



كلية الحقوق  
الدراسات العليا  
قسم القانون التجاري

# الأحكام العامة لأعمال الشحن والتفريغ البحري

## إعداد

تحسين على زعلان العبادي

## إشراف

الأستاذ الدكتور  
عاطف محمد  
الفاقي

استاذ القانون التجاري والبحري  
ووكيل كلية الحقوق جامعة المنوفية

الأستاذ الدكتور  
عصام حنفي  
محمود

استاذ القانون التجاري والبحري  
ووكيل كلية الحقوق جامعة بنها  
الأسبق

١٤٤١هـ - ٢٠٢١م

## مقدمة :

إن الحديث عن أهمية النقل البحري الواضحة للعيان يعتبر من باب تحصيل الحاصل، ذلك أن النقل البحري هو بوابة الدول للعبور إلى أرجاء المعمورة، فمعظم الصادرات يتم تصديرها عن طريق البحر، كما أن أهم الواردات تتلمس طريقها إلى داخل الدولة عبر البوابة ذاتها، ولا شك أن حركة السلع وتداولها في الأسواق العالمية مما يساعد على تعزيز تقدم البلاد واستمرار حركة التنمية فيها، وذلك من خلال تزويد أهم الصناعات باحتياجاتها من المواد الخام وغيرها، وتنشيط الحركة التجارية في الأسواق الدولية عن طريق تداول السلع والمنتجات بسهولة ويسر.

على أن أهم الأعمال القانونية في عمليات النقل البحري على الإطلاق وبلا منازع عقد النقل البحري، ومع البدء في أعمال الشحن تبدأ نسائم الحياة تتغلغل في عقد النقل البحري ويبدأ نتاج تأثيره وآثاره، في حين يلفظ أنفاسه الأخيرة مع انتهاء أعمال التفريغ وتنتهي آثاره ويتلاشي تأثيره، فلا تجارة دولية بدون نقل بحري، ولا تداول للسلع بدون الشحن والتفريغ، ولأن عملية النقل البحري تتطلب حتمًا إبرام عقد نقل بحري، وهذا الأخير لا يتم بدوره دون عقد شحن وتفريغ؛ لذلك، ومن الناحية القانونية، فإن عقد الشحن والتفريغ هو التزام ناشئ عن توقيع عقد النقل البحري من قبل أطرافه، فعلى أساس عقد النقل البحري يتم نقل البضائع عبر مراحل متعددة تبدأ لحظة استلام الناقل للبضائع من الشاحن، ثم يقوم بشحنها إلى عنابر السفينة في ميناء الشحن، ثم تنطلق السفينة بحمولتها تمخر عباب البحار نحو ميناء الوصول حيث يتم تفريغ تلك الحمولة وتسليمها للمرسل إليه أو من له الحق في تسلمها.

ومع التطور الذي واكب صناعة آليات النقل البحري والمعدات البحرية، اتسعت أحجام السفن وزادت سرعتها؛ ما أدى لتزايد حجم حمولتها من البضائع وتنوعها من جهة، وإلى سرعة نقل البضائع وتنفيذ عقد النقل البحري من جهة أخرى، وبالتالي غدا من العسير على الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه شحن وتفريغ البضائع بواسطته مباشرة؛ فعادة ما تستهلك عمليات الشحن والتفريغ التي يقوم بها عماله الكثير من الوقت.

## محددات الدراسة :

سنحاول في هذا البحث أن نتعرف على الأحكام العامة لأعمال الشحن والتفريغ البحري من خلال الآتي :

### ■ المطلب الأول: استلام البضاعة ونقلها :

- الفرع الأول: استلام البضائع.

- الفرع الثاني: نقل البضائع.

### ■ المطلب الثاني: الشحن والتفريغ البحري :

- الفرع الأول: أنواع البضائع وإجراءات تصديرها.

- الفرع الثاني: سندات الشحن البحرية.

## الأحكام العامة لأعمال الشحن والتفريغ البحري

### تمهيد وتقسيم:

يحتل النقل في الواقع المعاصر أهمية بالغة على صعيد التبادل الداخلي والتجارة الدولية؛ إذ يمثل في الواقع، عصب هذه التجارة في كل منهما، طالما إنه يؤدي إلى توفير المواد الأولية والسلع والبضائع ونقلها من مصادر الإنتاج إلى أسواق الإستهلاك والإستثمار، وهو ما يحتاج معه إلى القيام بالإستعدادات السابقة للإضطلاع به.

وبعد النقل البحري العصب الرئيس للتجارة الدولية في العالم المعاصر؛ نظرًا لرخصه وقلة كلفته وقابلية السفن على شحن كميات كبيرة من البضائع مع عدم الحاجة إلى تهيئة الطرق البحرية وصيانتها لأنها مهيأة بطبيعتها ولهدف تنظيم عملية النقل بصورة تكفل حماية مصالح كافة الأطراف ذوي الشأن صدرت القوانين الخاصة بهذا الفرع من فروع القانون؛ إذ كانت القوانين في البداية بسيطة وتفتقر إلى الشمولية والعمق والوضوح ثم تطورت إلى أن أصبحت بالصورة التي عليها الآن وستتطور في المستقبل بما تتطلبه البيئة التجارية، ولقد انعكس الاهتمام الدولي بالنقل البحري بصورة إبرام العشرات من الاتفاقيات الدولية في أغلب مجالات النقل البحري نظرًا لطبيعة النقل البحري الدولية.

ويتضمن عقد النقل البحري الكثير من الأحكام والشروط القانونية المهمة والتي تعالج حقوق والتزامات طرفيه وهما الشاحن والناقل؛ علاوة على المساس بمصالح أطراف متعددة مثل المرسل إليه والريان ومقاول الشحن والتفريغ والمؤمن (شركة التأمين) وغيرهم، وجاءت معاهدة هامبورج في ذلك في شأن البضائع التي تسري عليها متميزة بوضوح واتساع جاوز ذلك الذي ورد بهذا الشأن في معاهدة بروكسل، وسأيرها في ذلك قانون التجارة البحرية في خصوص النقل الخاضع لأحكامه.

وللقيام بالنقل البحري يتعين على الشاحن أن يضع البضائع موضوع النقل تحت السيطرة المادية للناقل، وأن يتم هذا التسليم في المكان المتفق عليه. والأصل أن الشاحن هو الذي يقوم بنقل البضائع إلى مكان الناقل، إلا إذا تعهد الناقل باستلامه من مكان آخر، كما لو تم الاتفاق على أن يتم التسليم في مخازن الشاحن (حالة النقل من المخزن للمخزن). ويرتب هذا في ذمة الناقل مجموعة التزامات لإتمام عملية النقل البحري، وهي الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة، والالتزام بشحن البضاعة والالتزام برصها أو تستيفها، والالتزام بنقلها، والالتزام بتفريغها، والالتزام بتسليمها.

وعليه؛ ولأجل دراسة الشحن والتفريغ بين عمليات النقل البحري، يجب دراسة عمليات النقل البحري المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ، وتحديد المركز القانوني للبضائع قبل الشحن وبعد التفريغ، وذلك عبر مطلبين كما يأتي:

▪ **المطلب الأول:** استلام البضاعة ونقلها.

▪ **المطلب الثاني:** الشحن والتفريغ البحري.

## المطلب الأول استلام البضاعة ونقلها

لقد جاء التزام الناقل باستلام البضاعة ونقلها بصورة موجزة في اتفاقية بروكسل؛ إذ اكتفت الاتفاقية بذكر الالتزام دون الدخول في تفاصيله، لأنها لم تقصد هذه الالتزامات في ذاتها وإنما المسؤولية المترتبة على تخلف الناقل عن تنفيذها. في حين وردت هذه الالتزامات مفصلة في قانون التجارة البحرية، بينما جابت معاهدة هامبورج خلوا من ذكرها. وكأن الهدف من إبرام الاتفاقيتين (بروكسل، وهامبورج) لم يكن وضع تنظيم شامل لعقد النقل البحري، إذ لو حاولت الاتفاقيتان ذلك لما تدر لهما التوفيق، لصعوبة بلوغ التوحيد التشريعي في جميع مسائل هنا العقد. ولهذا انتصرت جهودهما على توحيد أحكام المسائل التي تستجيب أكثر من غيرها إلى التوحيد لشدة ارتباطها بالتجارة الدولية، وهي أحكام المسؤولية ووثائق النقل.

ولكن؛ ينبغي القول إنه لا يعني خلو معاهدة هامبورج من نصوص تحدد التزامات الناقل عدم التزام الناقل بالالتزامات التي كانت تفرضها معاهدة بروكسل، حيث يكون الناقل في ظل معاهدة هامبورج، أيضاً، ملتزماً بالمحافظة على البضاعة خلال الفترة من استلامه لها في ميناء الشحن حتى قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء التفريغ. وعليه؛ يلتزم بتسلم البضاعة في ميناء الشحن ثم بشحنها ورسها ونقلها ثم بتفريغها وتسليمها لصاحب الحق فيها. فهذه الالتزامات وإن لم تكن مذكورة صراحة في معاهدة هامبورج، فإنها مفروضة ضمناً على الناقل من خلال مسؤوليته عنها طوال فترة وجودها في حوزته<sup>(٢٦٨٦)</sup>.

وعليه؛ ولدراسة استلام البضائع ونقلها؛ يمكن تقسيم هذا المبحث علي فرعين كما يأتي:

- الفرع الأول: استلام البضائع.

- الفرع الثاني: نقل البضائع.

## الفرع الأول استلام البضائع

يستلزم نقل البضائع استعداداً خاصاً من الشاحن؛ حيث يجب عليه أن يخطر الناقل مقدماً بميعاد التسليم ليستعد لذلك، كما لو تطلب نقل البضائع تحضير مركبة خاصة، كأن تكون البضائع لحوماً أو فواكه بحاجة إلى مركبة مبرّدة نظراً لطول الطريق، وحرارة الجو فإذا لم يتم تحديد زمان والتسليم ومكانه في الاتفاق الجاري بينهما، يمكن الرجوع إلى العرف السائد في ميناء الشحن لتحديد وقت التسليم ومكانه<sup>(٢٦٨٧)</sup>.

أما إذا تخلف الشاحن عن تنفيذ التزامه المتمثل بإحضار البضائع المتعاقد عليها إلى مكان الشحن في الوقت المتفق عليه في العقد، أو المتعارف عليه، فإنه يتحمل الأجر كاملاً عن الرحلة المتفق عليها، إضافة إلى النفقات التي تكبدها الناقل في سبيل تهيئة السفينة للنقل غير إنه في حالة تأخر الشاحن عن تسليم البضاعة وقيام الناقل بشحن

(2686) Laazizi. M, Les regles de Hambourg et La responsabilite du transporteur de Marchandises par mer, esquisse "une evolution, these, Nantes, 1986, p36.

<sup>(٢٦٨٧)</sup> د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري. الدار الجامعية، ١٩٨٣م، ص ١١١، جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٧م، ص ٣٥١. عادل المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٢م، ص ١١٢.

بضائع أخرى بدلاً من التي تعود للشاحن، يكون للشاحن في هذه الحالة الحق في المطالبة بثلاثة أرباع أجر البضائع التي شحنت بدلاً من بضائعه، مع المصاريف التي ادخرها للسفينة<sup>(٢٦٨٨)</sup>.

والتزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل، يقابله التزام الناقل بتسلمه للبضائع إذا كانت مطابقة للشروط المتفق عليها، في كميتها، ونوعها، ووزنها، ومحتوياتها، وقيمتها، وكيفية حزمها أو تغليفها بطريقة تقيها من التلف أو الهلاك خلال عملية النقل. فإذا امتنع الناقل عن تسليم البضائع؛ بالرغم من توافر الشروط المتفق عليها، فإنه يعتبر مخالفاً بتنفيذ التزامه، وعليه يحق للشاحن أن يطالب بالتنفيذ العيني إن كان ذلك ممكناً، أو فسخ العقد مع التعويض، إن كان له مقتضى، وفقاً لقواعد العامة للعقد<sup>(٢٦٨٩)</sup>.

والشحن هو رفع البضائع من الرصيف إلى ظهر السفينة، والتي قد تتم إما بواسطة رافعات السفينة **PalansduNavire**، أو رافعات الرصيف "grues"، أو الرافعات العائمة، أو بواسطة طرق أخرى تتناسب مع طبيعة البضاعة، مثل: استعمال الأنابيب **Canalisations** في حالة شحن البترول وغيره من البضائع السائلة، أو المصاعد إذا ما أريد شحن الفحم، أو صب البضاعة مباشرة بواسطة أقماع خاصة في حالة شحن الحبوب السائبة، أو الدرجة "Roll - on / Roll - off" في حالة شحن الوحدات المتحركة كالسيارات<sup>(٢٦٩٠)</sup>.

وعليه؛ يعبر الشحن البضائع عن وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن. أما تفريغ البضائع فهي، أيضاً، عملية مادية يقصد بها إنزال البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء<sup>(٢٦٩١)</sup>. إذ يجب بعد إحضار البضائع إلى ميناء الشحن من قبل الشاحن، وإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية من قبل الناقل، تأتي عملية شحن البضائع على ظهر السفينة، ثم تأتي بعدها عملية تفريغ البضائع عند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ من قبل الجهة التي يتفق عليها الطرفان في عقد النقل. فإذا لم يتم الاتفاق على تحديد الجهة التي تتولى عمليتي شحن البضائع وتفريغها، يفترض أن يتولى الناقل عملية الشحن والتفريغ باعتباره ملتزماً بها وفقاً للعقد النقل ولكونه خبيراً بها، أيضاً، بعكس الشاحن الذي لا يكون قد قام بها في السابق<sup>(٢٦٩٢)</sup>.

والنقل البحري يفترض قيام الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة البحرية<sup>(٢٦٩٣)</sup> ولتنفيذ الرحلة المتفق عليها ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، ومن ثم إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها. أي أن الناقل يلتزم بجعل السفينة صالحة للملاحة من الوجهتين الملاحية والتجارية<sup>(٢٦٩٤)</sup>.

<sup>(٢٦٨٨)</sup> د. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٣م، ص ١١٧.

<sup>(٢٦٨٩)</sup> أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٨٧م، ص ٢٥٥. بحجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢م، ص ٢٩.

<sup>(٢٦٩٠)</sup> د. محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، ١٩٨٣، ص ٣٨.

<sup>(٢٦٩١)</sup> د. محمد كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨م، (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨م، ص ٥٠.

<sup>(٢٦٩٢)</sup> د. لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص ١١٤.

<sup>(2693)</sup> G. Auchter, La navigabilité du Navire, thèse, strasbourg, 1969.

<sup>(٢٦٩٤)</sup> ينظر المواد: (١/٣) من اتفاقية بروكسل، (٢١٤) من القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٤٨، (٢٩) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.

وعليه يلتزم الناقل ملاحياً بجعل بدن السفينة متيناً كي يتحمل مخاطر الملاحة البحرية، وأن يوفر للسفينة المعدات والأجهزة الملاحية التي جرى العمل على الاستعانة بها مثل: البوصلة والخرائط وغيرها، وأن يزودها بريان وضباط مؤهلين تماماً لإدارتها، علاوة على تزويدها بالمؤن والوقود بما يتفق والرحلة المتعاقد عليها.

وتجارياً يلتزم الناقل، بإعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها. أي أنه ينبغي الاهتمام بنظافة العنابر من الغبار والتلوث المتخلف عن شحنات سبق نقلها، والإلمام بما تتطلبه كل شحنة من تهوية أو عناية خاصة، واتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع تضرر الشحنة من جراء شحنة أخرى مشحونة معها في ذات العنبر، ومراعاة ظروف ونوعية البضاعة المشحونة، ذلك أن بضائع معينة قد تتطلب شروطاً خاصة عند نقلها كاللحوم والفواكه التي تحتاج في نقلها إلى ثلاجات صالحة للعمل، وكالقمح الذي يحتاج أن تكون العنابر مزودة بألواح خشبية متقلبة<sup>(٢٦٩٥)</sup>.

وفي العادة تثبت صلاحية السفينة للملاحة، من الشهادات التي تمنحها شركات تصنيف السفن، وكذا من ترخيص الملاحة الذي تمنحه السلطات الإدارية للسفينة عقب التأكد من صلاحيتها. إلا أن هذه الشهادات ليست إلا قرينة بسيطة لهذا الإثبات يجوز دحضها بالدليل العكسي.

والحقيقة أن التزام الناقل يجعل السفينة صالحة للسفر، في معاهدة بروكسل، لا يعد إلا التزام ابتداء فقط، أي أنه يشترط صلاحية السفينة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه. أما في القوانين الداخلية المقارنة فإن هذا الالتزام هو التزام ابتداء واستمرار، بمعنى أن صلاحية السفينة للملاحة لا تشترط عند بدء الرحلة فقط، إنما تشترط منذ بداية الرحلة وحتى نهايتها. وأيضاً يكون التزام الناقل بصلاحية السفينة للملاحة في معاهدة بروكسل هو التزام ببذل عناية بمعنى أن الناقل يكفيه، حتى يعني من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة أن يثبت قيامه وتابعيه ببذل الهمة الكافية "Due diligence" في تنفيذ التزامه قبل البدء في السفر أو عند البدء فيه<sup>(٢٦٩٦)</sup>.

أما في القانون العراقي والمصري، فإنه يكون التزام بتحقيق نتيجة ليست فقط ببذل عناية، وعليه لا يستطيع الناقل الإفلات من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة بإثبات قيامه وتابعيه ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة، ولكنه إذا أراد الإفلات من هذه المسؤولية، فعليه إثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا بد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه نيه<sup>(٢٦٩٧)</sup>؛ وعليه؛ تحقق هذه القواعد مصلحة الشاحن أكثر من تحقيقها لمصلحة الناقل، وتشكل مرحلة متقدمة من مراحل تطور مسؤولية الناقل البحري نابعة من أساس المسؤولية القائم على المسؤولية المفترضة<sup>(٢٦٩٨)</sup>.

(٢٦٩٥) د. أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، منشأة المعارف، ١٩٨٩. رقم ١٦٧، ص ١٥٥.  
(٢٦٩٦) د. عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج ١٩٧٨)، كلية الحقوق - جامعة المنوفية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧، ص ٧٦.  
(٢٦٩٧) ينظر: المواد: (٢٢٩) مصري، (٤٦) عراقي.  
(٢٦٩٨) د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٧٧.

وعملية شحن البضائع وتفريغها على أنواع من الناحية العملية، فمنها ما يتم بروافع الميناء، ومنها ما يتم بروافع السفينة، وقد تكون عملية مناولة بين روافع الميناء وروافع السفينة، ومن البضائع ما يتم شحنها وتفريغها بطريق الصب، كالحبوب والسوائل<sup>(٢٦٩٩)</sup>. والأصل أن عملية شحن البضاعة تقع على عاتق الناقل، والاستثناء هو جواز اتفاق الناقل والشاحن على غير ذلك أي على أن يتولى الشاحن عملية شحن البضاعة<sup>(٢٧٠٠)</sup>.

وسواء وقع الالتزام بشحن البضاعة على الناقل أو وقع على الشاحن فإن أيهما لا يتولى بنفسه عملية الشحن؛ إذ إن تنوع البضائع المنقولة بحرًا، وازدياد أحجامها وأوزانها، وضرورة توفر الخبرة الكافية والمعدات اللازمة لشحنها في وقت قصير جعل من العسير قيام أي من الناقل أو الشاحن بعملية الشحن بواسطة معداته وعماله، وبالتالي جري العمل على تعاقد الملتزم بعملية الشحن، سواء أكان الناقل أم الشاحن، مع مقاولي الشحن والتفريغ في الموانئ، وهم أشخاص محترفون في القيام بهذه العمليات مقابل أجر معين بواسطة عمال متخصصين تابعين لهم "Dockers" ومعدات مملوكة لهم أو مستأجرة من إدارة الميناء<sup>(٢٧٠١)</sup>. وفي الحالتين، ينبغي أن يشرف الريان على عمليات الشحن حتى لا تؤدي إلى الإضرار بالسفينة أو بالبضائع التي سبق شحنها خاصة إذا كانت البضائع من النوع الخطر إذ قد يتطلب الأمر الاستعانة بالأجهزة الحكومية المختصة في الميناء<sup>(٢٧٠٢)</sup>.

وينفصل الالتزام بالشحن عن الالتزام بنفقاته فاللتزام الناقل أو الشاحن بالشحن لا يعني بالضرورة تحمل نفقات الشحن إذ إن أمر النفقات متروك لاتفاق الناقل والشاحن. فيجوز للناقل إذا كان هو الملتزم بالشحن الاتفاق مع الشاحن على أن يتحمل هذا الأخير نفقات عملية الشحن والعكس صحيح<sup>(٢٧٠٣)</sup>.

وتقع مخاطر عملية الشحن على عاتق الشخص الملتزم به؛ من ثم يسأل القائم بعملية الشحن سواء أكان الناقل أم الشاحن، عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أو الأضرار التي تلحق بالسفينة أو من الغير بسبب عملية الشحن، بغض النظر عن يتحمل مصاريف الشحن، فإذا قام الناقل بالشحن على نفقة الشاحن رقام بنفسه بالتعاقد لحساب هذا الأخير مع مقاولي الشحن والتفريغ فإنه، أي الناقل، يتحمل مخاطر عملية الشحن؛ إذ الشاحن كان بعيدا عن هذا التعاقد وإن كانت عملية الشحن تتم لحسابه<sup>(٢٧٠٤)</sup>.

ويحتاج تحديد بداية عملية الشحن ونهاية عملية التفريغ، إلى التمييز بين عملية الشحن والتفريغ، باستخدام روافع السفينة واستخدام روافع الميناء. فإذا تم الشحن أو التفريغ باستخدام روافع السفينة، تكون بداية عملية الشحن من لحظة إمساك روافع السفينة بالبضاعة لرفعها، وتنتهي عملية التفريغ بفك البضائع وانفصالها عن روافع السفينة، بعد استقرار البضائع خارج السفينة<sup>(٢٧٠٥)</sup>. أما إذا تم باستخدام روافع الميناء، فينبغي التمييز بين استخدام روافع الميناء تحت إشراف

<sup>(٢٦٩٩)</sup> د. عادل المقدادي، مرجع سابق، ص ١١٩.

<sup>(٢٧٠٠)</sup> المواد: (٢/٣) بروتوكول م ١/٢١٥ مصري، ٣٠ عراقي).

<sup>(٢٧٠١)</sup> د. محمد كمال حمدي. عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٩.

<sup>(٢٧٠٢)</sup> د. أحمد حسني. النقل البحري الدولي للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٩. رقم ١٧٢، ص ١١٩.

<sup>(٢٧٠٣)</sup> د. محمود سمير الشوقاري. القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، رقم ٣٤٧، ص ٣٥٠.

<sup>(٢٧٠٤)</sup> د. سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة نشر، رقم ١٧، ص ٣٤١.

<sup>(٢٧٠٥)</sup> د. إبراهيم مكي، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، مطبعة المدني بالعباسية، القاهرة، ١٩٨٩ م، ص ٣٢٠.



الناقل واستخدامها تحت إشراف جهة غير جهة الناقل. ففي الحالة الأولى نطبق حكم الفقرة السابقة، أما في الحالة الثانية تبدأ عملية الشحن من لحظة وضع البضائع على السفينة، وتنتهي عملية التفريغ برفع البضائع من على السفينة<sup>(٢٧٠٦)</sup>.

وجدير بالذكر أنه وبخصوص تحديد بداية عملية الشحن ونهاية عملية التفريغ يميز الفقه بين إذا ما تعلق الأمر بسوائل تضح إلى السفينة أو منها وإذا كانت البضائع مما يشحن ويفرغ من خلال الدرج على سلم أو جسر مركب بين السفينة والرصيف. فتبدأ في الحالة الأولى عملية الشحن من اللحظة التي ينتقل فيها السائل من الأنبوبة المتحركة إلى أنبوبة السفينة الثابتة، فإن لم توجد أنبوبة ثابتة للسفينة فمن اللحظة الذي يدخل فيها السائل خزان السفينة، كما وتنتهي عملية التفريغ من اللحظة التي ينتقل فيها السائل من الأنبوبة الثابتة للسفينة إلى الأنبوبة المتحركة أو إلى وعاء على الأرض. أما بالنسبة للحالة الثانية، تبدأ عملية شحن البضائع من اللحظة التي تجتاز فيها البضائع حافة السفينة إلى الداخل، وتنتهي عملية التفريغ من اللحظة التي تجتاز بها البضائع حافة السفينة إلى الخارج<sup>(٢٧٠٧)</sup>.

ومن الممكن استخدام الصنادل (الزوارق أو الموانع عند البعض) في عملية الشحن والتفريغ نظراً لوجود عوامل جغرافية في الميناء تحول دون إمكانية وصول السفينة إلى جوار الأرصفة، أو أن الأنظمة الإدارية التي تحكم الميناء تقضي بوجود الشحن والتفريغ باستخدام الصنادل، أو أن الناقل نفسه يلجأ إلى تلك الوسيلة لكسب الوقت، وتقاديا لدفع رسوم أكثر إن تم الشحن والتفريغ عند الأرصفة، أو ليتجنب رسوم الإرشاد في الميناء. كما أن الشحن والتفريغ بالصنادل قد يتم بناءً على مسؤولية الشاحن وطلبه، أو المرسل إليه لعدم رغبته في الانتظار كي ترسو السفينة على الرصيف بعد حين. ففي هذه الحالة تبدأ عملية الشحن منذ وضع البضائع على الصنادل وتنتهي عملية التفريغ بإنزال البضائع من الصنادل، حيث تعدّ الصنادل في هذه الحالة امتداداً للسفينة<sup>(٢٧٠٨)</sup>؛ إلا أن البعض يرون ضرورة التوسع من نطاق المرحلة البحرية، بحيث تبدأ عملية الشحن من انتقال البضائع من رصيف الميناء، سواء إلى السفينة أم إلى الصنادل التي تنقلها إلى السفينة، وتنتهي عملية التفريغ في الوقت الذي تستقر فيه البضائع على رصيف ميناء التفريغ<sup>(٢٧٠٩)</sup>.

أما الالتزام بالرص فهو يعني وضع البضاعة في المكان المخصص لها في السفينة وترتيبها مع بعضها أو بالنسبة لغيرها بما يجنبها الهلاك أو التلف أثناء النقل، وتحافظ على توازن السفينة، وتقي البضائع الأخرى من الخطر؛ ويقع هذا الالتزام على عاتق الناقل ومسؤوليته<sup>(٢٧١٠)</sup>، إذ يقوم الريان بهذه العملية نيابة عنه. إلا أنه من الناحية العملية فعادة ما يعهد الريان بهذه المهمة إلى مقاولين متخصصين فيها، حيث تعتبر عملية الرص من العمليات الفنية الدقيقة التي تحتاج لخبرة كبيرة ودراية كافية؛ كي لا يؤدي الرص المعيب إلى هلاك البضاعة أو تلفها. إلا أن قيام هؤلاء المقاولين

<sup>(٢٧٠٦)</sup> عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية. مطبعة اتحاد الجامعات، ١٩٩٥م، ص ١٢٢.

<sup>(٢٧٠٧)</sup> د. إبراهيم مكي، مرجع سابق، ص ٣٢١.

<sup>(٢٧٠٨)</sup> محمد سمير الشراوي، العقود البحرية. القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة، ١٩٩٤م، ص ١١٠.

<sup>(٢٧٠٩)</sup> علي البارودي، جلال وفاء محمد، القانون البحري. القاهرة، ١٩٩٢م، ص ٢٠٦.

<sup>(٢٧١٠)</sup> المواد: (٢/٣) بروكسل، ١/٢١٥ مصري، ٣٠ عراقي).



بعملية الرص لا يعفي الربان من الإشراف علي هذه العملية إذ هو المسؤول عن قيادة السفينة وعن سلامتها من الناحية الملاحية، كما لا يعنى الناقل من مسؤوليته في مواجهة الشاحنين عن الأخطاء التي تقع من هؤلاء المقاولين في عملية الرص<sup>(٢٧١١)</sup>.

ولما كان الرص المعيب من أهم أسباب المنازعات بين الناقلين والشاحنين كونه أكثر الأسباب التي تؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها فإن الربان يسعى من أجل تجنب مثل هذه المنازعات إلى الحصول على دليل إثبات يفيد أن الرص قد تم وفقاً للأصول الفنية المتعارف عليها، ويتم ذلك عن طريق محضر معاينة يتم تحريره بواسطة خبراء متخصصين يطلق عليهم خبراء الرص " ArrimeursJures بعد قيامهم بعملية المعاينة. غير أن محاضر هؤلاء الخبراء تعد بمثابة نرائن بسيطة على سلامة عملية الرص تخضع لتقدير قاضي الموضوع شأنها شأن كل أعمال الخبرة<sup>(٢٧١٢)</sup>.

وخلافاً لمعاهدة بروكسل، تسري أحكام معاهدة هامبورج، والقوانين الوطنية، على نقل البضائع على سطح السفينة. وفي هذا المقام نذكر الحالات التي يحق فيها للناقل شحن البضائع على سطح السفينة، كما وردت في المادة (١/٩) من معاهدة هامبورج، والمادة (٢١٦) من قانون التجارة البحرية، والمادة (٣٠) من قانون النقل العراقي، وهذه الحالات هي أربعة، ثلاثة منه مشتركة بين المعاهدة والقانون، وحالة تنفرد بها القوانين الداخلية<sup>(٢٧١٣)</sup>. فأما عن الحالات الثلاثة المشتركة فهي:

١- أن يتم الاتفاق بين الناقل والشاحن على رص البضاعة على سطح السفينة: إذ تقرر حظر رص البضاعة على سطح السفينة لمصلحة الشاحن في ضمان سلامة بضائعه، وعليه يكون له الحق في التنازل عن هذه المصلحة والاتفاق مع الناقل على نقل البضاعة بهذه الكيفية ربما لضمان مصلحة أخرى قد تتمثل في تخفيض أجره النقل. غير أنه ينبغي أن يكون الاتفاق بين الشاحن والناقل على الرص على سطح السفينة كتابة فلا يكفي الاتفاق الضمني المستخلص من الظروف<sup>(٢٧١٤)</sup>.

٢- أن يكون الناقل ملتزماً بمقتضى قانون أو لائحة معمول بها في ميناء الشحن: بالرص على سطح السفينة، وهنا لاجابة، بدهامة، للاتفاق بين الشاحن والناقل.

٣- إذا كانت طبيعة البضاعة تقتضي رص البضاعة على سطح السفينة: كما هو الحال بشأن الأخشاب أو القاطرات أو السيارات. حيث إنها بضائع ذات أحجام كبيرة لن تدخل عنابر السنينية، فضلاً عن أنه لا يخشى عليها من البلل أو الحرارة أو السقوط<sup>(٢٧١٥)</sup>.

وأما الحالة الرابعة التي انفردت بها القوانين الداخلية فهي: الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية، وهذا الانفراد بديهى فإذا كانت المعاهدة لا تطبق على النقل البحري الساحلي، فإن القانون يطبق على مثل هذا النوع من النقل إذا تم

<sup>(٢٧١١)</sup> د. محمود سمير الشقراري، مرجع سابق، رقم ٣٥١، ص ٣٥٤.

<sup>(٢٧١٢)</sup> د. محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٤٤.

<sup>(٢٧١٣)</sup> د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٨١.

<sup>(٢٧١٤)</sup> د. على جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢، رقم ٤٨٦، ص ٤٩٣.

<sup>(٢٧١٥)</sup> د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، مكتبة الجلاء الجديدة، ١٩٩١، رقم ٣٢١، ص ٢٥٥.

الاتفاق على ذلك. وإنما أجاز نقل البضاعة على سطح السفينة، في هذه الحالة، لأن السنن التي تقوم بالملاحة الساحلية هي سفن صغيرة، في الغالب، ولا تشتمل على عابرين للرص فيكون الرص على سطح السفينة السبيل الأوضح الممكن لاستغلال مثل هذه السفن. علاوة على أن مخاطر الملاحة الساحلية بالنسبة للسفن والبضائع تعتبر مخاطر محدودة<sup>(٢٧١٦)</sup>.

وعليه لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع إذا توافرت حالة من الحالات الأربعة السابقة، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على سطح السفينة، وذلك بشرط أن ينص في سند الشحن على أن البضاعة مشحونة على السطح<sup>(٢٧١٧)</sup>؛ وذلك ليعلم الغير الذي يتعامل على البضاعة بموجب سند الشحن أنها منقولة بهذه الكيفية بنظم معاملته على هذا الأساس، كأن يؤمن على البضاعة من المخاطر الخاصة بهذا النوع من الشحن<sup>(٢٧١٨)</sup>.

ويجب على الناقل، أن يتخذ الاحتياطات اللازمة لرص البضاعة وتغطيتها، نظراً لأنه إذا كان يعفي من المسؤولية عند توافر إحدى الحالات السابقة، وذكر النقل على السطح في سند الشحن، فإن هذا الإعفاء يقتصر على الهلاك أو التلف الناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على سطح السفينة، ولا يمتد إلى إعفائه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الأسباب الأخرى كعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لرص البضاعة أو تغطيتها<sup>(٢٧١٩)</sup>.

<sup>(٢٧١٦)</sup> د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مؤسسة الثقافة الجامعية، ١٩٨٢، رقم ٣٦١، ص ٢٦٤.

<sup>(٢٧١٧)</sup> المواد: (٢/٩) هامبورج، ٢٣١ مصري، ١٣٥ عراقي).

<sup>(٢٧١٨)</sup> د. حسين الماحي، القانون البحري، دار أم القرى، ١٩٩٢، رقم ٣١٣، ص ٢٢٠.

<sup>(٢٧١٩)</sup> د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، رقم ٣٦١، ٢٦٥.

## الفرع الثاني

### نقل البضائع LE Transport

عقد النقل هو اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شئ من مكان إلى آخر لقاء أجر معين<sup>(٢٧٢٠)</sup>. عليه؛ فالنقل هو الالتزام الرئيسي الذي يرتبه عقد النقل البحري للبضائع حيث يلتزم الناقل بنقل البضاعة أي تحريكها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول<sup>(٢٧٢١)</sup> لخط السير المعتاد **La route maritime habituelle** أولاً: **متطلبات النقل البحري.**

إن الموانئ الجافة ترتبط بشبكة من المخازن والمحطات التي تستقبل الحاويات في أثناء حركتها من الميناء البحري إلى الموانئ الجافة في طريقها إلى مقصدها النهائي، ويدير هذه المحطات كما سلف البيان متعهدون خرجوا عن وظائفهم التقليدية من تجميع وتغليف البضائع ليقوموا أنفسهم بتقديم خدمات النقل الدولي وفقاً لمقتضيات الحال. ومتطلبات النقل البحري كثيرة منها بشريه، حيث يجب أن يستخدم الناقل كوادر بشرية مدربة وقادرة على مواكبة التطور الحاصل في أساليب نقل ومناولة البضائع، والعمل على جعل قوانين الموانئ والجمارك تتلائم مع انسيابية أنظمه الشحن الموحدة، مما يؤمن وصولها بالسرعة الممكنة وتجنب الشاحنين والمصدرين والمستوردين خسائر كبيرة ناجمة عن الحراسة والتأمين وغيرها<sup>(٢٧٢٢)</sup>.

أما المتطلبات المالية لتكريس مفهوم النقل البحري فهي كبيرة، حيث إن رؤوس الأموال المستثمرة في هذا المجال ضخمة تتوزع بين زوايا عديدة، سواء من حيث الصناعات الخاصة بإنشاء سفن الحاويات وسفن الدرجة وغيرها، علاوة على صيانة وتصليح هذه السفن، وتلحق بالمتطلبات المالية المتطلبات المادية، حيث يستلزم النقل توفير أساطيل نقل بحري ورافعات حاويات متنقلة تلائم قياسات الحاويات المختلفة وأنواعها المختلفة. وعلى هذا الأساس نجد أن مفهوم استخدام أكثر من وسيط في مجال النقل الدولي وبمقد نقل واحد وما يتبعه من مستلزمات مادية وبشرية

<sup>(٢٧٢٠)</sup> المادة (٥) من قانون النقل العراقي، تجدر الإشارة إلى أن تعريف النقل في قانون النقل العراقي قد ورد ضمن أحكام النقل العامة وهو تعريف شامل لجميع أنواع النقل وصوره، لا تميز بينها إلا من حيث خصوصية الوسيلة المستعملة في النقل وطبيعة طرق تنفيذه. وهو بذلك يختلف عن التعريف الوارد في قانون التجارة الملغى رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ من حيث الصياغة القانونية والتحديد الدقيق للمعنى الشامل. إذ عرفت المادة (٢٤٢) من القانون الأخير عقد النقل بأنه، "اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بمقابل اجرة بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شئ أو شخص إلى مكان معين" فمن حيث الصياغة القانونية حدد المشرع وبدقة المصطلح القانوني المطلوب وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق بعدم ذكر "الوسائط الخاصة للناقل، مما يسمح بشمول هذا التعريف للنقل المتعاقب أيضاً، ذلك أن الناقل الأول يلجأ للاتفاق مباشرة مع غيره من الناقلين للقيام بالنقل في المراحل التالية، مما ينفي بالضرورة استعمال الناقل الأول لوسائله الخاصة في النقل التالي. وكذا عرفت المادة (٢٠٨) قانون التجارة المصري بقولها، "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شئ إلى مكان معين مقابل أجره".

أما تعريف عقد النقل البحري، فقد ورد في المادة (١٢٩) عراقي، بقولها إنه: "اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شئ بسفينة، أو ما شاكلها، بحراً من مكان إلى آخر لقاء أجر".

<sup>(٢٧٢١)</sup> المواد: (٢/٣) بروكسل، ١/٢١٥ مصري، ١٣٠ عراقي

<sup>(٢٧٢٢)</sup> السيد عبد الجليل، الأكاديمية والعنصر البشري في النقل متعدد الوسائط، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا عدد (٤١)، مجلد (٢١)، ١٩٦٦، ص ٤٨.

ضخمة، يتطلب من الناقل أن يكون قوه اقتصادية كبيرة كي يوفر هذه المستلزمات، بالإضافة إلى قدرته على متابعة البضائع في أثناء حركتها في إطار نقلها متابعة دقيقة ومستمرة<sup>(٢٧٢٣)</sup>.

وعلى أساس ما تقدم نستطيع أن نورد المتطلبات التالية التي يلزم توفرها في الناقل البحري حتى يستطيع أن يكون قادرًا على ممارسه دوره بفعالية:

#### ١- المقدرة المالية:

جرى العمل على أن يكون المتعهد شركة أو مجموعة شركات توحد جهودها من أجل تقديم خدمات النقل البحري، حيث يجب أن تكون هذه الشركات مليئة من الناحية المالية مما يسمح لها أن توفى بالتزاماتها تجاه أطراف عقد النقل الدولي الآخرين، والتحمل بالمسؤوليات المترتبة تجاه كل من الشاحن والمرسل إليه<sup>(٢٧٢٤)</sup>.

#### ٢- شبكه فروع دولية:

الناقل هو الذي يبرم عقد النقل البحري سواء كان بالأصالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر، ويتصرف بصفته أصيلاً، وهذا الأمر قد يتطلب أن يكون للناقل شبكه من المساعدين الفرعيين الذين ينوبون عنه ويباشرون أعمالاً مادية أو قانونية أو الاثنتين معاً.

ويقوم هؤلاء المندوبون بمراقبة سير البضاعة أثناء مرورها في الموانئ البحرية، وعلى الرغم من أهمية الدور الذي يقومون به في هذا النطاق ألا أن الاتفاقية لم تنظم مراكزهم تاركة ذلك إلى قوانين كل دولة على حده. وهذا يتبع القول أن الناقل لا يستطيع ممارسة وظائفه في أي دولة إلا بعد ان يحصل على أجازة من تلك الدولة لممارسة أعماله داخلها. وقد كرس اتفاقية الأمم المتحدة هذا الاتجاه عندما نصت على أنه: "يجب على متعهد النقل الدولي ان يمثل للقانون الواجب التطبيق في البلد الذي يمارس عملة فيه ولأحكام هذه الاتفاقية"<sup>(٢٧٢٥)</sup>.

#### ٣- أن يكون لديه خبرة في مجال النقل الدولي:

حيث يجب على الناقل أن يقدم الإثباتات اللازمة التي تبيّن قدرته على تقديم خدمات النقل، بما في ذلك سيطرة فعالية على وسائل النقل البحرية، وسمعة تجارية وعلاقات وطيدة مع كافة الموانئ والمحطات وشركات تأجير الحاويات<sup>(٢٧٢٦)</sup>.

وعلى الرغم من هذه الضمانات فأن هناك بعض المتخصصين في النقل يذهبون إلى أن مفهوم متعهد النقل هو مفهوم خطير على الشاحنين والدول النامية على حد سواء. خوفاً من وقوع تلك الدول ضحية لعمليات الاحتيال والقرصنة البحرية التي قد تمارسها الشركات الكبرى<sup>(٢٧٢٧)</sup>.

ويرى الباحث أهمية النقل بالحاويات من قبل متعهد متخصص، إذ إن انسيابية حركة البضاعة دون توقفات طويلة واستعمال أجهزة الاتصال الحديثة ضمن حلقات النقل المتعدد بالحاويات وفر أسلوباً سريعاً لنقل البضاعة مع ضمان أكبر، تقل فيه احتمالات تعرض البضاعة للسرقة، ويمكن مالك البضاعة من فحص بضاعته بشكل متكرر.

<sup>(٢٧٢٣)</sup> السيد عبد الجليل، مرجع سابق، ص ٤٦.

<sup>(٢٧٢٤)</sup> د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ١٩٩٧، ص ٤٧٩.

<sup>(٢٧٢٥)</sup> ينظر: دياحة الاتفاقية ف ج. وللمزيد من التفاصيل ينظر: د. فاروق ملش المرجع نفسه، ص ٤٧٩.

<sup>(2726)</sup> See Hans cart. Multi Modal Transport A.M.T.A Vol.12 NO24-29 , 1980.p17.

<sup>(٢٧٢٧)</sup> د. مجيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل البحري، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، المجلد السابع، العددان الأول والثاني، ١٩٨٨، ص ٥٩.

كما ويستحسن فسح المجال أمام متعهدي النقل الدولي غير الناقلين أكثر من أقرانهم الناقلين، حيث إنهم سيكونون أقدر على استئجار وسائل النقل الصالحة والسريعة لإتمام النقل دون أن يقيّدوا بوسائلهم الخاصة. مع الأخذ بنظر الاعتبار علاقة هؤلاء المتعهدين بالمؤتمرات الملاحية والخطوط البحرية المختلفة<sup>(٢٧٢٨)</sup>.

وأيضاً من الضروري قيام المتعهد بوضع لائحة أسعار مفصلة للخدمات التي يقوم بها. وأن يضع عقوداً نموذجية تغطي جميع جوانب نقل البضائع، وجميع المراحل التي تمر بها الحاوية بما في ذلك عقود التأمين كي يستطيع الشاحنين وملاك البضائع تقييم الأمور وإصدار القرار باللجوء إلى خدمات المتعهد أو البقاء مع خدمات الناقلين في النقل المجزأ<sup>(٢٧٢٩)</sup>.

### ثانياً: تنفيذ الالتزام بالنقل.

ينبغي أن يتبع الناقل في رحلته خط السير المتفق عليه في عقد النقل، فإذا لم يتفق في العقد على خط سير السفينة وجب اتباع خط السير المعتاد أي الطريق الملاحي الذي تسلكه السفن عادة في رحلاتها بين ميناء القيام وميناء الوصول كيلا تتعرض السفينة أو البضاعة للخطر<sup>(٢٧٣٠)</sup>.

وفي هذا الخصوص لا يجوز للريان أن ينحرف باتجاه السفينة عن خط السير المعتاد وإلا كان الناقل مسؤولاً عما يحدث للبضاعة من تلف أو هلاك أو تأخير ولوثبت أن هذه الأضرار قد حدثت بسبب قوة القاهرة مادام الشاحن أثبت أنها لم تكن لتصيب البضاعة لولا الانحراف عن خط السير<sup>(٢٧٣١)</sup>.

واستثناءً من ذلك؛ يكون هذا الانحراف مبرراً ومشروعاً ويرتب مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها. في حالتين، أولهما: وقوع الانحراف بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر، أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل لإنقاذ الأموال في البحر<sup>(٢٧٣٢)</sup>. وثانيهما: إذا تضمن عقد النقل شرط الانحراف **La clause d'exception** "حيث يجري العمل على النص في سند الشحن على إعطاء الناقل الحرية الكاملة في الرسوم في الموانئ والمراني التي يراها، وتخويله كأنة الصلاحيات فيما يتعلق بتقديم مساعدات للسفن الأخرى التي تتعرض للخطر<sup>(٢٧٣٣)</sup>.

ويلتزم الناقل البحري بالمحافظة على البضائع التي في حوزته أثناء قيامه بعملية النقل<sup>(٢٧٣٤)</sup> ويقصد بالمحافظة على البضائع أن يلتزم باتخاذ كل ما يلزم من إجراءات معقولة لحفظ البضائع بالحالة التي شحنت بها، وسبب هذا

<sup>(٢٧٢٨)</sup> أحمد عبد المنصف، قواعد السلوك والمؤتمرات الملاحية A.M.T.A، مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري، عدد (٢) سنة ١٩٧٦، ص ٤٠.

<sup>(٢٧٢٩)</sup> د. مجيد العنبيكي، مرجع سابق، ص ٥٩.

<sup>(2730)</sup> M. pourcelet , Le transport maritime sous connaissance. Droit Condien, Americain et Anglais, les Presses de l'universite de Montreal, 1972, N51, p. 53.

<sup>(٢٧٣١)</sup> د. علي البارودي، مرجع سابق، رقم ١٤٠. ص ١٧٠.

<sup>(٢٧٣٢)</sup> المواد (م ٢٤٢م مصري، ١٧ عراقي)

<sup>(2733)</sup> R. Rodiere & DU.Pontavice. E, Droit maritime, Iled Dalloz, 1991, N 354.p 273.

<sup>(٢٧٣٤)</sup> المواد: (٢١٥/٢ مصري، ١٣٢ عراقي).

الالتزام أن السفينة، فضلاً عن كونها أداة لنقل البضاعة، تعتبر مخزناً آمناً لحفظها وصونها من أي خطر أو هلاك<sup>(٢٧٣٥)</sup>.

وهذا الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها يتحدد حسب طبيعتها، فمن الممكن أن تقتضي طبيعة بعض البضائع وجوب حفظها في مكان معين بعيداً عن آلات السفينة؛ كي لا تتأثر بالحرارة المرتفعة المتولدة عن تشغيل تلك الآلات، وقد تقتضي طبيعة بعض البضائع حفظها في ثلاجات خاصة باللحوم والأسماك، وأخيراً قد تقتضي طبيعة بضائع أخرى ضرورة تهويتها من أن لآخر تهوية مستمرة طوال فترة وجودها على السفينة<sup>(٢٧٣٦)</sup>.

ويتوجب على الناقل إتمام نقل البضاعة على السفينة التي شحنت عليها في ميناء القيام، إذ القاعدة أنه لا يجوز له تغييرها في الطريق كي لا تتعرض البضاعة لخطر التلف أو الهلاك. ورغم ذلك فإنه انطلاقاً من ذات الغاية وهي المحافظة على البضائع قد تحدث ظروف خلال الرحلة تجيز للناقل بل تلزمه بإتمام نقل البضاعة على سفينة أخرى. فقد يحدث أن تتوقف السفينة عن مواصلة الرحلة أيّاً كان سبب هذا التوقف. فينبغي في هذه الحالة أن يبذل الناقل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى تقوم بنقل البضاعة إلى الميناء المتفق عليه، ويتحمل الناقل المصروفات الناشئة عن ذلك، مالم يكن التوقف راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة (٢٢٩) مصري، و ١٤٠ عراقي) وهي حالات إعفاء الناقل من المسؤولية عند إثباته أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع لسبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه. ومن ثم يتحمل الشاحن هذه المصروفات<sup>(٢٧٣٧)</sup>.

ويجب على الناقل بذل العناية المعقولة المنتظرة من ناقل حريص، وقو قام بإعداد سفينة أخرى ولكن إذا لم يتمكن من إعداد سفينة أخرى، بالرغم من ذلك، فإنه يجب على الريان بصفته نائباً عن الناقل، أن يخبر الشاحنين بالظرف الذي يوجد فيه، وأن يتخذ كل الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع، وعندئذ يجب على الشاحنين أن يتولوا نقل بضائعهم مع دفع الأجرة بمقدار ماتم من الرحلة<sup>(٢٧٣٨)</sup>.

وجدير بالذكر أن مسؤولية الناقل عن عدم تنفيذ التزامه بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول في الميعاد المحدد نظر التوقف السفينة الأصلية في هذه الحالة تتوقف على سبب انقطاع الرحلة؛ فإذا كان سبب الانقطاع هو إخلاله بالتزاماته المتعلقة بإعداد السفينة وصلاحياتها للملاحة، أو المتعلقة بشحن البضاعة ورسها ونقلها والمحافظة عليها؛ فيمكن في هذه الحالة للشاحنين الرجوع على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم من انقطاع الرحلة. أما إذا كان الانقطاع ناشئاً عن سبب أجنبي لا بد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه يستطيع الناقل دفع مسؤوليته في هذه الحالة بإثبات ذلك السبب الأجنبي<sup>(٢٧٣٩)</sup>.

(٢٧٣٥) د. علي جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢، رقم ٤٩٠، ص ٤٩٦.

(٢٧٣٦) د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، رقم ٢٨، ص ٢٥٧.

(٢٧٣٧) د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٨٥.

(٢٧٣٨) د. محمود سمير الشرقاري، مرجع سابق، رقم ٣٥٦، ص ٣٥٨.

(٢٧٣٩) د. محمود سمير الشرقاري، مرجع سابق، رقم ٣٥٦، ص ٣٥٨.

هذا وينتهي التزام الناقل بنقل البضاعة بتوصيلها إلى ميناء الوصول المتفق عليه فلو احتفظ الشاحن بحقه في تحديد ميناء الوصول يتم تحديد ميناء الوصول في سند الشحن مع تذييله بحق الشاحن في اختيار ميناء آخر. وحينها يجب على الريان الذهاب إلى الميناء المحدد في سند الشحن وانتظار تعليمات الشاحن لتحديد الميناء الآخر إلا إذا كان الشاحن قد أخطره به أثناء الرحلة حيث ينبغي التوجه إليه مباشرة<sup>(٢٧٤٠)</sup>.

أما إذا تم الاتفاق في سند الشحن على حق الريان في اختبار ميناء آخر غير الميناء المحدد في سند الشحن، وهنا يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة: "أو أي ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان" **as near as she may safely get**، وهنا يستطيع الريان التوجه إلى الميناء الذي يختاره عند تعذر وصول السفينة للميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة مثلاً أو بسبب صعوبة دخولها إليه نظراً لأبعادها<sup>(٢٧٤١)</sup>.

<sup>(٢٧٤٠)</sup> د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، ١٩٨٦، رقم ٢٤٠، ص ٣٤٤.

<sup>(٢٧٤١)</sup> د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مؤسسة الثقافة الجامعية، ١٩٨٢، رقم ٣٦٧، ص ٢٦٧.



## المطلب الثاني الشحن والتفريغ البحري

بعد وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ يستطيع المرسل إليه المطالبة بتسلم البضاعة، ولكن يسبق عملية التسليم عملية فحص البضاعة والتأكد منها لهذا يمكن دراسة أنواع البضائع المنقولة بحرًا ثم دراسة إجراءات تصدير وتوريد البضائع، وذلك عبر فرعين كما يأتي:

- الفرع الأول: أنواع البضائع وإجراءات تصديرها.
- الفرع الثاني: سندات الشحن البحرية.

### الفرع الأول

#### أنواع البضائع وإجراءات تصديرها

#### أولاً : أنواع البضائع **Les marchandises transportees par mer**

لقد جاءت معاهدة هامبورج واضحة جدًا بشأن البضائع التي تسري عليها بل إن وضوحها جاوز الوارد بمعاهدة بروكسل، وسابقتها في ذلك القوانين المقارنة في خصوص النقل الخاضع لأحكامها. حيث تسري معاهدة هامبورج على كافة أنواع البضائع المنقولة بحرًا، بغير استثناء، إذ يشمل مصطلح البضائع الوارد بها، علاوة على البضائع العادية، الحيوانات الحية، والبضائع المشحونة على سطح السفينة، والبضائع الخطرة، وكذا المستوعبات وغيرها من الأوعية التي تستخدم في تعبئة البضائع، وهي كما يأتي<sup>(٢٧٤٢)</sup>:

#### ١- الحيوانات الحية: **Les animaux vivants**

تعتبر الحيوانات الحية من البضائع التي تباع وتشتري، ولكنها تتميز بأنها كائنات ذات حياة وإرادة، تؤثر فيها عوامل صحية ونفسية، إذ يمكن أن يستمها درار البحر فتتفق، أو يزعجها هياج البحر فتثور وتتقاتل، وقد يكون بعضها مريضاً فينقل علته إلى غيره، ولذلك فإن نقل الحيوانات الحية ينطوي على مخاطر خاصة، فضلاً عما يلقيه على عاتق الناقل من تبعات إضافية<sup>(٢٧٤٣)</sup>.

فإذا انتقلت سفينة تحمل أسوداً ونموراً وقروداً وخيولاً، تصدره دولة إلى أخرى للذبيح أو لتحسين فصيلة الماشية بها، فما الذي قد يحدث لهذا الحشد من الحيوان من أحداث أثناء السفر بالبحر، خاصة إذا طالت الرحلة فاستغرقت أياماً عديدة؟<sup>(٢٧٤٤)</sup>. وما يجب على عاتق الناقل، بخصوص إطعام هذه الحيوانات والعناية بها؛ الأمر الذي يستلزم الاتفاق على أن يصحبها مندوب عن الشاحن يتولى العناية بها أو طبيب بتولي رعايتها وما يستتبعه ذلك من اتفاق بين

<sup>(٢٧٤٢)</sup> د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٣٨.

<sup>(٢٧٤٣)</sup> د. عاطف محمد الفقي، المرجع نفسه، ص ٣٨.

<sup>(٢٧٤٤)</sup> د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق ص ٣٨.

الناقل والشاحن على إدراج بنود خاصة في عقد النقل لاتدرج في عقود نقل غيرها من البضائع، كالاتفاق على أن يعفي الناقل من المسؤولية عن سوء العناية بهذه الحيوانات أثناء النقل<sup>(٢٧٤٥)</sup>.

لهذه الاعتبارات وغيرها قضت المادة (١/ ج) من اتفاقية بروكسل بعدم سريان أحكامها على الحيوانات الحية؛ إذ يشمل مصطلح "البضائع" بمفهوم الاتفاقية الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية، ومن ثم فقد ترك هذا النوع من النقل للحرية التعاقدية؛ إلا أن كثيراً من الدول التي نقلت أحكام اتفاقية بروكسل لم تأخذ بمنهجها في شأن استبعاد نقل الحيوانات الحية وتفضيلها إخضاع هذا النقل للأحكام التي تسري على مسؤولية الناقل البحري عموماً وذلك في مقابل بعض الاستثناءات التي تأتي في مقدمتها إجازة شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عنها، كذلك فإن الدول المصدرة لهذه الحيوانات كانت تلح على إخضاع نقلها لأحكام الاتفاقية<sup>(٢٧٤٦)</sup>.

وبالتالي قررت اتفاقية هامبورج سريان أحكامها على نقل الحيوانات الحية، وأكدت في المادة (٥/١) منها على أن: "يشمل مصطلح البضائع الحيوانات الحية..؛ لإبراز الفرق بينها وبين اتفاقية بروكسل، في هذا الشأن، من حيث اتساع نطاق تطبيقها ليشمل هذا النوع من النقل، وسابقتها في ذلك القوانين المقارنة.

## ٢- البضائع المشحونة على سطح السفينة : tralisportenpoulete

يتم رص البضاعة كأصل عام داخل عنابر السفينة المخصصة لها، بحيث يتم ترتيبها وتنظيمها وفقاً لطبيعتها وظروفها، وطبيعة البضائع الأخرى المشحونة معها، وهو ما يحقق سلامة السفينة والبضائع المنقولة. وعليها يسمح إعادة عامة، برص البضاعة على سطح السفينة، إذ يعرض البضائع للتلف نتيجة التبلل بمياه البحر، والتعرض لأشعة الشمس وحرارتها، علاوة على تعريضها للهلاك بالسقوط في البحر، وكذا تعريضها لخطر عدم دخولها، كأصل عام، في حساب الخسارات البحرية المشتركة، وضياح قيمتها على صاحبها نهائياً إذا اضطر الريان للتضحية بها بإلقائها في البحر لإنقاذ باقي الشحنة المنقولة، وأخيراً قد يعرض الرص على السطح السفينة للخطر نتيجة زحزحة البضاعة من جراء عاصفة أو غيرها مما يؤدي إلى اختلال توازن السفينة وتعريضها للغرق<sup>(٢٧٤٧)</sup>.

وعليه؛ كانت المادة (١/ ج) من اتفاقية بروكسل تقضي بعدم سريان أحكامها على نقل البضائع على ظهر السفينة، حيث يشمل مصطلح البضائع، في مفهومها، الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا المشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على سطح السفينة، وتكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة، وعلى هذا تشترط معاهدة بروكسل، حتى يخرج نقل البضائع من نطاق سريان أحكامها، أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة قد شحنت على سطح السفينة، وأن يتم النقل فعلاً بهذه الطريقة<sup>(٢٧٤٨)</sup>.

(٢٧٤٥) د. على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣، رقم ١١٦، ص ١٤٣.

(٢٧٤٦) د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ ٣١ مارس ١٩٧٨)، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة نشر، رقم ٢٦، ص ٣٤.

(٢٧٤٧) د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٤٠.

(2748) E. Du, Pontavice & p. Cordier, P, transport et ahhretement maritimes, 2e ed, delmas, 1990, p. 21.

ولكن حين وضع معاهدة هامبورج لوحظ عدم اختلاف البضائع التي يتم نقلها بهذه الطريقة عن غيرها من البضائع إلا في أمر عرضي هو نقلها بهذه الكيفية التي وإن كانت تقتضي معاملة مسؤولية الناقل عنها معاملة خاصة، فإنها لا تبرر إتصابها كلية عن نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية؛ ومن ثم قررت معاهدة هامبورج سريان أحكامها على نقل البضائع المشحونه على سطح السفينة، وسابقتها في ذلك القوانين المقارنة<sup>(٢٧٤٩)</sup>.

### ٣- البضائع الخطرة : Les marchandises dangereuses

يشكل نقل البضائع الخطرة تهديداً للسفينة ومابها من أرواح وأموال، ولذا؛ عنيت اتفاقية بروكسل، وكذا اتفاقية هامبورج، وسابقتها في ذلك القوانين المقارنة، بوضع قواعد خاصة تنظم هذا النقل، وهو ما يفيد دخول هذه البضائع في نطاق تطبيق هذه التشريعات<sup>(٢٧٥٠)</sup>. إذ جاء اصطلاح "البضائع الخطرة" في اتفاقية هامبورج دون أن تصحبه بتعريف أو توضيح، وجاء في اتفاقية بروكسل مصحوباً بأمثلة هي: البضائع القابلة للاحتراق أو الانفجار، وبضابط عام هو: "البضائع التي ما كان الناقل ليرضي بشحنها لو علم بطبيعتها وخواصها"<sup>(٢٧٥١)</sup>.

### ٤- مستوعبات النقل " Engin de transport " أو المغلقات " Amballage "

تعرف مستوعبات النقل أو الحاويات بأنها: "أوعية أو صناديق ضخمة توضع فيها البضائع، وهي تختلف في حجمها وفقاً لطبيعة البضائع التي توضع فيها سواء أكانت سائبة أم مغلقة تغليفاً بسيطاً، وهي تصون البضاعة من التلف، وتيسر شحنها وتفريغها وفرزها وتسليمها عند الوصول"<sup>(٢٧٥٢)</sup>.

وفي الواقع تم إغفال تنظيم مسألة المستوعبات أو الحاويات، وغيرها مما يستخدم في تعبئة البضائع في معاهدة بروكسل، وهو ما كان يشكل نقداً لعدم مسايرة المعاهدة للتطورات الملاحية الحديثة، الأمر الذي تفادته معاهدة هامبورج؛ إذ نصت في المادة ( ٥/١ ) منها على أنه: "عندما تكون البضاعة مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة أو مغلقة، فإن البضائع تشمل أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن"<sup>(٢٧٥٣)</sup>.

وعليه تشمل البضاعة المجمعة في مستوعبة أو ما على شاكلتها البضائع ذاتها، وحواياتها أو مغلقاتها إذا كانت تلك الحاويات أو المغلقات مقدمة من الشاحن<sup>(٢٧٥٤)</sup>. وهذا التوسع من معاهدة هامبورج ١٩٧٨ في مصطلح البضائع التي تسري عليها قد واكب الممارسات البحرية الحالية، وجرى التطور الفني الحديث في صناعة النقل ووسائل الشحن والتعبئة وعلى رأسها انتشار النقل بالمستوعبات أو أوعية الشحن، علاوة على أن نقل الحاويات أو المستوعبات يتم عادة على سطح السفينة وفقاً للعادات والأعراف التجارية حيث يضمن المجهزون، عادة، سندات الشحن شرطاً يقضي بأن

(٢٧٤٩) د. محسن شفيق، مرجع سابق. رقم ٢٦، ص ٣٥.

(٢٧٥٠) د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق ص ٤١.

(٢٧٥١) د. محسن شفيق، مرجع سابق، رقم ١١٧، ص ١٣٨.

(٢٧٥٢) د. سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف،

الإسكندرية، ١٩٨٦، رقم ٢٩، ص ١.

(٢٧٥٣) د. سعيد يحيى، المرجع نفسه، رقم ٢٩، ص ١.

(٢٧٥٤) د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق ص ٤٢.

البضائع المشحونة في أوعية الشحن يمكن نقلها على سطح السفينة أو في عابرها دون حاجة إلى إخطار الشاحن، كذلك تقضى اللوائح السائدة في العمل بنقل البضاعة الخطرة على سطح السفينة<sup>(٢٧٥٥)</sup>.

#### ثانياً : إجراءات تصدير وتوريد البضائع :

بعد وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ يستطيع المرسل إليه المطالبة بتسلم البضاعة، ولكن يسبق عملية التسليم عملية فحص البضاعة والتأكد منها لهذا سنعالج في هذا الفرع اثر التحفظات على حق المرسل إليه بفحص البضاعة ثماليقيا بتسلم البضاعة.

#### ١- فحص البضاعة قبل الاستلام

يصل للمرسل إليه العلم بوصول البضاعة إلى ميناء التفريغ بواسطة عملية تستخدم في كافة الموانئ العالمية وهي إخطار الناقل أو من يمثله كالربان بعد وصول البضاعة المرسل إليه للحضور لفحص البضاعة وتسلمها وذلك الإخطار يتمب توجيهه كتاب مؤيد من الدوائر المتخصصة يعلمه بوصول السفينة التي تحمل البضاعة مع جميع التفاصيل أو توقع وصولها خلال مدة معينة وعلى المرسل إليه الحضور لتسلم البضائع التي تعود له<sup>(٢٧٥٦)</sup>.

ولقد جرى العمل على قيام الوكالات البحرية بالإعلان عن مواعيد وصول السفن التي تقوم بالتوكل عنها بنشرات خاصة ليتسنى لمن له الحق بالاستلام أن يطلع على النشرة والحضور في الوقت المناسب؛ إذ قد يتعذر تبليغ صاحب الحق هذا بتوجيه إخطار مباشر له فقد لا يكون معلوماً من قبل الناقل فيما إذا كان سند الشحن قد ظهر ولا علم للناقل بالشخص الذي ظهر له؛ إذ يختلف التظهير عن حوالة الحق التي تشترط لصحتها قبول المدين وعلمه<sup>(٢٧٥٧)</sup> ولقد نصت المادة(٦٨) من قانون النقل العراقي النافذ على أنه: "للمرسل إليه طلب فحص الشيء قبل تسلمه فإذا امتنع الناقل من تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلمه"<sup>(٢٧٥٨)</sup>.

ويأتي الأساس القانوني لحق المرسل إليه بالفحص من النصوص القانونية التي تلزم الناقل بالمحافظة على الشيء المنقول وهي البضائع؛ ومن ثم فمن باب أولى أن نسمح للمرسل إليه بفحص بضاعته قبل استلامها مثل المادة (٦/٣) من اتفاقية بروكسل والمادة (٤/١٩) من اتفاقية هامبورغ حيث نصت كل من الاتفاقيتان على تبادل كل من الناقل ومستلم البضاعة تقديم جميع التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة والتحقق من الطرود، وطالما نصت القوانين على التزام الناقل بالمحافظة على البضائع المنقولة فمن باب تنفيذ هذا الالتزام بصورة صحيحة أن نعطي

<sup>(٢٧٥٥)</sup> د. محمد بيجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، رقم ٢١، ص ٢٥.

<sup>(٢٧٥٦)</sup> د. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص ١٧١ وما بعدها.

<sup>(٢٧٥٧)</sup> د. مجيد العنبيكي، قانون النقل، مصدر سابق، ص ٢٠٣.

<sup>(٢٧٥٨)</sup> ويقابل هذا النص في المعنى نص المادة (٢٣٩) من القانون البحري المصري، ولقد قضت محكمة النقض المصرية في حكم لها عام ١٩٨٨ أنه: "إذا خلا سند الشحن من النص على التزام الناقل بإخطار المرسل إليه فإن الناقل لا يلتزم به إلا إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد في سند الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفاً مواعيد وصولها أو طرأ تعديل على ميعاد الوصول المحدد من قبل، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خلص إلى التزام الناقل في جميع الحالات بإخطار المرسل إليه بالمعلومات لديه بوصول السفينة فإنه يكون قد خالف القانون".

نقض رقم ٦٥٤ / ٥ في ٢٣ / ٧ / ١٩٨٨. هذه القضية منشورة في الموقع الإلكتروني:

<http://www.arablawninfo.com> تم الاطلاع بتاريخ: ٢٠٢١/٢/٢١ م.

للمرسل إليه الحق بفحص البضاعة، كما نجد أساس ذلك أيضًا في القواعد العامة وما تقتضيه قواعد العدالة وحسن النية في تنفيذ العقود.

وتكون معرفة الشخص صاحب الحق بفحص البضاعة وتسلمها تبعًا لشكل سند الشحن فيكون الشخص المسمى أو من يمثله إذا كان السند اسميًا أما إذا كان لأمر فهو آخر من وصل إليه السند بسلسلة تظاهرات غير منقطعة من التظاهرات وهو من يحمل السند إذا كان لحامله، أما إذا كان السند بعدة نسخ فيكون الشخص الذي يحمل سند مظهر إليه بصورة صحيحة مخول باستلام البضاعة<sup>(٢٧٥٩)</sup> فإذا تراحم أكثر من شخص يحملون سندات شحن مظهرة بصورة صحيحة فيتم التسليم للشخص الذي تظهير الذي معه هو السند الأسبق في التاريخ إذ من شأن التظهير أن ينقل ملكية البضائع الممثلة في السند إلى المظهر إليه فإذا ظهر الناقل بعد ذلك نسخة من السند إلى شخص آخر، فإنه يتصرف بما لم يعد مملوكًا له وعليه يقع تصرفه (التظهير) باطلاً، أما إذا تسلم البضاعة الشخص الذي جرى له التظهير الأخير فإن هذا التسليم يكون صحيحًا حماية لحسن النية الذي يفترض وجوده وبناءً عليه؛ إذا ثبت سوء نيته عندما يعلم انه يتسلم سند شحن سبق وان ظهر لغيره فيكون الحق لصاحب السند المظهر له<sup>(٢٧٦٠)</sup>، كما يحصل أنه إذا كان سند الشحن لحامله أو كان السند إذنًا ثم تم تظهيره تظهيرًا ناقلًا للملكية إلى وكيل الحمولة لكي يقوم باستلام البضاعة على أساس الوكالة بالعمولة نيابة عن المرسل إليه فإن وكيل الحمولة سيصبح وكأنه المرسل إليه الأخير<sup>(٢٧٦١)</sup>.

ويقصد بمفهوم الفحص: "حق المرسل إليه في التأكد بشتى الوسائل المقبولة من مواصفات الإرسالية محل النقل وأنها تتفق كمًا وكيفًا مع البيانات الواردة بشأنها في سند الشحن<sup>(٢٧٦٢)</sup> وتشمل عملية الفحص فحص ظاهر الطرود المسلمة إلى المرسل إليه وفحص ما يوجد بداخلها<sup>(٢٧٦٣)</sup> أي إن فحص البضاعة يكون ظاهرها أي حالتها الخارجية وفحص حالتها الداخلية كما إن للمرسل إليه إجراء الفحص حتى لو كان ظاهر البضاعة يبدو عليه بحالة جيدة لأن هناك بضائع لا يمكن الاطلاع على حالتها وما بها من عيوب إلا بفحصها ذاتيا ووفق طرق فنية دقيقة ويبدأ المرسل إليه عادة بفحص البضائع خارجيا ثم ينتقل لفحصها داخليا<sup>(٢٧٦٤)</sup>.

وبمعنى آخر يمكن للمرسل إليه فحص الحالة الظاهرة للبضائع في البداية وتحسينها ضد أي احتجاج أو إخطار ثم يقوم بفك الطرود وفحصها من الداخل، إذ قد يبدو النقص أو التلف في البضاعة بمجرد فحصها ظاهريًا دون الحاجة إلى فحصها داخليا وما يستلزم ذلك من وقت ونفقات وجهد بل في بعض الأحيان زيادة في الأضرار والتلفيات في البضاعة وقد يرى المرسل إليه بفحص البضاعة ظاهريا إن الإرسالية مرفوضة التسليم لسبب أو لآخر فيكون

(٢٧٥٩) د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، المكتب المصري الحديث، بلا طبعة، الإسكندرية، ١٩٧٨، ص ٢٧٦.

(٢٧٦٠) د. لطيف جبر كومان، مرجع سابق، ص ٨٠.

(٢٧٦١) د. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٣٦٩.

(٢٧٦٢) د. عباس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص ٢٩٧.

(٢٧٦٣) د. أكنم الخولي، الوسيط في القانون التجاري، الجزء الأول، العقود التجارية، ط ١، القاهرة، ١٩٥٨، ص ٣٢٢.

(٢٧٦٤) د. حافظ محمد إبراهيم، القانون التجاري العراقي، الشركة الإسلامية للطباعة والنشر، بغداد، بلا تاريخ طبع، ص ٤٧٤.

وجودها في عبواتها أوفق خاصة إذا ما تقرر إعادة تصديرها إلى الشاحن مرة أخرى أو إذا ما تقرر بيعها في ميناء الوصول بأمر قضائي<sup>(٢٧٦٥)</sup>.

وقد يرفض المرسل إليه تسلم البضاعة دون القيام بفحص البضاعة كتلك المستوردة لتسويقها في موسم معين كالأعياد أو التي تستعمل في فترة محددة من السنة، ويذهب الفقه الفرنسي وكذلك أحكام القضاء الفرنسي على أن نظام البضاعة مرفوضة التسليم ليس تعويضاً ذلك "أن نظام البضاعة المرفوضة التسليم ليس شكلاً له طبيعة التعويض فالناقل لا يعرض المرسل إليه قيمة ما أصاب بضاعته من ضرر إنما هو يسد للمرسل إليه قيمة البضاعة كما لو كانت غير موجودة أصلاً وليس قيمة ما نقص من ثمنها فقط"<sup>(٢٧٦٦)</sup>.

وليس لهذا الفحص شكل خاص أو إجراء محدد ملزم، كما من المهم أن نذكر إن المرسل إليه يعتمد في الفحص على حالة البضائع ووصفها كما ورد في سند الشحن بصرف النظر عن أوصاف البضاعة التي تعاقد عليها مع المرسل، بعبارة أخرى إن الهدف من الفحص هو التحقق من تنفيذ الناقل لعقد النقل كما تنظمه وثيقة النقل (سند الشحن) وليس كون بائع البضاعة المنقولة قد نفذ التزامه، فليس للمرسل إليه إذا كان مشترياً للبضاعة أن يطلب التحقق من مطابقتها لشروط عقد البيع وكل ما له هو التأكد من كون البضاعة المقدمة إليه هي المشحونة من حيث الكمية والأوصاف والحالة كما مدون في سند الشحن لا عقد البيع<sup>(٢٧٦٧)</sup>.

ومثال لذلك أن تكون البضاعة طرد أهدية فإنه يعد إثباتاً لكيفية تنفيذ عقد البيع وليس تحفظاً لنوع البضاعة أن يصل الفحص إلى حد فحص نوع الجلد وما إذا كانت ثمة عيوب في الصناعة أو ما إذا كانت التصميمات والمقاسات مطابقة لما اتفق عليه<sup>(٢٧٦٨)</sup>، ولقد قضت محكمة التمييز العراقية بهذا الحكم عندما قضت أنه: "الناقل لا يسأل عن مخالفة البضاعة التي ينقلها لشروط عقد البيع"<sup>(٢٧٦٩)</sup> وفي حكم آخر "إن الناقل مسؤول عن تسليم البضاعة بنفس الحالة الجيدة والموازين والمواصفات التي كانت عليها وقت الشحن حسب ما ورد في بوليصة الشحن....."<sup>(٢٧٧٠)</sup>.

ورغم كل ذلك يجب عدم إغفال الجانب الآخر من المشكلة وهي أن قيام المرسل إليه بفحص البضاعة وما يتطلبه ذلك من فض الأوعية والأغلفة والطرود قد يصطدم بمقتضيات السرعة التي هي من أبرز سمات البيئة التجارية لاسيما إن السفينة تعتبر رأس مال ضخم لا ينتج إلا بالحركة والتجوال لهذا ينبغي عدم المبالغة في استعمال هذا الحق من جانب المرسل إليه.

<sup>(٢٧٦٥)</sup> د. عباس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص ٢٩٨.

<sup>(٢٧٦٦)</sup> Roder , Droit des transports, 5 edition, Paris1989, p.216

<sup>(٢٧٦٧)</sup> د. مجيد العنبيكي، قانون النقل، مصدر سابق، ص ٢٠٨.

<sup>(٢٧٦٨)</sup> د. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٥٠١ هامش ٣.

<sup>(٢٧٦٩)</sup> رقم القرار ٤٨٢ / ٩٧٥ / ١٠ / ٢ / ٩٧٥. منشور في مجموعة الأحكام العدلية، السنة السادسة، العدد الثالث، ١٩٧٦، ص ١٢١.

<sup>(٢٧٧٠)</sup> رقم القرار ٣٦٥ / هيئة عامة / ٧٩ / ٢٧ / ١٠ / ١٩٧٩، منشور في مجموعة الأحكام العدلية، السنة السادسة، العدد الثالث، ١٩٧٦، ص ١٢١.



وبما أن للمرسل إليه الحق بالفحص فإنه يترتب على ذلك أن يكون على الناقل تمكين المرسل إليه من إجراء الفحص وإذا لم يقم الناقل أو من يقوم مقامه بذلك جاز له رفض التسلم كما نصت على ذلك المادة (٦٨) من قانون النقل العراقي والمادة (٢٢٦) من القانون البحري المصري، في حين يرى جانب من الفقه إن الحل الأكثر صواباً هو اللجوء للقضاء لتعيين خبير قضائي ليقوم بالفحص على أن تكون نفقات ذلك على عاتق الناقل لأنه السبب في عدم تمكين المرسل إليه من إجراء الفحص أيًا كانت نتيجة الفحص، بالمقابل يستطيع المرسل إليه استلام البضاعة دون فحص على أن يؤشر في سند الشحن بما يفيد رفض الناقل تمكين المرسل إليه من فحص البضاعة والمبررات التي دعت الناقل إلى ذلك وفي ذلك مصلحة مؤكدة للمرسل إليه حيث لا يستطيع الناقل بهذه الحالة التمسك في مواجهته بعدم قبول دعوى المسؤولية لأنه هو الذي تسبب في عدم إجراء عملية الفحص<sup>(٢٧٧١)</sup>.

وفي الواقع لا يكون الإجراء الذي يتخذ للتحقق من البضاعة حجة على الطرفين إلا إذا كان حضورياً أي بحضورهما أو من يمثلهما<sup>(٢٧٧٢)</sup> كما إن للمرسل إليه الاستعانة بخبير متخصص لفحص البضاعة ذات الطبيعة الخاصة بالأجهزة الالكترونية أو السوائل ذات الخصائص الكيماوية المعقدة رغم إن المشرع العراقي لم ينص على هذا الأمر إلا إن الفقه استقر على حق المرسل إليه في ذلك<sup>(٢٧٧٣)</sup> والأمر في النهاية يعود تقديره لمحكمة الموضوع.

ويتم التسليم في ميناء التفريغ، ويمكن للمرسل إليه الصعود على سطح السفينة ليقوم بالفحص قبل أن يتم تفريغها في الميناء؛ إلا أن ذلك غير جائز في جميع الحالات بل في حالات خاصة فمن المقبول والمتفق مع متطلبات التجارة أن يتم فحص بضاعة ذات شحنات كبيرة الحجم مثل الأرز أو الحنطة داخل السفينة قبل أن يتم تفريغها، بعبارة أخرى إن البضاعة المشحونة سائبة إذا تم فحصها على السفينة يكون مفيداً في الغالب لان عملية تفريغها في المخازن تتطلب جهداً كبيراً ونفقات باهظة فإذا تبين عند الفحص وهي مازالت في السفينة إنها تخالف المواصفات فلا بأس إذا رفض المرسل إليه تسلمها<sup>(٢٧٧٤)</sup>.

وتتحدد مصاريف الفحص في الواقع على ضوء نتيجة الفحص فإذا كانت البضاعة متطابقة مع مواصفات سند الشحن كان المرسل إليه هو الملتزم بدفع نفقات الفحص وبعبكسه تحمل الناقل تلك النفقات أو في حالة عدم تمكين المرسل إليه من إجراء الفحص أو منعه ولجئ الأخير للقضاء لتعيين خبير لإجراء الفحص<sup>(٢٧٧٥)</sup>.

وتتمثل فائدة عملية الفحص في حالة الاتفاق على تحديد أجرة النقل على أساس كمية البضاعة المفرغة في ميناء التفريغ، إذ يتمكن المرسل إليه بحساب عدد الطرود أو القطع أو الوزن.....الخ معرفة الأجرة التي يلتزم بأدائها

(٢٧٧١) د. عباس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص ٢٩٩.

(٢٧٧٢) د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ٥٠٥.

(٢٧٧٣) د. عبد جمعة موسى، الأحكام القانونية لعقد النقل البري للبضائع وعقد الوكالة بالعمولة بالنقل، بغداد، ٢٠٠١، ص ١٢٥ وما بعدها.

(٢٧٧٤) د. عباس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص ٢٩٤.

(٢٧٧٥) د. حافظ محمد إبراهيم، مرجع سابق، ص ٤٧٤.



إلى الناقل، عليه إن عملية الفحص تحقق ثلاثة أغراض هي إثبات إن كل البضاعة قد أفرغت ومعرفة حالتها من حيث التلف أو النقص أو العيب وحساب الأجرة إذا كان متفقاً على تحديد مقدارها على أساس الكمية المفرغة<sup>(٢٧٧٦)</sup>.  
وخلال عملية فحص البضاعة يجري العمل على التفريق بين البضائع المشحونة لحساب وزارت الدولة وبين البضائع المشحونة للإفراد، ففي الحالة الأولى إذا ما كانت البضاعة بضائع مشحونة لحساب وزارة التجارة الخاصة بمفردات البطاقة التموينية فتقوم لجنة طبية قبل إنزال البضائع من السفينة بأخذ عينات منها وهي في العنابر بالنسبة للبضائع المشحونة سائبة أو من الحاويات إذا ما كانت على شكل حاويات، وتأخذ تلك العينات لتفحص في مختبرات تابعة للوزارة في البصرة أو في بغداد إذا ما اقتضى الأمر، فإذا ما تبين عدم صلاحيتها أو تلفها ترفض البضاعة دون أن يتم تفريغها أصلاً، أما البضائع التي تكون لحساب الأفراد فيتم تفريغها على رصيف الميناء إذا ما كانت حاويات أو داخل المخازن إذا كانت بضائع عامة على شكل رزم أو طرود ويحضر المرسل إليه للاستلام الفحص في آن واحد وخلال فترة زمنية واحدة بعد استكمال الإجراءات القانونية الخاصة بالتسليم وهي الحصول على تصريحه كمركية وأمر تسليم من الشركة العامة للنقل المائي وورقة تسديد عوائد وأجور الميناء وبنود ذلك عند بحث موضوع تسليم البضائع، مع العلم أن فتح الحاوية يتم من قبل ممثل دائرة الكمارك بحضور المرسل إليه أو وكيله وممثل عن السلطات الأمنية التابعة للميناء نظراً للظروف الراهنة التي يمر بها العراق<sup>(٢٧٧٧)</sup>.

<sup>(٢٧٧٦)</sup> د. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٥٠١.  
<sup>(٢٧٧٧)</sup> وهذا ما نصت عليه المادة (٢٩٢) من تعليمات الموانئ والمرافئ بقولها (يجب أن يؤيد مدير الميناء الرخصة التي تمنحها مديرية الجمارك لمالكي البضائع لفتح الرزم ضمن منطقة الميناء أما إذا فتحت الرزم بغض النظر عن حالتها فيعد المرسل إليه قد تسلمها) في حين نصت المادة (٢٩٤) على أنه: "تبقى البضائع التي تستلم ولم تنقل من منطقة الميناء على مسؤولية مالكيها".

## ٢- تسلم البضاعة وتفرغها:

إن كلاً من عملية التسلم والتسليم هما وجهان لأثر قانوني واحد ويتحدد المعيار في استعمال أي من هذين الاصطلاحين على أساس الشخص الذي ينصرف إليه الأثر القانوني فإذا كان الأثر يتمثل في حق للمرسل إليه عد التصرف تسلماً أما إذا كان الأثر يتمثل في التزام على الناقل عد التصرف تسليماً ويمكن تعريف التسلم علي أنه: "عمل قانوني يتمكن بمقتضاه المرسل إليه من حيازة البضائع حيازة مادية بعد أن كان يحوزها مجرد حيازة رمزية عن طريق حيازة سند الشحن الذي يمثلها"<sup>(٢٧٧٨)</sup>. في حين يمكن تعريف التسليم علي أنه: "العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ التزامه الجوهري والمتمثل في تسليم البضاعة للمرسل إليه أو نائبه وهو يفترض تلاقي إرادتي الناقل والمرسل إليه فالأول يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانوناً تحت تصرف المرسل إليه والأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة واستلامها"<sup>(٢٧٧٩)</sup>.

أما بخصوص الأساس القانوني لحق المرسل إليه في تسلم البضاعة وللمركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، فقد قيلت عدة نظريات بهذا الصدد منها نظرية الاشتراط لمصلحة الغير<sup>(٢٧٨٠)</sup> أي يشترط الشاحن عند إبرام العقد حقاً للمرسل إليه في تسلم البضاعة أي سيكون المرسل إليه مستفيداً في اشتراط معقود لمصلحته بين الشاحن والناقل تعطيه الحق في تسلم البضاعة ويستطيع بواسطته الرجوع رجوعاً مباشراً على الناقل لمطالبته بحقوقه الناشئة عن عقد النقل ولكن هذه النظرية عاجزة عن تفسير المركز القانوني للمرسل إليه ذلك لان وفق نظرية الاشتراط لمصلحة الغير للمتعهد أن يدفع تجاه المنتفع بكل الدفع التي يمكن ان يدفع بها قبل المشتراط أو الدفع تجاه المنتفع بعدم تنفيذ المشتراط لالتزاماته تجاه المتعهد بينما لا يجوز في سند الشحن احتجاج الناقل قبل المرسل إليه بالدفع التي يستطيع الاحتجاج بها قبل الشاحن ذلك ان لسند الشحن حجية مطلقة في الإثبات لمصلحة المرسل إليه، وقيل كذلك بنظرية النيابة الناقصة<sup>(٢٧٨١)</sup> باعتبار أن الشاحن في تعاقد مع الناقل إنما يتعاقد بصفته نائباً عن المرسل إليه فيقوم بإبرام العقد باسمه الشخصي لحساب المرسل إليه إلا أن نيابة المرسل ليست تامة بل محددة في نطاق التصرفات القانونية المرتبطة بعملية النقل ذاتها كإبرام عقد النقل وتسليم البضاعة للناقل، كما قيل بنظرية العرف البحري المبني

<sup>(٢٧٧٨)</sup> أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، ط ١، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٦، ص ١٥٠.

<sup>(٢٧٧٩)</sup> د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٣٢٤.

<sup>(٢٧٨٠)</sup> لمزيد من التفصيل بخصوص النظرية ومن تبنى الأخذ بها د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول، الأعمال التجارية والتاجر، دار الحرية للطباعة والنشر، الطبعة الثانية، بغداد، ١٩٩٢، ص ٢٠٣. ود. عبد جمعة موسى، مرجع سابق، ص ٢٧. وأستاذنا د. علي حسن ذنون، الاشتراط لمصلحة الغير، شركة الرابطة للطبع والنشر والتوزيع المحدودة، بغداد، ١٩٥٤، ص ١٦. ود. إسماعيل غانم، مصادر الالتزام، بلا دار نشر، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٣٨٠. ود. عبد المجيد الحكيم، الموجز في شرح أحكام القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ط ٢، شركة الطبع الأهلية، بغداد، ١٩٦٣، ص ٣٢٣.

<sup>(٢٧٨١)</sup> لمزيد من التفصيل بخصوص النظرية ومن تبنى الأخذ بها د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٦٧. ود. محمود سمير الشوقاوي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، البحث المشار إليه سابقاً، ص ٧١. ود. عبد الحي حجازي، العقود التجارية، مطبعة نضفة مصر، القاهرة، ١٩٥٤، ص ١٩٩.

على المصالح التجارية باعتبار أن العرف هو الذي انشأ المركز القانوني للمرسل إليه وعلاقته من حيث الحقوق والالتزامات بالناقل والمرسل<sup>(٢٧٨٢)</sup>.

أما نظرية سند الشحن فتري أن لسند الشحن وجهين عيني يتمثل بالبضاعة المشحونة وشخصي يتيح لمن يحوزه الحق بالمطالبة باستلام البضاعة<sup>(٢٧٨٣)</sup>.

ويشترط في عملية التسليم شروطاً قانونية معينة تتمثل في:

١. أن يتسلم المرسل إليه البضائع المبينة في سند الشحن من حيث العدد والكمية والصنف والجنس والنوع.
٢. يجب أن يتم التسليم للشخص صاحب الحق القانوني بتسلم البضاعة، أي أن يتم التسليم إلى المرسل إليه أو من يمثله قانوناً<sup>(٢٧٨٤)</sup>، وغالباً ما يتم التسليم إلى أمين أو وكيل الحمولة أو الشحنة حسب اختلاف التسميات الذي يقوم بكافة الأعمال القانونية والمادية المتعلقة بفحص واستلام البضاعة بالإضافة إلى دفع أجرة النقل<sup>(٢٧٨٥)</sup>.
٣. أن يتم التسليم من قبل الناقل أو من يمثله وهو الريان، ولقد جرى التعامل على قيام الريان بتوكيل شخص آخر يسمى أمين السفينة أو وكيل السفينة أو الوكيل الملاحي يقوم بتسليم البضائع للمرسل إليه وتحصيل أجرة النقل في فرض استحقاقها على الأخير<sup>(٢٧٨٦)</sup>.
٤. يجب أن يكون تسلّم المرسل إليه للبضاعة بصورة تمكنه من حيازة البضاعة والتصرف بها. وهذا التسلّم إما أن يكون حقيقة وهي أن تسلّم البضاعة إلى المرسل إليه ذاته وتنتقل حيازتها إليه ويتمكن من فحصها والتأكد من حالتها ومقدارها<sup>(٢٧٨٧)</sup>، أو أن يكون التسلّم حكماً وهو تسلّم البضاعة من قبل الجهات المختصة المخولة بذلك. ولقد نصت المادة/١٣١ – أولاً من قانون النقل العراقي على أنه (تبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو عند تسليمه إلى جهة مخولة) كما نصت المادة/ ٨٩ منه على أنه (يسري التقادم من تاريخ التسليم الفعلي أو الحكمي ويعتبر تسليم الشيء إلى المرسل إليه واقع حكماً إذا سلم إلى السلطات الجمركية أو إلى الحارس القضائي الذي عينته المحكمة). بالجمع بين المادتين يظهر إن المشرع العراقي يعتبر التسليم إلى السلطات الجمركية أو الحارس القضائي الذي تعينه المحكمة صحيحاً مبرئاً لذمة الناقل، وإذا كان تسلّم البضاعة من قبل الحارس

<sup>(٢٧٨٢)</sup> د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٨، ص ١٥٠. وعلي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، الطبعة الثانية، القاهرة، ١٩٦٨، ص ٨٣.

<sup>(٢٧٨٣)</sup> لمزيد من التفصيل بخصوص النظرية د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري، مصدر سابق، ص ٤٥٦. ود. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٥٠٧ هامش ٤.

<sup>(2784)</sup> Meshelleonel , Conosamentulmaritim (Bill of Lading, B/L), paris

منشور على الموقع الإلكتروني [www.apb.es/APB/WEBROOT/webdirectories/cclink/home/anuario/CAoGcomercioel.html](http://www.apb.es/APB/WEBROOT/webdirectories/cclink/home/anuario/CAoGcomercioel.html)

<sup>(٢٧٨٥)</sup> لمزيد من التفصيل د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، بلا تاريخ، ص ١٣٥ وما بعدها. ود. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٢٤ وما بعدها.

<sup>(٢٧٨٦)</sup> د. علي يوسف الشكري، مبادئ القانون البحري الليبي، مطبعة الوثيقة الخضراء، ط ١، ٢٠٠٣، ص ١٦٩.

<sup>(٢٧٨٧)</sup> قرار محكمة النقض المصرية رقم ٦٥٤ / ٤٠ ق في ١٢ / ٤ / ١٩٧٦. السنة ٢٧. ص ٩٢١. منشور في الموسوعة الذهبية للقواعد القانونية التي قررتها محكمة النقض في خمسين عام، حسن الفكهاني وعبد المنعم حسني، الجزء العاشر، القاهرة، ١٩٨٢، ص ٦٠٤.

صحيحاً فان تسلم البضاعة من قبل السلطات الجمركية لا يمكن اعتباره كذلك، ذلك أن الناقل يقوم بتسليم البضاعة للحارس القضائي في حالة عدم حضور المرسل إليه لتسلم البضاعة رغم إخطاره بينما تسلم السلطات الجمركية لا يكون نيابة عن المرسل إليه أو لمصلحته بل تهدف من وراء ذلك تحقيق مصلحتها الخاصة بتحصيل الرسوم الجمركية المستحقة على البضاعة لهذا لا يمكن اعتباره تسليماً صحيحاً مبرراً لذمة الناقل قبل المرسل إليه وهذا ما استقرت عليه أحكام محكمة النقض المصرية<sup>(٢٧٨٨)</sup> لهذا نرى انه من الأفضل أن يعدل المشرع العراقي عن موقفه هذا وعدم اعتبار التسليم إلى السلطات الجمركية صحيحاً مبرراً لذمة الناقل<sup>(٢٧٨٩)</sup>.

أما عن عملية التفريغ يتم الاتفاق عليها على ضوء شروط يتم إدراجها في سند الشحن وعلى أساسها تحدد نوعية التفريغ حسب نوعية البضائع المنقولة، وهذه الشروط هي شرط التسليم تحت الروافع، وشرط التفريغ على الصنادل أو الجنائب، وشرط تفريغ البضائع المشحونة سائبة.

## الفرع الثاني سندات الشحن البحرية

ينعقد عقد النقل البحري بين شخص يريد نقل بضاعة له أو لغيره يسمى الشاحن، وبين شخص يلتزم القيام بنقلها يسمى الناقل، وهذا الأخير قد يكون مستأجراً لها مجهزة أو غير مجهزة، ويسمى في كل الأحوال ناقلاً ما دام هو الذي يتعهد بالنقل، أما المرسل إليه فهو الشخص المطلوب تسليم البضاعة إليه<sup>(٢٧٩٠)</sup>. ويصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن<sup>(٢٧٩١)</sup>، وهذا السند يمكن تعريفه وبيان ما يتضمنه من بيانات، ووظائفه، كما يأتي:

### أولاً: تعريف سندات الشحن

عرف قانون النقل العراقي سند الشحن بأنه وثيقة النقل المنصوص عليها في المادة (٧٢) من هذا القانون<sup>(٢٧٩٢)</sup>. ونصت المادة (٧٢) على أن (وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه، ويعطي حامله المخول قانوناً الحق بتسليم الشيء). كما ورد تعريف لسند الشحن في معاهدة هامبورغ في المادة (٧/١) بأنه ( وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الأذن أو لحاملها).

<sup>(٢٧٨٨)</sup> طعن رقم ٢٥٣ / سنة ٣٢ / ق جلسة ١٥ / ١٢ / ١٩٦٦ السنة ١٧، ص ١٩٢٦.

منشور في قضاء النقض البحري، د. أحمد حسني، مصدر سابق، ص ٣٩.

<sup>(٢٧٨٩)</sup> د. مجيد العنبيكي، قانون النقل العراقي، مصدر سابق، ص ٢٠٠.

<sup>(٢٧٩٠)</sup> د. فؤاد العلواني، صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٩٢، ص ٩.

<sup>(٢٧٩١)</sup> المواد: (١/١٩٩) بحري مصري، ٧٢ النقل العراقي

<sup>(٢٧٩٢)</sup> المادة (١٤٢ / أولاً) من قانون النقل العراقي.

ولم تتضمن معاهدة بروكسل ولا قواعد تعديلها تعريفاً لسند الشحن، كما خلت كل القوانين المقارنة المصري والفرنسي والإنكليزي والأمريكي من تعريف لسند الشحن، ولكنها تطلبت من الناقل إصدار سند شحن عندما يطلب منه الشاحن ذلك<sup>(٢٧٩٣)</sup>.

كما وضع الفقهاء تعاريف كثيرة لسندات الشحن البحرية، فعرفه أحد الفقهاء أنه (عبارة عن وثيقة بشكل مطبوع عادة، يملا كتابة أو بالة إلكترونية " كومبيوتر " يبين فيه أوصاف البضاعة المشحونة وبأنها شحنت بحالة ظاهرة جيدة على ظهر السفينة، إضافة إلى الشروط التي بمقتضاها سلمت البضاعة إلى الناقل، والتزم بنقلها طبقاً لتلك الشروط إلى جهة معينة وتسليمها إلى شخص معين أو لأمره، يدعى المرسل إليه في ميناء الوصول)<sup>(٢٧٩٤)</sup> وعرفه آخر بأنه (إيصال باستلام البضائع المشحونة أو التي تسلم لشحنها على ظهر السفينة، ويوقع عليها الشخص الذي تعاقد على نقل البضاعة أو وكيله، وينص فيها على الشروط الخاصة بتسليم واستلام البضاعة الشحن ذاتها)<sup>(٢٧٩٥)</sup>.

ويمكن تعريف سند الشحن طبقاً لما يقوم به من وظائف بأنه الوثيقة التي تفيد استلام الناقل للبضاعة محل النقل، وتثبت عقد النقل البحري، موقعة من الناقل أو من يقوم مقامه، تتضمن الشروط الكاملة لعقد النقل، وأوصاف البضاعة المشحونة أو التي سيتم شحنها، تخول حاملها الشرعي، الحق باستلام البضاعة في ميناء الوصول.

#### ثانياً: البيانات الواجب توافرها في سندات الشحن:

يتضمن سند الشحن مجموعة من البيانات التي تنص عليها أغلب القوانين البحرية، فقد انفقت القوانين المقارنة على مجموعة من البيانات الإلزامية التي يجب ذكرها في السند أو في وثيقة النقل كما سماها القانون العراقي<sup>(٢٧٩٦)</sup>، وهذه البيانات هي: مكان وتاريخ إصدار الوثيقة، واسم الناقل والمرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة بالنقل إن وجد وعناوينهم، ومكان القيام ومكان الوصول، ووصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود أو القطع والكمية والوزن، وأية بيانات أخرى يقتضيها النقل المتخصص.

كما نصت هذه القوانين على بيانات أخرى جوازية هي: عدد النسخ الأصلية للوثيقة، وواسطة النقل وعلاماتها المميزة، والميعاد المبين لمباشرة النقل، وقيمة الشيء محل عقد النقل، وأجرة النقل وما إذا كانت مدفوعة سلفاً أو واجبة الدفع في مكان الوصول، والمصروفات الإضافية والجهة التي تتحملها، وتوقيع الناقل أو من ينوب عنه.

كما أن هناك بيانات إلزامية أخرى يجب أن يتضمنها سند الشحن فضلاً عما سبق ذكره هي: تاريخ دخول الشيء في عهدة الناقل في ميناء الشحن، وعدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية، وتوقيع الناقل أو من ينوب عنه، وأجرة النقل المستحقة على المرسل إليه أو ما يشير إلى استحقاقها عليه، والشيء الذي تم

<sup>(٢٧٩٣)</sup> ينظر المادة (١٩٩ / ١) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (١٨) من قانون ١٨ حزيران ١٩٦٦ الفرنسي، والمادة (٣ / ثلثا) من القانون الإنكليزي لعام ١٩٧١، وكذلك القانون الأمريكي لعام ١٩٣٦ في:

Section 1303 (3) from Carriage of Good by Sea Act 1936.

<sup>(٢٧٩٤)</sup> د. مجيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية، المجلد السابع، العددان الأول والثاني،

مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٨، ص ٤٦.

<sup>(٢٧٩٥)</sup> د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، المصدر السابق، ص ١٤٦.

<sup>(٢٧٩٦)</sup> المواد (٧٣ نقل عراقي، ٢٠٠ بحري مصري)

الاتفاق على شحنه على ظهر السفينة أو جواز شحنه بهذه الكيفية، والتاريخ أو المدة المحددة لتسليم الشيء في ميناء التفريغ إذا اتفق على ذلك صراحة، أي اتفاق يزيد من مسؤولية الناقل (م ١٤٤) (٢٧٩٧) ومن المهم إيراد هذه البيانات في سند الشحن فهو أداة لإثبات عقد النقل البحري وإثبات شروطه (٢٧٩٨) وان عدم ذكر أحد البيانات الإلزامية لا يفقد الوثيقة حجيتها في الإثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه (٢٧٩٩) وينص القانون المصري والفرنسي والإنكليزي والأمريكي على البيانات التي يتضمنها سند الشحن (٢٨٠٠).

كما إن معاهدة بروكسل نصت أيضا على البيانات التي يتضمنها سند الشحن وهي بيانات تتعلق بشكل أساس بعلامات البضاعة وعدد الطرود والكمية والوزن حسب الأحوال، طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة (٢٨٠١).

ولقد نصت معاهدة هامبورغ على بيانات أكثر تفصيلاً من معاهدة بروكسل وهي بيانات مشابهة تقريباً لما أوردناه من بيانات في القانون العراقي، الذي اخذ أحكامه من هذه المعاهدة (٢٨٠٢).

أما عن النسخ التي يصدر فيها سند الشحن فلم ينص قانون النقل العراقي على عدد معين منها بخلاف القانون المصري الذي ينص في المادة (١/٢٠٢) من قانون التجارة البحرية المصري على أن (يحرر سند الشحن من نسختين تسلم إحداها إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها) ويجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسلم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل (م ٣/٢٠٢). وينص القانون الفرنسي كذلك على تحرير سند الشحن من نسختين أصليتين على الأقل واحدة للشاحن والأخرى للريان (٢٨٠٣)، ولم تنص معاهدة بروكسل ولا القوانين التي آخذت عنها كالقانون الإنكليزي والأمريكي على عدد النسخ التي يصدر فيها سند الشحن ولا معاهدة هامبورغ.

### ثالثاً: طبيعة سند الشحن.

يعد النقل بموجب سند الشحن الأكثر شيوعاً قياساً إلى النقل بموجب مشارطات إيجار السفينة (عقود إيجار السفينة)، حيث يقوم الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل لينقلها مع البضائع الأخرى إلى ميناء الوصول مقابل أجره

(٢٧٩٧) نص قانون النقل العراقي على أحكام النقل العامة في الباب الثاني وفي الفصل الثاني من هذا الباب نص على مستندات النقل واستخدام مصطلح وثيقة النقل في الفرع الثاني من هذا الفصل، أما في الباب الثالث الذي خصصه لأنواع خاصة من النقل، ومن هذه الأنواع النقل البحري في الفرع الأول من الفصل الثالث من هذا الباب، استخدم مصطلح سند الشحن (م ١٤٢/أولاً) الذي اعتبره بأنه وثيقة النقل المنصوص عليها في المادة (٧٢) من هذا القانون أي انه استخدم مصطلح وثيقة النقل ومصطلح سند الشحن.

د. إبراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، المصدر السابق، ص ١٨. (٢٧٩٨)

المادة (٧٣/ثالثاً) من قانون النقل العراقي. (٢٧٩٩)

المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (٣٥) من قانون ١٨ حزيران ١٩٦٦ من القانون الفرنسي، والمادة (٣/ثالثاً)، ب، ج) من القانون الإنكليزي لسنة ١٩٧١ وكذلك القانون الأمريكي:

Section 1303 (3) a, b, c, from Carriage of Good by Sea Act 1936

المادة (٣/ثالثاً، أ، ب، ج) من معاهدة بروكسل ١٩٢٤. (٢٨٠١)

ينظر نص المادة (١/١٥) من معاهدة هامبورغ ونصت الفقرة (٣) من المادة المذكورة إن خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في هذه المادة لا يؤثر على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن بشرط أن تفي بمتطلبات المادة (٧/١) من المعاهدة المتعلقة بتعريف سند الشحن السابق الإشارة إليه.

المادة (٣٧) من قانون ١٨ حزيران ١٩٦٦ الفرنسي. (٢٨٠٣)



محددة، وهذا النوع من النقل هو الذي يثير مشكلة إذعان الشاحن الذي يمثل الطرف الضعيف، أمام الناقل الذي يمثل الطرف القوي الذي يملئ شروطه<sup>(٢٨٠٤)</sup>، لذلك يذهب الرأي الراجح في الفقه إلى اعتبار عقد النقل من قبيل عقود الإذعان<sup>(٢٨٠٥)</sup>.

ومن ثم؛ فهذه العقود توضع عادة من أحد الأطراف والشروط التي فيها أما أن تقبل أو ترفض، ولا مجال لفتح باب المناقشة فيها<sup>(٢٨٠٦)</sup> وعقود الإذعان لا تكون إلا في دائرة معينة تحددها الخصائص الآتية:

- ١- تعلق العقد بسلع أو مرافق ضرورية للمستهلكين والمنتهجين •
- ٢- احتكار الموجب لهذه السلع أو المرافق احتكاراً قانونياً أو فعلياً أو على الأقل سيطرته عليها سيطرة فعلية تجعل المنافسة فيها محدودة النطاق •
- ٣- صدور الإيجاب إلى الكافة وبشروط واحدة وعلى نحو مستمر، أي لمدة غير محددة، وغالبا ما يكون في نموذج مطبوع يحتوي على شروط مفصلة لا تقبل المناقشة، وأكثرها لمصلحة الموجب فهي أحيانا تخفف من مسؤوليته التعاقدية، وأحيانا تشدد مسؤولية الطرف الآخر<sup>(٢٨٠٧)</sup>.

وعقود النقل في الغالب تتوافر فيها هذه الشروط، فخدمات النقل البحري يحتاجها جميع الشاحنين ولا يمكنهم نقل بضاعتهم إلا عن طريق خدمات النقل، كما إن الموجب يكون محتكراً لهذه العقود احتكاراً قانونياً أو فعلياً، وشركات النقل البحري، وإن كانت عديدة وكثيرة إلا أن شروط النقل فيها واحدة لا تختلف من شركة إلى أخرى، والإيجاب يوجه إلى الكافة، فشركات النقل البحري لا يهتمها أي من الشاحنين يتعاقد معها، وهي تقوم بطبع نماذج سندات شحن تحتوي على الشروط المطلوبة لعقود النقل كافة وهي شروط مفصلة بحيث تدعو الشاحنين للتعاقد بمجرد أن يضعوا في هذا السند تفاصيل البضاعة التي يرغب في نقلها.

#### رابعاً: وظائف سندات الشحن:

لسند الشحن ثلاث وظائف حسبما درج عليه الفقهاء وهذه الوظائف هي:

- ١- يعد إيصالاً بالبضائع المشحونة موقفاً من الناقل أو من ينوب عنه ويتضمن إقراراً بشحن البضاعة، فهو أداة لإثبات عملية شحن البضائع، تحتوي على كامل البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة من حيث مقدارها وحالتها عند وضعها على السفينة<sup>(٢٨٠٨)</sup>.

<sup>(٢٨٠٤)</sup> د. علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والقانون البحري، دار المطبوعات الجامعية بالإسكندرية، ١٩٧٧، ص ٣٣٧.

<sup>(٢٨٠٥)</sup> د. أميرة صدقي، دروس في القانون البحري، ط ٢، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة نشر، ص ٢٨٧. ود. أحمد عبد الحميد عشوش، قانون العقد بين ثبات اليقين واعتبارات العدالة، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ص ٨٠. ود. ثروت أنيس الاسيوطي، نظم القانون البحري وفلسفة المجتمع الاشتراكي، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الثاني، السنة السابعة والثلاثون، مطبعة جامعة القاهرة، ١٩٦٧، ص ٨٧،  
<sup>(2806)</sup> See F.H Lawson, A.E. Anton, L. Nevillebrown-Introduction TO French Law, Therd Edition, Oxford-At The Clarendon, Press, 1967, P, 152.

<sup>(٢٨٠٧)</sup> د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، ١٩٥٢، ص ٢٣٠.

<sup>(٢٨٠٨)</sup> د. عادل علي المقداي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٢، ص ٩٦. د. إبراهيم مكّي، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات)، من دون مكان طبع، ١٩٧٥، ص ٦٦.



٢- وسيلة إثبات عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل ويتداخل سند الشحن بعقد النقل، إذ يعد في بعض الأحيان عقد نقل، حيث يقوم صاحب البضائع (الصغيرة عادةً) بعملية واحدة، تتمثل باتفاق على نقل البضائع وشحنها وإصدار سند شحن، ومع ذلك فإن سند الشحن لا يعد عقد النقل ذاته وإنما إثباتاً له<sup>(٢٨٠٩)</sup> ويتضمن قانون النقل العراقي ما يفيد إثبات عقد النقل بغير سند الشحن، إذ تنص المادة (١٤٧) على أنه: "إذا صدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات تسلم الشيء محل النقل، فتعتبر الوثيقة قرينة على إبرام عقد النقل وتسلمه الشيء كما هو موصوف فيها" كما تستعمل كل من معاهدة بروكسل ومعاهدة هامبورغ وثائق مماثلة لسندات الشحن لإثبات عقد النقل البحري، دون بيان أنواع هذه الوثائق المماثلة إذ تركت الأمر لاجتهادات الفقه والقضاء.

٣- تمثيل البضاعة، وسند ملكية لها حسبما استقر عليه العرف التجاري، وبالتالي فإن نقل ملكية السند لشخص آخر ينقل ملكية البضاعة لذلك الشخص ويخوله الحق بتسليمها وانتقال ملكية البضاعة بموجب سند الشحن، يمثل حياة المرسل إليه البضاعة حياة رمزية قياساً لحياة الريان الفعلية لها<sup>(٢٨١٠)</sup>.

وحتى يكون سند الشحن ممثلاً للبضاعة وسند ملكية لها لا بد من أن يكون السند نافذاً بحق من أصدره ومخولاً حامله القانوني الحق بتسليم البضاعة والتصرف بها، وأن يتم تعيين البضاعة تعييناً كافياً من حيث الكمية والنوعية والوزن والحالة الخارجية، وغيرها من البيانات التي تعطي فكرة واضحة عن البضاعة، كما يجب أن يكون السند قابلاً للتداول بأن يكون إندياً (لأمر) أو لحامله<sup>(٢٨١١)</sup>.

### الخاتمة (النتائج والتوصيات)

#### - النتائج

- طرفاً عقد الشحن والتفريغ لا يخرج عن أن يكون الطرف الأول هو الناقل أساساً، واستثناءً يمكن أن يكون الشاحن أو المرسل إليه، أما الطرف الآخر فهو دائماً المقاول فهو المختص بهذا النوع من الأعمال.
- إن عقد النقل البحري هو من العقود التي حازت على الاهتمام الدولي الواسع، خصوصاً بعد أن تولت اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ تنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري، وساهمت هذه الاتفاقية في ترسيخ اعتقاد في ضمير المجتمع الدولي مفاده أن التحديث الشامل للقوانين الدولية لنقل البضائع بطريق البحر قد أصبح ضرورة لا مناص عنها، ولاسيما بعد ما شعرت دول كثيرة بأن مصالحها كبلدان شاحنة للبضائع لا تحظى برعاية عادلة.
- إن مبدأ مسؤولية الناقل الفعلي الذي أتت به اتفاقية هامبورج واعتتقه كل من المشرع المصري والمشرع العراقي يعد ذا أهمية بالغة في المجال العملي؛ إذ لم تتطرق معاهدة بروكسل إلى مسؤولية الناقل الفعلي، والعلة في ذلك أنه كان ينظر إليه على أنه من الغير بالنسبة لعقد النقل الذي لا يعرف سوى الناقل الذي أبرم العقد مع الشاحن.
- إن المقاول هو الشخص الذي يتعاقد مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه.
- متعهد الرص والتفريغ هو من يقوم بالأعمال المادية للشحن والتفريغ فقط.
- لم يكن معروفة في قانون الموانئ العراقي مقاول الشحن والتفريغ، بل المعروف هو المتعهد.
- يمكن أن يعهد للمقاول أعمال وكيل الحمولة.

(2809) See Rene Rodiere, Emmanuel du pontavice, droit maritime, Dixieme edition, Dalloz, 1686, p, 400

(٢٨١٠) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، المصدر السابق، ص ٢٤٣.

(٢٨١١) د. أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٣، ص ٢٥-٢٩.

- ليس للمقاول الإجمالي أن يتخذ صفة الوكيل.
- المقاول الاختياري هو من يكون لأطراف العلاقة مطلق الحرية في التعاقد معه من عدمه.
- المقاول الإجمالي هو من يكون له الحق وحده ممارسة أعمال المقاول في أحد الموائئ.
- الطرف المتعاقد مع المقاول هو الذي له وحده أن يسأله حال تقصيره في القيام بما وكل إليه.
- يلتزم المقاول أمام من تعاقد معه بالأعمال المادية اللازمة للشحن أو التفريغ من حيث الأصل.
- إن عملية الشحن أو التفريغ الملقاة على عاتق المقاول لا تنفي عن الناقل المسؤولية.
- التزامات المقاول القانونية هي استثناء من الأصل، وبالتالي لا يمكن التوسع فيها.
- أجور المقاول في دولة العراق تحكمها قرارات وزارية منظمة تلزم كلاً الطرفين التعاقد من خلالها.
- إن أساس مسؤولية المقاول يكون الخطأ الواجب الإثبات.
- لا يوجد في قانون التجارة البحرية المصري إعفاء للمقاول، ويرجع في ذلك إلى القواعد العامة.
- إن موقف المشرع العراقي من مسؤولية الناقل كان سليماً جداً، بل إن صلحنا التعبير هو أفضل من اتفاقية هامبورج، إذ إنها تعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية مشددة قائمة على أساس خطأ مفترض لا يقبل إثبات العكس.
- يتوجب أن يكون الإخطار مكتوباً ومحددًا فيه ماهية الأضرار المحتج عليها.

#### - التوصيات

- ندعو المشرع العراقي إلى تبني الموقف الذي ورد في اتفاقية هامبورج، من خلال إدراج مادة في قانون النقل تجيز إعفاء الناقل المتعاقد عن المسؤولية عنه لا كالبضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها الذي يقع خلال التنفيذ من قبل الناقل الفعلي للجزء المكلف به من النقل المشمول بالعقد؛ إذ بذلك يكون قد عالج في قانونه الداخلي حالة تعدد الناقلين بالشكل الوافي الذي يجتنب فيه حالة الفراغ التشريعي في هذا الأمر بالتحديد.
- نرى ضرورة إنشاء محاكم بداءة متخصصة بالدعاوى التجارية في كافة المحافظات العراقية بهذا لإمكان لما يشكله تواجد هذه المحاكم من نهضة في سبيل تطوير القضاء التجاري في العراق.
- نعتقد بضرورة التوسيع في اختصاصات محكمة البداءة المتخصصة في الدعاوى التجارية؛ لكي يشمل اختصاصها أيضاً النظر في الدعاوى الناشئة عن عقود النقل ومنها عقد النقل البحري.
- أن يظهر في مصادر القانون التجاري البحري سلطان الإرادة وذلك بالنص عليه صراحة.
- توضيح مسؤوليات المقاول بشيء من الإسهاب.
- النص بشكل صريح ومباشر من خلال مواد قانون التجارة البحرية على تنظيم للمقاول.

## مراجع البحث

### أولاً : المراجع العربية :

- أحمد عبد المنصف، قواعد السلوك والمؤتمرات الملاحية A.M.T.A، مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري، عدد (٢) سنة ١٩٧٦.
- أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، ط١، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٦.
- أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٨٧م.
- بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢م.
- د. إبراهيم مكي، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، مطبعة المدني بالعباسية، القاهرة، ١٩٨٩م.
- د. أحمد حسني. النقل البحري الدولي للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٩. رقم ١٧٢.
- د. أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، منشأة المعارف، ١٩٨٩. رقم ١٦٧.
- د. أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٣.
- د. أكثم الخولي، الوسيط في القانون التجاري، الجزء الأول، العقود التجارية، ط١، القاهرة، ١٩٥٨.
- د. أميرة صدقي، دروس في القانون البحري، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة نشر، ص ٢٨٧. ود. أحمد عبد الحميد عشوش، قانون العقد بين ثبات اليقين واعتبارات العدالة، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ص ٨٠. ود. ثروت أنيس الاسيوطي، نظم القانون البحري وفلسفة المجتمع الاشتراكي، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الثاني، السنة السابعة والثلاثون، مطبعة جامعة القاهرة، ١٩٦٧.
- د. حافظ محمد إبراهيم، القانون التجاري العراقي، الشركة الإسلامية للطباعة والنشر، بغداد، بلا تاريخ طبع
- د. حسين الماحي، القانون البحري، دار أم القرى، ١٩٩٢، رقم ٣١٣.
- د. سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٦، رقم ٢٩.
- د. سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهة العربية، القاهرة، بدون سنة نشر، رقم ١٧.
- د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٢، ص ٩٦. د. إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات)، من دون مكان طبع، ١٩٧٥.
- د. عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج ١٩٧٨)، كلية الحقوق-جامعة المنوفية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧.
- د. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٢.
- د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، ١٩٥٢.
- د. عبد جمعة موسى، الأحكام القانونية لعقد النقل البري للبضائع وعقد الوكالة بالعمولة بالنقل، بغداد، ٢٠٠١.
- د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، مكتبة الجلاء الجديدة، ١٩٩١، رقم ٣٢١.
- د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣، رقم ١١٦.
- د. علي جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢، رقم ٤٨٦.
- د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري.الدار الجامعية، ١٩٨٣م، ص ١١١، جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٧م، ص ٣٥١.عادل المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٢م.
- د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٨، ص ١٥٠. وعلي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، الطبعة الثانية، القاهرة، ١٩٦٨.
- د. علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والقانون البحري، دار المطبوعات الجامعية بالإسكندرية، ١٩٧٧.
- د. علي جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢، رقم ٤٩٠.
- د. علي يوسف أشكري، مبادئ القانون البحري الليبي، مطبعة الوثيقة الخضراء، ط١، ٢٠٠٣.

- د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ١٩٩٧.
- د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، ١٩٨٦، رقم ٢٤٠.
- د. فؤاد العلواني، صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٩٢.
- د. لطيف جبر كومانى، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٣م.
- د. محيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل البحري، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، المجلد السابع، العددان الأول والثاني، ١٩٨٨.
- د. محيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية، المجلد السابع، العددان الأول والثاني، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٨.
- د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ ٣١ مارس ١٩٧٨)، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة نشر، رقم ٢٦.
- د. محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، رقم ٢١.
- د. محمد كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨م، (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨م.
- د. محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، ١٩٨٣.
- د. محمود سمير الشرفاري، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، رقم ٣٤٧.
- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مؤسسة الثقافة الجامعية، ١٩٨٢، رقم ٣٦٧.
- د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، المكتب المصري الحديث، بلا طبعة، الإسكندرية، ١٩٧٨.
- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مؤسسة الثقافة الجامعية، ١٩٨٢، رقم ٣٦١.
- د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦.
- السيد عبد الجليل، الأكاديمية والعنصر البشري في النقل متعدد الوسائط، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا عدد (٤١)، مجلد (٢١)، ١٩٦٦.
- عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية. مطبعة اتحاد الجامعات، ١٩٩٥م.
- علي البارودي، جلال وفاء محمدين، القانون البحري. القاهرة، ١٩٩٢م.
- محمد سمير الشرفاوي، العقود البحرية. القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة، ١٩٩٤م.

#### ثانياً : المراجع الأجنبية :

- E. Du, Pontavice & p. Cordier, P, transport et ahhretement maritimes, 2e ed, delmas, 1990.
- G.Auchter, La navigabilité du Navire, thèse, strasbourg, 1969
- Laazizi. M, Les regles de Hambourg et La responsabilite du transporteur de Marchandises par mer, esquissed"une evolution, these, Nantes, 1986.
- M. pourcelet , Le transport maritime sous connaissance. Droit Condien, Americain et Anglais, les Presses de l'universite de Montreal, 1972, N51.
- R. Rodiere & DU.Pontavice. E, Droit maritime, lleed Dalloz, 1991, N 354.
- Roder , Droit des transports ,5 edition , Paris1989.
- See F.H Lawson, A.E. Anton, L. Nevillebrown-Introduction TO French Law, Therd Edition, Oxford-At The Clarendon, Press, 1967.
- See Hans cart. Multi Modal Transport A.M.T.A Vol.12 NO24-29 , 1980.
- See Rene Rodiere, Emmanuel du pontavice, droit maritime, Dixieme edition, Dalloz, 1686.