

المركز القانوني لتابعي الناقل في عقود النقل البحري للبضائع في اتفاقية

روتردام ٢٠٠٨ (الطرف المنفذ البحري) انموذجاً

م.د. فرياد شكر حسين

جامعة كركوك - كلية القانون والعلوم السياسية

The Legal Status of the Carrier's Subordinates in Maritime Carriage Contracts in the Rotterdam Convention 2008 (Maritime Performing Party) as a Model

Dr. Faryad Shukr Hussein

University of Kirkuk - College of Law and Political Science

المستخلص: بدأت اتفاقية روتردام والخاصة بعقود النقل البحري للبضائع كلياً أو جزئياً بفتح افاق جديدة امام فئة تابعي الناقل والشاحن وذلك بتحديد التزاماتهم والاحكام الخاصة بمسؤوليتهم واعفاءهم منها ووفقاً لما سبق سنحاول في هذا البحث معرفة مفهوم هؤلاء التابعين للناقل خصوصاً وبشكل دقيق التعرف على الطرف المنفذ البحري وتعريفه وشروط اكتسابه لهذه الصفة ، ومن ثم بيان اهم الالتزامات الملقاة على عاتقه وكذلك الاحكام الخاصة بمسؤولية وكيفية اعفائه منها وكل ذلك على ضوء احكام وقواعد اتفاقية روتردام المتعلقة بعقود النقل البحري للبضائع لسنة ٢٠٠٨. **الكلمات المفتاحية:** روتردام، الطرف المنفذ البحري، نقل بحري، تابعي الناقل.

Abstract: The Rotterdam Convention on Contracts of Carriage commenced all or part of the goods by opening new prospects for the category of carriers and shippers by defining their obligations, liability provisions and exemption from them. In accordance with the foregoing, we will try to know the concept of these carriers, especially precisely to identify and define the maritime performing party and the terms of their acquisition. s obligations, as well as the provisions on liability and how

to exempt it, all in the light of the provisions and rules of the 2008 Rotterdam Convention on Contracts for the Carriage of Goods by Sea.

Keywords: Rotterdam, maritime performing party, maritime transport, carrier's followers.

المقدمة

لقد شكل النقل البحري وعبر العصور عصب التجارة الحقيقية ولطالما كانت مشاكل هذا النوع من النقل هاجساً حقيقياً يقلق ما يسمون بالشاحنين من جهة والناقلين من جهة أخرى وكان محور هذه المشاكل مسؤولية هذين الطرفين عما يصيب البضاعة من ضرر، وعليه فقد باتت مسألة اقامة التوازن بين مصالح هاتين الفئتين (الناقلين والشاحنين) في عقد نقل البضائع والسلع البحرية هدفاً تسعى الى تحقيقه جميع الاتفاقيات الدولية والاقليمية المنظمة لهذا النوع من النقل البحري، فنظمت على أثر ما سبق العديد من الاتفاقيات الدولية بهذا الشأن مثل اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد الخاصة بسندات الشحن في ١٩٢٤/٨/٢٥ واتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر والتي وقعت في هامبورغ في ١٩٧٨/٨/٣١ وفي هاتين الاتفاقيتين كان التركيز منحصرأ على فئتي الناقلين والشاحنين سواء نجحت ام اخفقت هاتين الاتفاقيتين في تحقيق التوازن المنشود بين هاتين الفئتين فهاتين الاتفاقيتين لم تسعيا الى تنظيم تابعي ومساعدتي هاتين الفئتين الذين ضلت حقوقهم مسلوبة وهم يقومون بأداء عدد غير قليل من التزامات الناقل وكذلك الشاحن، وامام هذا الوضع فقد سعت الجمعية العامة للأمم المتحدة ومن خلال لجنة التجارة الدولية (اونسيترال) الى وضع اتفاقية جديدة تميزت قواعدها بمسألتين في غاية الاهمية ففيما يخص عقود نقل البضائع البحرية تمثلت بوضع التوازن بين الناقلين والشاحنين، وكذلك قامت ولأول مرة بتنظيم المركز القانوني لتابعي الناقل والشاحن واهتمت بشكل خاص باحد تابعي الناقل والمتمثل بالطرف المنفذ البحري الذي يتولى تنفيذ احدى التزامات الناقل في المرحلة البحرية لعقد نقل البضائع ، وعرفت هذه الاتفاقية ب (روتردام) للنقل البحري للبضائع بشكل كلي او جزئي لسنة ٢٠٠٨.

مشكلة البحث:

تتمثل المشكلة الاساسية لهذا البحث في خلو قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ من اي نص ينظم فئة التابعين للناقل في عقود نقل الاشياء الامر الذي يشكل نقصاً حقيقياً بحق هذه الفئة التي تحمل على عاتقها تنفيذ التزامات الناقل وهي مغبونة نتيجة لعدم استفادتها من الاعفاءات التي يتمتع بها الناقل عند تحقيق مسؤوليته عن التلف والهلاك والتأخير، لذلك سنحاول بيان اهم الاحكام المنظمة للطرف المنفذ البحري على ضوء اتفاقية روتردام باعتباره التابع الاهم للناقل في عقد النقل البحري للبضائع.

منهجية البحث:

سنعمل في هذا البحث الاسلوب التحليلي الاستقرائي وذلك من خلال البحث في احكام وقواعد اتفاقية روتردام ومحاولة استثمارها وتوظيفها في قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بغية سد النقص الحاصل بهذا الخصوص.

هيكلية البحث :

لقد قمنا بتقسيم هذا البحث الى مبحثين اثنين سنحاول في المبحث الاول منه التعرف على ماهية الطرف المنفذ البحري عبر تعريفه وبيان شروط اكتساب هذه الصفة اما المبحث الثانية سنحاول فيه التعرف على اهم التزامات الطرف المنفذ البحري واهم احكام المسؤولية الخاصة به كالآتي

المبحث الأول: مفهوم الطرف المنفذ البحري

إن اغلب الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري وخصوصاً عقود النقل البحري الدولي الخاصة بنقل البضائع قد سعت من ضمن الأهداف التي تبتغي تحقيقها أيجاد نوع من التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين ابتداء من اتفاقية بروكسل سنة ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد قواعد سندات الشحن، مروراً باتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع عبر البحار سنة ١٩٧٨

والتي رجحت كفة طرف على آخر وعمل بها القانون العراقي في قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣^١، والملاحظ أن نصوص كل هذه الاتفاقيات كانت متلائمة مع العصر الذي وقعت عليها^٢، ووصل الامر بهذا الحال إلى أن اتجهت الامم المتحدة لوضع قواعد اتفاقية متعلقة بالنقل الدولي للبضائع والسلع عبر البحار تستهدف منها ايجاد التوازن بين المصالح المتعارضة بين الناقلين والشاحين بشكل رئيسي وذلك في اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨، ويظل الامر الأكثر اهمية في هذه الاتفاقية ابرازها للطرف المنفذ البحري وتعريفه وتحديد التزاماته ومسؤولياته كأحد مساعدي الناقل البحري، ومن هنا سناحاول في هذا المبحث تسليط الضوء على مفهوم الطرف المنفذ البحري وذلك في مطلب يتضمن تعريفه وشروط اكتسابه لهذه الصفة وذلك في فرعين اثنين وكالاتي :

المطلب الاول: تعريف الطرف المنفذ البحري وشروط اكتساب لهذه الصفة

سناحاول في هذا المطلب توضيح الطرف المنفذ البحري كمصطلح وكوظيفة وذلك عبر تعريفه سواء في الاتفاقيات الدولية او تعريفه من قبل الفقه ان وجد، ومن ثم سنقوم ببيان أهم الشروط التي ينبغي توفرها من اجل اكتساب صفة الطرف المنفذ البحري وذلك في فرعين اثنين :

الفرع الأول: تعريف الطرف المنفذ البحري

قبل أن نتطرق الى تعريف الطرف المنفذ البحري لا بد من الاشارة الى أنه يعتبر ضمن فئة الناقلين، والناقل هو من يلتزم بأن ينقل البضاعة او السلع عن طريق البحر ويعتبر في الغالب مالكاً لواسطة النقل البحري^٣، والناقل بطبيعة الحال قد يكون من الاشخاص الطبيعية او

^١ د. فاروق ابراهيم جاسم، الصراع بين الناقلين والشاحين وانعكاساته على الاتفاقيات الدولية، بحث منشور في مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد (٤) ، الجزء ٢ السنة (٤٦)، سنة ٢٠٢٢، ص٢٦١.

^٢ د. رائد احمد خليل، د.ريان هاشم حمدون، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة، ملحق العدد (٥٠) السنة ١٨، ٢٠٢٣، ص١٢٥.

^٣ د. مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري، دراسة مقارنة الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦، ص٢٨٦.

المعنوية وقد يكون تابعاً للقطاع العام أو القطاع الخاص وبحسب الاحوال،^١ وبالعودة للمشرع العراقي نجده لا يضع تعريفاً للناقل فيما عدا تعيين واجباته ومسؤولياته، اما اتفاقية هامبورغ فقد عرفت الناقل على " انه كل شخص قد عهد اليه تنفيذ نقل البضائع او تنفيذ جزء من هذا النقل^٢، وتطلق الاتفاقية على هذا الناقل بالناقل الاصلي و الفعلي، كما وتعرف اتفاقية روتردام الناقل على انه كل شخصاً (يبرم عقد النقل مع الشاحن)^٣ .

لكن اللافت في اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨ ايرادها لتعريف والتزامات ومسؤوليات مساعي الناقل، فعملية النقل وبالأخص البحري لا يمكن ان يتم انجازه من قبل الناقل بمفرده بل لا بد له من وجود مساعدين يعاونونه في اتمام وتنفيذ عملية النقل^٤، ولعل من من اهم مساعدي الناقل الذين تطرقت اتفاقية روتردام الى تنظيم مركزهم القانوني هو الطرف المنفذ البحري ، ولكي نتعرف على الطرف المنفذ البحري لابد من ان نتعرف على تطور موقف الاتفاقيات الدولية من الطرف المنفذ البحري :

موقف المعاهدات والاتفاقيات الدولية من الطرف المنفذ البحري :

لا بد من الاشارة الى أن الصفة الدولية لعقد النقل البحري الغالبة قد جعل من الضروري توحيد القواعد والاحكام القانونية المنظمة لهذا النشاط وذلك عبر وضع الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري وتضمينها القوانين الوطنية^٥ .

فتعد اتفاقية بروكسل والتي تعرف باسم قواعد لاهاي أيضاً والتي عملت على توحيد القواعد القانونية الخاصة سندات الشحن ودخلت حيز التنفيذ الفعلي سنة ١٩٣١ واحدة من الاتفاقيات

^١ د. فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول، مكتبة دار الثقافة، عمان، الاردن ، بدون سنة نشر، ص٢٣٩.

^٢ المادة الأولى الفقرة الثانية. من اتفاقية هامبورغ السنة ١٩٧٨

^٣ المادة الأولى / الفقرة الخامسة من اتفاقية روتردام سنة ٢٠٠٨

^٤ د. حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٨، ١٩

^٥ ينظر : د. عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٠، ص٢٥٦.

المهمة في مجال النقل البحري ، الا أن هذه الاتفاقية لطالما انتقدت بسبب انحيازها لصالح الناقلين على حساب الشاحنين كونها أعفت الناقل من مسؤولية الخطأ الملاحي، ومع المآخذ التي اخذت على هذه الاتفاقية فقد استمر العمل بها فترة طويلة ولم تتطرق الى الطرف المنفذ البحري او اي من مساعدي الناقل .

فجاءت بعد ذلك اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ والتي عرفت بأسم " قواعد هامبورغ ، والخاصة بقواعد النقل البحري للبضائع والتي دخلت حيز التنفيذ الفعلي سنة ١٩٩٢ فهي الاخرى تعرضت للانتقادات بسبب انحيازها لصالح الشاحنين ولم تأتي على ذكر مساعدي الناقل 'ومن أجل تلافي هذه الانتقادات فقد دعت لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونيسترال) (CNUD CI) الى ضرورة وضع اتفاقية جديدة تأخذ على عاتقها توحيد قواعد النقل البحري الدولي وايجاد نوع من الموازنة بين مصالح الناقلين والشاحنين، وبناء على ذلك فقد تم اقرار هذه الاتفاقية من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة في تاريخ ١١ ديسمبر ٢٠٠٨ تحت اسم " اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كلياً وجزئياً عن طريق البحر" والتي اطلقت عليها اسم قواعد روتردام، نسبة الى مدينة روتردام الهولندية التي استضافت مراسيم التوقيع عليها في ٢٣ ديسمبر ٢٠٠٩ .

ورغم الامور والمسائل التي جاءت بها هذه الاتفاقية الا أن من اهم ما جاءت به هو موضوع تنظيم المراكز القانونية لمساعدتي الناقل من قبيل الطرف المنفذ البحري والذي قامت هذه الاتفاقية بتعريفه على انه "اي طرف منفذ يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيّاً من التزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع الى ميناء شحن السفن ومغادرتها لميناء تفريغ السفن "، كما لا

١ - ينظر كل من : د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحار، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية . ٢٠١٢، ص ١، و د. عبد الحميد الساعدي ، السعي التوحيد قواعد النقل الدولية البحري للبضائع، بحث منشور في مجلة الفقه والقانون ، المغرب ، العدد (٧)، ٢٠١٣، ص ٢
محمد محمود خليل، مسؤولية الناقل الدولية وفقاً لأحكام قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩، دراسة مقارنة مع قواعد هامبورغ لسنة ١٩٧٨ وموقف القانونين المصري والاردني، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق، جامعة القاهرة ٢٠١٩، ص ٢٠

يكون الناقل الداخلي طرفاً منفذاً بحرياً إلا إن كان يقدم أو يتعهد بأن يقدم خدماته حصراً داخل الميناء " ١.

والطرف المنفذ البحري في حقيقة الامر هم طائفة فرعية يمثلون مساعدي الناقل تهدف اتفاقية روتردام من خلال تنظيم مركزهم القانوني لتطبيق قواعد مسؤولية موحدة تشمل جميع من يباشر عملية النقل، فالأشخاص الذين تم وضعهم في اتفاقية روتردام لطالما قاموا بالمشاركة في تنفيذ عقود نقل البضائع اي تنفيذ التزام او اكثر من التزامات الناقل على الأقل لكن من دون ان يكون لديهم مركز قانوني واضح المعالم ومحدد، لا بل انه كان من المحتمل أن تتعدد مسؤوليتهم ازاء أصحاب الحق في حالة حدوث ضرر للبضاعة من دون ان يكون لديهم الحق في الاستفادة من وسائل دفع المسؤولية التي تقوم القوانين الوطنية والداخلية للناقل بتطبيقها، وبالتالي فإن هذا الوضع يحقق عدم عدالة واضحة لهذه الطائفة لأن ابسط قواعد العدالة ومفاهيمها تقتضي استقادتهم من اسباب ووسائل الاعفاء من المسؤولية او على الأقل من تحديدها التي يستفيد منها الناقل^٢، لذلك جاءت نصوص وقواعد اتفاقية روتردام لتعمل على تنظيم المركز القانوني للطرف المنفذ البحري وتحقيق نوع من القواعد التي توحد المسؤولية بالنسبة لفئة الناقلين وتابعيهم على حد سواء.

الفرع الثاني: الشروط الواجب توافرها في الطرف المنفذ البحري

من الواضح أن اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨ قد اهتمت بالطرف المنفذ البحري، إذا قامت بتحديد الشروط التي على ضوئها يتم اكتساب صفة طرف منفذ بحري^٣، سواء من حيث كونه طرف منفذ مروراً باعتباره يؤدي او يتعهد بأن يؤدي أيأ من واجبات الناقل الملزم بأدائها بموجب عقد

١ المادة (١) الفقرة سابعاً من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ .

٢ شيماء محمد أحمد علي غزالي، سند الشحن الالكتروني، أطروحة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١٧، ص ٥٣ وما بعدها .

٣ د. محمد عيد المقصود غانم، المركز القانوني للطرف المنفذ البحري وفقاً لأحكام اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً ٢٠٠٨ ١١ قواعد روتردام، بحيث منشور في مجلة روح القوانين العدد (١٠١) الجزء الثاني، كلية الحقوق، جامعة طنطا، ٢٠٢٣، ص ١٦٥٩ .

النقل البحري، وصولاً الى ادائه لالتزام من التزامات الناقل وذلك في الفترة الزمنية بين وصول البضائع الى ميناء التحميل ومغادرتها الى ميناء التفريغ وتسليمها للمرسل اليه.

وعموماً فإنه وفقاً لتعريف الطرف المنفذ البحري الوارد في اتفاقية روتردام فإن هنالك عدد من الخصائص التي لا بد من توافرها لاكتساب الشخص لصفة الطرف المنفذ البحري والتي تنقسم الى نوعين من الشروط، اولاًها يتعلق بقيام الطرف المنفذ البحري بتنفيذه احد التزامات الناقل الناشئة عن احدى عقود النقل البحري، اما الثاني فيتمثل بالوفاء بواحدة من التزامات الناقل أثناء المرحلة البحرية لعقد النقل^١، والتي سنحاول اجمالها وفقاً للآتي :

اولاً: تنفيذ التزامات الناقل بشكل جزئي :

ذكرنا من قبل بأن الطرف المنفذ كل شخص ما عدا الناقل يقوم بأداء او يتعهد بأداء واحدة من التزامات الناقل بموجب عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع او بشحنها ونقلها والمحافظة عليها وكذلك تفريغها و تسليمها متى ما كان هذا الشخص يتصرف بناء على طلب من الناقل أو تحت وسيطرة الناقل^٢، ووفقاً لما سبق فإنه يمكن أن يكتسب الشخص صفة الطرف المنفذ اذا ما قام بتنفيذ احدى التزامات الناقل و ان يكون قيامه بهذا الالتزام متضمناً بعض الشروط وهذه الشرط متلازمة مع شخص الطرف المنفذ البحري لان الطرف المنفذ البحري هو شخص آخر مختلف تماماً عن الناقل^٣ .

^١ الحسن يوسف يونس، الجديد في مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة، بحث منشور في جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد (٣٩) . العدد (٢٢)، ٢٠١٧، ص ٢٨٣

^٢ المادة (١) الفقرة (٦) من قواعد روتردام ٢٠٠٨ ، و د. هاني محمد دويدا ، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية . دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٠ ، ص ٣٠٦

^٣ المادة (١) الفقرة (٦) من قواعد روتردام ٢٠٠٨

ان اكتساب وصف الطرف المنفذ يقتضي أن يؤدي هذا الأخير و يتعهد بأداء واحدة من التزامات الناقل بموجب عقد النقل ، اي تحديد وظيفة الطرف المنفذ بأداء واحدة من التزامات الناقل^١ .

ومن الجدير بالذكر أن عبارة " يؤدي أو تتعهد بأن يؤدي " ، قد ادت لأثارة تحفظات البعض من اعضاء مجموعة العمل في هذه الاتفاقية، اذ اعربوا عن قلقهم من أن تنفيذ التزام الناقل من قبل المتدخل والذي هو في الأصل يقع على عاتق الناقل يعني الاعتراف له بوصف الطرف المنفذ البحري الأمر الذي قد ينتج عنه ترتب المسؤولية على الطرف المنفذ البحري علماً أن الناقل هو الملتزم الاصيلي^٢ .

بالتالي فإن هذه الحجة لم تنفع في اقناع "الاونيسترال" لأنه وبالنسبة لها فإن الذي يؤدي او يقوم بالتعهد بأن يؤدي الالتزام ، يفترض فيه أن ينفذ وعده ، وبالتالي فقد قررت الاونيسترال الابقاء على عبارة " يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي " ، في الاتفاقية لكي لا يتم السماح للشخص الذي يقوم بالتعهد بالوفاء بالتزام او اكثر من التزامات الناقل أن يتصل من تحمل هذه المسؤولية عندما يقوم بالتخلف عن الوفاء بهذه الالتزامات لاي سبب كان^٣ .

ثانياً: القيام بتحديد التزامات الناقل البحرية:

لقد تبنت اتفاقية روتردام المعيار المكاني او الجغرافي في تعريف الطرف المنفذ البحري عندما عرفته على أنه اي عضو يؤدي او يتعهد بأن يؤدي واحدة من التزامات الناقل في الفترة ما بين

^١ المادة (١) الفقرة (٧) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ .

^٢ وجدي حاطوم، الجديد في النقل البحري في ضوء اتفاقية روتردام ، مجلة نقابة المحامين، العدد (٢) ، بيروت، ٢٠١٠ ، ص١٠٢٦.

^٣ لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي (هيئة فرعية تابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة مسؤولة عن المساعدة في تسهيل التجارة والاستثمار الدوليين وتأسست سنة ١٩٧٧ ومقرها الرئيسي في مدينة فيينا في النمسا ، وقد كان لها فضل الاشراف على وضع الخطوط العريضة لاتفاقية روتردام سنة ٢٠٠٨ ، ومن الاهداف الرئيسية لهذه اللجنة العمل على توحيد قواعد القانون التجاري الدولية او على الأقل الحد من حدة تعارضها مع القوانين الوطنية . ينظر : . مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ١٩٨٩ ، ص٢٠.

وصول السلع والبضائع الميناء الشحن ومغادرتها ميناء تفريغ السفن، وعليه فانه لا يعد طرفاً منفذاً بحرية سوى الاطراف التي تقوم بتنفيذ احدى التزامات الناقل والتي تتعلق بالمرحلة البحرية لعملية النقل، وبالتالي فهم يخضعون في كل ما يتعلق بحقوقهم والتزاماتهم ومسؤولياتهم لأحكام اتفاقية روتردام، الأمر الذي يعني وفقاً لمفهوم المخالفة استبعاد جميع الاطراف الأخرى المساعدة للناقل في غير المرحلة البحرية من وصف الطرف المنفذ البحري^١.

ومن الأمور التي تثير النقاش هو أن اتفاقية روتردام قد اضفت وصف العاملين في الميناء على الاطراف المنفذة البحرية لكنها لم تقم ببيان المقصود من لفظ وكلمة الميناء وتحديده اذ ذهبت إلى القول بأنه (... لا يكون الناقل الداخلي طرفاً منفذاً بحرياً الا اذا كان يؤدي او يتعهد بان يؤدي خدماته حصراً داخل منطقة الميناء).

وهذا الأمر سيجعل من أمر تحديد مفهوم الميناء على عاتق القوانين الوطنية أو القضاء الوطنية للدول التي ستقوم بتطبيق بنود هذه الاتفاقية، وعلى سبيل المثال فإن قانون النقل العراقي رقم ٨٠ سنة ١٩٨٣ خالي تماماً من أي ذكر لتحديد المقصود بالميناء^٢، وبالتالي فإن أي جهة أو أي شخص لا يستعين بهم الناقل في مرحلة النقل البحري لا يمكن اعتباره طرفاً منفذاً بحرياً وهو ما نستنتجه من نص المادة (٦) فقرة (١) وكذلك المادة (١٣) الفقرة (٢) من اتفاقية روتردام وبالتالي يستبعدون من الخضوع لتطبيق احكام هذه الاتفاقية^٣.

المبحث الثاني: الاحكام القانونية المتعلقة بالطرف المنفذ البحري: إن الطرف المنفذ البحري ووفقاً لاتفاقية روتردام بات جزءاً فعالاً من عقود نقل البضائع في عمليات النقل البحري الدولي ولم يعد امر تحديد و بيان احكام ومسؤولية اطراف النقل البحري مقتصرة على الناقل او الشاحن، ووفقاً لما سبق فقد حاولت اتفاقية روتردام تنظيم المركز القانوني للطرف المنفذ البحري

^١ المادة (١) الفقرة (٧) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨.

^٢ د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، ط١، بيت الحكمة، بغداد، العراق، ٢٠٠٢، ص ٧٦

^٣ تنص المادة (٦) فقرة (١) على انه لا تطبق هذه الاتفاقية على عقود مشاركات الاستئجار والعقود الأخرى المتعلقة باستخدام السفينة او اي حيز عليها كما تنص المادة (١٣) فقرة (٢) الى اشخاص آخرين غير الطرف المنفذ البحري يستطيع الناقل والشاحن الاستعانة بهم في غير مرحلة النقل البحري ولا يعتبرون طرف منفذ بحري.

من جمع الواجه، وهو ما سنحاول بيانه في هذا المبحث والذي سنتناول فيه التزامات واحكام مسؤولية الطرف المنفذ البحري وذلك في مطلب واحد مقسم الى فرعين اثنين وكالاتي :

المطلب الاول: التزامات الطرف المنفذ البحري ومسؤوليته

سنحاول في هذا المطلب تسليط الضوء على أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الطرف المنفذ البحري وما يترتب على هذه الالتزامات من مسؤولية سيتحملها الطرف المنفذ البحري وسنقيم هذا المطلب بناء على ما سبق الى فرعين اثنين سنبحث في الفرع الأول منه التزامات الطرف المنفذ البحري وفي الفرع الثاني نتناول الاحكام المتعلقة بمسؤولية الطرف المنفذ البحري كالاتي :

الفرع الاول: التزامات الطرف المنفذ البحري

لعل اهم ما توصلت اليه اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ يتمثل في تنظيم دور الاشخاص الذين يساعدون في اتمام عقد النقل مع الناقل او الشاحن وفهم بالطبع الطرف المنفذ البحري الذي يقوم تنفيذ عدد من التزامات الناقل في عقد النقل البحري ولعل من الجدير بالذكر ان التزامات الطرف المنفذ البحرية تتلخص في الاطار الزمني ما بين وصول البضاعة لميناء الشحن وإنطلاقها ووصولها لميناء التفريغ لذلك فان اهم التزامات المنفذ البري التي سيساعد بها الناقل تتمثل بالسفينة وتجهيتها والمحافظة على البضاعة أثناء مرحلة النقل البحري لذلك ستحاول تلخيص هذين الالتزامين وكالاتي :

اولا: التزامات تتعلق بالسفينة :

من الواضح أن واحدة من التزامات الناقل هي تجهيز سفينة صالحة من كل الواجه لأتمام عقد النقل وذلك ضمن اطار العقد الذي ابرمه مع الشاحن (المرسل)^١ ، وبهذا الخصوص فقد

^١ د. محمد بهجت القايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦ ، ص٧، وكذلك المادة (٢٩) الفقرة (أولاً) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٢ الذي ينص على (يلتزم الناقل بنقل الشيء بواسطة نقل صالحة من جميع الوجوه) .

الزمت المادة (١٤) من اتفاقية روتردام ببذل العناية اللازمة لتهيئة السفينة من كل الاوجه وجعلها صالحة للملاحة، وهنا نلاحظ أن الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو التزام ببذل عناية وليست تحقيق نتيجة وهذا الامر نصت عليه المادة (١٧) فقرة (٣) (ز) من قواعد اتفاقية روتردام^١.

وعليه فيجب على الناقل أن يوفر سفينة تلائم مع طبيعة البضاعة من حيث طاقمها ومعداتنا وضمان الصلاحية المادية لا بحار السفينة ومواجهة المخاطر الطبيعية علاوة على وجود طاقم مؤهل للإبحار^٢.

وفيما يتعلق بالنطاق الزمني للالتزام الناقل فالتأكيد يجب على الناقل العمل على ايصال البضاعة في الموعد المتفق عليه مع الشاحن في عقد النقل وبالتالي ولما كان الطرف المنفذ البحري يؤدي او يقوم بالتعهد ان يؤدي اياً من الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل فإن هذا الأخير لا بد من ان يلتزم ببذل العناية اللازمة لكي يجعل السفينة صالحة للإبحار قبل الرحلة البحرية وإثاءها وفي بدايتها كذلك ويسأل عن اي اخلال بهذا الالتزام وذلك باعتباره من الالتزامات الرئيسية التي تقع على عاتق الناقل وذلك بموجب عقد النقل كما (أنه لا يمكن اعفائه من المسؤولية الا اذا أثبت أن عدم صلاحية السفينة يعود الى عيب حفي لا يمكن التوصل لاكتشافه ببذل العناية اللازمة^٣، وفي هذا الأمر منفعة ومصلحة حقيقية تصب في مصلحة فئة الشاحين (المرسلين) لان التزام الناقل والطرف المنفذ البحري لا يقتصر على نطاق زمني محدد بل هو يشمل التزام بتهيئة السفينة قبل الرحلة وعند بدأها وأثناءها، ومما سبق سوف نلاحظ بأن الطرف المنفذ البحري يجب عليه أن يجهز سفينة نقل البضائع بالشكل الذي يتلاءم مع المستلزمات المتعلقة بها من حيث طاقمها وتجهيزاتها والمساحات التي تتناسب مع طبيعة كل

^١ يعفى الناقل من كامل مسؤوليته --- اذا أثبت وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة (المادة (١٧) الفقرة (٣) من أنفاقية روتردام .

^٢ د. عبد الرافع موسى، مدى الشدة في اساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الاشخاص، دار النهضة العربية، ١٩٩٦ ص ٢٤،

^٣ المادة (١٧) الفقرة (٣) (ز) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ .

بضاعة^١، بالشكل الذي يستمر فيه التزامه بالمحافظة على سلامة البضاعة طوال مدة الرحلة البحرية . كما إن من التزامات الطرف المنفذ البحري الاهتمام بالأعداد الفني والتقني للسفينة اي ان تعمل اجهزة ومعدات السفينة بشكل جيد وسلم عند بدء الرحلة واثاءها وحتى نهاية الرحلة.

ثانيا: التزامات تتعلق بالبضاعة

من الواضح أن الالتزام الاساسي الذي يقع على عاتق الناقل متمثل بنقل البضاعة وتسليمها الى المرسل اليه وفقاً لبنود عقد النقل بشكل سليم خالي من التلف والهلاك،^٢ وبالتأكيد فإن هذا الالتزام تنفرع عنه التزامات فرعية متعلقة بالبضاعة من حيث رص البضاعة بطريقة تتلاءم مع طبيعتها وتوفير سبل التهوية وتثبيت درجات الحرارة وتغليف البضائع وتعبئتها^٣، وكل ما سبق أدناه قد نصت عليه اتفاقية روتردام إذ نصت على انه لا يلتزم الناقل بأن تقدم بطريقة مناسبة وبغناية بشحن البضاعة تحمل النقل وترتيبها ونقلها وحراستها والعناية وتفريغها^٤ .

وبالتالي ووفقاً لما سبق فإن هذه الالتزامات التي عدتها اتفاقية روتردام والتي تخص البضاعة محل عقد النقل، هي التزامات تقع على عاتق الطرف المنفذ البحري ايضاً ان كان يقوم بها كلها او جزء منها، ومن ثم فيجب على الطرف المنفذ البحري وهو بصدد تنفيذ عقد النقل البحري التصرف بشكل ملائم مصحوباً بالعناية اللازمة منذ بداية تدخله وصولاً لنهاية هذا التدخل وذلك في الفترة ما بين وصوله البضائع الميناء الشحن ومغادرتها ووصولها الميناء التفريغ^٥ .

الفرع الثاني : احكام مسؤولية الطرف المنفذ البحري

١د. محمد السيد فقي، تطور قواعد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ١١ .

٢ المادة (١١) من اتفاقية روتردام وكذلك المادة (٣٣) الفقرة (١) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ سنة ١٩٨٣ .

٣ د محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ، ١٩٩٢، ص ٣٥، وكذلك : د . هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديد، الاسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٢٥٩ .

٤ المادة (٣) الفقرة (٢) من قواعد اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ .

٥ المادة (١) الفقرة (٧) من قواعد اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ .

نظرا لأهمية مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري فقد عمدت الكثير من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تنظيمها مثل اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ الخاصة بسندات الشحن و اتفاقية هامبورغ الخاصة بالنقل البري للبضائع ومن ثم جاءت اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ الخاصة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا وجزئياً والتي احدثت ثورة في هذا المجال باستحداث مسؤولية الطرف المنفذ البحري كأحد تابعي او مساعدي الناقل البحري .

من الجدير بالذكر أن طبيعة مسؤولية الناقل البحري في اطار القانون قد استمدت احكامه من اتفاقية هامبورغ وقد نصت المادة (١٣٢) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ على تحديد حالات مسؤولية الناقل بثلاثة حالات والتي تتمثل بالهلاك والتلف والتأخير في التسليم ، مع عدم تحديد المشرع لمدة التسليم و الاكتفاء بأن على الناقل أن يبذل عناية الرجل المعتاد في عملية النقل هو واتباعه^١

أما عن أساس مسؤولية الناقل البحري فقد ظهرت العديد من النظريات التي تعمل على تحديد مسؤولية الناقل البحري الا أن نظرية (العهدة) تعتبر الارجح من بين عديد النظريات التي وضعت اساس مسؤولية الناقل البحري في القانون العراقي، وهذا ما اكدته المادة (٢٦) أولاً من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ سنة ١٩٨٣ في انه متى دخل الشيء في عهدة الناقل تبدأ مسؤوليته ولا تنتهي هذه المسؤولية إلا بخروج الشيء او المنقول من عهده^٢ ، ويقصد بالعهد وضع الشيء تحت سيطرة الناقل او رقبته^٣ ، ومن الواضح أن القانون العراقي قد قام بتبني معيار مزدوج في تحديد مقدار العناية التي يبذلها الناقل في النقل البحري اذ الزمه ببذل العناية

^١ تنص المادة (١٣٢) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ سنة ١٩٨٣ النافذ على ان يسأل الناقل عن هلاك الشئ او تلفه او عن التأخر في تسليمه الا اذا ثبت انه واتباعه قد اتخذوا الاجراءات التي كانوا يستخدمونها بحرص في تصريف امورهم الخاصة لوجودها في الظروف ذاتها على ان لا تنزل عن حرص الرجل المعتاد والتي من شأنها تجنب الهلاك او التلف او التأخير وتفايدي نتائج (وينظر : د. عادل علي المقدادي، القانون البحري ، ط ١، مكتبة دار الثقافة، عمان، الأردن، ١٩٩٧، ص110 .

^٢ د. فؤاد العلواني، د. جمعة موسى الربيعي، التفاوض والتعاقد في العقود التجارية الدولية في احكام الانكوبرمز، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٥، ص٤٧ .

^٣ المادة (١٣١) (اولاً ، ثانياً) من قانون النقل العراقي رقم ٨ السنة ١٩٨٣ .

التي يبذلها في القيام بإدارة شؤونه الخاصة إلا أنه لم يعتمد كلياً على هذا الأساس في تقرير مسؤولية الناقل لاحتمالية إهماله في أداء التزاماته الخاصة، لذلك فقد ألزم القانون الناقل بأن يبذل عناية لا تقل عن عناية الرجل المعتاد بحرص وهو التزام ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة مع القيام بقلب عبئ الإثبات والقائه على عاتق الناقل^١.

أما عن أساس مسؤولية الناقل في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ فقد نصت المادة (١٧) على هذه المسؤولية والتي يتبين فيها إن مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشياء من الهلاك أو التلف أو التأخير يقوم على أساس خطأ مفترض من جانبه، إذ أن هذه الاتفاقية لم تقم بتكليف (المدعي) بأثبات الخطأ من جانب الناقل بل كلفته بأن يثبت أن التلف والهلاك والتأخير أو ان الحدث أو الظرف الذي سبب أو أسهم فيه قد وقع أثناء مدة سريان مسؤولية الناقل وفقاً لما حددته هذه الاتفاقية في الفصل الرابع منه^٢، ووفقاً لنفس المادة فإن الناقل أو أحد تابعيه يستطيع اثبات عدم تحميله للهلاك والتلف والتأخير لا يعزى لخطأ ارتكبه هو أو أحد مساعديه.

مثلاً نرى فإن التطور هو تحول بشكل منظم وبسيط إلى شكل أكثر تشعباً^٣، وإن كان هذا القول دقيقاً في بعض المسائل فهو ينطبق بشكل كبير جداً على أحكام وقواعد اتفاقية روتردام التي فصلت أحكام مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع وتابعيه ومنهم الطرف البحري المنفذ، وبناء على ما سبق فنلاحظ أن اتفاقية روتردام قد فصلت مسؤولية الطرف المنفذ البحري إذ نلاحظ بأن قواعد اتفاقية روتردام وعلى الرغم من كثرة الجهات التي تساعد الناقل في عملية

^١ د. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر عمان، ٢٠٠١، ص ٤٧.

^٢ تنص المادة (١٧) من اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨ على (١- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخير في التسليم إذا أثبت المطالب بأن الهلاك أو التلف أو التأخر أو الحدث أو الظرف الذي تسبب فيه قد وقع أثناء مدة المسؤولية للناقل، يعفى الناقل من كامل مسؤولية التي تقضى بها الفقرة من هذه المادة أو جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك والتلف والتأخير واحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد مساعديه).

^٣ م.د. نصار عمران ناصر، المتغيرات المجتمعية وأثرها على الاختصاصات الدستورية للسلطة التشريعية والقضائية - دراسة مقارنة - بحث منشور في مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة كركوك المجلد ١٣، العدد ٥١، ٢٠٢٤، ص ٦٢.

النقل البحري الا أنها لا تقوم بفرض مسؤولية على جميع المساعدين بل تقتصر المسؤولية فقط على طائفة واحدة منهم وهم الاطراف المنفذة البحرية^١ .

وبالنسبة للطرف المنفذ البحري فإنه يقع على عاتقه نفس الالتزامات والمسؤوليات المفروضة على عاتق الناقل، كما يمكنه الاستفادة من امتيازات الناقل وحدود مسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية روتردام، الا اذا كان الناقل قد التزم بشروط غير تلك المذكورة في اتفاقية روتردام فعندئذ سوف لن يتحمل الطرف المنفذ البحري هذه الالتزامات الا اذا اعلن صراحة عن قبولها، ومن الجدير بالذكر أن الطرف المنفذ البحري لا تقتصر مسؤوليته عن "نفسه فحسب بل تشمل أفعال غيره ايضا ممن يعهد اليهم بأداء احد الاعمال الواقعة ضمن التزاماته وهم موظفيه وكذلك المقاولين من الباطن الذين يستعين بهم الطرف المنفذ البحري في اداء اعماله والتزاماته الموكل ينفذها من قبل الناقل^٢، فالنسبة لتابعي الطرف المنفذ البحري فقد منحت نصوص اتفاقية روتردام ميزة حقيقية لهم تمثلت باستفادتها من حدود المسؤولية و وسائل و طرق الدفاع نفسها التي يتمتع بها الناقل^٣ .

وهناك الطائفة الثانية التي تعتبر من التابعين للطرف المنفذ البحري وهم المتعاقدين من الباطن مع الطرف المنفذ البحري، فأحياناً نجد ان الطرف المنفذ البحري لا يمكنه القيام بأداء كافة الالتزامات الموكلة إليه و من قبل الناقل فيعهد بأداء هذه الالتزامات او جزء منها الى اشخاص مستقلين عن هذا العقد والذين يمكن تسميتهم بالمقاولين من الباطن، اذ أنه وبموجب اتفاقية روتردام تتم حماية هذه الطائفة عن التصرفات التي يقومون من خلالها بأداء واحد أو اكثر من الالتزامات الخاصة بالناقل اثناء فترة مسؤولية الطرف المنفذ البحري^٤ .

^١ د. محمد عبد المقصود غانم ، مصدر سابق ، ص ١٧٤ .

^٢ المادة (١٩) من اتفاقية روتردام السنة ٢٠٠٨ .

^٣ المادة (٤) الفقرة (١) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ .

^٤ المادة (١٩) الفقرة (١) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ .

ويمكن لاطرف المنفذ البحري ان يدفع مسؤوليته عن الهلاك والتلف والتأخير من خلال قيامه بنفي قرينة الخطأ عنه او عن احد تابعيه وبالتالي يعفى من كامل مسؤولياته ، وكذلك يمكن للطرف المنفذ البحري ان يثبت ان الضرر الحاصل لم يقع في فترة مسؤوليته اي انها لن تقع في الفترة بين وصول البضاعة لميناء التحميل او الشحن وحتى لحظة مغادرته لميناء التفريغ^١، ومن جانب آخر يمكن للطرف المنفذ البحري اثبات عدم مسؤوليته من خلال اثبات توافر حالة من الحالات التي نصت عليه اتفاقية روتردام والتي تتمثل به (١). القضاء والقدر به - مخاطر البحر او المياه الاخرى الصالحة للملاحة ٢ الاعمال القتالية الحرب والنزاع المسلح و القرصنة واعمال الشغب والاضطرابات الاهلية ٣ تقييدات الحجر الصحي، والاحتجاز والتوقيف من قبل السلطات العامة ٤ - الاضطرابات ت و اغلاق المنشآت و نشوب حريق على ظهر السفينة ٥. وجود عيوب خفية تعد اكتشافها ببذل العناية الواجبة^٢. وبالتالي نجد ان في حالة تحقق أحدث الحالات المنصوص عليها في هذه المادة القانونية فيمكن للطرف المنفذ البحري اعطاء نفسه او احد تابعيه من تحمل المسؤولية كليا ام جزئيا .

الخاتمة: بعد أن سلطنا الضوء على اغلب مفردات هذا البحث سنحاول بيان أهم ما توصلنا اليه من نتائج ومقترحات كالآتي:

اولا: الاستنتاجات

١. تعتبر اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨ رائدة في مجال النقل البحرية للبضائع فيما يتعلق بمسألة تنظيم المراكز القانونية للأشخاص التابعين للناقل مثل الطرف المنفذ البحري من حيث احتواءها على العديد من الاحكام والقواعد المتعلقة و بالتزامات ومسؤوليات وحقوق هذه الفئة وبالأخص الطرف المنفذ البحري .

^١ المادة (١٩) الفقرة (١/ب) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨.

^٢ المادة (١٧) الفقرة (٣) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨.

٢. إن وصف الطرف المنفذ البحري يطلق فقط على الشخص الذي يساعد الناقل في اداء احدى التزاماته او مجموعة منها في مرحلة النقل البحري لعقد نقل البضائع اي الفترة الزمنية بين وصول البضاعة لميناء الشحن وابحار السفينة إلى فترة وصول السفينة الى ميناء التفريغ وبالتالي فهذا الوصف لا يشمل الاشخاص التابعين للنقل في عقد النقل البحري للبضائع .

٣. ان تحديد وصف الطرف المنفذ البحري مرتبط بالنطاق الزمني والمكاني اعقد النقل البحري للبضائع والتي تعتبر الموانئ البحرية من اهم عناصرها لكن تلاحظ عدم وجود تعريف محدد للميناء لا ضمن قواعد اتفاقية روتردام ولا ضمن نصوص قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ .

٤. إن الطرف المنفذ البحري وعلى الرغم من كونه مفهوم ومصطلح جديد في عقود النقل البحري للبضائع الا اننا نلاحظ بأنه فيما عدا تحديد النطاق المكاني والزمني لوجوده كتابع للناقل فلا يوجد اي نص ضمن اتفاقية روتردام لتحديده بشكل دقيق لذلك وعلى الأغلب فانه وبعد دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ فأن المحاكم والقضاء الوطني هي التي ستقوم بتحمل عبئ تحديد مفهوم الطرف المنفذ البحري .

ثانياً: المقترحات

١. ضرورة قيام العراق بالتوقيع على اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨ وذلك نظراً للتطورات التي طرأت على صناعة النقل البحري والتي حاولت هذه الاتفاقية احتواءها و تنظيمها وبالأخص فيما يتعلق بمسألة العلاقة بين الناقلين والشاحنين وتحديد مسؤولية كل طرف فيها .

٢. تعديل قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بالشكل الذي يحدد فيه مفهوم تابعي كل من الناقل وكذلك الشاحن وبالأخص بيان المقصود من الطرف المنفذ البحري لأهميته الكبيرة في اتمام التزامات الناقل .

٣. تعديل قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بالشكل الذي يبين فيه مسؤولية تابعي كل من الناقل والشاحن والتزاماتهم و كذلك سبل اعفائهم من المسؤولية اسوة بالناقل والشاحن الذين قامت اغلب الاتفاقيات في تحديد مسؤولياتها و وسائل الاعفاء منها او تحديدها .

٤. تعديل قانون النقل العراقي بالشكل الذي يبين فيه تعريف لتابعي الناقل والشاحن وتحديدهم وتحديد واجباتهم وبالأخص الطرف المنفذ البحري و كذلك القيام تعريف (الميناء) كونه يؤثر في تحديد صفة الطرف المنفذ البحري من ناحية النطاق المكاني لعمله .

قائمة المصادر

اولاً: الكتب

١. د. مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري، دراسة مقارنة، ط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦.
٢. فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج١، مكتبة دار الثقافة، عمان، الاردن، بدون سنة نشر.
٣. د. حمد الله محمد حمدالله، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
٤. د.عزيز العكلي، شرح القانون التجاري، ج١، ط١، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ٢٠٠٠.
٥. د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام، ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحار، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠١٢.
٦. د. هاني محمد دويدا، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٠.
٧. د. مصطفى كامل طه، اساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ١٩٨٩.
٨. د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، ط١، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢.
٩. د. محمد بهجت القايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة.
١٠. د. عبد الرافع موسى، مدى الشدة في اساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الاشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦.
١١. د. محمد السيد فقي، تطوير قواعد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٧.

١٢. د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣
١٣. د. هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري ، ط١، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٤.
١٤. د. عادل علي المقدادي ، القانون البحري، ط١، مكتبة الثقافة، عمان، الاردن، ١٩٩٧.
١٥. د. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان، الاردن، ٢٠٠١.

ثانياً: الرسائل والاطاريح الجامعية

١- الاطاريح

- أ- محمد محمود خليل، مسؤولية الناقل الدولي وفقاً لأحكام قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩، دراسة مقارنة مع قواعد هامبورغ لسنة ١٩٧٨ وموقف القانونين المصري والاردني ، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠٠٩.
- ب- شيماء محمد احمد علي غزالي، سند الشحن الالكتروني ، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١٧.

ثالثاً: البحوث والدراسات

- ١- د. فاروق ابراهيم جاسم، الصراع بين الناقلين والشاحنين وانعكاساته على الاتفاقيات الدولية، بحث منشور في مجلة الحقوق، جامعة تكريت، العدد (٤) الجزء (٢) العدد (٤٦) السنة ٢٠٢٢.
- ٢- د. رائد احمد خليل، د. ريان هاشم حمدون، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع على سطح السفينة ، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة، ملحق العدد (٥٥) السنة ٢٠٢٣ .
- ٣- د. عبد الحميد الساعدي، السعي لتوحيد قواعد النقل الدولي البحري للبضائع ، بحث منشور في مجلة الفقه والقانون ، المغرب ، العدد (٦) ، ٢٠١٣.
- ٤- د. محمد عبدالمقصود غانم ، المركز القانوني للطرف المنفذ وفقاً لأحكام اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً ٢٠٠٨ "قواعد روتردام" ، بحث منشور في مجلة روح القوانين، العدد (١٠١) الجزء الثاني، كلية الحقوق، جامعة طنطا، ٢٠٢٣.
- ٥- الحسن يوسف يونس، الجديد في مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام ، دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة، بحث منشور في جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية ، سلسلة لعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد (٣٩) العدد (٢) ، ٢٠١٧.
- ٦- وجدي حاطوم ، الجديد في النقل البحري في ضوء اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، بحث منشور في مجلة نقابة المحامين ، العدد (٣)، بيروت، ٢٠١٠.
- ٧- د. نصار عمران عبد ناصر ، المتغيرات المجتمعية واثرها على الاختصاصات الدستورية للسلطة التشريعية والقضائية . دراسة مقارنة، بحث منشور في مجلة كلية القانون للعلوم القانونية و السياسية، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة كركوك، المجلد (١٣) العدد (٥١)، ٢٠٢٤.

رابعاً: القوانين



١- القانون المدني العراقي رقم ٤١ لسنة ١٩٥٠.

٢- قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

خامساً : الاتفاقيات

١- اتفاقية بروكسل لتوحيد سندات الشحن ١٩٢٤.

٢- اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع عن طريق البحر ١٩٧٨.

٣- اتفاقية روتردام عقود نقل البضائع البحرية بشكل كلي او جزئي ٢٠٠٨.