



الرقم الدولي : ISSN: 2075-7220

الرقم الدولي العالمي : ISSN: 2313-0377

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية



مجلة علمية فصلية محكمة تصدر عن كلية القانون بجامعة بابل

العدد الرابع

2025

السنة السابعة عشر

رقم الإيداع في دار الكتب والوثائق ببغداد 1291 لسنة 2009



Print ISSN : 2075-7220

Online ISSN : 2313-0377

Al-Mouhaqiq Al-Hilly Journal For Legal and Political Science



Quarterly Refereed and Scientific Journal Issued By College of Law in Babylon University

Fourth issue

2025

Seventeenth year

No. Deposit in the Archives office – office 1291 for the national Baghdad in 2009

هيئة تحرير المجلة

ت	الاسماء	الصفة	مكان العمل	الاختصاص العام	الاختصاص الدقيق
1	أ.د. فراس كريم شيعان	رئيس هيئة التحرير	كلية القانون / جامعة بابل	قانون خاص	قانون دولي خاص
2	م.د. هند فائز احمد	مدير هيئة التحرير	كلية القانون / جامعة بابل	قانون خاص	قانون دولي خاص
3	أ.د. اسراء محمد على سالم	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون عام	قانون جنائي
4	أ.د. اسماعيل صعبصاع غيدان	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون عام	قانون اداري
5	أ.د. حسون عبيد هجيج	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون عام	قانون جنائي
6	أ.د. ضمير حسين ناصر	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون خاص	قانون مدني
7	أ.د. وسن قاسم غني	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون خاص	قانون مدني
8	أ.د. ذكرى محمد حسين	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون خاص	قانون تجاري
9	أ.د. صادق محمد علي	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون خاص	قانون اداري
10	أ.د. اسماعيل نعمة عبود	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون عام	قانون جنائي
11	أ.م.د محمد جعفر هادي	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون خاص	قانون مدني
12	أ.م.د. رفاه كريم كربل	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون خاص	قانون اداري
13	أ.م.د. قحطان عدنان عزيز	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون عام	قانون دولي
14	أ.م.د. ماهر محسن عبود	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون خاص	قانون مدني
15	أ.م.د. اركان عباس حمزة	عضواً	كلية القانون / جامعة بابل	قانون عام	قانون دستوري
16	أ.د. مروان محمد محروس	عضواً	كلية الحقوق/جامعة البحرين	قانون	—
17	أ.د. مزهر جعفر عبد جاسم	عضواً	اكاديمية السلطان قابوس لعلوم الشرطة / عمان	قانون عام	قانون جنائي
18	أ.د. سهيل حدادين	عضواً	الجامعة الاردنية	قانون	—
19	أ.د. فتحي توفيق عبد الرحمن	عضواً	كلية القانون/جامعة البتراء	قانون	—
20	أ.م.د. منى محمد عباس عبود	مدقق اللغة الانجليزية	كلية التربية الاساسية / جامعة بابل	اللغة الانجليزية	—
21	م.د. احمد سالم عبيد	مدقق اللغة العربية	كلية القانون / جامعة بابل	اللغة العربية	—

س	اسم الباحث	عنوان البحث	عدد الصفحات
1	أ.د هادي حسين الكعبي نمير حساب نور	أحكام فاعلية الغلط الشائع في الأوضاع الظاهرة (دراسة مقارنة)	37 – 1
2	أ.د حسون عبيد هجيج نور حسين عبد زيد	الركن الخاص لجريمة التعامل بالمواد والاشعاعات المؤينة بدون اجازة (دراسة مقارنة)	60 – 38
3	أ.د حسون عبيد هجيج نور حسين عبد زيد	مفهوم جريمة التعامل بالمواد والاشعاعات المؤينة بدون اجازة (دراسة مقارنة)	92 – 61
4	أ.د حسون عبيد هجيج أحمد هاشم صريم	مفهوم جريمة صنع الادوية بدون اجازة (دراسة مقارنة)	118 – 93
5	أ.د حسون عبيد هجيج أحمد هاشم صريم	الاركان الخاصة لجريمة صنع الادوية بدون اجازة (دراسة مقارنة)	142 – 119
6	أ.د فراس كريم شيعان نور شكر محمود	شروط صحة تحديد النظام الاجرائي في التحكيم الدولي وآلياته (دراسة مقارنة)	183 – 143
7	أ.د صادق محمد علي دلال علي خضير	ماهية النفاذ الالكتروني للقرار الإداري (دراسة مقارنة)	211 – 184
8	أ.د محمد اسماعيل ابراهيم سجي مهدي حبيب	مفهوم جريمة استيراد أو تصدير المصادر الوراثية الحيوانية بدون ترخيص	235 – 212
9	أ.د اسماعيل نعمة عبود سارة فخري مهدي	جريمة تهريب الاموال الخاصة خارج العراق لغرض الاستثمار	264 – 236
10	أ.د منى عبد العالي موسى طه ياسين ابو الزين	الاثار الجزائية لجريمة الاستقطاب الحزبي داخل المفوضية العليا المستقلة للانتخابات (دراسة مقارنة مع التشريع الاردني)	292 – 265
11	أ.م. د ليلي حنتوش ناجي	الاعتبارات العملية وأثرها على قرارات القضاء الدستوري (دراسة دستورية تحليله مقارنة)	355 – 293
12	أ.م. د عمار غالي عبد الكاظم	المسؤولية الجزائية عن الجرائم الماسة بالمصادر الوراثية الحيوانية (دراسة مقارنة)	424 – 356
13	أ.م. د عبد الحسين عبد نور هادي جواد كاظم دحام	الطبيعة القانونية لقرارات تعويض المتضررين جراء العمليات الحربية والإرهابية وذاتيتها- دراسة مقارنة	451 – 425
14	م.د هند فائز احمد	الهوية القانونية الرقمية وتأثيرها على التبادلات الاقتصادية العابرة للحدود	474 – 452
15	م.د حسن ضعيف حمود	احكام الحضانة حسب مدونة الاحكام الشرعية في مسائل الاحوال الشخصية وفق المذهب الشيعي الجعفري (دراسة مقارنة بالفقه الامامي)	494 – 475
16	م.د مشتاق طالب ناصر م.م محمد رضا حسين	المسؤولية الجزائية الناشئة عن خطر الذكاء الاصطناعي	520 – 495
17	م.د مصطفى علي حمزة	آليات مكافحة الجريمة المنظمة	542 – 521

س	اسم الباحث	عنوان البحث	عدد الصفحات
18	م.د سجاد ثامر كاظم	جريمة الشذوذ الجنسي المثلي (دراسة مقارنة)	576 – 543
19	م.د طيبة أحمد علي	التنظيم القانوني للترخيص الممنوح لشركة تمويل المشروعات الصغيرة والمتوسطة والمتناهية الصغر	602 – 577
20	م.د محمد سلمان شكير	نطاق الآثار القانونية الناشئة عن الرهن التأميني بين المتعاقدين (دراسة مقارنة)	639 – 603
21	م.م وفاء عباس ياسر	الدبلوماسية الاقتصادية والأزمات الدولية: نماذج مختارة	661 – 640
22	م.م محمد عباس كتاب	المسؤولية الفعلية للنقل البحري وفقاً لاتفاقية روتردام	683 – 662
23	م.م سماره عوده متعب	النطاق الشخصي لعقد الاستشفاء الطبي (دراسة مقارنة)	702 – 684
24	م.م تمارة غازي محيي	الحقوق السياسية بين التنظيم الدستوري والتقييد القانوني (الترشيح ، الانتخاب انموذجاً) دراسة مقارنة	726 – 703
25	م.م ايمن خليل شوكان	التنظيم التشريعي لموانع الترشح لمنصب رئيس الجمهورية	755 – 727
26	أ.م.د معتز محمود حمزة	الضمانات القانونية للمتعاقد الضعيف في العقود المدنية (دراسة مقارنة)	776 – 756
27	أ.م.د ميثم محمد عبد النعماني	جريمة تجنيد الاطفال في التنظيمات الارهابية	803 – 777
28	أ.م.د نصيف جاسم محمد	القانون الواجب التطبيق لحماية الحق الفكري في ظل استخدام تقنية الذكاء الاصطناعي	830 – 804
29	أ.م.د عبد الجليل اسماعيل حسن	أثر الذكاء الاصطناعي في النزاعات المسلحة في ظل القانون الدولي	855 – 831
30	أ.م.د هناء اسماعيل ابراهيم	المسؤولية الجنائية للمسؤول الإداري عن الفساد	899 – 856
31	أ.م.د رشا عبد الرزاق جاسم م. باسم جاسم يحيى	خُصوصية الدعوى الإدارية (دراسة مقارنة)	934 – 900
32	م.د امال محمد وحيد	الحقوق الدستورية في ظل تقنيات الذكاء الاصطناعي	975 – 935
33	م.د زينب محمد مهدي	الحماية الجنائية للتعددية الدينية (تجريم تكفير الغير انموذجاً)	1010 – 976
34	م. د. علي صبحي عمران	قيود التنظيم الدستوري والمؤسساتي الداخلي للوحدات الفيدرالية "دراسة مقارنة"	1030 – 1011
35	م.م مصطفى عقيل حميد	معايير التكييف القانوني السليم لجريمتي التعاطي والإتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية	1067 – 1031
36	م.م رنا هادي عبد الحسين	الخطأ المفترض في المسؤولية التقصيرية بين القضاء والفقه (دراسة تحليله مقارنة)	1090 – 1068
37	حسن زاهد عيسى أ.د اسماعيل نعمة عبود	جريمة تشييد أو إشغال المنشآت خلافا لمستلزمات وشروط السلامة في التشريع العراقي	1116 – 1091

مجلة المحقق المحلي

للعلم والقانونية والسياسية

مجلة علمية فصلية محكمة تصدر عن كلية القانون بجامعة بابل

العدد الرابع

السنة السابعة عشر

2025

البريد الإلكتروني

<https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/153>

رقم الإيداع في دار الكتب والنقائ: بغداد 1291 لسنة 2009

المسؤولية الفعلية للناقل البحري وفقاً لاتفاقية روتردام

م.م. محمد عباس كتاب السلطاني

كلية القانون / جامعة بابل

mhmdabasalsltany61@gmail.com

تاريخ النشر: 2025/12/24

تاريخ قبول النشر: 2025/11/16

تاريخ استلام البحث: 2025/10/27

المستخلص:

من التزامات الناقل البحري هو تنفيذ (عقد النقل البحري) المبرم بين الشاحن والناقل البحري ، فإن الالتزام الأساس الذي يقع عليه هو إيصال البضاعة . فإن الإخلال من جانب الناقل البحري في تنفيذ ذلك الالتزام يترتب عليه المسؤولية العقدية ، وبذلك فإن لمسؤولية الناقل أساس قانوني وهو الخطأ المفترض من جانبه ، وقد يكون خطأ واجب الإثبات ، وأن طبيعة هذه المسؤولية للناقل البحري هي مسؤولية عقدية لوجود عقد ، وتتركز مسؤولية الناقل البحري على حدوث حالات معينة تصيب البضاعة المنقولة وهي (الهلاك أو التلف أو التأخير) التي تكون سبب لقيام مسؤوليته وإلى جانب تحقق هذه المسؤولية تكون هناك حالات تعفي فيها مسؤولية الناقل البحري كونها أسباب خارجة عن إرادته وهي (القوة القاهرة ، العيب الذاتي ، خطأ الشاحن) .

الكلمات المفتاحية: المسؤولية ، الناقل ، الهلاك ، الإعفاء ، القوة القاهرة .

Actual liability of the sea carrier according to the Rotterdam Convention

Lect. Muhammad Abbas Kitab Al-Sultany
College of Law / University of Babylon

Abstract:

One of the obligations of a maritime carrier is to implement the (maritime transport contract) concluded between the shipper and the maritime carrier. The primary obligation is to deliver the goods. Failure on the part of the maritime carrier to implement this obligation entails contractual liability. Thus, the carrier's liability has a legal basis, which is the presumed error on his part, and it may be an error that must be proven. The nature of this liability for the maritime carrier is contractual liability due to the existence of a contract, The responsibility of the sea carrier is focused on the occurrence of certain cases affecting the transported goods, namely (destruction, damage, or delay), which are the reason for his responsibility. In addition to the realization of this responsibility, there are cases in which the responsibility of the sea carrier is exempted due to reasons beyond his control, namely (force majeure, inherent defect, shipper's error).

Keywords: liability, carrier, loss, exemption, force majeure.

المقدمة

تتطلب دراسة موضوع بحثنا الموسوم بـ (المسؤولية الفعلية للناقل البحري وفقاً لاتفاقية (روتterdam) الفقرات التالية :
أولاً : جوهر فكرة البحث :

تكمن فكرة دراسة هذا البحث في تحديد المسؤولية الفعلية للناقل البحري المترتبة على الإخلال في تنفيذ عقد النقل البحري المبرم بينه وبين الشاحن ، فإن الإخلال بأحد هذه الالتزامات يقرر مسؤولية الناقل البحري لأن الغرض من هذا العقد هو تنفيذ التزامات متبادلة على كل من طرفي العقد .

ثانياً : أهمية موضوع البحث

إن دراسة هذا الموضوع له أهمية في تحديد المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل البحري نتيجة الإخلال في تنفيذ الالتزامات المقررة على عاتقه وتحديد أساس هذه المسؤولية ، لأن المسؤولية القانونية ترتكز على أساس تقوم عليه وتحديد الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية .

ثالثاً : إشكالية البحث

تكمن إشكالية البحث في التساؤلات الآتية :

1- ما هو الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام والاتفاقيات الأخرى . وما هو موقف قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 .

2- هل أن هناك حالات تتحقق فيها مسؤولية الناقل البحري وتترتب المسؤولية من خلال تحقق تلك الحالات .

3- هل هناك حد محدد يلتزم به الناقل البحري بالتعويض يندرج في الاتفاقات الدولية والقوانين الوطنية .

رابعاً : أهداف البحث

تهدف هذه الدراسة في تحديد ما هو الأثر المترتب على عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزامه أو الإخلال بها ، وتحديد الحالات التي تنهض فيها مسؤولية ، الناقل البحري ، وتحديد الحالات التي تنهض فيها مسؤولية الناقل البحري ، وتحديد حالات الإعفاء من المسؤولية .

خامساً : منهجية البحث

تم الاعتماد في دراسة هذا الموضوع (المسؤولية الفعلية للناقل البحري وفقاً لاتفاقية روتردام) وفق الأسلوب التحليلي المقارن ، وتم الاعتماد في دراسة هذا البحث على الاتفاقات الدولية (روتterdam ، هامبورج) وقانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 .

سادساً : خطة البحث

من أجل الوصول إلى الهدف المطلوب في دراسة هذا البحث تم تقسيم ذلك ، إلى ثلاث مباحث ، تناولنا في المبحث الأول مسؤولية الناقل البحري ، في مطلبين ، تناولنا في المطلب الأول أساس مسؤولية الناقل البحري ، وتناولنا في المطلب الثاني طبيعة الناقل البحري .

أما المبحث الثاني فقد تناولنا فيه تحقق مسؤولية الناقل البحري في مطلبين تناولنا في المطلب الأول طرق تحقق مسؤولية الناقل البحري ، وتناولنا في المطلب الثاني الإعفاء من المسؤولية .

أما المبحث الثالث فقد تناولنا فيه تحديد مسؤولية الناقل البحري ضمن ثلاث مطالب ، المطلب الأول الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في حالة الهلاك والتلف ، والمطلب الثاني الحد الأقصى لمسؤولية الناقل في النقل بالحاويات ، والمطلب الثالث هو الحد الأقصى لمسؤولية الناقل في حالة التأخر .

المبحث الأول

الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري

تتمثل مسؤولية الناقل البحري بأهميته على النقل البحري والتجارة البحرية بصورة عامة ، حيث أن أساس مسؤولية الناقل هو الخطأ الصادر منه خلال تنفيذ عملية النقل للبضائع ، فإن أساس المسؤولية هو المرتكز لها ، وبذلك فإن مسؤولية الناقل البحري لم يكن على صورة واحدة ، وإنما يختلف بحسب الاتفاقات الدولية والقوانين الوطنية في طرحها لأحكام هذه المسؤولية . ومن جهة أخرى فإن مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس عقدي أساسه العقد الموقع ما بين الناقل البحري والشاحن ، لذا سيتم تناول هذا المبحث في مطلبين ، نخصص المطلب الأول لأساس مسؤولية الناقل البحري والمطلب الثاني لطبيعة مسؤولية الناقل البحري .

المطلب الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري

تقوم مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية روتردام على أساس الخطأ المفترض إذا أثبت الطرف المقابل بأن الضرر الذي أصاب البضاعة قد حدث خلال وجود البضاعة عند الناقل البحري ، وهذه المسؤولية لا تنهض إلا إذا أثبت الشاحن أو المطالب بالتعويض بأن الضرر الذي حدث للبضاعة خلال فترة الاستلام والتسليم للبضاعة أي أن الناقل لم يلتزم بالحفاظ على البضاعة ، ولم يقدم العناية المطلوبة في الحفاظ عليها ، وبذلك تقوم مسؤولية الناقل البحري وتكون مسؤولية مفترضة [1 : ص 266] ، وهذا ما نصت عليه المادة (17) من اتفاقية روتردام والتي حددت

أساس المسؤولية بشكل دقيق والذي جاء بنصها (1- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك عن التأخير في التسليم ، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو الحدث الذي تسبب أو أسهم فيه ، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل ...) .

ومن خلال نص هذه المادة أن ما يحدث للبضاعة من ضرر خلال فترة وجود البضاعة في عهدة الناقل (هلاك أو تلف أو تأخير) يشكل عنصر أساسي في مسؤولية الناقل ، إلا أن مسؤولية الناقل البحري في ضوء اتفاقية روتردام هي مسؤولية مفترضة ولكنها قابلة للإثبات بمعنى أن الناقل البحري يستطيع أن يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه هو والأشخاص التابعين له والوكلاء لم يصدر عنهم أي خطأ [2 : ص 10] .

ومن خلال ذلك فإن المبدأ العام لأساس مسؤولية الناقل البحري بموجب اتفاقية روتردام تقوم على أساس مفترض أي افتراض الخطأ من جانب الناقل البحري ، إلا أن هذه الاتفاقية قد تحولت عن الأساس العام وهو افتراض الخطأ إلى اتجاه آخر فحولت عبء الإثبات من الناقل البحري إلى المطالب بالتعويض نتيجة (الهلاك أو التلف أو التأخير) وتضمنت هذا المبدأ المادة (17) الفقرتين (4,5) منها ، بأن الناقل البحري لا يسأل عن الضرر الذي أصاب البضاعة إلا في حالة إثبات مدعي التعويض صدور خطأ من جانب الناقل أو الأشخاص التابعين له المشار إليهم في المادة (18) من اتفاقية روتردام [3 : المادة (17)] .

أما عن موقف الاتفاقيات الدولية الأخرى فنجد أن اتفاقية هامبورج قد تبنت أساساً ينسجم مع الأساس العام لاتفاقية روتردام وهو الأساس المفترض من جانب الناقل والتي جاءت به المادة (1/5) من هذه الاتفاقية ، والتي نصت على (يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أثناء وجود البضائع في عهده) .

ونلاحظ من خلال نص هذه المادة بأن مسؤولية الناقل البحري تقدم على أساس خطأ مفترض وهي قيام مسؤوليته عن (الهلاك أو التلف أو التأخير) خلال مرحلة وجود البضاعة في عهده .

أما عن موقف القوانين الوطنية فنجد أن قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 قد وضع أساس مسؤولية الناقل على خطأ مفترض منسجماً مع (اتفاقية روتردام وهامبورج) وهذا ما جاءت به المادة (46/أولاً) والتي نصت على (يضمن الناقل سلامة الشيء في أثناء تنفيذ عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تسببه ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إل القوة القاهرة أو العبء الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه) .

من خلال هذا النص نلاحظ أن المشرع العراقي قد جعل مسؤولية الناقل البحري على أساس خطأ مفترض أي يفترض الخطأ عليه عن (الهلاك أو التلف أو التأخير) ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا في حالات محددة جاءت في النص أعلاه .

أما (قانون التجارة البحري المصري) فقد تبنى أساس الخطأ المفترض كذلك لمسؤولية الناقل البحري والتي تضمنت ذلك المادة (1/22) منه (يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسليم الناقل في ميناء الشحن وبين قياسه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها ...) .
بذلك فإن الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري قائمة على الخطأ المفترض وذلك حماية لأصحاب البضاعة في ضمان الحقوق عند تعرض البضاعة للضرر ولكي يلتزم الناقل البحري بالشروط المقررة في عقد النقل [4 : ص 53] .

المطلب الثاني

طبيعة مسؤولية الناقل البحري

تناولت اتفاقية روتردام الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري في المادة (17) منها والتي جاء فيها (يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها ، وكذلك التأخير في تسليمها ، إذا أثبت المطالب بأن الهلاك أو التلف أو التأخير أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه ، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل ...) ، ومن خلال هذا النص الذي حدد مسؤولية الناقل البحري أنها مسؤولية عقدية يحكمها العقد المبرم بين الناقل والشاحن [1 : ص 266] .

واستناداً لذلك أن مسؤولية الناقل العقدية تتحقق عند هلاك البضاعة أو في حالة التلف أو التأخير في التسليم ، إذا أثبت المطالب أن (الهلاك أو التلف أو التأخير) قد حصل خلال فترة وجود البضاعة في حراسة الناقل ، وأن الناقل قد أدخل بالتزامه العقدي في المحافظة على البضاعة [5 : ص 279] .

وإن الأصل في التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية ، وأساس ذلك هو التزامه بالحفاظ على البضاعة وتسليمها بالحالة التي استلمها من الشاحن [6 : ص 327] ، وفقاً لذلك في تكيف مسؤولية الناقل بأنها مسؤولية عقدية بتحقيق نتيجة ، فإن على المرسل عند الرجوع على الناقل أن يثبت أن البضاعة فيها تلف أو نقص في الوزن ، أو أن البضاعة لم تسلم من قبل الناقل ضمن المدة المحددة في عقد النقل [7 : ص 336] .

وإن الأصل في القاعدة بالتزام الناقل البحري لنقل البضائع هو التزام بتحقيق نتيجة ليست مطلقة لحالها بل حاولت البعض من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البضائع التخفيف من هذا المبدأ ومنها اتفاقية روتردام حيث أجازت

لناقل البحري التخلص من المسؤولية بأن يثبت أنه قد اتخذ الإجراءات الكافية والعناية المطلوبة خلال عملية النقل [3 : المادة (14)] .

أما عن موقف الاتفاقيات الدولية الأخرى كاتفاقية هامبورج فقد تبنت في مسؤولية الناقل بأنه التزم ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة والتي من خلالها يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية عن طريق إثباته في اتخاذ الإجراءات المطلوبة خلال مرحلة تنفيذ العقد من قبله أو المستخدمين أو الوكلاء [8 : المادة (1/5)] .

أما عن موقف القوانين الوطنية فنجد أن (قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983) قد جعل التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة وتترتب على عدم تحقق النتيجة مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل وهذا ما نصت عليه المادة (46) التي نصت على (يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذ عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيبه ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي أو خطأ المرسل أو المرسل إليه) [9 : المادة (46)] .

ونلاحظ من خلال نص هذه المادة أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة صالحة إلى جهة الوصول ، وأن طبيعة مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية تتحقق نتيجة عدم تنفيذ أو الإخلال في التنفيذ لهذا العقد .

ونجد الموقف نفسه (القانون التجاري البحري المصري رقم 80 لسنة 1990) والذي جعل التزام الناقل البحري في تنفيذ عقد النقل البحري التزام بتحقيق نتيجة .

المبحث الثاني

تحقق مسؤولية الناقل البحري

تنهض مسؤولية الناقل البحري في حالات محددة نصت عليها الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية وهذه الحالات هي الهلاك للبضاعة بحيث يستحيل على الناقل البحري تسليم الشيء (البضاعة) إلى المرسل إليه . وكذلك تتحقق مسؤولية الناقل البحري في حالة التلف للبضاعة وهي تكون في صورة عيب يؤدي إلى نفقات قيمة البضاعة وعدم الانتفاع منها ، كذلك تتحقق مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم للبضاعة عن الموعد المحدد في عقد النقل البحري مقابل هذه الحالات في مسؤولية الناقل البحري تكون هناك طرق للإعفاء من هذه المسؤولية يستطيع الناقل البحري أن يتمسك بها للإعفاء من المسؤولية .

لذلك سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين يخصص المطلب الأول طرق تحقق مسؤولية الناقل البحري ويخصص المطلب الثاني الإعفاء من المسؤولية .

المطلب الأول

طرق تحقق مسؤولية الناقل البحري

تتمثل طرق تحقق مسؤولية الناقل البحري لحالات معينة وهذه الحالات هي :

أولاً : هلاك البضاعة

لقد جاءت اتفاقية روتردام بالنص على حالة هلاك البضاعة في المادة (17) منها بنصها (يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة ...).

فالالتزام الأساسي الذي يتركز على الناقل البحري بموجب هذا النص هو نقل البضاعة سليمة إلى المكان المحدد في العقد (عقد النقل البحري) [10 : ص 50] ، ويلتزم الناقل البحري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالكمية المحددة والوزن وفقاً لما هو محدد في سجل النقل ، فإذا وصلت البضاعة المذكورة في سجل النقل الإلكتروني ناقصة أو أنها لم تصل وبذلك فإن الهدف الأساسي من التزام الناقل البحري لم يتحقق وبذلك تترتب مسؤولية الناقل البحري بموجب ذلك [11 : ص 105] . ويمكن تعريف الهلاك بأنه (الفناء أو الاختفاء الكلي أو الجزئي للبضاعة المنقولة) [10 : ص 50] .

فبموجب هذا التعريف فإن الهلاك يعني أنه ضرر مادي ينصب على البضاعة بصورة كلية أو جزئية ، وبذلك فإن الهلاك الكلي يشمل البضاعة بصورة كاملة وقد يكون الهلاك بصورة جزئية يتعلق بالبضاعة ، وقد يكون الهلاك حقيقياً بحيث ينتفي وجود البضاعة [1 : ص 306]

ولم تحدد القواعد المدرجة في اتفاقية روتردام المدة التي تلزم الناقل بأن يسلم البضاعة خلالها إلى المرسل إليه ، كذلك لم تتطرق إلى مسألة إخلال الناقل بتسليم البضاعة خلال المدة المتفق عليها أو الفترة الجارية حسب التعامل التجاري [1 : ص 307] ، في حين نجد أن اتفاقية هامبورج قد حددت الفترة التي يجب أن يسلم فيها الناقل البحري البضاعة للمرسل إليه [9 : المادة 3/5] .

وكذلك نجد أن قانون النقل العراقي قد نص الفترة التي يجب على الناقل البحري أن يسلم خلالها البضاعة إلى المرسل إليه وذلك في نص المادة (36/ثانياً) والتي نصت على (يعتبر الشيء في الهالك إذا لم يتم الناقل بتسليمه إلى المرسل إليه أو إخطاره بالحضور لتسليمه خمسة وأربعين يوماً من انقضاء موعد التسليم) .

وكذلك نجد (قانون التجارة البحري المصري) قد نص على المدة التي يلتزم الناقل خلالها بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه خلال فترة 60 يوماً [12 : المادة (228)] .

ونرى بأن موقف المشرع العراقي كان دقيقاً في تحديد المدة التي يلتزم خلالها الناقل للبضاعة إلى المرسل إليه كما في اتفاقية هامبورج وقانون التجارة البحري المصري .

ثانياً : تلف البضاعة

من الحالات الأخرى التي تتحقق بها مسؤولية الناقل البحري تجاه صاحب الحق في استلام البضاعة هي تلف البضاعة [4 : ص 55] ، ويقصد بالتلف أنه (عيب أو عطب أو عوار ينصب على نوعية البضاعة فيلحق بها ضرر مادي يخرجها على طبيعتها فتصبح غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له) [13 : ص 573] ، وقد يشمل العيب جميع البضاعة (تلف كلي) أو جزء من البضاعة (تلف جزئي) [14 : ص 46] .

وقد تناولت اتفاقية روتردام مسؤولية الناقل البحري في حالة تلفه للبضاعة وذلك في المادة (17) وقد جاء بنصها (يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها ...) ، فبموجب نص هذه المادة تترتب مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة التي ينقلها ، ولكن من جانب آخر لا يسأل الناقل البحري عن التلف للبضاعة في حال قيامه بإتلافها إذا كانت تشكل خطراً مؤكداً على الأشخاص أو البضائع الأخرى التي يقوم بنقلها [3 : المادة (15)] .

وكذلك إلى جانب اتفاقية روتردام فقد أجازت اتفاقية هامبورج للناقل البحري خطراً على الأرواح والبضائع الأخرى [8 : المادة (13)] ، وكذلك لقد أعطت المادة (62) من (قانون النقل العراقي) للناقل البحري الحق بدفع الخطر عند اكتشاف صفة الخطورة في البضاعة وذلك بإتلاف البضاعة أو إنزالها من واسطة النقل ولا يترتب على ذلك أي مسؤولية على الناقل [9 : المادة (62)] ، ومن جهة أخرى فإن تعليمات الموانئ (رقم 1 لسنة 1998) قد ألزمت الشاحن بأن يعلم الناقل البحري بطبيعة البضاعة الخطرة [15 : المادة (309)] .

ونرى بأن موقف قانون النقل العراقي كان منسجماً مع الاتفاقات الدولية الحديثة مثل اتفاقية روتردام في موضوع إتلاف البضاعة الخطرة وتخليص الناقل البحري من المسؤولية .

ثالثاً : التأخير

يعرف التأخير بأنه (تجاوز الوقت أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة) [16 : ص 247] ، حيث يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة ضمن الوقت المحدد في عقد النقل البحري ، كما يلتزم الناقل في أن يتبع الطريق المعتاد لتجنب التأخير في الوصول ، ومسألة تحديد الضرر الذي يترتب عن التأخير ذات صعوبة مقارنة مع الضرر الناتج عن الهلاك أو التلف [17 : ص 126] .

وقد تناولت اتفاقية روتردام مسألة مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة في المادة (17) بنصها (1- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة 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 مسؤوليته) . وبذلك فإن اتفاقية روتردام قد جمعت بين الضرر المترتب عن الهلاك أو التلف ، وذلك الذي ينتج عن التأخير [1 : ص 315] ، مما يعني سريان المسؤولية على الناقل البحري عن الضرر المترتب عن التأخير لأن تأخير الناقل البحري في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه قد يؤدي إلى استحالة استخدامها لانتفاء الغاية ، كأن تكون البضاعة استقدمت لوقت محدد فوصلت بعد الوقت المحدد [18 : ص 369] .

وبذلك نجد بأن اتفاقية هامبورج لعام 1978 قد قررت مسؤولية الناقل البحري الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة على درجة واحدة من المسؤولية الناتجة عن الهلاك أو التلف ، وأعطت للشاحن الحق في المطالبة بالتعويض مما يترتب من ضرر عن التأخير في تسليم البضاعة [8 : المادة (5/ف1)] .

وكذلك حمل (قانون النقل العراقي) الناقل البحري المسؤولية عن التأخير في تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها [9 : المادة (132)] ، وأن مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة تنهض في حالتين وهما عدم تسليم البضاعة في الوقت المحدد بالعقد وعدم تسليم البضاعة في الوقت الذي يستغرقه ناقل آخر في ذات الظروف [5 : ص 292] .

المطلب الثاني

الإعفاء من المسؤولية

تترتب مسؤولية النقل البحري على افتراض الخطأ وقيام علاقة سببية بين (الخطأ والضرر) ولكن يستطيع الناقل البحري أن يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أن (الهلاك أو التلف أو التأخير) قد ترتب من المسؤولية إذا أثبت أن (الهلاك أو التلف أو التأخير) قد ترتب بسبب (القوة القاهرة أو العيب الذاتي أو خطأ الشاحن) .

أولاً : القوة القاهرة

تعرف القوة القاهرة هي (الحوادث التي تقع والتي لا يمكن توقعها أو دفعها ولا يكون للناقل أي دور في حدوثه مما يجعل من تنفيذ الناقل لالتزاماته أمراً مستحيلاً ، ومثالها الكوارث الطبيعية كهياج البحر أو عواصف أو ظروف الحرب المفاجئة ، كالحصار أو الاستيلاء على السفينة أو قطع الطرق) [5 : ص 296] .

ولا تعد من القوة القاهرة الحوادث التي تعود إلى الأدوات أو المعدات التي يستخدمها الناقل البحري ، وذلك لانتفاء صفة العمدية في هذه الحوادث [19 : ص 61] ، وقد جاءت اتفاقية روتردام بحالة القوة القاهرة في المادة

(17) حيث نصت على (يعفى الناقل من كامل مسؤوليته ، ... إن وجد واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو تسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير : (أ) القضاء والقدر ...) .

وقد أوردت اتفاقية روتردام حالات متعددة تنصب ضمن القوة القاهرة وهي (القضاء والقدر ، ومخاطر البحر الاستثنائية ، والحرب ، والأعمال القتالية ، والنزاع المسلح) ، فإذا توفر أي حالة من حالات القوة القاهرة يستطيع الناقل أن يتمسك بها ويتخلص من المسؤولية [1 : ص 345] .

كما تناولت الاتفاقيات الأخرى مثل اتفاقية بروكسل موضوع القوة القاهرة وأعفت الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن (الهلاك أو التلف أو التأخير) الناتج بسبب القوة القاهرة [20 : المادة (4)] .

وكذلك جاء بنفس الموقف قانون النقل العراقي في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة قد نتج عن سبب قوة القاهرة [9 : المادة (46)] .

ثانياً : العيب الذاتي

يعرف العيب الذاتي بأنه (أن تكون طبيعته مما يتلف إذا تعرضت للعوامل الطبيعية كالحرارة والبرودة أو الرطوبة مما لا دخل للناقل به) [21 : ص 296] ، ويعد (العيب الذاتي للبضاعة) سبباً من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية .

وإن العيب الذاتي للبضاعة قد يكون ظاهراً أو قد يتطلب من الناقل إلى فحص البضاعة ، والتأكد منها ، فإذا كان العيب الذاتي ظاهراً وقام الناقل بنقل البضاعة مع وجود العيب تحققت مسؤولية الناقل البحري أما إذا كان العيب الذاتي للبضاعة غير ظاهر ، فإن الناقل البحري غير ملزم بفحص البضاعة لأنه يقع خارج حدود التزام الناقل البحري [22 : ص 248] .

وقد تناولت اتفاقية روتردام موضوع العيب الذاتي للبضاعة في المادة (3/17) حيث نصت على (يعفى الناقل أيضاً من مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة (1) من هذه المادة ... ، ذ- وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة) .

ونلاحظ من خلال نص هذه المادة بأن اتفاقية روتردام جعلت العيب الذاتي سبباً من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الحاصل للبضاعة ، كذلك نجد بأن قانون النقل العراقي قد نص على العيب الذاتي كونه سبباً لإعفاء من المسؤولية في المادة (46) والتي نصت على (... ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي للبضاعة) .

وإن العيب الذاتي قد يكون خارجي يتعلق بالتغليف الغير جيد للبضاعة أو قد يكون داخلياً سرعة التلف في البضاعة كالفواكه [23 : ص 405] ، ونرى بأن العيب الذاتي سبب مهم في الإعفاء من المسؤولية للناقل البحري كونه يقع خارج إرادته .

ثالثاً : خطأ الشاحن

لا يسأل الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الذي يحدث للبضاعة المنقولة إذا حدث ذلك بسبب إهمال من قبل الشاحن ، فالشاحن يقوم بإجراءات تتعلق بتغليف البضاعة أو ربط البضاعة ، أو عدم وضع علامات تحدد نوعية البضاعة المنقولة [14 : ص 544] .

وقد يتمثل خطأ الشاحن بعدم تنبيه الناقل البحري بطبيعة البضاعة مما يؤدي ذلك إلى عدم اتخاذ الناقل العناية المطلوبة في الحفاظ على البضاعة المنقولة [24 : ص 252] ، وقد تناولت اتفاقية روتردام خطأ الشاحن في المادة (3/17) إذ نصت على (ح - فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستولي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر ...) .

وقد تناول قانون النقل العراقي موضوع خطأ الشاحن في المادة (141) والتي نصت (لا يسأل المرسل عن الضرر الذي يلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أو بالسفينة ما لم يكن ذلك ناتجاً عن خطأ المرسل أو تابعيه) ، ونلاحظ من خلال نص هذه المادة بأن خطأ الشاحن يكون مبرراً لإعفاء الناقل من المسؤولية .

المبحث الثالث

تحديد مسؤولية الناقل البحري

يشكل موضوع تحديد مسؤولية الناقل البحري حجر الأساس للتنظيم القانوني المنظم لهذه المسؤولية كونه من العناصر المهمة في تحقيق التوازن النسبي للمصالح المتعارضة لأطراف العقد ، فكل من أطراف العقد يبغى إلى تحقيق مصلحته على حساب الطرف الآخر في العقد ، فمصلحة الناقل تقليل المسؤولية إلى أدنى حد ومن مصلحة الشاحن زيادة المسؤولية إلى الأقل ، لذلك فإن التحديد لمسؤولية الناقل البحري من الناحية القانونية يحقق مصالح متباينة لأطراف عقد النقل البحري ، لذا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين يخصص المطلب الأول للحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في حالة الهلاك والتلف ، ويخصص المطلب الثاني للحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في النقل بالحاويات ويخصص المطلب الثالث للحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير .

المطلب الأول

الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري

في حالة الهلاك والتلف

إن الأصل في القواعد العامة أن يكون التعويض بمقدار الضرر ولكن يصعب في بعض الأحيان الحكم بالتعويض الكامل عن الضرر في ضوء الظروف الخاصة بعملية النقل ، لأنه عملية النقل للبضائع باستخدام السفن تحيط بها العديد من الأخطار الجسيمة التي تؤدي إلى حوادث وما يؤدي ذلك إلى حدوث أضرار في الأرواح أو البضائع الموجودة في السفينة وأن تحميل الناقل البحري كامل الأضرار يؤثر على شركات النقل ، فإن الكثير من الشركات البحرية أفست بسبب كثرة التزاماتها بكامل التعويض عن حادث معين [26 : ص 126] .

لذلك فقد وضعت الاتفاقيات الخاصة بالنقل البحري والتشريعات الوطنية حداً أعلى في مسؤولية الناقل البحري في الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة فإذا حدث للبضاعة ضرر (هالك ، تلف) وكان الضرر يفوق الحد الأعلى المقرر بموجب الاتفاقيات أو التشريعات الوطنية فلا يحكم للمضرور إلا على الحد المقرر في الاتفاقيات والقوانين الوطنية وقد حددت اتفاقية روتردام حدود المسؤولية في المادة (59/ف1) حيث أن احتساب مسؤولية الناقل يكون بمبلغ (875) وحدة حسابية لكل وحدة شحن أو رزمة ، (1 أو 3) وحدات لكل كيلو من الوزن الكلي عند المطالبة أو النزاع [3 : المادة (59)] .

أما عن اتفاقية بروكسل فإن تحديد المسؤولية فيما لا يزيد عن (مائة جنيه إسترليني) عن كل وحدة أو طرد أو ما يعادل ذلك في عملية أخرى ، إلا أن هذا التحديد قد الغي بموجب المادة (2) من بروتوكول 1968 ، والتي حددت الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البري عن الأضرار التي تصيب البضاعة وهي (ب عشرة آلاف فرنك) عن كل وحدة أو ضرر أو (30) فرنك عن كل (كيلو جرام) للبضاعة المفقودة [27 : المادة (2)] .

أما عن اتفاقية هامبورج لم تأتي بجديد في موضوع تحديد المسؤولية للناقل البحري سوى أنها زادت التحديد ب (25%) بما يعادل (835) وحدة عن كل وحدة شحن أو ضرر ، ولم تأخذ هذه الاتفاقية تحديد الحساب في الجنيه الإسترليني) كما في اتفاقية بروكسل [8 : المادة (1/6)] .

وقد اخذ قانون النقل العراقي (80) لسنة 1983 بنظام التحديد المزدوج والمبني على أساس الوزن أو على أساس الطرد أو أية وحدة شحن أخرى ، حيث حدد مسؤولية الناقل عن نقل الشيء بحراً بمبلغ (1,250) دينار للكيلو غرام الواحد أو (350) دينار للفرد أو أية وحدة شحن أخرى .

وهكذا نجد أن الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية قد حددت حداً أعلى لمسؤولية الناقل وهي المبالغ التي تم دفعها إلى الشاحن عند (الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة) ويشكل هذا الحد حدود قصوى لا يمكن تجاوزها عن الضرر الذي لحق بالشاحن أو المرسل إليه [12 : المادة (33)] .

المطلب الثاني

الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري

في النقل بالحاويات

هناك اختلاف في تعريف الحاويات ، هل هي وسيلة نقل للبضاعة أم تستخدم وسيلة لتغليف البضاعة ، فإذا كانت الحاوية وسيلة نقل فيحرم الناقل من الأخذ بالتحديد القانوني للمسؤولية ، فيلتزم الناقل البحري بتسديد كامل التعويض للضرر الناتج للبضاعة ، أما إذا استخدمت الحاوية كوسيلة لتغليف البضاعة فإن الناقل يستفاد من التحديد القانوني للمسؤولية كون أن الحاوية تعتبر بمقام البضاعة [27 : ص 288] .

وإن الحاوية لا تعد وسيلة نقل لعدم توفر فيما وسائل الدفع ، فهي توضع في وسيلة نقل لنقلها ، فهي تحتاج إلى النقل من خلال وسائل النقل المتعددة (السفن ، الشاحنات ، القطارات) ، فالحاوية أداة تغليف توضع فيها البضاعة من نوع جديد ، وهي تختلف عن أدوات التغليف الأخرى من حيث حجمها واستخدامها لأكثر من مرة [28 : ص 249] .

ومن خلال ذلك فإن الحاوية إذا كانت ممثلة بالبضاعة فهي تعتبر كأى تغليف تندمج مع البضاعة في داخلها ، فإذا تعرضت الحاوية والبضاعة التي في داخلها للضرر ، فإن دفع التعويض من قبل الناقل يكون وفقاً للحدود القانونية للمسؤولية ، وإن تقدير الحد لمسؤولية من خلال عدد الطرود أو عدد وحدات الشحن يشكل صعوبة في الغرض أن الحاوية تجمع فيها الطرود والوحدات فهل تكون الحاويات طرد متنقل أو غير متنقل .

لقد جاءت اتفاقية روتردام في المادة (2/59) حكماً في تحديد (الحد الأعلى للمسؤولية) عندما تنقل البضاعة بالحاويات ، فعندما تم نقل البضاعة في حاويات ، تعتبر (الرزم أو وحدات الشحن) التي أدرجت في تفاصيل العقد على أنها في تلك الأداة (رزمياً أو وحدات شحن) ، أما إذا لم تعدد في تفاصيل العقد على هذا النحو اعتبرت تلك البضائع المنقولة في تلك الأداة وحدة شحن واحدة [3 : المادة (2/59)] .

ومفاد ذلك بأن البضاعة إذا تم شحنها في حاوية وتم إدراج عدد الطرود يكون التحديد على كل طرد موجود في الحاويات أما إذا أدرجت الحاويات في تفاصيل العقد مع عدم ذكر الطرود التي في داخلها فإنها تعتبر طرد واحد عند تحديد مسؤولية الناقل [29 : ص 120] .

وفي نفس المعنى جاءت اتفاقية هامبورج التي نصت على أن كل وحدة شحن أو طرد بالحاوية ، يعد (طرداً أو وحدة شحن) مستقلة بشرط أن يتم إدراج في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات ، وإذا لم تدرج في سند الشحن اعتبرت الحاوية والبضاعة الموجودة في داخلها (وحدة شحن واحدة) [8:المادة (2/6)].

وقد حدد قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري في النقل بالحاويات بموجب الجدول المرفق بهذا القانون بمبلغ (1,250) دينار للكيلو غرام الواحد أو (350) دينار للفرد الواحد عند استعمال حاوية أو ماشاكلها ، يعد كل ما يحفظ فيها طرداً أو وحدة شحن متنقلة إذا تم تعدادها في وثيقة الشحن ، وبخلافه تعد الحاوية بما فيها طرداً واحداً .

ونرى بأن موقف المشرع العراقي كان منسجماً مع اتفاقية روتردام من حيث في كل وحدة شحن أو طرد يدرج في سند الشحن يعد طرداً أو وحدة شحن مستقلة .

المطلب الثالث

الحد الأقصى لمسؤولية الناقل في حالة التأخير

لقد حددت اتفاقية روتردام الحد الأعلى في مسؤولية الناقل في المادة (60) والتي نصت على (وهنا بأحكام الفقرة 2 من المادة 61 يحسب وفقاً للمادة (22) ، التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها الناجم عن التأخير وتكون المسؤولية عن الخسائر الاقتصادية الناجمة عن التأخير محدودة بمبلغ ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة ..) [8 : المادة (1/6)] .

وطبقاً لنص هذه المادة أن هذه الاتفاقية حددت (الحد الأعلى لمسؤولية الناقل) عند التأخر في تسليم البضاعة المنقولة مقدار ما يعادل (ضعفي ونصف) من أجرة البضاعة المستحقة الدفع للبضاعة المتأخرة التي تم تسليمها في وقت متأخر عن الوقت المحدد في عقد النقل ، كذلك نجد اتفاقية هامبورج لقد حددت (الحد الأعلى لمسؤولية الناقل) عند التأخير في تسليم البضاعة بما يعادل (ضعفي ونصف من أجرة النقل المستحقة من أجرة النقل عن البضاعة المتأخرة) .

وبالرجوع إلى اتفاقية روتردام نجد أنها قد أخذت بمعيار أجرة النقل وليس بمعيار (الطرد أو وحدة الشحن أو الوزن) كما في اتفاقية هامبورج أي أن تحقق مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة في التأخير محددة بموجب مبلغ (ضعفي ونصف أجرة النقل) ، فعندما تأخر الناقل بتسليم البضاعة في الوقت المحدد بموجب العقد فإن الناقل يلتزم بدفع تعويض الشخص المتضرر بما يعادل (ضعفي ونصف أجرة النقل المستحقة للبضاعة المتأخرة) .

وهكذا فإن تحديد المسؤولية للناقل فيما إذا كان تعويض عن هلاك البضاعة أو التلف أو كان تعويض عن التأخير ففي الحالة الأولى يكون التعويض على أساس الوحدة ، أما في الحالة الثانية فإن التعويض يكون على أساس مقابل الأجرة .

أما عن موقف قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 فقد أجاز تحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير وهي محددة (بمبلغ مثلي ونصف مثل أجرة نقل الشيء المتأخر فقط ، على أن لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجور نقل الأشياء المتعاقد على نقلها في ذلك العقد) .

أما في قانون (التجارة البحري المصري) رقم (8) لسنة 1990 فقد حدد مقدار التعويض بـ (6 جنيهات) عن كل (واحد كيلو جرام) من وزن البضاعة الإجمالي وأن لا يتجاوز التعويض (2000) جنيه من وزن البضاعة الإجمالي عن كل (واحد كيلو جرام) وبموجب هذا القانون فإن هناك مساواة عند تحديد المسؤولية الناتجة عن التأخير معاملة مسؤولية الهلاك أو التلف .

ونرى بأن المشرع العراقي كان دقيقاً في تحديد مسؤولية الناقل البحري في تحديد الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به في حالة التأخير .

الخاتمة

أولاً : النتائج

- 1- أبقى قانون النقل العراقي في المادة (44) الناقل البحري من المسؤولية عن النقص الحاصل للبضاعة كتبخر المواد السائلة .
- 2- حددت اتفاقية روتردام بأن أساس مسؤولية الناقل البحري هو أساس مفترض كقاعدة عامة .
- 3- إن طبيعة مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية روتردام هي عقدية لأنها أساسها هو (عقد النقل البحري) .
- 4- لم تحدد قواعد روتردام المدة اللازمة لتسليم البضاعة إلى المرسل إليه من قبل الناقل البحري .
- 5- إن المشرع العراقي اعتمد في استعمال الحاويات لتحديد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل في أن كل ما يحفظ في الحاوية طرداً أو وحدة شحن مستقلة إذا تم تعدادها في وثيقة النقل .
- 6- اعتمد قانون النقل العراقي في تحديد مسؤولية الناقل على عمليات النقل الدولي للبضائع ولا يجوز التمسك بتحديد المسؤولية للنقل الداخلي .

ثانياً : المقترحات

- 1- نقترح أن يتم الأخذ بما جاءت به اتفاقية روتردام من أحكام تتعلق بالنقل البحري ، كونها جاءت بالكثير من الإيجابيات المنظمة لحالة النقل وذلك من خلال استعانة الناقل ببعض الأشخاص لتنفيذ عملية النقل مثل المنفذ البحري .
- 2- نقترح أن يتم إضافة فقرة إلى المادة (135) من قانون النقل العراقي تتضمن النص الآتي : (جواز نقل البضاعة على سفينة إذا نقلت في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة)
- 3- نقترح أن إضافة فقرة إلى المادة (29) من قانون النقل تتضمن في إلزام الناقل البحري بأن يتم نقل البضاعة في السفينة التي تم شحن البضاعة عليها ابتداء وعدم تغييرها للحفاظ على البضاعة وتجنب المسؤولية .

قائمة المصادر

- [1] د. محمد محمود خليل ، مسؤولية الناقل البحري ، دار وائل للنشر ، عمان ، ط1 ، 2021.
- [2] فاروق ملش ، قواعد روتردام ، أساس مسؤولية الناقل ، المؤتمر العلمي الثالث ، الإسكندرية ، 2009.
- [3] اتفاقية روتردام المادة (17) .
- [4] د. إبراهيم المبروك أحمد ، حالات إعفاء الناقل البحري من مسؤوليته في عقد النقل البحري ،
- [5] د. فاروق إبراهيم خليل ، القانون البحري ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2021.
- [6] د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2009.
- [7] عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2008.
- [8] اتفاقية هامبروج المادة (1/5) .
- [9] قانون النقل العراقي رقم (80 لسنة 1983) المادة (46) .
- [10] د. محمد بهجت عبد قايد ، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبروج ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1992.
- [11] بلال الأنصاري ، القانون البحري ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، عمان ، ط2 ، 2019 .
- [12] قانون التجارة البحري المصري لعام 1990 المادة (228) .
- [13] د. محمد بهجت قايد ، العقود البحرية ، ط1 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1996.
- [14] د. كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ط2 ، 2003 .
- [15] تعليمات الموانئ العراقية لعام 1998 المادة (309) .
- [16] د. محمد بهجت قايد ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة.
- [17] د. حلو عبد الرحمن ، التأخير في تسليم البضاعة في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة) ، بحث منشور بمجلة المنارة ، المجلد (13) العدد (8) ، 2007 .
- [18] د. هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديد ، الإسكندرية ، 2004.
- [19] د. طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر ، عمان ، ط3 ، 2012.

[20] اتفاقية بروكسل لعام 1924 المادة (4) .

[21] د. سميحة القليوبي ، الأسس القانونية للتجارة البحرية ، دار الأهرام ، 2022.

[22] د. مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، بيت الحكمة ، بغداد ، 2002.

[23] د. محمود سمير الشرقاوي ، الخطر في التأمين البحري ، جامعة القاهرة ، 1966.

[24] د. لطيف جبر كومانبي ، مسؤولية الناقل البحري ، دار الثقافة ، عمان.

[25] د. محمد السيد الفقي ، تطور قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات ، دار الجامعة الجديد ، الإسكندرية ، 2005.

[26] بروتوكول 1968 ، المادة (2) .

[27] د. سوزان علي حسن ، عقد نقل البضائع بالحاويات ، دار الجامعة الجديد ، الإسكندرية ، 2009.

[28] د. إبراهيم مكي ، أوعية الشحن ، بحث منشور في مجلة القانون والاقتصاد ، كلية القانون ، جامعة القاهرة ، العدد (1) السنة (45) ، 1975.

[29] د. مصطفى محمد أحمد ، تسليم البضاعة في ضل أحكام قواعد روتردام ، المؤتمر العربي الثالث للقانون التجاري ، الإسكندرية ، 2009.

[30] د. محمود بهي الدين ، عن إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، 2009.