



جامعة المنصورة
كلية الحقوق
قسم القانون الدولي الخاص

تعديلاً بحث بعنوان

المسؤولية القانونية بشأن منازعات عقد النقل البحري للبضائع

كجزء من رسالة

مقدم من الطالب | علي اسماعيل حديد

تحت إشراف

الأستاذ الدكتور / محمد السيد عرفه

أستاذ القانون الدولي الخاص بجامعة المنصورة

والعميد السابق لكلية الحقوق - جامعة المنصورة

٢٠٢٤ م

المقدمة

أولاً: موضوع البحث:

أنّ عقد النقل البحريّ للبضائع يُرتّب مجموعة من الالتزامات على عاتق أطرافه كالشاحن، أو الناقل، الأمر الذي يترتب أن يكون لهذه الالتزامات مقابل في حال الإخلال بها، خاصة وأن هذا النوع من العقود تعتمد عليه بشكل أساسي الحياة الاقتصادية للدولة، إذ يعد من أكثرها حيوية وأهمية بالنسبة للاقتصاد بصورة عامّة، الأمر الذي يجب إلّا نقل فيه حجم المسؤوليات الملقاة على عاتق الأطراف في حال الإخلال بالالتزامات عن غيره من العقود، إلّا أنّه بالوقت ذاته لا يجب غض الطرف عن المخاطر التي يمكن أن تسببها الظروف المحيطة بتنفيذ العقد، كالمخاطر البحريّة، لذا كان لابد من معاملة خاصة مع عقد النقل البحريّ للبضائع بما يخص مسؤولية أطرافه في حالة الإخلال بالالتزامات، وذلك على النحو الذي سوف نبينه من خلال هذا البحث.

ثانياً: أهمية البحث :

تكمن أهمية بحثنا هذا في جانبين أحدهما العملي يتمثل في إلقاء نظرة سريعة على واقع مسؤولية الناقل والشاحن البحريّ في التشريعات المدنية، والاتفاقيات الدوليّة، وبيان مدى كفايتها في تحقيق أهداف العقد؛ أما الجانب الآخر هو الجانب النظري والذي يتمثل في إثراء مكتبتنا العربية في مزيد من البحوث عن هذا النوع من المسؤولية، ولاسيما في مجال القانون الدوليّ الخاص.

ثالثاً: منهجية البحث :

سوف يعتمد هذا البحث الأسلوب المقارن بين القانون العراقيّ وكل من القانون المصريّ والدوليّ من خلال المعاهدات التي تناولت عقد النقل البحريّ للبضائع، مستهدين بالاتجاهات الفقهية والقضائية والنصوص القانونيّة في القوانين المقارنة، مع بعض تطبيقات القضاء العربي التي تناولت القانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحريّ للبضائع^(١).

رابعاً: إشكالية البحث :

(١) د. جابر جاد نصار: أصول وفنون البحث العملي، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ٢٣ ومابعد.

يفترض بحثنا توضيح تساؤلًا رئيسيًا تم استنباطه من عنوان البحث، إلا المسؤولية القانونية الناشئة عن منازعات عقد النقل البحري للبضائع"، وذلك من خلال بيان مدى فاعلية مسؤولية الناقل أو الشاحن في فض النزاعات الناشئة عن هذا العقد، ومدى تحقق العدالة للأطراف المتضررة من وراء تحقق أحكام هذه المسؤولية.

خامسًا: خطة البحث :

سوف يتضمن بحثنا خطة قوامها مبحثين، وذلك على النحو الآتي:

المبحث الأول : حالات تحقق المسؤولية القانونية لشخص الناقل في عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية.

المطلب الثاني: المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع في ضوء أحكام التشريعين العراقي والمصري.

المبحث الثاني: مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: المسؤولية الشخصية أساس قانوني لمسؤولية الشاحن البحري.

المطلب الثاني: المسؤولية الموضوعية أساس قانوني لمسؤولية الشاحن البحري.

المبحث الأول

حالات تحقق المسؤولية القانونية لشخص الناقل في عقد النقل البحري للبضائع

في الماضي كان نصوص القوانين البحرية تحمل الطرف المسئول عن النقل المسؤولية القانونية التامة عن الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالبضائع^(٢) إلا أنه سرعان ما بدأ مبدأ حرية وضع النصوص العقدية يتسلل إلى عقود النقل البحري^(٣). بالتزامن مع فرض التشريعات الوطنية لنظام مسؤولية يستند إلى مبدأ خطأ الناقل أو إهمال^(٤)، ومثال ذلك التشريع الأمريكي ("قانون هارتر") في عام ١٨٩٣، حتى بدأت ملامح تسوية جديدة تحقق موازنة حقيقية بين مصالح الشاحنين وملاك السفن^(٥)، ومع هذا "التحرك الوطني" بدأ جهداً دولياً يلوح في الأفق غايته وضع قواعد دولية تنظم هذه المسؤولية^(٦)؛ ففي إطار اللجنة البحرية الدولية تم العمل على تطوير اتفاقية بشأن سندات الشحن، وبعد مفاوضات مطولة بين أطراف من القطاع الخاص، أي الشاحنين وملاك السفن وشركات التأمين في الدول الكبرى ذات المساحات البحرية الكبيرة، تم اعتماد عددا من القواعد في اجتماع انعقد في لاهاي عام ١٩٢١، والمعروفة باسم "قواعدلاهاي"، هذه القواعد التي عدلتها اللجنة الدولية المختصة بشؤون البحار في عام ١٩٢٢، ثم اعتمدها المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري الذي عقدته بلجيكا في بروكسل في عام ١٩٢٤، تحت أسم الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد خاصة بسندات الشحن، أو "قواعدلاهاي- فيسبي"^(٧). ومع ذلك كان البعض يعتقد أن قواعدلاهاي فيسبي كانت نموذجاً إلزامياً لسند الشحن، وحقيقة أن واضعي الصياغة وجدوا أنفسهم غير قادرين على تغيير

(٢) د. محمد السيد الفقي: القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٣٥٤

(٣) د. عادل علي المقدادي: القانون البحري، دار الثقافة، عمان، الأردن، ٢٠١٠، ص ٢٥٦

(٤) عباس مبروك الغزيري: عقد النقل البحري "دراصة في القانون الروماني، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، المجلد ١٦، العدد ٢٨، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، ٢٠٠٨، ص ١٤١ ومابعدا

(٥) عاطف محمد الفقي: النقل البحري للبضائع، "السفينة"، أشخاص الملاحة البحرية، مشارطات إيجار السفن، مطبعة

المعارف، ٢٠١٢، ص ٣

(٦) Assonitis, Georges. Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED. Graduate Institute Publications, 2015. p6

(٧) د. مصطفى كمال طه: القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٢٢٣

وسيلة الصياغة^(٨)، وإدراكاً لهذه الصعوبة حاول المجتمع الدولي التغلب عليها بقواعد هامبورج ١٩٧٨ ، وصولاً إلى قواعد روتردام كما سوف نبين في حينه ^(٩) ويمكن نتناول هذا التطور التدريجي للمسئولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية ، والتشريعات الوطنية من خلال تقسيم مبحثنا إلى المطلبين الآتيين :

المطلب الأول: المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية.

المطلب الثاني: المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع في ضوء أحكام التشريعين العراقي والمصري.

المطلب الأول

المسئولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية

(٨)Quynh, Nguyen Thi. "A Comparison Study of Liability of the Carrier in the International Conventions on the Carriage of Goods by Sea." Pecs J. Int'l & Eur. L. (2024).P32

(٩)Rym Boukhari. Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance contentieux France-Algérie. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I Français ,(2017) , p166

تتجسد المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري من خلال القواعد التي أرستها الاتفاقيات الدولية ، والتي تنقلت بصورة تدريجية من اتفاقية لأخرى ، ويمكن تناول هذه الاتفاقيات الدولية تباعاً من خلال مايلي :

أولاً: اتفاقية بروكسل^(*)

بداية تجد الإشارة إلى أنه بحسب نص المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل، أن المسؤولية القانونية لشخص الناقل، تبدأ من البرهة التي يتولى بها مسؤولية البضائع وحتى إيصالها إلى المستلم، فالاتفاقية تحدد المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري في "تفريغ الحمولة"^(١)، أما بشأن مبادئ هذه المسؤولية للمسئول عن النقل البحري وفق أحكام هذه الاتفاقية فإنه يفترض أنها على النحو الآتي:

١- مبدأ افتراض المسؤولية القانونية لشخص الناقل:

بحسب الاتفاقية يستوجب أن يتم تنفيذ عقد النقل وفقاً لتوقعات الأطراف^(٢)، وهي بشكل عام فيما يخص بالزمان أو المكان أو حتى الظروف، علاوة على ذلك، يتم اختبار كافة آليات قانون الالتزامات من دون إغفال مقتضيات حسن النية العقدية^(٣).

بسبب الحسابات التاريخية، فإن تقلبات الملاحة البحرية، ولا سيما طبيعة المنتجات التي أصبحت أكثر تنوعاً وأكثر تطلباً أو حتى لها تكوين كيميائي أو بيولوجي معقد والتي تشكل في كل مرة خطراً موجوداً مسبقاً كان على الناقل أن يحمي نفسه من خلال الاستبعاد التعاقدى لشروط المسؤولية بحيث لا يؤدي تحميله للمسؤولية من خلال

(*) الجدير بالذكر أن اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ لتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن والتي تعرف باسم قواعد لاهاي، والتي تم تعديلها بموجب بروتوكول سنة ١٩٦٨، وكذلك سنة ١٩٧٩ تُعد الاتفاقية إحدى الاتفاقيات التي تحكم عقود النقل البحري الدولي للبضائع ؛ إذ جرى إيرادها في بروكسل " بلجيكا " في الأول من ديسمبر سنة ١٩٢٤، ودخلت المعاهدة حيز التنفيذ في نوفمبر سنة ١٩٢٥، في وقت كانت فيه مخاطر الملاحة البحرية كثيرة ووسائل الاتصال محدودة.د. فائز ذنون جاسم: مبادئ القانون البحري، دار أمجد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١٦، ص ١٠.

(¹) Kamdem, Innocent Fetze. "La responsabilité du transporteur maritime au niveau international: un échec d'uniformisation juridique." Les Cahiers de droit 41.4 (2000)p 685

(²) د. عدلي أمير خالد: النقل البحري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٦ ص ٧٤

(³) د. نادية محمد معوض السيد: قانون التجارة البحرية، التعاون للطباعة، دون ذكر بلد النشر، دون ذكر سنة النشر. ص ٢٤٠
النشر. ص ٢٤٠

تأييده إلى الإضرار به لاحقاً، فإنه يجب على الناقل أن يظهر نفسه على أنه محترف حقيقي سيقوم بتحليل المنتج أو تحليله وتحديد طبيعته وسلوكه أو فقدانه تحت تأثير التغيرات أو درجات الحرارة أو نوع معين من التغليف أو العرض أو الاتصال بمنتجات أخرى أو تغير البيئة وما إلى ذلك... ويترتب على ذلك أن عقد النقل يجب أن يمنع ويستبعد جميع المخاطر التي ليست متأصلة في فعل الناقل بل على أخطاء الصانع، ومن قرر شروط التعبئة والتقديم، وفعل المقدم، وفعل الشاحن، الخ، حتى صياغة سند الشحن والتي ستحدد بداية مسؤولية الناقل^(١).

٢- **نظام المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري:** بموجب نص المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل على أن الناقل البحري مسئول عن الخسائر والأضرار التي لحقت بالبضائع؛ ومن ثمّ تلزمه ببذل الجهد الواجب، والمقبول لضمان سلامة سفينته وتنفيذ العمليات المسندة إليها؛ لذلك تتبع المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري نظاماً خاصاً يختلف عن ذلك المطبق عموماً على شركات النقل الأخرى؛ لهذا السبب أولاً وقبل كل شيء، من اللازم التمييز بين الوضع الذي يكون فيها مهمة الناقل هي نقل البضائع الموكلة إليه من نقطة انطلاق البضاعة أي من مكان تصنيعها أو تغييرها أو استخراجها كمصنع أو ميداني أو غيره إلى مكان الوجهة النهائية^(٢)، وفي هذه والوضع الذي يصدر "بوليصة شحن مجمعة"، والاتجاه الذي يتعامل فيه الناقل البحري فقط مع الجزء البحري من نقل البضائع وفي هذه الحالة، يتم إصدار "بوليصة شحن مباشرة"^(٣).

إبان إصدار بوليصة شحن مجمعة، يتعهد الناقل بالقيام باسمه وتحت مسؤوليته بالنقل بالكامل من مكان الاستلام إلى مكان المقصد النهائيين طريق القيام بكل أو جزء من هذا النقل وإبان التعاقد من الباطن على المراحل التي لا يفعلها شخصياً، على أنه للتأهل لبوليصة شحن مجمعة، يستوجب أن تفي بالخصائص منها ناقل واحد وعقد واحد ومسئولية واحدة^(٤)؛ ومن ثمّ تفترض بوليصة الشحن المجمعة مسبقاً أن مصدر المستند يفترض، بوصفه ناقلاً مشتركاً، المسؤولية التامة عن النقل من طرف إلى طرف ويستوجب

(١) د. محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، ١٩٩٣، ص ٣٧٢

(٢) د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ١٢٠

(٣) د. نادية محمد معوض السيد: قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص ٢١٠

(٤) Rym Boukhari. Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance contentieux France-Algérie, op.cit, p170

أن يتم التنفيذ السليم لكل مرحلة من مراحل عملية النقل المتعاقبة، بينما بوليصة الشحن "المباشرة" هي السيناريو الذي يتحمل فيه الناقل المسؤولية عن أي خساره أو ضرر يلاحظ عند التفريغ أو التسليم حتى إذا ظل سبب الضرر غير محدد؛ لأن عدم وجود خطأ لا يكفي لإفلات الناقل من المسؤولية؛ ومن ثم فإنه وفقاً لاتفاقية بروكسل حتى إذا ظلت أسباب الخسارة أو الضرر غير معينه وتعزى إلى الشاحن، فإن المسؤولية القانونية لشخص الناقل تبقى متحققة إذا كان السبب المؤكد للحادث لم يثبت الضرر، وعليه يكون المسئول عن عملية النقل مسئولاً عن الخسارة أو الضرر الذي يلحق به من اللحظة التي يتولى فيها مسئوليتها وحتى إيصالها إلى متلقيها، وهكذا فإن اتفاقية بروكسل تحدد على حساب الناقل المسؤولية التامة في هذه الظروف وآثارها، ومع ذلك فإن مسؤولية ناقل البضائع عن طريق البحر ستنتطبق فقط على "الخسائر والأضرار" وفقاً لاتفاقية بروكسل^(١).

٣- حدود مبدأ افتراض المسؤولية القانونية لشخص الناقل:

من أجل التخفيف من صرامة مبدأ المسؤولية اللازمة الذي أرسته اتفاقية بروكسل^(٢)، نصت الأخيرة (نص المادة ٤/٥ منها) على الحالات التي تسمح للمسئول عن النقل البحري للبضائع إما بإعفاء نفسه من المسؤولية أو تقليصها من خلال قيود قانونية^(٣)، وقبل الحديث عن حدود هذه المسؤولية لابد من الإشارة إلى أنه لا ينبغي الخلط بين مفهوم الحد من المسؤولية القانونية لشخص الناقل، ومفهوم الإعفاء من المسؤولية

(١) د. محمد كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ١٤

(٢) د. علي جمال الدين عوض: القانون البحري: دار النهضة العربية، طبعة نادي القضاة، ١٩٨٨، ص ٢٨١

(٣) فقد قضى بأنه " إذ نصت الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وأصدرت بها مرسوماً بقانون في ٣١/١/١٩٤٤ - على أنه لا يلزم الناقل أو السفينة [في أي حال من الأحوال] بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائه جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة... جاءت عبارتها بصيغة العموم فيندرج في نطاق التحديد القانوني للمسؤولية [المقررة بهذه الفقرة] كل ما يقع من هلاك أو تلف نتيجة لخطأ غير عمدى أيا كانت درجة هذا الخطأ - وسواء أكان تافهاً أو سيرا أو جسيماً - ولا يخرج من هذا النطاق إلا ما يكون ناشئاً عن عش الناقل (مخصصاً؛ إذ أن هذه الصورة وحدها هي التي يفترض أن الشارع قد استبعدتها من هذا المجال، ولا عبرة في هذا الخصوص بالقول بأن الخطأ الجسيم يعتبر صورة للغش يجرى عليه حكمه، ذلك لأنه متى كانت معاهدة سندات الشحن هي القانون المتعين التطبيق على النزاع فقد وجب إعمال ما ورد بهذا التشريع الخاص من أحكام خاصة بالتحديد القانوني للمسؤولية بصرف النظر عما في هذه الأحكام من مغايرة لما هو مقرر في شأن التحديد الاتفاقي للمسؤولية نقض مصري : محكمة النقض المصرية ، رقم ٠٠٩٥ لسنة ٢٥ مكتب فني ١١ صفحة رقم ١٢٦ جلسة ١١-٠٢-١٩٦٠

القانونية لشخص الناقل البحري المذكور، فالأخير ناتج عن قائمة من الحالات المذكورة في اتفاقية بروكسل وقوانين الدولة التي صدقت عليها والتي تسمح للمسئول عن النقل بعدم مسؤوليته قانوناً إذا كانت الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع ناشئاً أو ناتجاً عن الحالات المشار إليها سلفاً ؛ بينما يسمح تعيين المسؤولية للمسئول عن النقل بعدم إصلاح الضرر الذي تم إقرار مسؤوليته عنه، فما هي أصل حدود المسؤولية القانونية لشخص الناقل والاستثناء الوارد عليه؟^(١). هذا ما سوف نبينه من خلال استعراض الفقرات الآتية :

أ. أصل حدود المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري: أن القيد الخاص بالمسؤولية القانونية لشخص الناقل هو ما يتمتع به فقط بوصفه مشغل ناقل بحري، هذا ما نصت عليه الصيغ المختلفة لاتفاقية بروكسل، حيث يشكل قيداً من "الدرجة الأولى"، والذي يتكيف أساسه القانوني هذا الاستثناء من مبدأ القانون العام، الذي يستلزم أن يضمن الشخص المسئول عن الضرر تعويضاً كاملاً بحيث يثبت أنه مفيد للمسئول عن النقل بقدر ما قد يثبت أن سقف التعويض الذي تحدده الاتفاقية أقل من التقدير الواقعية للضرر للبضائع المنقولة^(٢)، وهذا ما تبنته الاتفاقية والمعدلة بالبروتوكول سنة ١٩٦٨^(٣).

وعليه نكتشف أن قاعدة التقييد هذه ليست مطلقة؛ لأن الناقل لا يمكنه الاستفادة منها في الحالات التي يرتكب فيها خطأ جسيماً أو لا مبرر له، أو أن يكون الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن ، كما أنها محكومة بإطار انطباقها الصارم على توريد البضائع بحرياً، وهذا يعني أنها لا تتعلق بالمسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري عندما يُعهد إلى الأخير بهام النقل الكامل من بداية الرحلة إلى نهايتها، بما في ذلك عن طريق وسائل النقل الأخرى - البرية والجوية وما إلى ذلك -

(١) د. لطيف جبر كومانبي: القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٣، ص ٣٥

(٢) Adil, Hind. "Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissance ,2010 , p10

(٣) فقد نص المادة ٥/٤ من الاتفاقية والمعدلة بالبروتوكول سنة ١٩٦٨ بأنه لا يلزم الناقل بأي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق للبضائع بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك "ذهب" عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنكاً عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر مالم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن . ينظر: د. مصطفى كمال طه " القانون البحري، المرجع السابق، ص ٣٣٥

التي غالباً ما يتنازل فيها المكلف قانوناً بالنقل عن المسؤولية الملازمة للشحن برياً أو جويّاً، أو أي نوع ثاني من النقل بينما يظل مسئولاً تجاه موكله^(١).

ب. **نظام الإعفاء من مسؤولية:** أنشأت اتفاقية بروكسل بموجب نص المادة الرابعة منها سلسلة من الحالات التي تسمح للمسئول عن النقل البحري بالتخلص من مسؤوليته عن الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالبضائع، فمنها ما هو متعلق بالأحداث الخارجية والبضائع كالحريق، والخطر في البحر، والقضاء والقدر وأعمال الحرب، والقرصنة، أو مرسوم أو إجراء أو الحجر الصحي أو الإضراب أو الإغلاق أو الشغب أو الاضطرابات المدنية أو أي سبب آخر لا ينشأ عن فعل أو خطأ الناقل أو تلك الخاصة بالشحنة وتشمل أفعال الشاحن أو إغفاله، وعدم كفاية أو نقص العلامات، والتقلص من حيث الحجم أو الوزن والعيوب الأخرى الموجودة في الحمولة وكذلك غياب التعبئة^(٢)، أو الخاصة بالسفينة ذاتها وتضم هذه الفئة الأخيرة أربع حالات هي عدم صلاحية السفينة للإبحار، والعيوب الكامنة التي تتجاوز العناية المقبولة، والخطأ البحري، وكذلك أعمال المساعدة والإنقاذ^(٣).

ونشير إلى أنه يمكن تفسير قائمة الاستثناءات هذه من خلال إرادة واضعي اتفاقية بروكسل في الرغبة في إنشاء نظير لنظام المسؤولية اللازمة للمسئول عن النقل؛ ومن ثم فإنه -وبحسب الاتفاقية- فإن الناقل من أجل التمكن من الإعفاء، يستلزم عليه إثبات أن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع ناتج عن حدث وقع في نموذج من الظروف المشار إليها في الاتفاقية، المسماة "الحالات المستثناة"؛ ومن ثم فإن الحالات المستثناة تشكل الدعامة الأساسية لحماية الناقل بموجب اتفاقية بروكسل، ومع ذلك فإن عبء إثبات الحالة

(١) د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص ١٢٣

(٢) طبقاً للمادة ٤/٣ من معاهدة بروكسل - الخاصة بسندات الشحن التي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ - لا يسأل الناقل أو صاحب السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها. وإذا كان عجز الطريق ينطبق عادة على البضائع التي تجف مع الزمن كالحبوب وغيرها، وتحدد بسنة العجز وفقاً للعادات التجارية فيعفى الناقل من المسؤولية، إذا لم يجاوز العجز النسبة التي جرى بها العرف، فإذا جاوز هذه النسبة خففت المسؤولية بمقدار النسبة المسموح بها، ويعويز صاحب البضاعة عن الباقي، ولا يتحمل الناقل المسؤولية عن تعويض العجز جميعه إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه. (نقض مصري: محكمة النقض المصرية، رقم ١٢٨ لسنة ٣٧ ق، جلسة ٢٣/١٢/١٩٧١)

(٣) Rym Boukhari: Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance contentieux France-Algérie, op.cit, p221

المستثناة يقع على عاتق الناقل، حيث يمكنه إعفاء نفسه من المسؤولية التي تثقل كاهله من خلال إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضائع يرجع إلى إحدى الحالات المستثناة (١).

على أنه تجدر الإشارة إلى أن إثبات الحالة المستثناة لا يكفي وحده للتخلل من المسؤولية للمسئول عن النقل، بل لابد للتخلص من المسؤولية التي تلحق به في حال الخسائر أو الأضرار التي تحصل في أثناء النقل، أن يثبت وجود أحد أسباب الإعفاء التي أقرتها الاتفاقية؛ وعلاقه سببية بين سبب الإعفاء المذكور والضرر (٢).

ويمكن تقديم هذا الإثبات بأي طريقة، ولا سيما من خلال تقديم وثائق، مثل: تقرير الطقس أو شهادة الصلاحية للطيران (٣)، ومع ذلك إذا كان الضرر ناتجاً بشكل متزامن عن حالة مستثناة ولسبب آخر، فسيكون الناقل مسئولاً عن إثبات الجزء من الضرر المنسوب إلى حالة الإعفاء التي تُعزى إلى السبب الآخر تحت طائلة استمرار المسؤولية عنه كله (٤).

ثانياً- قواعد اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ (*)

وفي واقع الأمر فإن المواد ٥، ٦، ٨ من اتفاقية هامبورج وهي الخاصة بأساس وحدود المسؤولية تقع بمثابة القلب في الجسد وتتميز بأهمية قصوى لأثرها المباشر على التجارة البحرية واقتصاديات النقل

(١) Kamdem, Innocent Fetze. "La responsabilité du transporteur maritime au niveau international: un échec d'uniformisation juridique.", op.cit , p723

(٢) Cass. com., 16 avr. 1991, no 89-17.958, BTL 1991, p 591

(٣) Cass and. Com, Dr. eur. Transp, vol.2, p.486, 1974.

(٤) Schnell & Co. v. S.S. Vallescura,

<https://casetext>

[.com/case/schnell-v-the-vallescura](https://casetext.com/case/schnell-v-the-vallescura)

(*) الجدير بالذكر أن الخلاف مع قواعد لاهاي، والتي تم وضعها من قبل الدول " المستعمرة لصالح مصالحها البحرية، وتعيين قضية المسؤولية القانونية لشخص الناقل وما رافقها من إعفاءات بموجب هذه الأخيرة، طلبت معظم الدول لا سيما النامية مراجعة أنظمة المسؤولية المنطبقة على توريد البضائع بحريا لحاجتها للتصحيح، وبالفعل توجت هذه الطلبات بعقد جلسات من التفاوض في سنة ١٩٧٨، لتثمر عن اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل البحري لسنة ١٩٧٨، والتي تُعرف بـ (قواعد هامبورج). حينها اقترحت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي "الأونسيترال" تأسيس قائمة من المعايير الدولية التي تهدف إلى التنسيق في إطار النقل الدولي للبضائع بواسطة إستيعمال البحار، يكون من شأنها زيادة المسؤولية القانونية لشخص الناقل، وبالفعل تم اعتماد هذه القواعد في المؤتمر المنعقد في مدينة هامبورج في ٣١ مارس ١٩٧٨، ودخلت حيز النفاذ في ١ نوفمبر ١٩٩٢، وصدقت عليها ما يقرب من ٣٤ دولة د. مصطفى كمال طه: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع: قواعد هامبورج ١٩٧٨ ومدى حمايتها للشاحنين، كتاب مؤتمر البيويل الفضي لكلية الحقوق، جامعة المنصورة، ١٩٩٩، ص ٢٤٣

البحري للدول المختلفة، ونظرا لحساسية هذه المواد وخطورة أحكامها فقد ثار بشأنها جدل واسع الإطار، وهو يعكس في حقيقة الأمر واقع صراع بين جهات مختلفة (١).

وهو الصراع الذي أمكن حسمه إبان حزمة الاتفاق "Package deal"، ولعل من أهم ما قدمته اتفاقية هامبورج وتتميز به على معاهدة بروكسل هو ما يخص الأساس القانوني الذي بنت عليه المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري، وهي بذلك رتبت وبوضوح المسؤولية القانونية لشخص الناقل عن كل حادث يحصل فيه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها إذا وقع هذا الحادث في أثناء وصول البضاعة في حراسته على الشكل المقرر بنص المادة الرابعة من الاتفاقية، وذلك ما لم يثبت الناقل أنه هو ووكلائه وتابعيه اتخذوا كل ما كان يلزم من احتياطات مقبولة لتجاوز وقوع الخطر وانتفاء نتائجه، فألقت بذلك اتفاقية هامبورج على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة البضائع وموعد وصولها فإن أخل به افترض وقوع الخطأ في جانبه وانعقدت مسؤوليته، ومفاد ذلك أن المسؤولية في كنف اتفاقية هامبورج ليست موضوعية تقوم على مجرد الضرر، وإنما تقوم على فكرة الخطأ اللازم؛ ومن ثم فليس على المدعى سوى إثبات ما لحق ببضاعته من ضرر حتى يفترض بذلك خطأ الناقل، وعلاقته سببية بين هذا الخطأ اللازم وذلك الضرر (٢)، ولكن يستطيع الناقل نفي قرينة هذا الخطأ اللازم ودفع مسؤوليته إذا ما أفلح في عملية تقديم الدلائل التي تثبت اتخاذه كافة الاحتياطات لمنع حصول الخطر والضرر، وتطبيقاً لذلك فإنه إذا نشأ الضرر مثلاً عن مخاطر البحر، فعلى الناقل ليدراً عن كاهله قرينة الخطأ اللازم في حقه أن يعطي دليلاً أنه قد اتخذ الإجراءات المقبولة للحماية منها وانتفاء نتائجها؛ وحقيقة الأمر أن معيار "الإجراءات المقبولة" هو مقياس جديد على مفهوم المدرسة اللاتينية التي تعتنق مقياس "الرجل المعتاد"، ولكن لا خلاف على

(١) يلاحظ الصراع حسب نصوص الاتفاقية بين مصلحتين: - مصلحة الناقلين في إسقاط المسؤولية عن كاهلهم أو على الأقل التخفيف من أعبائهم ما أمكن. - مصلحة الشاحنين في الحصول بأيسر الطرق على تعويض كامل مقابل ما يلحق بهم من ضرر على أساس ذلك هلاك بضائعهم أو تلفها أو تأخير وصولها د. سعيد يحيى: مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبورج ١٩٧٨، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٩٦، ص ٣٦.

(٢) ورد هذا الأساس بالفقرة الأولى من نص المادة الخامسة بالاتفاقية والتي نصت على أن (الناقل يسأل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير في أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في نص المادة ٤ منها، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه كل ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجاوز الحادث وتبعاته، د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد: المرجع السابق، ص ١٩٢

كون هذا المعيار ذو طبيعة مادية ينظر إلى ما يفترض أن يفعله الناقل المتوسط الحرص في نفس الظروف لا الناقل الغافل ولا الشديد اليقظة، والتزم الناقل بقيامه بالإجراءات المقبولة ليس لمنع حصول الحادث فحسب بل لاتقاء نتائجه أو تعيين أثرها إذا ما وقع، كما هو الوضع في القوة القاهرة^(١)، وهو ما تبنته اتفاقية هامبورج^(٢).

ثالثاً: قواعد روتردام^(*):

يمكن تبيان ملامح المسؤولية القانونية لشخص الناقل في مستلزمات تنفيذ عقد النقل البحري، وفق هذه القواعد من خلال المبادئ التي أنتجتها هذه القواعد في هذا الخصوص:

١- مبدأ الحرية العقدية مع قواعد روتردام:

في عام ١٩٩٦ نظرت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) في اقتراح بتضمين برنامج عملها مراجعة للممارسات والقوانين الحالية في إطار النقل البحري^(٣).

(١) د. سوزان علي حسن: عقد النقل البحري بالحاويات، المرجع السابق، ص ٥٣

(٢) د. مصطفى كمال طه: القانون البحري، المرجع السابق، ص ٣٥٥

(*) ترسي الاتفاقية التي اعتمدها الجمعية العامة في ١١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨، نظاماً قانونياً موحداً وحديثاً ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية. وتستند الاتفاقية إلى الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، وبوجه خاص، إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن (بروكسل، ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤) ("قواعد لاهاي")، والبروتوكولات الملحق بها ("قواعد لاهاي-فيسبي")، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨) ("قواعد هامبورغ")، وتقديم بديلاً لهذه الاتفاقيات. وتوفر قواعد روتردام إطاراً قانونياً يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت في مجال النقل البحري منذ اعتماد تلك الاتفاقيات السابقة، بما في ذلك الزيادة التي شهدتها النقل بالحاويات، والرغبة في خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، ووضع وثائق للنقل الإلكتروني. وتوفر الاتفاقية للشاحنين والناقلين نظاماً عالمياً ملزماً ومتوازناً لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى.

(3) Assonitis, Georges. Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED.op.cit, p23

أشارت المادة الخامسة من اتفاقية هامبورج أن تكفل الطرف المختص في عملية النقل في ضوء أحكام هذه الاتفاقية هو التزام يبذل عناية لا بتحقيق على أساس ذلك.

حيث أعطت اللجنة تفويضاً للجنة البحرية الدولية لإعداد مسودة "مستند أو وثيقة النقل من الحمولة البحرية كلياً أو جزئياً، بعد النص الأول الذي قدمته لجنة النقل البحري إلى الأونسـيترال، قررت اللجنة تشكيل فريق عامل لدراسة هذه الأحكام بهدف اقتراح اتفاقية دولية جديدة بشأن النقل البحري للبضائع، بعد ست سنوات من العمل الدؤوب والبحث المستمر عن توافق الآراء، ولدت "اتفاقية عقد النقل البحرية الكلية أو الجزئية، ثم اعتمدت فيما بعد "قواعد روتردام" واعتمدها جمعية الأمم المتحدة في ١١ ديسمبر، ٢٠٠٨^(١).

مثل الاتفاقيات السالفة "بروكسل وهامبورج"^(٢)، تحمل هذه الاتفاقية الحديثة أهدافاً طموحة مثل إعادة توحيد قانون النقل في كل أنحاء العالم، وإعادة موازنة المصالح بين الشاحنين والناقلين واستعمال عقد نقل

(١) د.الحسن يوسف يونس: الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام "دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد ٣٩، العدد ٢، جامعة تشرين، سوريا، ٢٠١٧، ص ٢٧٧.

(٢) تجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية الجديدة جلبت العديد من الابتكارات فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري للبضائع لأنها تفتح مجالاً مهماً للتطبيق على الحرية التعاقدية في الواقع تسمح اتفاقية بروكسل بحرية محدودة للغاية في التعاقد؛ لأن أحكامها إلزامية تماماً ولا يمكن استبعادها بشرط مخالف تحت طائلة عقوبة البطلان (المادة ٣-٨)، في حين تنص قواعد روتردام على العكس من ذلك حيث يمكن للأطراف في ظروف معينة إلغاء تطبيق أحكام الاتفاقية لصالح البنود الخاصة. لم تبتكر قواعد روتردام فيما يتعلق بالتسليم ولا سيما السؤال المتعلق الجزاء على الأداء الضعيف للالتزام بالتنفيذ أوحى عدمه، وهو أمر متروك للقانون العام، كما هو الحال بالنسبة لاتفاقية بروكسل، مراعاة لمصالح الشاحنين، فإن قواعد روتردام لها تمديد فترة التقادم لدعوى المسؤولية ضد الناقل البحري الذي يمتد من سنة إلى سنتين حيث تختلف قواعد روتردام أيضاً عن اتفاقية بروكسل من حيث إنها مستوحاة من اتفاقية هامبورغ لإضافة السبب المستمد من "التأخير" في تسليم البضائع وتوجيهها كمصدر للمسؤولية تركت اتفاقية بروكسل هذا الأمر للاتفاقيات بين أطراف عقد نقل البضائع. حيث ستحل القواعد الجديدة محل مبدأ افتراض المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٤-٢ من اتفاقية بروكسل بمزيج من المبادئ المستمدة من افتراض الخطأ وافتراض المسؤولية والخطأ المثبت (المادة ١٧ من قواعد روتردام¹⁴) كما تحتفظ قواعد روتردام بالحالات المستثناة التي حددتها اتفاقية بروكسل والتي تسمح للناقل البحري بإعفاء نفسه من المسؤولية، ولكن مع إزالة عدد قليل مثل حالة الخطأ البحري، وبالتالي تقليل عدد الحالات المستثناة. كما هو الحال مع اتفاقية بروكسل، يمكن تصنيف الحالات المستثناة إلى ثلاث فئات: الحالات المستثناة المتعلقة بالسفن، والقضايا المتعلقة بالشحن، والحالات المتعلقة بالأحداث الخارجية. وبشأن تحديد المسؤولية؛ عدلت قواعد روتردام معدل حدود مسؤولية ناقل البضائع، دون تغيير المبدأ د. مروان منصور نعيم زايد: تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري منذ اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ حتى قواعد روتردام ٢٠٠٨، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد ٥٣، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، ٢٠٢٠، ص ١١، د.عماد الدين عبد الحي: نحو توازن في مسؤولية الناقل البحري ومصالح الناقلين والشاحنين طبقاً لاتفاقية روتردام ٢٠٠٨، مجلة الشريعة والقانون، المجلد ٣١، العدد ٧٢، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، ٢٠١٧، ص ١١٣، د. سامي محمد عليان: التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب في ظل الانضمام لقواعد روتردام ٢٠٠٨، مجلة كلية الشريعة والقانون

واحد لنقل البضائع بالكامل في محاولة لتعزيز اليقين القانوني وتحسين كفاءة النقل الدولي؛ ومن ثم فإن قواعد روتردام تتضمن تقدماً حقيقياً ونهجاً عملياً للشحن الدولي، وهي تتضمن قواعد مستمدة من الواقع على أساس أن اتفاقية بروكسل لم تأخذها في الحسبان^(١).

يرى الباحث أن القواعد الحديثة تجعل الحرية العقدية أكثر مرونة وتعيد التأكيد على الطابع الرضائي لعقد توريد البضائع بحريا، حيث تضع الاتفاقية نظام المسؤولية القانونية لشخص الناقل على أساسه، وهي مستوحاة من قواعد هامبورغ؛ إذ إنها أشارت إلى أن الناقل مسئول عن أي ضرر لحق بالبضائع خلال المدة التي تكون خلالها تحت مسؤوليته، ما لم يثبت أنه ليس هو أو أحد من موظفيه قد ارتكب أي خطأ أو أنهم ارتكبوا خطأ لم يتسبب في تلف البضائع المنقولة أو المساهمة في الضرر، وهي مستوحاة من اتفاقية بروكسل فيما يخص بقائمة الحالات المستثناة، باستثناء خطأ الملاح، حيث تسمح هذه القائمة للمسئول عن النقل بإعفاء نفسه من المسؤولية عن الخسارة أو تلف البضائع إذا أثبت أن الضرر ناتج عن إحدى هذه الحالات^(٢).

بأسبوط، العدد ٢٩، كلية الشريعة والقانون بأسبوط، جامعة الأزهر، ٢٠١٧، ص ٢٨٩. د. إكرام العروبي: مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨ وجائحة كورونا، مجلة الأبحاث والدراسات القانونية، العدد ١٧، المركز العربي للدراسات والاستشارات القانونية وحل المنازعات، ٢٠٢٠، ص ١٣٩

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد: عقد نقل البضائع وفقا لاتفاقية روتردام ٢٠٠٨، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد ٦٨، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٩، ص ٤٤

(٢) د. حياة حوباد: الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية طبقاً لقواعد روتردام، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد ٧، العدد الأول، معهد العلوم القانونية والإدارية، الجزائر، ٢٠٢٢، ص ٥٥٩

المطلب الثاني

المسئولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع في ضوء أحكام القانونين العراقي والمصري

بينما فيما سبق المسئولية القانونية لشخص الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع في ضوء أحكام القانون البحري الدولي، وتحديدًا لدى اتفاقيات بروكسل ١٩٢٤ وهامبورج ١٩٧٨، وقواعد روتردام، وكيف أن كان لكل منهما تكليف خاص بهذه المسئولية، ونظرًا لما تركته هذه الاتفاقيات من أثر على الآلية التي انتهجتها القوانين البحرية محل هذه الدراسة فيما يخص المسئولية القانونية لشخص الناقل البحري، فإنه سوف نتناول هذه المسئولية للناقل لدى كل من التشريعين العراقي والمصري على النحو الآتي:

أولاً: أساس المسئولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع وفق القانونين العراقي والمصري:

بداية تجدر الإشارة إلى أن الشاحن هو الذي يبرم العقد محل البحث مع الشخص المسئول عن النقل، وأنه في سبيل ذلك يستوجب عليه إرسال البضائع إلى طرف ثالث هو المستلم "المرسل إليه" ليتسلمها الأخير في المكان الثاني المحدد في بنود العقد والملزم قانوناً في بنود العقد، فالالتزام الأساسي الذي يتعهد بمقتضاه الناقل في العقد مدار البحث الذي نحن بصدد بحثه هو نقل البضاعة إلى المكان الثاني المحدد في بنود العقد والملزم قانوناً في بنود العقد^(١)؛ ومن ثمّ التزامه بإيصالها إلى المرسل إليه^(٢). إلا أن تنفيذ الناقل للالتزام الأول "الالتزام بالنقل" يفترض تقديمه سفينة صالحة للملاحة، وكذلك القيام بشحن البضاعة ورصها في السفينة، وكذلك المحافظة عليها بطريقة تضمن وصولها إلى مرساها "ميناء التفريغ"

(١) قضى بأنه "مسئولية الناقل تتمثل في أن يسلم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول طبقاً للبيان الوارد بشأنها في سند الشحن، وأن يلزم بتعويض المرسل إليه عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب طبقاً لما يتوقعه الشخص المعتاد. نقض مصري: محكمة النقض المصرية، رقم ٠٠٤٥ لسنة ٣٦ مكتب فني ٢١ صفحة رقم ٥٣٨، جلسة ٣١-٣-١٩٧٠.

(٢) د. إخلاص لطيف محمد: مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها "دراسة مقارنة، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، العدد ١٦، السنة ٢٠١٧، جامعة واسط، كلية الآداب، ص ٤٤٠.

وبصورة سليمة، أي أن الناقل ملزم بالتنفيذ المناسب للالتزاماته منذ تسلمه البضاعة، حتى إيصالها إلى أصحاب الحق فيها^(١).

لكل ما تقدم اهتمت القوانين البحرية بموضوع المسؤولية القانونية لشخص الناقل للبضائع^(٢)، فقد تناول التشريع العراقي المسؤولية القانونية لشخص الناقل من خلال المواد (١٣١-١٤١) من قانون النقل^(٣)، بينما تناول قانون التجارة البحرية المصري المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري من خلال المواد من

(١) وهذا ما قضى به بأنه "أن التزام الناقل البحري - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - هو التزام بتحقيق غاية، هي تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أيًا كانت الطريقة المتفق عليها في العقد لهذا التسليم؛ ومن ثم فإن عقد النقل البحري لا ينقضي ولا تنتهي معه مسؤولية الناقل إلا بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليمًا فعليًا بالقدر والحال التي وصفت بها في سند الشحن - وإذا أثبت الناقل أن العجز أو التلف يرجع إلى قوة قاهرة أو إلى سبب أجنبي لا يد له فيه - ولما كان تفريغ البضاعة من السفينة بمعرفة المرسل إليه لا يدل بذاته على أنه تسلم البضاعة تسليمًا فعليًا قبل التفريغ وتمكن من فحصها والتحقق من حالتها على نحو يرتب إعتبار العجز أو التلف الذي يتم اكتشافه بعد التفريغ حاصلًا أثناء عملية التفريغ وبسببها، لما كان ذلك، وكان الثابت من الرجوع إلى محضر التسليم المؤرخ ٢٩/٥/١٩٧٥ أنه حرر بعد الانتهاء من عمليات التفريغ والتسليم التي استغرقت أربعة أيام ولم تتم إلا في تاريخ تحرير المحضر وأسفرت عن عجز قدره ٢٢٨ عبوة "كرتونة".... وهو ما ثبت بتقرير مكتب المراقبة والمعاينة المقدم بأوراق الطعن، وكانت هذه الأوراق قد خلت مما يدل على أن تسليمًا قانونيًا على ظهر السفينة قبل التفريغ، فإن الحكم الابتدائي المؤيد لأسبابه بالحكم المطعون فيه - إذا اتخذ من قيام المرسل إليه بالتفريغ دليلًا على أنه تسلم الرسالة كاملة على ظهر السفينة وأن العجز والتلف حدث أثناء عملية التفريغ وبسببها يكون قد أخطأ في تطبيق القانون وأهدر دلالة محضر التسليم وتقرير مكتب مراقبة ومعاينة البضائع المشار إليها بما يشوبه بالقصور في التسبيب ومخالفة الثابت في الأوراق. نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ٨٣٢ لسنة ٤٨ مكتب فني ٣٤ صفحة رقم ٣٥٥ جلسة ٣١-٠١-١٩٨٣.

(٢) د. مجيد حميد العنكبي: القانون البحري العراقي، دار الحكمة، العراق، ٢٠٠٢. ص ٢٢٩ وما بعدها .

(٣) حيث فقد نص المادة ١٣١ من قانون النقل العراقي على أنه "تبدا المسؤولية القانونية لشخص الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقا للعقد أو القانون أو عند تسليمه إلى جهة مخولة.

(٢٢٧ إلى ٢٤٧) على نحو يعقد المسؤولية فيها للمسئول عن النقل إذا ما أخطأ أو اهمل^(١)، وهذا ما تحقق في الجانب التطبيقي لمحكمة النقض المصرية^(٢).

ومن ثم إذا ما هلك البضاعة أو تلفت في أثناء تنفيذ الرحلة البحرية، فإن المسؤولية القانونية لشخص الناقل تتعقد، وذلك لافتراض الخطأ من جانبه؛ ومن ثم إلزامه بتعويض للمرسل إليه عما قد حصلت من جراء ذلك. ولا يمكن للمسئول عن النقل أن يدفع تقرير المسؤولية القانونية إلا إذا أبرز أن هلاك محل العقد كان ناشئ عن علة لا يد له فيها إطلاقاً^(٣)، وهو ما استقرت عليه محكمة النقض المصرية^(٤).

ثانياً: إطار المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع:

يمكن تعيين إطار المسؤولية للمسئول عن النقل البحري في عدة نواح، وذلك على النوع الآتي:

(١) فقد قضى بأنه " إذ كانت مسؤولية المطعون عليها " الناقلة " قبل الطاعنة " الشاحنة " عن نقل البضاعة المشحونة بحراً وتوصيلها بحالتها إلى ميناء الوصول هي مسؤولية عقدية ينظمها عقد النقل، وكانت الطاعنة لم تقع على الحكم المطعون فيه وقوعه في خطأ إذ لم ينسب إلى المطعون عليها ارتكاب غش أو خطأ جسيم في تنفيذ العقد، فإن الحكم لا يكون قد أخطأ فيما قرره من وجوب الوقوف في تقدير التعويض المستحق للطاعنة عند حد الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد. على ما تقضى به المادة ٢٢١ من القانون المدني" نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ٠١٤٥ لسنة ٣٨ مكتب فني ٢٤ صفحة رقم ٦١٦ جلسة ١٧-٠٤-١٩٧٣.

و جاء نص المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحري المصري على أنه: (١) يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بإيصالها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السالفة...

(٢) اتجهت محكمة النقض أن في تنفيذ الالتزامات التي يربتها عقد النقل البحري في ذمته على نحو ينجز إلى هالكها أو تلفها أو التأخير في تسليم البضاعة، فإذا لم يقدّم الناقل بتنفيذ أحد أو كل التزاماته فقد انعقدت المسؤولية بحقه؛ ومن ثم فإن المسؤولية المنعقدة للمسئول عن النقل البحري في هذا الخصوص هي مسؤولية عقدية مصدرها عدم قيام الناقل بتنفيذ التزاماته المترتبة على عقد النقل البحري للبضائع، فقد وضع التشريعين قاعدة عامه مفادها المسؤولية القانونية لشخص الناقل عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة في المدة ما بين تسلّم الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، وبين تسليمه إياها لصاحب الحق في المكان الثاني المحدد في بنود العقد والملزم قانوناً في بنود العقد "ميناء التفريغ". ينظر: نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ٦٨٧٢ لسنة ٨٥، جلسة ٢٦/٤/٢٠١٧.

(٣) متى كان شرط الإعفاء من مسؤولية الناقل عن التلف أو الهلاك الذي ترجع أسبابه إلى مخاطر البحر يعد شرطاً صحيحاً فإنه يترتب عليه إعفاء الناقل من المسؤولية عند وقوع هذه المخاطر ما لم يثبت صاحب البضاعة أن التلف أو الهلاك يرجع إلى خطأ الناقل. نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ٠٢٧٢ لسنة ٣١ مكتب فني ١٧ صفحة رقم ١١٢٩ جلسة ١٧-٠٥-١٩٦٦

(٤) نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ٦٢٧٨ لسنة ٦٣ ق جلسة ٢٧/١١/١٩٩٥ مكتب فني ٤٦ ج ٢ ق ٢٤١ ص ١٢٣٥

١ - الباطار الموضوعي:

يراد بالباطار الموضوعي للمسئولية القانونية لشخص الناقل البحري في عقد النقل الأضرار التي بسببها تنهض مسؤوليته، والتي تتركز في عددا من الأضرار^(١) التي يمكن إجمالها في الآتي:

(أ) هلاك البضاعة:

بداية نشير إلى أن الناقل يلتزم بتسليم الموجودات التي تم شحنها وحسب ما هو مثبت في نصوص العقد بالحالة التي كانت عليها وقت الشحن سواء من الكمية أو الوزن أو حجمها أو المواصفات المدونة في بوليصة الشحن^(٢)، فإذا ما حدث هلاك للبضائع سواء بصورة كلية أو جزئية، فإن الناقل يلتزم بتعويض المستلم عن الهلاك الذي لحق بالبضاعة^(٣)، ويمكن للمستلم معرفة كمية البضاعة الهالكة بمقارنة كمياتها أو

(١) د. محمد السيد الفقي: القانون البحري، المرجع السابق، ص ٣٥٦.

(٢) ذهبت المحكمة المذكورة تكفل الطرف المختص في عملية النقل البحري هو التزام بتحقيق هو تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمه إلى المرسل إليه في المكان الثاني المحدد في بنود العقد والملازم قانونا في بنود العقد أيا كانت الوسيلة المحدد في بنود العقد والملازم قانونا في العقد لهذا التسليم. عدم تنفيذه الالتزام خطأ يرتب مسؤوليته لا يدروها عنه إلا إثبات السبب الأجنبي الذي تنتفى به علاقة سببيه. ينظر: نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ٧٨٧٢ لسنة ٨٥ جلسة ٢٦/٣/٢٠١٧.

(٣) فقد قضي بأنه" الناقل يلتزم في حالة فقد البضاعة أو هلاكها أثناء الرحلة البحرية بتعويض صاحبها عما لحقه من خسارة وما فاتته من مكسب، ويقتضى ذلك حساب التعويض على أساس القيمة السوقية للبضاعة الفاقدة أو الهالكة في ميناء الوصول إذا كانت هذه القيمة تزيد على سعر شراء البضاعة، على ألا يجاوز التعويض الذي يلتزم به الناقل الحد الأقصى المقرر في البند الخامس من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن وهومائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ودون هذا البيان في سند الشحن. نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ٢٨٨ لسنة ٣٥ مكتب فنى ٢٠ صفحة رقم ٩٣٩، جلسة ١٢-٠٦-١٩٦٩، وقضى بأنه" يلتزم الناقل - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - في حالة فقد البضاعة أثناء الرحلة البحرية بتعويض صاحبها عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب، إلا أن حساب هذا التعويض إنما يكون على أساس القيمة السوقية للبضاعة الفاقدة في ميناء الوصول إذا كانت القيمة السوقية تزيد على سعر شراء البضاعة والمقصود بالقيمة السوقية هوسعرها في السوق الحرة التي تخضع لقواعد العرض والطلب؛ ومن ثم لا يعتد في تقدير التعويض بالسعر الذي فرضته وزارة التموين لتبيع به البن للتجار المحليين، ذلك لأن الضرر الذي لحقها نتيجة عدم بيعها البن الذي فقد بهذا السعر ليس مما كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد؛ لأن هذا السعر الجبرى هوسعر تحكى فرضته الوزارة نفسها، ودخلت في تحديده عوامل غريبة عن التعاقد، وقد راعت الوزارة في تحديده أن تجنى من ورائه ربحاً كبيراً تعوض به ما تخسره في سبيل توفير مواد التموين الأخرى الضرورية للشعب، هذا علاوة على أن هذا السعر قابل للتغيير في أى وقت؛ لأن تحديده يخضع للظروف الاستثنائية التي دعت إلى فرضه. نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ١٤٥٠ لسنة ٣٨ مكتب فنى ٢٤ صفحة رقم ٦١٦، جلسة ١٧-٠٤-١٩٧٣.

وزنها الفعلي بالأرقام المدونة ببوليصة الشحن ، ويلاحظ أنه لم يحدد القانون طريقة معينة لإثبات العجز، وإنما ترك الأمر لمحكمة الموضوع تقديره تبعاً لطبيعة البضاعة؛ ومن ثمّ يستوجب على الشاحن أو المستلم إثبات مقدار البضاعة من الشحن، وإلا سئل الناقل عن الهلاك الجزئي وليس الكلي^(١)، أما بشأن تقدير التعويض الذي يلتزم به الناقل بالقيمة السوقية للبضاعة الهالكة في المكان الثاني المحدد في بنود العقد والملمز قانوناً في بنود العقد إذا ما كانت أزيد من سعر شرائها، وذلك كله بالتطبيق للقواعد العامة في التشريع المدني الذي يقضي بأن يشتمل تعويضه عما لحقه من قد خسره وما ضاع عليه من مكاسب المترتبة عن عدم وفائه بالتزامه^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أن الهلاك الجزئي يحدث حينما يكون هناك نقض كمي في البضاعة وليس نقض نوعي، أي أن ذات الأنواع التي تسلمها الناقل هي ما قام بإيصالها ، ولكن بكمية أقل، أما النقص النوعي فيعني اختلاف النوع وذلك حينما يقوم بتسليم بضاعة مختلفة عن التي تسلمها لنقلها أو نوع من درجة جودة أقل^(٣)، أما بشأن فاصل التفرقة بين الهلاك الكلي والجزئي فهو يكمن في التسليم، فالأخير هو من ينفي وقوع الهلاك الكلي؛ إذ إنه لا تسليم للبضاعة إذا ما هلكت كلها أما الهلاك الجزئي فيكون به تسليم للجزء السليم المتبقى من البضاعة، وقد جرى الواقع العملي على التسامح فيما يعرف بـ "عجز الطريق" ويقصد به عدم المسؤولية القانونية لشخص الناقل عن الهلاك في حدود معينة، بسبب ظروف النقل، شريطة ألا يكون الناقل متسبباً بخطئه في العجز^(٤). أخيراً يفترض أن عدم تسليم البضاعة إلى أصحابها خلال مدة معينة، يعد بمثابة هلاك حكمي للبضاعة، وهو ما افترضه التشريع العراقي والمصري^(٥).

(ب) تلف البضاعة:

(١) د. إخلاص لطيف محمد: مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها، المرجع السابق، ص ٤٤١.

(٢) نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ٣٥٩٣ لسنة ٧٣، جلسة ٢٨/٦/٢٠٠٥، سنة ٥٦، ص ٦٩٨

(٣) د. لطيف جبر كومانى: القانون البحري، المرجع السابق، ص ٢١٣

(٤) د. محمد القليوبي: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٦٩

(٥) نص في نص المادة ١٣٣ من قانون النقل العراقي أنه "استثناء من حكم الفقرة ثانياً من نص المادة ٣٦ من هذا القانون يُعد الشيء بحكم الهالك إذا لم يتم تسليمه إلى المرسل إليه أو إخطاره بالحضور لتسلمه (خلال ٢٠ يومين) يوماً من انقضاء موعد التسليم"، في حين أن التشريع المصري في نص المادة ٢٢٨ من قانون التجارة البحرية اعتبر البضاعة هالكة إذا لم تسلم خلال الستون يوم التالية لانقضاء الموعد المحدد في بنود العقد والملمز قانوناً للتسليم أو في الموعد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد تعيين للموعد باتفاق الأطراف.

يراد بهذا السبب وصول البضاعة كاملة من حيث الوزن أو المقدار، إلا أنها معيبة^(١)، وأن تلف جزء من البضاعة على نحو لا يصلح معه الجزء المتبقي منها للاستخدام يعد بمثابة تلف كلي وليس جزئي^(٢).

(ج) التأخير في تسليم البضاعة:

ويقصد بهذا السبب عدم تمكن المسئول عن النقل من تسليم البضاعة في الميعاد المحدد في بنود العقد والملمز قانوناً في العقد المحدد قانوناً، أو في الميعاد الذي يستغرقه المسئول عن النقل الذي يوجد في ذات الظروف، ما لم يكن هناك اتفاق على وقت تسليم البضاعة، فإذا كان موعد تسليم البضاعة محدد في سند الشحن، فإن تكفل الطرف المختص في عملية النقل هنا يكون بتحقيق على أساس ذلك، فإثبات التأخير يكون أمر ميسوراً إبان حلول الميعاد المحدد في بنود العقد والملمز قانوناً من دون حصوله ومن ثم تتعقد المسؤولية القانونية لشخص الناقل العقدية، أما إذا لم يكن هناك ميعادٌ مضروبٌ للتسليم البضاعة، فهنا تطبق نظرية الناقل الحريص، وهو مقياس يخضع لتقدير المحكمة المختصة بذلك دون الرقابة من أي جهة أخرى^(٣).

٢- **الباطار الشخصي:** يقصد بالباطار الشخصي للمسؤولية القانونية لشخص الناقل تعيين الشخص الذي يتحمل هذه المسؤولية عند الإخلال بأحد الالتزامات المفروضة على الناقل البحري في العقد^(٤)، والأصل أن الناقل هو من يقوم بتنفيذ النقل من البداية إلى النهاية^(٥)، إلا أنه قد يحدث بأن يسلم الناقل المسؤولية في التنفيذ لآخر، سواء العملية برمتها أو في جزء منها، فحينها نكون تجاه ناقلين أحدهما متعاقد والآخر

(١) نقض مصري: محكمة النقض المصرية، رقم ٥٦٦ لسنة ٦٢، جلسة ٢٩/٦/١٩٩٩.

(٢) د. إخلاص لطيف محمد: مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها، المرجع السابق، ص ٤٤٢.

(٣) د. وليد خالد عطية: مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٣، ص ١٠٤.

(٤) د. محمد محمد هلالية: الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، دون ذكر سنة النشر. ص ١٩٨.

(٥) فقد قضى بأنه "مؤدى نظام" تسليم صاحبه "أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية وإلى أن يتم هذا التسليم تبقى البضاعة في حراسة الناقل ويكون مسئولاً عنها. نقض مصري: محكمة النقض المصرية،

رقم ٤٥٦ لسنة ٤٦ مكتب فنى ٣٥ صفحة رقم ١٦٣ جلسة ٠٩-٠١-١٩٨٤.

فعلي، كما يمكن أن يكون في العقد ذاته ناقل أو ناقلات أخرى ليتولى كل منهم عملية تنفيذ جزء من النقل وهذا ما يسمى بالنقل المتتابع،^(١).

وهو ما قضت به المحاكم المصرية^(٢) وما التزم به المشرع المصري^(٣).

٣- الإطار الزمني:

(١) د. عدلي أمير خالد: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام النقض، المرجع السابق، ص ٢٢٣، وفي كل الحالات فقد نظم التشريع العراقي المسؤولية القانونية لشخص الناقل من حيث إطارها الشخصي إبان نص المادة ١٣٦ من قانون النقل، حيث نصت على أنه " يبقى ناقل الشيء مسئولاً عن النقل بكامله عند إسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل آخر يقوم به فعلاً سواء كان ذلك باذن منصوص عليه في عقد النقل أو بمن دونه ويكون الناقل كذلك مسئولاً عن كل خطأ بما فيه إهمال يقع من الناقل الفعلي وتابعيه ضمن إطار عملهم عند قيامهم بتنفيذ النقل. ثانياً - تسري الأحكام الخاصة بالمسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري المتوفرة في هذا القانون على الناقل الفعلي فيما يتعلق للشئح الذي يقوم بتنفيذه وعلى تابعيه، واستطرد المشرع في نص في نص المادة ١٣٧ بأنه " أولاً - استثناء من أحكام الفقرة الأولى من نص المادة ١٣٦ من هذا القانون يحق للمسئول عن النقل، إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول، في العقد المذكور كناقل فعلي، أن يشترط في ذلك العقد عدم مسؤوليته عن أي هالك أو تلف أو تأخير في التسليم ناتج عن حادث وقع عند وجود الشيء في عهدة الناقل الفعلي في أثناء تنفيذه لذلك الجزء من النقل، ويقع على الناقل عبء إثبات كون الهالك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن ذلك الحادث، ولا يكون لهذا الشرط أي أثر في تعيين المسؤولية القانونية لشخص الناقل أو استبعادها إذا تعذر إقامة الدعوى على الناقل الفعلي تجاه محكمة مختصة. ثانياً: يخضع الناقل الفعلي المذكور في الفقرة الأولى من هذه نص المادة لأحكام الخاصة بالمسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري المتوفرة في هذا القانون بصدد أي هلال أو تلف أو تأخير في التسليم ناتج عن حادث يقع في أثناء وجود الشيء في عهده.

(٢) فقد قضى بأنه " لا يحول دون معرفة ما تساويه البضاعة الفاقدة فعلاً في السوق الحرة في ميناء الوصول وجود سعر جبري للبن في هذا الميناء إذ في إمكان المحكمة تحديد هذه القيمة بالاستهداء بقيمة البضاعة في ميناء قريب لميناء الوصول به سوق حرة للبن وتمائل ظروفه ميناء الوصول مع ملاحظة أن الدائن يقع عليه عبء إثبات الضرر الذي يدعيه؛ ومن ثم يستوجب للقضاء للوزارة بالتعويض عما فاتها من كسب أن تثبت أن سعر البن في السوق الحرة في ميناء الوصول كان يزيد على سعر شرائها له (نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ٢٨٨ لسنة ٣٥ ق، جلسة ١٩٦٩/٦/١٢).

(٣) وهو ذاته ما تناوله التشريع المصري في نص المادة ٢٤٣ من قانون التجارة البحري بأنه " يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ طريقة إجراء وإيرام وتنفيذ النقل البحري أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلي) ما لم يتفق على غير ذلك، ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسئولاً قبله عن كل الأضرار التي تحصل في أثناء مستلزمات تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي طرف الفائض بالشحن إلا عن الأضرار التي تحصل في أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسئولاً عن هذه الأضرار طرف الفائض بالشحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد.

ويراد به المدة التي يمكن أن تتعقد بها المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري، فمسئولية الأخير تتسع لتشمل منذ تواجد البضاعة في الميناء المختص لشحن الحمولة، وفي أثناء عملية النقل، وفي المكان الثاني المحدد في بنود العقد والملزم قانوناً في بنود العقد، شريطة أن تكون تحت حراسته، أي: في حوزته، وتحت رقبته^(١).

ثالثاً: معايير المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع:

كما بينا فيما سبق أن الالتزام الأساسي للمسئول عن النقل هو التزام بتحقيق نتيجة ذلك، وهي إيصال البضاعة إلى المكان الثاني المحدد في بنود العقد والملزم قانوناً في بنود العقد " ميناء التفريغ "، وذلك بالحالة التي كانت عليها في أثناء الشحن^(٢)، وذلك في الميعاد المحدد في بنود العقد والملزم قانوناً؛ ومن ثم فإن عدم تحقق هذه النتائج يفترض خطأ قد وقع بجانب الناقل يربط المسؤولية في جانبه، وهذا الخطأ للمسئول عن النقل إما أن يكون خطأ شخصياً أو من أحد تابعيه، وخطأ الناقل نفسه يمكن تصوره في عدم تنفيذ التزامه بنقل البضاعة، وإن كان هذا التصور نادر الحدوث^(٣)؛ إذ إن الناقل في أغلب الأحيان لا يتدخل مباشرة في تنفيذ العقد، فهو يستعين بأشخاص ذوي خبرة في هذا المجال، ومع ذلك يمكن نسبة الخطأ إلى الناقل إذا رفض الموافقة على البضاعة المتوفرة في محل العقد المتفق على نقلها أو إيصالها إلى مكان ليس هو المكان المحدد في بنود العقد والملزم قانوناً مع الشاحن، كذلك في حالة عدم تقديم سفينه صالحة للملاحة لنقل البضاعة مما تسبب في هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة^(٤).

(١) المادة ١٣١ قانون نقل عراقي، ٢٢٧ قانون تجارة البحري المصري على أنه " تبدأ المسؤولية القانونية لشخص الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفق العقد أو القانون أو عند تسليمه إلى جهة مخولة، ويقصد بدخول الشيء في عهده الناقل لأغراض وضع الشيء تحت سيطرة الناقل ورقابته).

(٢) فقد قضي بأنه " التزام الناقل البحري - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - هو التزام بتحقيق غاية هي تسليم الشحنة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، أي كانت الطريقة المتفق عليها في العقد لهذا التسليم. نقض مصري: محكمة النقض المصرية، رقم ٢١٤٧ لسنة ٥٣ مكتب فني ٣٩ صفحة رقم ١٤٢٩ جلسة ٢٦-١٢-١٩٨٨.

(٣) د. إخلص لطيف محمد: مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة و هلاكها، المرجع السابق، ص ٤٤٥.

(٤) وتجدر الإشارة إلى أن القضاء يتوسع في نسبة الخطأ إلى الناقل عندما يقدم سفينة لا تقوى على مخاطر الرحلة البحرية، كذلك يمكن أن ينسب الخطأ إلى الناقل إذا كان الضرر الذي أصاب الشاحن أو المستلم ناتج عن عيب ذاتي بالسفينة، حيث يلتزم هنا الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة خالية من أي عيب قد يتسبب في تعطيل الرحلة أو إصابة البضاعة بإضرار.

كما جرى العمل في النقل البحري على إدراج شرط يعفي الشخص المسئول عن النقل من المسؤولية الناتجة عن سبب ذاتي في السفينة في سندات الشحن، ومع ذلك إذا كان الضرر قد لحق بالبضاعة سببه عيب في السفينة ذاتها، فينسب الخطأ إلى الناقل؛ لأنه مفترض فيه أياً كان سبب وقوع الضرر، إلا أن يقدم الناقل دليلاً أن الضرر بسبب أجنبي لا يد له فيه، أما السبب المتصور تجاه بقية النقال فهو غالب الحوادث، والذي يرتب المسؤولية القانونية لشخص الناقل؛ إذ إن الأخير يستعين بتابعيه من ربان للسفينة أو بحارة أو مقاولي الشحن والتفريغ أو وكيل السفينة^(١) فهولاء الأشخاص يمارسون أعمالهم كتابعين للمسئول عن النقل؛ ومن ثم يسأل الأخير عن الأضرار التي تسببها أخطاء تطبيقاً للقواعد العامة في القوانين ذات العلاقة، فإذا وقع خطأ من أحد البحارة في أثناء قيامه بالرحلة؛ مما أدى إلى إصابة البضاعة المشحونة بتلف أو هلاك، كان الناقل مسئول عن تعويض الأطراف المتضررة عن هذه الأضرار^(٢).

قد يحدث ويتمكن الناقل باعتباره الطرف الأقدر في عقد النقل، من إدراج بعض البنود في عقد النقل، والتي يكون من شأنها إعفاؤها بصورة مباشرة أو غير مباشرة من المسؤولية عند إخلاله بأحد التزاماته؛ لذا فقد حرصت القوانين الدولية والوطنية على معالجة مثل هذه الشروط إبان النص على بطلانها بصورة واضحة^(٣)؛ ومن ثم يعد صحيح شرط إعفاء المختص بالنقل حسب العقد المبرم من المسؤولية عن الأخطاء الشخصية سواء في العمليات السالفة أو اللاحقة لطريقة إجراء وإبرام وتنفيذ النقل البحري، إلا ما ينشأ

(١) د. عاطف محمد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص ٢٤٤.

(٢) إخلاص لطيف محمد: مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها، المرجع السابق، ص ٤٤٧.

(٣) نذكر منها على سبيل المثال ما نصت عليه نص المادة ٢٣٦ من قانون التجارة البحرية المصري بأنه "يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

(أ) إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها (ب) تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل. (ج) تعيين المسؤولية القانونية لشخص الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في (الفقرة ١) من نص المادة ٢٣٣ من هذا القانون. (د) النزول للمسئول عن النقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل. بينما نكتشف أن مشرنا العراقي في قانون النقل قد اكتفى بحظر تمسك الناقل بتعيين المسؤولية وفقاً لأحكام قانون النقل، أما بشأن باقي مستوجبات فإنه بالتطبيق للقواعد العامة في القانوني المدني يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من كل مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية كما في القوة القاهرة أو صدور خطأ من الشاحن نفسه أو وجود عيب ذاتي في البضاعة شريطة ألا تكون تلك الأسباب ناشئة عن غشه أو عن خطأ جسيم والذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه.

عن غشه أو خطئه الجسيم^(١)، ولذا قيل أن الناقل باعتباره الطرف الأقوى في العقد لأنه غالباً ما يكون من المنشآت الكبرى التي لها القدرة على فرض الالتزامات التي ترتئها على الشاحن؛ وبالتالي لا بد من تفعيل نص المادة ١٦٧ من القانون المدني العراقي الخاصة بعقود الإذعان للتخفيف من حدة الموجبات السالفة^(٢).

رابعاً: التعيين القانوني للمسئولية القانونية لشخص الناقل البحري للبضائع:

توفيقاً بين مصلحتين " مصلحة الشحن ومصلحة الناقل " فقد سعى المشرع المصري إلى تعيين مسئولية إلى ناقل البحري في مبلغ معين يلتزم به الناقل عن إصابة البضاعة بالتلف أو الهلاك، يمكن للمسئول عن النقل أن يتدبر أمره حينما يعلم بمقدار التعويض المطلوب فيه^(٣)، كما أن هذا التعيين من شأنه تقديم منفعة للشاحن، تتمثل في ضمان الحد الأقصى المقرر للتعويض بدل من تعويض بلا حدود أو صعوبة الحصول عليه^(٤).

يتضح مما سبق أن التشريع المصري وضع حد أقصى للتعويض عن أية هلاك أو تلف قد يصيب الحمولة، وهذا الحد يُعد الحد الأدنى لما يمكن الاتفاق عليه أي لا يمكن الاتفاق على مقدار للتعويض يكون أقل مما هو منصوص عليه، وأن ما من استثناء على ذلك إلا في حالتين: أولهما إيضاح جنس البضاعة

(١) نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ٢٧٧ لسنة ٤٣، جلسة ١٩٧٦/١٢/٢٧

(٢) د. مجيد حميد العنكي: القانون البحري العراقي، مرجع سابق. ص ٢٢٩ وما بعدها .

(٣) يلاحظ أنه لم يبين القانون البحري طريقة تقدير التعويض الذي يلتزم به الناقل عن عجز البضاعة المنقولة وهلاكها. كما خلت معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن والصادر بها مرسوم بقانون في ٣١-١-١٩٤٤ من بيان طريقة تقدير هذا التعويض واكتفت بوضع حد أقصى للتعويض عن الهلاك والتلف اللذين يلحقان البضائع التي يتضمن سند الشحن بيان جنسها وقيمتها، لما كان ذلك فإنه يتعين تقدير التعويض وفقاً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني في شأن المسؤولية التعاقدية بصفة عامة، على أن يجاوز التعويض المقضى به الحد الأقصى المقرر في المعاهدة في حالة عدم بيان جنس البضاعة وقيمتها في سند الشحن. نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، ، رقم ٣٥٥ لسنة ٣٦ مكتب فني ٢٢ صفحة رقم ١٧٢ جلسة ١٩٧١-٠٢-٠٤

(٤) نص المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية المصري بأنه^(١) (١) تحدد المسئولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى. (٢) وإذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يخص بتعيين الحد الأعلى للمسئولية وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للمسئول عن النقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة.

وقيمتها في سئد الشحن، وثانيهما: الاتفاق أزيد من الحد الأقصى المحدد طبقاً للقانون المصري، أما مشرعنا العراقي فكما بينا أنه في قانون النقل قد حظر على المسئول عن النقل التمسك بذلك^(١).

خامساً: وسائل دفع المسؤولية للمسئول عن النقل البحري للبضائع:

بعد أن بينا أحكام المسؤولية القانونية للمسئول عن النقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع التي انتهجها كل من التشريع العراقي والمصري، من خلال فكرة الخطأ اللزوم التي تقوم على افتراضه في جانب الناقل بمجرد حدوث أي إخلال في تسليم البضاعة المشحونة، حيث يسأل الناقل بمجرد عدم إتمام التزاماته العقدية، وفي الزمان المحدد في بنود العقد والملزم قانوناً^(٢)، كذلك بطلان الموجبات التي من شأنها إعفاؤها من المسؤولية، ومع ذلك فإن كلا المشرعين قد أفسحا المجال للمسئول عن النقل في إعفائه من المسؤولية عما قد تحدث من أضرار تلحق بالبضائع المشحونة عبر مجموعة من وسائل الدفع القانونية، وفي مقدمتها:

١ - انتفاء خطأ الشخص المسئول عن النقل أو تابعيه:

(١) بالإشارة إلى نص المادة ١٤٩ - ١٠٣ من ذات القانون " بحسب ما جاء في نص المادة ١٣٥ من ذات القانون " ومع ذلك فإن القواعد العامة في القانون المدني تبيح هذا الأمر إيان نص المادة ١٧٠ من القانون المذكور بأنه " ١ - يجوز للمتعاقد أن يحدد مقدماً قيمة التعويض بالنص عليها في العقد في اتفاق لاحق ويراعى في هذه الحالة أحكام ١٦٨ و ٢٥٦ و ٢٥٧ و ٢٥٨ . ٢ - ولا يكون التعويض الاتفاقي مستحقاً إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرر ويجوز تخفيضه إذا ثبت المدين أن التقدير كان فادحاً أو أن الالتزام الأصلي قد نفذ في جزء منه ويقع باطلاً كل اتفاق يخالف أحكام هذه الفقرة. ٣ - أما إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي فلا يجوز للدائن أن يطالب بأكثر من هذه القيمة إلا إذا ثبت أن المدين قد ارتكب غشاً أو خطأ جسيماً. ينظر: د. إخلص لطيف محمد: مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها، المرجع السابق، ص ٤٥٠

(٢) فقد قضى بأنه " عقد النقل البحري - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - لا ينقضى ولا ينتهي مسؤولية الناقل إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه أو نائبه، ولا يغني عن ذلك وصول البضاعة سليمة إلى جهة الوصول أو تسليمها إلى مصلحة الجمارك إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في إستلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون إبتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي وفاء الرسوم المستحقة ومن ثم فلا ينقضى عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه. نقض مصري رقم ٠٣٨٨ لسنة ٤٦ مكتب فنى ٣١ صفحة رقم ٨٣٢ جلسة ١٧-٠٣-١٩٨٠.

كما بينا أن المسؤولية القانونية لشخص الناقل البحري مؤسسة على افتراض الخطأ في جانبه عن أي خلل في العقد يترتب المسؤولية، إلا إذا ثبت أن ذلك الخطأ قد وقع نتيجة علة لا يد له فيها إطلاقاً وليس في وسعه دفعها^(١).

٢ - خطأ الشاحن:

كذلك تنتفي المسؤولية القانونية لشخص الناقل عن هلاك محل العقد أو أي أخلال في العقد إذا ما أثبت أن الخطأ في ذلك سببه الشاحن، ومثال ذلك عدم إحكام الأخير لربط البضاعة أو تغليفها أو سوء تعبئتها بحسب طبيعتها، فإذا كانت الأضرار اللاحقة بالبضائع سببها هذه الأخطاء، فالناقل يعفى من المسؤولية عن هذه الأضرار، ويكون غير ملزم بأي تعويض شريطة أن يكون خطأ الشاحن هو السبب الأساسي في هذه الأضرار، كذلك بإمكان الناقل تقديم الدليل عن خطأ الشاحن من خلال إثبات أن الطرف الآخر لم يقوم بواجبه في الإخطار صراحة عن طبيعة البضاعة المراد نقلها، حتى يتمكن الناقل من اتخاذ الإجراءات الاحتياطية اللازمة والمناسبة لطبيعة البضاعة^(٢).

٣ - القوة القاهرة:

ويقصد بهذه الحالة حدوث أمر لا يمكن توقعه أو تفاديه، ومن شأنه اسئتحالة التنفيذ من جانب المدين بالتزام، وهنا يقع على عاتق الناقل إثبات هذه الحالة، وتحقق شرائطها لا سيما ما يخص عدم التوقع،

(١) متى كانت المحكمة إذ قضت برفض الدعوى التي أقامها الطاعن بطلب فسخ عقد البيع الذي أبرمه مع المطعون عليها الأولى قد أقامت قضاءها على أسباب تتحصل في أن الأوراق المقدمة في الدعوى فيها ما يرجح أن الدقيق موضوع البيع شحن سليماً غير مصاب بالتلف الذي وجد به عند تحليله. وأن التأخير في تفريغ شحنة السفينة وفي وصول وثائق الرسالة كان راجعاً إلى ظروف الحرب. وأن المطعون عليها الأولى بمجرد علمها بتفريغ الدقيق لم تأل جهداً في سبيل الحصول على إذن تسليم محل حافظة الشحن التي تأخرت. وأن هناك عوامل تجمعت ولم يكن للمطعون عليها الأولى دخل فيها حالت دون وصول الدقيق إلى الطاعن وسببت تأخير البدء في عملية التخليص أنها سلكت مسلكاً لا يشوبه التقصير وقامت بواجبها بقدر ما سمحت به الظروف وأنه على فرض هطول أمطار غزيرة أثناء تخزين الدقيق في العراء لدى شركة الاستيداع وكانت من عوامل زيادة تلفه فلا يصح أن تسأل عنه المطعون عليها الأولى لأنه هكذا كان نظام التخزين في العراء بحكم الضرورة في ذلك الوقت، فإن هذا الذي قرره المحكمة هو تحصيل موضوعي سائق وفيه الرد الكافي المسقط لحجج الطاعن كما أنه لا يعيب الحكم خلوه من الرد على ما أثاره الطاعن من امتناع المطعون عليها الأولى عن تسليمه وثيقة التأمين وتعريفه عن إسم شركة التأمين إذ لا علاقة لهذه المسألة بمسؤولية المطعون عليها الأولى عن تلف الدقيق وهو الموضوع الذي انحصرت فيه الخصومة أمام محكمة الاستئناف. (نقض مصري: محكمة النقض المصرية، رقم ٦١ سنة ٢٠ ق، جلسة ١٩٥٢/٥/٢٢).

(٢) المادة ١٣٥ قانون نقل عراقي، ٢٣١ تجارة بحري مصري. أشارت إلى أنه يعفى الناقل من المسؤولية في حالة هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه في حال كان الشحن على سطح السفينة في الحالات التي يجيز فيها المشرع ذلك.

والاسئتحالة في التنفيذ، ومثال القوة القاهرة أفعال الطبيعة الصاعقة، أو الحريق الذي لا ينشأ عن فعل الناقل أو خطئه أو أخطار البحر الاستثنائية أو أعمال عدائية أو قرصنة (١).

٤- العيب الذاتي للبضاعة:

يعد العيب الذاتي أحد الساليب القانونية التي يمكن للمسئول عن النقل للإعفاء من المسؤولية المنفذة بجانبه، يراد بهذه الطريقة أن يثبت الناقل أن سبب ناشئ من طبيعة البضاعة الداخلية أو من حادث سابق على تسلمها قد أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها من دون تدخل شخصي من طرف الناقل، ومثال ذلك: الحرارة أو الرطوبة (٢).

٥- حالة الضرورة:

يعفى الناقل من المسؤولية القانونية عن الهلاك الذي يحدث بالبضائع المشحونة، إذا كان ذلك الهلاك أو التلف سببه تدابير باشرها الناقل لإنقاذ الأرواح أو الأموال، شريطة عدم غشه هو نفسه أو تابعيه (٣).

٦- خطأ الطرف الآخر:

ويقصد بالطرف الآخر هنا كل شخص لا يسأل الناقل عن أفعالهم، أي ليس من تابعيه، ومثال ذلك تصادم سفينة الناقل مع سفينة أخرى مما أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها، فهنا لا يسأل الناقل عن تلك الأضرار، بل على صاحب البضاعة أن يتوجه بدعواه ضد مالك السفينة الأخرى حيث يعد من الطرف الآخر فيما يتعلق للمسئول عن النقل (٤).

المبحث الثاني

مسئولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

(١) نقض مصري: محكمة النقض المصرية، رقم ١٥٣٧، لسنة ٥٢، جلسة ١٩٨٩/١/٣٠، س ٤٠، ع ١٤، ص ٣٤٧، ق ٦٧.

(٢) المادة ٢٣٢ تجارة بحرية مصري

(٣) المادة ١٤٠ من قانون النقل عراقي.

(٤) إخلص لطيف محمد: مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة 28 هلاكها، المرجع السابق، ص ٤٥٣.

مثل أي عقد يجمع عقد النقل البحري على الأقل في مرحلة الإبرام طرفين، الناقل الذي يتمثل التزامه الأساسي في نقل البضائع من مكان إلى آخر باستعمال البحر لجزء على الأقل من الرحلة، وطرف آخر هو الشاحن الذي حمل البضائع ونقلها على ظهر السفينة مقابل أجره النقل^(١) وحيث أن عدد من الفقه مجتمع على أن مسؤولية الشاحن هي في الأصل مسؤولية عقدية^(٢)، إلا أن ذلك لا يحول من تحقق مسؤوليته مدنيا المتوفرة في متون القانون المدني بسبب صفته، وذلك حينما تلحق أضرار بالأشخاص أو البضائع المنقولة وتعيين هؤلاء غير المرتبطين معه بعقد نقل بحري، وأيا كانت طبيعة مسؤولية الشاحن البحري فإن الوقوف على حقيقتها يستلزم تعيين أساسها القانوني، والذي يقصد به السبب الذي من خلاله يلقي القانون على كاهل شخص معين أعباء التعويض عن الأضرار، وإذا كان الأمر كذلك، فما هو أساس مسؤولية الشاحن، بالعودة إلى الاتفاقيات الدولية محل هذه الدراسة، وكذلك القوانين الوطنية، نكتشف أنها لم تسلك طريقاً واحداً نحو هذه المسؤولية، بل اتخذت صور مختلفة للمسؤولية تتناسب مع كل حالة من حالات إخلال الشاحن بالتزاماته؛ الصورة الأولى تتمثل بالمسؤولية الشخصية، بينما توجد صور أخرى للمسؤولية تتمثل بالمسؤولية الموضوعية، والتي سوف نوضحهما من خلال بحثهما في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين محل هذه الدراسة المقارنة، وذلك في المطلبين الآتيين.

المطلب الأول: المسؤولية الشخصية أساس قانوني لمسؤولية الشاحن البحري.

المطلب الثاني: المسؤولية الموضوعية أساس قانوني لمسؤولية الشاحن البحري.

(^١) Gaston NGAMKAN Obligations et responsabilité du chargeur dans la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer – dites "Règles de Rotterdam" 2008, P15

المطلب الأول

المسئولية الشخصية أساس قانوني لمسئولية الشاحن البحري

بداية نشير إلى أن الخطأ حيال المسئولية المدنية إما أن يكون في الإطار العقدي الناشئ عن تقصير في بنود العقد أو تقصيراً ، ويراد به الإخلال بالواجبات المستمدة من قواعد السلوك في المجتمع والتي يمثل القانون إحداها، وقد اتخذت القوانين وكذلك الاتفاقيات على اختلافها من حيث المبدأ من الخطأ أساساً للمسئولية العقدية للشاحن اتجاه الناقل، بحيث يقع على الأخير عبء إثبات خطأ الأول، علماً أن إثبات الخطأ يختلف من التزام إلى آخر من حيث جسامته، فلا بد من باقي عناصر هذه المسئولية وذلك في تحقق الضرر والعلاقة سببية مع الخطأ، وإلا فلا فلا تحقق مسائلة للشاحن البحري^(١).

ويلحظ أن تعيين الخطأ يكون من السهولة بمكان إذا كان الالتزام بتحقيق هدف إذا يكون محدداً وواضح، إلا أن الصعوبة تكون حينما يكون الالتزام هو واجب عام، كما في التزام الشاحن اتجاه الطرف الآخر، فهنا يصبح الأمر لمحكمة الموضوع في تعيين ما إذا كان الشاحن قد وقع بالخطأ أم لا، مع الإشارة إلى أن كل خطأ يُعد خطأ تقصيري، وعلى المضرور إثبات أن عدم التزام الشاحن بتنفيذ التزاماته في العقد تشكل خطأ، فضلاً عن الضرر والعلاقة سببية بينهما، وفي كل الأحوال التي يمكن للمسئول عن النقل في المسئولية العقدية أو المضرور في العلاقة التقصيرية إثبات خطأ الشاحن^(٢)، فإنه لا شك أن بإمكان الأخير التوصل من المسئولية إما بإثبات قيامه بتنفيذ التزامه بالطريق العيني وإما تقديم دليل أن سبباً أجنبياً لا يد له فيه حال من دون هذا التنفيذ^(٣)، وبصورة أدق يمكن القول أنه ثمة اختلاف فيما يخص بالخطأ الواجب الإثبات كأساس لمسئولية الشاحن البحري، سواء في القوانين الوطنية أو الدولية محل هذه الدراسة المقارنة، ويمكن رد هذه الاختلافات إلى قسمين:

➤ **القسم الأول:** ويمثل الاتجاه الذي يجعل من الخطأ الواجب لإثبات مسئولية الشاحن مبدأ عام، ومثال ذلك معاهدة بروكسل، واتفاقية هامبورج، وقواعد روتردام، هذا على مستوى الاتفاقيات الدولية، أما في

(١) د. كمال محمد حمدي: مسئولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص ١٠٧.

(٢) د. فيصل خليف يوسف الطروانة: مسألة المسئولية نتيجة للشحنات الخطرة بموجب عقود CIF، دار الخليج للنشر

والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٢٢، ص ٦٥

(٣) د. لطيف جبر كومانتي: القانون البحري، المرجع السابق، ص ١٣٠

إطار القوانين الوطنية ، فيأتي التشريع العراقي في مقدمتها، وإن اختلف أنصار هذا الاتجاه فيما بينهم في آلية أعمال هذا الأصل، كما في إطار هذه المسؤولية، فبينما تستند معاهدة بروكسل في مسؤولية الشاحن إلى عبارة "هالك أو تلف " الذي يمكن أن يلحق بالبضاعة، نكتشف أن اتفاقية هامبورج وقواعد روتردام تستند إلى عبارة الخسارة والضرر^(١)، أما مشرعنا العراقي فنجد يتخذ من عبارة الضرر مصطلح يشير إلى ما لحق الناقل جراء خطأ الشاحن .^(٢) وكون الشاحن مسئول - بحسب هذا الاتجاه - عن خطأ الذي يسبب ضرر لناقل أو السفينة بصورة سلبية أو إيجابية ، وإن عب إثبات ذلك الخطأ من قبل الناقل فإن التشريعات المشار إليه لم تورد إشارة واضحة لإيقاع هذا العبء على الناقل على عكس قواعد روتردام في هذا الشأن^(٣) وهو ما فعلته التشريعات الدولية والتشريع العراقي في قانون النقل هو الإتيان بصيغة النفي وهو إلا يكون الشاحن مسئول عن الأضرار التي تصيب الناقل أو السفينة مالم يكن هذا الضرر نتيجة خطأه .

ويعتقد الباحث أن هذه الصياغة إنما تولد شكوك حول الجهة التي تتحمل عبء الإثبات؛ فهل مسؤولية الشاحن مفترضة، وهذا غير متصور لعدم ورود نصوص بهذا الخصوص، وكذلك فإن الناقل يكون مسئول عن البضاعة منذ تسلمها إلى حسن إيصالها ، وبهذا فإن مجرد إثبات الشاحن للضرر فإن الناقل يكون مسئولاً؛ ومن ثم من غير المنطقي تصور افتراض الخطأ بجانب الشاحن، فالنصوص التي تشير إلى مسؤوليته لا يوجد فيها إطلاقاً ما يشير إلى هذا الافتراض، كذلك إلى التضامن في المسؤولية مع الناقل، وعليه فإن عبء إثبات الخطأ في جانب الشاحن يقع على عاتق الناقل، فضلاً عن عنصري الضرر والعلاقة سببية بينه وبين الخطأ، كما أن أيّاً من الاتفاقيات الدولية أو قانون النقل العراقي خلا من أي إشاره إلى المسؤولية التقصيرية المتوفرة في متون القانون المدني للشاحن عن الأعمال الشخصية، وإنما اكتفيا بمسؤولية الشاحن اتجاه الناقل والسفينة، كذلك فإن قانون النقل العراقي قد انفرد بإيراد نص خاص

(١) د. يوسف عودة غانم، عمار مالك عبد الرضا: الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن البحري، دراسة مقارنة، مجلة دراسات البصرة، المجلد ١٣، العدد ٢٨، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، ٢٠١٨، ص ٦١

(٢) المادة ١٤١ من قانون النقل العراقي

(٣) قويدر قرارية : مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبيضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، المجلد الثالث

يخص المسؤولية القائمة على أساس فكرة الخطأ في حراسة الأشياء^(١). كما نجد أن النص الأخير يشير إلى أنه إذا تم النقل بحراسة الشاحن، فإن خطأه في حالة هلاك أو تلف البضاعة التي قام بشحنها افتراضياً دون تقديم دليل لإثبات العكس إلا بإثبات مخاطر النقل وغش الناقل وخطأه أو خطأ تابعيه، وعليه فإن التشريع العراقي قد أورد ثلاث صور لإثبات العكس، ونكتشف أن هذا النص قد جاء متشدد مع الشاحن إذ أن الخطأ اللازم غير قابل لإثبات العكس وأنه لا يمكن نفيه إلا بسبب اجنبي^(٢).

➤ **القسم الثاني:** ويمثل هذا القسم التوجه الذي يجعل الأصل العام هو الخطأ اللازم للإثبات، إلا أنه لا يكفي بالمسؤولية العقدية كما في القسم الأول، بل يتعدها إلى المسؤولية التقصيرية المتوفرة في متون القانون المدني، ومن أنصاه التشريع المصري^(٣).

ونلاحظ أن ما يفترق به هذا القسم عن سالفه هو الإشارة إلى المسؤولية التقصيرية المتوفرة في القانون المدني فضلاً عن المسؤولية العقدية؛ إذ إن المسؤولية التقصيرية المتوفرة في القانون المدني عن الأعمال الشخصية معينة بالبضاعة التي يتم شحنها على ظهر السفينة فقط، أم غير ذلك فلا تكون البضائع المشحونة مشمولة بهذه المسؤولية؛ ومن ثمّ تجب العودة إلى القواعد العامة، أما فيما خص عبء الإثبات فلا توجد إشارته واضحة على أن هذا العبء يقع على عاتق الناقل، ولكن الصياغة في مسؤولية الشاحن جاءت بشكل إيجابي مما يعطيه طابع أن عبء الإثبات لخطأ الشاحن يقع على عاتق الناقل^(٤).

أخيراً ننوه إلى أن هذا التعيين في المسؤولية الشخصية للشاحن لا يقتصر فقط على الاتجاهات السالفة، بل ثمة اتجاهات أخرى تتمثل في جعل الخطأ الواجب للإثبات كأصل عام من دون الإشارة إليه بشكل مباشر، ومثال ذلك التشريع الإماراتي، على أنه يجعل عبء الإثبات واقع على عاتق الناقل بصورة واضحة، كذلك

(١) وتعييننا في نص المادة ٤٧ منه والتي جاء نصها أنه " لا يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه إذا جرت طريقة نقله بحراسة المرسل أو المرسل إليه إلا إذا كان سبب الهلاك أو التلف مخاطر النقل أو غش أو خطأ الناقل أو تابعيه.

(٢) د. فيصل خليف يوسف الطروانة: مسألة المسؤولية نتيجة للشحنات الخطرة بموجب عقود CIF، المرجع السابق، ص ٦٧

(٣) د. يوسف عودة غانم، عمار مالك عبد الرضا: الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن البحري المرجع السابق، ص ٦٣. مع العرض فإن النصوص القانونية في المواد ٢٢٩، ٢٤٠ من قانون التجارة (المصري) جاءت عامه بحيث يمكن أن تشمل في مفهومها كل الحالات التي تؤدي إلى الضرر من الهلاك والتلف والتأخير ويكون الشاحن مسئول عنها.

(٤) قويدر قرارية: مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص ٧٩

اتجاه آخر لا يأخذ بالخطأ الواجب الإثبات كأساس لمسئولية الشاحن البحري كأصل عام، بل يجعله مختصاً بأمور معينة وهي العيب في الحزم والعيب في العلامات، كذلك لا يشير إليه بشكل مباشر كما يحدد محل الأضرار، أما عبء الإثبات فيوقعه على عاتق الناقل إبان إثبات خطأ الشاحن إذا ما أراد إعفاء نفسه من المسؤولية، ومثال ذلك التشريع الأردني^(١).

المطلب الثاني

المسئولية الموضوعية أساس قانوني لمسئولية الشاحن البحري

يقصد بالمسئولية الموضوعية تلك المسئولية التي تتجرد من الخطأ وتتحقق بمجرد وقوع الضرر وتعد هذه المسئولية بمثابة مرحلة تطويرية للمسئولية التقصيرية في الإطار الاقتصادي، وزيادة المخاطر التي تترتب عليه، فضلاً عن صعوبة وجود خطأ معين يرتبط بعلاقته سببية مع الضرر، سواء كان الخطأ واجب الإثبات أم مفترض، فكان لابد من إيجاد حل لمثل هذه المشكلات، الأمر الذي أفرز إلى الواقع العملي ما يعرف بالمسئولية الموضوعية^(٢).

أما أساس هذه المسئولية ومضمونها فيتمثل في فكرة " الغرم بالغنم " أو تحمل التبعات "، وهذه فكرة لا تتخذ من الخطأ ركيزة، بل تستند إلى ما تفرضه العدالة بضرورة تحمل المغارم تجاه الفرد الأكثر استفادة منها، وقدرته على تجاه أعبائها، كذلك في فكرة الأخطار الناتجة عن التقدم التقني في المجالات المتقدمة، والتي تجده معها صعوبة تطبيقية للأحكام العامة للمسئولية أن يتم إسناد الخطأ إلى الجهة المسؤولة عن تلك الأخطار، وعليه فإنه بمجرد أن يستفيد الشخص من شيء أو نشاط يعد مسئول عن تحمل الخطر أو الضرر الذي ينتج عنه حتى لو لم يكن هناك خطأ قد صدر من هذا المستفيد^(٣)، ويلاحظ أنه ثمة فروق بين المسئولية التي نحن بصدددها والمسئولية الشخصية التي أشرنا إليها سابقاً، فالأخيرة يمكن نفيها عند عدم ثبوت الخطأ أو انكاره أو إثبات أن هنالك سبب غير مألوف كان سببا في حصول ذلك لايد للمدين

(١) د. فيصل خليف يوسف الطروانة: مسألة المسئولية نتيجة للشحنات الخطرة بموجب عقود CIF، المرجع السابق، ص ١٧٧ وما بعدها.

(٢) د. يوسف عودة غانم، عمار مالك عبد الرضا: الأساس القانوني لمسئولية الشاحن البحري، دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص ٦٧.

(٣) د. محمد إبراهيم عبد الفتاح يسن: المسئولية الموضوعية عن المخاطر المستحدثة " دراسة مقارنة " مجلة بنها للعلوم الإنسانية، العدد

الأول، الجزء الثاني، كلية الحقوق، جامعة بنها، ٢٠٢٢، ص ٤٩ وما بعدها

فيه، بينما المسؤولية الموضوعية لا يملك للمسئول عنها التخلص منها أو الدفع به حتى لو لم يثبت الخطأ عنده، أو يثبت السبب الأجنبي؛ إذ إنها تترتب بمجرد وقوع الأضرار على أساس ذلك أعماله^(١).

وبإسقاط هذا النوع من المسؤولية على الشاحن نكتشف أن هذا النوع من المسؤولية ليس مبدأ عام في أساس المسؤولية للشاحن بل استثناء من الأصل، وأنه لابد من الإشارة إليه بإحكام واضحة، وعليه فإنه يثار التساؤل في مدى اعتماد هذه المسؤولية كأساس للالتزام العقدي، وللإجابة على هذا التساؤل؛ إذ لابد من الإشارة إلى أن المسؤولية الموضوعية لاتعد خروجاً عن الإطار العقدي من حيث كونها تنظم بنص خاص، وهذا مبرر بأن تكوين العقد وإيرامه يكون تحت سلطان مبدأ الإرادة، وأن هذا الأخير بمجرد انتهائه من التعاقد، فإن مسؤولية أطرافه تكون منظمة وفق ما يسمح به القانون وعلى ضوء الالتزامات التي يحددها لك منهم، ولما شك أن عقد النقل البحري الذي نحن بصدده ليس حالة شاذة، خاصة أن الاتفاقيات الدولية والقوانين البحرية قد جعلت من الالتزامات في عقد النقل من النظام العام فيما يخص الناقل، أما الشاحن لم تمنع من تعديل التزاماته، سواء بالتخفيف أو التشديد أو الإلغاء، فالمسؤولية الموضوعية ليست من النظام العام فيما خص الشاحن، وعليه فإن المسؤولية الموضوعية يمكن أن تكون أساساً للمسؤولية العقدية^(٢)، أما تشريعاً فنكتشف أن الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المقارنة قد سلكت ثلاثة اتجاهات فيم يخص مسؤولية الشاحن الموضوعية؛ والتي يمكن ردها إلى ثلاثة أقسام:

➤ **القسم الأول:** يمثل الاتجاه الذي أشار إلى المسؤولية الموضوعية في دقة البيانات التي يقدمها الشاحن عن البضاعة، مع إلزام المختص في الشحن بإخطار المختص في النقل الناقل وإعلامه بطبيعتها الخطرة، ومثال ذلك ما استقرت عليه اتفاقية بروكسل^(٣)، واتفاقية هامبورج^(٤)، وقواعد روتردام^(٥)، وإن اختلف أنصار هذا الاتجاه بشأن دقة البيانات وتعيين المسؤولية؛ إذ فريق منهم ذهب إلى أن المسئول عن الشحن يكون مسئولاً عن ضمان دقة البيانات المرفوعة منه إلى

(١) د. محمد السيد الفقي: القانون البحري، المرجع السابق، ص ٣٦٣

(٢) د. محسن حسين البراوي: مخاطر التطور بين قيام المسؤولية والإعفاء منها، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ١٠١

(٣) انظر المواد ٥/٣، ٣/٤، ٦/٤ من معاهدة بروكسل.

(٤) انظر المواد ١٢، ١٣، ١١٧ من اتفاقية هامبورج.

(٥) انظر في المواد ٣١/٢، ٣٢، ٣٤ من قواعد روتردام.

الطرف الآخر، من دون تعيين إطار معين لها، وهو ما استقرت عليه اتفاقية بروكسل، بينما حدد فريق آخر دقة البيانات التي تقع تحت طائلة المسؤولية الموضوعية، وذلك بأن تكون مدرجة في سىند الشحن، وهذا ما انتهجته قواعد هامبورج ؛ إذ إن المعلومات المقدمة من الشاحن وإن كانت غير دقيقة أو حقيقية فإنها غير خاضعة للمسؤولية الموضوعية بل لخطأ الواجب الإثبات، طالما أنها لم تدرج في سىند الشحن أما الفريق الثالث فقد اشترط في المعلومات المقدمة من طرف القائم بالشحن والتي تترتب عليها المسؤولية الموضوعية أن تكون ضمن تفاصيل بنود العقد، وهذا توجه قواعد روتردام؛ ومن ثم فإن المعلومات غير الحقيقية أن لم تكون ضمن العقد، فإنها تكون خارج المسؤولية الموضوعية؛ ومن ثم تقع تحت طائلة الخطأ الواجب الإثبات. أما فيما يخص طبيعة هذه المسؤولية، والتعويض المترتب عليها، فجرى حصرها في المجال العقدي بحيث يكون الشاحن مسئول تجاه الناقل وعليه فالتعويض يكون وفق القواعد العامة، وذلك عن الضرر المباشر المتوقع، وهذا اتجاه كل من اتفاقية هامبورج وقواعد وتردام^(١).

➤ **القسم الثاني :** يمثل أنصاره الاتجاه الذي يشير إلى المسؤولية الموضوعية في إطار دقة البيانات والمعلومات والبضائع الخطرة مع إضافة أمور أخرى لها، ويمثل هذا الاتجاه كل من القانونين العراقي^(٢)، والمصري^(٣). إذ إنه فيما يخص بدقة البيانات، فالشاحن يكون ضامن لها وتترتب مسؤوليته الموضوعية عن عدم صحتها أو دقتها، ولكن هذه المعلومات لم يقضي بإطار معين، أي أنه لا يوجد تعيين لها بتفاصيل

(١) على أنه يستوجب لإعتبار الضرر متوقعاً أن يتوقعه الشخص العادى في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين وقت التعاقد، ولا يكفي توقع سبب الضرر فحسب، بل يستوجب أيضاً توقع مقداره ومداه، وإذ كان لا يمكن للناقل العادى أن يتوقع مقدار الكسب الذي قد يفوت وزارة التموين " الطاعنة " نتيجة فرضها السعر الجبرى في حالة فقد البضاعة؛ لأنه لا يستطيع الإلمام بالأسعار الجبرية التي تفرض في البلاد التي يرسل إليها سفنه وما يطرأ عليها من تغيير، فإنه لا يكون مسئولاً عن فوات هذا الكسب، وإنما يسأل فقط عما فات الطاعنة من كسب بسبب زيادة سعر البضاعة الفاقدة في السوق الحرة في ميناء الوصول وجود سعر جبرى للبن في هذا الميناء؛ إذ في الإمكان تحديد هذه القيمة بالاستهداء بقيمة البضاعة في ميناء قريب لميناء الوصول به سوق حرة للبن، وتمثل ظروفه ميناء الوصول، مع ملاحظة أن الدائن هو الذى يقع عليه عبء إثبات الضرر الذى يدعيه، ومن ثم يستوجب للقضاء له بالتعويض عما فاتته من كسب أن يثبت أن سعر البن في السوق الحرة في ميناء الوصول كان يزيد على سعر شرائه له، وإذ اقتصر الحكم المطعون فيه في تقدير التعويض على ما لحق الطاعنة من خسارة، وأغفل بحث ما يكون قد فاتها من كسب إذ أثبت أن سعر البن في ميناء الوصول كان يزيد على سعر شرائه له، فإنه يكون مخطئاً في القانون ومشوباً بالقصور (نقض مصري: محكمة النقض المصرية ، رقم ١٤٥ لسنة ٣٨ جلسة ١٩٧٣/١٧/٤).

(٢) المواد ٥٩ ، ٣١ ، ٣١ ، ١٦٢ ، ١٤١ من قانون النقل العراقي.

(٣) المواد ٢٠٦ ، ٢٠٩ ، ٢٢٢ من قانون التجارة البحري المصري.

العقد أو سىند الشحن أو غير ذلك، وقد كان مشرعنا العراقي واضحاً فيما يخص تفاصيل المعلومات حينما أنهى نص المادة ٥٩ من قانون النقل بعبارة "... وأية تبيانات أخرى يطلبها الناقل لتعيين ذاتية الشيء، وعليه فإن التوسع في دقة البيانات المشمولة بالضمان غير مختص ببيانات العقد وسىند الشحن، بل حتى تلك المرجوة من الناقل والتي يكون من شأنها تعيين ماهية الشيء وذاتيته، ولولم ترد بالعقد أو سىند الشحن، كما أن التشريع العراقي لم يقصر الضمان على عدم دقة تلك المعلومات، بل شمل أيضاً عدم كفايتها، أي: ربما قد يكون التبيان صحيح إلا أنه لا يكفي لتلك الهدف، كذلك أضاف إليها أي إلى المعلومات الوثائق اللازمة لتنفيذ النقل، فإذا ما جاءت غير متوافقة للحقيقة أو غير كافية فإن الشاحن يصبح مسئول مسئولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق بالناقل، أما ما يخص البضائع الخطرة فنكتشف أن طبيعة تلك المسئولية يمكن أن تكون عقدية أو تقصيرية، على أن يكون تعويض الأضرار^(١). أما بشأن طبيعة المسئولية فبحسب هذا التوجه تكون عقدية وتقصيرية تجاه الناقل والطرف الآخر، بحيث تشمل الشاحنين الآخرين الذين تولوا بشحن البضاعة على ذات السفينة وغيرهم ممن لحق بهم أضرار على أساس ذلك^(٢).

(١) تجدر الإشارة في هذا المقام إلى أن الاتجاه الحالي وتعيين قانون النقل العراقي قد وسع من إطار المسئولية الموضوعية إبان جعلها تشمل العيب في البضائع أو تغليفها أو تعبئتها أو حزمها، ورتب مسئولية موضوعية في هذا الخصوص، مخالفاً جُل الاتفاقيات الدولية والقوانين المقارنة.

(٢) د. عاطف محمد الفقي: النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص ٣١، ٣٢، ٣٣.

الخاتمة

أولاً: النتائج :

١. يرتب عقد النقل البحري للبضائع مجموعة من الالتزامات سواء في جانب الناقل -الطرف الرئيسي في عقد النقل- أو في جانب الشاحن، سواء أكانت هذه الالتزامات من قبيل الالتزامات الرئيسية أو الثانوية بحسب المراحل التي يمر بها تنفيذ هذا العقد.
٢. شكلت المسؤولية التي تترتب على الطرف الذي يخل بالالتزامات التي يرتبها عقد النقل البحري للبضائع أحد المحطات التي شغلت الفقه الدولي والوطني، خاصة فيما يخص مسؤولية الناقل وحدودها وسبل إعفائه منها.
٣. إن قواعد روتردام ليست حلاً سحرياً أو نظاماً قانونياً مثالياً ولكنها خففت تعريف ونطاق مسؤولية الناقل مقارنة بما كانت عليه الأخيرة بموجب الصكوك القانونية السابقة.
٤. بالنظر إلى أن تسميتها "تطورية ولكنها ليست ثورية"، فإن قواعد روتردام مبتكرة للغاية من حيث أنها تشكل أول صك قانوني دولي يتم بموجبه إنشاء نظام أكثر تفصيلاً بشأن مسؤولية الناقل البحري، مما يوفر بالتالي قدراً كبيراً من الأهمية. حماية قانونية أفضل لجميع الأطراف المشاركة في النقل البحري.
٥. علاوة على ذلك، فإن هذا النظام الجديد المتعلق بمسؤولية الناقل البحري يأخذ في الاعتبار تطوير النقل البحري إلى «منظور متعدد الوسائط».
٦. وفي إطار تحديد مسؤولية الشاحن فقد أثار الفقه أن هناك ثلاثة أشخاص من المحتمل أن يكونوا مستوفين لمؤهلات حمل صفة "الشاحن" الأول وهو الطرف في عقد النقل الذي يمتلك البضائع، أما الثاني فهو الشخص الذي يقوم بالتحميل جسدياً، وأخيراً الأشخاص الوسطاء بين مالك البضاعة المراد شحنها والناقل.
٧. التحديد في المسؤولية الشخصية للشاحن لا يقتصر فقط على الاتجاهات الفقهية، بل ثمة اتجاهات أخرى تتمثل في جعل الخطأ الواجب الإثبات كأصل عام دون الإشارة إليه بشكل مباشر، على أنه يجعل عبء الإثبات واقع على عاتق الناقل بصورة صريحة، كذلك اتجاه آخر لا يأخذ بالخطأ الواجب الإثبات كأساس لمسؤولية الشاحن البحري كأصل عام، بل يجعله مختصاً بأمور معينة وهي العيب في الحزم والعيب في العلامات، كذلك لا يشير إليه بشكل مباشر كما يحدد

محل الأضرار، أما عبء الإثبات فيوقعه على عاتق الناقل من خلال إثبات خطأ الشاحن إذا ما أراد إعفاء نفسه من المسؤولية.

٨. بإسقاط المسؤولية الموضوعية على الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع نجد أن هذا النوع من المسؤولية ليس مبدأ عام في أساس المسؤولية للشاحن بل استثناء من الأصل، وأنه لابد من الإشارة إليها بنصوص قانونية صريحة، وعليه فإنه يثار التساؤل حول مدى اعتماد هذه المسؤولية كأساس للالتزام العقدي.

ثانياً : التوصيات:

١- يوصي الباحث المشرع العراقي بضرورة وضع تشريع خاص بالتجارة البحرية ينظم من خلاله موضوعات عدة من بينها (تعريف عقد النقل البحري للبضائع ، وأحكامه ، وأثاره ، والمسؤولية الناشئة عنه ، وإثباتها ، ونطاق تطبيقه ، وغيرها من الموضوعات التي شملها قانون التجارة البحري المصري بشأن عقد النقل البحري للبضائع)

٢- يأمل الباحث من المشرع العراقي مواكبة التطورات التي تحصل في مجال التجارة الدولية، من خلال الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية كاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً - قواعد روتردام ، والاقتراس منها في الإضافات الجديدة

٣- ندعو المشرع العراقي الى تشديد مسؤوليات الناقل البحري اتجاه الطرف الشاحن من خلال توفير ضمانات أكثر للشاحن بما أن الناقل هو طرف المدعى في العقد النقل البحري.

٤- يوصي الباحث المشرع العراقي تعديل المادة ١٣٣ من قانون النقل والتي تقضي بان البضاعة تعد بحكم الهلاك اذا تاخر الناقل بتسليمها خلال مدة ٦٠ يوم من تاريخ المفترض تسليمها الى المرسل اليه، وتخفيضها الى مدة ٣٠ يوماً حفاظاً على مصالح المرسل أو المرسل اليه وعدم تفويت الكسب عليهم أو إلحاق الخسارة المادية بهم .

المراجع والمصادر

أولاً: المراجع باللغة العربية :

• الكتب القانونية العامة:

- ١- عادل علي المقدادي: القانون البحري، دار الثقافة، عمان، الأردن، ٢٠١٠.
- ٢- علي جمال الدين عوض: القانون البحري: دار النهضة العربية، طبعة نادي القضاة، ١٩٨٨.
- ٣- لطيف جبر كومانى: القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٣.
- ٤- . فائز ذنون جاسم: مبادئ القانون البحري، دار أمجد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١٦.
- ٥- مجيد حميد العنكبي: القانون البحري العراقي، دار الحكمة، العراق، ٢٠٠٢.
- ٦- محمد السيد الفقي: القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
- ٧- محمد القليوبي: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.
- ٨- محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤.
- ٩- محمد محمد هلالية: الوجيز في القانون الدولي الخاص، دار النهضة العربية، دون ذكر سنة النشر.
- ١٠- محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، ١٩٩٣.
- ١١- مصطفى كمال طه: القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٨.
- ١٢- نادية محمد معوض السيد: قانون التجارة البحرية، التعاون للطباعة، دون ذكر بلد النشر، دون ذكر سنة النشر.

● الكتب القانونية المتخصصة:

١. سعيد يحيى: مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبورج ١٩٧٨، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٩٦.
٢. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤.
٣. عاطف محمد الفقي: النقل البحري للبضائع، " السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، مشارطات إيجار السفن، مطبعة المعارف، ٢٠١٢.
٤. عدلي أمير خالد: النقل البحري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٦.
٥. فيصل خليف يوسف الطروانة: مسألة المسؤولية نتيجة للشحنات الخطرة بموجب عقود CIF، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٢٢.
٦. وليد خالد عطية: مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٣.د.
٧. مصطفى كمال طه: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع: قواعد هامبورج ١٩٧٨ ومدى حمايتها للشاحنين، كتاب مؤتمر البيويل الفضي لكلية الحقوق، جامعة المنصورة، ١٩٩٩.
٨. محسن حسين البراوي: مخاطر التطور بين قيام المسؤولية والإعفاء منها، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩.
٩. محمد كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٣.

● أبحاث منشورة في مجلات علمية:

١. إخلص لطيف محمد: مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها " دراسة مقارنة، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، العدد ١٦، السنة ٢٠١٧، جامعة واسط، كلية الآداب.
٢. إكرام العروبي: مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردان لسنة ٢٠٠٨ وجائحة كورونا، مجلة الأبحاث والدراسات القانونية، العدد ١٧، المركز العربي للدراسات والاستشارات القانونية وحل المنازعات، ٢٠٢٠.
٣. الحسن يوسف يونس: الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام " دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد ٣٩، العدد ٢، جامعة تشرين، سوريا، ٢٠١٧.

٤. حياة حوباد: الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية طبقاً لقواعد روتردام، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد ٧، العدد الأول، معهد العلوم القانونية والإدارية، الجزائر، ٢٠٢٢.
٥. سامي محمد عليان: التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب في ظل الانضمام لقواعد روتردام ٢٠٠٨، مجلة كلية الشريعة والقانون بأسبوط، العدد ٢٩، كلية الشريعة والقانون بأسبوط، جامعة الأزهر، ٢٠١٧.
٦. عباس مبروك الغزيري: عقد النقل البحري " دراسة في القانون الروماني، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، المجلد ١٦، العدد ٢٨، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، ٢٠٠٨.
٧. عبد الفضيل محمد أحمد: عقد نقل البضائع وفقاً لاتفاقية روتردام ٢٠٠٨، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد ٦٨، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٩.
٨. عماد الدين عبد الحي: نحو توازن في مسؤولية الناقل البحري ومصالح الناقلين والشاحنين طبقاً لاتفاقية روتردام ٢٠٠٨، مجلة الشريعة والقانون، المجلد ٣١، العدد ٧٢، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، ٢٠١٧.
٩. قويدر قرارية: مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الثالث، العدد الأول، ٢٠١٦.
١٠. محمد إبراهيم عبد الفتاح يسن: المسؤولية الموضوعية عن المخاطر المستحدثة " دراسة مقارنة " مجلة بنها للعلوم الإنسانية، العدد الأول، الجزء الثاني، كلية الحقوق، جامعة بنها، ٢٠٢٢.
١١. مروان منصور نعيم زايد: تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري منذ اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ حتى قواعد روتردام ٢٠٠٨، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد ٥٣، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، ٢٠٢٠.
١٢. يوسف عودة غانم، عمار مالك عبد الرضا: الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن البحري، دراسة مقارنة، مجلة دراسات البصرة، المجلد ١٣، العدد ٢٨، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، ٢٠١٨.

ثانياً : المراجع باللغة الأجنبية:

1. Assonitis, Georges. Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED. Graduate Institute Publications, (2015)
2. Adil, Hind. "Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissement , (2010)
3. BREMAUD Coline, *L'évolution du régime juridique des fonds marins*, (2023).

4. Quynh, Nguyen Thi. "A Comparison Study of Liability of the Carrier in the International Conventions on the Carriage of Goods by Sea." *Pecs J. Int'l & Eur. L.* (2024).
5. Rym Boukhari. *Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance contentieux France-Algérie. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I Français* ,(2017)
6. *Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance contentieux France-Algérie*, (2017).)
7. Kamdem, Innocent Fetze. "La responsabilité du transporteur maritime au niveau international: un échec d'uniformisation juridique." *Les Cahiers de droit* 41.4 (2000)
8. Gaston NGAMKAN *Obligations et responsabilité du chargeur dans la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer – dites "Règles de Rotterdam"*(2008)