



مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية

ISSN

٢٠٧.٩٨٣٨ (مطبوع) ٣٠.٦٧٦٧٧ (إلكتروني)

العدد الثالث/ المجلد السابع عشر

تاريخ النشر

٢٠٢٥ / ٩ / ٢٠

وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع؛ دراسة
مقارنة بين قانون العراقي و الايراني و بعض الاتفاقيات الدولية

Means of Limiting the Liability of the Sea Carrier in the Cargo
Transport Contract: A Comparative Study between Iraqi and
Iranian Law and Some International Agreements

دكتور رضاحسين گندمكار

استاذ المشارك كلية القانون جامعة قم ايران

يوسف عبد الجبار ارهيف العبودي

الناقل البحري، مسؤولية الناقل، القوة القاهرة، الحادث الفجائي، النقل البحري.الاعفاء عن
المسؤولية البحري

Maritime Carrier, Carrier Liability, Force Majeure, international conventions, ,
Maritime Transport.Rotterdam convention ,Exclusion of maritime liability.

Abstract:

Maritime transport of goods is a cornerstone of international trade, with the carrier bearing significant responsibilities for ensuring cargo safety. This study examines the mechanisms for exonerating the maritime carrier from liability in contracts for the carriage of goods through a comparative analysis of Iraqi and Iranian laws and international conventions (Brussels 1924, Hamburg 1978, Rotterdam 2008). It highlights that the Rotterdam Convention provides a flexible and comprehensive legal framework balancing the interests of carriers and shippers, whereas Iraqi law lacks specific maritime provisions, relying on general civil principles. Conversely, Iranian law offers clearer provisions but requires updates to align with international developments. then the main question is : what is exclusion means Of maritime carrier liability ?The study employs a descriptive-analytical methodology to examine and compare legal texts with international standards. It addresses exoneration mechanisms such as force majeure, fortuitous events, shipper's fault, and third-party intervention, revealing variations in their application across legal systems. The findings indicate that the Rotterdam Convention excels in transparency and inclusivity, while Iraqi and Iranian legislations need reforms to align with global standards. The study proposes amendments to national laws, including provisions for multimodal transport and cargo condition documentation, to enhance transparency and fairness in contractual relationships.

الملخص:

يُعد النقل البحري للبضائع ركيزة أساسية في التجارة الدولية، حيث يتحمل الناقل البحري مسؤوليات كبيرة في ضمان سلامة البضائع. تتناول هذه الدراسة وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع من خلال مقارنة تحليلية بين القانونين العراقي والإيراني والاتفاقيات الدولية (بروكسل ١٩٢٤، هامبورغ ١٩٧٨، روتردام ٢٠٠٨). تُبرز الدراسة أن اتفاقية روتردام تقدم إطاراً قانونياً مرناً وشاملاً يوازن بين مصالح الناقل والشاحن، بينما يعاني القانون العراقي من غياب نصوص بحرية محددة، مما يدفع إلى الاعتماد على المبادئ المدنية العامة. في المقابل، يقدم القانون الإيراني نصوصاً أكثر وضوحاً، لكنه يحتاج إلى تحديث لمواكبة التطورات الدولية. السؤال الرئيسي هو : ما هي وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع ؟ باستخدام المنهجية الوصفية التحليلية لفحص النصوص القانونية وتحليلها مقارنةً بالمعايير الدولية. تتناول الدراسة وسائل دفع المسؤولية القوة القاهرة، الحادث الفجائي، تدخل المضرور، وتدخل الطرف الثالث، وتُظهر اختلافات في التطبيق بين الأنظمة القانونية. تُشير النتائج إلى أن اتفاقية روتردام تتفوق في الشفافية والشمولية، بينما تحتاج التشريعات العراقية والإيرانية إلى إصلاحات لتتماشى مع الاتفاقيات الدولية. تُقدم

الدراسة توصيات لتعديل القوانين الوطنية، مثل إدراج نصوص تنظم النقل متعدد الوسائط وتوثيق حالة البضائع، لتعزيز الشفافية والعدالة في العلاقات التعاقدية.

المقدمة:

يُعد النقل البحري للبضائع أحد الركائز الأساسية للتجارة الدولية، حيث يتحمل الناقل البحري مسؤولية كبيرة في ضمان سلامة البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ. ومع تزايد تعقيدات هذا القطاع، برزت الحاجة إلى إطار قانوني واضح ينظم مسؤوليات الناقل ويحدد الوسائل التي يمكنه من خلالها دفع المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع. تتعدد هذه الوسائل بين القوة القاهرة، الحادث الفجائي، تدخل المضرور، وتدخل الطرف الثالث، وتختلف في تنظيمها بين التشريعات الوطنية، مثل القانونين العراقي والإيراني، والاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقيات بروكسل، هامبورغ، وروتدام. تهدف هذه الدراسة إلى إجراء مقارنة تحليلية بين هذه الأنظمة القانونية لتسليط الضوء على الفروقات والتشابهات في تنظيم وسائل دفع المسؤولية. تتميز اتفاقيات النقل البحري الدولية، وخاصة اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨، بتقديم نهج شامل ومرن يهدف إلى تحقيق توازن بين مصالح الناقل والشاحن. ففي حين وسّعت اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ من نطاق الإعفاءات لصالح الناقل، جاءت اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ لتقليص هذه الإعفاءات لحماية الشاحنين، بينما سعت اتفاقية روتردام إلى الجمع بين المرونة والدقة في تنظيم وسائل دفع المسؤولية. على الصعيد الوطني، يعاني القانون العراقي من غياب نصوص بحرية محددة تنظم هذه الوسائل بشكل مباشر، مما يدفع إلى الاعتماد على المبادئ العامة للقانون المدني، بينما يقدم القانون الإيراني إطاراً أكثر وضوحاً من خلال قانون البحار لعام ١٣٤٣، رغم وجود بعض الفجوات التشريعية التي تحتاج إلى تحديث. من خلال هذه الدراسة المقارنة، يتم السعي إلى تقييم مدى كفاية الأطر القانونية في العراق وإيران مقارنة بالمعايير الدولية، مع التركيز على وسائل دفع المسؤولية مثل القوة القاهرة والحادث الفجائي وتدخل الأطراف. كما تسعى الدراسة إلى اقتراح توصيات لتطوير التشريعات الوطنية بما يتماشى مع التطورات الدولية، لتعزيز الشفافية والعدالة في العلاقات التعاقدية بين الناقل والشاحن، وضمان حماية متوازنة لجميع الأطراف المتعاملة في قطاع النقل البحري.

المبحث الأول: المباحث التمهيدية: المطلوب الأول: مفهوم الناقل البحري: مفهوم الناقل البحري يُعدّ من المفاهيم الأساسية في قانون النقل البحري، حيث يُشير إلى الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يتعهد بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ بموجب عقد نقل بحري، وذلك مقابل أجر متفق عليها تُعرف بأجرة النقل أو الشحن. يُعتبر الناقل البحري حلقة وصل حيوية في سلسلة التجارة الدولية، إذ يتحمل مسؤولية استلام البضائع من الشاحن، ضمان سلامتها أثناء النقل عبر البحر، وتسليمها إلى المستلم المحدد في وثائق الشحن أو الشخص المخول قانونياً باستلامها. يمكن أن يكون الناقل البحري مالك السفينة، أو المستأجر، أو الشركة التي تتولى إدارة السفينة أو تشغيلها، وفقاً لطبيعة العقد والاتفاقيات المبرمة. في إطار اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨، تم تقديم تعريف موسع وأكثر شمولية للناقل البحري، حيث تشمل الاتفاقية ليس فقط الشخص الذي يقوم بتنفيذ النقل الفعلي للبضائع، بل أيضاً الأشخاص أو

الكيانات التي تتحمل المسؤولية التعاقدية عن عملية النقل، مثل وكلاء الشحن أو المتعاقدين الفرعيين. هذا التعريف الموسع يعكس التطورات في صناعة النقل البحري، حيث أصبحت العمليات تشمل عدة أطراف قد تتشارك في تنفيذ عقد النقل. تهدف اتفاقية روتردام إلى تعزيز الحماية القانونية للشاحنين والمستلمين من خلال توضيح مسؤوليات جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الناقل التعاقدي والناقل الفعلي، مع وضع قواعد محددة لتوزيع المسؤوليات والالتزامات بينهما. في القانون العراقي، يتم تناول مفهوم الناقل البحري في إطار القوانين المنظمة للنقل البحري، مثل قانون النقل العراقي وقانون البحار. يُعرف الناقل البحري في هذا السياق بأنه الشخص الذي يبرم عقد الشحن البحري مع الشاحن، سواء كان يملك السفينة أو يستأجرها أو يديرها بأي صفة أخرى. يُلزم القانون العراقي الناقل بتوفير سفينة صالحة للإبحار، مجهزة بشكل مناسب لنقل البضائع المتعاقد عليها، مع ضمان الحفاظ على سلامتها خلال الرحلة البحرية. ومع ذلك، قد تظهر بعض التحديات في التطبيق العملي لهذه القوانين بسبب محدودية التشريعات الحديثة أو الحاجة إلى تحديثها لمواكبة الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية روتردام.^(١) أما في القانون الإيراني، فإن تعريف الناقل البحري يتمشى إلى حد كبير مع المعايير الدولية، مع وجود بعض الخصوصيات التي تعكس النظام القانوني الإيراني. وفقاً لقانون البحار الإيراني، يُعتبر الناقل البحري الشخص أو الكيان الذي يتعهد بنقل البضائع بموجب عقد الشحن، سواء كان الناقل الفعلي الذي يقوم بالنقل أو الناقل التعاقدي الذي يتفق مع الشاحن. يُلزم القانون الإيراني الناقل بالتأكد من أن السفينة صالحة للإبحار ومجهزة لنقل البضائع بأمان، مع تحديد مسؤولياته في حالة حدوث أضرار أو خسائر للبضائع أثناء النقل. كما يُولي القانون الإيراني أهمية خاصة للوثائق البحرية، مثل بوليصة الشحن، التي تُعتبر دليلاً على عقد النقل وتحدد حقوق والتزامات الأطراف.

المطلب الثاني: مفهوم البضائع البحرية: مفهوم البضائع البحرية يُشير إلى جميع أنواع المواد والسلع التي تُنقل عبر البحر بموجب عقد النقل البحري، سواء كانت هذه البضائع تتكون من مواد خام، منتجات مصنعة، أو أي أشياء أخرى صالحة للنقل عبر السفن. تُعتبر البضائع البحرية العنصر الأساسي في عقد الشحن البحري، حيث تُحدد طبيعتها وخصائصها التزامات الناقل والشاحن والمستلم. تشمل هذه البضائع عادةً السلع التجارية مثل الحبوب، المعادن، المنتجات النفطية، الأجهزة، والسلع الاستهلاكية، ولكنها قد تستثني بعض العناصر مثل الحيوانات الحية أو البضائع التي تُنقل على سطح السفينة بناءً على شروط خاصة. في إطار اتفاقية روتردام لعام ١٩٢٤، يتم تعريف البضائع بشكل واسع ليشمل أي نوع من الممتلكات أو الأشياء التي يتم نقلها بموجب عقد النقل، باستثناء الحيوانات الحية والبضائع التي تُنقل على سطح السفينة إذا تم الاتفاق على ذلك صراحةً. تهدف الاتفاقية إلى توفير إطار قانوني مرن يغطي مختلف أنواع البضائع، بما في ذلك تلك التي تُنقل في حاويات أو بشكل سائب، مع التركيز على حماية حقوق الأطراف المتعاقدة من خلال تحديد التزامات الناقل في الحفاظ على سلامة البضائع أثناء النقل.^(٢) في القانون العراقي، لا يوجد تعريف محدد للبضائع البحرية في قانون النقل العراقي أو القوانين التجارية البحرية بشكل صريح، لكن يُفهم من النصوص القانونية أن البضائع تشمل جميع الأشياء القابلة للنقل عبر

البحر باستثناء ما قد يُحدده العقد أو القانون. يُركز القانون العراقي على تنظيم العلاقة بين الناقل والشاحن من خلال وثائق الشحن مثل بوليصة الشحن، التي تُحدد نوع البضائع وكميتها وخصائصها. ومع ذلك، قد تكون هناك حاجة إلى تحديث التشريعات العراقية لمواكبة التعريفات الدولية الحديثة، خاصة في ظل اتفاقيات مثل روتردام. أما في القانون الإيراني، فإن قانون البحار الإيراني المصادق عليه عام ١٣٤٣ (الموافق ١٩٦٤) يُقدم تعريفاً واضحاً للبضائع في إطار فصل الباربري الدرايبي. وفقاً للمادة ٥٢ (بند ٣) من هذا القانون، يُعرف "البار" بأنه يشمل "كل نوع من المحمولات بما في ذلك الأموال والأشياء وكل سلعة أخرى"، باستثناء الحيوانات الحية والبضائع التي يتم الاتفاق على نقلها على سطح السفينة وفقاً لشروط العقد ويتم نقلها فعلياً بهذه الطريقة. هذا التعريف يعكس شمولية المفهوم في القانون الإيراني، حيث يغطي مختلف أنواع البضائع التي يمكن أن تكون موضوع عقد النقل البحري، سواء كانت معبأة أو سائبة.^(١) من الناحية المقارنة، يُلاحظ أن تعريف البضائع في اتفاقية روتردام أكثر مرونة وشمولية مقارنة بالتشريعات العراقية والإيرانية، حيث تتيح الاتفاقية تغطية النقل متعدد الوسائط (من الباب إلى الباب)، مما يعني أن البضائع قد تشمل مراحل النقل البري أو الجوي المرتبطة بالنقل البحري. بينما يظل التركيز في القانونين العراقي والإيراني مقتصرًا بشكل أساسي على النقل البحري فقط، مما قد يُحد من قدرتهما على التعامل مع التحديات الحديثة في التجارة الدولية. هذه الفروقات تُبرز الحاجة إلى دراسة مقارنة دقيقة لتطوير التشريعات المحلية بما يتماشى مع المعايير الدولية.

المطلب الثالث: أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع بحراً: يتطلب البحث في أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع بحراً أن نبين أولاً موقف الاتفاقيات السابقة لاتفاقية روتردام ٨ . ٢٠. ثم نبين بعد ذلك أساس مسؤولية الناقل المذكور وفقاً لاتفاقية روتردام والقانون العراقي و الإيراني. اختلفت آراء الفقه بشأن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية بروكسل، ويرجع هذا الخلاف إلى عيوب الصياغة التي صيغت بها المادتين (٣ و ٤) من الاتفاقية^(٢). حيث ذهب بعض آراء الفقه إلى أن مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية بروكسل هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل، ومن ثم فإن الشاحن لا يكلف بإثبات خطأ الناقل، فإذا ما أراد الناقل التخلص من المسؤولية فيجب عليه أن يثبت أحد حالات الإعفاء من المسؤولية التي قررتها الاتفاقية^(٣). فمسؤولية الناقل تتحقق من دون حاجة أن يثبت الشاحن أن ما تعرض له من ضرر كان ناجماً من خطأ أو إهمال من الناقل. أو وكلاؤه وتابعيه، فإذا أراد الناقل دفع المسؤولية عن نفسه أن يثبت بأن سبب الضرر ليس ناجماً عن خطأ منه أو من تابعيه أو وكلاؤه وأنها بإثبات أن الضرر قد نجم عن أحد حالات دفع المسؤولية التي قررتها الاتفاقية في " الفقرة ثانياً مادة ٤ " من الاتفاقية^(٤).

أولاً: القاعدة العامة بشأن أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع بحراً: قررت (الفقرة ١ مادة ٥) من اتفاقية هامبورغ " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحدث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضاعة في عهده على الوجه المبين في المادة (٤) ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدموه وكلاؤه جميع ما يلزم

اتخاذها بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته " . فاتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ هي تقرر صراحة بأن الناقل البحري يُعَدُّ مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء وجودها في عهده من دون أن تلزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل، ذلك لأنَّ خطأ الناقل هنا مفترض، إلاَّ أن للناقل أن ينفي الخطأ عنه وعن تابعيه إذا أثبت بأنه اتخذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذي سبب الضرر^(١). قررت (الفقرة ١ مادة ١٧) من اتفاقية روتردام القاعدة العامة بشأن أساس مسؤولية الناقل حيث نصت " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل ٤ " . ثم قررت الفقرة ٢ من نفس المادة بأنه " يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو جزء منها إذ أثبت بأن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨ " . اما أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع بحراً في القانون الإيراني يستند إلى مبدأ الخطأ كركيزة أساسية لتحديد الالتزامات القانونية للناقل تجاه سلامة البضائع. وفقاً للمادة (٩٤) من القانون البحري الإيراني لعام ١٩٦٤ المعدل عام ٢٠١٢، يتحمل قائد السفينة مسؤولية الأضرار التي تلحق بالبضائع أو بالأطراف الثالثة نتيجة تقصيره أو إخلاله بواجباته، مما يعكس اعتماد القانون على إثبات الخطأ كشرط للمساءلة. ومع ذلك، يفتقر هذا النص إلى تحديد دقيق للإطار الزمني لفترة التقادم لتقديم الدعاوى، مما قد يؤدي إلى غموض قانوني ونزاعات مطولة، خاصة في الحالات التي تنطوي على تعقيدات النقل البحري الدولي.^(٢) من جهة أخرى، تنظم المادة (١٠٤) من القانون البحري الإيراني مسؤولية الناقل في حالة التعاملات غير القانونية، حيث تُلزمه بالامتنثال للقواعد القانونية وتحمله مسؤولية الأضرار الناتجة عن أي تصرفات غير مشروعة. لكن هذا النص لا يتضمن تنظيمًا واضحًا لواجب الناقل في توثيق حالة البضائع عند التسليم، مما يُعد قصورًا تشريعيًا يُمكن أن يؤثر على شفافية العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن. هذه الفجوات تُبرز الحاجة إلى تعديلات تشريعية في القانون الإيراني لتعزيز وضوح الأحكام وتحقيق توازن أفضل بين حماية حقوق الشاحن وضمان استقرار الناقل قانونيًا، خاصة في سياق التجارة البحرية الدولية.^(٣) ولما كانت مسؤولية الناقل بمقتضى المادة المذكورة هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض كما ذكرنا سابقاً، لذا فإن مسؤولية الناقل هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل^(٤) حيث لا يكلف الشاحن أو المدعي بإثبات خطأ الناقل لأنَّ المادة (١٣٢) افترضت مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه، ومن ثم على الناقل أن يثبت بأنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير التي من شأنها تجنب الهلاك أو التلف أو التأخير وتفادي ما ينشأ عنه من أضرار^(٥). وإذا كان على الشاحن أو المدعي أن يثبت بدلاً من إثبات خطأ الناقل – أن هنالك ضرر لحق بالبضاعة سواء أكان الضرر تلف أم هلاك أم تأخير في التسليم، وأن يثبت بأن الضرر قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل بحسب ما حددته الاتفاقية، لذا فإن البعض يرى بأن عبء الإثبات الذي يقع على عاتق الشاحن أو المدعي سيكون سهلاً لأنَّ الاتفاقية جعلت الناقل مسؤولاً عن الهلاك والتلف

والتأخير الذي يحدث للبضاعة منذ أن يستعملها الناقل وتابعيه لغاية تسليمها إلى المرسل إليه أو من له الحق في استلامها، وهذا أمر سيسهل على المطالب بالتعويض إثبات وقوع الضرر^(١).

ثانياً: المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالحيوانات الحية: قررت " الفقرة هـ مادة هـ " من اتفاقية هامبورغ بأنه: " فيما يتعلق بالحيوانات الحية لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التأخير والتسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل، متى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات، وإنه من الممكن في ظروف هذه الحالة أن يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إلى هذه المخاطر وعند ذلك يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلاؤه ". يبدو مما تقدم أن اتفاقية هامبورغ أجازت للناقل أن يتمسك بالإعفاء من المسؤولية عن هلاك الحيوانات أو تلفها، أو التأخير في تسليمها وذلك بأن يثبت بأن الضرر قد نشأ عن مخاطر خاصة تصيب هذه الحيوانات، كدوار البحر، وثبت بأن الناقل قد قام بتنفيذ تعليمات الشاحن من حيث العناية الواجبة لهذه الحيوانات، إلا أن القرينة التي أقامتها الاتفاقية هي قرينة بسيطة يجوز للشاحن نفيها وذلك بإثبات خطأ الناقل أو تابعيه الذي أدى إلى وقوع الضرر^(٢).

ثالثاً: المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الحريق: نصت (الفقرة ٤ مادة هـ) من اتفاقية هامبورغ على أن يسأل الناقل عن:

(١) هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير في تسليمها بسبب الحريق إذا أثبت المدعي أن الحريق قد نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلاؤه .

(٢) الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المدعي أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلاؤه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها .

يتضح مما تقدم أن اتفاقية هامبورغ أقامت مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة بسبب الحريق على أساس الخطأ واجب الإثبات من جانب المدعي وذلك بأن يثبت بأن خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو مستخدميه هو الذي أدى إلى وقوع الضرر وإثبات أن الناقل أو تابعيه أو مستخدميه قد أخفقوا في اتخاذ التدابير اللازمة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها^(٣)، ولم تؤسس الاتفاقية المسؤولية عن الحريق على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل وذلك لأن الحريق يقع في الكثير من الأحيان لأسباب مجهولة أو غير معروفة فلا يكون من العدل افتراض نسبته إلى الناقل^(٤).

رابعاً: إقامة المسؤولية على أساس الخطأ واجب الإثبات: لم تجعل اتفاقية روتردام ٨٠٢٠ مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ المفترض في جميع الأحوال، بل أقامت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ واجب الإثبات في بعض الحالات ومن ذلك ما قرره (الفقرة هـ) من المادة (١٧) التي قررت بأن " يكون الناقل مسؤولاً، بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو جزء منه، إذا:

أ- أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو اسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه:

- ١- عدم صلاحية السفينة للإبحار، أو
 - ٢- عدم تطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم، أو
 - ٣- إن عنابر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نقلت البضائع فيها، أو ما وفره الناقل من حاويات نُقلت البضائع فيها أو عليها، لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها.
- ب- ولم يتمكن الناقل من إثبات:
- ١- إن الهلاك أو التلف أو التأخر لم ينجم عن أي من الأحداث أو الظروف المشار إليها في الفقرة الفرعية هـ (أ) من هذه المادة، أو

٢- إنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٤ " .

ووفقاً لما قرره النص المذكور فإن مسؤولية الناقل هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات إذ يتعين على المطالب أو المدعي أن الضرر الذي لحق بالبضاعة يعود إلى عدم صلاحية السفينة^(٦) إلا أن هذا الإثبات يُعدّ أمراً في غاية الصعوبة بالنسبة للشاحن حيث يتعذر على الشاحن إثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة^(٧) .

المبحث الثاني: الاعفا عن المسؤولية الناقل البحري: قد تتعرض البضاعة أو البضائع إلى هلاك أو تلف أو تأخير في النقل، إلا أنه هذا لا يعني حتماً تحقق مسؤولية الناقل البحري عن الضرر المذكور، بل يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته عن الضرر وذلك باللجوء إلى طرق أو وسائل دفع المسؤولية التي قررها القانون الوطني أو الاتفاقية الدولية. تُشكل وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع إطاراً قانونياً يمكن الناقل من الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تُصيب البضائع أثناء النقل، شريطة توافر شروط محددة. تشمل هذه الوسائل القوة القاهرة، الحادث الفجائي، تدخل المضرور، وتدخل الثالث، وهي تمثل استثناءات تُخفف من مبدأ المسؤولية المفترضة للناقل. تُنظم هذه الوسائل في اتفاقية روتردام لعام ٨٠٠٢ والتشريعات الوطنية، مثل القانون العراقي وقانون البطار الإيراني لعام ١٣٤٣ (١٩٦٤)، حيث تُحقق توازناً بين حماية حقوق الشاحن والمستلم وتخفيف العبء عن الناقل في الظروف الخارجة عن سيطرته. يُعد إثبات الناقل لعدم تقصيره أو مسؤوليته المباشرة عن الضرر عنصراً أساسياً، مما يعكس تعقيد العلاقات التعاقدية في النقل البحري^(٨). القوة القاهرة: القوة القاهرة تُعرف بأنها الأحداث الخارجة عن إرادة الناقل، التي لا يمكن توقعها أو تجنبها، مثل العواصف البحرية العاتية، الزلازل، أو الحروب. في اتفاقية روتردام لعام ٨٠٠٢، تُدرج القوة القاهرة ضمن الاستثناءات في المادة ١٧، حيث يُعفى الناقل إذا أثبت أن الضرر نجم عن حدث خارج عن سيطرته ولم يكن نتيجة إهماله. يُشترط أن يكون الحدث استثنائياً، مثل إغلاق ميناء بسبب أزمة سياسية^(٩). في القانون العراقي، يُعترف بالقوة القاهرة كسبب للإعفاء وفقاً للمبادئ العامة في القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لعام ١٩٥١ وقانون النقل. يُطالب الناقل بإثبات أن الحدث كان خارج نطاق السيطرة، مثل الفيضانات أو الاضطرابات الأمنية، وأن السفينة كانت صالحة

للإبحار. غياب نصوص بحرية محددة قد يُعقد التطبيق. في القانون الإيراني، تنص المادة ١٥٠ (الفقرة أ) من قانون البحار لعام ١٣٤٣ (١٩٦٤) على أن القوة القاهرة، مثل منع خروج السفينة من الميناء بسبب كارثة طبيعية، تُعفي الناقل من المسؤولية عن الخسائر الناتجة عن التأخير. كما توضح الفقرة (ب) أنه لا يُطالب الناقل بأجرة إضافية إذا توقفت الرحلة بسبب القوة القاهرة، مما يحمي الشاحن. تُشدد المحاكم الإيرانية على إثبات الناقل أن الحدث كان خارجاً عن سيطرته ولم يكن نتيجة إهماله.^(١) الحادث الفجائي: الحادث^٢ الفجائي هو الحدث غير المتوقع الذي لا يرقى إلى مستوى القوة القاهرة ولكنه يؤثر على سلامة البضائع، مثل عطل مفاجئ في محرك السفينة أو حريق غير متوقع. في اتفاقية روتردام، يُمكن إعفاء الناقل إذا أثبت أن الحادث الفجائي لم يكن نتيجة إهماله أو عدم صلاحية السفينة، وفقاً للمادة ١٧ (بند ٣). على سبيل المثال، إذا تسبب خلل خفي في نظام التبريد في تلف البضائع، يُعتبر ذلك حادثاً فجائياً. في القانون العراقي، يُقبل الحادث الفجائي كسبب للإعفاء بناءً على المبادئ العامة للمسؤولية المدنية، رغم غياب نص صريح في التشريعات البحرية. يُشترط أن يكون الحادث خارج نطاق السيطرة العادية، مثل تسرب وقود بسبب عيب تصنيعي. المحاكم تتطلب أدلة على اتخاذ الناقل للاحتياطات المعقولة.^(٢) في القانون الإيراني، يُمكن الاستناد إلى الحادث الفجائي كسبب للإعفاء ضمن الأحكام العامة لقانون البحار، وتدعم المادة ١١٨ هذا المبدأ بشكل غير مباشر. تنص المادة ١١٨ على بطلان الشروط التي تُبرئ الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر ناتجاً عن تقصيره، مما يعني أن الحادث الفجائي يُقبل كسبب للإعفاء فقط إذا لم يكن نتيجة إهمال الناقل. على سبيل المثال، إذا تسبب عطل مفاجئ في نظام الملاحة في توقف الرحلة، يُمكن للناقل دفع المسؤولية إذا أثبت أن العطل لم يكن بسبب سوء الصيانة.^(٣) تدخل المضرور: تدخل^٢ المضرور، أي الشاحن أو المستلم، يُشكل سبباً لإعفاء الناقل إذا كان تصرفه هو السبب المباشر في الضرر. في اتفاقية روتردام، تنص المادة ١٧ على إعفاء الناقل إذا أثبت أن الضرر نجم عن فعل أو إهمال الشاحن، مثل سوء تعبئة البضائع أو إخفاء طبيعتها الخطرة. على سبيل المثال، إذا تسبب سوء تعبئة الحاويات في انهيارها، يُمكن للناقل الاستناد إلى هذا التدخل. في القانون العراقي، يُعترف بتدخل المضرور وفقاً للمبادئ العامة في القانون المدني العراقي. إذا أثبت الناقل أن الشاحن قدم معلومات مضللة، مثل عدم الإفصاح عن مواد قابلة للاشتعال، يُعفى من المسؤولية. وثائق الشحن، مثل بوليصة الشحن، تُعتبر دليلاً حاسماً في هذه الحالات.^(٤) في القانون الإيراني، يدعم قانون البحار مبدأ تدخل المضرور، وتُعزز المادة ١١٨ هذا المبدأ بشكل غير مباشر من خلال إبطال الشروط التي تُبرئ الناقل إذا كان الضرر ناتجاً عن تقصيره، مما يعني أن تدخل المضرور يُقبل إذا كان الشاحن هو المسؤول عن الضرر. على سبيل المثال، إذا تسبب عدم إفصاح الشاحن عن طبيعة البضائع المتفجرة في حادث، يُمكن للناقل دفع المسؤولية بناءً على إهمال الشاحن. تُبرز الممارسة القضائية أهمية الوثائق في إثبات هذا التدخل.

تدخل الطرف الثالث: تدخل الثالث يُقصد به الأفعال التي يرتكبها طرف ثالث خارج عن سيطرة الناقل البحري، مثل القرصنة، التخريب، أو الأخطاء من قبل سلطات الميناء، والتي تؤدي إلى الضرر بالبضائع. في اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨، يُعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نجم عن فعل طرف ثالث لا علاقة له

بالناقل أو طاقمه، وفقاً للمادة ١٧ (بند ٣). على سبيل المثال، إذا تسبب هجوم قراصنة في نهب البضائع، يُعتبر ذلك تدخلاً من الطرف الثالث يُبرئ الناقل من المسؤولية، شريطة أن يثبت اتخاذه للاحتياطات الأمنية المعقولة.^(١) في القانون العراقي، يُقبل تدخل الثالث كسبب للإعفاء بناءً على المبادئ العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني العراقي رقم ٤ لعام ١٩٥١. يُشترط أن يكون الفعل خارجاً عن سيطرة الناقل ولا يمكن منعه، مثل سرقة البضائع أثناء التخزين في الميناء بسبب إهمال سلطات الميناء. تُلزم المحاكم العراقية الناقل بإثبات أن الضرر لم يكن نتيجة تقصيره، مثل عدم توفير حراسة كافية إذا كان ذلك من مسؤوليته. غياب نصوص بحرية محددة قد يُعقد التطبيق، مما يجعل العرف القضائي مرجعاً رئيسياً. في القانون الإيراني، يُعترف بتدخل الثالث كوسيلة لدفع المسؤولية ضمن الأحكام العامة لقانون البحار لعام ١٣٤٣ (١٩٦٤)، وتدعم المادة ١٦٥ هذا المبدأ بشكل مباشر في سياق توزيع المسؤولية. تنص المادة ١٦٥ (الفقرة ب) على أن الخسائر الناتجة عن تدخل طرف ثالث، مثل أضرار تلحق بالبضائع بسبب تقصير سفينة أخرى أو جهة خارجية، تُوزع بناءً على نسبة التقصير. إذا أثبت الناقل أن الضرر نجم عن فعل طرف ثالث، مثل تخريب من قبل عمال الميناء أو خطأ من سفينة أخرى، يُعفى من المسؤولية أو تُخفف مسؤوليته وفقاً لنسبة التقصير المحددة. على سبيل المثال، إذا تسبب تصادم بين سفينتين في تلف البضائع، تُحدد المادة ١٦٥ (الفقرة أ) مسؤولية كل سفينة بناءً على درجة تقصيرها، ويُمكن للناقل دفع المسؤولية إذا كان الضرر ناتجاً بشكل رئيسي عن السفينة الأخرى. تُبرز المادة ١٦٥ (الفقرة ج) أيضاً المسؤولية المتضامنة تجاه الأضرار البدنية لأشخاص ثالثين، لكن في حالة البضائع، يُركز النص على توزيع المسؤولية، مما يعزز حماية الناقل إذا كان الثالث هو المسبب الرئيسي للضرر.^(٢)

المطلب الاول: وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في ضوء اتفاقية بروكسل ١٩٢٤: وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في ضوء اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ تُعتبر من الموضوعات المحورية التي تهدف إلى تحقيق توازن بين حماية مصالح المرسل وتوفير ضمانات قانونية للناقل. حددت اتفاقية بروكسل وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع حيث نصت "الفقرة ثانياً م ٤" على أن: "لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

أ- أعمال أو إهمال أو خطأ الرّبان أو البّخّار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.
ب- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.

ج- مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو إخطارها أو حوادثها.

د- القضاء والقدر.

هـ- أعمال الأعداء العموميين.

و- إيقاف أو إكراه صادر عن حكومة أو سلطة أو شعب أو حيز قضائي.

ز- قيود الجبر الصحي.

ح- عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله.

ط -الإضرابات عن العمل او الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة في أثناء العمل لي سبب سواء أكان كلياً ام جزئياً.

ي-الفتن أو الاضطرابات الأهلية.

ك-إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.

ل-العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها.

م-عدم كفاية التغليف.

ن-عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات.

س-العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة.

ع -أي سبب آخر غير ناشئ عن خلل الناقل أو خطئه أو فعل او وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم ". .

وكذلك نصت " الفقرة رابعاً مادة ٤ " من اتفاقية بروكسل على أن " لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك ". يتضح من النصوص المتقدمة بأن اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ قد توسعت كثيراً في تقرير الوسائل أو الطرق التي تسمح للناقل البحري في عقد البضائع بالتخلص من المسؤولية الناشئة عن هلاك أو تلف البضاعة أو البضائع. وقد تأثرت الاتفاقية بإقرارها لهذه الأحكام بما قرره قواعد القانون البحري الإنجليزي^(١) التي تحايي مصالح الناقلين على حساب الشاحنين أو مرسلتي البضائع.

المطلب الثاني: وسائل أو طرق دفع مسؤولية الناقل البحري في ضوء اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨: حددت اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع حيث عملت على التضييق من وسائل دفع مسؤولية الناقل المذكور وذلك بإلغاء الكثير من الحالات التي قررتها اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ والتي انحازت فيها بشكل واضح لمصلحة الناقلين. حيث حاول واضعي اتفاقية هامبورغ العمل على إعادة التوازن بين الناقلين والشاحنين. أما أسباب دفع مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع التي قررتها الاتفاقية فتتمثل بالآتي:

أولاً: دفع المسؤولية لاتخاذ الناقل أو تابعيه أو وكلاؤه كافة التدابير المعقولة لتفادي وقوع الحادث وتفاذي ما ينجم عنه من أضرار: نصت " الفقرة ١ مادة ٥ " من اتفاقية هامبورغ على أن: " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضاعة في عهده على الوجه المبين في المادة (٤) ما لم يثبت الناقل أنه اتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته ". إذا كانت اتفاقية هامبورغ قد قررت بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في نقلها إذا وقع الحادث الذي تسبب في الأضرار المذكورة أثناء وجود البضاعة في عهده. إلا أنها أجازت للناقل دفع

مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة إذا أثبت أنه اتخذ ومستخدموه أو وكلاؤه كافة التدابير المعقولة لتجنب وقع الحادث.

ثانياً: دفع المسؤولية عن الضرر الذي يصيب البضاعة بسبب الحريق: نصت الفقرة (٤ مادة ه) من اتفاقية هامبورغ بمسائلة الناقل " عن هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير في تسليمها بسبب الحريق إذا أثبت المدعي أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلاؤه ". ومن ثم فإن الناقل يسأل عن الأضرار التي تصيب البضائع أو البضاعة بسبب الحريق الذي ينشأ على ظهر السفينة وذلك إذا أثبت المدعي – الشاحن – بأنه نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلاؤه وتقصير هؤلاء في اتخاذ التدابير المطلوبة لإخماده، ومن ثم تجنب تبعاته أو العمل على التخفيف منها. (١) وفي جميع الأحوال يكون بإمكان الناقل التخلص من المسؤولية عن الحريق إذا أثبت عدم صدور خطأ أو إهمال منه أو من مستخدميه أو وكلاؤه، أو أنه اتخذ ومستخدميه ووكلاؤه التدابير المعقولة للعمل على إخماد الحريق بعد نشوبه أو التخفيف قدر الإمكان من آثاره. (٢) (٣)

ثالثاً: دفع مسؤولية الناقل عند الأضرار التي تصيب الحيوانات الحية أثناء نقلها: قد يتفق الناقل البحري مع الشاحن على نقل كميات من الحيوانات بواسطة سفينته، ولما كانت هذه الحيوانات قد تتعرض إلى مخاطر قد تؤدي إلى نفوقها أو هلاكها. لذا قررت (الفقرة ه مادة ه) من اتفاقية هامبورغ بعدم مسائلة الناقل في حال نقله لحيوانات حية – عن " الهلاك أو التأخير أو التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل، متى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات، وأنه من الممكن في ظروف هذه الحالة، أن يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إلى هذه المخاطر. وعند ذلك يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلاؤه ". (٤)

المطلب الثالث: وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في ضوء قانون الإيراني: يمكن تحليل النصوص ذات الصلة من قانون البحري الإيراني (لسنة ١٣٤٣) لتوضيح كيفية دفع المسؤولية ضمن الإطار القانوني الإيراني. (٥) وفقاً للمادة ٩٤ مكرر من قانون البحري الإيراني (لسنة ١٣٤٣)، يتحمل قائد السفينة المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة أو البضائع نتيجة إهماله أو تقصيره في أداء واجباته. إلا أن النص يستثني الحالات التي تكون فيها موافقة خطية من المرسل قد أعطيت لنقل البضائع على سطح السفينة أو إذا كان العرف البحري يجيز هذا النوع من النقل. هذا الإعفاء يعكس انسجاماً مع المبادئ العامة لاتفاقية بروكسل التي تقر بأن الناقل يمكن أن يعفى من المسؤولية إذا تم الاتفاق مسبقاً على طريقة النقل. (٦) التبصرة المرفقة بالمادة ٩٤ مكرر تظهر بوضوح أن أي نقل لبضائع غير مصرح بها دون علم أو إذن المالك يُحمّل القائد أو الطرف المسؤول جميع التبعات القانونية. هذا النص يُظهر موقفاً صارماً في الحالات التي تنتهك فيها القوانين أو التعليمات التعاقدية، مما يعكس توافقاً مع روح اتفاقية بروكسل التي تحمي المرسل من الممارسات غير المشروعة. (٧) أما المادة ١٠٣ من قانون البحري الإيراني (لسنة ١٣٤٣)، فتتناول

منع الحصول على قروض استناداً إلى الأرباح المحتملة من بيع البضائع. يشير هذا النص إلى أن الدائن لا يمكنه المطالبة بأكثر من أصل القرض، مما يُحد من المسؤولية المالية للناقل في بعض الحالات. يتماشى هذا مع مبادئ الحد من المسؤولية التي تنص عليها اتفاقية بروكسل، حيث تُحدد حدود قصوى للتعويضات لتجنب الأعباء غير المبررة على الناقل.^(١) الأخطاء الملاحية والأخطاء في إدارة السفينة تُعد من الموضوعات المحورية التي تحدد مسؤولية الناقل البحري في حالات الأضرار أو فقدان البضائع. وفقاً لـ قانون البحري الإيراني (للسنة ١٣٤٣)، يتم معالجة هذه الأخطاء من خلال تحديد نطاق المسؤولية والإجراءات الواجب اتباعها في حال وقوعها.^(٢) تشير المادة ١٠٧ من قانون البحري الإيراني (للسنة ١٣٤٣) إلى حالة فقدان البضائع المرهونة نتيجة أحداث غير متوقعة أو نتيجة فعل أو تقصير من قبل قائد السفينة أو طاقمها. في هذه الحالات، لا يحق للدائن استيفاء طلبه من البضائع التي تلفت. ومع ذلك، يلتزم المدين باتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الخسائر أو تخفيف آثارها. يُظهر هذا النص مدى أهمية التزام الأطراف بمسؤولياتهم، حيث يتحمل القائد وطاقم السفينة المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الأخطاء في الإدارة أو الملاحة.^(٣) أما المادة ١٠٨ من قانون البحري الإيراني (للسنة ١٣٤٣)،^(٤) فتتناول حالة غرق البضائع المرهونة في البحر. إذا تم إنقاذ جزء من هذه البضائع، يتم استرداد القرض من المبلغ الذي يتم الحصول عليه من بيع الجزء المنقذ بعد خصم تكاليف عملية الإنقاذ. يُظهر هذا النص التزام القانون بضمان العدالة في توزيع الأعباء بين الأطراف، مع تحميل القائد وطاقم السفينة مسؤولية الأضرار التي يمكن تقليلها أو تجنبها.^(٥) تأثراً بقواعد القانون البحري الإنجليزي فقد عدت اتفاقية بروكسل الخطأ في الملاحة والخطأ في إدارة السفينة أحد وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع. والخطأ في الملاحة هو ذلك الذي يصدر عن ربان السفينة أو بحارتها أثناء قيادة السفينة بفعل عدم تقييدهما بالأصول المتبعة في الملاحة.^(٦) أما الخطأ في إدارة السفينة فهو يمثل كل خطأ يقع من ربان السفينة ولا يتعلق بالعناية بالبضائع التي تنقلها السفينة بل في التعامل مع بعض الأحداث التي تتعرض لها السفينة.^(٧)

المطلب الرابع: وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في ضوء اتفاقية روتردام ٢٠٠٨: نظمت الفقرات (٢-٥ مادة ١٧) من اتفاقية روتردام وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري الخاضع لأحكام هذه الاتفاقية حيث قررت:

١- يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٢- يعفى الناقل أيضاً من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت، بدلاً من إثبات عدم ارتكاب خطأ جسيماً تنص عليه المادة ٢ من هذه المادة أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير:

(أ) القضاء والقدر.

(ب) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها.

- (ج) الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية.
- (د) تقييدات الحجر الصحي، أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.
- (هـ) الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة.
- (و) نشوب حريق على السفينة.
- (ز) وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة.
- (ح) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة ٣٣ أو المادة ٣٤.
- (ط) أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة ٢ من المادة ١٣، ما لم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه.
- (ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع.
- (ك) وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه.
- (ل) إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.
- (م) تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.
- (ن) تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه.
- (س) ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان ١٥ و ١٦.
- ٣- بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه.
- (أ) إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨ هو الذي تسبب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل، أو
- (ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف فيه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.
- ٤- يكون الناقل مسؤولاً أيضاً، بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة عن كل ما يحدثه للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه، إذا:
- (أ) أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه، ١- عدم صلاحية السفينة للإبحار، أو ٢- عدم تطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات

والإمدادات على النحو السليم، أو ٣- أن عنابر السفينة أو أجزاءها الأخرى التي نقلت البضائع فيها، أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها، لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها.

(ب) ولم يتمكن الناقل من إثبات ١- أن الهلاك أو التلف أو التأخر لن ينجم عن أي من الأحداث أو الظروف المشار إليها في الفقرة الفرعية هـ (أ) من هذه المادة، أو ٢- أنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٤.

هـ- عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يعزى إلى الحدث أو الظرف الذي هو مسؤول عنه بمقتضى هذه المادة.

يتضح من النصوص المتقدمة أن اتفاقية روتردام ٨٠٢٠ قد توسعت في تقرير الطرق أو الوسائل التي يمكن من خلالها للناقل البحري في عقد نقل البضائع دفع مسؤوليته عن الضرر الذي أصاب البضائع أثناء نقلها. ويمكن بوجه عام تقسيم الحالات الواردة في النصوص المتقدمة على ثلاثة طوائف هي: أن (الفقرة ١ مادة ١٧) من اتفاقية روتردام أقامت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل أو الأشخاص الذين يسأل عنهم، إلا أن الفقرة (٢) من المادة نفسها أجازت للناقل نفي هذه القرينة حيث نصت على أن " يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير أو أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨ ". وبمقتضى هذا النص فإن الناقل يستطيع التخلص من المسؤولية عن الضرر الذي أصاب البضاعة بأن يثبت بأن هذا الضرر لا يرجع إلى خطأ صادر عنه. ومثال ذلك أن يثبت بأنه بذل العناية المطلوبة للمحافظة على البضاعة باتخاذ التدابير كافة اللازمة لذلك، ولم يكن له أي علاقة بالضرر الذي أسهمت في حدوثه ظروف لا علاقة له بها^(١). وكذلك أن يثبت الناقل بأن الضرر الذي لحق بالبضاعة لم يكن بخطأ من الأشخاص الذين يسأل عنه والذي حددتهم المادة (١٨) من الاتفاقية. حيث نصت المادة (١٨) من اتفاقية روتردام على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال يقوم عليها أو يغفلها:

أ- أي طرف منفذ، أو

ب- ريان السفينة أو طاقمها، أو

ج - موظفو الناقل أو الطرف المنفذ، أو

د- أي شخص آخر يؤدي أو أن يقصد بأن يؤدي أيًا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته ". ويتضح من هذا النص بأن الناقل لا يكون مسؤولاً عن أفعاله فحسب، بل عن أفعال الأشخاص الذين يسأل عنهم وتربطهم به علاقة قانونية مصدرها الاتفاق^(٢). ومن أبرز هؤلاء ريان السفينة وطاقمها حيث يسأل

الناقل عن أفعال ربان السفينة^(١) وطاقمها، ومن ثم فإذا أُرُاد الناقل التخلص من المسؤولية فعليه أن يثبت عدم صدور خطأ من هؤلاء أدى إلى إلحاق الضرر بالبضاعة.

أشارت (الفقرة ٣-ج مادة ١٧) من اتفاقية روتردام إلى مجموعة من الأحداث أو الظروف التي عدتها من أسباب دفع مسؤولية الناقل البحري. أفعال الحرب وهي الأفعال التي تقع أثناء التوتر الدولي نتيجة لحرب متوقعة^(٢). ويلحق بأعمال الحرب الاضطرابات الأهلية أو الحرب الأهلية ومع أنه من النادر أن تُثار هذه الاضطرابات أمام المحاكم في دعوى مسؤولية الناقل البحري، إلا أن القضاء الفرنسي نظر في بعض الدعاوى التي أُثِّرت فيها فترة الاضطرابات الأهلية، ومنها ما قضت به محكمة باريس في ١٩٧٩/٦/١٣ بشأن نزاع قضائي يتعلق بالحرب الأهلية في أنجولا عام ١٩٧٦. وكذلك ما قضت به محكمة أكس إن بروفانس في ١٩٨٢/٣/١٦ بشأن بضائع تعرضت للضرر بفعل أحداث الحرب الأهلية اللبنانية عام ١٩٧٨^(٣).

المطلب الخامس: وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في القانون العراقي: لم ينظم قانون النقل ضمن الأحكام المخصصة للنقل البحري أحكاماً خاصة بدفع مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع باستثناء ما قرره المادة (٧٢) من قانون النقل بشأن مقدار العناية التي يبذلها الناقل البحري. ومن ثم لا بُدَّ من الرجوع إلى طرق أو وسائل دفع المسؤولية التي قررتها المادة (٤٦) من قانون النقل الواردة ضمن الأحكام العامة لنقل الأشياء حيث قررت هذه المادة بأنه " يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيبه، ولا يجوز له نفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو خطأ المرسل إليه ". يبدو مما تقدم بأن طرق دفع مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع تتمثل بالآتي:

أولاً: اتخاذ الناقل التدابير للمحافظة على البضاعة: قررت المادة (١٣٢) من قانون النقل " يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه وعن التأخير في تسليمه إلا إذا أثبت بأنه وتابعه قد اتخذوا الإجراءات التي كانوا سيتخذونها بحرص في تصريف أمورهم الخاصة لو وجدوا في الظروف ذاتها على أن لا تنزل عن حرص الرجل المعتاد التي من شأنها تجنب الهلاك أو التلف أو التأخير وتفادي نتائجه ". ووفقاً لهذا النص فإن الناقل البحري في عقد نقل البضائع يستطيع دفع مسؤوليته عن الأضرار التي تحمل البضائع إذا أثبت بأنه اتخذ وتابعه التدابير كافة التي يتخذها في تدبير أموره الخاصة على ألا تقل عن التدابير التي يتخذها الناقل المعتاد^(٤). فإذا أثبت الناقل أنه اتخذ التدابير المطلوبة للعناية بالبضائع فلا يسأل عن الضرر الذي لحق بالبضائع.

ثانياً: القوة القاهرة: أن قانون النقل العراقي اشترط في القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية أن تكون " قد نتجت عن عوامل خارجية لم تنبع من دائرة نشاط الناقل ولم يكن في الإمكان توقعها أو تلافي آثارها " وهذا ما قرره المادة (١١) من القانون المذكور. ووفقاً لهذا النص فإنه يشترط في القوة القاهرة أن تكون ناشئة عن عوامل خارجية لا دخل للناقل بها، ومثالها الكوارث الطبيعية، وأن تكون غير متوقعة ولا يمكن دفعها تلافي آثارها، أما إذا كانت ناشئة عن عوامل داخلية، ومنها الآلات أو الأدوات التي يستعملها الناقل فلا تُعدُّ من قبيل القوة القاهرة لأنها لا تتوافر فيها صفة العمومية وعنصر عدم التوقع

وهي من الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة^(١). ولذا لا يُعدُّ انفجار واسطة النقل أو احتراقها أو تصادمها من قبيل القوة القاهرة، وهذا ما كانت تقرره المادة (٢٤٩) من قانون التجارة العراقي^(٢) الملغي رقم ١٩ لسنة ١٩٧٠. ولا يعتبر حصول عطل في السفينة (الباحرة) من قبيل الحوادث الاستثنائية العامة وغير المتوقعة^(٣).

ثالثاً: العيب الذاتي في البضاعة: يُعدُّ العيب الذاتي في البضاعة أحد أسباب دفع مسؤولية الناقل البحري وذلك إذا أثبت بأن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في نقلها يرجع إلى العيب الذاتي للبضاعة. وقد عرف البعض من الفقه العيب الذاتي بأنه كل عيب داخلي يتعلق بطبيعة البضاعة يؤدي بها إلى الهلاك أو التلف جراء نقلها عن طريق البحر^(٤). فالعيب الذاتي هو ذلك الذي يتعلق بطبيعة البضاعة وعدم تحملها للرحلة البحرية كأن تكون البضاعة مما يتلف بالحرارة أو البرودة أو الرطوبة^(٥). والعيب الذاتي ليس أمراً خارجياً من البضاعة بل هو خاصية في طبيعتها تفسدها ثم تدمرها بمرور الوقت^(٦). ولا يُعدُّ مجرد قابلية البضاعة للكسر عيباً في البضاعة وذلك إذا أحكم الشاحن تغليفها^(٧).

رابعاً: خطأ المرسل (الشاحن): لا يسأل الناقل عن الضرر الذي أصاب البضاعة أو البضائع إذا كان ناشئاً عن خطأ أو إهمال من جانب الشاحن ومن ذلك إهمال أو خطأ الشاحن في تغليف البضاعة أو عدم تعبئتها أو عدم اتباع الأصول المتبعة في تعبئة أو تغليف أو حزم البضاعة^(٨).

خامساً: خطأ المرسل إليه: يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية الناشئة عن الضرر الذي لحق بالبضاعة وذلك إذا أثبت بأن هذا الضرر نشأ عن خطأ أو امتناع من جانب المرسل إليه منها امتناعه عن تسلم البضاعة بعد وصولها إلى ميناء الوصول مما أدى إلى تلفها. أو امتناع المرسل إليه عن دفع الأجرة المستحقة إذا كان الاتفاق بين الناقل والشاحن على قيام المرسل إليه بدفع الأجرة^(٩).

سادساً: فعل الغير: لا يسأل الناقل عن الضرر الذي أصاب البضاعة بسبب خطأ صدر عن الغير. ويقصد بالغير كل شخص لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله ومثاله ذلك أن تهلك البضاعة بسبب اصطدام السفينة بسفينة أخرى^(١٠)، أما إذا هلكت البضاعة أو تلفت بسبب أخطاء تابعي الناقل، كريان السفينة وطاقمها وغيرهم فلا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية لأنَّ هؤلاء يُعدُّون تابعين له^(١١).

الخاتمة

النتائج

١. اسباب الاعفا عن المسؤولية المدنية لناقل البحري عبارته عن : القوه القاهرة و الحادث الفجائي و تدخل المضرور و تدخل الثالث

٢. تسعى اتفاقية روتردام إلى تحقيق توازن عادل بين حماية مصالح الناقل والشاحن من خلال تحديد واضح للالتزامات والإعفاءات، مع التركيز على مبدأ الخطأ المفترض وإتاحة وسائل دفع المسؤولية بشروط صارمة. القانون العراقي يميل إلى حماية الشاحن من خلال المبادئ العامة للمسؤولية المدنية، لكنه يفتقر إلى نصوص بحرية واضحة تحدد حقوق الناقل، مما قد يؤدي إلى نزاعات قانونية. القانون الإيراني

يحقق توازنًا أفضل من خلال نصوص مثل المادة ٩٤ و ١٠٤، لكنه يظل أقل دقة في تنظيم العلاقات التعاقدية مقارنة باتفاقية روتردام، خاصة فيما يتعلق بواجب توثيق حالة البضائع.

٣. تتميز اتفاقية روتردام ٨. ٢٠ بشموليتها في تنظيم مسؤولية الناقل البحري، حيث تغطي النقل متعدد الوسائط وتوفر إطارًا مرئيًا يشمل كافة الأطراف المتعاقدة، بما في ذلك الناقل التعاقدية والفعلي. في المقابل، يعاني القانون العراقي من محدودية التشريعات البحرية، حيث يعتمد بشكل رئيسي على الأحكام العامة لقانون النقل والقانون المدني، مما يفقر إلى التفاصيل اللازمة لمواكبة التعقيدات الحديثة. القانون الإيراني، وفقًا لقانون البحار ١٣٤٣، يقدم إطارًا أكثر تحديدًا من القانون العراقي، لكنه لا يزال يحتاج إلى تحديثات لتغطية قضايا مثل النقل الإلكتروني والتوثيق الرقمي، مما يجعل اتفاقية روتردام الأكثر تكيفًا مع متطلبات التجارة الدولية.

٤. تُعتبر القوة القاهرة وسيلة أساسية لدفع مسؤولية الناقل في كل من القانون العراقي (المادة ١١ من قانون النقل) والإيراني (المادة ١٥٠ من قانون البحار ١٣٤٣) واتفاقية روتردام (المادة ١٧). لكن القانون العراقي يعتمد على المبادئ العامة للقانون المدني مما يؤدي إلى غموض في التطبيق بسبب غياب نصوص بحرية محددة، بينما يوفر القانون الإيراني نصوصًا أكثر وضوحًا تحدد شروط الإعفاء، مثل منع خروج السفينة بسبب كارثة طبيعية. اتفاقية روتردام تتفوق بمرونتها في تغطية النقل متعدد الوسائط، مما يجعلها أكثر شمولية.

٥. يُقبل الحادث الفجائي كسبب للإعفاء في القانونين العراقي والإيراني واتفاقية روتردام، لكن التطبيق يختلف. في العراق، يعتمد الإعفاء على المبادئ المدنية العامة دون نصوص بحرية صريحة، مما يتطلب إثباتًا دقيقًا لعدم تقصير الناقل. القانون الإيراني يدعم هذا المبدأ عبر المادة ١١٨ بشكل غير مباشر، مشددًا على أن الحادث يجب ألا يكون نتيجة إهمال. اتفاقية روتردام توفر إطارًا أوضح (المادة ١٧، بند ٣) بتحديد شروط الإعفاء، مثل خلل خفي في السفينة، مما يقلل من الغموض مقارنة بالتشريعات الوطنية.

٦. تدخل المضرور، مثل إهمال الشاحن في التعبئة، معترف به كوسيلة لدفع المسؤولية في القانون العراقي (المادة ٤٦ من قانون النقل) والإيراني (المادة ١١٨ بشكل غير مباشر) واتفاقية روتردام (المادة ١٧). القانون العراقي يعتمد على وثائق الشحن كدليل حاسم، لكن غياب التفاصيل التشريعية يُعيق التطبيق. القانون الإيراني يركز على إثبات إهمال الشاحن، لكنه يفقر إلى تنظيم دقيق لواجب توثيق البضائع. اتفاقية روتردام تتفوق بوضوحها في تحديد التزامات الشاحن بتقديم معلومات دقيقة، مما يعزز الشفافية.

٧. يُعد تدخل الثالث، مثل القرصنة أو أخطاء سلطات الميناء، سببًا للإعفاء في القانونين العراقي والإيراني واتفاقية روتردام. القانون العراقي يعتمد على المبادئ المدنية (المادة ٤٦) دون نصوص بحرية واضحة، مما يجعل التطبيق معتمدًا على العرف القضائي. القانون الإيراني يقدم نهجًا أكثر وضوحًا عبر المادة

١٦٥، التي تُنظم توزيع المسؤولية بناءً على نسبة التقصير، خاصة في حالات التصادم. اتفاقية روتردام (المادة ١٧، بند ٣) توفر إطاراً مرناً يشمل حالات مثل القرصنة، مع اشتراط إثبات اتخاذ الناقل للاحتياطات، مما يجعلها أكثر تكيفاً مع التحديات الحديثة.

٨. الأخطاء الملاحية تُعتبر وسيلة لدفع المسؤولية في اتفاقية بروكسل وتجد صدى في القانون الإيراني (المادة ٩٤ مكرر)، بينما لا ينظمها القانون العراقي بشكل مباشر، مما يعتمد على المبادئ العامة. القانون الإيراني يستثني المسؤولية إذا تم نقل البضائع على السطح بموافقة خطية، لكنه يفتقر إلى تحديثات تتماشى مع اتفاقية روتردام، التي ألغت هذا الإعفاء لتشديد مسؤولية الناقل. اتفاقية روتردام تتفوق بتركيزها على العناية الواجبة (المادة ١٤)، مما يقلل من الاعتماد على إعفاءات واسعة ويعزز حماية الشاحن مقارنة بالتشريعين الوطنيين.

التوصيات:

١- يُوصى بتعديل قانون النقل العراقي، خاصة المادة ٤٦، لإدراج نصوص بحرية واضحة تنظم وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري بشكل دقيق، مستلهمة من المادة ١٧ من اتفاقية روتردام ٨. ٢. ينبغي أن تشمل هذه التعديلات تعريفاً شاملاً للإعفاءات مثل القوة القاهرة، الحادث الفجائي، وتدخل الثالث، مع تحديد شروط الإثبات وتوزيع الأعباء بين الناقل والشاحن. هذا التعديل سيقول من الاعتماد على المبادئ المدنية العامة، ويعزز الشفافية، ويتمشى مع المعايير الدولية، مما يدعم التجارة البحرية في العراق.

٢- يُوصى بتعديل المادة ١٠٤ من قانون البهار الإيراني لعام ١٣٤٣ لتضمن نص صريح يلزم الناقل بتوثيق حالة البضائع عند الاستلام والتسليم، مستوحى من المادة ١٣ من اتفاقية روتردام التي تؤكد على العناية الواجبة. يجب أن يحدد التعديل آليات توثيق إلكترونية وورقية، مع تحديد فترة تقادم واضحة للدعوى (مثل سنتين كما في روتردام)، لتقليل الغموض القانوني وسد الفجوات التشريعية، مما يعزز الثقة في العلاقات التعاقدية ويحمي حقوق الشاحن.

٣- يُوصى بإدخال تعديلات على قانون النقل العراقي وقانون البهار الإيراني لتضمن أحكام تنظم النقل متعدد الوسائط، مستوحاة من نهج اتفاقية روتردام (الفصل ٤) الذي يغطي النقل من الباب إلى الباب. ينبغي أن تتضمن هذه التعديلات تحديد مسؤوليات الناقل عبر مراحل النقل البري والبحري، مع وضع قواعد لتوزيع المسؤولية بين الأطراف المتعددة. هذا التعديل سيجعل التشريع أكثر توافقاً مع متطلبات التجارة الدولية الحديثة، ويعزز قدرتهما على التعامل مع التحديات الناشئة في سلاسل التوريد العالمية.

المصادر:

١. اعلائى فرد، محمدعلى. حقوق دريايى (حمل ونقل بين المللى دريايى). تهران: نخل دانش، ١٣٨٧.
٢. اميد، هوشنگ. حقوق دريايى. جلد اول. تهران: انتشارات زيبا، ١٣٥٣.



٣. ايزانلو، محسن، و رامين درگاهي. «مروى بر اسناد بين المللى نظام عام تحديد كلى مسئوليت در حقوق دريائي». فصلنامه مطالعات حقوق خصوصى ٤٤، شماره ٤ (١٣٩٣): ٩٣-١١٢.
٤. ايوامى، هاردى. حقوق دريائي (حقوق حمل ونقل دريائي كالا). ترجمه منصور پورنورى. تهران: مؤسسه انتشارات جهاد دانشگاهي، ١٣٧٥.
٥. احسان شاكر عبد الله. «مسؤولية البانى تجاه المشتري فى عقد بناء السفينة». رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠١٦.
٦. احمد حسنى. البيوع البحرية، دراسة لعقود التجارة البحرية الدولية "سيف وفوب". چاپ دوم، الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠١٦.
٧. احمد حسنى. النقل البحرى الدولى للبضائع والحوادث البحرية. الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٠٣.
٨. أميرة صدقى. الموجز فى القانون البحرى. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٢.
٩. بدر محمد محمود ازريبط. «إعفاء الناقل البحرى للبضائع من المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة». أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠٢٢.
١٠. ثروت علي عبد الرحيم. القانون البحرى العراقى. جلد اول. البصرة: مطبعة حداد، ١٩٦٩.
١١. رؤى محمد صعب. «طرق دفع مسؤولية الناقل فى عقد نقل البضائع بحراً وفقاً لاتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨». رسالة ماجستير، كلية القانون، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٧.
١٢. رفعت فخري. دروس فى القانون البحرى. القاهرة: دار الفكر العربى، ١٩٧٤.
١٣. رزمديده، نسرين. «حدود آزادى قراردادى در حمل ونقل دريائي كالا». پايان نامه كارشناسى ارشد، دانشكده حقوق و علوم سياسى، دانشگاه تهران، ١٣٩١.
١٤. سالم بن سلام بن حميد الفليتي. «مسؤولية الناقل البحرى فى ظل قواعد روتردام ٢٠٠٨ للنقل البحرى الدولى للبضائع». أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٥.
١٥. شريفى مقدم، فريدون. «بارنامه دريائي و آثار آن». پايان نامه كارشناسى ارشد حقوق خصوصى، دانشكده حقوق، دانشگاه شهيد بهشتى، ١٣٦٨.
١٦. صمدى اهرى، محمدهاشم. مسئوليت مدنى متصدى حمل و نقل دريائي. تهران: انتشارات روزنامه رسمى كشور، ١٣٧٣.
١٧. طالب حسن موسى. القانون البحرى. چاپ سوم. عمان: دار الثقافة للنشر، ٢٠١١.
١٨. عباس زاده، محمدهادى. جزوه حقوق دريائي. تهران: دانشگاه امام صادق (ع)، ١٣٩٢.
١٩. عاطف الفقى. قانون التجارة البحرية. الإسكندرية: دار الفكر الجامعى، ٢٠٠٧.
٢٠. علي حسن يونس. أصول القانون البحرى. القاهرة: دار الحمامي للطباعة، ١٩٥٥.
٢١. فاروق إبراهيم جاسم. القانون التجارى العراقى. چاپ دوم. بغداد: المكتبة القانونية، ٢٠٢٢.
٢٢. فخارى، امير حسين. «كشتى و سفر دريائي». مجله تحقيقات حقوقى دانشكده حقوق دانشگاه شهيد بهشتى ٢، شماره ١ (١٣٦٤): ٧-٢٥.



٢٣. كمال حمدي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠. الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٠٨.
٢٤. لطيف جبر كومانبي. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. عمان: دار الثقافة، ٢٠٠١.
٢٥. مجيد حميد العنبكي. القانون البحري العراقي. چاپ اول. بغداد: بيت الحكمة، ٢٠٠١.
٢٦. مجيد حميد العنبكي. «عقد إيجار السفينة واستغلاله في الاحتيايل البحري». مجلة القانون المقارن، شماره ٢٢ (١٩٩٠): ١٥-٣.
٢٧. مجيد حميد العنبكي. «مشارطات إيجار السفن». مجلة العلوم القانونية والسياسية ٣، شماره ١ و ٢ (١٩٨٤): ١٥-١.
٢٨. محسن شفيق. الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر. القاهرة: دار النهضة العربية، بدون سال انتشار.
٢٩. محمد السيد الفقي. قانون التجارة البحرية. الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، ٢٠٠٣.
٣٠. محمد بهجت أمين قايد. مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ. القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٩٢.
٣١. منذر الفضل. «صيغة العقد والسكوت المجرد». مجلة القانون المقارن، شماره ٢٢ (٢٠٠٢): ٣٥-٢٠.
٣٢. نجفى اسفاد، مرتضى. حقوق دريايى بر پايه قانون دريايى ايران و مقررات بين المللى دريايى. چاپ ششم. تهران: سمت، ١٣٩٣.
٣٣. نداء كاظم الموله. «المركز القانوني للناقل البحري في النقل بالحاويات». رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٥.
٣٤. نقى زاده باقى، پيام. «ماهيت حقوقى قرارداد حمل ونقل و مسؤوليت متصدى آن». تعالى حقوق ٤، شماره ١٣-١٤ (١٣٩٠): ٦٧-٣٩.
٣٥. وائل حميد أحمد. عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٣.
٣٦. Bonasses, Pierre, and Christian Scapel. Droit maritime. Paris: Delta-L.G.D.J., 2006.
٣٧. Chorley, Robert S., and Otto C. Giles. Shipping Law. Seventh edition. London: Batman Books Limited, 1981.
٣٨. Stevens, John, and George Borrie. Elements of Mercantile Law. Sixteenth edition. London: Butterworths, 1973.

الهوامش:

- ١) احمد حسنى، النقل البحرى الدولى للبضائع والحوادث البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٢.
- ٢) مجيد حميد العنبكى، عقد ايجار السفينة واستغلاله فى الاحتيايل البحرى، مجلة القانون المقارن، العدد الثانى والعشرون، مطبعة الجاحظ، بغداد، ١٩٩٠، ص ١٨
- ٣) اميد، هوشنگ (١٣٥٣). حقوق دريايى، تهران، انتشارات زيبا، جلد اول، ص ٤٢.

- ^{٤١} مدسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر سنة النشر، ص ٧١.
- ^{٤٢} سالم بن سلام بن حميد الفليتي، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام ٢٠٠٨ للنقل البحري الدولي للبضائع، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٥، ص ٩٠.
- ^{٤٣} علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الحمامي للطباعة، القاهرة، ١٩٥٥، ص ١٨٦.
- ^{٤٤} بدر محمد محمود ازريبط، إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠٢٢، ص ١٩.
- ^{٤٥} اعلائي فرد، محمدعلي، حقوق دريايي (حمل ونقل بين المللي دريايي)، تهران: نخل دانش، ١٣٨٧، ص ١٨.
- ^{٤٦} شريفى مقدم، فريدون، بارنامه دريايي و آثار آن، پايان نامه كارشناسي ارشد حقوق خصوصي، دانشكده حقوق دانشگاه شهيد بهشتي، ١٣٦٨، ص ٨٧.
- ^{٤٧} لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دار الثقافة، عمّان، ٢٠٠١، ص ٤٧. مجيد العنبيكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، ط ١، ٢٠٠١، ص ٢١٦.
- ^{٤٨} فاروق إبراهيم جاسم، القانون التجاري العراقي، المكتبة القانونية، بغداد، ط ٢، ٢٠٢٢، ص ٢٨٣.
- ^{٤٩} سالم بن سلام بن حميد الفليتي، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام ٢٠٠٨ للنقل البحري الدولي للبضائع، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٥، ص ١٠٧.
- ^{٥٠} عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٣٥٢-٣٥٣.
- ^{٥١} بدر محمد محمود ازريبط، مصدر سابق، ص ٢٠.
- ^{٥٢} محمد بهجت أمين قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٤٦. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٣٢-٣٣.
- ^{٥٣} بدر محمود ازريبط، مصدر سابق، ص ٢٦-٢٨.
- ^{٥٤} وائل حميد أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٣، ص ٩٥.
- ^{٥٥} أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٢، ص ٥٥.
- ^{٥٦} مجيد حميد العنبيكي، مشارطات ايجار السفن، مجلة العلوم القانونية والسياسية الصادرة عن كلية القانون بجامعة بغداد، المجلد الثالث، العددان الاول والثاني، بغداد، ١٩٨٤، ص ٦.
- ^{٥٧} نداء كاظم الموله، المركز القانوني للناقل البحري في النقل بالحاويات، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٥، ص ٧٧.
- ^{٥٨} احسان شاكر عبد الله، مسؤولية البانى تجاه المشتري فى عقد بناء السفينة، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠١٦، ص ٧٣.
- ^{٥٩} نجفى اسفاد، مرتضى (١٣٩٣). حقوق دريايي بر پايه قانون دريايي ايران و مقررات بين المللي دريايي، تهران: سمت، چاپ ششم، ص ١٨٢.
- ^{٦٠} منذر الفضل، صيغة العقد والسكوت المجرد، مجلة القانون المقارن، العدد الثانى والعشرون، مطبعة الجاحظ، بغداد، ٢٠٢٠، ص ٢٢.
- ^{٦١} احمد حسنى، البيوع البحرية، دراسة لعقود التجارة البحرية الدولية " سيف وفوب"، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠١٦، ص ١١٣.
- ^{٦٢} نجفى اسفاد، مرتضى، حقوق دريايي برپايه قانون دريايي ايران و مقررات بين المللي دريايي، چاپ پنجم، تهران: سمت، ١٣٩٣، ص ١٣٥.
- ^{٦٣} حيث تقرر قواعد القانون البحري الإنجليزي أسباباً كثيرة لإعفاء الناقل من المسؤولية ومنها :

- ١- الأخطاء في إدارة السفينة Neglect or Defaulting management of the ship .
- ٢- مخاطر البحر أو الملاحة البحرية Perils of the sea .
- ٣- الحريق Fire .
- ٤- القضاء والقدر Act of God .
- ٥- أفعال الحرب واعمال الأعداء العموميين Act of War, queen's Enemies .
- ٦- الإضراب Strike .. إلى غير ذلك من أسباب. يراجع بشأن تفصيل هذه الأسباب:



- Stevens & Borrie, Mercantile Law, Butter worth, London, Sixteenth edition, 1973.P. 330-331.
Chorley and Giles, Shipping Law, Batman Books Limited, London, Seventh edition, 1981, P. 148-155.
- ^(٢٨) محمد السيد الفقي، مصدر سابق، ص ٣٥٤.
^(٢٩) فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص ٣٠٣.
^(٣٠) ايزانلو، محسن؛ درگاهي، رامين (١٣٩٣)، «مروی بر اسناد بين المللی نظام عام تحديد کلی مسئولیت در حقوق دریایی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ٤٤، شماره ٤، ص ١٠٢.
^(٣١) فخاری، امیر حسین ١٣٦٤، کشتی و سفر دریایی، مجله تحقیقات حقوقی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، دوره دوم، شماره اول، ص ١٦.
^(٣٢) تقی زاده باقی، پیام (١٣٩٠)، ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل و مسئولیت متصدی آن، تعالی حقوق، ٤ (١٣-١٤)، ص ٦٠.
^(٣٣) رزم دیده، نسرين (١٣٩١) حدود آزادی قراردادی در حمل و نقل دریایی کالا، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ص ١٤٢.
^(٣٤) ایوایی، هادی (١٣٧٥)، حقوق دریایی (حقوق حمل و نقل دریایی کالا)، ترجمه منصور پورنوری، تهران، مؤسسه انتشارات جهاد دانشگاهی، چاپ اول، ص ١٣٨.
^(٣٥) عباس زاده، محمد هادی (١٣٩٢)، جزوه حقوق دریایی، تهران، دانشگاه امام صادق (ع)، ص ١١٥.
^(٣٦) صمدی اهری، محمد هاشم ١٣٧٣، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، تهران، چاپ اول، انتشارات روزنامه رسمی کشور، تابستان، ص ٩٧.
^(٣٧) امید، هوشنگ (١٣٥٣)، حقوق دریایی، تهران، انتشارات زیبا، جلد اول، ص ٦٢.
Chorly and Giles Op.Cit., P., 149. ^(٣٨)
Ibid., P. 149. ^(٣٩)
- ^(٤٠) بدر محمد محمود ازبیط، إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة المنصورة، ٢٠٢٢، ص ٨١ وهو يذكر في ص ٨٠-٨١ أمثلة على هذه الظروف منها ما حصل في عام ١٩٩٠ عند دخول القوات العراقية لدولة الكويت حيث تعذر على العديد من السفن التي تنقل البضائع والحاويات وناقلات النفط من الوصول إلى موانئ دولة الكويت بفعل هذا الظرف. وكذلك ما حدث في ٢٠٢١/٣/٢٣ حيث توقفت حركة الملاحة البحرية في قناة السويس بسبب حادثة جنوح سفينة الحاويات (إيفرجرين) بعد أن واجهت عاصفة رملية قوية بلغت سرعتها (٥٠) كيلو متر في الساعة، وأدى الحادث إلى توقف الملاحة البحرية حتى تم تعويم السفينة في ٢٠٢١/٣/٢٩.
- ^(٤١) وقد اختلفت آراء الفقه في بيان طبيعة العلاقة بين ربان السفينة والناقل حيث ذهب بعض الإراء إلى أن الربان يرتبط مع الناقل - سواء أكان شخصاً طبيعياً أم شخصاً معنوياً - بعقد عمل. وكذلك ذهب رأي آخر إلى أن الربان تربطه بالناقل علاقة أساسها عقد الوكالة حيث يَعدُّ الربان وكيلًا عن الناقل. وذهب آراء أخرى إلى أن علاقة ربان السفينة بالناقل هي مزيج من قواعد عقد الوكالة وعقد العمل. وإزاء الانتقادات الموجهة لجميع هذه الإراء فقد استقر الفقه على أن ربان السفينة يَعدُّ نائباً عن الناقل يستمد نيابته من القانون. يَراجع في هذه الإراء: رفعت فخري، دروس في القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٤، ص ١٨٩. ثروت علي عبد الرحيم، القانون البحري العراقي، مطبعة حداد، البصرة، ط ١، ١٩٦٩، ص ٢٢٠.
- ^(٤٢) وقد عرفت (الفقرة ز مادة ١) من تعليمات الموانئ رقم ١ لسنة ١٩٩٨ ربان السفينة بأنه " كل شخص يتولى أمر القيادة والإشراف على السفينة أو المركب ".
- ^(٤٣) كمال حمدي، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥٧١.
Pierre Bonasses et Christain Scapel, Op.Cit., P. 687. ^(٤٤)
- ^(٤٥) لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دار الثقافة، عمّان، ٢٠٠١، ص ٣٦.
^(٤٦) طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، عمّان، ٢٠١١، ص ٦١-٦٢.
^(٤٧) فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص ٢٤٠.



- ^(٤٧) محكمة التمييز العراقية رقم القرار ٦٣ مدنية أولى ١٩٧١ تاريخ القرار ١٧/٦/١٩٧١، النشرة القضائية، العدد الثاني، ١٩٧٢، ص ١٤٥-١٤٦.
- ^(٤٨) رؤى محمد صعب، رسالة ماجستير بعنوان (طرق دفع مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع بحراً وفقاً لاتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨)، قدمت الى الجامعة المستنصرية، كلية القانون، العراق، ٢٠١٧، ص ١٣٠.
- ^(٤٩) عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٣٤١.
- ^(٥٠) بدر محمد محمود ازربيط، مصدر سابق ص ١٠٩-١١٠.
- ^(٥١) المصدر نفسه، ص ١١٠.
- ^(٥٢) عاطف الفقي، مصدر سابق، ص ٣٤١.
- ^(٥٣) فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص ٢٩٧.
- ^(٥٤) عاطف الفقي، مصدر سابق، ص ٣٤١.
- ^(٥٥) المصدر نفسه، ص ٣٤٢.