

## الاطار القانوني لمسؤولية الناقل المدنية في عقد النقل البحري

(دراسة مقارنة)

منى عبد الوهاب مظهر / طالبة دكتوراه / الجامعة الاسلامية في لبنان

أ.د. محمد عبدة / الجامعة الاسلامية في لبنان

### الملخص:

يُعتبر عقد النقل من العقود التي تثير الكثير من القضايا والمسائل القانونية، ومن بين هذه المسائل هي المسؤولية المدنية للناقل. يتناول البحث هذه المسؤولية من عدة جوانب، بدءاً من تعريفها ونطاقها، وصولاً إلى تحديد معاييرها والضوابط التي تحكمها.

يقوم البحث بتحليل العلاقة القانونية بين الناقل والمشتري، وبيحث في الالتزامات التي يتحملها الناقل والحقوق التي تتوجه للمشتري في حالة وقوع أي تأخير أو ضرر أثناء عملية النقل. يُسلط الضوء على المعايير التي تحدد مسؤولية الناقل، مثل الاهتمام العناية والتزامه بالجدولة الزمنية والتعويض المالي في حالة الخسائر.

بالإضافة إلى ذلك، يناقش البحث الآليات القانونية المتاحة للمشتري للمطالبة بتعويضات في حالة وقوع أي ضرر، سواءً كان ذلك بموجب القوانين الوطنية أو الدولية المعمول بها. ويتناول أيضاً القضايا الناشئة من استخدام وسائل النقل الحديثة، مثل التكنولوجيا الرقمية والتأمينات الخاصة بالنقل.

باختصار، يهدف البحث إلى فهم مفهوم ونطاق وآليات تطبيق المسؤولية المدنية للناقل في عقد النقل، وتبسيط الضوء على القوانين والممارسات التي تحكم هذه العلاقة القانونية الحيوية في النظام القانوني.

الكلمات المفتاحية: (الاطار القانوني، المسؤول الناقل، النقل البحري).

## The Legal Framework for the Civil Liability of the Carrier in the Maritime Transport Contract (A Comparative Study))

Prof. Dr. Muhammad Abdo / Islamic University in Lebanon

Mona Abdel Wahab Mazhar / PhD Student / Islamic University in  
Lebanon

### Abstract:

The contract of carriage is one of the contracts that raises many legal issues and questions, among these issues is the civil liability of the carrier. The research addresses

this liability from several aspects, starting from its definition and scope, to determining its standards and the controls that govern it.

The research analyzes the legal relationship between the carrier and the buyer, and examines the obligations borne by the carrier and the rights that are directed to the buyer in the event of any delay or damage during the transportation process. It highlights the standards that determine the carrier's liability, such as due diligence, commitment to the schedule, and financial compensation in the event of losses.

In addition, the research discusses the legal mechanisms available to the buyer to claim compensation in the event of any damage, whether under applicable national or international laws. It also addresses issues arising from the use of modern means of transportation, such as digital technology and transportation insurance.

In short, the research aims to understand the concept, scope, and mechanisms for applying the civil liability of the carrier in the contract of carriage, and to shed light on the laws and practices that govern this vital legal relationship in the legal system.

Keywords: (Legal framework, carrier, maritime transport).

## المقدمة :

### أولا :- أهمية البحث

البحث حول المسؤولية المدنية للناقل في عقد النقل ذو أهمية كبيرة لعدة أسباب منها :

- حماية المصالح: يسعى البحث في هذا المجال إلى حماية حقوق الأطراف المتعاقدة في عقد النقل، بما في ذلك الناقل والمرسل والمستلم. فهو يحدد الالتزامات والحقوق لكل طرف، مما يسهم في تجنب التعارضات والمشكلات في حالات الخلاف.
- توضيح الضوابط القانونية: يسهم البحث في توضيح القوانين والأنظمة المعمول بها في مختلف الدول بشأن المسؤولية المدنية للناقل، مما يساعد على فهم الأطراف لحقوقهم وواجباتهم بشكل أفضل.
- تعزيز الثقة في النظام القانوني: عندما تكون القوانين واضحة ومفهومة، يزيد ذلك من الثقة في النظام القانوني وفي العقود التي يتم إبرامها، مما يشجع على التعاملات التجارية ويعزز الاستقرار الاقتصادي.
- التطوير القانوني: يمكن للبحث حول المسؤولية المدنية للناقل أن يساهم في تحسين التشريعات والأنظمة القانونية المتعلقة بالنقل، وذلك من خلال تحديث القوانين وإدخال التعديلات التي تتناسب مع التطورات الاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية الحديثة.

- تقليل المخاطر: من خلال فهم المسؤوليات والتزامات القانونية للناقل، يمكن للأطراف المتعاقدة تقليل المخاطر المحتملة التي قد تواجههم في حالات النقل، مما يساهم في تحقيق الاستقرار والسلامة في عمليات النقل.
- بشكل عام، يمكن القول إن البحث حول المسؤولية المدنية للناقل في عقد النقل يعتبر أساسياً لفهم القوانين والأنظمة المعمول بها في هذا المجال، ولتحقيق التوازن بين حقوق الأطراف المختلفة وتعزيز الاستقرار والثقة في النظام القانوني.

### ثانياً :- مشكلة البحث

مشكلة البحث حول المسؤولية المدنية للناقل في عقد النقل هي موضوع قانوني مهم يتعلق بالتزامات وحقوق الأطراف المتعلقة بعقود النقل. يمكن تقسيم هذا الموضوع إلى عدة نقاط رئيسية يجب التركيز عليها أثناء البحث، ومنها:

- التعريف بعقد النقل
- التشريعات المعمول بها
- المسؤولية المدنية للناقل
- الاستثناءات والقيود
- التطورات القضائية
- التحديات والمشكلات الحالية.

### ثالثاً :- منهجية البحث

في دراسة المسؤولية المدنية للناقل في عقد النقل، يعتمد المنهج التحليلي و المنهج المقارن بين القانون العراقي و الجزائري ، حيث يتم تحليل القوانين والتشريعات ذات الصلة بالمسؤولية المدنية للناقل في عقد النقل البحري، وتقديم تفسيرات وتحليلات لمواد القانون ذات الصلة.

### رابعاً :- هيكلية البحث

سوف نقسم هذا البحث على مبحثين نبيين في المبحث الاول : مفهوم المسؤولية المدنية للناقل و ينقسم هذا المبحث على مطلبين نبيين في الاول :التعريف بالمسؤولية المدنية للناقل و في الثاني اركان المسؤولية المدنية للناقل و من ثم ننتقل لنبحث في المبحث الثاني :احكام مسؤولية الناقل مقسمين هذا المبحث على مطلبين نبيين في الاول المطلب الاول : تعديل مسؤولية الناقل وفي الثانيالمطلب الثاني :طرق تخلص الناقل من المسؤولية ونختم بحثنا بخاتمة نوضح من خلالها اهم ما توصلنا اليه من نتائج و توصيات.

## المبحث الاول

### مفهوم المسؤولية المدنية للناقل

المسؤولية المدنية للناقل هي المسؤولية القانونية التي تقع على عاتق الشركات أو الأفراد الذين يقدمون خدمات نقل للبضائع أو الأشخاص. يتمثل دور الناقل في نقل البضائع أو الأشخاص بين المواقع المحددة، ومن المهم أن يتم ذلك بأمان وفقاً للقوانين واللوائح المعمول بها.

تتضمن المسؤولية المدنية للناقل عادةً النقاط التالية:

- المسؤولية عن الضرر: يجب على الناقل أن يتحمل المسؤولية عن أي ضرر يلحق بالبضائع أو الأشخاص أثناء عملية النقل، ما لم يكن هذا الضرر ناجماً عن ظروف استثنائية أو غير قابلة للتحكم.
- المسؤولية القانونية: تحدد القوانين واللوائح المحلية والدولية عادةً درجة المسؤولية التي يتحملها الناقل في حالة وقوع حوادث أو ضرر أثناء عملية النقل.
- التأمين: يمكن للناقل تأمين نفسه ضد المسؤوليات المدنية المحتملة من خلال التأمين على المسؤولية المدنية، وهذا يعتبر ممارسة شائعة في صناعة النقل.
- العقود والاتفاقيات: تحدد العقود بين الناقل والعميل عادةً نطاق المسؤولية وشروط التعويض في حالة وقوع خسائر أو ضرر.

بشكل عام، تهدف المسؤولية المدنية للناقل إلى ضمان تقديم الخدمات بطريقة آمنة وفعالة، وتوفير وسائل لتعويض الأطراف المتضررة في حالة وقوع حوادث أو خسائر أثناء عملية النقل.

ولذلك سوف نقوم بتقسيم هذه الدراسة إلى قسمين ونعرض في المطلب الأول التعريف بالمسؤولية المدنية للناقل، ثم في المطلب الثاني اركان المسؤولية المدنية للناقل.

### المطلب الاول

#### التعريف بالمسؤولية المدنية للناقل

لا شك أن النقل يعتبر تدفق الحياة الاقتصادية والعمود الفقري لتداول السلع والخدمات. ولا تقتصر أهمية النقل على المستوى التجاري والاقتصادي، بل إن له أهمية قصوى في تحقيق التنمية المستدامة في بعض المناطق المحرومة، وتحقيق الأهداف التي تتيح التعامل والنشاط التجاري. ولا بيع وشراء إلا بعد النقل. البضاعة المباعة هي من البائع إلى المشتري، ولا يوجد توزيع دون النقل. ومن هذا المنطلق تتضح لنا أهمية دور الناقل وضرورة قيامه بدوره بدقة وانتظام. ولا يقتصر الأمر هنا على تحقيق منفعة تجارية خاصة به، وهي الحصول على أجرة النقل، بل يمتد إلى تحقيق المصالح

التجارية الهائلة لعدد غير محدود من التجار الذين يتاجرون في مختلف السلع، وغير التجار الذين يحتاجون إلى هذه السلع للاستهلاك. أو فائدة.

## الفرع الاول

### التعريف بالمسؤولية

من خلال عملية النقل التي يقوم بها الناقل البري للبضائع، فإنه سيتحمل مسؤوليات وبشكل عام هي عقوبة الإخلال بالتزام تعاقدي أو غير تعاقدي. وحتى تقوم المسؤولية لا بد أن تتوافر عناصرها المكونة من الخطأ والضرر والعلاقة السببية<sup>(١)</sup> وبالمثل، يترتب على عقد النقل التزامات تقع على عاتق الناقل. ويجب عليه في نقل الأشياء أن يحافظ على البضائع ويسلمها سالمة إلى المرسل إليه وفي الوقت المحدد<sup>(٢)</sup> وفي حالة إخلاله بالتزامه، فإنه يتحمل المسؤولية، ويكون مسؤولاً عن ضياع أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها في الموعد المحدد<sup>(٣)</sup>

ومن ثم فلا يمكنه الوفاء بمسؤوليته إلا إذا أثبت أن الخسارة أو الضرر أو التأخير كان بسبب خارج عن إرادته. ويجوز للناقل أن يتفق مع المرسل على تحديد مسؤوليته أو إعفائه منها. كما نص المشرع الجزائري على أحكام خاصة بدعوى المسؤولية من خلال المواد من ١٠ إلى ١٠. من قانون التجارة الجزائري وهي مواد تتضمن ما نصت عليه القواعد العامة المتعلقة بالمسؤولية التعاقدية مع بعض الأحكام الخاصة.

## الفرع الثاني

### خصائص قيام هذه المسؤولية

ولعل الهدف من إبرام عقد النقل البري هو وصول البضاعة سليمة إلى الوجهة النهائية، وهي رغبة المرسل في ذلك. وبناء على ذلك، يلتزم الناقل بالتأكد من سلامة البضاعة حتى يتم تسليمها إلى المرسل إليه المعني في اتفاقية النقل. كما أنه مسؤول عن فقدانها أو تلفها أو تأخير وصولها.<sup>(١)</sup>

تبدأ مسؤولية الناقل من وقت استلامه الأصناف من المرسل، بحيث يكون مسؤولاً عن فقدانها كلياً أو جزئياً أو تلفها أو تأخير تسليمها. وقد كرس هذا الحكم في قانون التجارة الجزائري حيث نص على أن "الناقل مسؤول من وقت استلامه الأشياء المراد نقلها، كما يعتبر الناقل مسؤولاً عن خطأ الشخصي أو خطأ أحد تابعيه، كما المنصوص عليها في المادة ق. على أنه في حالة نقل شيء لا يكون تسليمه مشروطاً بالموطن، يجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالموعد الذي يمكنه فيه تسليمه بمجرد أن يتمكن الناقل من وضعه تحت تصرفه.<sup>(٢)</sup>

يتضح من نص هذه المادة أن الناقل مسؤول عن أخطائه الشخصية التي تنتسب في ضياع البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها، نتيجة إهماله أثناء عملية النقل. ومع ذلك، فإن الأخطاء غالباً ما تقع من مرؤوسي الناقل، مثل عمال التحميل والتفريغ الذين يستخدمهم في عملية النقل.

وقد سبق أن ذكرنا أن المسؤولية بمعناها الشامل هي عقوبة الإخلال بالتزام تعاقدي أو غير تعاقدي، بحيث يجب أن تكون عناصرها موجودة، كالخطأ والضرر ورابطة السببية<sup>(١)</sup> iii

تظل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تنشأ بمجرد الإخلال بالالتزام التعاقدي المتفق عليه في عقد النقل، والمسؤولية التعاقدية للناقل هي تطبيق للقواعد العامة، ولذلك يتضح لنا أن التزام الناقل هو تحقيق النتيجة المتمثلة في تسليم البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه في محطة الوصول، لذلك يجب عليه توخي الحذر. ضروري للحفاظ على سلامة البضاعة لأنه يعتبر التزامه الأساسي<sup>(٢)</sup>

## المطلب الثاني

### أركان المسؤولية المدنية للناقل

المسؤولية المدنية للناقل تعتمد على النوع الذي يشملته النقل، سواء كان نقلاً جويًا، بحريًا، بريًا، أو سكك حديدية. ومن أركان المسؤولية المدنية للناقل في كل نوع من أنواع النقل.

- في العديد من حالات النقل، يتم تحديد شروط المسؤولية في العقد بين الناقل والمرسل. يحدد هذا العقد الالتزامات والحقوق لكل منهما، ويمكن أن يحدد نطاق المسؤولية المدنية للناقل في حالة الضرر أو فقدان.
- توجد تشريعات ولوائح محلية ودولية تنظم المسؤولية المدنية للناقل. على سبيل المثال، في النقل الجوي، هناك اتفاقية مونتريال ولائحة الاتحاد الأوروبي حول حقوق الركاب التي تحدد المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة الضرر للركاب أو البضائع.
- في بعض الحالات، ينطبق القانون العام على المسؤولية المدنية للناقل، وهذا يشمل المبادئ العامة للمسؤولية المدنية، مثل مبدأ الحد الأقصى للتعويض، والرعاية المعتدلة، والتعويض عن الأضرار الناتجة عن الإهمال أو الإخلال بالتزامات العقد.
- بعض التصرفات الخطرة أو الإهمالية قد تؤدي إلى مسؤولية جنائية أو إدارية، وهذا يختلف حسب القوانين المحلية والتشريعات المعمول بها في مجال النقل.
- غالباً ما يلجأ النواقل إلى التأمين لتغطية المسؤولية المدنية المحتملة. هذا يساعدهم على تحمل تكاليف التعويضات في حالة وقوع حوادث.

## الفرع الاول

### الخطأ

لم يحدد القانون معنى الخطأ الذي يترتب عليه المسؤولية، بل ترك ذلك لفقهاء الفقهاء، حيث عرفه البعض بأنه عدم إتمام الفعل المقصود على الوجه المقصود أو استعمال عمل غير صحيح لتحقيق هدف ما<sup>(١)</sup>. يُعرّف الخطأ المهني بأنه "انحراف شخص ينتمي إلى مهنة معينة عن المبادئ التي تحكم هذه المهنة وتقيد أهلها عند مزاولتها"<sup>(٢)</sup>. قد يكون الخطأ عمداً، أو قد يكون خطأ إهمالاً، والخطأ العمد هو الإخلال بواجب قانوني مرتبط بمنع الضرر عن الآخرين، أي لا بد من توافر الإرادة في إحداث الضرر. ولا يكفي توجيه الإرادة إلى ارتكاب الفعل في ذاته إذا لم توجه تلك الإرادة إلى إحداث أضراره<sup>(٣)</sup>.

ومن خلال متابعة الأحكام القضائية في هذا المجال يمكن استخلاص الضوابط القانونية التي تحدد وصف الخطأ الذي يؤدي إلى المسؤولية. ويتوفر الخطأ من جانب الناقل البحري إذا كان فعله يهدف إلى تحقيق غرض شخصي. والخطأ يشمل أيضاً إهماله في أداء وظيفته، إهمال يترتب عليه ضرر بمصالح أقرب ما يكون إلى الخطأ المتعمد، ولكنه غير متعمد. ولهذا يذهب بعض الفقهاء إلى إلحاق الخطأ الجسيم بالخطأ المتعمد في الحكم<sup>(٤)</sup>.

هناك معياران وضعهما الفقه لقياس سلوك الإنسان ومقدار العناية التي بذلها. وأما اشتراط تعويده على اليقظة والبصيرة، إذا تبين أنه قادر على تجنب الضرر المنسوب إليه؛ فهو يعتبر مخطئاً وهو بريء، وهذا المعيار هو ما يسميه الفقه (معيار التقدير الشخصي). أو ارتكابها بالمستوى والمدى الذي يمارسه الشخص الذي يفترض مستوى اليقظة التي يتطلبها الموقف من الدقة والحزم؛ وهذا هو "معيار التقويم الموضوعي"<sup>(٥)</sup>.

ويجب مراعاة المعيار المجرد، ولكن يجب مقارنة السلوك المألوف للناقل الناقل مع ناقل شحن من نفس المستوى الفني، وعليه أن يلتزم بالحذر والحيطة والانتباه، ويجب ألا يخرج عمله عن المبادئ المهنة وقواعدها المقررة. في قياس سلوك مرتكب الضرر؛ يجب النظر إلى الظروف التي وقع فيها الضرر، وهي الظروف التي صاحبت ارتكاب الحادث، ويمكن التعرف عليها ومدى تأثيرها على سلوك مرتكب الضرر.

أساس الخطأ هو أهميته بالنسبة لعناصر المسؤولية ودقته في تحديد المسؤولية، فلا مسؤولية دون خطأ. إلا أن المشرع الإماراتي لم يضع معياراً للخطأ، وأحسن أن أتاح للفقهاء والقضاء تكييف معياره بما يستوعب كل الأشكال الجديدة، ويتوافق في ذلك مع مقتضيات الخطأ المتصور. في كافة المعاملات والمتطلبات. الانحراف هو السلوك الواجب، والمماثلة في عدم تنفيذ الالتزامات، والإساءة

للحق، وتجاوز حدود الحق، والتدخل في حقوق الآخرين تعتبر أخطاء تستوجب المسؤولية إذا كان هذا السلوك ينطوي على وعي وتمييز<sup>(٢)</sup>

إن مسألة وضع تعريف محدد لخطأ الناقل في حادث إرهابي يثير أزمة حقيقية، نظرا لتعدد الجوانب والأشكال غير القانونية كأحد مكونات هذا الخطأ من جهة، والخلاف حول نطاق الالتزامات الموكلة إلى الناقل. من ناحية أخرى، الناقل أثناء وقوع حادث إرهاب بحري، مما تسبب في عدم وجود تعريف محدد لهذا الخطأ، وقد أدى هذا الوضع إلى تنوع المواقف الفقهية، وهو في طريقه إلى ترسيخ تعريف الخطأ المنقول، الذي يدور بين المفهوم التقليدي والمفهوم الجامد، مما يقلل من دائرة الخطأ من خلال ربطها بعنصر الإسناد، الذي يقتضي إسناد الفعل إلى الشخص، وتقييمه في ضوء عمله وقدراته الشخصية. وأوضح أن المفهوم الحديث يتسم بالمرونة لأنه يفتقر إلى عنصر الإسناد، ولأنه يقوم على عنصر اجتماعي يراعي التطورات الاقتصادية والاجتماعية التي تشهدها المجتمعات المختلفة<sup>(٣)</sup>. يتم تعريف خطأ الناقل على أنه عمل غير قانوني ينسب إلى الناقل<sup>(٤)</sup>. ويلاحظ من هذا التعريف أن خطأ الناقل يقوم على عنصرين أساسيين: الأول: عنصر عدم المشروعية، والذي يتصف بأنه عنصر موضوعي. وأما الثاني: فهو عنصر الإسناد، ويتميز بأنه عنصر شخصي.

وقد أدى تحديد طبيعة عنصر عدم الشرعية إلى خلافات بين الفقهاء. وقد ذهب البعض إلى أنه انتهاك لحق الناقل، بينما رأى آخرون أنه انتهاك للالتزام سابق على الناقل<sup>(١)</sup>vi

ويلاحظ أنه من الصعب أن نحصر بدقة كافة الالتزامات والواجبات التي يعتبر انتهاكها عملاً غير قانوني. ومن ناحية أخرى، قد يقع الخطأ رغم عدم الإخلال بالالتزام معين ينظمه القانون، ورغم عدم الإخلال بحق معين، كما في حالات الاستهتار والإهمال والخطأ. الفشل في التوقع. وإذا أمكن تحديد الخطأ في الحالات التي يتم فيها الإخلال بالالتزامات القانونية التي نص عليها القانون، تظهر الصعوبة في تحديد وحصر الواجبات التي لم ينص عليها القانون، والتي يعتبر الإخلال بها خطأ.

ولذلك حاول البعض تعريف الخطأ بأنه "الإخلال بأي من الالتزامات المفروضة عموماً على الناقل وفقاً لمبادئ القانون العامة"<sup>(٢)</sup>.

أما بالنسبة لركن الإسناد فإن الغالبية العظمى من الفقه التقليدي ترى أن الإسناد؛ ويضاف عنصر معنوي شخصي إلى عنصر عدم الشرعية استكمالاً لمفهوم المخالفة، وتحرص الأحكام القضائية على إبراز وجوده في وجه الشخص المسؤول. تم تعريف عنصر الإسناد على أنه العلاقة التي تربط الفعل غير المشروع بالإرادة الحرة. والمقصود هنا ليس الرغبة في العواقب الضارة، بل الرغبة في الفعل نفسه مهما كانت عواقبه. الرغبة في العواقب تجعل الفعل نهائية. كما أن عنصر الإسناد لم يخلو من النقد، حيث ذهب البعض إلى أنه عنصر غير ضروري في خلق الخطأ، خاصة عندما يتعلق الأمر بخطأ غير مقصود<sup>(٣)</sup>

ونتيجة للانتقادات السابقة، سعى جزء من الفقه إلى محاولة التجريد من العوامل الشخصية والنفسية، واتباع منهج موضوعي في تعريف الخطأ، والذي من خلاله يرتبط بفكرة الانحراف في السلوك، ويعرف بأنه انحراف في السلوك لا يمكن أن يرتكبه الشخص الحذر لو كان موجوداً في نفس الشخص. الظروف الخارجية للناقل المسببة للضرر. ومن الجدير بالذكر أن معيار ممارسة الرعاية كوسيلة لقياس الالتزام شهد تطوراً ملحوظاً في الأونة الأخيرة<sup>(٤)</sup>، حيث أصبح يتحدد في ضوء المخاطر المرتبطة بالنشاط الذي يمارسه الشخص الملتزم، الأمر الذي يتطلب تحليلاً للمخاطر المحيطة والمتوقعة بالنشاط الملتزم به. وعليه أن يبذل العناية بما يتناسب مع حجم هذه المخاطر، ووفقاً لمعايير الشخص المهني. مما يجعل كل إنسان ملتزم بالعلاقة قادراً على تحديد الدور المنوط به، ومسؤوليته تجاه هذا الدور، والحد الذي يبدأ عنده الإخلال بالمسؤولية، في ضوء عناصر واقعية بدلاً من التقديرات التعسفية من قبل القضاء<sup>(١) vii</sup> واللافت في هذا المعيار أنه يحدد مقدار الرعاية المطلوبة في ضوء طبيعة النشاط، وليس كما كان من قبل في ضوء الشخص الذي يقوم بالنشاط، وهو المعيار بالنسبة للشخص العادي. ولعل هذا المعيار الجديد هو الأقرب إلى العدالة، إذ يتميز بالموضوعية، من خلال تحديد مقدار الرعاية المطلوبة في ضوء طبيعة الالتزام المفروض.

مما يؤدي إلى المساواة بين الأشخاص الملتزمين بنفس النشاط، حتى لو كانوا متعددين، من ناحية. ومن ناحية أخرى، يعكس هذا المعيار نوع الصرامة المطلوبة في معاملة الملتزمين، والتي تبررها المخاطر العالية المرتبطة بهذه التجارة.

ويبدو لنا أن خطأ الناقل يعرف بأنه عدم بذل العناية اللازمة للمحافظة على سلامة الراكب والبضائع، وذلك من خلال الإهمال في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع الضرر.

ويرى الباحث أن خطأ الناقل في الحوادث الإرهابية لا يخرج عن نطاق التعريف السابق، وأن ما يميز هذا الخطأ هو فقط المعيار الذي يقاس به مقدار الحرص المطلوب من الناقل أن يمارسه. إن الضرر الذي يلحق بالراكب نتيجة حوادث إرهابية يتطلب من الناقل أن يبذل جهداً استثنائياً لتفاديه يفوق الجهد المبذول في حوادث أخرى، وذلك لكثرة وتنوع التدابير التي يجب مراعاتها للتنبؤ بالحادثة. وقوع هذه الحوادث والقضاء على أثارها الضارة في حال حدوثها. ولذلك فإن الضرر الذي يحدث نتيجة الإرهاب لا يعتبر إهمالاً من جانب الناقل في اتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على سلامة الركاب والبضائع، بل يعتبر إهمالاً. وفي بذل جهد كبير لتجنب الضرر، فلا شك أن خطأ الناقل يرتبط بالتزاماته سواء تلك المنصوص عليها في عقد النقل أو تلك التي تفرضها القواعد العامة للقانون، وأهمها التزامه. للحفاظ على سلامة الركاب والبضائع واتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لذلك.

## الفرع الثاني

### الضرر والعلاقة السببية

#### أولاً :- الضرر

لا يكتمل قيام المسؤولية العقدية بمجرد الاخلال بالالتزام العقدي فيجب ان يترتب على الاخلال حدوث ضرر ، فلا مسؤولية دون ضرر ، ويقع عبء اثبات وجود الضرر على من يدعيه البيئنة على من ادعى واليمين على من انكر ) فاذا ادعى المشتري تحقق الضرر من جراء تأخر وصول البضاعة فعليه يقع عبء اثبات الضرر الذي لحقه من جراء تأخير الشحن ، والاستثناء من ذلك أن يكون محل الالتزام مبلغ من النقود فالضرر هنا مفترض افتراضاً قاطعاً بمقتضى نص القانون ، وذلك ما نصت عليه المادة ١٧٣ الفقرة الأولى من القانون المدني العراقي.

والضرر الذي يكون من جراء الاخلال بالالتزام العقدي في عقد البيع البحري ضرر مالي يتمثل بالخسارة التي تلحقه والكسب الذي يفوته .

فتأخر البائع بتسليم البضاعة الى المشتري في موعدها المحدد أو كانت البضاعة المستلمة من قبل المشتري معيبة هنا يتحقق الضرر الذي يقع عبء اثباته على المشتري ليحصل على التعويض اما البائع فلان محل التزام المشتري مبلغ من النقود فلا يلتزم باثبات الضرر اما ما عداها من التزامات فيلتزم البائع باثبات الضرر .

اما الشروط الواجب توافرها في الضرر ليوجب التعويض التالي :

- ان يكون الضرر محققاً ، اي موجود فعلاً فمثلاً ان عدم ابرام البائع لعقد النقل يؤدي الى حصول ضرر محقق وهو عدم نقل البضاعة ، أو قيام البائع بابرام عقد النقل مع ناقل يمتلك وسيلة نقل لا تتلائم والبضاعة المبيعة .
- ان يكون الضرر مباشراً اي يكون نتيجة الاخلال بالالتزام العقدي او التأخير فيه او كونه معيب أو جزئي .
- ان يكون الضرر متوقفاً وقت العقد وذلك في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم ، حيث ان المخل بالالتزام العقدي يسأل عن الضرر المتوقع وغير المتوقع في حالتي الغش والخطأ الجسيم وهذا ما نصت عليه المادة ١٦٩ الفقرة ٣ من القانون المدني العراقي<sup>(١)</sup>.

#### ثانياً :- العلاقة السببية

لا تقوم المسؤولية العقدية بمجرد حصول الاخلال بالالتزام العقدي وحصول الضرر بل يجب توافر ركن مهم وهو العلاقة السببية التي تربط بين الاخلال والضرر فيجب ان يكون الضرر حصل نتيجة الاخلال وان لا يكون هناك عنصر اجنبي يقطع العلاقة السببية والعنصر الاجنبي قد يكون القوة

القاهرة او الحادث الفجائي ، او ان يكون الضرر بفعل الدائن ، أو بفعل الغير ويذهب اغلب الفقه (١)ix الى عدم التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي بينما بعض الفقه (٢) من يذهب الى التفرقة بينهما ولديهم أن القوة القاهرة حادث يحصل ولا صلة له بالنشاط الذي يمارسه المدين ، بينما الحادث الفجائي حادث يحصل ويرتبط بالنشاط الذي يمارسه المدين .

وبسبب كون الحادث الفجائي يرتبط بالنشاط الذي يمارسه المدين فهو من الممكن توقعه ، اما القوة القاهرة فبسبب عدم ارتباطها بالنشاط الذي يمارسه المدين فمن الممكن عدم توقعه ان لم يكن يحدث بصورة دورية ، ومن امثلة القوة القاهرة الزلازل والفيضانات والصواعق ، ومن امثلة الحادث الفجائي انفجار المصنع او الحريق الذي في البضاعة فاذا ما تعرضت البضاعة المتفق على شحنها إلى السطو المسلح كان هناك سبب اجنبي قطع العلاقة السببية بين الاخلال بالالتزام العقدي وبين الضرر اما اذا تعرضت البضاعة المبيعة الى التأخير في النقل بسبب كثرة البضاعة التي يقع على عاتق الناقل نقلها فلا تكون هنا امام لا حادث فجائي ولا قوة قاهرة لان هذا الحادث من الممكن توقعه وقت العقد.

فالمعيار الذي نتخذه لمعرفة القوة القاهرة من الحادث الفجائي هو ارتباط الحادث بالنشاط الذي يمارسه المدين وهذا الارتباط يجعل من الممكن توقع هذا الحادث وبالتالي دفعه. اما اذا كان قطع العلاقة السببية بفعل الدائن فهو بالتالي يتحمل نتيجة خطأ .

ما اذا كانت بفعل الغير فقلنا سابقا ان الذي يتحمل المسؤولية هو المدين الذي تعاقد مع الغير ويستطيع الرجوع على الغير بمقتضى العقد المبرم بينهما اما اذا لم يقطع العلاقة السببية أي سبب اجنبي فيجب في هذه الحالة التعويض.

## المبحث الثاني

### احكام مسؤولية الناقل

ترتكز مسؤولية الناقل البحري للبضائع على مجموعة من الأسس القانونية، فإذا ما تحققت هذه الأسس قامت مسؤولية الناقل تجاه الشاحن فلا يمكن للمتسبب في الضرر أن يتخلص من مسؤوليته باعتبارها مفروضة عليه بموجب عقد النقل، لكن يحدث وأن ترد قيود على مسؤولية الناقل فيكون هناك تخفيف نسبي عليها، ويحدث أن يعفى كليا منها وفق حالات محددة .

حيث إن عقد النقل الذي يبرمه الناقل مع الشاحن يجعله مسؤولاً عن كل الأضرار والخسائر هلاك أو تلف أو التأخير التي قد تلحق بالبضاعة، وذلك منذ قيامه بعملية الشحن إلى غاية القيام بعملية التفريغ في ميناء الوصول، سواء قام بعملية النقل شخصياً أو بمساعدة ناقلين آخرين سوف نتناول ذلك بالتفصيل في هذا المبحث.

## المطلب الاول

### تعديل مسؤولية الناقل

استناداً إلى مبدأ القوة الملزمة للعقد يلتزم كل طرف من أطراف العقد بالوفاء بالالتزامات المفروضة عليه فإن قصر أو تعدي في تنفيذ التزاماته تقوم مسؤوليته العقدية، إلا أنه في الوقت نفسه يعتبر العقد وليد الإرادة التي لها تضمين العقد ما نشاء من الشروط إلا ما كان يخالف النظام العام والآداب العامة، وبالتالي للمتعاقدين الحرية في تعديل احكام المسؤولية العقدية بالتخفيف او التشديد وعليه سنقوم من خلال هذا المحور بالتعرف على ماهية هذه المسؤوليات وذلك من خلال تقسيمه الى :-

الفرع الاول : تخفيف المسؤولية

الفرع الثاني : تشديد المسؤولية

### الفرع الاول

#### تخفيف المسؤولية

والمقصود به إزالة جزء من مسؤولية المدين وقصر مسؤوليته على الجزء المتبقي، أو تقليل نوع التزام المدين، حيث يجوز الاتفاق على أن مسؤولية المدين تصبح بذل العناية، خلافاً للقواعد العامة التي تنص على أن مسؤولية المدين هي تحقيق نتيجة<sup>(١)</sup> x.

وذهب أحدهم إلى أن شروط التخفيف هي تلك التي يتم بموجبها تخفيض التعويض إلى مقدار الضرر الذي يتطلبه أو تخفيض الفترة التي يجوز خلالها رفع دعوى المسؤولية<sup>(٢)</sup>. وفي الواقع، فإن مثل هذا التعريف له علاقة بالتعويض، إذ يتمتع بنظام قانوني مستقل، ورغم أنه يقلل في النهاية من المسؤولية، إلا أنه لا يستجيب للمسؤولية بشكل مباشر. الشرط المخفف هو الشرط الذي يتم بموجبه تخفيض مسؤولية المدين وحصرها في جزء معين أو بتقليل درجة العناية الواجبة في تنفيذ الالتزام المنصوص عليه قانوناً، بحيث يصبح الشخص ملزماً ببذل العناية بدلاً من تحقيق نتيجة. وهذه الشروط جائزة، انطلاقاً من حرية المتعاقدين في تضمين العقد ما يريدون من الشروط، بشرط ألا تخالف النظام العام والآداب العامة. وفي هذه الحالة لا بد من إثبات أن الحرص الذي يقتضيه الاتفاق لم يتم ممارسته وليس ما نص عليه القانون. الأصل أن المدين يمارس اجتهاد الرجل العادي. ما لم يكن هناك اتفاق على قدر أقل من الرعاية<sup>(٣)</sup>، وهذا ما نصت عليه المادة (٣٥٨) مدني أردني، ونظيرتها المادة (٢١١) مدني مصري. ومن صور التخفيف ما نصت عليه المادة (٤٤٥) من القانون المدني المصري، وهو ما يتعلق بضمان الاستحقاق، إذ نصت على أنه يجوز للمتعاقدين باتفاق خاص أن يزيدوا ضمان الاستحقاق أو ينقصوه أو يتنازلوا عن هذا. يضمن. ومثال ذلك الاتفاق على إعفاءه من ضمان حقوق الارتفاق الخفية. ولم أجد نصاً مماثلاً لهذا النص في القانون الأردني. كما أن من صور

التخفيف استبعاد بعض الأضرار من نطاق التعويض، حيث اقتصر على الأضرار المادية دون الأضرار المعنوية<sup>(٤)</sup>.

## الفرع الثاني

### تشديد المسؤولية

ويعني مساءلة المدين في الأحوال التي لا يكون مسؤولاً فيها وفقاً للقواعد العامة للقانون، كالاتفاق على مسؤوليته ولو كان عدم الأداء بسبب أجنبي لا يد له فيه<sup>(١)</sup>، أو الموافقة على تشديد التزامه بممارسة الاجتهاد وفق القواعد العامة للالتزام بتحقيق نتيجة، بحيث يُسأل ولو عن خطأ بسيط، حتى ولو لم يرتكب أي خطأ. وهنا يتحول الأمر إلى التزام بتحقيق نتيجة، ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الخارجي، ويعتبر هذا التشديد جائزاً. ومن صور التشديد ضمان البائع للعيب الخفي، مثل التزامه بالضمان لمدة تزيد على ستة أشهر، وهي المدة التي نص عليها القانون لسماع دعوى ضمان العيب الخفي، كما لو كان الضمان تصيح لمدة سنة أو سنتين إذا وافق البائع على الضمان لمدة أطول. هذه الفترة توفر الحماية للمشتري، وذلك في حال وجود اتفاق. ولزيادة هذه الحماية لا مانع من هذا القانون، إلا أن التشديد وإن كان جائزاً، إلا أنه لا يجوز تقصير هذه المدة عن المدة التي حددها القانون، لأن تحديدها إلى هذا الحد هو أمر يتعلق بالشأن العام. لأن التقادم هو في الأصل جزء من النظام العام، ولا يجوز الاتفاق على مخالفته إلا في الأحوال التي نص عليها القانون<sup>(٢)</sup>.

وفيما يتعلق بنطاق الشروط المعدلة للمسؤولية التعاقدية، فقد نشأ خلاف حول ما إذا كانت تقتصر على شروط المسؤولية أم أنها تشمل، بالإضافة إلى شروط المسؤولية، مضمون الالتزام؟ ومن المفسرين من يرى أن التعديل في أحكام المسؤولية يقتصر على شروط المسؤولية التعاقدية دون أن يشمل مضمون الالتزام، موضحين ذلك بأن الإعفاء من الالتزام لا يعتبر إعفاء من المسؤولية، إذ إن الإعفاء ويؤدي الإعفاء من الالتزام إلى انتفاء الالتزام، أما في الإعفاء من المسؤولية فيظل الالتزام قائماً إلا أن المدين لا يكون مسؤولاً عن عدم تنفيذه. يتكون الالتزام المدني من عنصرين: المسؤولية والمديونية. وتعديل الالتزام يشمل عنصر المسؤولية فقط، في حين أن الإعفاء من الالتزام يشمل العنصرين معا<sup>(٣)</sup>.

كما يرون أنه لا يجوز الإعفاء من المسؤولية فيما يتعلق بالالتزامات الأساسية مثل التزام البائع بنقل ملكية المبيع. لأن مثل هذا الإعفاء قد يحول العقد إلى عقد آخر وقد يؤدي في بعض الأحيان إلى بطلان العقد<sup>(١)</sup>.

بينما يرى البعض الآخر أن العقود تفرض على أطرافها التزامات متبادلة تنشأ بإرادة المتعاقدين بشرط أن تكون متوافقة مع أحكام القانون، مما يعني أن المتعاقدين أحرار في تضمين العقد مهما

كانت الالتزامات والشروط. يرغبون، على ألا يخل ذلك بالنظام العام والآداب العامة، ولذلك يفضل أن يجوز الاتفاق على إعفاء أحدهم من بعض الالتزامات الناشئة عن العقد، وفقاً لقاعدة العقد، قانون المتعاقدين<sup>(٢) xii</sup>. وعلى هذا الرأي يجوز الاتفاق على أن البائع لا يضمن استحقاق المبيع أو لا يلتزم بنقل ملكيته. وفي الواقع يمكن القول أن الاتفاق على الإعفاء من التزام ناشئ عن العقد يختلف تماماً عن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية، لأنه في الحالة الأولى ليس ملزماً في الأصل بشيء، أما في حالة إعفاءه من المسؤولية الناتجة عن عدم، "ولا يعتبر تنفيذه للالتزام معيافاً من الالتزام، بل يعتبر مسؤولاً عن تنفيذه وتنفيذه. إلا أنه غير مسؤول إذا لم ينفذها، فكل منهما له نظام مستقل ومنفصل عن الآخر. كما أن اتفاقيات الإعفاء من الالتزام هي اتفاقيات صحيحة، ولكنها في الوقت نفسه لا يجوز أن تكون مخالفة للنظام العام والآداب العامة، كما لا يجوز أن تكون مخالفة لطبيعة العقد والالتزامات الأساسية التي يجب أن يتضمنها<sup>(٣)</sup>. لكنها، كما ذكرت، مختلفة تماماً عن الاتفاقيات. الإعفاء من المسؤولية حيث يخضع كل منهما لنظام قانوني يختلف عن الآخر. كما أنه فيما يتعلق بالاتفاقيات المعفاة من الالتزام، فلا بد من التمييز بين نوعين من الالتزامات الأساسية، مثل التزام البائع بنقل ملكية المبيع، والتزام المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة. مثل هذه الأنواع لا يجوز. والإعفاء منها أو الاستثناء منها لأنه إما أن يؤدي إلى عدم وجود العقد أو إلى اختلاف حالته القانونية وتحوله إلى عقد آخر. ولا يجوز الاتفاق على الإعفاء من هذه الالتزامات. وأما الالتزامات الثانوية مثل ضمان العيب المستتر، ودفع مصاريف التسليم على البائع، فيجوز استبعادها والإعفاء منها. وفيما يتعلق بنطاق تخفيف المسؤولية، فمن الضروري التمييز بين الإعفاء من المسؤولية الناتج عن الإخلال بأحد الالتزامات في العقد والإعفاء الجزئي من المسؤولية. الحالة الأولى هي الإعفاء الكامل من المسؤولية، بينما تتعلق الثانية بالإعفاء من جزء من المسؤولية الناتجة عن الإخلال بأحد الالتزامات.

الإعفاء من المسؤولية ويتعلق بالمسؤولية الكاملة، ولو لم يكن لها أثر على الأحكام، فهي في الحالتين واحدة، ونفس الأحكام المطبقة على الإعفاء الكلي<sup>(١) xiii</sup> تطبق على الإعفاء الجزئي (التخفيف)."

أما فيما يتعلق بنطاق تشديد المسؤولية، فإن الاتفاق قد يؤدي إلى تشديد مسؤولية المدين، فضلاً عن تعديل طبيعة الالتزام وجعله التزاماً بتحقيق نتيجة بدلاً من بذل الاجتهاد. وحتى في نطاق هذين النوعين يبدو أن حرية المتعاقدين في التشديد تختلف باختلاف نوع الالتزام. فإذا كان التزام المدين في الأصل يتحقق نتيجة لذلك، فإن التأكيد هو أنه يتحمل مسؤولية السبب الخارجي، فيصبح مسؤولاً عن عدم تنفيذ الالتزام في جميع الأحوال. أما بالنسبة للالتزام بالعناية فإن الإجهاد يتم بقدر من العناية أكبر من الرجل المعتاد، بحيث يزداد حتى يصل إلى التزام المدين بتحقيق نتيجة، أو قد يتمثل الإجهاد بالاتفاق على التزام المدين. مسؤولية. ولو لضرر غير متوقع<sup>(٢)</sup>.

## المطلب الثاني

### طرق تخلص الناقل من المسؤولية

تبدأ مسؤولية الناقل عن الشحنة من لحظة استلامها وتنتهي عند تسليمها بنجاح إلى المستلم. ومع ذلك، يمكن للناقل في بعض الحالات تخليص نفسه من المسؤولية عن الشحنة، سواء كانت الطريق مباشرة أو غير مباشرة، وذلك عن طريق بعض الطرق التي يمكن توضيحها كالتالي:

#### الفرع الأول

##### طريق مباشر

ويرتكز التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري على فكرة التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن، حيث يفترض أن الناقل يجب أن يبدي حسن النية في تنفيذ التزاماته. وإذا قام الناقل بتصرفات غير طبيعية، كالفعل أو الامتناع، أدى إلى خلل في هذا التوازن، فقد يحرم من الالتزام بحد المسؤولية. وباعتبار المسؤولية المحدودة ميزة، فقد تقرر أن مصلحة الناقل تقلل المسؤولية عليه، في حالة ارتكابه فعلاً بقصد إحداث الضرر، أو كان الفعل نتيجة إهمال لا يغتفر، وكذلك الأمر بالنسبة إلى وكيل النقل أو المستخدم الذي لا يحق له الالتزام بحدود المسؤولية إذا ارتكب سلوكاً غير عادل. ضبط<sup>(١)</sup> بحيث يسقط الحق في تحديد المسؤولية إذا كان سلوكاً إرادياً من جانب الناقل والذي يأخذ شكلين: سلوك الإهمال والسلوك الاحتمالي (الأول) وإذا أعلن الشاحن عن نوع البضاعة وقيمتها (ثانية).

#### أولاً: سوء التصرف الطوعي من الناقل

تنص المادة ٨٠٩ من القانون البحري على أنه يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٨٠٥ أعلاه، إذا تبين أن هلاك البضاعة أو تلفها نتج عن فعل أو إهمال من جانب الناقل. الناقل سواء تعمد إحداث الضرر أو تحمل المخاطرة مع اليقين باحتمال وقوع الضرر<sup>(٢)</sup>. وأضافت المادة الثامنة من اتفاقية هامبورغ تحت عنوان سقوط الحق في الالتزام بحدود التعويض ما يلي: "لا يجوز منع الناقل من تحديد المسؤولية (التعويض المنصوص عليه في المادة السادسة) إذا ثبت أن الخسارة أو التلف أو التأخير في التسليم إذا حدثت بفعل أو امتناع من جانبه بقصد إحداث تلك الخسارة أو الضرر أو التأخير، أو باللامبالاة المصحوبة بإدراكه لاحتمال وقوع الضرر نتيجة لذلك<sup>(٣)</sup>."

تناولت هذه المقالة حالة قيام الناقل بفعل أدى إلى هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم. إلا أن اتفاقية بروكسل لم تتناول هذه الحالة، إذ لم تربط استخدام حدود التعويض بأي شرط يتعلق بمدى حسن النية أو القصد، متجاهلة بذلك المبادئ القانونية العامة التي تتناول حالات الضرر الناتج. من الخطأ الجسيم

في بروتوكول ١٩٦٨ حيث اتجه إلى حرمان الناقل بسوء نية من الاستفادة من قواعد التعويض في نص مادته الثانية الفقرة (هـ) عندما يثبت أن الضرر قد وقع بفعل أو إغفال من جانبه بقصد إحداث الضرر أو اللامبالاة<sup>(١)</sup>.

ومن المفهوم من خلال التنظيم البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية أن السلوك الطوعي قد ينشأ عن قصد أو عن طريق الاحتيايل، فضلا عن اللامبالاة من جانب الناقل. ولذلك، قد يكون الاحتيايل أو الإهمال.

## ١- السلوك الاحتيايلي

إذا كان الناقل أو أحد موظفيه ينوي القيام بفعل أو الامتناع عن فعل وأدى ذلك الفعل أو الامتناع إلى ضرر، فنحن أمام حالة احتيايل أو عمد. والاحتيايل بمعناه الحديث، فهو مرادف للخطأ المتعمد، وهذا هو المجال الذي ننظر فيه إلى تكريس إرادة الناقل لارتكاب الفعل أو الامتناع عنه. مع علمه التام بأن ذلك من شأنه إحداث ضرر، فإنه مع ذلك يرتكبه، ولكن لا يشترط أن تكون هناك نية للإضرار بصاحب البضاعة، وهذا مخالف للمفهوم التقليدي الذي في تعريفه لفكرة يشترط الاحتيايل وجود نية الإيذاء، مع العلم أن التدليس لا يفترض من جانب الناقل، بل يحدث ويقع عبء الإثبات على الطرف المتضرر، أي تقديم الدليل على نية الناقل أو أحد تابعيه مرؤوسيه بارتكاب الفعل أو الامتناع عنه، وكان ذلك الفعل أو الامتناع قد أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليمها. ومن الأمثلة على ذلك قيام مرؤوسي الناقل بسرقة البضائع. وإذا كان الطرف المضرور قادراً على إثبات التدليس فإن الناقل حرم الأخير من ميزة تحديد المسؤولية قانوناً<sup>(٢)</sup>.

## ٢- السلوك المهمل

وهذا النوع من سوء السلوك الطوعي ابتكره القضاء الإنجليزي في القضايا التي يقررها وفق القانون العام، وهو ما يعني تهور الشخص في سلوكه، وهو يعلم العواقب التي يمكن أن تنتج عن هذا السلوك، لكنه لا يبالي. وهي فكرة غريبة عن العديد من الأنظمة القانونية في دول العالم، منها على سبيل المثال النظام القانوني الفرنسي، والنظام القانوني الجزائري، ومعظم الدول العربية مثل مصر وسوريا ولبنان، ويمكن القول بأن اللامبالاة يقترب من مفهوم الخطأ الذي لا يعتفر. والتشابه يكمن في أن مرتكب الجريمة يعلم أن استهتاره قد يؤدي إلى الضرر، لكنه لا يبالي ويشرع في ارتكابه. خطأ<sup>(٣)</sup>، السلوك الإهمال يتضمن عنصرين:

- العنصر الأول: أن تكون إرادة الناقل موجهة نحو الفعل أو الترك. وإذا كان الفعل غير إرادي فلا يعتبر لامبالاة، وللناقل الحق في الالتزام بتحديد المسؤولية.

العنصر الثاني: أن الناقل يجب، وقت ارتكاب الفعل أو الإغفال، أن يكون على علم تام باحتمال الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة محل عقد النقل، كأثر ناجم عن ارتكابه الفعل أو

الامتناع. بل أكثر من هذا، فإن حالة اللامبالاة تحدث في الحالة التي يكون فيها من الضروري أن يفهم الناقل إمكانية حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير نتيجة لفعله أو إغفاله (١) xvi.

ومن هنا يتبين لنا أن غرض التمييز بين العمد واللامبالاة يحدث في حالة العمد، حيث يعلم الناقل علم اليقين أن فعله أو امتناعه سوف يسبب هلاكاً أو ضرراً أو تأخيراً. ومع ذلك، في حالة اللامبالاة، لا يكون الناقل إلا على علم أو يجب أن يعلم بإمكانية وقوع الضرر. على حسب مجريات الأمور (٢).

### ثانياً: يقدم الشاحن بياناً عن طبيعة البضاعة وقيمتها

ويتحقق هذا الوضع إذا قدم الشاحن قبل الشحن بياناً عن طبيعة البضاعة وقيمتها وسجل ذلك في سند الشحن. وفي هذه الحالة لا يجوز للناقل أن يلتزم بتحديد المسؤولية، لأن التزامه بعملية النقل يعتبر قبولاً للخطر (٣).

ويؤكد ذلك نص المادة الثانية الفقرة (أ) من بروتوكول عام ١٩٦٨ المعدل لاتفاقية بروكسل والتي تنص على ما يلي: "لا يجوز بأي حال من الأحوال التزام الناقل أو السفينة بسبب هلاك أو تلف السفينة". البضائع أو أي شيء يتعلق بها بمبلغ يتجاوز ما يعادل عشرة آلاف فرنك لكل طرد أو وحدة وثلاثين فرنك لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو التالفة، أيهما أكبر، ما لم يبين الشاحن طبيعة وقيمة البضاعة قبل الشحن وقد ثبت ذلك في بوليصة الشحن (٤)

ومن ثم فإن الأساس الذي لا تحدد عليه مسؤولية الناقل هو أنه يعرف قبل الشحن طبيعة البضاعة وقيمتها، وبالتالي فإن البيان الذي يحدد طبيعة البضاعة يعتبر اتفاقاً بين الناقل والشاحن حول طبيعة البضاعة وقيمتها. قيمة البضاعة محل عقد النقل في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يحدث أثناء تنفيذ العقد. هذا العقد، ومن الضروري أن يفسر هذا البيان الذي يقدمه الشاحن للناقل بشكل يعدل أحكام المسؤولية، أي أن يحصل الشاحن على تعويض كامل عن الضرر الذي لحق به، ولا يوجد أي تحديد قانوني للمسؤولية، ومن الشروط التي يجب توافرها في البيان حتى تتم عملية حرمان الناقل من ميزة تحديد المسؤولية:

ومن الضروري أن يقدم الشاحن هذا البيان قبل عملية الشحن حتى يتمكن الناقل من الاستعداد للعناية الخاصة التي قد تحتاجها البضائع.

ومن الضروري أن يتضمن البيان طبيعة البضائع وقيمتها، بشكل واضح ومحدد دون أي غموض xvii(١)

أما المشرع الجزائري فقد تناول هذه المسألة بنص المادة ٨٠٥ من ق ب ج المذكورة، والتي تعني أن الناقل ملزم بدفع تعويض كامل عن قيمة البضاعة، عندما يقدم الشاحن أو من ينوب عنه طلباً. بيان عن طبيعة البضاعة وقيمتها قبل تحميلها على متن السفينة.

لذا فإن المبدأ الأساسي هو أن الناقل مسؤول مسؤولية كاملة عن هلاك البضاعة أو تأخيرها أو تلفها، ولكن يمكن للاستثناء أن يستفيد من الحد من المسؤولية، إلا أنه يفقد هذا الامتياز إذا ثبت أنه قام بسلوك احتيالي مهمل. أو حصل على تصريح.

## الفرع الثاني

### طريق غير مباشر

يلتزم الناقل بتسليم البضائع بشكل آمن من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى الشاحن أو المرسل إليه وفي الموعد المحدد قانوناً أو في الوقت المناسب، حيث يكون الناقل مسؤولاً عن فقدان أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها إلى الشاحن، ويشمل النطاق المادي للمسؤولية الناقل البحري. للبضائع ثلاثة أشكال من الضرر تتمثل في ما يلي: -

### أولاً: في حالة عدم القيام بالنقل.

ينص عقد النقل البحري على التزام الناقل بنقل البضائع التي استلمها من الشاحن عند التسليم. ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. فإذا امتنع عن ذلك دون مسوغ قانوني اعتبر مخالفاً بالتزامه بالنقل. البضائع التي تم الاتفاق على نقلها، وبالتالي تنشأ مسؤوليته تجاه الشاحن عن جميع الأضرار التي تلحق به نتيجة هذا الامتناع، بحيث لا يمكنه التخلص من المسؤولية إلا إذا تمكن من إثبات أن امتناعه عن التصويت كان بسبب أجنبي سبب لا ينسب إليه أو إلى أحد مرؤوسيه. وكان الامتناع يرجع إلى الشاحن كما لو كان قد أعطي بضائع خطيرة أو غير مشروعة<sup>(١)</sup>.

### ثانياً: في حالة هلاك البضاعة أو تلفها

يتضح من نص المادة ٨٠٢ المذكورة أن المشرع الجزائري حمل الناقل مسؤولية الخسائر أو الأضرار الناجمة عن ضياع البضاعة أو التأخير في نقلها. وصول. وكانت المادة عامة من حيث أنها ذكرت الخسائر والأضرار، ولم تحدد مقدار هذه الأضرار وخطورتها<sup>(٢)</sup>. وفي مجال نقل البضائع والمقصود به هو عدم تسليم البضاعة إلى صاحب حق تسليمها في مكان الوصول، وقد تكون الخسارة كاملة بسبب عدم تسليم أدنى تسليم إما بسبب اختفاء الكيان المادي للأشياء أو سرقتها أو تسليمها لشخص آخر غير صاحب الحق في تسليمها سواء في مكان الوصول أو أي مكان آخر، ويعتبر هذا خسارة جزئية إذا كان جزء فقط من الأمتعة أو تلف البضائع، مع مراعاة في نقل البضائع التسامح المعتاد في عجز الطريق، وهو ما يعني عجز الطريق مثل تبخر جزء من السوائل أو سقوط كمية من الحبوب. وقد قام العرف البحري على تقدير نسبة معينة لا تنتج عن نقصها مما يعني عدم مسؤولية الناقل، وتعتبر البضاعة قابلة للتلف إذا لم يتم تسليمها خلال ستين يوماً من انتهاء ميعاد التسليم المتفق عليه<sup>(٣)</sup>. يكون الناقل مسؤولاً عن البضائع إذا حدث عند وصولها نقص في وزنها أو عددها المذكور في سندات الشحن. وأما مسؤولية الناقل عن النقص، فقد تخفف بعض الشيء بسبب العرف، خاصة

فيما يتعلق بالبضائع التي يتم شحنها بالجملة، كالحبوب. إنه متسامح مع أي نقص طفيف قد يصيب هذه البضائع. أثناء النقل ضمن حدود معينة بسبب الضغط أو التبخر أو التعرض لرطوبة البحر والتقلبات الجوية، بالإضافة إلى عمليات التحميل والتفريغ وهو ما يسمى عائق الطريق<sup>(٤)</sup>. ويجب أن نشير إلى أن فقدان البضائع قد يكون إما ماديا كالحرق أو الغرق مثلا، أو قد يكون قانونيا مثل حالة السرقة، أو قد يكون قانونيا مثل تسليم البضاعة إلى شخص آخر الشخص الذي يتمسك في مواجهة المرسل إليه بسند ملكية حيازة المنقول، ويثبت هلاك البضاعة بإثبات واقعة التسليم. تعود البضاعة إلى الناقل وكونه لم يتم تسليمها من قبل المرسل إليه، ويجب على الشخص الذي يطلب التعويض تقديم سند الشحن كدليل"، "حقيقة قيام الناقل بتسليم البضاعة. أما نقص البضاعة أو هلاكها فيثبت بتسجيل تحفظات من قبل المرسل إليه أو ممثله القانوني.<sup>(١)</sup> xviii التالف يعني سوء حالة البضاعة واختلافها عما هو مسجل في سند الشحن ولا يؤدي إلى إتلاف البضاعة تدميرا كاملا. وقد تصل البضاعة بوزنها أو رقمها المسجل في سند الشحن. بوليصة الشحن إلا أن يصل جزء منها تالفاً مثل وصول جزء من الأقمشة المشحونة متضرراً بسبب وصول مياه البحر المالحة عليها أو وصول عدد من الصناديق المعلبة وقد تم تغييرها عن طريق التواء وتشويه الشكل. إذا تبين أن الناقل قد أصدر شحنة نظيفة من الحجوزات فإن مسؤوليته تقوم على ذلك. الضرر واجب للتعويض. وتقع على عاتق المرسل إليه إثبات الضرر، ويحق للناقل إثبات أن الضرر قد حدث قبل بداية الشحن، ويحدث ذلك عند تسجيل الحجوزات. ولذلك فإن تلف البضاعة لا يحرم من قيمة البضاعة، بل وصولها ناقصا، مثل وصول شحنة سكر مجمدة نتيجة الرطوبة، وبالتالي الاستفادة. بما في ذلك المرسل إليه ولكن بقيمة أقل، ويلتزم الناقل بدفع النقصان في القيمة في ضوء بلاغات الخسائر المتساوية. غير أنه يجب إثبات أن هذا التلف أو النقصان قد وقع أثناء الرحلة البحرية، ويدخل في فئة الضرر الذي يلحق بالبضائع، ولو تلفت بشكل غير مباشر، مثل وصول شحنة من التبغ المشبع برائحة ما. نتيجة تعفن شحنة أخرى من البضائع.<sup>(٢)</sup>

### ثالثاً: حالة التأخير في تسليم البضاعة

إن إتمام عملية النقل له أهمية كبيرة لأن البضاعة تتعرض لتقلبات الأسعار. ولذلك يلتزم الناقل بتسليم البضاعة في المكان والوقت المحددين بموجب القانون أو الاتفاق ودون تأخير. وبعد التأخر في تسليم البضاعة، فهذا من الأسباب التي تؤدي إلى تلف البضاعة مما يتطلب استهلاكها السريع أو إذا كانت بطبيعتها شديدة التلف.<sup>(٣)</sup>

خضعت اتفاقية هامبورغ للتأخير في التسليم وأدرجت الفراغ القانوني الذي حدثت فيه الاتفاقيات الدولية الأخرى في المادة ٥ فقرة ٢ منها، حيث اعترفت بمبدأ مسؤولية الناقل البحري عن التأخير بمجرد تجاوز الناقل للوقت المحدد لتسليم البضاعة المذكورة في سند الشحن مع ترك الأمر وللقاضي تقدير المدة المعقولة في حالة عدم اتفاق الناقل والشاحن على مدة محددة لتسليم البضاعة.<sup>(١)</sup>

أما المشرع الجزائري فقد وسع نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع بموجب نص المادة ٨٠٢ من القانون البحري الجزائري المذكور أعلاه، بحيث تمتد حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ويبدو لنا لأول مرة عندما نقرأ نص المادة المذكورة، أنه لم يشر صراحة إلى التأخير في التسليم كأحد الأسباب التي تؤدي إلى تلف البضاعة، ولكن عندما نقرأ المادة ٧٧١ من القانون البحري الجزائري، يبدو لنا أن المشرع نص على حالة التأخير في تسليم البضاعة، مع السماح للناقل بالاختيار بين استبدال سفينة بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ولكن دون تأخير، وأضافت المادة ٧٧٥ من القانون البحري أن نقل البضائع يجب أن يتم خلال مدة مناسبة، وهذا مؤشر على أن الناقل مسؤول عن التأخير في تسليم البضائع، وكذلك الأمر بالنسبة للانحراف عن الطريق العادي إذا لم يحدد، وهو في حد ذاته قد يشكل أحد أسباب التأخير<sup>(٢)</sup>.

لكن حتى لو لم يذكر المشرع الجزائري التزام الناقل بعدم التأخير، فإنه تطبيقاً للقواعد العامة، يجب على الناقل البحري تسليم البضاعة في الموعد المتفق عليه في العقد أو حسب العرف البحري في حالة عدم وجود شرط خاص. بند في العقد لأن أي تأخير في وصول البضاعة قد يترتب عليه ضرر. وهو كبير بالنظر إلى طبيعة بعض البضائع، كأنها فاكهة وفسادة<sup>(٣)</sup>.

نستنتج مما سبق أن المشرع الجزائري تحمل مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة وفقاً لنص المادة ٨٠٥ التي تضمنت عقوبة التأخير، لكنه لم يشر إلى هذا الالتزام في المادة ٧٧٥ المتعلقة على تنفيذ العقد، كما لم تتعلق المادة ٨٠٢ ببداية مسؤولية الناقل البحري ونهايتها.

## الخاتمة

ومن خلال التعرض لمسؤولية الناقل البحري أظهرنا الدور الفعال الذي يقوم به الناقل البحري، حيث أنه العمود الفقري والركيزة الأساسية للتجارة، والتي تتم عن طريق نقل البضائع من ميناء إلى آخر بموجب عقد النقل الذي يجمع الطرفين.

## أولاً :- الاستنتاجات

- تبدأ مسؤولية الناقل بمجرد استلامه البضاعة من ميناء الشحن حتى تسليمها إلى صاحب الحق في ميناء الوصول وإذا أحل الناقل بهذا الالتزام فإن مسؤوليته تجاه الشاحن تصبح بحيث لا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة لم يكن نتيجة خطأ منه بل كان سبباً. والأجنبي الذي ليس له يد في ذلك كما أوضحنا أساس مسؤولية الناقل، والذي يقوم على الخطأ المفترض، وهو أمر مفهوم
- لا يلزم المدعي بإثبات أن الخطأ سببه الناقل، بل تقع على عاتق المتضرر إثبات الضرر الذي لحق به.

- تظهر مسؤولية الناقل في ثلاث حالات: الهلاك، والتلف، والتأخير في تسليم البضاعة، ولكنها ليست إلا تطبيقاً للقواعد العامة، وقد أجاز المشرع للناقل عموماً وغيرها من الحالات الخاصة إعفاء الناقل نفسه من المسؤولية .
- وتجدر الإشارة إلى أن الناقل المتعاقد في أغلب الأحوال هو الذي يتولى تنفيذ العقد بأكمله، أي من وقت استلامه البضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه. ولكن قد يحدث أن يقوم الناقل المتعاقد بتعيين ناقل آخر ليتولى تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، وبذلك نكون أمام ناقل متعاقد. والناقل الفعلي. وقد يحدث أن يعين الناقل في عقد النقل نفسه اسم ناقل أو ناقلين آخرين، بحيث يقوم كل واحد منهم بجزء من النقل، فتنتقل البضائع من ناقل إلى آخر حتى تصل إلى المرسل إليه. وهذا ما يعرف بالنقل المتسلسل.
- مسؤولية الناقل البحري المدنية تقتضي اللجوء إلى القضاء للمطالبة بالتعويض.

### ثانياً :- التوصيات

- ومن خلال الحديث عن مسؤولية الناقل البحري عن البضائع ارتأينا تقديم بعض الاقتراحات والتوصيات المفيدة في دراسة هذا الموضوع على ما يلي:
- ١- تضمين قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ نصوص توضح و بشكل صريح حالات تشديد المسؤولية المدنية على الناقل.
  - ٢- تضمين قانون النقل نصوص صريحة توضح المدد القانونية بحيث يعتبر تأخير اي تجاوز على هذه المدد .
  - ٣- إدراج حالة التأخير ضمن الحالات التي يكون فيها الناقل البحري و مسؤولاً عن البضاعة في المادة ٨٠٢ من القانون البحري.
  - ٤- اصدار قانون خاص ينظم احكام النقل البحري

### الهوامش:

- ١- د. عدلي أمير خالد عقد النقل البري دارا الجامعة الجديدة، ٢٠٠٦، ص ٧٥.
- ٢- د. يعقوب يوسف صرخوه العقود التجارية في القانون التجاري الكويتي ٦٨ سنة ١٩٨٠ دراسة مقارنة، الطبعة الأولى . الكويت، ١٩٨٦ ص ١١٧
- ٣- د. عدلي أمير خالد المرجع نفسه، ص ٧٥
- ١- محمود محمد عباينة أحكام عقد النقل البحري النقل البري النقل الجوي دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط١ ، ٢٠١٥، ص٢٤٩.
- ٢- د . حسين المصري العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، ط أولى، ١٩٨٩، ص ٣١٩.
- ١- د. سمير جميل الفتلاوي ، عقد النقل البري للبضائع ، ص ٢٦٣.
- ٢- د. يعقوب يوسف صرخوه المرجع السابق، ص ٦٩.

- ١- سعاد الشرقاوي ١٩٧٢ ، المسؤولية الإدارية ، القاهرة ، دار المعارف ، ص ٣٧
- ٢- بشار طلال المومني، وآخرون ، مجلة كلية القانون ، ص ٣٨.
- ٣- بشار طلال المومني وآخرون ، مرجع سابق، ص ٤٤.
- ١- عثمان، عبد المجيد ١٩٩٢ المسؤولية المدنية، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد الثاني عشر، ص ١٧٠
- ٢- بشار طلال المومني، وآخرون، مرجع سابق، ص ٤٢.
- ٣- أيمن إبراهيم العشماوي ، تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية القاهرة: دار النهضة العربية ، ، ١٩٩٨ ، ص ٢٠.
- ٤- مصطفى فهمي تعويض المضرورين عن الأعمال الإرهابية د.م: دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٧، ص ٧٨.
- ١- أيمن إبراهيم العشماوي ، مرجع سابق، ص ٢٧.
- ٢- أيمن إبراهيم العشماوي ، مرجع سابق، ص ٢٧.
- ٣- أيمن إبراهيم العشماوي ، المرجع السابق، ص ٣٨.
- ٤- عبد المجيد عثمان، المسؤولية المدنية ، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد الثاني عشر ، ١٩٩٢، ص ١٧٩.
- ١- ياسين محمد الجبوري، الوجيز في شرح القانون المدني، ص ٥٠٧.
- ١- د. عصمت عبد المجيد مصادر الالتزام في القانون المدني، ط١، بغداد ، المكتبة القانونية، ٢٠٠٧ ، ص ٢٢٠-٢٢١.
- ١- السنهوري ، عبد الرزاق احمد ، الوسيط في شرح القانون المدني ، القاهرة : دار النشر للجامعات المصرية ، 1822 ج 1، ص ٩٧٣.
- ٢- د. محسن شفيق ، القانون التجاري الكويتي ، مطبوعات جامعة الكويت : المطبعة العصرية ، 1872 ص 77.
- ٣- سليمان مرقس ، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات الفعل الضار والمسؤولية المدنية، ج ١ ، ١٩٩٢م، ص ٦٣٧.
- ٤- جمال الدين زكي ، مشكلات المسؤولية المدنية ، ج ٢، مطبعة القاهرة ، ١٩٩٠ ، ص ١٧٠.
- ٥- رمضان أبو السعود ، مبادئ الالتزام في القانون المصري واللبناني ، دون ناشر ، ١٩٨٤ ، ص ٣٢٠.
- ٦- محمد حسين منصور ، احكام البيع التقليدية والالكترونية غير الدولية وحماية المستهلك ، الإسكندرية ، دار الفكر الجامعي ، ٢٠٠٦ ، ص ٣٠٨.
- ١- منذر الفضل الوجيز في شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية ، عمان ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، ج ١، ط١، ٢٠٠٨ ، ص 311،
- ٢- نصت المادة (521) مدني أردني على أنه ١- لا تسمع دعوى ضمان العيب بعد انقضاء ستة أشهر على تسلم المبيع ما لم يلتزم البائع بالضمان لمدة أطول ٢٠ وليس للبائع أن يتمسك بهذه المدة المبرور الزمان إذا ثبت أن إخفاء العيب كان بغش منه.
- ٣- جمال الدين زكي ، مشكلات المسؤولية المدنية ، مطبعة القاهرة ، ج ٢، ١٩٩٠ ، ص ٤٩.
- ١- حسام الدين الأهواني ، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام ، ط٢، ج ١، ١٩٩٥ ، ص ٤٦٤.
- ٢- ياسين محمد يحيى اتفاقات الإعفاء من المسؤولية المدنية في القانون المصري والفرنسي القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٩٢ ، ص ١٤ وما بعدها
- ٣- ياسين محمد يحيى مصدر السابق، ص ١٣.
- ١- جمال الدين زكي مشكلات المسؤولية، مصدر سابق، ص ١٨١.

- ٢- ياسين الجبوري، الوجيز في شرح القانون المدني، مرجع سابق، ص ٤٣٠، وانظر أيضاً أمجد محمد منصور النظرية العامة للالتزامات مرجع سابق، ص ١٤٤.
- ١- كمال حمدي ، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية ، مصر، ط٢، ص٥٨٦.
- ٢- امر رقم ٧٦-٨٠ يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، المؤرخ في ٢٣ أكتوبر ٢٩٧٦.
- ٣- اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨.
- ١- سعيد يحيى مسؤولية الناقل البحري ( وفق اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ و لقواعد هامبورغ) المكتب العربي الحديث ، مصر و ص٥٦.
- ٢- نفن بدر الدين سطاس، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة ( كمجهز ، كناقل للبضائع) دار الاعطار العلمي للنشر والتوزيع ، سوريا ، ٢٠١٧ ص٢٧٦.
- ٣- ملزي عبد الرحمان ،نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون ، كلية الحقوق ، جامعة يوسف بن خدة، ٢٠٠٧، ص٢٤١.
- ١- كمال حمدي القانون البحري ، مصدر سابق ، ص٦٤٤.
- ٢- كمال حمدي القانون البحري، مصدر سابق ، ص٦٤٤.
- ٣- مصدر سابق و ص٧١٠.
- ٤- بروتوكول بروكسل ، لسنة ١٩٦٨، المعدل لمعاهدات سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ .
- ١- محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم الدولي( النطاق الشخصي ، افاق التحكيم في عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر، ٢٠٠٣ ، ص ٢٦٧-٢٦٩.
- ١- عبد المجيد إبراهيم سلمان الطائي ، مصدر سابق ، ص٧٦-٨٠.
- ٢- محمود محمد عباينة، مصدر سابق، ص١٠٢-١٠٣.
- ٣- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ضل قواعد روتردام، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي عن طريق البحر كليا او جزئيا ، مذكرة ماجستير في الحقوق ، ٢٠١٣، ص٥٠.