع نص المادة (١٨٩) من قانون التجارة البحرية الأردني، وكونه يخفف على الناقل المتاعب والمشقة التي تكبدها في سبيل الوفاء بالتزاماته.

المبحث الثاني

الأحوال التي لا يحق فيها لمؤجر السفينة طلب أجرتها

الالتزام الرئيس لمؤجر السفينة لنقل البضائع عليها هو تقديم سفينة صالحة للملاحة في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد ووضعها تحت تصرف المستأجر.

وبموجب القواعد العامة في القانون، فإن المؤجر الذي لا ينفذ التزاماته الناشئة عن العقد لا يملك الحق في الأجرة إذا كان عدم التسليم منسوباً إلى خطئه.

والقوة القاهرة قد تؤدي إلى عدم تنفيذ النقل أصلاً قبل البدء به، وقد تؤدي إلى عدم اكتمال النقل بعد البدء به، وقد يتوقف تأثير القوة القاهرة على مجرد تعطيل السفينة دون هلاك البضاعة.

---

(١) وفي ذات السياق قضت محكمة التمييز الأردنية بقرارها رقم ٢٠١٥/٣٤ تاريخ ٢٠١٥/٤/١٤ بأنه: ((يترتب على وجود القوة القاهرة في العقود الملزمة للجانبين انقضاء الالتزام وفسخ العقد ويترتب على فسخ العقد إعادة المتعاقدين إلى الحالة التي كانا عليها قبل العقد فإذا استحال ذلك يحكم بالتعويض وفق أحكام المادة (٢٤٨) من القانون المدني)) للتفصيل انظر: كوماني، لطيف جبر، (١٩٩٦)، القانون البحري، ط١، دار الثقافة، عمان، ص ٢٤٧.

(٢) الطراونة، بسام حمد، المرجع السابق، ص ١٣٨.

وعلى هذا يمكن تقسيم حالات سقوط أجرة السفينة كلها أو بعضها إلى ثلاث حالات، سيتم تناولها في ثلاث مطالب، على النحو الآتي:

المطلب الأول: تقديم سفينة غير صالحة للملاحة أو غير المتفق عليها

على مؤجر السفينة الالتزام بتجهيز السفينة لتكون صالحة للملاحة وليتمكن المستأجر من تنفيذ النقل المتفق عليه، ولا يقصد بجعل السفينة صالحة للملاحة مجرد التجهيز المادي والبشري بالمؤونة والطاقم والوقود بحيث تكون السفينة صالحة لمباشرة الملاحة من الناحية الملاحية فقط، إنما يقصد أيضاً بذلك إعداد السفينة لتكون صالحة للملاحة من الناحية التجارية لشحن ونقل البضائع من المستأجر لتصل سليمة إلى جهة وصولها مراعياً في ذلك كل ما يلزم حسب طبيعة هذه البضائع وما يستلزمه نقلها والمحافظة عليها أثناء الطريق، فيعدّ المستأجر تنفيذاً لالتزامه العنابر والغرف الباردة والمبردة وغيرها من الأقسام الموجودة في السفينة بطريقة تمكنها من استقبال البضائع المشحونة والمحافظة عليها أثناء النقل وحتى الوصول، أما إذا لم يتحقق الإعداد بهذا المعنى فإن الناقل يكون مخلاً بالتزامه[١] . وصلاحية السفينة للملاحة تتطلب أن تظل السفينة في حالة جيدة طوال مدة السفر لا عند البدء به فقط [٢].

كما تنص المادة (١٧١) من قانون التجارة البحرية الأردني على ما يأتي: ((إذا كانت السفينة المستأجرة معينة باسمها في الاتفاق فليس لمؤجرها أن يستبدلها بسفينة أخرى ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة طرأت بعد بدء السفر)).

واستناداً إلى النص السابق، يلتزم المؤجر بتقديم السفينة المتفق عليها، ووضعها تحت تصرف المستأجر، خاصة إذا تعينت السفينة باسمها وأوصافها ودرجتها وحمولتها، فإذا لم تقدم السفينة المتفق عليها، أو كانت السفينة غير صالحة للملاحة، فإن المستأجر يتحلل من التزاماته بالأجرة إضافة إلى حقه في طلب الفسخ مع التعويض وذلك تطبيقاً للقواعد العامة في العقود الملزمة للجانبين [٣] ، ما لم تكن شروط العقد تجيز للمؤجر تقديم سفينة أخرى بديلة أو مماثلة أو إذا هلكت أو أصبحت غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة بعد بدء السفر (مفهوم المخالفة لنص المادة ١٧١ المذكورة).

(١) إبراهيم، مدحت حافظ، المرجع السابق، ص ٣١.

(٢) انظر: الطراونة، بسام حمد، المرجع السابق، ص ٩١، وإنني أرى خلافاً لهذا الرأي أن التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة تكون بالفترة من بداية الشحن حتى تبدأ السفينة رحلتها على الأقل إلاّ إنها لا تستمر بعد مغادرة السفينة ميناء القيام، وعلى ذلك فإنني أرى ألا يكون المؤجر مسؤولاً إذا ارتكب الربان خطأ ما في مرحلة أخرى من مراحل الرحلة بشرط ألا يكون هذا الخطأ ناشئاً عن عدم الصلاحية للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه.

(٣) تنص المادة (١/٢٤٦) من القانون المدني الأردني على ما يلي: ((في العقود الملزمة للجانبين إذا لم يوفِ أحد المتعاقدين بما وجب عليه بالعقد جاز للعاقد الآخر بعد إعذاره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو بفسخه)). وانظر كذلك: قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٣/٣١٨٧ تاريخ ٢٠١٤/٢/١٣، منشورات مركز عدالة.

ومن باب أولى يتحلل المستأجر من التزامه بدفع الأجرة إذا لم يقدم المؤجر السفينة أصلاً مع حقه بالمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق به.ويقع عبء إثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة على المستأجر، وإذا لم تكن الأدلة والدلائل المقدمة كافية لإقناع القاضي بصلاحية السفينة أو عدم صلاحيتها فغالباً ما ينتدب خبيراً بحرياً لإبداء رأيه في هذه المسألة التي تحتاج إلى الخبرة الفنية [١].

وسنعرض بإيجاز لثلاث حالات قد تثير مسائل عملية تؤثر في استحقاق أجرة السفينة إذا كانت غير صالحة للملاحة وهذه الحالات هي:

الحالة الأولى–استئجار سفينة يتبين لمستأجرها أنها كانت من بداية استئجارها معيبة، ورضي المستأجر بذلك، فإنني أرى في تلك الحالة استحقاق أجرة السفينة كاملة، لأن الرضا بالعيب يُعد من مسقطات خيار العيب وفقًا لأحكام المادتين (١٩٧، ١٩٨) من القانون المدني الأردني.

الحالة الثانية: حدوث عيب أو تلف بالسفينة أثناء سيرها، ناشئ عن عيب قديم يجهله المستأجر، أو تعمد مؤجر السفينة إخفاء العيب، فإنني أرى أن تستحق أجرة السفينة معيبة من وقت حدوث العيب، كما يستفاد ذلك من نص المادتين (١٩٤، ٣/٥١٣) من القانون المدني الأردني.

الحالة الثالثة: إذا كانت السفينة مستأجرة بالمدة، وانتهت ولما تصل السفينة إلى الميناء المقصود، ففي تلك الحالة أرى أنه لا بد من التفريق بين أمرين هما:

الأمر الأول–إذا كان انقضاء المدة بدون تفريط من المستأجر فإنني أرى أن تترك السفينة في يده إلى أن يصل إلى الميناء وتستحق أجرة المثل عن المدة الزائدة [٢] .

الأمر الثاني–إذا كان انقضاء المدة بتفريط من المستأجر فإنني أرى أن ينظر إلى ما تحمله السفينة، فإن كان فيها أموال لغير المستأجر تركت السفينة في يده واستحقت أجرة المثل عن المدة الزائدة.

(١) تنص المادة (١/٨٣) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على ما يلي: (للمحكمة في أي دور من أدوار المحاكمة أن تقرر الكشف والخبرة من قبل خبير أو أكثر على أي مال منقول أو غير منقول أو لأي أمر ترى لزوم إجراء الخبرة عليه ...). كذلك قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٥/٣٧٥ تاريخ ٢٠١٥/١٠/٦، منشورات مركز عدالة.

(٢) لاحظ هنا أيضًا المادة (٤٨٠) من مجلة الأحكام العدلية التي جاء فيها: "لو استأجر زورقًا على مدة وانقضت في اثناء الطريق تمتد الإجارة إلى الوصول إلى الساحل، ويعطى المستأجر أجر مثل المدة الفاضلة"، وكذلك المادة (٦٧٤) من القانون المدني الأردني التي نصت على: "إذا انقضت مدة الإيجار وثبت قيام ضرورة ملحة لامتدادها فإنها تمتد بقدر الضرورة على أن يؤدي المستأجر أجر المثل عنها".

أما إذا كانت فيها أموال للمستأجر فقط، فأرى أن يُخير مؤجر السفينة بين أن يبرم عقد استئجار جديد أو أن يأخذ سفينته بعد تفريغها من بضائع المستأجر [١].

المطلب الثاني: عدم تسليم البضاعة للمستلم أو عدم وضعها تحت تصرفه

نصت المادة (١٨٤) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه: ((لا تلزم أية أجرة للسفينة عن البضائع التي لم تسلم للمستلم أو التي لم توضع تحت تصرفه في الميناء المرسلة إليه)).

ولكن المشرع البحري الأردني حدد في الفقرات (أ، ب، جـ، د، هـ) من المادة (١٨٤) من قانون التجارة البحرية الأردني الأسباب التي تعتبر أعذاراً قانونية تلزم فيها الأجرة حتى في حال عدم تسليم البضاعة للمرسل إليه أو عدم وضعها تحت تصرفه وهي:

أ- إذا كان عدم التسليم ناتجاً عن إهمال أو خطأ من المستأجرين الواسقين أو من خلفائهم في الحق.

ب-إذا ألجأت الضرورة أثناء السفر إلى بيع البضائع بسبب تعيبها أياً كان سبب هذا التعيب.

جـ-إذا عُدّ هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة.

د-إذا هلكت البضائع بسبب عيب خاص بها.

هـ- وتكون الأجرة لازمة أيضاً عن الحيوانات التي تنفق في السفينة لأي سبب كان ما عدا خطأ الواسق.

وقد سبق لنا بحث هذه الأعذار بشيء من التفصيل في المطلب الأول من هذا البحث.

وباستعراض الفقرات (أ، ب، جـ، د، هـ) من المادة (١٨٤) من قانون التجارة البحرية الأردني نجد أنه مما لا شك فيه أن سبب عدم تسليم البضاعة للمستلم أو عدم وضعها تحت تصرفه قد يكون هلاك البضاعة أو تلفها للأسباب المبينة في المادة (١٨٤) بفقراتها المذكورة، وهذا الهلاك أو التلف قد يكون كلياً أو جزئياً، وقد سبق لنا بيان المقصود بهلاك البضاعة أو تلفها.

والسؤال الذي يثور هنا، إذا سلّم المؤجر جزءًا من البضاعة في ميناء الوصول ولم يسلم الباقي بسبب الهلاك الجزئي أو التلف، فما هي الأجرة المستحقة؟ يبدو أن الحكم الأقرب للعدالة هو حرمان المؤجر من الأجرة بقدر التلف أو الهلاك الذي حدث [٢]، إذ إن إلزام المستأجر بدفع الأجرة يعد انحيازاً واضحاً إلى جانب المؤجر تأباه قواعد العدالة، حيث إنه على المؤجر أن يتحمل نتائج خطئه المؤدي إلى التلف أو الهلاك الجزئي لا أن يكافأ بمنحه أجرته كاملة مما يشكل إجحافاً بحق المستأجر الذي يصبح

(١) قد يُعد هذا عمليًا إذا كانت السفينة قد وصلت إلى أحد الموانئ غير ميناء الوصول.

(٢) ومن أنصار هذا الرأي، الطراونة، حمد، المرجع السابق، ص ٩٦. والعطير، عبدالقادر، المرجع السابق، ص ٢٦٣.

مطالباً بالأجرة على الرغم من خسارته للبضاعة، ولا يغير من الأمر شيئاً أن يكون من حق المستأجر رفع دعوى بالضرر على المؤجر [١].

ويثور هنا تساؤل آخر هو: هل يجوز الاتفاق بين المؤجر والمستأجر على لزوم الأجرة عن البضائع التي لم تسلم للمستلم أو التي لم توضع تحت تصرفه في جميع الأحوال أي في غير الحالات المنصوص عليها في الفقرات (أ، ب، ج، د، هـ) من المادة (١٨٤) من قانون التجارة البحرية الأردني، وبتعبير آخر: أياً كانت الحوادث [٢].

جاء قانون التجارة البحرية الأردني مؤكداً لصحة الشرط حيث نص في المادة (١/٢٧٩) على أنه: ((يحسب في عداد المجموعة المدينة البضائع بكامل قيمتها إذا هي أنقذت أو بكامل القيمة المقدرة لها في الميناء المقصود إذا هي أهلكت بعد حسم النفقات مع الرسوم الجمركية وأجرة السفينة ما لم يشترط أن الأجرة مكتسبة مهما طرأ من الحوادث)).

وحسب رأيي فإن من الأفضل اعتبار هذا الشرط باطلاً على اعتبار أن المؤجر لم ينفذ التزامه الأساسي في العقد، بالإضافة إلى أن هذا الشرط فيه إجحاف وظلم للمستأجر لأنه يلزمه بدفع مال لا يحصل على ما يقابله من منفعة ويحمله خسارة فوق خسارته، الأمر الذي يدعونا إلى اقتراح اعتبار الشرط باطلاً في قانون التجارة البحرية الأردني وذلك بالنص صراحة على أنه: ((لا يستحق الناقل أجرة ما يهلك بقوة قاهرة من الأشياء التي يقوم بنقلها)) [٣].

المطلب الثالث: القوة القاهرة

نصت المادة (٣/٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني على ما يلي: ((يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عن الأفعال التي تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة)). ومن الملاحظ على هذه المادة أن قانون التجارة البحرية

(١) الطراونة، حمد، المرجع السابق، ص ٩٦.

(٢) هذا الشرط منصوص عليه تقريباً في معظم القوانين البحرية ومنها التشريع المصري، حيث نصت المادة (١٩٤) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: ((لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة إلاّ إذا اتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال))، ولمراجعة هذا الشرط انظر في تفصيل ذلك: طه، مصطفى كمال، المرجع السابق، ص ٣٢٧، كذلك الطراونة، حمد، المرجع السابق، ص١٤١.

(٣) ما نقترحه مطابق تماماً لنص المادة (٤٠) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣، ويجد له سنداً في اجتهادات محكمة التمييز الأردنية ومنها القرار رقم ٢٠١٥/٣٤ تاريخ ٢٠١٥/٤/١٤ الذي سبقت الإشارة إليه.

الأردني قد ذكر الحادث المفاجئ (العرضي) إلى جانب القوة القاهرة، وفي واقع الأمر يعتبر الحادث المفاجئ كالقوة القاهرة من حيث الأثر [١].

وأما عن أثر القوة القاهرة في أجرة السفينة فقد نصت المادة (١٩٥) من قانون التجارة البحرية الأردني على ما يلي: ((يفسخ عفواً وبدون تعويض عقد إيجار السفينة أو عقد النقل إذا طرأت قبل أي بدء في التنفيذ قوة قاهرة فجعلت هذا التنفيذ مستحيلاً كل الاستحالة. وإذا طرأت القوة القاهرة قبل سفر السفينة وبعد البدء في تنفيذ العقد فيتقرر الفسخ لقاء تعويض إذا دعت الحاجة. إما إذا كانت القوة القاهرة لا تحول دون سفر السفينة إلاّ إلى حين فيبقى العقد نافذاً دون زيادة في الأجرة أو تعويض إلاّ إن الفسخ يعطي مفعوله عفواً إذا كان التأخير يفضي إلى فسخ الصفقة التجارية التي من أجلها أنشأ المتعاقدان أو أحدهما عقد الإيجار أو النقل)).

يتضح من نص المادة (١٩٥) المذكورة أنه لا يستحق المؤجر أجراً إذا طرأت قبل البدء بتنفيذ عقد الإيجار قوة قاهرة جعلت هذا التنفيذ مستحيلاً استحالة مطلقة، وفي مثل هذه الحالة يفسخ عقد إيجار السفينة تلقائياً وليس للمؤجر المطالبة بتعويض. وإذا طرأت القوة القاهرة بعد البدء بالتنفيذ ولكن قبل البدء بالسفر فيفسخ العقد مع التعويض إن كان له مقتضى.

أما إذا حالت القوة القاهرة دون سفر السفينة مؤقتاً، استمر العقد سارياً دون زيادة في الأجر أو تعويض، ومع ذلك يفسخ عقد إيجار السفينة حكماً إذا كان من شأن تأخير السفر فسخ الصفقة التجارية التي من أجلها أنشأ الفريقان عقد الإيجار [٢].

وقد نصت المادة (١٨٨) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه: ((إذا تعذر على السفينة التوجه إلى الميناء الذي تقصده بسبب قوة قاهرة طرأت بعد سفرها فلا يتوجب على الواسق إلاّ أجرة الذهاب من السفرة ولو كان إيجاره معقوداً للذهاب والإياب)).

(١) المقصود هنا بالحادث العرضي هو الحادث الفجائي: الذي هو حادث من داخل دائرة نشاط المؤجر كانفجار الآلات، فالقوة القاهرة والحادث الفجائي "العرضي" شيء واحد، علماً بأن المشرع الأردني قد استخدم مصطلح حادث فجائي في المادة (٢٦١) من القانون المدني الأردني ولم يستخدم مصطلح حادث عرضي. انظر: المقدادي، عادل، المرجع السابق، ص١٣٤، ١٩٧، كذلك: السنهوري، عبدالرزاق، (١٩٧٠)، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، بند ٥٨٦، كذلك: الطراونة، بسام حمد، المرجع السابق، ص١٠٨، انظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم ٢٠١٤/١٥٨٢ تاريخ ٢٠١٤/٨/١٠ الذي جاء فيه: ((يعتبر ناقل البضاعة أثناء الرحلة البحرية مسؤولاً عن أي ضرر أو أي عيب يلحق بالبضاعة أثناء الرحلة ما لم يثبت أن الضرر أو العيب وقع نتيجة إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية ...))، وفي ذات المعنى انظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم ٢٠١٥/٣٤٩٥ تاريخ ٢٠١٦/٣/٨، موقع قسطاس.

(٢) العطير، عبدالقادر، المرجع السابق، ص٢٦٤.

ويتضح من نص المادة (١٨٨) المذكورة أن عودة السفينة بمشحوناتها لتعذر تفريغها بسبب قوة قاهرة، فإن الأجرة التي تستحق في هذه الحالة هي أجرة الذهاب فقط ولو كانت السفينة مستأجرة ذهاباً وإياباً، ولأن القوة القاهرة هي التي حالت دون اكتمال النقل كلياً وهي التي تسببت في منع تنفيذ التزام أحد الطرفين، فإنني أرى أن الأجرة التي تستحق هي أجرة المسافة أي أجرة ما تم من الرحلة باعتباره الحل الذي يوازن بين مصالح الطرفين بتقسيم تبعة المخاطر التي تتعرض لها الإرسالية بصورة عادلة [١]. وقد أشار قانون التجارة البحرية المصري صراحة إلى ذلك عندما نصت المادة (١٩٢) منه على أنه: ((إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه فلا يلتزم المستأجر إلاّ بدفع أجرة ما تم من الرحلة)).

وقد يحدث أن تؤدي القوة القاهرة إلى هلاك البضاعة أو تلفها فهل تستحق الأجرة عن البضائع التي تصل هالكة أو تالفة بسبب القوة القاهرة؟

إذا أدت القوة القاهرة إلى هلاك البضاعة فلا تستحق الأجرة؛ إذ يخسر المؤجر أجرته ويخسر المستأجر بضاعته، ويجب على المؤجر رد الأجرة أو أي جزء منها إذا كان قد استلمها وهذا الحكم يمكن استخلاصه من نص المادة (١٨٥) من قانون التجارة البحرية الأردني التي جاء نصها على النحو التالي: ((على الربان في كل الحالات التي لا تلزم فيها أجرة السفينة أن يعيد السلفات المعجلة له قبل السفر من أصل هذه الأجرة. ولكن له أن يحتفظ بها بتمامها إذا دفع عنها قسط التأمين لصالح مستأجر السفينة أو الواسق)).

أما إذا أدت القوة القاهرة إلى تلف البضاعة وحسب، فيلاحظ أن قانون التجارة البحرية الأردني أشار إلى إنه يجب دفع الأجرة، وهذا الحكم يمكن استخلاصه من نص المادة (١٩٠) من قانون التجارة البحرية الأردني التي جاء نصها على النحو التالي: ((ليس للواسق أن يتبرأ من أجرة السفينة بتخليه عن البضائع ولو فقدت هذه من قيمتها أثناء السفر أو نال منها التلف)) [٢].

(١) لقد جوبه العمل بأجرة المسافة بانتقاد الفقيه الفرنسي (روديير)، إذ إن تطبيق أجرة المسافة يؤدي إلى الاعتقاد بأن المؤجر قد أدى للمستأجر خدمة تتناسب مع المسافة التي وصلت إليها البضاعة، وهذا غير صحيح على إطلاقه، فالمسافة ما هي إلاّ أحد العناصر المساهمة في تقدير الأجرة، وهناك عناصر أخرى لا تقل أهمية مثل درجة تجهيز الميناء، لذا يذهب الرأي إلى عدم وجوب ربط أجرة المسافة بالمسافة المقطوعة فقط بل أيضاً بالأجور الفعلية المدفوعة عن المسافة الكلية والمسافة التي قطعت عند التوقف، أشار إلى ذلك، الطراونة، حمد، المرجع السابق، ص ١١٢.

(٢) الطراونة، حمد، المرجع السابق، ص٩٧.

وإنني أرى أن الأجرة تستحق عن البضاعة التالفة إذا لم يكن هذا التلف قد أخرج البضاعة عن وصفها الأصلي، أما إذا كان هذا التلف قد أخرج البضاعة عن وصفها الأصلي بحيث فقدت البضاعة جوهرها وصفاتها الأساسية، فإن التلف في هذه الحالة يجب معاملته بنفس الحل لهلاك البضاعة بالقوة القاهرة طالما أن المستأجر قد خسر بضاعته في الحالتين.

المبحث الثالث

الأحوال التي تؤثر في استحقاق أجرة السفينة والتي لم ينص عليها قانون التجارة البحرية الأردني

قد يحدث أن يتأخر المؤجر في إيصال البضاعة في الزمان والمكان المحددين، مثل الوصول المتأخر جداً أو الوصول بعد الفترة المحددة وهو ما يعرف بالتأخير، وقد يُخرج المؤجر البضاعة من السفينة بفعله وبدون مبرر أو ينحرف المؤجر بالسفينة انحرافاً غير مشروع وغير مبرر، أو يحدث أن تُفقد السفينة وتنقطع أنباؤها ثم يثبت هلاكها، هذه الحالات لم يتعرض لها قانون التجارة البحرية الأردني. ولأن هذه الحالات ممكنة الحدوث، وذات أثر في الأجرة، لذا رأينا بحث هذه الحالات –بقدر المستطاع–في خمسة مطالب على أمل أن يعالجها المشرع الأردني، على النحو الآتي:

المطلب الأول: التأخير في تسليم البضاعة

عرف البعض التأخير بأنه تجاوز الوقت، أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة [١]، وعرفه البعض الآخر [٢] بأنه: ((عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد المحدد بنهاية الوقت الذي يستغرقه الناقل العادي لمثل هذا النقل، إذا لم يوجد هناك اتفاق على وقت لتسليم البضاعة))، وهناك من يرى [٣] بأنه: ((يوجد تأخير عندما لا يصل الشيء في الوقت المحدد في عقد النقل، وعند سكوته في الوقت الذي يتحدد بمقتضى العرف التجاري)).

ولم يرد في قانون التجارة البحرية الأردني ما يشير إلى حالة تأخر السفينة أو البضاعة في الوصول. ونقترح على المشرع الأردني معالجة حالة تأخر البضاعة وأثرها في الأجرة وعلى الأقل اعتبار تأخر وصول البضاعة في الوقت المحدد ملزمًا للمؤجر بدفع مبلغ معين من المال كتعويض يخضع لقواعد خاصة تقرر وفقاً للمصالح المتضررة وعلى أن يُحسم من الأجرة إن لم تسلم للمؤجر قد يقول قائل: إن

(١) أبو حلو، حلو عبدالرحمن، (٢٠٠٧)، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، بحث منشور في مجلة المنارة للبحوث والدراسات، جامعة آل البيت، المجلد الثالث عشر، العدد ٨، ص ١٠٦.

(٢) مقدادي، عادل، المرجع السابق، ص ١٣٠.

(٣) موسى، طالب حسن، (٢٠٠٤)، القانون البحري، دار الثقافة، ط١، عمان، ص ١٤١. وقريب منه: دويدار، هاني، النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٨٩.

التأخير في تنفيذ الالتزام بنقل البضائع يكون محله ادعاءً متقابلاً يقدم من المستأجر ضد المؤجر أو دعوى أصلية يقيمها المستأجر للمطالبة بالتعويض عن هذا التأخير وللرد على ذلك أقول: إنه لا بد من إيراد نص في قانون التجارة يُحمل المؤجر المسؤولية عن التأخير ويؤثر في أجرته، ثم إن مسؤولية المؤجر عن التأخير لا بد أن تلعب دوراً لا يمكن إهماله في عقد استئجار السفينة لسفرة واحدة، وهذا يعود لفرضية التعويض أو الدفع المادي "المبلغ المدفوع عن طريق المدة المحددة"، وهذا تعويض ناتج عن مدة التأخير، للزيادة في التفصيل، انظر: أبو حلو، حلو، المرجع السابق، ص١٠٧. وانظر قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٣/٣٧٢٦ تاريخ ٢٠١٤/٢/١٦، موقع قسطاس الذي جاء فيه: ((إن مدة تقادم دعوى المسؤولية نتيجة هلاك أو تلف البضاعة وأي ضرر ينتج عن التأخير في التسليم سنتين وذلك سنداً لنص المادة (٥) من قواعد هامبورغ)).[(١)]

ومما يبرر اقتراحنا بضرورة تدخل المشرع لمعالجة حالة تأخر البضاعة، فضلاً عن أنه موضوع يستحق المعالجة، أن المشرع الأردني قد أشار في قانون التجارة الأردني رقم (١٢) لسنة ١٩٦٦ إلى مدة النقل حيث نصت المادة (١/٧١) منه على ما يلي: ((إذا كان المنقول أشياء، وجب على المرسل أن يعين بوضوح للناقل عنوان الشخص المرسل إليه ومكان التسليم وعدد الطرود ووزنها ومحتوياتها ومهلة التسليم والطريق التي يلتزم اتباعها)).

كذلك أشارت المادة (٢٠٨) من قانون التجارة البحرية الأردني إلى حالة التأخير، وهي الإشارة الوحيدة للتأخير حيث نصت على ما يلي: ((إن وثيقة الشحن المباشرة وهي التي يسلمها ناقل أو يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة تلزم منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها. فهو ملزم خاصة بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة. ولا يسأل كل من هؤلاء إلاّ عما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير)).

(١) قد يقول قائل: إن التأخير في تنفيذ الالتزام بنقل البضائع يكون محله ادعاءً متقابلاً يقدم من المستأجر ضد المؤجر أو دعوى أصلية يقيمها المستأجر للمطالبة بالتعويض عن هذا التأخير وللرد على ذلك أقول: إنه لا بد من إيراد نص في قانون التجارة يُحمل المؤجر المسؤولية عن التأخير ويؤثر في أجرته، ثم إن مسؤولية المؤجر عن التأخير لا بد أن تلعب دوراً لا يمكن إهماله في عقد استئجار السفينة لسفرة واحدة، وهذا يعود لفرضية التعويض أو الدفع المادي "المبلغ المدفوع عن طريق المدة المحددة"، وهذا تعويض ناتج عن مدة التأخير، للزيادة في التفصيل، انظر: أبو حلو، حلو، المرجع السابق، ص١٠٧. وانظر قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٣/٣٧٢٦ تاريخ ٢٠١٤/٢/١٦، موقع قسطاس الذي جاء فيه: ((إن مدة تقادم دعوى المسؤولية نتيجة هلاك أو تلف البضاعة وأي ضرر ينتج عن التأخير في التسليم سنتين وذلك سنداً لنص المادة (٥) من قواعد هامبورغ)).

وأشارت اجتهادات محكمة التمييز الأردنية أيضاً إلى حالة التأخير، حيث قضت في أحد أحكامها بما يلي: ((السبب في تعفن الفاصوليا جاء نتيجة تأخير الناقل في الوصول على ميناء كونستانز/ رومانيا مقارنة مع الإرسالية الأولى))[١].

وإنني أقترح أن يفرض المشرع الأردني على الطرفين المؤجر والمستأجر تحديد مدة يلزم بها الناقل إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، وإذا تجاوزها تقوم مسؤوليته ويُحسم ذلك من الأجرة خاصة أنه في أغلب الأحيان يتفاوض الطرفان حول مدة الرحلة، وتحديد الطرق التي تسلكها السفينة مسبقاً، وإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق فإنني أقترح أن يعتبر المؤجر قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه المؤجر العادي في الظروف المماثلة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضائع.

المطلب الثاني: إخراج البضاعة من السفينة بفعل المؤجر

قد يخرج المؤجر البضاعة من السفينة بفعله وبدون مبرر، فما أثر ذلك في الأجرة؟ لم يرد في قانون التجارة البحرية الأردني ما يتعلق بهذا الفرض، إلاّ إن الحكم فيه يعد ثابتاً، وهو عدم استحقاق الأجرة ما دام أن إخراج البضاعة كان لغير سبب مشروع وبدون مبرر تأسيساً على أن إخراج البضاعة دون مبرر يعد خطأ من جانب المؤجر يؤدي إلى اعتباره غير منفذ لالتزامه.

وإنني أقترح أن يعالج المشرع الأردني ذلك في قانون التجارة البحرية الأردني وذلك بالنص عليه باعتبار ذلك من الحالات التي لا يستحق المؤجر فيها الأجرة، مع إلزامه بجميع المصاريف وبالتعويض إذا كان له وجه، لعدم وفائه بشروط الإيجار، وذلك إذا أخرج البضائع من السفينة بسبب أفعاله أو غلطه وبدون مبرر. وإنني أقترح النص التالي: ((إذا أخرجت البضائع من السفينة بسبب أفعال المؤجر أو غلطه، فالمؤجر فضلاً عن عدم الحق له في الأجرة يكون ملزماً بجميع المصاريف وبالتعويض إذا كان له وجه لعدم وفائه بشروط الإيجار))[٢].

المطلب الثالث: إطالة السفر بخطأ المؤجر

إذا أدى خطأ المؤجر إلى إطالة السفر فمن الطبيعي أن المؤجر لا يستطيع المطالبة بزيادة في الأجرة عن هذه الإطالة، ولا يكون المستأجر مسؤولاً عن أجرة هذه الإطالة. والمستأجر فضلاً عن عدم إلزامه بالأجرة عن هذه الإطالة يكون له الحق في التعويض إذا أدت هذه الإطالة إلى تأخير وصول البضاعة، أما إذا أدت هذه الإطالة إلى هلاك البضاعة، فإن هذا الهلاك ينسب إلى خطأ المؤجر، ويطبق

(١) قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٣/٣٤٣٦ تاريخ ٢٠١٤/١/٢٧، منشورات مركز عدالة، وموقع قسطاس.

(٢) ما نقترحه يطابق تماماً ما نصت عليه المادة (١١٢) من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٨٣ وهو ما يدفعنا أيضاً إلى اقتراح تثبيت الحكم الوارد في المادة (١١٢) من قانون التجارة البحرية العثماني في قانون التجارة البحرية الأردني بنص صريح.

بشأنه ما ورد سابقاً من أحكام في الهلاك بخطأ المؤجر، وهو عدم استحقاق المؤجر للأجرة مع التزامه بالتعويض[١] .

ولم يرد في قانون التجارة البحرية الأردني ما يتعلق بأثر إطالة السفر في الأجرة، الأمر الذي يدفعنا إلى اقتراح أن يثبت المشرع الأردني بنص صريح معالجة لهذا الأمر، وإنني أقترح النص التالي: ((إذا أدى خطأ المؤجر إلى إطالة السفر، فالمؤجر فضلاً عن عدم الحق له في الأجرة يكون ملزماً بتعويض المستأجر إذا أدت هذه الإطالة إلى تأخير وصول البضاعة)).

المطلب الرابع: الانحراف بالسفينة عن خط السير المعتاد

عُرف الانحراف بأنه: ((عبارة عن قيام السفينة فعلاً –بعد شروعها في الرحلة–بتغيير مسارها المعتاد أو المتفق عليه دونما ضرورة أو سبب مشروع مع بقائها متجهة نحو ميناء الوصول المقصود))[٢].

وواضح من التعريف السابق أنه لكي نكون إزاء انحراف ينبغي أن يقترن التغيير الفعلي لمسار السفينة بالافتقار لأية ضرورة أو سبب مشروع يُبرر ذلك.

أما إذا اضطرت السفينة لتغيير مسارها اتقاء لخطر معين أو بناءً على ضرورة محدّدة فإننا نكون إزاء انحراف معقول أو مبرَّر[٣].

وإذا انحرف المؤجر بالسفينة انحرافاً غير مشروع وغير مبرر، فإن المؤجر يتحمل مسؤولية هذا الانحراف وقد يحرم من الأجرة إذا أدى هذا الانحراف إلى هلاك البضاعة.

ولم يتعرض قانون التجارة البحرية الأردني لانحراف الربان عن خط السير المعتاد، ولم ينص كذلك على أن للمؤجر اختيار خط السير بين ميناء القيام وميناء الوصول. وهذا يعني أنه قد لا يعطى المؤجر الحرية الكاملة باختيار خط السير، وبالتالي لا بد من ضرورة النص على وجوب تحديد خط السير بين ميناء القيام وميناء الوصول حتى يمكن تحديد الحالة التي يعتبر المؤجر فيها منحرفاً عن خط سير السفينة.

(١) الطراونة، حمد، المرجع السابق، ص ١٠١.

(٢) غنايم، حسين، (١٩٨٢)، انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري، بحث منشور في مجلة الحقوق، جامعة الكويت، السنة السادسة، العدد الأول، ص ٧٨.

(٣) الأصل أن الانحراف يكون مبرراً ومعقولاً حينما تفرضه ظروف قسرية تقتضي مراعاتها حيدة السفينة عن خط سيرها وذلك حفاظاً على السفينة أو الحمولة مثل انحراف السفينة عن خط سيرها لإنقاذ الأرواح، أما إذا لم يكن الانحراف اضطرارياً فالأصل أنه يعتبر من قبيل الانحراف غير المعقول أو المبرر، والانحراف الناجم عن جهل القبطان أو عدم كفاءته لا يعتبر قسرياً أي مبرراً، للمزيد حول ذلك، انظر، غنايم، حسين، المرجع السابق، ص ٩١ وما بعدها.

ولذلك فإنني أقترح على المشرع الأردني معالجة ذلك بالنص الصريح في قانون التجارة البحرية الأردني، بحيث يُحدِّد متى يُعدّ تصرف السفينة انحرافاً. وبرأيي أنه يعد كذلك إذا حُدِّد المسار الذي يلزم السفينة في العقد بين المؤجر والمستأجر، وهذا يلزم السفينة اتباع ذلك المسار حتى لو كان مخالفاً للمسار المعتاد بين هذين الميناءين، وإلاّ فإن تصرف السفينة يُعدّ انحرافاً، فإذا استلزم العقد مثلاً أن تتوجه السفينة عبر رأس الرجاء الصالح أثناء رحلتها من المملكة المتحدة إلى الهند فإننا نكون إزاء انحراف لا مبرر له إذا توجهت عبر قناة السويس بغض النظر عن كون الطريق الأخير أقل خطورة من الطريق المتفق عليه، وإنني اقترح على المشرع البحري الأردني النص التالي: ((إذا قامت السفينة بالرحلة المقررة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدَّد بين المؤجر والمستأجر في العقد، فإنها تكون قد غيَّرت طريقها أو انحرفت عنه)).

أما إذا لم يُعيَّن المسار الذي ينبغي على السفينة سلوكه أثناء رحلتها بين مينائي القيام والوصول فإنها تلتزم بسلوك المسار العادي والمعتاد لرحلتها، وإلاّ فإن تصرفها يعد انحرافاً. حيث إن سلوك المسار العادي يستلزم إقلاع السفينة في خط مباشر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون أن تتوقف في موانئ متوسطة وذلك ما لم يقض العرف التجاري بمثل هذا الوقوف، وعلى أن يكون العرف التجاري هو المرجع الأساسي لتكييف تصرف السفينة بالنسبة لرحلاتها غير محددة المسار(١)، ونقترح على المشرع الأردني تثبيت ذلك بنص صريح في قانون التجارة البحرية الأردني، لأن معالجة موضوع انحراف السفينة عن خط سيرها المعتاد أو المتفق عليه يعدّ ذا أهمية بالغة بالنسبة لاستحقاق أجرة السفينة في نقل البضائع من عدمه.

المطلب الخامس: غرق السفينة بالقوة القاهرة أو فقدها بسبب غير راجع إلى المؤجر

إذا غرقت السفينة بالقوة القاهرة فيفرق بين أمرين هما:

الأمر الأول: وجود المستأجر للسفينة عليها بما له من أثر في الإدارة الفنية الملاحية وتسلمه العمل من المؤجر كلما فرغ منه، ففي تلك الحالة تستحق أجرة بقدر ما سارت السفينة لأن العمل قد صار مسلماً إلى المستأجر فيتقرر الأجر بقدر، ولأن المؤجر قد قطع مسافة من المدة المعقود عليها –إذا كان تأجير السفينة بالمدة، أو قطع بعض العمل، أو إذا كان التأجير بالرحلة – فيجب من الأجرة بقدر ما قطع.

(١) غنايم، حسين، المرجع السابق، ص ٨٥.

الأمر الثاني: إذا لم يوجد المستأجر في السفينة فلا تستحق أجرة ما، لأن العمل لا يصير مسلماً إلى المستأجر[١].

أما في حالة غرق السفينة أو عطبها بتقصير من المؤجر ففي تلك الحالة فإن المؤجر لا يستحق أجرة ما، لأن العمل لا يصير مسلماً إلى مستأجر السفينة لتجاوز المؤجر القدر المعتاد في العمل ولا يستحق المؤجر أجرة لتعديه وحتى لا يكافأ على تقصيره، وقد تسبب في خسارة المستأجر خسارة كبيرة، مع ضمانه لما أتلف وتعويض المستأجر[٢].

أما إذا فقدت السفينة وانقطعت أنباؤها ثم ثبت هلاكها بعد ذلك، فهناك من يرى أن المؤجر يستحق أجرة إلى نهاية آخر نبأ عن السفينة[٣].

ولم يعالج المشرع الأردني مسألة غرق السفينة وفقدها، ونقترح على المشرع الأردني معالجة ذلك بالنص صراحة عليه في قانون التجارة البحرية الأردني لما لذلك من تأثير في استحقاق أجرة السفينة، ونقترح النص التالي: ((إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غرق السفينة أو فقدها أو انقطاع أخبارها بسبب لا يرجع إلى المؤجر أو تابعيه فلا يلتزم المستأجر إلاّ بدفع أجرة ما تم من الرحلة)).

الخاتمة:

إن دراسة أجرة السفينة في نقل البضائع وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني أدت إلى مجموعة من النتائج والتوصيات، ورد الكثير منها في هذا البحث، وأكتفي هنا بذكر أهمها، وهي:

١- في عقد إيجار السفينة يلتزم المؤجر بتقديم سفينة معينة صالحة للملاحة حتى يكون مستحقاً للأجرة، أما في عقد النقل بسند الشحن فيكفي قيام الناقل بتوصيل البضاعة حتى لو لم تكن السفينة صالحة للملاحة.

٢- لم يعالج المشرع الأردني استحقاق الأجرة في حال أمر الربان بإلقاء هذه البضاعة لخطر جدي هدد سلامة السفينة والبضاعة أو بيعها أثناء السفر لأجل إصلاح السفينة أو الحصول على مؤونة، ورأينا أن الحكم فيه هو استحقاق الأجرة كاملة واقترحنا أن يعالج ذلك المشرع الأردني.

٣- أعطى المشرع الأردني الحق للناقل بالأجرة كاملة في حالة الخسائر البحرية المشتركة بموجب المادة (١٨٤/ب)، بينما أعطى ثلثي هذه الأجرة بموجب المادة (٢٧٩). ويبدو لنا أن هذا يعد تناقضاً لا يمكن تجاهله في هذا القانون، واقترحنا على المشرع الأردني إزالة هذا التناقض وذلك بإضافة عبارة (مع مراعاة ما ورد في الفصل الثالث من الباب السابع من هذا القانون قبل نص المادة "١٨٤/ب" من قانون التجارة البحرية الأردني).

(١) الحسيني، إبراهيم أحمد، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

(٢) الحسيني، إبراهيم احمد، المرجع السابق، ص٣٠٩.

(٣) الحسيني، إبراهيم أحمد، المرجع السابق، ص ٣١١.

٤- جاء قانون التجارة البحرية الأردني مؤكداً لصحة شرط استحقاق أجرة السفينة عن البضائع التي لم تسلم للمستلم، أو التي توضع تحت تصرفه في جميع الأحوال، أي في غير الحالات المنصوص عليها في الفقرات (أ، ب، جـ، د، هـ) من المادة (١٨٤) من قانون التجارة البحرية الأردني، وبتعبير آخر أياً كانت الحوادث، وكان من الأفضل اعتباره باطلاً لأن فيه إجحافاً وظلماً للمستأجر الأمر الذي دعانا إلى اقتراح اعتباره باطلاً وذلك بالنص صراحة على أنه ((لا يستحق الناقل أجرة ما يهلك بقوة قاهرة من الأشياء التي يقوم بنقلها)).

٥- لم ينص قانون التجارة البحرية الأردني على حالة تأخر السفينة أو البضاعة في الوصول، على الرغم أن هذه الحالة محتملة الحدوث كثيراً في الواقع العملي، لذا نقترح أن يتضمن قانون التجارة البحرية الأردني نصاً يعالج حالة التأخير في وصول البضاعة، وأثر هذا التأخير في الأجرة.

٦- لم ينص قانون التجارة البحرية الأردني على حالة إخراج المؤجر البضاعة من السفينة بفعله وبدون مبرر، لذا نقترح أن يتضمن قانون التجارة البحرية الأردني نصاً باعتبار ذلك من الحالات التي لا يستحق المؤجر فيها الأجرة مع إلزامه بجميع المصاريف والتعويض إذا كان له وجه لعدم وفائه بشروط الإيجار.

٧- لم يرد في قانون التجارة البحرية الأردني ما يتعلق بأثر إطالة السفر في أجرة السفينة الأمر الذي يدفعنا إلى اقتراح أن يثبت المشرع الأردني ذلك بنص صريح معالجة لهذا الأمر.

٨- لم ينص قانون التجارة البحرية الأردني على حالة انحراف السفينة عن خط السير المعتاد ولا على وجوب تحديد خط السير بين ميناء القيام وميناء الوصول حتى يمكن تحديد الحالة التي يعتبر المؤجر فيها منحرفاً عن خط سير السفينة، ونقترح على المشرع الأردني تثبيت ذلك بنص صريح.

٩- لم يعالج قانون التجارة البحرية الأردني حالة غرق السفينة بالقوة القاهرة أو فقدها بسبب غير راجع إلى المؤجر، ونقترح على المشرع الأردني معالجة ذلك بالنص صراحة عليه في قانون التجارة البحرية الأردني لما لذلك من تأثير في استحقاق أجرة السفينة.

١٠-لأن عقود إيجار السفن ذات طبيعة خاصة تختلف في جوهرها عن العقود المعروفة في القانون المدني –حسب ما استقر على ذلك الاجتهاد القضائي الأردني– فإنني أقترح أن ترفع المنازعات حول دفع الأجرة وما يثار حول استحقاقها من عدمه–في الأحوال التي لم ينص عليها في قانون التجارة البحرية الأردني– للسلطة البحرية المكلفة بنظام الملاحة في ميناء العقبة بقصد محاولة تسويتها، ولا تقبل أية دعوى أمام القضاء ما لم تتم معاملة التسوية هذه، وإذا عجزت سلطة ميناء العقبة عن حل النزاع تصبح المحاكم الأردنية مختصة بنظر هذا النزاع وأن يكون القانون الأردني هو الواجب التطبيق من حيث قواعد الاختصاص وإجراءات التقاضي.