



مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية

ISSN

٢٠٧٠٩٨٣٨ (مطبوع) ٣٠٠٦٧٦٧٧ (إلكتروني)

العدد الثاني / المجلد السابع عشر

تاريخ النشر

٢٠٢٥ / ٦ / ٣٠

مسؤولية الناقل البحري وفق أحكام القانون العماني

**Maritime Carrier Liability Under the Provisions of Omani
Law**

الدكتور خالد أبو طه

Dr.Khalid Abu Taha

أستاذ القانون التجاري المساعد، كلية الحقوق جامعة ظفار، سلطنة عمان

kabutaha@du.edu.om

**Abstract:**

International agreements are the fruit of the international community's efforts to find an appropriate solution to the problem between carriers and shippers, ensuring that shippers obtain fair compensation for the loss or destruction of their goods. This began with the Brussels Convention of 1924. However, the solutions it provided were not in the shippers' favor, and as a result, most countries refused to join it. The Hamburg Convention of 1978 then attempted to achieve a balance between the interests of both parties. This was evident in the fact that it raised the maximum limit for compensation and changed the gold-pegged franc to the Special Drawing Right, pegged to five currencies of major economic powers. The most recent amendments, the Rotterdam Convention of 2008, addressed the issue of the limits of maritime carrier liability, increasing the limit and keeping pace with the current global developments. National legislation has been influenced by international agreements and has borrowed from them. Therefore, we find that Omani Maritime Law was influenced by the Brussels Convention, despite its issuance in 1981, while Egyptian Maritime Trade Law adopted the Hamburg Convention. Regarding the transportation of passengers and their luggage, international agreements and national legislation have addressed the maximum liability of the maritime carrier in the event of death or injury to the passenger and in the event of loss of his luggage, as they increased the specified amount of compensation since the first agreement was issued and up to the London Convention of 2002. Unfortunately, this issue has not received the same importance as the transportation of goods. This is perhaps due to

the decline in the process of transporting passengers by sea after the advent of aircraft, whose speeds exceeded those of ships, thus shortening the time and distances.

الملخص:

تعتبر الاتفاقيات الدولية ثمرة لجهود المجتمع الدولي لإيجاد الحل المناسب للمشكلة القائمة بين الناقلين والشاحنين وحصولهم أي الشاحنين على تعويض عادل عن خسائر بضاعتهم أو هلاكها ، والتي بدأت باتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ غير ان الحلول التي جاءت بها لم تكن لصالح الشاحنين ، ونتيجة لذلك رفضت اغلب الدول الانضمام اليها ، ثم جاءت اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ محاولة تحقيق توازن بين مصالح الطرفين ، وكان ذلك جليا فرفعت من الحد الأعلى للتعويض وغيّرت عملة الفرنك المربوطة بالذهب الى حق السحب الخاص المربوط بخمس عملات للدول الاقتصادية الكبرى ، ثم جاءت اتفاقية روتردام عام ٢٠٠٨ بتعديلات هي اللاحقة ، والتي تصدت لموضوع حدود مسؤولية الناقل البحري ، فزادت من مبلغ التحديد وجاءت بما يتناسب مع التطور الذي وصل اليه العالم في الوقت الراهن. ولقد تأثرت التشريعات الوطنية بالاتفاقيات الدولية فأخذت منها ، لذلك نجد ان القانون البحري العماني تأثر باتفاقية بروكسل على الرغم من صدوره عام ١٩٨١ ، واخذ قانون التجارة البحرية المصري باتفاقية هامبورج. وفيما يخص نقل المسافرين وامتعتهم ، فقد عالجت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ، الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في حالة وفاة المسافرين او اصابته وفي حالة فقدان امتعته ، حيث زادت من المبلغ المحدد للتعويض منذ ظهور اول اتفاقية والى اتفاقية لندن ٢٠٠٢ ، ولكن وللأسف لم ينال هذا الموضوع من الأهمية مثل ما هو الحال في نقل البضائع ، ولعل ذلك يعود الى تراجع عملية نقل المسافرين عن طريق البحر بعد ظهور الطائرات والتي فاقت سرعتها السفن فاختصرت الوقت والمسافات.

المقدمة:

يؤدي البحر دورا أساسيا في حياة الأمم الاقتصادية و الثقافية إذ يعتبر بحق مجالا اقتصاديا حيا لإنعاش التبادل والتعاون على أساس مبدأ المساواة والعدالة، فضلا عما يحتويه قاع البحر وباقي أجوافه الباطنية من خيرات طبيعية حية وغير حية، غذائية، وموارد منجمية وبتروولية هائلة. ويمثل البحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم بأسره، ويرجع السبب في تلك الأهمية ليس فقط لكونه وسيلة جوهريّة للتعارف والاتصال بين الشعوب وإنما أيضا جسر ضخم للتجارة، ومخزن هائل للثروات والموارد الطبيعية ، و ان هذا التطور وانفتاح بلدان العالم على بعضها وزيادة الطلب في تبادل السلع بينها أدى الى الكثير من المشاكل والخلافات ، نتيجة تعرض السفن للمخاطر والتي قد تؤدي الى هلاك البضائع والدرواح ، وبما أن مسؤولية الناقل هي إيصال البضاعة والأشخاص وامتعتهم الى ميناء الوصول سليمة وفي الوقت المحدد ، وهذا يعني أن يتحمل الناقل البحري المسؤولية أي خطأ من الإصابة او الوفاة وتلف البضائع تلفا جزئيا او كليا ، او التأخير في تسليمها. و الجدير بالذكر ان تحميل الناقل البحري بتعويض هذه الأضرار كاملة من شأنه التأثير سلبا على شركات النقل البحري ، فكم من شركة ملاحية شهر افلاسها بسبب التزامها بالتعويض الكامل للأضرار الناجمة

عن حادث واحد. كما ان إلزام الناقل البحري بدفع تعويض كامل مساو لقيمة الأضرار الناشئة عن خطئه لا يجعل في استطاعته مقدما معرفة حجم المخاطر التي قد يتعرض لها ، بالتالي يستحيل عليه ابرام تأمين يغطيها ، اذ يصعب على أي شركة تأمين الموافقة على ضمان غير محدد. وذلك يؤدي على عدم مجازفة الناقل البحري وتكبده تلك الخسائر ، أي تراجع شركات النقل البحري عن نقل البضائع وهذا من شأنه التأثير على الاقتصاد الدولي. ونظرا للأهمية المتزايدة للبحر وخيراته، ولضمان نقل هذا الإرث للأجيال اللاحقة، فقط أصبح من الواجب على الدول أن تعنى بهذه المنطقة، وأن تحسن إدارتها في إطار فلسفة التنمية الاقتصادية ، خاصة الدول العربية التي تحتل مكانة بحرية هامة في العالم، حيث تتوسط القارات الثلاث افريقيا وأوروبا وآسيا، وتمتد سواحلها من المحيط الأطلسي غربا إلى المحيط الهندي والخليج العربي شرقا. ونظرا لكون سلطنة عمان تطل على واجهتين بحريتين، الأولى تطل على بحر عمان من الشمال الشرقي وبحر العرب المتصل بالمحيط الهندي من الجنوب الشرقي، فقط كان من الضروري وضع أحكام وقواعد تنظم العمليات والأنشطة المرتبطة بالبحر ، وعليه أسرى المشرع العماني القانون البحري رقم ٢٣/١٩ الذي ألغى كلا من لقانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٨١ / ٣٥، وقانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٩٨/٨١، كما يلغى كل ما يخالف القانون المرفق، أو يتعارض مع أحكامه.

ونظرا للدور الأساسي الذي يلعبه البحر وعلاقته الوطيدة باقتصاد الدول، فإنه تعد الممارسات التعاقدية في الميدان البحري وتنوع بحسب موضوعها، فهناك عقود ترد على السفينة كعقد بنائها، وعقد الرهن المنصب عليها، ثم عقد ايجار السفينة، وعقد الشغل البحري، ثم هناك عقود ترد على البضاعة المنقولة بحرا كالبيع البحري وعقد التأمين البحري، إلى جانب عقد النقل البحري الذي يعد أساس التجارة البحرية والذي عرفه الفقه القانوني بأنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل بحرا لشخص آخر بضائع لقاء أجر معلوم، ويترتب على هذا العقد مجموعة من الالتزامات على ذمة كل من الناقل والشاحن. وتتمثل التزامات الناقل البحري باستلام البضاعة وشحنها ورحها في السفينة وذلك في ميناء الشحن، إلى جانب التزامه بنقلها وإتباع خط السير المتفق عليه والمعتاد، وكذا العناية وحفظ البضائع خلال الرحلة، وأخيرا تفريغ البضاعة وتسليمها إلى أصحابها وذلك في ميناء الوصول. وكذلك الناقل البحري يشمل نقل الأشخاص ، كون ان البحر يعتبر من اقدم الوسائل لنقل الأشخاص عبر السفن والمراكب قديما ، وتعتبر من اهم وسائل النقل كونها تربط الدول ببعضها البعض عبر البحار والمحيطات .

أولا – مشكلة البحث : الى أي مدى ساعدت التشريعات الوطنية في توفير الحماية اللازمة للشاحنين من تعسف الناقلين ، وهل حققت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية التوازن الذي يطمح اليه الناقلين والشاحنين فيما يخص حدود المسؤولية.

ثانيا – تساؤلات البحث :

١. ماذا يقصد بعقد النقل البحري وفق احكام قانون البحري العماني ؟
٢. ما هو نطاق حدود مسؤولية الناقل البحري وفق احكام القانون البحري العماني ؟
- ٣- ما هي شروط تطبيق حدود المسؤولية وفق احكام القانون البحري العماني ؟

٤- ما هو الحد الأعلى للمسؤولية وفق احكام القانون البحري العماني ؟

ثالثا- مصطلحات البحث:

- ١- الحاوية : هي أي نوع من الحاويات او الصهاريج او المسطحات القابلة للنقل ، او من الحاويات البدالة او أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع ، واي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك .
- ٢- الطرد : هو صندوق يحوي البضاعة او الشवाल او أي شيء توضع فيه البضاعة .
- ٣- الوحدة الحسابية : تستخرج من معدل مجموع مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية.

رابعا- أهمية البحث: تكمن أهمية الدراسة في تسليط الضوء على موضوع مهم وحيوي في ظل انفتاح سلطنة عمان على العالم من خلال النقل البحري وهو حدود مسؤولية الناقل البحري والذي يهتم الناقلين والشاحنين خاصة من حيث:

١. من الناحية العملية : بما ان سلطنة عمان لا تزال من الدول الشاحنة ، وتمتلك شريط ساحلي يزيد طوله عن ٣٠٠ كيلو متر ، حيث جاءت موانئ سلطنة عمان في المرتبة الاول على مستوى العالم من حيث سرعة مناولة الحاويات واستحوذت المنافذ البحرية على القيمة الأعلى من الواردات السلعية في ٢٠٢٤ وتتجه في الوقت الحالي الى جلب رؤوس الأموال من خلال المستثمرين الأجانب ، ومن هنا تكمن أهمية هذه الدراسة.
٢. من الناحية النظرية : توضيح النطاق الشخصي والأشخاص الذين بإمكانهم الاستفادة من التحديد القانوني غير الناقل ، ومتى تبدأ مسؤوليته ومتى تنتهي والشروط الواجب توافرها حتى يستطيع الشاحن حرمان الناقل من الاستفادة من التحديد القانوني ، وأهمية الحد الأعلى للتعويض والحالة التي يستطيع الشاحن من خلالها تجاوز الحد الأعلى المنصوص عليه قانونا ، وكذلك أهمية ادراج البيانات الخاصة بجنس البضاعة وقيمتها في سند الشحن بالنسبة للشاحن حتى لا يخسر الشاحن ثمن بضاعته في حالة هلاك البضاعة او تلفها او التأخير في تسليمها .

خامسا- هيكل البحث: عليه ارتأيت أن نتناول موضوع حدود مسؤولية الناقل البحري وفق القانون العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (٢٠٢٣/١٩) بالدراسة من خلال مبحثين وفق الآتي :

المبحث الأول: حدود مسؤولية الناقل البحري في ميناء الشحن والتفريغ (للبضائع).

المطلب الأول : التزام ومسؤولية الناقل البحري بجعل السفينة صالحة للملاحة.

المطلب الثاني : مسؤولية الناقل المتعلقة بالبضاعة المشحونة .

المبحث الثاني: حدود مسؤولية الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية (للأشخاص).

المطلب الأول : ماهية عقد النقل البحري للأشخاص و اثاره :-

المطلب الثاني : مسؤولية الناقل البحري لنقل الاشخاص :-

المبحث الأول: حدود مسؤولية الناقل البحري في ميناء الشحن والتفريغ (للبضائع): نخصص هذا المبحث لدراسة مسؤولية الناقل البحري في ميناء الشحن وحدودها، وذلك في مطلبين، حيث سنتناول في المطلب الأول حدود مسؤولية الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة، وفي المطلب الثاني المسؤولية المتعلقة

بالبضاعة ، كحالة فقدان البضاعة كاملة اما جزئيا كما لو فقد جزء من البضاعة المنقولة والهالك قد ينتج عن احتراق البضاعة او تعرضها للغرق اثناء نقلها، وما هي التزامات الشاحن اتجاه الناقل ، والتزامات الناقل اتجاه الشاحن والبضاعة ، وما هو معيار تحديد المسؤولية الواقعة على الناقل ، وستتناول اذا ما كان الشاحن يتحمل جزء من هذه المسؤولية ، وسنتحدث عن رؤية المشرع العماني في حدود المسؤولية التي فرضها على الناقل من خلال القانون البحري الجديد والصادر في سنة (٢٠٢٣م) ، وما هي محددات البضائع التي يمكن للناقل ان يتعامل معها في النقل .

المطلب الأول: التزام ومسؤولية الناقل البحري بجعل السفينة صالحة للملاحة: تتقاع أهمية هذه المسؤولية على الناقل بتقديم السفينة المتفق عليها في مشارطات إيجار السفن أكثر منها في عمليات النقل بسند شحن حيث أنه وفي حالة النقل بسند شحن فإن تعيين السفينة لا يكون ذو أهمية ولأن عقد النقل هو تحريك البضاعة من مكان لآخر في الزمان والمكان المتفق عليه . ولكن الناقل وفي كل الأحوال ملزم قبل وعند البدء بالسفر بإعداد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة وأن يزودها بالمهمات والرجال والمؤن اللازمة وأن يعمل على تجهيز كافة أقسام السفينة لتكون صالحة لشحن البضائع فالصلحية للملاحة تعني أن تكون السفينة قادرة على تحمل مصاعب الرحلة البحرية المطلوبة وتكون مجهزة وقد أكد المشرع العماني على هذا الالتزام في المادة (١٩٦) من القانون البحري العماني والتي تنص على أنه: " يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم، لتكون صالحة للملاحة للقيام بالرحلة، وعليه إعداد الأماكن المخصصة للشحن في السفينة، لتكون صالحة لنقل وحفظ نوع البضاعة المتفق عليها " وينبغي الإشارة هنا إلى أن مسؤولية الناقل المتعلق بالسفينة هو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة وهو ما نص عليه القانون البحري الاماراتي في المادة (٢٧٢) والتي تنص على أنه:

١ - يلتزم الناقل قبل السفر وعند بدئه ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة وتجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي، وتهيئة العنابر والغرف الباردة وغيرها من أقسام السفينة لتلقي البضائع ونقلها وحفظها.

٢ - وعلى الناقل أيضاً أن يبذل العناية اللازمة في شحن البضائع وتشوينها وتثبيتها ورسها ونقلها وحفظها وتفريغها وتسليمها.

المطلب الثاني : مسؤولية الناقل المتعلقة بالبضاعة المشحونة :- تنص المادة (١٩٧) من القانون البحري العماني على أنه : " يلتزم الناقل بما يأتي:

- ١ - شحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك.
 - ٢ - رص البضائع في السفينة بطريقة تحافظ على البضائع وتوازن السفينة.
 - ٣ - نقل البضائع والمحافظة عليها في أثناء الرحلة وتسليمها إلى حامل سند الشحن "
- وعليه يمكن حصر مسؤولية الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة في الآتي :

الفقرة الأولى : حدود مسؤولية الناقل بسلامة البضاعة:- شحن البضاعة لا يقصد به مجرد عملية رفعها على ظهر السفينة، بل إلى جانب ذلك كافة العمليات من استلام البضاعة تحت روافع السفينة مروراً بنقلها عبر

حاجز السفينة وحتى توضع داخل العنبر المعد لاستقبالها أو على السطح إذا اتفق على ذلك. الشحن : هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة ويتم الشحن من ميناء التحميل ويلتزم به أصلاً الشاحن ولكنه قد يقوم بالاتفاق أن يقوم الناقل بعملية الشحن وبالتالي يتحمل الإلتزامات الناشئة عنه. وعموماً فالإلتزام والمسؤولية بالشحن يحكمه أولاً العقد الذي يربط الناقل مع الشاحن ، و يظل على عاتق الناقل لأن هذا الإلتزام يدخل ضمن نطاق التزام الناقل بالرص، وبعد التأخير في التسليم للبضاعة في الوقت الذي يلي الوقت والميعاد المتفق عليه في العقد أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في حال عدم وجود اتفاق على موعد التسليم صورة من صور الضرر فيسأل الناقل عن الأضرار التي سببها التأخير في موعد التسليم على الرغم من أن الوقت الحاضر التي أصبحت السفن فيه تسير بسرعة أكبر وهناك خطوط الملاحة المنتظمة التي تحدد بدء الإبحار وتاريخ توقفها في كل ميناء وتاريخ الوصول إلى ميناء التفريغ ، وهذا ما ذهبت إليه بعض التشريعات المقارنة كالقانون الإماراتي إذ يلتزم الناقل عادة بشحن البضاعة ورصها في المكان المعد لها في العربة أو القطار أو المركب بطريقة تقي البضاعة خطر الهلاك أو التلف أثناء النقل، وغالباً ما يقوم بهذه العملية متخصصين في الشحن سواء ترتب الإلتزام بالشحن على عاتق الناقل أو الشاحن . فالقانون البحري العماني قد بين ووضع حدود المسؤولية الواقعة على الناقل البحري بخصوص البضاعة المحملة على ظهر السفينة ، حيث يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم أو فقدانها إذا حصل ذلك في المدة بين تسليم الناقل للبضائع في ميناء الشحن ، وبين قيامه بتسليمها في ميناء التفريغ ، أي أن المشرع العماني ومن خلال المادة (٢٠٦) من قانون الناقل البحري وضع المدة الزمنية التي تقع مسؤولية الناقل فيها على البضائع المنقولة ، حيث أنها تبدأ المسؤولية منذ استلام البضاعة إلى تسليمها في مكان التفريغ .

الفقرة الثانية : حدود المسؤولية التعويضية التي أقرها المشرع العماني على الناقل :- ويقصد بالمسؤولية التعويضية أي أنه يجب على الناقل أخذ وسائل الحيلة والحذر للحفاظ على سلامة المنقول في السفينة ، ومن هذه الوسائل رص ووضع البضاعة المراد نقلها في الأماكن المعدة لها في عنابر السفينة أو على سطحها بطريقة تحفظها ولا تعرضها للتلف وتوضع البضاعة بصورة فنية لتحقيق التوازن في السفينة ، فسلامة الرص تدخل ضمن مسؤولية والتزام الناقل ووظائف الريان من أجل المحافظة على البضاعة وتوازن السفينة، ويعتبر عيب الرص إخلالاً بالتزام الناقل العقدي ويسأل عنه. وعملية الرص تختلف تبعاً لنوع البضاعة فهناك بضائع تحتاج إلى رصها في مكان بارد - أي غرف التبريد - وأخرى تستلزم قدراً من التهوية، وبضائع لا تحتاج إلا لتثبيتها داخل عنابر السفينة، وذلك بربطها بالحوال أو ببعضها، وهناك من البضائع ما يستلزم قدراً كبيراً من العناية في التثبيت لقابليتها الشديدة للكسر أو للانسكاب كالبراميل التي تتضمن على سبيل المثال عسلاً أو غيره من السوائل، إذن فالرص المقصود ليس هو تكديس البضائع في عنبر السفينة بإحكام وترتيب بل هو الرص الآمن. وحدد المشرع العماني ومن خلال القانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (٢٠٢٣/١٩) المسؤولية التعويضية التي يتحملها الناقل بخصوص هلاك البضائع أو تلفها أو فقدانها بمبالغ مالية وقد أشار إليها بالتفصيل بالمادة رقم (٢١٢) حيث أنه فرض مبالغ مالية في حال كانت البضائع على شكل

طرود بأن لا يتجاوز (٥٠٠ ر.ع) خمسمائة ريال عماني عن كل طرد او وحدة شحن اتخذت عند حساب الأجرة ، او اذا لم تكن علة شكل وحدات او طرود فتكون قيمة التعويض المسؤول عنها الناقل هي (هـ ريال) عن كل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضاعة او ايهما اعلى . وتحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها بمبلغ يعادل مرتين ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على الأقل، على ألا يتجاوز التعويض الحد الأقصى ، لتعويض الوحدات او الوزن بالكيلو غرام . وتعد الطرود أو وحدات الشحن التي يتم تجميعها في حاويات طردا أو وحدة شحن مستقلة عند التعويض عنها في حالة هلاك الحاوية، إذا ذكر في سند الشحن عدد هذه الطرود أو الوحدات الموجودة في كل حاوية، وإذا لم يذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات الموجودة في الحاوية، وهلكت تعد الحاوية طردا واحدا، فإذا كانت هذه الحاوية مقدمة من الشاحن فإنها تحسب كطرد له عند التعويض، أما إذا كانت مقدمة من قبل الناقل فلا يتم احتسابها عند تعويض الشاحن. ولا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن بذلك كتابة، أو كان الناقل ملزما بالشحن بهذه الطريقة بموجب الأنظمة المعمول بها في ميناء الشحن، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على شحن البضاعة بهذه الطريقة، وفي جميع الأحوال يجب أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على سطح السفينة" ونصت على ذلك كذلك المادة (٢٧٣) البحري الاماراتي : " فيما عدا الملاحة الساحلية لا يجوز للناقل أو نائبه شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذنه الشاحن في ذلك كتابة أو جرى العرف في ميناء الشحن على ذلك"

المبحث الثاني: حدود مسؤولية الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية (للأشخاص): نخصص هذا المبحث لتمييز مسؤولية الناقل البحري عن الأشخاص، خاصة الركاب، تعتبر جانباً هاماً من جوانب قانون النقل البحري، حيث تنظم القوانين الدولية والمحلية كيفية تحمل الناقل لمسؤوليته تجاه الركاب أو الأشخاص الموجودين على متن السفينة. هذا يتضمن جوانب الأمان والسلامة والرعاية الواجب تقديمها من قبل الناقل البحري، وفي حال حدوث إصابة أو وفاة، تحدد المسؤوليات والتعويضات اللازمة.

المطلب الأول : ماهية عقد النقل البحري للأشخاص و اثاره :- لا شك ان نتعرف على ماهية عقد النقل للأشخاص واثاره هو ذات أهمية كبيرة سيما وان ذلك سيحدد تعريفه وانواعه وصوره ، مما يتيح لنا التعرف على الآثار القانونية المترتبة عليه سواء في التزامات الناقل وحدود مسؤوليته اتجاه الأشخاص الفرع الأول : تعريف عقد النقل البحري: عرف القانون البحري العماني عقود النقل البحري سواء الى الأشخاص او البضائع ومن خلال هذا الفرع سنقوم بتعريف عقد النقل البحري للأشخاص :- عقد النقل البحري للأشخاص: هو عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل المسافرين على سفينة من ميناء إلى آخر مقابل أجرة ، و يثبت عقد النقل البحري للأشخاص بتذكرة السفر أو بأي وثيقة أخرى ويجب أن تتضمن تذكرة السفر بعض البيانات الأساسية مثل اسم الناقل، واسم المسافر و اسم السفينة، ونوعها وتاريخ التذكرة ، والميناء الذي سيغادر منه والميناء الذي سترسو فيه السفينة اثناء الرحلة، إضافة الى الأجرة المتفق عليها، ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر، او مكانه في السفينة . كل هذه التفاصيل ذكرها القانون البحري العماني من خلال المادة (٢٢١ / ٢٢٠) من خلال القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (٢٠٣ / ١٩) مما يؤكد على أهمية المعلومات

والتي سيجري عليها حقوق والتزامات للشخص الحامل لتلك التذكرة ، إضافة الى فرض مسؤولية على الناقل بخصوص الشخص الحامل لتلك التذكرة والتي سنطرق اليها في المطلب القادم بالتفصيل. ويلتزم الناقل بنقل امتعة المسافرين في الحدود المتفق عليها في عقد النقل البحري للأشخاص ، كون انه من الطبيعي عند انتقال الأشخاص ، ان يكون معهم امتعة خاصة بهم ، فقد سمح عقد النقل البحري للأشخاص بحمل امتعة على ظهر السفينة بوزن ومساحة معينة ، تتناسب مع قيمة التذكرة وحجم المسافة المقطوعة. الفرع الثاني: الآثار التي ينتجها عقد النقل البحري للأشخاص: أولاً- بالنسبة للمسافر :- يلتزم عقد النقل البحري للأشخاص ان يقوموا بدفع الأجرة للناقل ، وان يلتزموا بما نص عليه العقد (التذكرة) وهو التقيد بالمواعيد التي فرضها عليهم العقد للحضور امام ميناء الانطلاق ، إضافة للالتزام بنوعية الامتعة المسموح نقلها من هلال هذه الرحلة والوزن الخاص فيها ، ولا يجوز للمسافر التنازل عن تذكرة السفر الا بموافقة الناقل. ثانيا- بالنسبة للناقل :- يلتزم الناقل بإعداد السفينة لتكون صالحة للملاحة للقيام بالرحلة، وعليه إبقاء السفينة على هذه الحالة طيلة مدة الرحلة، ويجب على الناقل تسليم المسافرين إيصالا بالامتعة التي تعود إليه لنقلها في أثناء الرحلة، مع تسجيل هذه الامتعة في دفتر خاص بذلك^٦.

المطلب الثاني : مسؤولية الناقل البحري لنقل الاشخاص :- الفرع الأول :احكام مسؤولية الناقل البحري: أولاً- واجب السلامة والرعاية: يتحمل الناقل البحري واجباً قانونياً تجاه الركاب للحفاظ على سلامتهم، حيث يُطلب منه اتخاذ كل الإجراءات اللازمة لضمان أن السفينة آمنة وصالحة للإبحار يتضمن ذلك صيانة السفينة، توفير معدات الأمان، وتدريب الطاقم على التعامل مع حالات الطوارئ. ثانيا- المسؤولية عن الأضرار: في حال تعرض الركاب لإصابات أو أضرار جسيمة أثناء الرحلة البحرية، يُلزم الناقل بتحمل المسؤولية القانونية والتعويض ، تتحمل شركة النقل المسؤولية عن الإصابات أو الوفاة إذا كانت بسبب إهمال من جانبها، ما لم يكن هناك إثبات أن الحادث وقع نتيجة ظروف خارجة عن سيطرتها. ثالثاً- التعويضات: تُحدد قوانين النقل البحري الدولية، مثل اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ بشأن نقل الركاب وأمتعتهم بحراً، حدوداً قصوى لمسؤولية الناقل البحري عن التعويضات المالية التي يمكن أن يطالب بها الركاب رابعاً- الإعفاءات والتقييدات: يتمتع الناقل البحري في بعض الحالات بإمكانية تحديد مسؤوليته أو الإعفاء منها، مثلما يحدث في حالة الظروف القاهرة (كالعواصف البحرية) أو الأفعال الناتجة عن الراكب نفسه بصورة عامة، تسعى القوانين والاتفاقيات البحرية إلى حماية حقوق الركاب وضمان سلامتهم، كما ان القوانين العمانية ولا سيما القانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (٢٣/١٩) مع إعطاء الناقل البحري إمكانية وضع بعض القيود على مسؤوليته ضمن حدود معقولة، بما يوازن بين مسؤوليات الناقل وحقوق الركاب. تتفق أهمية هذه المسؤولية على الناقل للأشخاص ، فعلاقة النقل التي تنشأ عنها التزامات متقابلة لكل طرف في عقد النقل والسؤال الذي يطرح هنا ، ما هي المسؤولية المترتبة عن الاخلال بهذه الالتزامات ؟ وكيف يكون الاعفاء في هذه المسؤولية وما هي حدود الناقل بموجب القانون العماني البحري بنقل الأشخاص على متن السفينة . فمن خلال اعتمادنا على القانون البحري العماني وخاصة في مواده من (٢٣٨_٢٢١) التي تطرقت الى حدود المسؤولية التي تقع على الناقل البحري ، ولا تسقط مسؤولية الناقل البحري الا في حالات محددة قانونا ، حيث ان القانون البحري العماني قد

أشار الى تلك الحالات في بعض المواد ومواد أخرى التي يعفى منها الناقل من المسؤولية من الأساس. وبالتالي اذا ثبتت مسؤولية الناقل البحري فهو ملزم بالتعويض والوقوف عند مسؤوليته الى ان يثبت ان الضرر الواقع على الأشخاص من خلال النقل بالرحلة البحرية الى سبب اخر من دون الأسباب التي يتحملها الناقل بموجب القانون البحري رقم (٢٠٢٣/١٩) وسنوضح من خلال هذا المطلب حدود مسؤولية الناقل نحو الأشخاص خلال الرحلة البحرية :-

الفرع الثاني: حدود مسؤولية الناقل نحو نقل الأشخاص حسب القانون البحري (٢٠٢٣/١٩) :- أولا- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يلحق بالمسافر اذا كان نتيجة تأخر الناقل عن الوصول الى الميناء المتفق عليه او عدم تنفيذه للالتزامات الناشئة عن العقد إلا إذا اثبت الناقل أن سبب التأخير يعود الى سبب اجنبي لا دخل له فيه ، أي انه في حال كان المسافر ينتظر موعد الرحلة ، وتأخرت السفينة الناقلة للوصول الى ميناء المغادرة المتفق عليه ، وتبين ان سبب التأخير يعود الى سبب خارج عن إرادة الناقل مثل الحالة الجوية او تعرض السفينة للتفتيش من قبل خفر السواحل ، فيعفى الناقل في هذه الحالة من تحمل المسؤولية كون ان السبب اجنبي وخارج عن ارادته . ثانيا- يكون الناقل مسؤولا عن حالات الوفاة او الإصابات بجراح اثناء تنفيذ عقد النقل ، الا اذا اثبت ان سبب الوفاة او الإصابة ناتج عن سبب اجنبي خارج عن ارادته ، وحدد المشرع العماني ان الإصابة او الوفاة تعتبر قد حدثت خلال عقد النقل البحري اذا ما وقعت اثناء وجود المسافر على ظهر السفينة ، او عند صعود المسافر او نزوله من السفينة واكد على ذلك من خلال المادة (٢٣٢) . ثالثا- لا يتحمل الناقل مسؤولية الأضرار التي يتعرض لها المرافقين والذي وافق الناقل على صعودهم للسفينة مع البضائع مثل المرافقين للحيوانات ، إضافة الى انه لا يتحمل مسؤولية الأشخاص المتسلسلين للسفينة بهدف السفر من غير دفع الأجرة ، حيث ان القانون البحري العماني قد اكد على ذلك في المادة (٢٣٧) بتفاصيل المادة . واكد القانون البحري العماني على انه يقع باطلا كل اتفاق من شأنه اعفاء الناقل من المسؤولية اتجاه المسافرين ، او الزام المسافرين قبل النقل التنازل عن الحقوق التي تنشأ له من عقد التأمين على حياته ، وذلك من خلال المادة (٢٤٣) والتي اكد من خلالها المشرع العماني على أهمية تحمل الناقل للمسؤولية التي نص عليها من هلال القانون المذكور ولا سيما انه قام بتحديد تلك المسؤولية .

الخاتمة:

على امتداد هذه الصفحات حاولنا قدر المستطاع أن نسلط الضوء على مسؤولية والتزامات الناقل البحري على ضوء المرسوم السلطاني رقم ٢٠٢٣ / ١٩ بإصدار القانون البحري العماني وقد أفرزت هذه الإطلالة على ان الناقل البحري قد تقيد ببعض المسؤوليات اتجاه نقل البضائع والأشخاص، رغم تحديد تلك المسؤوليات من قبل المشرع العماني ، للتأكيد على الالتزامات الواجب اتخاذها قبل وخلال عملية النقل البحري للأشخاص والبضائع .

وعموما يجب على الناقل البحري وفقا لعقد النقل البحري أن يقوم بإيصال البضائع محل العقد من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ سليمة وذلك بالقيام بكل التزاماته وبحدود مسؤولياته بما فيها التزاماته بعد إتمام

الرحلة البحرية والمتمثلة في تفريغ البضائع وتسليمها لصاحب الحق فيها ، إضافة الى التزامه بتجهيز السفينة تجهيزاً تاماً لنقل الأشخاص والالتزام بمواعيد الانطلاق ومواعيد الوصول ، إذ يلتزم الناقل البحري عند تفريغه للبضائع محل عقد النقل البحري بالمحافظة على البضاعة وتسليمها لصاحب الحق فيها كما تسلمها من الشاحن في ميناء الشحن أي سليمة وفقاً للثابت في سند الشحن، وإلا قامت مسؤوليته في حالة هلاك أو تلف أو تأخر وصول البضائع إلى ميناء التفريغ، ويلتزم بتحميل الأشخاص بالمواعيد المحددة بالتذكرة وإيصالهم لميناء الوصول بالمواعيد المتفق عليها مع تحمل مسؤولية الناقل على حياة الأشخاص والاصابات التي من الممكن ان تلحق بالمسافرين لأسباب تعود على الناقل بحدود المسؤولية التي حددها القانون من خلال ما ذكرناه في معرض بحثنا ، وفي الختام توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات نبينها في الآتي :

أولاً: النتائج :

١. لاحظ الباحث أن المشرع العماني قد جعل من مسؤولية الناقل البحري بجعل السفينة صالحة للملاحة التزاماً بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية، بمعنى أنه لا يمكن لرفع مسؤولية الناقل البحري عند هلاك البضاعة أو تلفها أن يثبت بأنه بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة، بل ينبغي لرفعها عنه أن يثبت السبب الأجنبي. وهذا بخلاف ما ذهب إليه معاهدة بروكسل، والتي ألزمت الناقل البحري ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه فقط، لذا فالناقل بموجب المعاهدة لا يسأل عن أي هلاك أو تلف للبضاعة فيما إذا أثبت بذله لتلك الهمة الكافية. أما اتفاقية هامبورج فإنها لم تتطرق لذلك الالتزام. وأخيراً فإن إثبات صلاحية السفينة للملاحة يكون بترخيص الملاحة، والذي يصدر من إدارة التفتيش بمصلحة الموانئ والمناظر، على أن الترخيص لن يفي بالغرض إلا متى كان ساري المفعول.

٢. فيما يخص التزام الناقل بشحن البضاعة، فقد لاحظ الباحث أن المشرع العماني قضياً بالزام الناقل البحري بشحن البضائع مع جواز الاتفاق على ما يخالفه، أي جواز أن يتفق الطرفان على أن يتولى الشاحن شحن البضائع إلى ظهر السفينة ثم يتولى الناقل رص البضائع داخل عتابر السفينة، وهذا بخلاف ما ذهب إليه اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج، حيث اعتبر أن شحن البضاعة على متن السفينة التزام يقع على عاتق الناقل البحري دون سواه، وتلقي عليه بموجب ذلك مسؤولية تلك العملية لما قد يحصل للبضاعة من هلاك أو تلف أثناء العملية، وكذا تحمله لمصاريف الشحن. وقد اتجه غالبية الفقهاء للرأي المذكور باعتبار أن اتفاق الشاحن بالقيام بعملية الشحن هو اتفاق غير عملي، لأنه إذا كان بمقدوره أن يتكفل بهذه العمليات بنفسه في الإيجار الكامل أو الإيجار بالرحلة، فإن الأمر يختلف في العمليات على الخطوط المنتظمة، نظراً لتعدد الشاحنين وتنوع البضائع، مما يصعب معه معرفة الوقت الذي ستكون فيه السفينة جاهزة لتلقي بضاعته، ومن ناحية أخرى فإن توزيع الإرساليات في الأماكن المخصصة لها مسألة فنية تتطلب مهارة وخبرة كبيرتين لارتباطها بتوازن السفينة وسلامة الإرسالية.

٣. فيما يتعلق بالالتزام الناقل بإتباع خط السير المتفق عليه أو المعتاد، وكذا التزامه بحفظ البضاعة والعناية بها. ففيما يخص الالتزام الأول فقد رأى الباحث أن الناقل البحري ملتزم بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول

المتفق عليه، وذلك من خلال اتباع الطريق البحري المتفق عليه أو المعتاد، إلا أن هذا الالتزام غير مطلق، إذ يجوز للربان الانحراف عن الطريق في الحالات التي يحددها القانون أو الاتفاق، أو إذا كان الانحراف معقولاً، وذلك بموجب اتفاقية بروكسل. بينما نجد كلاً من اتفاقية هامبورج وكذا المشرعين العماني والإماراتي لم يتطرقوا للانحراف ولا لمفهومه أو معياره، واكتفوا بصورة غير مباشرة بإيراد الحالات التي تقود للانحراف، مثل اتخاذ التدابير لإنقاذ الأرواح، وكذا اتخاذ التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال في البحر، والا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضائع من هلال عدم التزامه.

أما بخصوص مسؤولية الناقل عن حياة الأشخاص المسافرين على متن السفينة فقد وضع المشرع العماني حدود مسؤولية الناقل من خلال حالتين :-

أولاً :- يتحمل الناقل مسؤولية وفاة أو إصابة الأشخاص المسافرين على متن السفينة بكل الأحوال إلا إذا أثبت أن السبب وراء ذلك هو سبب اجنبي وليس بسبب إهمال منه.

ثانياً :- لا يتحمل الناقل المسؤولية عن حياة الأشخاص المسافرين على متن السفينة مهما كانت الأسباب في حال أن هؤلاء الأشخاص كانوا مرافقين لبضائع أو كانوا متسللين بعرض عدم دفع الأجرة.

ثانياً : التوصيات :

١. بناءً على ما تمّ ذكره في الخاتمة، أستطيع أن أخلص إلى التوصيات الآتية ذكرها:
٢. أوصي بأهمية البحث عن إليه لإلزام الناقل البحري للبضائع باستلام البضاعة المقدمة إليه إذا كانت إمكانياته تسمح بذلك، ذلك أنه قد يطرأ طارئ خارج السيطرة يحول دون إمكانية السفينة لنقل البضاعة المقرر نقلها، فالناقل في هذه الحالة ملزم بتأمين سفينة أخرى لنقل البضاعة المقرر نقلها بموجب العقد وخلال فترة معقولة. وكانت تلك البضاعة مستوفية للشروط المطلوبة، وذلك لسد النقص التشريعي الذي لا يلزمه بذلك، والذي يتيح الفرصة للناقل البحري ليملي شروطاً إضافية في مواجهة الشاحن يعلق فيها استلامه للبضاعة رغم وجود اتفاق سابق بينه وبين الشاحن والمتمثل بعقد النقل البحري، وهذا بدوره يحافظ على مركز الناقل القوي وبقاء الشاحن في وضع ضعيف.
٣. ضرورة الأخذ والإلمام من قبل ذوي الاختصاص بما تمّ جمعه وطرحه من قواعد علمية بخصوص التهوية والحفاظ على درجة حرارة العنابر والبضاعة خلال الرحلة البحرية مع الأخذ بعين الاعتبار دائماً بالصفة الذاتية الملزمة لبعض أنواع البضائع والتي مهما تم العناية بها فلن يحول ذلك دون ظهورها، باعتبار أن هذه الصفة تدخل في خصائص البضاعة الأصلية البحتة مثل إصابة الحديد بالصدأ، أو نقص الوزن الذي يصيب بضائع الحبوب كالقمح وهو ما يطلق عليه عجز الطريق أو نسبة التسامح.
٤. أرى أهمية تحديد الأشخاص التي يمكن لها الإبحار على ظهر السفينة، حيث يكونوا من الأشخاص الغير مصابون بإصابات أو أمراض مزمنة لا تمكنهم من تحمل الظروف المناخية وحركة الرياح التي من الممكن أن تحدث خلال الرحلة، كون أن الرحلة البحرية هي رحلة طويلة ولا توجد محطات توقف يمكن من خلالها تدارك أي امر صحي طارئ يحدث للمسافرين، مع التأكيد على إحضار موافقة طبية تتيح له السفر عبر السفينة قبل

ان يوقع معه عقد النقل البحري ، كون ان الناقل مسؤول بشكل كبير عن حياة الأشخاص داخل السفينة وخلال الرحلة البحرية .

المصادر:

١. المرسوم السلطاني رقم ١٩ / ٢٣ . بإصدار القانون البحري العماني.
٢. مرسوم بقانون اتحادي رقم (٤٣) لسنة ٢٠٢٣ في شأن القانون البحري.
٣. الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن ببروكسل الموقعة بتاريخ ١٩٢٤/٨/٢٥
٤. كمال حمدي : عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري (الأحكام العامة لعقد الشحن والتفريغ، والتعريف بالعقد، وأطرافه، الالتزامات الناشئة عن عقد الشحن والتفريغ، أسباب المسؤولية، الإعفاء منها، نطاقها، دعوى المسؤولية)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف الإسكندرية، ٢٠٠٢.
٥. عادل علي المقدادي : القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ١٩٩٩.
٦. هاني محمد دويدار : موجز القانون البحري، المؤسسات الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت ١٩٧٧.

الهوامش:

- ١ المرسوم السلطاني رقم ١٩ / ٢٠٢٣ بإصدار القانون البحري العماني.
- ٢ مرسوم بقانون اتحادي رقم (٤٣) لسنة ٢٠٢٣ في شأن القانون البحري.
- ٣ هاني محمد دويدار : موجز القانون البحري، المؤسسات الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت ١٩٧٧.
- ٤ المرسوم السلطاني رقم ١٩ / ٢٠٢٣ بإصدار القانون البحري العماني المادة (٢١٢).
- ٥ مرسوم بقانون اتحادي رقم (٤٣) لسنة ٢٠٢٣ في شأن القانون البحري.
- ٦ المرسوم السلطاني رقم ١٩ / ٢٠٢٣ بإصدار القانون البحري العماني المادة (٢٢٠/٢٢١)
- ٧ عادل علي المقدادي : القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ١٩٩٩.
- ٨ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن ببروكسل الموقعة بتاريخ ١٩٢٤/٨/٢٥
- ٩ المرسوم السلطاني رقم ١٩ / ٢٠٢٣ بإصدار القانون البحري العماني. المادة (٢٣٧)
- ١٠ المرسوم السلطاني رقم ١٩ / ٢٠٢٣ بإصدار القانون البحري العماني المادة (٢٤٣).