

**التزامات الناقل البحري للبضائع  
وفقاً للقانونين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية  
(بروكسل ١٩٢٤ - هامبورج ١٩٧٨ - روتردام ٢٠٠٨)  
(دراسة مقارنة)**

---

اعداد

**نبيل علي أحمد الفيشاني**

## المقدمة

لا شك أن الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري للبضائع والناشئة عن عقد النقل البحري تعد من أهم المسائل التي تتعلق بالنقل البحري من الناحية العملية، نظراً لما تثيره من منازعات كثيرة أمام القضاء أو هيئات التحكيم، مرجعها أن الناقل يكون مسئولاً عن نقل البضائع من مكان إلى آخر سليمة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، غير أنه لسبب أو لآخر قد لا ينفذ الناقل الالتزامات الناشئة عن عقد النقل، فلا تصل البضائع أصلاً لهلاكها، أو أنها تصل تالفة أو بعد الميعاد، الأمر الذي يؤدي إلى الإضرار بالشاحن أو المرسل إليه، أو من له حق في استلامها مما يستوجب تعويضه عن الضرر الذي أصابه، فأى التزام قانوني يترتب على مخالفته جزاء قانوني ألا وهو المسؤولية.

وقد جاءت هذه الالتزامات بصورة موجزة في اتفاقيات بروكسل ١٩٢٤ وهامبورج ١٩٨٧ وروتterdam ٢٠٠٨<sup>(١)</sup>، حيث اكتفت بذكر هذه الالتزامات دون الدخول في تفصيلاتها؛ لأنها لم تقصدها بحد ذاتها وإنما قصدت المسؤولية المترتبة على تخلف الناقل عن تنفيذها، في حين وردت هذه الالتزامات مفصلة في القانون البحري اليمني وقانون التجارة البحرية المصري.

وفي الحقيقة نجد أن هذا الإيجاز من معاهدي بروكسل ١٩٢٤ وروتterdam ٢٠٠٨، وكذا الإعراض من معاهدة هامبورج ١٩٧٨ ليس مستغرباً؛ إذ أن الهدف من إبرام هذه الاتفاقيات لم يكن وضع تنظيم شامل لعقد النقل البحري، فلو حاولت الاتفاقيات الدولية - محل البحث - القيام بذلك لما استطاعت<sup>(٢)</sup>، نظراً لصعوبة بلوغ التوحيد التشريعي في جميع مسائل هذا العقد؛ ولهذا اقتصررت الجهود منذ البداية على توحيد أحكام المسائل التي تستجيب أكثر من غيرها إلى الوحدة لشدة ارتباطها بالتجارة الدولية، وهي أحكام المسؤولية ووثائق النقل<sup>(٣)</sup>.

- 
- (١) سنلاحظ ان اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ وسَّعت من التزام الناقل أكثر من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، ١) بينما جاءت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ خالية من ذكرها لكنها وضعت أحكاماً مفترضة وجودها.  
 (٢) بالنسبة لاتفاقية روتردام لم يتم التصديق عليها حتى كتابة هذا البحث، ولم تدخل حيز النفاذ بعد. ٢)  
 (٣) د. محسن شفيق - الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر - دار النهضة العربية - ٣) القاهرة - دون ذكر سنة النشر - ص ٦٤.

وأكدت هذه الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية الوطنية، أن ما أوردته في شأن التزامات الناقل البحري ومسئوليته يتعلق بالنظام العام، فلا يجوز الاتفاق على ما يخالفه أو يبطله أو الإغفاء أو التخفيف منه.

ولقد اعتمدت دراستنا في هذا البحث على المنهج المقارن بصورة أساسية للمقارنة بين نصوص الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية- محل البحث- للوصول إلى مواضع الاتفاق والاختلاف بينها، ومن ثم معرفة أوجه القصور التي اعترت بعض هذه التشريعات، بغية الخروج بنتائج معلومة وتوصيات يتم بها معالجة أوجه القصور تلك، والمتعلقة بموضوع بحثنا. ومن ثم اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي الذي يقتضي عرض نصوص الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية- محل البحث- والأحكام القضائية، وما يتعلق بجميع ذلك من آراء فقهية؛ وذلك تمهيداً لشرحها وتحليلها، وإبداء رأي الباحث فيها. وعلى ضوء ما سبق سنتناول في هذا البحث التزامات الناقل البحري للبضائع في ثلاثة مطالب على النحو التالي:

**المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع السابقة على بدء الرحلة البحرية.**

**المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع أثناء الرحلة البحرية.**

**المطلب الثالث: التزامات الناقل البحري للبضائع عند الوصول إلى ميناء التسليم.**

وفي النهاية نورد خاتمة عامة لتلك الدراسة، تضم أهم النتائج التي توصل إليها الباحث، وكذلك التوصيات التي يقترحها في هذا الخصوص.

**المطلب الأول**

**التزامات الناقل السابقة على بدء الرحلة البحرية**

تمهيد وتقسيم:

قبل البدء في عملية النقل ذاتها يلتزم الناقل البحري بادئ ذي بدء، بإعداد وسيلة النقل- السفينة- بحيث تكون صالحة للقيام بعملية النقل والملاحة البحرية المتفق عليها، ثم يقع عليه

عبء استلام البضاعة من الشاحن- أو من يمثله- واتباع التعليمات التي يعطيها له هذا الأخير، تمهيداً لشحن البضائع ورسها وتستيفها في وسيلة النقل (السفينة)<sup>(١)</sup>.  
ومن هذا المنطلق سوف نقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين:  
الفرع الأول: الالتزام بتجهيز السفينة وإعدادها لعملية النقل البحري.  
الفرع الثاني: الالتزام باستلام البضائع في ضوء بيانات سند الشحن وشحنها ورسها.

### الفرع الأول

#### التزام الناقل بتجهيز السفينة وإعدادها لعملية النقل البحري

إذا كان الناقل البحري يتعهد بنقل البضائع بواسطة سفينة فيجب أن تكون صالحة لإنجاز عملية النقل المتفق عليها بما يتلاءم مع طول الرحلة وطبيعتها ونوع البضاعة المنقولة، فهناك شروط وأوصاف فنية وتجارية يجب أن تتوفر في السفينة لأجل ضمان أمنها وسلامتها حفاظاً على الأرواح والأموال الموجودة عليها.

وصلاحية السفينة تعني في شقها الأول الصلاحية الملاحية (الفنية) المتمثلة في قدرة السفينة على خوض البحر ومواجهة الأمواج والمخاطر المحتملة في تلك الرحلة البحرية، وفي كون ماكيناتها ومحركاتها وأجهزة قيادتها وطاقمها ذات كفاءة لتجاوز هذه الرحلة<sup>(٢)</sup>، وكونها مزودة بالمؤن والوقود اللازمين؛ وتعني في شقها الثاني ملائمة السفينة تجارياً، أي صلاحيتها لاستقبال ذلك النوع من البضاعة محل النقل، ونقلها بسلام إلى جهة الوصول، بحيث تكون مزودة بعنابر ملائمة، وتكون آلات التبريد والتهوية فيها تعمل بشكل ملائم.

( د. سوزان علي حسن- عقد نقل البضائع بالحاويات- دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية- ٢٠٠٩- ١) ص ٤٠.

( للمزيد، انظر: المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤م، والذي انضمت مصر ٢) إليها بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٧٢ لسنة ١٩٨١م، وكذلك معاهدة جنيف الخاصة بمؤهلات ربانة السفن التجارية وضباطها ومهندسيها رقم ٥٣ لسنة ١٩٣٦، والتي انضمت إليها مصر بالمرسوم الملكي الصادر في ٩/٧/١٩٣٩م.

وصلاحية السفينة- سواءً من الناحية الملاحية أو التجارية- ليست مسألة مطلقة مجردة، بل هي مسألة نسبية، تقدر حسب ظروف كل حالة وبحسب نوع الرحلة وطبيعة البضاعة المنقولة<sup>(١)</sup>. وقد نصت الاتفاقيات الدولية والتشريعات القانونية موضوع المقارنة في بحثنا، على هذا الالتزام مع الاختلاف في تشديد مضمونه، وسنوضح هذا المضمون حسب اختلاف النصوص الواردة في هذه الاتفاقيات والقوانين على النحو التالي:

أولاً- مضمون الالتزام في ظل اتفاقية بروكسل ١٩٢٤:

نصت المادة (٣/أولاً) من اتفاقية بروكسل بأن «على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض الآتية:

- أ- جعل السفينة في حالة صالحة للسفر.
- ب- تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي.
- ج- إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها».

ويتضح من النص السابق أن الاتفاقية تفرض على الناقل الهمة الكافية (Du diligence) لجعل السفينة صالحة للملاحة من كافة النواحي قبل إبحارها.

ومؤدى ذلك، أن مضمون التزام الناقل بضمان صلاحية السفينة للملاحة- بموجب هذه الاتفاقية- إنما هو التزاماً ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة؛ إذ يلتزم الناقل فقط ببذل همة معقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة سواءً تحققت النتيجة المطلوبة أم لا؛ وتلزم هذه الاتفاقية الناقل ببذل العناية المعقولة قبل وعند بدء الرحلة فقط- هذا الالتزام شرط ابتداء فقط- فإذا أصبحت السفينة غير صالحة أثناء الرحلة، فإن الناقل لا يسأل عن ذلك ما لم يكن عدم صلاحيتها للملاحة أثناء الرحلة راجعاً إلى عدم صلاحيتها قبل أو عند بدء الرحلة.

وكان من بين الانتقادات التي تعرضت لها الاتفاقية بشكل عام والمادة السابقة بشكل خاص- المادة (٣/أولاً) منها- هو تحديد المقصود "بالهمة الكافية" بمعنى أنها قضت بأن التزام الناقل

( د. هاني دويدار- الوجيز في القانون البحري- دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية- ٢٠٠٤- ١) ص ٢٥٣، أسامة عبدالعزيز إبراهيم سعد- التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات- رسالة دكتوراه- كلية الحقوق- جامعة الإسكندرية- ٢٠٠٣- ص ٢١٩.

بجعل السفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، وفي ذلك تخفيف من حدة التزام الناقل؛ حيث كان يلتزم بتحقيق نتيجة وهو توصيل البضاعة سالمة، وخفت هذا الالتزام أيضاً من جانب آخر؛ حيث جعلت هذا الالتزام قاصراً على ما قبل الرحلة وعند البدء فيها، ومما لا شك فيه أن أعمال هذه القاعدة هو في غير مصلحة الشاحنين الذين يتعين عليهم عندئذ إبرام التأمين ضد هذا الخطر وعلى نفقتهم الخاصة، وكذلك فإن هذه القاعدة تضر أيضاً بمصالح الدول النامية وبصفة خاصة الدول الشاحنة منها، مما يجعل هذه الاتفاقية تنقصر لعنصر العدالة.

كما يلاحظ أيضاً على نص المادة (٣/ أولاً) من معاهدة بروكسل، أنه أشار إلى أغراض ثلاثة يلتزم الناقل البحري بها قبل السفر وعند البدء فيه، وكان يمكن الاكتفاء بالغرض الأول وحده وهو جعل السفينة في حالة صالحة للسفر؛ إذ يتسع مدلوله ليشمل الغرضين الثاني والثالث، فجعل السفينة في حالة صالحة للسفر يشمل بطبيعة الحال تجهيزها وتطعيمها وتموينها على نحو كافٍ أو مرضٍ، كما يشمل إعداد عنابر السفينة وغرفها الباردة وكافة أقسامها الأخرى المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها<sup>(١)</sup>.  
ثانياً - مضمون الالتزام في اتفاقية هامبورج ١٩٧٨:

لم تشر اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ إلى موضوع صلاحية السفينة للملاحة كالتزام مفروض على الناقل إشارة صريحة على غرار ما نصت عليه المادة (٣/ أولاً) من معاهدة بروكسل، سواء كان ببذل عناية أم بتحقيق نتيجة<sup>(٢)</sup>، واعتبر الفقه<sup>(٣)</sup> أنه الصواب لأن صلاحية السفينة للملاحة يعتبر وصفاً في السفينة، فالناقل يتعين عليه حتماً إعداد السفينة وتطعيمها وتموينها وجعلها في حالة صالحة لوضع البضائع بها ونقلها وحفظها، فلا يهم المرسل إليه الذي هلكت بضاعته أو تلفت أو تأخرت أن يعرف سبب ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير، وما إذا كان يرجع إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة أو غيره، إنما كل ما يهيمه هو انعقاد مسؤولية الناقل على أساس الخطأ

( أسامة عبدالعزيز إبراهيم سعد - مرجع سابق - ص ١٠٢٧ )

( د. لطيف جبر كومانى - مسؤولية الناقل البحري - الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر ٢ )  
والتوزيع - الأردن - ٢٠٠١ - ص ٦٣ .

( د. فاروق ملش - النقل المتعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية - الأكاديمية العربية للعلوم ٣ )  
والتكنولوجيا والنقل البحري - الإسكندرية - بدون ذكر سنة النشر - ص ٢٢٠ .

المفترض، وهذا ما حققته الاتفاقية من خلال المبدأ العام والذي يتمثل في انعقاد مسؤولية الناقل عن كل حادث يترتب عليه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها، إذا وقع الحادث أثناء وجود البضاعة في حراسته على الوجه المقرر في المادة (٤) من الاتفاقية، ما لم يثبت الناقل أنه هو ووكلاءه وتابعيه اتخذوا جميع ما كان يلزم اتخاذه من تدابير معقولة لتجنب وقوع الحادث واثاق نتائجها.

وهذا ما أفترته المادة (١/٥) من هذه الاتفاقية والتي نصت على أنه «يسأل الناقل 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 أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة ٤، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤهم جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته».

ومؤدى ذلك أنه إذا كان الهلاك، أو التلف للبضائع، أو التأخير في التسليم، رجعاً إلى عيب في السفينة، فلا يجدي قيام الناقل البحري ببذل الهمة الكافية في إعداد السفينة كي تكون صالحة للملاحة، وإنما يفترض الخطأ في جانبه طالما أن البضاعة في حراسته ولا يمكنه نفي تلك المسؤولية إلا بإثبات اتخاذه الإجراءات المعقولة في مواجهة الأسباب التي أدت إلى حدوث الضرر، فإذا ما فشل في ذلك انعقدت مسؤوليته<sup>(١)</sup>.

ثالثاً- مضمون الالتزام في ظل اتفاقية روتردام ٢٠٠٨:

لقد ذكرت المادة (١٤) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية؛ حيث نصت بقولها: «يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها واثانها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

أ- جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك؛

ب- وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإيقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛

( أسامة عبدالعزيز إبراهيم سعد- مرجع سابق- ص ٢٣٣.١ )

ج- وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهياً وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك».

ومفاد النص السابق أن اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ أوسع نطاقاً من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، التي كانت تقصر التزام الناقل على توفير سفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند بدء الرحلة فقط حسب المادة (١/٣) منها. أما اتفاقية روتردام فقد وسعت من نطاق هذا الالتزام لصالح الشاحنين، فجعلت التزام الناقل بالصلاحية الملاحية والتجارية للسفينة لا يقتصر على قبل السفر وعند بدء الرحلة فحسب، وإنما يمتد طوال الرحلة البحرية، وأصبح هذا الالتزام التزاماً مستمراً على الناقل من قبل الرحلة وفي بدايتها واثائها وحتى نهايتها وتسليم البضائع، فهذا الالتزام شرط ابتداء وبقاء، وبالتالي فهو يغطي كامل الرحلة البحرية، فإذا نفذ هذا الالتزام قبل الابحار وعند بداية الرحلة ثم أصبحت السفينة غير صالحة أثناء الرحلة ولم يبذل العناية الواجبة لجعلها صالحة للسفر، فإنه يسأل عن الإخلال بهذا الالتزام وما يترتب عليه من نتائج ضارة، وهي نتيجة مغايرة لحكم اتفاقية بروكسل ١٩٢٤.

ويتضح من نص المادة (١٤) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ أن الالتزامات الثلاثة الواردة فيها مصدرها التزام واحد ألا وهو صلاحية السفينة للملاحة؛ لأنها مرتبطة به وجوداً وهدماً، وأن طبيعة التزام الناقل في هذا الصدد هو التزام ببذل عناية، فيبرأ الناقل من المسؤولية متى أقام الدليل على أنه بذل عناية الشخص المعتاد في جعل السفينة صالحة للملاحة من الناحيتين الملاحية والتجارية؛ ليس فقط عند بداية الرحلة وإنما طوال الرحلة، ويقع على الناقل عبء إثبات ذلك<sup>(١)</sup>، وهذه الالتزامات هي ذاتها الواردة في اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ مع الاختلاف من حيث نطاق الالتزام عما رأيناه سابقاً؛ أما باقي التفاصيل فهي ذاتها، لذا نحيل إلى ما سبق بيانه لمعرفة ذلك.

رابعاً- مضمون الالتزام في ظل التشريعين البحرينيين اليمني والمصري:

نصت المادة (٢٣٥) من القانون البحري اليمني أن «على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه

( د. محمد بهجت عبدالله أمين قائد- الموجز في القانون البحري- الطبعة الرابعة- بدون ذكر ١ )



إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها»، وهو ما نصت عليه حرفياً المادة (٢١٤) من قانون التجارة البحرية المصري.

ومفاد هذا النص أن الناقل ملتزم بإعداد سفينة صالحة للملاحة وتنفيذ السفر المتفق عليه بصفة عامة، سواء كان مالكاً للسفينة أم مستأجراً أم مجهزة لها<sup>(١)</sup>، وهو التزام ابتداء وبقاء، بمعنى أنه يقع على عاتق الناقل تهيئة وإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية والتجارية لتنفيذ النقل المتفق عليه والعمل على إبقائها كذلك طوال فترة الرحلة.

ومما يلاحظ على نصي المادة (٢١٤) من قانون التجارة البحرية المصري والمادة (٢٣٥) من القانون البحري اليمني، أنهما تضمنتا قدراً من التزيد، فوصف السفينة لا ينطبق إلا بتوفر هذه الصلاحية، وكان الأحرى أن ينصرف النص مباشرة نحو إلزام الناقل بتجهيز السفينة على نحو تكون معه صالحة- ليس للملاحة فحسب- فهذا مفترض "وإنما لتنفيذ السفر المتفق عليه"، فهنا يكون النص قد أضاف معنى جديداً، وهو أن الصلاحية ليست مطلقاً، وإنما الصلاحية منظوراً إليها من زاوية "نوع الرحلة المتفق عليها"، هل هي مجرد رحلة بحرية ساحلية أم أن تنفيذها يقتضي تجهيز سفينة مؤهلة للملاحة في أعالي البحار؟، فهي في الحالتين صالحة للملاحة ولكن المتطلب الجديد هو الصلاحية منسوبة لنوع الرحلة، ثم يردف النص استلزام صلاحية بمفهوم آخر، منظوراً إليه من ناحية البضاعة المتفق على شحنها، فالسفينة المهيأة لنقل الحيوانات الحية، تختلف عن السفينة المهيأة لنقل الحبوب أو الأجهزة الإلكترونية، أو المواد الخام... الخ، والتهيئة الداخلية للسفينة يختلف أيضاً حسب نوع البضاعة، فبعضها يستلزم إعداد عابرة متسعة أو تقسيم المساحة إلى غرف، وقد يستلزم الأمر ضبط درجات حرارة أو برودة معينة... الخ، وهو ما يعرف بالصلاحية التجارية<sup>(٢)</sup>.

#### الفرع الثاني

التزام الناقل باستلام البضائع في ضوء بيانات سند الشحن وشحنها ورسها

(١) وفقاً لنص المادة (٢١٦) من القانون البحري اليمني والمادة (١٩٨) من قانون التجارة البحرية ١) المصري، تسري أحكام هذا الفصل دون غيرها على عقد النقل البحري، سواء أكان الناقل مالكاً للسفينة أم مجهزة أم مستأجراً لها.

(٢) أستاذنا الدكتور. محمود مختار أحمد بريري- قانون التجارة البحرية- دار النهضة العربية- ٢) القاهرة- ٢٠٠٢- ص ٣٣٤.

تمهيد وتقسيم:

بمجرد الانتهاء من تجهيز السفينة وإعدادها لعملية النقل البحري، تبدأ عمليات النقل البحري السابقة على بدء الرحلة البحرية، والمتمثلة باستلام الناقل البحري للبضائع من الشاحن - أو من يمثله - واتباع التعليمات التي يعطيها له هذا الأخير، تمهيداً لشحن البضائع ورسها وتستيفها في السفينة.

وبناء على ما تقدم، سوف نقسم هذا الالتزام على النحو التالي:

الالتزام الأول - استلام الناقل للبضائع وفقاً لبيانات سند الشحن:

تبدأ عمليات النقل البحري باستلام الناقل للبضائع من الشاحن، ويقوم الناقل باستلام البضائع في المكان والزمان المحددين في العقد، وإذا لم يكن ثمة نص في العقد على ذلك، فإن الأمر يتوقف على عادات ميناء الشحن.

وعملية استلام البضاعة عبارة عن واقعة مادية وقانونية في ذات الوقت، يحوز الناقل بواسطتها البضائع حيازة فعلية ويقبلها للنقل<sup>(١)</sup>، وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني للنقل البحري، والذي على ضوئه تبدأ المسؤولية العقدية للناقل، وتتحدد بموجبه مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يلحق بالبضاعة<sup>(٢)</sup>.

وإذا تسلم الناقل البضاعة ولم يتم وضعها فوراً في السفينة - أي تراخت عملية الشحن - فعلى الناقل تسليم الشاحن بناءً على طلب هذا الأخير إيصلاً يتضمن ما يفيد استلامه للبضاعة،

( د. سوزان علي حسن - عقد نقل البضائع بالحاويات - مرجع سابق - ص ١٠٤٣ )

( تعتبر لحظة استلام الناقل للبضائع لحظة حاسمة لما يترتب عليها من نتائج قانونية؛ إذ يبدأ معها ٢ ) تطبيق النظام الخاص بمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة، وقد أثارت هذه المسألة جدلاً كبيراً بين فقهاء القانون البحري، وتضاربت أحكام المحاكم بشأنها في الدول المختلفة، لعدم تحديدها بدقة تامة وكافية في الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية الوطنية، وتزداد المسألة تعقيداً مع اختلاف الطرق والوسائل التي يتم بها إيصال البضاعة إلى السفينة عند الشحن، وأيضاً اختلاف الجهات التي تتولى في بعض الأحيان القيام بعملية التسليم للناقل بدلاً من الشاحن.

على أن يستبدل هذا الإيصال بسند الشحن بعد وضع البضاعة في السفينة<sup>(١)</sup>، ويتعين على الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن عند تسليمها للناقل، وللأخير عندئذٍ فحص البضاعة ومراجعتها وفقاً لبيانات سند الشحن، وله إبداء تحفظات على قيدها إن كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن<sup>(٢)</sup>.

الالتزام الثاني - شحن البضائع:

يقصد بشحن البضائع مجرد عملية مادية متضمنة وضع البضاعة على ظهر السفينة التي ستقوم بنقلها، وتعتبر لاحقة على العملية القانونية المتمثلة في استلام الناقل للبضاعة وأخذها على عاتقه كما رأينا، وقد تتعاصر العمليتان، كما لو تم الاستلام والمراجعة وبدأت عملية الشحن تحت الروافع، وقد تتراخى عملية الشحن ويتم احتفاظ الناقل بالبضائع في مخازنه<sup>(٣)</sup>.

وتختلف التشريعات البحرية حول المسئول عن عملية الشحن، وهذا ما سنوضحه في التالي:

أولاً - اتجاه اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤:

نصت المادة (٢/٣) من اتفاقية بروكسل على أنه «مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة، على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفرغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة».

ومفاد نص هذه الفقرة أن الناقل ملزم بالشحن، والتزامه هنا التزام إجباري لا يجوز الاتفاق على خلافه، كما لا يجوز له أن يتخلص من المسؤولية عن طريق اشتراطه الإعفاء منها في سندات الشحن؛ إذ كل اشتراط في هذا الصدد يعتبر باطلاً ولا قيمة له ولا يترتب عليه أي أثر<sup>(٤)</sup>.

( المادة (١٩٩) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (٢١٧) من القانون البحري اليمني، ١) والمادة (٣/٢) من معاهدة بروكسل ١٩٢٤، والمادة (١/١٤) والمادة (٢/١٥) من معاهدة هامبورج ١٩٧٨، والمادة (٣٥) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨.

( المادة (١/٢٠٥) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (١/٢٢٤) من القانون البحري ٢) اليمني، والمادة (٣/٢) من معاهدة بروكسل، والمادة (١/١٦) من معاهدة هامبورج والمادة (٢/٤٠) و ١) من اتفاقية روتردام.

( أستاذنا الدكتور/ محمود مختار أحمد بريري - مرجع سابق - ص ٣٣٧. ٣) وفقاً لنص الفقرة الثامنة من المادة الثالثة من ذات المعاهدة بروكسل ١٩٢٤. ٤)

بيد أنه يجوز لكل من الناقل والشاحن الاتفاق على أن تكون مصاريف الشحن أو التفريغ على عاتق الأخير أو المرسل إليه كالشرط المعروف بشرط "Free in and out" وتختصر بـ (F.I.O)، ومفاده أن الناقل لا يتحمل مصاريف الشحن والتفريغ<sup>(١)</sup>، وفي هذا الخصوص قضت محكمة النقض المصرية<sup>(٢)</sup> بأن هذا الشرط لا شأن له بمسئولية الناقل البحري عن تسليم البضاعة كاملة وسليمة في ميناء الوصول.

ثانياً- اتجاه اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨:

بالنسبة لاتفاقية هامبورج فلم توضح بصورة مباشرة التزام الشحن وعلى عاتق من يكون، مما أدى إلى اختلاف الفقه في كون الناقل ملزماً بشحن البضاعة وفق هذه الاتفاقية أم لا، وانقسم الفقه في ذلك إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول<sup>(٣)</sup>: يذهب إلى أن شحن البضائع يقع في كل الأحوال على عاتق الناقل، واستند هذا الرأي إلى نص المادة (١/٤) من الاتفاقية، والتي تنص على أن «مسئولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ».

ومفاد هذا النص أن الناقل ملزم بموجب هذه الاتفاقية بكافة العمليات والتي تبدأ منذ استلامه البضائع من الشاحن في ميناء الشحن، وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول،

( د. علي جمال الدين عوض- النقل البحري للبضائع- دار النهضة العربية- القاهرة- ١٩٩٢- ١ ص ٥٨٩، د. عبدالفضيل محمد أحمد- القانون الخاص البحري- الطبعة الأولى- دار الفكر والقانون- المنصورة- ٢٠١١- ص ٣١٦، أسامة عبدالعزيز إبراهيم سعد- مرجع سابق- ص ٢٤٦.

( الطعن رقم ٨٣٢ سنة ٤٨ ق، ٣١/١/١٩٨٣م. ٢)

( د. محمود سمير الشرقاوي، د. محمد القلوبى- القانون البحري- دار النهضة العربية- القاهرة- ٢٠٠٨- ص ٤٤١، د. كمال حمدي- مسئولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠- منشأة المعارف- الإسكندرية- ٢٠٠٣- ص ٥٦.

ويعني ذلك التزامه بشحن البضائع على السفينة، وهذا يعد من النظام العام، فلا يجوز للناقل الاتفاق مع الشاحن على القيام بشحن البضائع<sup>(١)</sup>.

الاتجاه الثاني<sup>(٢)</sup>: يذهب إلى أن شحن البضاعة يقع على عاتق الشاحن متى اتفق الناقل والشاحن على ذلك، واستند هذا الرأي إلى أن المادة (٢/٤) من الاتفاقية لم تتضمن قيداً على حرية أطراف العقد في تحديد وقت استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، الأمر الذي يترتب عليه شرعية الاتفاق في ظل الاتفاقية على قيام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل على ظهر السفينة أو في عنبرها، ومن ثم شرعية قيام الشاحن بشحن البضاعة.

ويؤيد الباحث الرأي الأول الذي يذهب إلى أن شحن البضاعة يقع في كل الأحوال على عاتق الناقل، ويعتبر التزاماً إجبارياً على الأخير، ويظهر ذلك جلياً من تحديد المادة (١/٤) الفترة التي تبدأ فيها مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، باللحظة التي تدخل فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن.

وقد وضحت الفقرة الثانية من ذات المادة أن البضائع تعتبر في عهدة الناقل اعتباراً من تلقية هذه البضائع من الشاحن أو شخص ينوب عنه أو من سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن، فليس من المعقول أن يسلم الشاحن البضائع مثلاً لإدارة الجمارك أو أية جهة أخرى بعد إتمام عملية الشحن، وإنما يتم التسليم لهذه الجهة أولاً ثم تسليمها للناقل ليتم بعدها عملية الشحن، كما أن العبارة الأخيرة من نص المادة (١/٢/٤) من الاتفاقية «تسليم البضائع له - الناقل - لغرض الشحن»؛ تنويه صريح أن شحن البضائع يقع على عاتق الناقل في كل الأحوال.

كما أن اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ كان هدفها إسباغ حماية أكثر للشاحنين من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، فمن غير المنطقي أن تكون اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ قد جعلت التزام الناقل بشحن

( بموجب نص المادة (١/٢٣) من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨، أنه يعتبر باطلاً ولاغياً كل شرط يرد (١) في عقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام الاتفاقية.

في بحثه المقدم إلى المؤتمر الذي نظّمته جامعة أنقرس في خريف / (F) Berlingieri) الأستاذ ٢  
- (R) Achard عام ١٩٩٣ عن اتفاقية هامبورج، مشار إليه في مقال الاستاذ/

**Les regles de Hambourg a nouveau mises en examen, Le droit maritime francais, ١٩٩٤, P. ٢٥٤.**

البضائع التزاماً اجبارياً- كما سبق الإشارة إليه- وأن تأتي اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ بعكس ذلك لما له من حماية للشاحنين.

ثالثاً- اتجاه اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨:

تنص المادة (١٣) من قواعد روتردام والموسومة بـ"واجبات معينة" على الآتي:

«١- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتنسيقها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم بعناية.

٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة،...، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد».

ويتضح من النص أن طرفي عقد النقل يجوز لهما الاتفاق على تحميل الشاحن بعض الالتزامات التي تقع- بحسب الأصل- على الناقل كتحميل البضاعة وشحنها وتستيفها وتفريغها. ويكرس هذا النص مبدأ "سلطان الإرادة" الذي يجيز لإرادة الأطراف تحديد نطاق العقد، وتحديد التزامات وحقوق كل طرف، كما يعتبر حكم الفقرة الثانية من المادة السابقة استثناءً من حكم الفقرة الأولى من المادة ذاتها التي أقرت اتفاق الناقل والشاحن على تحمل الأخير بعض الالتزامات التي تقع على عاتق الأول، بشرط ادراج هذا الاتفاق في بنود عقد النقل.

نخلص مما سبق إلى أن اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨ تقضي بإلزام الناقل أثناء مدة مسؤوليته بشحن البضاعة مع جواز الاتفاق على ما يخالفه، بشرط ادراج هذا الاتفاق في تفاصيل العقد، مع مراعاة الأحكام الواردة في المواد الأخرى من الاتفاقية.

رابعاً- اتجاه القانونين اليمني والمصري:

تنص المادة (١/٢٣٦) من القانون البحري اليمني على أنه «١- يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك»، وهو ذات الحكم الوارد في نص المادة (١/٢١٥) من قانون التجارة البحرية المصري.

ومفاد ذلك، أن الالتزام الأصلي بالشحن يقع أساساً على عاتق الناقل، والاستثناء جواز اتفاق الناقل والشاحن على غير ذلك، وهذا يدل أن هذا الالتزام لا يتعلق بالنظام العام، وبالتالي يجوز الاتفاق على أن يتحمل الشاحن عبء عملية شحن البضائع في السفينة.

نخلص مما سبق أن عملية شحن البضائع في اتفاقيتي بروكسل ١٩٢٤ وهامبورج ١٩٧٨ التزام إجباري يقع على عاتق الناقل البحري، ولا يجوز الاتفاق على خلافه، بخلاف عملية شحن البضائع في اتفاقية روتردام والقانونين البحرينيين اليمني والمصري، فإنها في الأصل تقع على عاتق الناقل، ويجوز استثناء الاتفاق على غير ذلك.

وتجدر الإشارة إلى انفصال الالتزام بعملية الشحن عن الالتزام بتحمل نفقاته، فالالتزام الناقل بالشحن لا يعني بالضرورة تحمله لنفقات الشحن، إذ أنه يتفق مع الشاحن على أن يتحمل هذا الأخير تلك النفقات، أما في حالة وقوع الالتزام بالشحن على عاتق الشاحن فإن الناقل يلتزم بإرسال السفينة إلى الميناء المنفق على إتمام الشحن فيه، وإن يعلن الشاحن بذلك<sup>(١)</sup>.

أما فيما يخص مخاطر عملية الشحن، فإنها تقع في هذه الحالة على عاتق الشخص الملتزم بها، فیسأل القائم بعملية الشحن سواءً أكان الناقل أم الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أو الأضرار التي تلحق بالسفينة أو الغير بسبب عملية الشحن، وذلك بصرف النظر عن يتحمل مصاريف الشحن.

الالتزام الثالث- رص البضائع:

عملية رص البضاعة هي العملية التالية لشحنها، وهي عملية ترتيب البضاعة وتثبيتها على نحو معين في الأماكن المعدة لذلك في السفينة، وترتيبها مع بعض بطريقة تحافظ عليها وتجنبها مخاطر الهلاك أو التلف وتحافظ على السفينة وحمولتها أثناء الرحلة البحرية؛ بمعنى اتخاذ العناية الواجبة حسب طبيعة البضائع كوضع حواجز خشبية أو بلاستيكية بين الطرود أو الصناديق المحتوية على البضاعة، ويطلق على عملية الرص في هذه الحالة "الرص التجاري".

كما أن الرص عبارة عن عمل فني دقيق<sup>(٢)</sup> تتوقف عليه سلامة السفينة والبضائع المشحونة عليها وتوازنها وقدرتها على مواجهة نوازل البحر، ويطلق على الرص في هذه الحالة "الرص الملاحي"<sup>(١)</sup>.

( د. محمود سمير الشرقاوي، د. محمد القليوبي - مرجع سابق - ص ١٠٣٥ )

( رص البضائع له قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية أهمها: معاهدة لندن سنة ١٩٦٦ الخاصة بـ٢ بخطوط الشحن، وقد انضمت مصر إلى هذه المعاهدة بالقرار الجمهوري رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨، ولم تنضم إليها اليمن.

ويمتد التزام الرص من انتهاء الشحن حتى البدء بفك أحزمتها، وتهيئتها للتفريغ؛ إذ قد تسبب اهتزازات السفينة تحرك البضائع من المكان الذي رصت فيه، فيجب إعادتها إلى أماكنها، كما تقتضي سلامة الرص، بقاء الأغذية على البضائع، واستمرار وجود التواصل بين البضائع وبينها وبين الآلات، وتهوية العنابر بين فترة وأخرى كلما كانت ضرورة المحافظة على البضائع تستدعي ذلك.

وغالباً ما يقوم الربان بعملية الرص، وهو بدوره يعهد بالقيام بهذه الوظيفة إلى مقاولين متخصصين، على أن قيام هؤلاء بعملية الرص لا يؤثر في مسؤولية الناقل؛ إذ يظل مسؤولاً في مواجهة الشاحنين عن الأخطاء التي تقع من هؤلاء المقاولين<sup>(٢)</sup>.

وبالنسبة لموقف الاتفاقيات الدولية- محل المقارنة- من هذا الالتزام، وعلى عاتق من يلقي عبؤه، فقد أوردت ذات الحكم الذي ورد في عملية الشحن، وأنه ينطبق تماماً على عملية الرص، وهذا بخلاف موقف القانونين البحرينيين اليمني والمصري.

حيث نصت المادة (١/٢٣٦) من القانون البحري اليمني، والمادة (١/٢١٥) من قانون التجارة البحرية المصري، على أن: « كما يلتزم- الناقل- برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها»، ومفاد هذا النص أنه يقع على عاتق الناقل عبء الالتزام برص البضائع في السفينة، وأن هذا الالتزام يتعلق بالنظام العام والنص السابق القاضي به يعتبر نصاً آمراً؛ حيث لم ينص القانون بجواز الاتفاق على غير ذلك، كما فعل بالنسبة للالتزام بالشحن والتفريغ في صلب ذات الفقرة، ويضاف إلى ذلك أن الالتزام بالرص يقتصر في النص بالالتزام بنقل

( د. محمود مختار أحمد بريري- مرجع سابق- ص٣٣٨، د. رضا عبيد- انتقال المخاطر في عقد النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين القانون المصري ومعاهدة بروكسل ومعاهدة هامبورج- مجلة البحوث القانونية والاقتصادية- كلية الحقوق- بني سويف- جامعة القاهرة- العدد الأول- يناير ١٩٩٠- السنة الخامسة- ١٩٩٠- ص٢٧، د. محمود سمير الشرفاوي- القانون البحري- دار النهضة العربية- القاهرة- ١٩٧٨- ص٢٥٥، د. جلال وفاء محمد- قانون التجارة البحرية- دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية- ١٩٩٧- ص٢٨١، د. حسين الماحي- القانون البحري- الطبعة الثانية- دار أم القرى- المنصورة- ١٩٩٢- ص٢١٧، د. لطيف جبر كومان- مرجع سابق- ص٦٨.

( د. جلال وفاء محمد- قانون التجارة البحرية- مرجع سابق- ص٢٨٢.



البضائع وتسليمها عند الوصول، وهي التزامات لا يجوز للناقل البحري النزول عنها؛ لأنها تمثل جوهر الخدمة التي يقدمها<sup>(١)</sup>.

ويثبت الخطأ في الرص بكافة طرق الإثبات، ويعمد الناقل - في أغلب الأحيان عند التفريغ للبضاعة - إلى إثبات أن الرص كان غير معيب، فيطلب إجراء معاينة تهدف إلى هذا الغرض، يتم بواسطة خبراء مختصين يسمون "خبراء التستيف"، ويحرر محضر بهذه المعاينة، وإن كانت هذه المحاضر ليست سوى مجرد قرينة بسيطة على سلامة الرص والتستيف خاضعة لتقدير القاضي<sup>(٢)</sup>.

كما لا يجوز للناقل شحن أو رص البضائع على سطح السفينة إلا في الأحوال التي وردت على سبيل الحصر في المواد التشريعية للاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية محل البحث<sup>(٣)</sup>.

### المطلب الثاني

#### التزامات الناقل البحري للبضائع أثناء الرحلة البحرية

تمهيد وتقسيم:

لا تنتهي التزامات الناقل البحري للبضائع بإعداد السفينة وتجهيزها لعملية النقل البحري في ميناء الشحن، واستلام البضائع وشحنها ورسها في عنابر السفينة أو سطحها، بل تمتد التزاماته إلى أثناء الرحلة البحرية ذاتها، فيلتزم الناقل من جهته بنقل البضائع في خط سير معتاد أو متفق عليه، وعلى الناقل في هذه الفترة المحافظة على البضائع المنقولة أثناء تنفيذ الرحلة البحرية لتصل سالمة إلى أماكن الوصول.

( د. محمد عبدالفتاح ترك - عقد النقل البحري - دار الجامعة الجديدة للنشر - الإسكندرية - ٢٠٠٥ - ١ ) ص ٣٠٥.

( عبدالرحمن سليم - شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن الصادرة في بروكسل ٢ بتاريخ ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ - رسالة دكتوراه - كلية الحقوق - جامعة القاهرة - ١٩٥٥ - ص ١٧٤، د. كمال حمدي - القانون البحري - الطبعة الثالثة - منشأة المعارف - الإسكندرية - ٢٠٠٧ - ص ٤٤٢.

( انظر: المادة (١/ج) من اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ والمادة (١/٩) من اتفاقية هامبورج لعام ٣ ) ١٩٧٨، والمادة (٢٥) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، والمادة (٢٣٧) من القانون البحري اليمني، والمادة (٢١٦) من قانون التجارة البحرية المصري.

ومن هذا المنطلق سوف نقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين:  
الفرع الأول: التزام الناقل البحري بنقل البضائع في خط السير المعتاد أو المتفق عليه.  
الفرع الثاني: الالتزام بالمحافظة على البضائع والعناية بها.

#### الفرع الأول

التزام الناقل البحري بنقل البضائع في خط السير المعتاد أو المتفق عليه  
لا شك أن جوهر عقد النقل يكمن في تحريك البضائع من مكانها إلى المكان المقصود الذي يسعى إليه الشاحن؛ لذلك فإن الناقل يلتزم بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، ويعتبر هذا الالتزام التزاماً رئيسياً الذي يتعهد الناقل بتنفيذه، وما عداه من الالتزامات تعتبر فروعاً له ترد في المرتبة التالية<sup>(١)</sup>، فهو التزام بتحقيق نتيجة؛ إذ يجب على الناقل توصيل البضاعة كاملة وسليمة حسب الميعاد<sup>(٢)</sup>.

وسوف نوضح في هذا الفرع موقف الاتفاقيات الدولية والقانونين اليمني والمصري - محل المقارنة - من هذا الالتزام على النحو التالي:

١- موقف اتفاقية بروكسل ١٩٢٤:

- ( د. أحمد محمود حسني - عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ ١ لسنة ١٩٩٠م - منشأة المعارف - الإسكندرية - بدون ذكر سنة النشر - ص ١٣٠، د. صفوت بهنساوي - القانون البحري - الجزء الثاني - دار النهضة العربية - القاهرة - دون ذكر سنة النشر - ص ٤٠٩، د. محمد بهجت عبدالله أمين قايد - الموجز في القانون البحري - مرجع سابق - ص ١٦٤، د. مصطفى كمال طه - القانون البحري - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ٢٠٠٦ - ص ٣٠٨، عبدالرحمن سليم - مرجع سابق - ص ١٧٨، د. وجدي حاطوم - النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية - الطبعة الأولى - المؤسسة الحديثة للكتاب - لبنان - ٢٠١١ - ص ١٠٢.
- ( وفقاً للمادة (١/هـ) من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، والمادة (٦/١) من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨، المادة (١/١) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، والمادة (٢١٤) من القانون البحري اليمني، والمادة (١٩٦) من قانون التجارة البحرية المصري.

نصت المادة (٢/٣) من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ على أنه: «مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة».

ومن النص المتقدم يتبين أن الناقل - ملزم بصفة أساسية - بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، ويعتبر هذا الالتزام هو الالتزام الرئيسي على الناقل، والغرض الأساسي الذي يسعى إليه الأطراف بموجب عقد النقل البحري<sup>(١)</sup>، ويتحتم على الناقل أن يسلك طريق الملاحه المتفق عليه أو الذي جرت العادة باتباعه، فلا يجوز له أن يغيره حسبما يترأى له أو أن يقف في موانئ الوقوف حسبما يشاء، وإلا كان مسئولاً عما يترتب عن التأخير في الوصول من ضرر يلحق صاحب البضاعة.

ويجب على الربان أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه، فإذا أخطأ وأفرغ البضاعة في ميناء غير المتفق عليه يسأل عما يترتب على ذلك من ضرر<sup>(٢)</sup>.

٢- موقف اتفاقية هامبورج ١٩٨٧:

لم تتعرض اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ - على خلاف اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ - لكل التزامات الناقل البحري، بل لبعض الالتزامات فقط، أما بالنسبة لالتزام الناقل بنقل البضاعة فيعتبر هو الالتزام الرئيسي الذي يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري، وهذا ما أوضحتها الاتفاقية عندما نصت في المادة (٦/١) منها على أنه « يقصد بمصطلح "النقل البحري" عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره...».

٣- موقف اتفاقية روتردام ٢٠٠٨:

لم تختلف اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ عن الاتفاقيات الدولية الأخرى المتعلقة بالنقل البحري - ومن ضمنها الاتفاقيتان السابقتان محل البحث - في جعل الالتزام الرئيسي والأهم في عقد النقل وهو "عملية النقل" على عاتق الناقل؛ حيث نصت المادة (١١) من الاتفاقية على أنه «يقوم الناقل، رهناً بأحكام هذه الاتفاقية ووفقاً لأحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه».

( وهو أيضاً ما أقرته المادة (١/هـ) من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤. )

( عبدالرحمن سليم - مرجع سابق - ص ١٧٩. )

ويتضح من النص السابق أن الالتزام الرئيسي والعام في عقد النقل المبرم بين الناقل أو من ينوبه والشاحن أو من ينوبه، هو عملية تحريك البضاعة من مكان القيام إلى مكان الوصول، مع ملاحظة أن اتفاقية روتردام لم تشترط أن يكون مكان القيام وكذلك مكان الوصول ميناءً بحرياً، فقد يكون مكاناً برياً وذلك اتباعاً لمبدأ النقل من الباب إلى الباب أو من المخزن إلى المخزن.

٤- موقف القانونين اليمني والمصري:

النقل- كما رأينا- هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري، وقد أكدت المادة (١٩٦) من قانون التجارة البحرية المصري على ذلك بقولها: «عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجر». وهو ذات النص الوارد في المادة (٢١٤) من القانون البحري اليمني.

ويعتبر النقل هو الالتزام الرئيسي والجوهري الذي يقع على عاتق الناقل، وهو التزام بتحقيق نتيجة طبقاً لنص المادة (١/٢١٥) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة المقابلة لها (١/٢٣٦) من القانون البحري اليمني واللذان تنصان على أنه «...»، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها».

ونخلص مما سبق، أن عملية نقل البضائع- في ظل التشريعات البحرية الدولية والوطنية- تستلزم احترام الزمن المحدد في تنفيذها؛ أي أن الناقل يلتزم بتلك العملية في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، أو في المدة المعقولة في حالة عدم وجود اتفاق، بموجب النص القانوني القائل: «ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق»<sup>(١)</sup>.

كما يلتزم الناقل باتباع خط السير المتفق عليه في العقد أو الذي جرت العادة باتباعه، فلا يجوز له أن ينحرف عن خط السير المعتاد إلى طريق آخر<sup>(٢)</sup>، ولو كان أقصر من الطريق

(١) وفقاً لنص المادة (٢/٢٤٠) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (٢/٢٥٦) من القانون ١) البحري اليمني.

(٢) يلزم لكي نكون إزاء انحراف ان يتم ترك السفينة لمسارها المعتاد أو المتفق عليه بعد شروعها في ٢) الرحلة البحرية، أما إذا تم ذلك قبل شروع السفينة في الرحلة فإننا نكون بصددها ما يعرف بترك الرحلة. للمزيد، انظر: حسين غنايم- انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري- مجلة الحقوق الكويتية- السنة السادسة- العدد الأول- مارس ١٩٨٢م- ص ٧٠٦ وما بعدها.

الأصلي، ويكون مسئولاً عن الأضرار التي تصيب البضائع بسبب مروره بطريق أو رسوه على موانئ غير مسموح له بالمرور بها أو الرسو عليها.

بيد أنه قد تطرأ بعض الظروف أثناء الرحلة البحرية، يضطر معها الربان إلى تغيير خط السير - الانحراف المبرر - بقصد تحقيق السلامة العامة للسفينة أو لذوي الشأن في الرحلة البحرية، وهذا ما أقره المشرع استثناءً من الأصل بقوله: «لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر»<sup>(١)</sup>.

ويعتبر هذا الانحراف سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر وصولها.

ويجب - كقاعدة - أن يتم نقل البضاعة على ذات السفينة التي شحنت عليها منذ البداية، فلا يجوز للناقل تغيير السفينة أثناء الرحلة، ومع ذلك فللناقل تغيير السفينة إذا توقفت عن مواصلة السفر أياً كان السبب، ويجب عليه إعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه، ويتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك، إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه، فيه فتكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن<sup>(٢)</sup>، وقد يحتفظ الناقل في العقد بحق تغيير السفينة أثناء الطريق، وهذا جائز<sup>(٣)</sup>.

الفرع الثاني

- ( وفقاً لنص المادة (٢٤٢) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (٢٥٨) من القانون البحري ١ )  
اليمني، وذات الحكم مع فارق بسيط ورد في المادة (٤/٤) من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، والمادة (٦/٥) من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨، والمادة (١٧/٣/ل، م) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨.
- ( وفقاً لنص المادة (٢١٧) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (٢٣٨) من القانون البحري ٢ )  
اليمني.
- ( للمزيد، انظر: د. مصطفى كمال طه - القانون البحري - ٢٠٠٦ - مرجع سابق - ص ٣٠٨.٣ )

التزام الناقل بالمحافظة على البضائع والعناية بهامما لا شك فيه أن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع أثناء تنفيذ الرحلة البحرية يعتبر من أهم الالتزامات الملقاة على عاتقه، ويعتبر هذا الالتزام تطبيقاً للقواعد العامة<sup>(١)</sup>.

ولا يقتصر هذا الالتزام على فترة النقل فقط، وإنما يبدأ من لحظة استلام الناقل للبضائع حتى تسليمها إلى المرسل إليه؛ بمعنى أن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع لا يقتصر على الرحلة البحرية بمعناها الفني فقط، وإنما يمتد من وقت تسلّم البضاعة إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه.

ويتحدد الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها حسب طبيعتها، فقد تقتضي طبيعتها أن تحفظ في مكان معين بعيداً عن أماكن الحرارة كالأماكن القريبة من آلات وقيادة السفينة، كما قد تقتضي حفظها في ثلاجات خاصة باللحوم والأسماك، وكذلك قد تقتضي طبيعة بضائع أخرى وجوب تهويتها من آخر تهوية مستمرة طوال فترة وجودها على السفينة<sup>(٢)</sup>.

كما يلتزم الناقل عند تغييره وسيلة النقل أثناء الطريق، باتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضائع أثناء تفرغها منها وشحنها على وسيلة النقل البديلة.

ولا يعني قيام الناقل بالمحافظة على البضائع إخراجها من مهنته التي يسأل عنها أي النقل، فهو يلتزم بالمحافظة التي تتطلبها وظيفته، أما الأمور الفنية المتعلقة بنوعية معينة من البضائع والتي لا يفترض توافرها في الناقل فهو غير مسئول عنها، فالمحافظة على البضائع التي تتطلب عناية خاصة يقوم بها الشاحن باعتبارها من مستلزمات البضائع<sup>(٣)</sup>.

وفي الواقع ليس هناك قواعد تنظيمية قانونية لهذا الالتزام، وإنما يقوم الناقل بتنفيذه حسب الاتفاق أو العادات البحرية، وذلك بمراعاة كل نوع من أنواع البضائع وطبيعتها<sup>(٤)</sup>.

( د. سميحة القليوبي - موجز القانون البحري - مكتبة القاهرة الحديثة - القاهرة - ١٩٦٩ - ص ٣٦٧، ١ )

( د. وجدي حاطوم - النقل البحري - مرجع سابق - ص ١٠٣ .

( د. سميحة القليوبي - موجز القانون البحري - مرجع سابق - ص ٣٦٧، ٢ )

( د. محمود مختار أحمد بريري - مرجع سابق - ص ٣٤٢، ٣ )

( د. وجدي حاطوم - المرجع السابق - ص ١٠٤، ٤ )

ومما سبق بات من الضروري التطرق إلى هذا الالتزام في ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية- محل البحث- بصورة موجزة؛ لنرى تفاصيل أكثر بخصوص هذا الالتزام؛ إذ يعتبر بمثابة أساس الأحكام العامة في مسؤولية الناقل، وستقوم بذلك على النحو التالي:  
أولاً- اتفاقية بروكسل ١٩٢٤:

نصت المادة (٢/٣) من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ بقولها: «ومع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة<sup>(١)</sup> على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة»<sup>(٢)</sup>.

ومفاد النص السابق أن التزام الناقل بحفظ البضاعة والعناية بها يعتبر أساس مسؤولية الناقل، فيتعين عليه بذل عناية ودقة في الحفاظ على البضائع تبعاً لطبيعتها ونوعها، وإلا فسيكون مسئولاً عن هلاك أو تلف البضائع بسبب عدم المحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية<sup>(٣)</sup>، ما لم يكن الأمر راجعاً إلى غير خطأ منه<sup>(٤)</sup>.

ثانياً- اتفاقية هامبورج ١٩٧٨:

نصت المادة (١/٥) من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ بقولها: «يسأل الناقل 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 أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة ٤، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته».

(١) أوردت المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ قائمة إعفاءات على هذا الالتزام المنصوص (١) عليه في المادة (٢/٣) من ذات الاتفاقية.

(٢) وهذا ما كررته أيضاً المادة الثانية من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، بأن الناقل ملزم بالمحافظة على (٢) البضاعة.

(٣) تحدد فترة سريان التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة بفترة مسئوليته من حيث الزمان والذي (٣) يحدد بنطاق الرحلة البحرية من النقل والمحدد بمبدأ من الشركة إلى الشركة.

(٤) وفقاً لنص المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤. (٤)

وكما هو معلوم فإن اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ لم تتعرض للالتزامات الناقل بصورة مباشرة لأنها اعتبرت ذلك تزيدياً يمكن الاستغناء عنه، ولكنها وضعت أحكاماً ونصوصاً يمكننا استخلاص هذه الالتزامات منها.

ولهذا نلاحظ في النص السابق أن الاتفاقية قررت مسؤولية مطلقة على الناقل- في بداية التزامه بتحقيق نتيجة- عن الهلاك أو التلف أو التأخير طالما حدث الضرر والبضاعة في عهدته<sup>(١)</sup>، ولا يستطيع الناقل أن يدفع المسؤولية إلا بهدم الرابطة بين الخطأ والضرر ويكون ذلك بإثبات السبب الاجنبي، إلا أن القسم الأخير من الفقرة ذاتها قد أعطى للناقل إمكانية التخلص من هذه المسؤولية، إذا أثبت أنه اتخذ هو أو تابعوه التدابير المعقولة لتجنب الحادث- الذي نشأ عنه الضرر- وتبعاته، وهذا بدوره يؤدي إلى قلب هذا الالتزام المطلق بسلامة البضاعة إلى مجرد التزام ببذل عناية، بسبب أنه يمنح الناقل إمكانية التحرر من المسؤولية، بإثبات اتخاذ الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الحادث ونتائجه، وبالتالي قلب عبء الإثبات على عاتق الناقل<sup>(٢)</sup>.

ثالثاً- اتفاقية روتردام ٢٠٠٨:

نصت المادة (١/١٣) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ على أن «يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ١٢<sup>(٣)</sup>، ورهنأ بأحكام المادة ٢٦<sup>(٤)</sup>، بتسليم البضائع وتحميلها ومناولتها وتسيّفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفرغها، وتسليمها على نحو ملائم وبعناية».

وطبقاً لهذا النص يقوم الناقل بالمحافظة على البضائع والاعتناء بها على نحو يتلاءم مع طبيعة هذه البضائع، ويعتبر هذا الالتزام من الالتزامات المتعلقة بالنظام العام التي لا يجوز نقل عبئها على عاتق الشاحن، وتقع حكماً على الناقل أو من يكلفه بها، ويجب أن ينفذها بعناية على

- ( وتحدد فترة سريان التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة بفترة مسؤوليته من حيث الزمان والذي ١ )  
يحدد باستلامه للبضاعة في ميناء الشحن والمحدد بمبدأ من الميناء إلى الميناء.
- ( د. لطيف جبر كومانى- مرجع سابق- ص ٢٠٤٧ )
- ( تحدد فترة سريان التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة وهي فترة مسؤولية الناقل من حيث الزمان ٣ )  
والذي تحدد باستلام الناقل أو أي طرف منفذ البضاعة بغرض نقلها، وتنتهي عند تمام تسليم البضاعة والمحدد بمبدأ من الباب إلى الباب ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك.
- ( المتعلقة بتطبيق اتفاقية دولية أخرى على المرحلة السابقة أو اللاحقة للنقل البحري نافذة المفعول ٤ )  
إذا توفرت بعض الشروط.



نحو ملائم منذ استلامه للبضائع سواءً كان التسليم على البر خارج الميناء أو في الميناء، حتى تسليمه للبضائع سواءً كان مكان التسليم داخل الميناء أو خارجه<sup>(١)</sup>.

ويعتبر الناقل مسؤولاً عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها، وبطبيعة الحال لا ترتفع هذه المسؤولية عن الناقل المدين إلا إذا أثبت أن عدم قيامه بتنفيذ التزامه إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، كحادث فجائي أو قوة قاهرة أو خطأ الشاحن الدائن أو خطأ الغير<sup>(٢)</sup>.

رابعاً- القانونين اليمني والمصري:

على الناقل ألا يتخلى عن البضاعة وأن يحافظ عليها في الطريق وهي في حوزته<sup>(٣)</sup>، وقد قضت بذلك المادة (٢/٢١٥) من قانون التجارة البحرية المصري، حيث نصت بقولها: «ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة»، وهذا ما نصت عليه حرفياً المادة (٢/٢٣٦) من القانون البحري اليمني.

ونلاحظ أن النصين قد أفردا فقرة خاصة- بخلاف الاتفاقيات الدولية- بإلزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع المشحونة؛ أي أنه ينصرف هذا الالتزام إلى البضائع المتفق على نقلها والمذكورة في بيانات سند الشحن<sup>(٤)</sup>.

والالتزام الناقل بالمحافظة على البضائع تحدده شروط العقد والعرف التجاري، وتختلف باختلاف هذه البضائع، ويعتبر هذا الالتزام من أهم الالتزامات التي تشغل ذمة الناقل؛ إذ يكون مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف أو تأخيرها يلحقها أثناء فترة مسؤوليته، ولا يعفى الناقل إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه<sup>(٥)</sup>.

- ( كما هو معلوم أن اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ لا تحكم فقط عقد النقل البحري وإنما بالإضافة إلى ذلك ١ )  
تنطبق على عقد النقل أياً كانت البيئة التي تجري فيه عملية النقل شرط أن تكون إحدى مراحل  
عملية النقل بحرية، مع الأخذ بعين الاعتبار مراعاة المادة (٢٦) من ذات الاتفاقية.  
( وفقاً لنص المادة (١٧) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ )  
( د. علي جمال الدين عوض- النقل البحري للبضائع- مرجع سابق- ص٣٠٤٩٦ )  
( د. محمود مختار أحمد بريري- مرجع سابق- ص٤٠٣٤٢ )  
( استناداً إلى نص المادة (٢٢٩) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (٢٤٥) من القانون ٥  
البحري اليمني.

وفي سبيل تحقيق التزام الربان بالمحافظة على البضاعة أيضاً يلتزم بنقل البضائع إلى سفينة أخرى إذا كانت السفينة غير صالحة لتكملة الرحلة البحرية، ويتحمل الناقل مصاريف ذلك ما لم يكن هذا التوقف راجعاً إلى حالة من حالات الإعفاء التي ينص عليها القانون<sup>(١)</sup>، والتي تعفي الناقل من المسؤولية.

### المطلب الثالث

#### التزامات الناقل البحري في ميناء الوصول

تمهيد وتقسيم:

إذا وصلت السفينة إلى الميناء المتفق عليه، ويسمى ميناء الوصول، ينتهي التزام الناقل بالنقل، وهنا تبدأ التزامات أخرى وهي التزامه بتفريغ البضائع من على السفينة وتسليمها إلى المرسل إليه.

وإذا كان الالتزام الأول يتعلق بعملية مادية بحتة شأنه شأن الالتزام بالشحن، فإن الالتزام الثاني يتعلق بأهم عملية قانونية يترتب عليها انقضاء عقد النقل البحري، وبدأ سريان مدد تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد النقل، وسنتطرق في هذا المطلب لكلا الالتزامين، وذلك من خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول: الالتزام بفك وتفريغ البضائع.

الفرع الثاني: الالتزام بتسليم البضائع.

---

( انظر: المادة (٢١٧) والمادة (٢٢٩) من قانون التجارة البحرية المصري، وكذلك المادة (٢٣٨) ١) والمادة (٢٤٥) من القانون البحري اليمني.

## الفرع الأول

## الالتزام بفك وتفريغ البضائع

إذا وصلت السفينة بسلام إلى الميناء المقصود، فإن أول ما يقع على الناقل عند الوصول الالتزام بفك البضائع وإخراجها من العنابر، وتندرج عملية فك البضائع ضمن عمليات النقل البحري؛ لأنه لا يتسنى تفريغ البضائع قبل فكها وإخراجها من العنابر.

وتتم عملية فك البضائع تحت مسؤولية الربان والذي يقوم بها نيابة عن الناقل، وغاية هذه العملية سلامة البضاعة فقط، فهي لا تستهدف توازن السفينة كما هي في عملية الرص، وتتم وفقاً لعادة ميناء التفريغ<sup>(١)</sup>.

ولم يورد المشرع البحري اليمني ولا نظيره المصري ولا الاتفاقيات البحرية الدولية- محل البحث- أي تعريف أو حتى إشارة إلى التزام الناقل البحري بفك البضاعة عند وصولها ميناء التفريغ، برغم أهمية هذه العملية؛ حيث أنها تدخل حكماً ضمن فترة مسؤولية الناقل، لأنه لن يتسنى للناقل البحري أو غيره القيام بتفريغ البضاعة قبل عملية فكها أو إخراجها من العنابر<sup>(٢)</sup>، وبالتالي فإن فك البضاعة عملية لازمة وضرورية لعملية التفريغ، وبهذا الوصف يمكننا القول إن عملية فك البضاعة التي تحصل في ميناء التفريغ، تقابل عملية رص وتستيف البضائع في عنابر السفينة، والتي تحصل في ميناء الشحن<sup>(٣)</sup>.

وبانتهاء عمليات الفك والإخراج تبدأ عملية تفريغ البضائع من على السفينة، وهي عملية مادية يقصد بها إنزال البضائع من على السفينة إلى رصيف ميناء الوصول، أو إلى الصنادل التي

( د. علي جمال الدين عوض- النقل البحري للبضائع- مرجع سابق- ص ١٠٥٠ )

( نورا صالح علي الوالي- التزامات الناقل البحري للبضائع في القانون البحري اليمني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة- رسالة ماجستير- كلية الحقوق- جامعة عدن- اليمن- ٢٠٠٨- ص ١١٩ .

( د. كمال حمدي- القانون البحري- مرجع سابق- ص ٤٤٣، د. محمد السيد الفقي- تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات- مجلة الحقوق- جامعة الإسكندرية- العدد الأول- لسنة ٢٠٠٦- ص ٣٠٥، خالد أحمد عبدالرحمن- التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري "دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي"- رسالة دكتوراه- كلية الحقوق- جامعة أسيوط- ٢٠١١- ص ٢٣٧ .

تنقلها إلى الرصيف، إذا كانت السفينة راسية بعيداً عنه، وتعتبر عملية تفريغ البضاعة جزءاً متمماً لعملية النقل، وتتم هذه العملية بعد أخذ موافقة السلطات المختصة في ميناء الوصول<sup>(١)</sup>.  
وعليه يمكننا القول إن التفريغ يخضع لذات القواعد التي تتبع في تنفيذ عملية الشحن، فإننا نحيل إليه منعاً للتكرار<sup>(٢)</sup>.

ومؤدى ذلك، أن عملية تفريغ البضائع في اتفاقيتي بروكسل ١٩٢٤، وهامبورج ١٩٧٨، التزام إجباري يقع على عاتق الناقل البحري، ولا يجوز الاتفاق على خلافه، بخلاف عملية تفريغ البضائع في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، والقانونين البحرينيين اليمني والمصري، فإنها في الأصل تقع على عاتق الناقل، ويجوز استثناء الاتفاق على غير ذلك.

وجدير بالذكر أن الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه إذا وقع على أي منهم عملية تفريغ البضاعة، فإنه لا يتولى ذلك بواسطة عماله ومعداته؛ وإنما جرى العمل على العهود بهذه المهمة - شأنها في ذلك شأن عملية الشحن - إلى مقاولي الشحن والتفريغ الذين يتولون عملية تفريغ البضاعة لحساب الملتزم بتفريغها، كما أن الالتزام بالتفريغ قد ينفصل عن الالتزام بتحمل نفقاته، فقد يتولى الناقل التفريغ وينفق مع الشاحن أو المرسل إليه على أن يتحمل هذا الأخير نفقاته والعكس صحيح، وتقع المسؤولية عن مخاطر عملية التفريغ على عاتق الملتزم به بغض النظر عن تحمل نفقاته<sup>(٣)</sup>، وعملية التفريغ واقعة مادية - شأنها شأن واقعة الشحن - يمكن إثباتها بكافة الطرق، كما يثبت القدر المفرغ من البضاعة كذلك بكل دليل<sup>(٤)</sup>.

- ( د. محمود سمير الشرقاوي - عقد نقل البضائع بحراً - مجلة إدارة قضايا الحكومة - العدد الرابع - ١١ السنة ١٩، أكتوبر، ديسمبر - ١٩٧٥ - القاهرة - ص ٨٢٦، د. علي جمال الدين عوض - النقل البحري للبضائع - مرجع سابق - ص ٥٠٠، د. عاطف محمد الفقي - النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠٠٨ - ص ٨٧، د. عادل علي المقدادي - القانون البحري - الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان - الأردن - ٢٠٠٢ - ص ١٢٢. )  
( انظر: ما سبق، الالتزام بشحن البضائع، ص ٢٠٨ )  
( د. عاطف محمد الفقي - المرجع السابق - ص ٨٧، د. عادل علي المقدادي - المرجع السابق - ص ١٢٢. )

( د. أحمد محمود حسني - عقد النقل البحري - مرجع سابق - ص ١٣٣. )

أما بالنسبة للكيفية التي يتم بها تفريغ البضاعة، فإن التشريعات البحرية الوطنية والاتفاقيات البحرية الدولية- محل البحث- لم تضع قواعد خاصة تنظم بها كيفية إجراء عملية التفريغ للبضاعة، لذلك تبقى المسألة مرتبطة بطبيعة البضاعة وحجمها وكيفية تعبئتها ودرجة تجهيز السفينة، وكل ذلك في ضوء ما استقر عليه العمل في الموانئ أو ما اتفق عليه الأطراف في سند الشحن<sup>(١)</sup>.

---

( سويلك محمد- التزامات الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"- رسالة ماجستير- معهد البحوث ١ )  
والدراسات العربية- القاهرة- ١٩٨٩- ص ١٣٠، نورا صالح علي الوالي- مرجع سابق-  
ص ١٢١.

## الفرع الثاني

## الالتزام بتسليم البضائع

إذا وصلت السفينة سالمة إلى ميناء الوصول المتفق على تسليم البضائع فيه، على الناقل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو وكيله في الوقت والمكان المتفق عليه<sup>(١)</sup> في سند الشحن، ويكون هذا الشرط ملزماً لأطرافه، فإذا خلا سند الشحن من شرط التسليم كان المرجع في تحديده هو طبيعة العقد ومقصد الطرفين، وفي جميع الأحوال يكون التسليم بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه أو من له الحق في ذلك.

والتسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ التزامه الجوهري، والمتمثل في تسليم البضاعة للمرسل إليه أو نائبه، وهو يفترض تلاقى إرادتي الناقل والمرسل إليه، فالأول يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانوناً تحت تصرف المرسل إليه، والأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة واستلامها، وتنفيذ هذه العملية ينتهي عقد النقل وتنتهي مسؤولية الناقل البحري؛ حيث يتلخص بالتسليم الفعلي بوضع البضاعة بعد وصولها سالمة تحت تصرف صاحب الحق فيها<sup>(٢)</sup>، بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها، فلا يعد استلاماً للبضاعة مجرد تفريغها من السفينة وإيداعها الدائرة الجمركية<sup>(٣)</sup>.

والتسليم بهذه الصورة يعتبر عملية قانونية لها شروطها وحدودها المميزة، بخلاف التفريغ الذي لا يعدو كونه مجرد عملية مادية رغم أن العمليتين غالباً ما تكونان متعاصرتين في الواقع العملي.

ويلتزم الربان بتسليم البضائع لمن يعينه الشاحن في سند الشحن، وعلى الربان عندما يتقدم إليه المرسل إليه في ميناء الوصول أن يتأكد من أنه صاحب الحق في استلام البضاعة وأنه

( د. سميحة القليوبي - الأسس القانونية للتجارة البحرية - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠١١ - ١١ ص ٢٦٠.

( د. فايز نعيم رضوان - الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقاً لأحكام القانون رقم ٨ لسنة ٢٠١٠ - الطبعة الثالثة - دون ذكر اسم الناشر - ١٩٩٨ - ص ٣٣٤.

( الطعن المصري رقم ٦٤٤ سنة ٤٢ ق، جلسة ١٩٧٦/٦/٢١ س ٢٧، ص ١٣٨٤، طعن تجاري ٣) يميني رقم ١٤٢١/١٠٤ هـ صادر بالدائرة التجارية في المحكمة العليا اليمنية بتاريخ ٢٥/٤/٢٠١٤ هـ الموافق ١٦/٧/٢٠١١ م غير منشور.

المستفيد من سند الشحن، ويتحدد شخص المرسل إليه بحسب الشكل الذي يفرغ فيه السند، فإذا كان لأمر الشاحن نفسه وهو الطرف الأصلي في عقد النقل، التزم الناقل بتسليم البضاعة إلى شخص الشاحن أو وكيله، وإذا قام الشاحن بتظهير السند وجب على الناقل تسليم البضاعة إلى المظهر إليه الأخير والمذكور اسمه كمظهر إليه، وإذا كان سند الشحن اسمياً لصالح شخص معين - وهو الوضع الغالب - فعلى الناقل التحقق من شخصية حامل السند، وإذا كان السند لحامله أو مظهراً على بياض تعين على الناقل تسليم البضاعة إلى حامل السند، وإذا عين المرسل إليه وكياً عنه في استلام البضاعة كتعيينه وكياً للشحنة، فإن الناقل تبرأ ذمته بمجرد تسليمه البضائع<sup>(١)</sup>.

وينبغي على الربان أن يتحقق في جميع الأحوال من شخصية مستلم البضاعة؛ إذ أن تسليم البضاعة إلى شخص لا حق له في استلامها لا يعفي الناقل من المسؤولية، وقد يحدث أن يتأخر وصول سند الشحن المرسل إلى المرسل إليه أو يفقد، ففي هذه الحالة يستطيع المرسل إليه أن يتقدم للربان ومعه خطاب صادر عادة من أحد البنوك ويقدمه للربان ويتسلم البضاعة، إلا أن تسليم البضاعة في مقابل خطاب الضمان لا يعفي الناقل من المسؤولية أمام الشاحن وحامل السند الحقيقي عن تسليم البضاعة، ولكن للناقل في هذه الحالة الرجوع على مستلم البضاعة والبنك مصدر خطاب الضمان<sup>(٢)</sup>.

وفي بعض الأحيان يتم شحن كمية كبيرة من البضاعة بسند شحن واحد، ثم يقوم الشاحن أو المرسل إليه ببيع أجزاء من هذه البضاعة أثناء الرحلة البحرية، ففي هذه الحالة لا يستطيع الشاحن نقل ملكية سند الشحن لأحد المشتريين؛ حيث أنه يمثل البضاعة كلها ولذلك يلجأ إلى إرسال سند الشحن لمتعهد يسمى "وكيل الشحنة"، ثم يصدر لهذا الأخير سندات خاصة تسمى "أوامر تسليم" للأجزاء التي تم بيعها أثناء الرحلة لمصلحة المشتريين، على أن يتولى وكيل الشحنة توزيعها بين مختلف المشتريين.

( د. سميحة القليوبي - الأسس القانونية للتجارة البحرية - مرجع سابق - ص ٢٦٢.١ )

( د. محمود سمير الشرقاوي - عقد نقل البضائع بحراً - مرجع سابق - ص ٨٣٠، د. أحمد محمود ٢ )

حسني، عقد الناقل البحري - مرجع سابق - ص ١٣٨، د. فايز نعيم رضوان - الوسيط في شرح

قانون التجارة البحرية - مرجع سابق - ص ٣٣٦، د. محمد السيد الفقي - تطور قواعد قانون النقل

البحري تحت تأثير استخدام الحاويات - مرجع سابق - ص ٣١٣.

وقد يحدث أحياناً صعوبات منشؤها تحرير سند الشحن من عدة نسخ، إذ قد تصل هذه النسخ إلى أشخاص مختلفين نتيجة خطأ أو عن غش؛ كأن يبيع الشاحن أو المرسل إليه البضاعة عدة مرات ويسلم نسخة من سند الشحن لكل المشتريين، أو لأي سبب آخر يظهر سند الشحن أكثر من مرة عن طريق تداول نسخ مختلفة من نفس السند لاستلام بضاعة معينة<sup>(١)</sup>.  
 وحكم هذه الحالة الأخيرة لم تتطرق إليه الاتفاقيات الدولية - محل البحث - وإنما جعلت ذلك خاضعاً للقوانين الوطنية، لذا سنتناول موقف الاتفاقيات الدولية والقانونين محل البحث من هذا الالتزام على النحو التالي:

أولاً - اتفاقية بروكسل ١٩٢٤:

عند صياغة اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ كان هناك مبدأً أساسياً هو أن مسؤولية الناقل يجب أن تبدأ بالشحن وتنتهي بتفريغ البضائع من السفينة وأن الحقوق والمسئوليات خارج هذه الفترة يجب أن يحكمها قانون البلد الذي تتم فيه هذه العمليات<sup>(٢)</sup>.

ويلاحظ أن الاتفاقية لم تتعرض للالتزام بالتسليم الواقع على الناقل صراحة ضمن الالتزامات التي وردت في المادة الثالثة في فقراتها الثلاث الأولى من الاتفاقية، وإنما تعرضت لهذا الالتزام فقط في فقرتها السادسة من ذات المادة، والتي نصت على أنه «إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقاً لعقد النقل، فإن هذا التسليم يعتبر إلى أن يثبت العكس، قرينة على أن الناقل قد سلم البضائع بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن».

ومفاد ذلك أن الاتفاقية تناولت التزام الناقل بالتسليم باعتباره التزاماً منفصلاً عن الالتزام بالتفريغ، فالإخطار بالهلاك أو التلف قد يتم قبل أو في وقت تسليم البضاعة ولم تقل الاتفاقية قبل

( د. علي حسن يونس - أصول القانون البحري - دار الحمامي للطباعة - القاهرة - ١٩٥٥ - ١ )

ص ٣٧٣، د. محمود سمير الشرفاوي - عقد نقل البضائع بحراً - مرجع سابق - ص ٨٣٣، د.

مصطفى كمال طه - مبادئ القانون البحري - الدار الجامعية - بيروت - ١٩٩١ - ص ٢٤٢، د.

علي البارودي - مبادئ القانون البحري - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٨٣ - ص ١٧٢.

( د. أحمد محمود حسني - التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج - منشأة المعارف - الإسكندرية - ٢ )

دون ذكر سنة النشر - ص ٥٤.



أو في وقت التفريغ، وإنما نصت على أن يتم ذلك في ميناء التفريغ، فالتفريغ أصبح مرتبطاً بوصول السفينة إلى ميناء الوصول؛ بحيث لو وصلت السفينة إلى ميناء الوصول ولم تقم بالتفريغ نشأ للشاحن أو المستلم الحق في اللجوء إلى دعوى إلزام الناقل بالتفريغ وفقاً لأحكام الاتفاقية وليس وفقاً لأحكام القانون الوطني؛ لأن مسؤولية الناقل عن البضاعة تنشأ من وقت الشحن إلى وقت التفريغ، أما بالنسبة لالتزامه بالتسليم فهو حكم يتفق - بالتأكيد - والقواعد العامة حتى ولو لم ينص عليه صراحة فالتسليم جوهر عقد النقل، ولا يستطيع الناقل - بأي حال من الأحوال - أن يشترط إعفائه من التزامه بتسليم البضاعة.

ثانياً - اتفاقية هامبورج ١٩٧٨:

ونصت المادة (٤/٢/ب) من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ التي حددت النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري أنه تنتهي حراسته ومسئوليته بقولها:

«ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

١. بتسليمها إلى المرسل إليه، أو
٢. بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو
٣. بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له».

ومفاد هذا النص أن الناقل البحري يلتزم بتسليم البضاعة في ميناء الوصول، ولا يقتصر التزامه على مجرد تفريغ البضاعة، وإنما امتد التزامه إلى تسليمها في ميناء الوصول، ويعتبر هذا الالتزام من النظام العام، وغير متروك للحرية التعاقدية، فلا يجوز الاتفاق على مخالفته، ويعتبر كل شرط مخالف بشكل مباشر أو غير مباشر لهذا الحكم باطلاً وملغياً في حدود مخالفته لأحكام هذه الاتفاقية<sup>(١)</sup>.

والتسليم يكون للمرسل إليه مباشرة أو بوضعها تحت تصرفه وفقاً لشروط العقد أو طبقاً لما يقضي به القانون أو العرف المتبع في تسليم البضاعة بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا

( استناداً إلى نص المادة (١/٢٣) من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ . ١ )

يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل كعدم الحضور أو الحضور والامتناع عن الاستلام، ويتم أيضاً تسليم البضائع بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر، توجب القوانين واللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

وبخصوص هذا الالتزام لم تعرض اتفاقية هامبورج للعديد من المسائل المتعلقة به، ومن ثم نتمس الحكم بصدد ما غفلت عنه الاتفاقية في أحكام التشريع الوطني الذي يتعين سريانه عليه، وهذا ما رأيناه في اتفاقية بروكسل ١٩٢٤. ثالثاً- اتفاقية روتردام ٢٠٠٨:

على خلاف اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ واتفاقية هامبورج ١٩٧٨، اهتمت اتفاقية روتردام بالالتزام الناقل بتسليم البضاعة محل النقل إلى المرسل إليه أو صاحب الحق باستلام البضائع، وجعلته من الالتزامات المتعلقة بالنظام العام، فلا يجوز مخالفته بنقل عبء هذا الالتزام على عاتق الشاحن<sup>(١)</sup>، كما أنها أفردت لهذا الالتزام- لأهميته- الفصل التاسع منها بعنوان "تسليم البضائع" وجعلت له نصوصاً قائمة بذاتها خلال المواد (٤٣-٤٩).

ففرضت الاتفاقية على المرسل إليه واجب قبول تسليم البضائع عند وصولها إلى مقصدها وذلك في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، وفي حالة عدم وجود اتفاق من ذلك القبيل فيكون التسليم في الوقت والمكان اللذين يمكن- بصورة معقولة- توقع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل حسب ما ورد في المادة (٤٣).

وأجازت المادة (٤٤) من الاتفاقية للناقل رفض تسليم البضائع إلى المرسل إليه، إذا رفض هذا الأخير تحرير إقرار باستلامه البضائع من الناقل أو من الطرف المنفذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم.

رابعاً- القانونين اليمني والمصري:

تقضي التشريعات البحرية الوطنية- محل البحث- بأن الالتزام بتسليم البضائع عند وصولها إلى ميناء الوصول يقع على عاتق الناقل، وذلك بموجب نص المادة (١/٢٣٦) من القانون البحري اليمني، والمادة (١/٢١٥) من قانون التجارة البحرية المصري، والتي حددت بعض

( استناداً إلى نص المادة (١١) والمادة (١٣) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨. ١ )

الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل، ومن ضمنها تسليم البضائع بقولها: «كما يلتزم - يقصد الناقل - برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها».

ومفاد هذا النص أن الالتزام يقع على عاتق الناقل ولا يستطيع الاتفاق على خلافه، ويعتبر هذا الالتزام متعلقاً بالنظام العام؛ لذا يقوم الربان بعملية التسليم بصفته نائباً عن الناقل إلا أن العادة قد جرت على أن يقوم أمين السفينة - بصفته ممثلاً للناقل - باستلام البضائع من الربان، ثم يتولى توزيعها على أصحابها، وذلك حتى لا تظل السفينة راسية في الميناء وقتاً طويلاً في انتظار المرسل إليه.

ويتم التسليم وفقاً لنص المادة السابقة عند وصول السفينة، وهذا الوصول قد يكون محدداً بالاتفاق، وإلا كان على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يفترض أن الناقل العادي يقوم فيه بالتسليم، على أن يعتد في ذلك بالناقل العادي موضوعاً في "الظروف المماثلة" التي كان فيها الناقل<sup>(١)</sup>.

فالتسليم حق للمستفيد من سند الشحن<sup>(٢)</sup>، وهو الحامل الشرعي للسند، أو من ينوب عنه في تسلم البضائع، دون اعتبار لما إذا كان مالكاً للبضاعة أو كانت ملكاً لشخص آخر؛ لأن سند الشحن يمثل حيازة البضاعة وليس ملكيتها، ومن يحوزه تكون له حيازة البضاعة، ولو كانت ملكيتها لشخص آخر، كما لو كان المستفيد من السند مرتين، فيكون التسليم واجباً له وليس للمالك<sup>(٣)</sup>.

ومع ذلك، لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة، وإنما تتسلمها بناءً على الحق المخول لها قانوناً في تحقيق مصلحة خاصة بها، وهي استيفاء الرسوم

(١) وفقاً لنص المادة (٢/٢٤٠) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (٢/٢٥٦) من القانون البحري اليمني.

(٢) الطعن الصادر من المحكمة العليا اليمنية رقم (٣٩) لسنة ١٤١٣ هـ (تجاري) - جلسة ٩ ربيع ٢ ثاني ١٤١٩ هـ الموافق ٢/أغسطس/١٩٩٨م - القواعد القضائية - العدد الأول - الجزء الثاني (تجاري، شخصي) - المكتب الفني في المحكمة العليا اليمنية - ص ٧.

(٣) د. علي جمال الدين عوض - النقل البحري للبضائع - مرجع سابق - ص ٥٠٦، د. كمال حمدي - مسؤولية الناقل البحري للبضائع - مرجع سابق - ص ٣١، د. حسين الماحي - مرجع سابق - ص ٢٢٨.

المستحقة لها، ومن ثم لا ينقضي عقد النقل البحري بهذا التسليم، ولا تبرأ ذمة الناقل قبل صاحب الحق الشرعي في تسليم البضاعة<sup>(١)</sup>.

وفي بعض الأحيان تشحن كمية كبيرة من البضاعة بسند شحن واحد، ثم يقوم الشاحن أو المرسل إليه ببيع أجزاء من هذه البضاعة أثناء الرحلة البحرية، ونظراً لاستحالة تجزئة سند الشحن، فإن البائع يطلب من الناقل إصدار إذن استلام لكل مشترٍ بحسب الكمية التي اشتراها، يستطيع بمقتضاه استلام الجزء الذي اشتراه من الربان، وبهذا يحل إذن التسليم محل سند الشحن في إعطاء حامله الشرعي حق تسلّم البضائع المبينة فيه، وتقضي المادة (١/٢١٢) من قانون التجارة البحرية المصري بأنه «يجوز لكل من له حق في تسلّم بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذن تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن»، وهو ذات الحكم الوارد في المادة (١/٢٣٢) من القانون البحري اليمني، ولكن قد يحدث أن يثور النزاع بين الحاملين لنسخ سند الشحن إذا تعددت هذه النسخ القابلة للتداول بطلب تسليم البضاعة ذاتها؛ حيث أجازت المادة (٣/٢٠٢) من قانون التجارة البحرية المصري والمقابلة للمادة (٢/٢٢١) من القانون البحري اليمني أن يحرر سند الشحن بناء على طلب الشاحن من عدة نسخ، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضاعة بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل مع ذكر عدد النسخ التي حررت من سند الشحن في كل نسخة، وأن كل نسخة منه تقوم مقام النسخ الأخرى.

فمن المتصور أن يتعدد المطالبون لذات البضاعة من الربان في ميناء الوصول؛ إذ قد تصل إليهم هذه النسخ نتيجة خطأ أو عن غش؛ كأن يبيع الشاحن أو المرسل إليه البضاعة عدة مرات، ويسلم نسخة من سند الشحن لكل مشترٍ من المشترين، فكيف يحسم التنازع بين هؤلاء الحائزين المتعددين لسند الشحن بعد التأكد أن جميع النسخ المقدمة لهم موقعة من الناقل أو ممن ينوب عنه، وإن كل حامل لإحدى النسخ هو حاملها الشرعي<sup>(٢)</sup>؟.

( وهذا ما أكدته المحكمة العليا اليمنية ومحكمة النقض المصرية انظر: ما سبق هامش (٤) ص ١٠٢٢ )

( للمزيد، من التفاصيل انظر: د. هاني محمد دويدار - إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون ٢ )

التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ -

دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ١٩٩٦ - ص ١٠٣ .

لقد واجهت المادة (٢٣١) من القانون البحري اليمني، وكذلك المادة (٢٢٥) من قانون التجارة البحرية المصري هذا التزام بالتفرقة بين فرضين وذلك حين نصتا بقولهما: «١- إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى.

٢- وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى، ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخاً».

ومؤدى هذا النص أنه ميز بين حالتين: الحالة الأولى: إذا كان التزام بين حملة نسخ سند الشحن قبل تسليم البضاعة لأحدهم، وذلك بأن تقدموا جميعاً بطلب تسليم البضاعة، ففي هذه الحالة الأولى تكون الأفضلية لحامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى<sup>(١)</sup>؛ لأنها أولى النسخ التي أطلقت في التداول، وقد نقل التظهير الذي وقع عليها ملكية البضاعة إلى المظهر إليه، فوقع تظهير النسخ الأخرى على بضاعة غير مملوكة للمظهر، والحالة الثانية: إذا كان التزام بين حملة نسخ سند الشحن بعد تسليم الربان البضاعة لأول حامل تقدم إليه ثم تقدم إليه حامل آخر تحمل نسخته تظهيراً سابقاً على تظهير الحامل الذي تسلم البضاعة، في هذه الحالة الثانية تكون الأفضلية لهذا الأخير؛ لأنه يحوز البضاعة فعلاً بينما لا يحوزها الآخرون إلا حيازة رمزية تتمثل في سند الشحن، فإذا كان حسن النية جاز له التمسك بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، وامتنع على الحامل الذي تحمل نسخته التظهير الأسبق في التاريخ الاسترداد.

ونلاحظ أن المشرع البحري اليمني وكذلك المصري لم يواجه سوى حالة تعدد نسخ سند الشحن الإذني، وربما يرجع الأمر إلى ذبوع شكل سند الشحن الإذني بالمقارنة بالشكلين الآخرين: الاسمي، ولحامله، فضلاً عن ارتباط إصدار عدة نسخ من سند الشحن بشكله الإذني في أغلب الأحوال.

( في حالة إذا تقدم للربان عدة حملة لسندات الشحن على ذات البضاعة وكانت تظهيراتهم في تاريخ ١) واحد امتنع على الربان الفصل بينهم وأودع البضائع لدى أمين يعينه قاضي الأمور الوقتية والذي يسلمها لمن يثبت له الحق فيها بمقتضى حكم من القضاء أو يقسمها القضاء بينهم قسمة غرماء لأنه لا أفضلية لأحدهم. انظر: د. علي جمال الدين عوض- النقل البحري للبضائع- مرجع سابق- ص ٥١٢، د. كمال حمدي- المرجع السابق- ص ٣٦.

ولهذا إذا حدث التعدد لنسخ سند الشحن الاسمي - حيث لا تكون حوالة سند الشحن الاسمي نافذة قبل الناقل البحري إلا إذا قبلها أو أعلن بها- كان على الناقل البحري تسليم البضائع إلى المحال إليه الذي قبل الناقل حوالة سند الشحن إليه، أو أعلن بها قبل غيرها من الحوالات، مع مراعاة أن نفاذ الحوالة قبل الغير بقبول الناقل يستلزم أن يكون هذا القبول ثابت التاريخ. أما في حالة تعدد نسخ سند الشحن لحامله، فلا يستطيع الناقل البحري الترحيح بينهم وتحديد صاحب الحق في تسلّم البضائع؛ لأن سند الشحن لا يتضمن بياناً بتاريخ تسليم أي من هذه النسخ؛ لهذا لم يتعرض المشرعان لمثل هذه الحالة إلا أنه من الناحية العملية يطلب الرهان كمثل للناقل من قاضي الأمور الوقفية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي إلى أن يتم الفصل في النزاع حول ملكية هذه البضائع<sup>(١)</sup>.

وإذا تم تسليم البضائع لصاحب الحق الشرعي في تسلّمها، فإن عقد النقل البحري ينقضي وتنتهي مسؤولية الناقل البحري، ولكن في بعض الأحيان قد لا تتحقق واقعة التسليم رغم من وصول البضائع إلى الميناء المتفق عليه، إما لسبب يرجع إلى إرادة صاحب الحق في تسلّم البضاعة، فقد يحضر ولكنه يمتنع عن تسلّمها للعديد من الأسباب، فقد تكون غير متطابقة مع البيانات الواردة في سند الشحن أو أصيبت بتلف وهكذا، أو لا يحضر أصلاً لاستلام بضاعته، أو لسبب يرجع إلى إرادة الناقل كما في حالة امتناع صاحب الحق في تسلّم البضاعة عن دفع أجرة النقل أو امتناعه عن دفع مصروفات تم صرفها بواسطة الناقل في سبيل إعداد سفينة أخرى لنقل البضاعة عليها، إذا ما كان توقف السفينة المشحونة فيها البضائع عن مواصلة السفر راجعاً لسبب أجنبي، كما قد يمتنع الناقل البحري عن تسليم البضائع بسبب وجود تزامم حول استلام البضائع دون معرفة الوصول إلى المرجح بينهم في الاستلام<sup>(٢)</sup>.

وفي كل هذا تحدثت المادة (٢٣٣) من القانون البحري اليمني، حيث نصت على أنه «إذا لم يحضر صاحب الحق في استلام البضائع أو حضر وامتنع عن استلامها أو امتنع عن أداء أجرة النقل، جاز للناقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن له بإيداع البضائع عند أمين تعينه، كما

( د. هاني محمد دويدار - إشكالات تسليم البضائع - مرجع سابق - ص ١٠٣، د. محمد عبدالفتاح (١) ترك - عقد النقل البحري - مرجع سابق - ص ٣١٢.

( د. محمد عبدالفتاح ترك - عقد النقل البحري - مرجع سابق - ص ٣١٤.

يجوز له طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة، ويكون له امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجره النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل»، وذات الحكم ورد في نص المادة (٢٢٦) من قانون التجارة البحرية المصري مع وجود إضافة بسيطة في النص الأخير، وقد أحسن صنعا، حيث أضاف إلى حالة امتناع الناقل عن تسليم البضائع بسبب عدم أداء أجره النقل، امتناعه عن دفع المبالغ الناشئة عن النقل.

ومفاد النص السابق أن القانون أجاز للناقل البحري التخلص من تبعة البضائع التي قام بنقلها في كل حالة لا يتسلمها المرسل إليه، أو يحق للناقل الامتناع عن تسليمها، ويكون ذلك بإيداع البضائع لدى أمين تتولى المحكمة المختصة تعيينه، وعادة ما يتم ذلك في أحد المخازن العمومية التي توجد داخل الدائرة الجمركية في الميناء، كما يجوز للناقل البحري طلب الإذن ببيع البضائع أو بعضها حتى يستوفى من ناتج بيعها المبالغ التي تكون مستحقة له.

أما بخصوص إثبات واقعة تسليم البضائع فتشير إليه المادة (٢٢٤) من قانون التجارة البحرية المصري، والتي نصت على أنه «يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها ما لم يثبت غير ذلك»، ويتضح من النص السابق أنه متى كان بيد الناقل البحري نسخة من سند الشحن، فإن ذلك يعد قرينة على قيامه بتسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها، ولكن الأمر يتعلق بقرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها، فيجوز للمرسل إليه إثبات أن الناقل قام بالتسليم متواطئاً مع سارق سند الشحن لحامله رغم إخطاره بضياع أو سرقة السند<sup>(١)</sup>.

ونلاحظ أن القانون البحري اليمني لم يتطرق إلى هذه المسألة- إثبات التسليم- كما فعل المشرع البحري المصري، ويعد هذا قصوراً نظراً لأهمية هذه المسألة في الواقع العملي.

#### الخاتمة:

بعد أن تناولنا في هذا البحث التزامات الناقل البحري للبضائع في ظل الاتفاقيات الدولية، والمتمثلة في اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، وبروتوكولها ١٩٦٨، ١٩٧٩، واتفاقية هامبورج ١٩٧٨،

( د. محمود مختار أحمد بريري- مرجع سابق- ص٣٥٨، د. محمد محمد هلالية- الوجيز في ١) القانون الخاص البحري- دار النهضة العربية- القاهرة- دون ذكر تاريخ النشر- ص٣٢٤.

وأخيراً اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، وهذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ حتى كتابة هذا البحث لعدم توافر شروط تنفيذها، وكذلك في ظل التشريعات الوطنية والمتمثلة في القانون البحري اليمني رقم (١٥) لسنة ١٩٩٤، وقانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠.

فأننا ندرك أهمية هذا الموضوع ومدى صعوبته؛ لأنه يعالج مسائل شائكة تتعارض فيها مصالح الناقلين مع مصالح الشاحنين، ويتصارع كل منهما في محاولة تغليب مصالحه على مصالح الآخرين؛ لذلك كان من الأهمية بمكان بذل عناية فائقة لتحقيق التوازن المنشود بين هذه المصالح المتعارضة بوضع نقطة توازن بينها، وهذا ما حاولت الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية الوطنية- محل البحث- جاهدة في تحقيقه.

ومن خلال هذه الدراسة المتقدمة للالتزامات الناقل البحري للبضائع في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية- محل البحث- توصل الباحث إلى جملة من النتائج والتوصيات وهي على النحو التالي:  
أولاً- النتائج:

تتلخص أهم هذه النتائج التي توصل إليها الباحث في التالي:

١- الاتفاقيات الدولية والقوانين البحرية الوطنية محل البحث لم تتضمن نصوصاً كافية لتنظيم التزامات طرفي عقد النقل البحري، بل تركت تحديد بعض هذه الالتزامات لإرادتهما، وحتى النصوص التي وردت في القوانين البحرية تعتبر مكملة أو مفسرة، مما يعطي للأطراف الحرية الكاملة في الاتفاق على عكسها أو اتباع العرف البحري السائد.

٢- اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ والقانونان البحريان اليمني والمصري، جميعها جعلت التزام الناقل بالصلاحيات الملاحية للسفينة لا يقتصر على قبل السفر وعند بدء الرحلة فحسب، وإنما يمتد طوال الرحلة البحرية، وأصبح هذا الالتزام شرط ابتداء وبقاء، وبالتالي فهو يغطي كامل الرحلة البحرية، بخلاف اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ التي جعلت التزام الناقل بالصلاحيات الملاحية للسفينة يقتصر على قبل السفر وعند بدء الرحلة فقط، وأصبح هذا الالتزام شرط ابتداء فقط، أما اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ فلم تشر إلى موضوع صلاحية السفينة للملاحة كالتزام مفروض على الناقل إشارة صريحة واعتبره الفقه أنه الصواب.

٣- تعتبر لحظة استلام الناقل للبضائع لحظة حاسمة لما يترتب عليها من نتائج قانونية؛ إذ يبدأ معها تطبيق النظام الخاص بمسئولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق البضاعة، وقد



أثارت هذه المسألة جدلاً كبيراً بين فقهاء القانون البحري، وتضاربت أحكام المحاكم بشأنها في الدول المختلفة، لعدم تحديدها بدقة تامة وكافية في الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية الوطنية، وتزداد المسألة تعقيداً مع اختلاف الطرق والوسائل التي يتم بها إيصال البضاعة إلى السفينة عند الشحن، وأيضاً اختلاف الجهات التي تتولى في بعض الأحيان القيام بعملية التسليم للناقل بدلاً من الشاحن، وهي كذلك بالنسبة للحظة تسليم الناقل للبضائع لمن له حق في استلامها فهو عمل قانوني، وبتنفيذه ينتهي عقد النقل وتنتهي مسؤولية الناقل البحري.

٤- عمليات شحن وتفريغ البضائع في اتفاقيتي بروكسل ١٩٢٤ وهامبورج ١٩٧٨ التزام إجباري يقع على عاتق الناقل البحري، ولا يجوز الاتفاق على خلافه، بخلاف عمليات شحن وتفريغ البضائع في اتفاقية روتردام والقانونين البحرينيين اليمني والمصري، فإنها في الأصل تقع على عاتق الناقل، ويجوز استثناء الاتفاق على غير ذلك، والتزام الناقل بالشحن والتفريغ لا يعني بالضرورة تحمله لنفقات الشحن والتفريغ، إذ أنه ينفق مع الشاحن على أن يتحمل هذا الأخير تلك النفقات.

ثانياً- التوصيات:

تتلخص أهم التوصيات التي توصل إليها الباحث في التالي:

١- مما يلاحظ عليه أن التشريعات البحرية محل الدراسة تضمنت قدراً من التزديد، فأشارت في نصوصها<sup>(١)</sup> - ماعدا اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ - إلى التزامات ثلاثة مصدرها التزام واحد ألا وهو صلاحية السفينة للملاحة؛ فوصف السفينة لا ينطبق إلا بتوفر هذه الصلاحية، وكان يمكن الاكتفاء بالعرض الأول وحده وهو جعل السفينة في حالة صالحة للسفر؛ إذ يتسع مدلوله ليشمل الغرضين الثاني والثالث، فجعل السفينة في حالة صالحة للسفر يشمل بطبيعة الحال تجهيزها وتطعيمها وتموينها على نحو كافٍ أو مرضٍ، كما يشمل إعداد عنابر السفينة وغرفها الباردة وكافة أقسامها الأخرى المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها.

( انظر: المادة (٣/ أولاً) من معاهدة بروكسل ١٩٢٤، والمادة (١٤) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، ١) والمادة (٢٣٥) من القانون البحري اليمني، والمادة (٢١٤) من قانون التجارة البحرية المصري.

لذا نقترح أن ينصرف النص مباشرة نحو إلزام الناقل بتجهيز السفينة على نحو تكون معه صالحة- ليس للملاحة فحسب- فهذا مفترض "وإنما لتنفيذ السفر المتفق عليه"، فهنا يكون النص قد أضاف معنى جديداً، وهو أن الصلاحية ليست مطلقها، وإنما الصلاحية منظوراً إليها من زاوية "نوع الرحلة المتفق عليها".

٢- نوصي بضرورة تنظيم مسألة انحراف السفينة بشكل واضح وصريح؛ حيث أن الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية المتعلقة بالنقل البحري لم تعالج المشاكل الناجمة عن الانحراف بشكل كاف، وإنما تركت هذه المشاكل للقواعد العامة التي تختلف من نظام قانوني لآخر.

٣- نوصي المشرعين البحرينيين واليمنيين والمصريين بأن يحذوا حذو القانونيين التجاريين اليمنيين والمصريين في إلزام الناقل باتباع خط السير الملاحي المتفق عليه، أو سلوك أقصر الطرق عند عدم اتفاقه مع الشاحن على طريق معين وذلك لما له من أهمية كبيرة في ظل النقل البحري.

تم بحمد الله

## قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

المؤلفات:

- ١- د. أحمد محمود حسني- التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج- منشأة المعارف- الإسكندرية- دون ذكر سنة النشر.
- ٢- د. أحمد محمود حسني- عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م- منشأة المعارف- الإسكندرية- بدون ذكر سنة النشر.
- ٣- د. جلال وفاء محمد- قانون التجارة البحرية- دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية- ١٩٩٧.
- ٤- د. حسين الماحي- القانون البحري- الطبعة الثانية- دار أم القرى- المنصورة- ١٩٩٢.
- ٥- د. سميحة القليوبي- الأسس القانونية للتجارة البحرية- دار النهضة العربية- القاهرة- ٢٠١١.
- ٦- د. سميحة القليوبي- موجز القانون البحري- مكتبة القاهرة الحديثة- القاهرة- ١٩٦٩.
- ٧- د. سوزان علي حسن- عقد نقل البضائع بالحاويات- دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية- ٢٠٠٩.

- ٨- د. صفوت بهنساوي- القانون البحري- الجزء الثاني- دار النهضة العربية- القاهرة- دون ذكر سنة النشر.
- ٩- د. عادل علي المقدادي- القانون البحري- الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع- عمان- الأردن- ٢٠٠٢.
- ١٠- د. عاطف محمد الفقي- النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨- دار النهضة العربية- القاهرة- ٢٠٠٨.
- ١١- د. عبد الفضيل محمد أحمد- القانون الخاص البحري- الطبعة الأولى- دار الفكر والقانون- المنصورة- ٢٠١١.
- ١٢- د. علي البارودي- مبادئ القانون البحري- منشأة المعارف- الإسكندرية- ١٩٨٣.
- ١٣- د. علي جمال الدين عوض- النقل البحري للبضائع- دار النهضة العربية- القاهرة- ١٩٩٢.
- ١٤- د. علي حسن يونس- أصول القانون البحري- دار الحمامي للطباعة- القاهرة- ١٩٥٥.
- ١٥- د. فاروق ملش- النقل المتعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري- الإسكندرية- بدون ذكر سنة النشر.
- ١٦- د. فايز نعيم رضوان- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقاً لأحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠- الطبعة الثالثة- دون ذكر اسم الناشر- ١٩٩٨.
- ١٧- د. كمال حمدي- القانون البحري- الطبعة الثالثة- منشأة المعارف- الإسكندرية- ٢٠٠٧.
- ١٨- د. كمال حمدي- مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠- منشأة المعارف- الإسكندرية- ٢٠٠٣.
- ١٩- د. لطيف جبر كوماني- مسؤولية الناقل البحري- الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع- الأردن- ٢٠٠١.
- ٢٠- د. محسن شفيق- الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر- دار النهضة العربية- القاهرة- دون ذكر سنة النشر.
- ٢١- د. محمد بهجت عبدالله أمين قائد- الموجز في القانون البحري- الطبعة الرابعة- بدون ذكر الناشر- ٢٠١١/٢٠١٢.

- ٢٢- د. محمد عبدالفتاح ترك- عقد النقل البحري- دار الجامعة الجديدة للنشر- الإسكندرية- ٢٠٠٥.
- ٢٣- د. محمد محمد هلالية- الوجيز في القانون الخاص البحري- دار النهضة العربية- القاهرة- دون ذكر تاريخ النشر.
- ٢٤- د. محمود سمير الشرقاوي- القانون البحري- دار النهضة العربية- القاهرة- ١٩٧٨.
- ٢٥- د. محمود سمير الشرقاوي، د. محمد القليوبي- القانون البحري- دار النهضة العربية- القاهرة- ٢٠٠٨.
- ٢٦- د. محمود مختار أحمد بريري- قانون التجارة البحرية- دار النهضة العربية- القاهرة- ٢٠٠٢.
- ٢٧- د. مصطفى كمال طه- القانون البحري- دار المطبوعات الجامعية- الإسكندرية- ٢٠٠٦.
- ٢٨- د. مصطفى كمال طه- مبادئ القانون البحري- الدار الجامعية- بيروت- ١٩٩١.
- ٢٩- د. هاني دويدار- الوجيز في القانون البحري- دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية- ٢٠٠٤.
- ٣٠- د. هاني محمد دويدار- إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠- دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية- ١٩٩٦.
- ٣١- د. وجدي حاطوم- النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية- الطبعة الأولى- المؤسسة الحديثة للكتاب- لبنان- ٢٠١١.
- الرسائل العلمية:
- ٣٢- أسامة عبدالعزيز إبراهيم سعد- التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات- رسالة دكتوراه- كلية الحقوق- جامعة الإسكندرية- ٢٠٠٣.
- ٣٣- خالد أحمد عبدالرحمن- التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري "دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي"- رسالة دكتوراه- كلية الحقوق- جامعة أسيوط- ٢٠١١.
- ٣٤- سويلك محمد- التزامات الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"- رسالة ماجستير- معهد البحوث والدراسات العربية- القاهرة- ١٩٨٩.
- ٣٥- عبدالرحمن سليم- شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن الصادرة في بروكسل بتاريخ ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤- رسالة دكتوراه- كلية الحقوق- جامعة القاهرة- ١٩٥٥.

- ٣٦- نورا صالح علي الوالي- التزامات الناقل البحري للبضائع في القانون البحري اليمني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة- رسالة ماجستير- كلية الحقوق- جامعة عدن- اليمن- ٢٠٠٨.
- الدوريات (المجلات والأبحاث):
- ٣٧- د. حسين غنايم- انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري- مجلة الحقوق الكويتية- السنة السادسة- العدد الأول- مارس- ١٩٨٢.
- ٣٨- د. رضا عبيد- انتقال المخاطر في عقد النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين القانون المصري ومعاهدة بروكسل ومعاهدة هامبورج- مجلة البحوث القانونية والاقتصادية- كلية الحقوق- بني سويف- جامعة القاهرة- العدد الأول- يناير ١٩٩٠- السنة الخامسة- ١٩٩٠.
- ٣٩- د. محمد السيد الفقي- تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات- مجلة الحقوق- جامعة الإسكندرية- العدد الأول- لسنة ٢٠٠٦.
- ٤٠- د. محمود سمير الشراوي- عقد نقل البضائع بحراً- مجلة إدارة قضايا الحكومة- العدد الرابع- السنة ١٩، أكتوبر، ديسمبر- ١٩٧٥- القاهرة.
- النشریات- الوثائق- القوانين:
- ٤١- اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، وقد خضعت هذه الاتفاقية للتعديل مرتين متتاليتين: الأولى بموجب البروتوكول الصادر في ١٩٦٨/٢/٢٣، والمعروف بـ"قواعد فيسبي"، والثانية بموجب البروتوكول الصادر في ١٩٧٩/١٢/١٢، وسنستخدم مصطلح اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ في هذه الدراسة اختصاراً لاسم هذه الاتفاقية.
- ٤٢- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري الموقعة في تاريخ ١٩٧٨/٥/٣١، والمعروفة باتفاقية هامبورج ١٩٧٨.
- ٤٣- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة باتفاقية روتردام ٢٠٠٨.
- ٤٤- المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤م.
- ٤٥- معاهدة جنيف الخاصة بمؤهلات ربابنة السفن التجارية وضباطها ومهندسيها رقم ٥٣ لسنة ١٩٣٦.
- ٤٦- قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

٤٧- القانون البحري اليمني رقم (١٥) لسنة ١٩٩٤.

الأحكام القضائية:

٤٨- الطعن الصادر من المحكمة العليا اليمنية رقم (٣٩) لسنة ١٤١٣هـ (تجاري) - جلسة

٩ ربيع ثاني ١٤١٩هـ الموافق ٢/أغسطس/١٩٩٨م - القواعد القضائية - العدد الأول - الجزء الثاني (تجاري، شخصي) - المكتب الفني في المحكمة العليا اليمنية - ص ٧.

٤٩- الطعن المصري رقم ٦٤٤ سنة ٤٢ ق، جلسة ١٩٧٦/٦/٢١ س ٢٧، ص ١٣٨٤.

٥٠- طعن تجاري يمني رقم ١٤٢١/١٠٤هـ صادر بالدائرة التجارية في المحكمة العليا

اليمنية بتاريخ ٢٥/٤/١٤٢٢هـ الموافق ١٦/٧/٢٠٠١م غير منشور.

٥١- الطعن المصري رقم ٨٣٢ سنة ٤٨ ق، ٣١/١/١٩٨٣م.

المراجع باللغة الأجنبية:

١- Achard (R):- Les regles de Hambourg a nouveau mises en examen, Le droit maritime francais, ١٩٩٤.