

## مسئولية الناقل عن تأخير توصيل البضائع بحراً في القانون السعودي والإماراتي

هاني مؤنس عوض

أستاذ مشارك القانون التجاري، قسم القانون، كلية إدارة الأعمال، جامعة الحدود الشمالية، المملكة العربية السعودية

(تاريخ الاستلام: 2024-05-03؛ تاريخ القبول: 2024-06-04)

**مستخلص البحث:** التأخير سبب من أسباب مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وهو في ذاته خطأ لا تكتمل مسؤولية الناقل تجاه صاحب الحق في البضائع إلا بتضرره من تأخير وصول البضائع، وعلى الرغم من أنه عناصر مسؤولية الناقل البحري الخطأ والضرر وعلاقة السببية، وعلى الرغم أيضاً من أن في حال تحقق عناصر المسؤولية يتوجب على الناقل تعويض الضرر الذي أصاب الشاحن أو صاحب الحق في استلام البضائع، وعلى الرغم أيضاً من التعويض يجب أن يكون جابراً لجميع الأضرار، إلا أن التعويض المترتب عن إخلال الناقل بالتزاماته يتسم بالتحديد، كما أن الناقل يمكنه التحلل من مسؤوليته عن التأخير إذا توافرت مسببات إعفاءه من المسؤولية، ويجب على صاحب الحق في التعويض قبل المطالبة القضائية إخطار الناقل بأنه أصيب بأضرار نتيجة تأخير الناقل ونتيجة لهذا التأخير أصيب صاحب الحق في البضائع بأضرار، وعدم توجيه الإخطار يترتب عليه عدم قبول دعوى المسؤولية، وقد توصلت الدراسة لعدة توصيات تتمحور حول اقتراح تعديلات سواء كان للنظام البحري السعودي أو القانون البحري الإماراتي.

**كلمات مفتاحية:** مسؤولية الناقل البحري- التأخير- تعويض- إخطار الناقل.

\*\*\*

## Carrier's Liability for Delaying the Delivery of Goods by Sea Under Saudi and Emirati Law

Hani Moanes Awad

Associate Professor commercial Law, Department of Law, College of Business Administration, Northern Border University, Kingdom of Saudi Arabia.

(Received: 03-05-2024; Accepted: 04-06-2024)

**Abstract:** Delay is one of the reasons for the Maritime Carrier's liability for the goods, and it is itself a mistake. The Carrier's liability to the Right-holder to the goods is incomplete unless the goods are affected as a result of this delay, although the occurrence of the mistake represented in the delay, the damage caused by the delay, and the causal relationship between them. In all cases, compensation in the field of maritime transport liability has a basic feature, which is limited compensation. Although the principle is that compensation should cover the damage, regardless of its amount, one of the features of compensation for the mistake of the Maritime Carrier is specificity, and the Carrier can absolve himself of his liability for the delay if there are reasons exempting him from liability. The Right-holder to compensation shall, before the judicial claim, notify the Carrier that he suffered damage as a result of the Carrier's delay, which led to damage to the goods. Failure to provide notification will result in the liability claim not being accepted. The study reached several recommendations centered around amendments, whether to the Saudi Maritime Law or the UAE Maritime Law. The key findings include that the permissibility of AI-driven event prediction hinges on association with the used data's scientific validity and logical grounding; since AI-driven predictions are derived from analyzing vast amounts of data and past occurrences, they fall within the realm of relative unseen and speculative science; and planning and scientific forecasting of the future events do not contradict the belief in predestination, but rather can be seen as alignment between what human beings strive for and the outcomes that Allah has predetermined.

**Keywords:** Maritime Carrier Liability - Delay - Compensation - Carrier Notification.



DOI: 10.12816/0062095

(\* Corresponding Author:

Dr.Hani Moanes Awad, Associate Professor commercial Law, Department of Law, College of Business Administration, Northern Border University, Kingdom of Saudi Arabia.

E-mail: Hani.hammad@nbu.edu.sa

(\* للمراسلة:

د. هاني مؤنس عوض

أستاذ مشارك القانون التجاري، قسم القانون، كلية إدارة الأعمال، جامعة الحدود الشمالية، المملكة العربية السعودية

البريد الإلكتروني: Hani.hammad@nbu.edu.s

## 1 المقدمة:

التأخير بالإضافة إلى أن دراستي جاءت تطبيقية إلى حد كبير حيث تضمنت ما لا يقل عن أثنى عشر حكماً في القضائين السعودي والإماراتي بما يخدم استخلاص توجه القضاء في كلا الدولتين.

أما دراسة (ضامن محمد الأمين، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفقاً للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 7، العدد 1، 2022م) وقسمت الدراسة إلى مبحثين وبداخل كل مبحث مطلبين، تناول المبحث الأول التزام الناقل بتسليم البضائع في المدة المحددة، وجاء المبحث الثاني ليتناول التزام الناقل البحري بعدم انحراف السفينة عن خط السير، وقد تناولت مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفقاً للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، وتوصلت الدراسة إلى أن المشرع الجزائري أخذ بالانحراف المعقول عن المسار البحري، وأن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض، ويمكن للناقل التحلل من المسؤولية من خلال إثبات أنه وتابعيه اتخذوا الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الضرر، واختلقت دراستي عن الدراسة المذكورة في أن دراستي تناولت النظام البحري السعودي والقانون البحري الإماراتي، بالإضافة إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري، والإخطار بمسؤولية الناقل عن التأخير.

دراسة (أسماء أحمد محمد الرشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراة غير منشورة، جامعة الشارقة، 2017م)، قسمت الدراسة إلى بابين؛ الباب الأول تناول نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات انعقادها، حيث تناولت الباحثة في هذا الباب التزامات الناقل ونطاق مسؤوليته وانعقاد المسؤولية وإثباتها، وجاء الباب الثاني ليتناول إعفاء الناقل من المسؤولية وتحديدها، وتناولت الباحثة في هذا الباب؛ أسباب إعفاء الناقل، وبطلان شروط إعفاء الناقل، وتحديد مسؤولية الناقل، وتناولت الباحثة التأخير كسبب من أسباب مسؤولية الناقل البحري، وتختلف دراستي عن رسالة الباحثة في أن الدراسة تناولت القانون البحري الإماراتي الجديد، بالإضافة إلى أن دراستي تناولت النظام البحري السعودي.

### 2-1 مشكلة الدراسة:

يترتب على تأخير الناقل البحري في توصيل البضائع أضراراً لصاحب الحق في البضائع، فما هو الموقف القانوني لمسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير؟، وتتجلى إشكالية الدراسة في ضوء حادثة القانونيين محل الدراسة فمن حيث النظام البحري السعودي صدر قبل قرابة الخمس سنوات وتكاد تخلوا المكتبة العربية من دراسات متخصصة في النظام المذكور، أما القانون البحري الإماراتي فقد صدر منذ قرابة الستة أشهر،

يعتبر النقل البحري عصب النمو الاقتصادي، لأنه يدعم الدول المصدرة في تصريف منتجاتها والتبعية توفير النقد الأجنبي، وكذلك الحال للدول المستوردة؛ حيث يتيح النقل البحري لها توفير السلع الأساسية اللازمة لخدمة أفرادها، ويحتل النقل البحري أهمية عظمى مقارنة بغيره من أدوات النقل الأخرى، نظراً لانخفاض تكلفته، وزيادة كميته، وسرعة إنجازه.

شهد النقل البحري للبضائع صراعاً كبيراً تجلى في القرن العشرين بين فريقين يسعى كل منهما لتكريس أدوات التشريعية لخدمة مصالحه، هما الناقلين من جهة والشاحنين من جهة أخرى، حيث شهد القرن العشرين العديد من الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بالنقل البحري، ولقد أثر هذا الصراع بدوره على تشريعات الوطنية، فأتجهت الدول في إطار صياغة تشريعاتها البحرية مراعاة تحقيق مصالحها بحسب ما إذا كانت دولة ناقلة أو شاحنة، وأيضاً التوافق مع الاتفاقيات الدولية.

وتعتبر مسؤولية الناقل البحري؛ محور موضوعات النقل البحري ونال الأهمية العظمى من الدراسة مقارنة بغيره من الموضوعات ذات العلاقة بالنقل البحري، وتأتي أهمية موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع كون الناقل البحري يتحكم في توجيه رأس المال وذلك في صورة البضائع المشحونة، بالإضافة للمخاطر التي تحيق ببيئة النقل البحرية.

وحيث أن الوقت من أهم العناصر المؤثرة في الالتزامات، وفي مجال النقل البحري يعتبر الوقت عنصراً حاسماً، لأن مشتري البضائع لا يستهدفها في ذاتها بقدر ما يستهدف تحقيق الربح المتولد عن بيعها، وقد تكون لتلك البضائع مواسم محددة، فلا فائدة من وصولها بعد الموعد المطلوب لوصولها فيه، لذلك تعتبر مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في توصيل البضائع من أهم موضوعات المسؤولية الناقل البحري نظراً للأثار الاقتصادية التي تترتب على التأخير.

### 1-1 الدراسات السابقة:

دراسة (أحمد عبدالله ال سفران، أساس ومسؤولية الناقل البحري وحالتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقهاء الإسلامي، مجلة جامعة طيبة، السنة 9، العدد 24، 1442هـ) وجاء المبحث الأول ليتناول أساس مسؤولية الناقل البحري، بينما جاء المبحث الثاني ليتناول حالات المسؤولية، حيث تناولت الدراسة كأحد موضوعاتها التأخير في توصيل البضائع، وتوصلت إلى أن الفقه الإسلامي-على القول الراجح- يقيد مسؤولية الناقل في حال التأخير بكون مدة النقل المحددة تساوي أو تزيد عن المدة المطلوبة للنقل عادة، وتختلف دراستي عن الدراسة المذكورة في أن دراستي أنصبت على المسؤولية عن

- خلو المكتبة العربية من دراسة متخصصة عن تأخير الناقل البحري في توصيل البضائع ومسئولياته عنها في النظام السعودي، رغم صدور النظام من خمس سنوات.
- حداثة القانون البحري الإماراتي، والاختلاف الكبير الحاصل في تنظيم مسؤولية الناقل عن التأخير بين القانون الحالي والقانون السابق، لذلك تعتبر هذه الدراسة هي الأولى في القانون الإماراتي.

#### 1-6 منهجية وحدود الدراسة:

سيتم إتباع المنهج الوصفي التحليلي المقارن، حيث سيتم استخدام المنهج الوصفي لأجل تناول التزامات الناقل البحري المؤثرة في تأخير تسليم البضائع، بالإضافة لمحددات مسؤوليته في حالة التأخير، وتحليل النصوص القانونية الحاكمة لمسئولية الناقل البحري في حالة تأخير تسليم البضائع، كما سيتم الاعتماد على المنهج المقارن حيث سيتم التعرض للنظام القانوني المنظم لمسئولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم ( م/33 ) وتاريخ 1440/4/5هـ وكذلك القانون البحري الإماراتي الصادر بالمرسوم بقانون الاتحادي رقم 43 عام 2023م.

#### 1-7 خطة الدراسة:

نتناول موضوع الدراسة من خلال الخطة التالية:

- المبحث الأول:** التزامات الناقل البحري المؤثرة في تأخير تسليم البضائع
- المطلب الأول:** التزام الناقل البحري بخط السير المتفق عليه أو المعتاد
- المطلب الثاني:** الالتزام بالتسليم
- المبحث الثاني:** طبيعة ومسئولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري السعودي والإماراتي
- المطلب الأول:** طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع
- المطلب الثاني:** تأخير الناقل البحري في توصيل البضائع
- المبحث الثالث:** إخطار الناقل البحري للبضائع بمسئولياته عن التأخير
- المطلب الأول:** مفهوم وشكل الإخطار
- المطلب الثاني:** الإخطار بالتأخير

وتعتبر هذه الدراسة هي الأولى في القانون المذكور، ويعتبرنا نقله تشريعية في مجال النقل البحري، لذلك من الأهمية بمكان تخصيص دراسة حول التأخير في توصيل البضائع.

#### 1-3 أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى:

تحديد التزامات الناقل البحري المؤثرة في مسؤوليته عن التأخير في توصيل البضائع.

تحديد أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في توصيل البضائع.

التعرف على التنظيم القانوني للمسئولية عن التأخير وحالات الإعفاء من المسؤولية وأحكام تحديد المسؤولية.

تناول أحكام الإخطار بالمسئولية عن التأخير والشروط الواجبة في هذا الإخطار.

#### 1-4 أسئلة الدراسة:

تستهدف الدراسة الإجابة على الأسئلة التالية:

- هل انحراف السفينة عن مسارها البحري يؤثر مسؤولية الناقل البحري؟
- ما هو مفهوم تسليم البضائع ومتى وأين يتم التسليم؟
- على أي أساس تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع في النظام البحري السعودي والقانون البحري الإماراتي؟
- ما هي الفلسفة التي أتبعها المنظم السعودي لتحديد طبيعة التزام الناقل البحري؟ وما هو التأثير هذه الطبيعة على إعفاء الناقل من المسؤولية؟
- هل اختلفت طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الإماراتي عما كان عليه الوضع في القانون السابق؟
- ما هي أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية المرتبطة بشكل مباشر بالتأخير؟
- هل أخذ النظام البحري السعودي والقانون البحري الإماراتي بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل، وما هي الحدود القصوى للتعويض؟

#### 1-5 أهمية الدراسة:

تأتي أهمية الدراسة من خلال ما يلي:

- إيجاد دراسة متخصصة حول مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع في القانونين السعودي والإماراتي، فغالباً ما يتم تناول التأخير كجزء من أساس مسؤولية الناقل جنباً إلى جنب مع الهلاك والتلف، وهو ما أثر على تأصيل الدراسات المرتبطة بالتأخير.

## 2 المبحث الأول: التزامات الناقل البحري المؤثرة في تأخير تسليم البضائع

من بين خصائص عقد النقل البحري أنه عقد ملزم للجانبين، حيث يرتب التزامات في جهة كلاً من الشاحن والناقل، والأخير يرتب عقد النقل في جهته التزامات سواء قبل بداية الرحلة البحرية أو أثنائها أو عند انتهاءها، ويستهدف تنفيذ كافة هذه الالتزامات انتهاء عقد النقل، وعدم تنفيذ هذه الالتزامات يشكل خطأ في جهة الناقل وبالتالي إثارة مسؤوليته، ومن بين التزامات الناقل البحري ما يؤثر تأثيراً مباشراً في التزامه بتوصيل البضائع محل عقد النقل في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المناسب، وبالتالي نتناول في هذا المبحث من الدراسة التزام الناقل بالمسار الملاحي بالإضافة إلى التزام الناقل بالتسليم.

### 1-2 المطلب الأول: التزام الناقل البحري بخط السير المتفق عليه أو المعتاد

لم ينظم كلاً من النظام البحري السعودي وكذلك القانون البحري الإماراتي المسار الواجب على الناقل البحري أن يسلكه خلال الرحلة البحرية، إلا أن الفقرة الخامسة من المادة 182 من النظام البحري السعودي وكذلك البند (و) من الفقرة الثالثة من المادة 157 من القانون البحري الإماراتي نصت على وجوب تضمين سند الشحن "ميناء الشحن وميناء التفريغ"، لذلك فإن الطريق الملاحي هو الطريق بين ميناء الشحن وميناء التفريغ، ويتم تحديد هذا الطريق بالاتفاق بين الناقل والشاحن صراحة، وقد يكون تحديداً ضمناً، وقد يتبع الناقل البحري الطريق المعتاد.

### 1-1-2 الفرع الأول: حالة الاتفاق على إتباع مسار ملاحي محدد

قد يتفق الشاحن والناقل على إتباع مسار معين، ومن ثم يلتزم الربان بإتباع هذا المسار الملاحي حتى وإن كان هذا المسار ليس هو الأقصر بين باقي المسارات، لأن ذلك قد يؤدي إلى تعرض السفينة لمخاطر جسيمة، أو وجود عوائق ملاحية تعرض سلامة السفينة ومن عليها لخطر غير عادي، أو تتعرض السفينة لعاصفة شديدة تلحق أضراراً بالبضاعة ما كانت لتحدث لو لم تتحرف السفينة عن المسار المتفق عليه (درويش وأخريين، 2020، ص223)، (يوسف، 2016، 63)، كما أن من شأن قبول الشاحن نقل البضائع على متن سفن تسلك خطوط منتظمة بين موانئ محددة ومعلنه سلفاً؛ قبول الشاحن للمسار الملاحي الذي ستسلكه السفينة باعتبارها موافقة ضمنية من الشاحن على هذا المسار (البندي، 1994، ص20)، وفي هذا المقام جاء بأحد أحكام محكمة تمييز دبي الزام المدعى عليهم بالتعويض حيث كان أساس الضرر الحاصل في الدعوى والذي أدى إلى عدم تسليم

البضائع في وقتها هو تعديل المسار الملاحي<sup>(1)</sup> وجاء بأحد الأحكام الصادرة عن القضاء السعودي أن<sup>(2)</sup> "الثابت مسؤولية ربان الناقل عن جنوحها وانشطاراتها لعدم اتباعهم خط السير الملاحي المحدد بالخراط الملاحية وانحرافهم عنه، وهو ما ينتفي معه خطأ المدعى عليها"، و جدير بالإشارة أنه وبصدد الانحراف عن خط السير وتأثيره على مسؤولية الناقل البحري، فرق الفقه بين الانحراف المشروع والانحراف غير المشروع، فإذا كان الانحراف لازماً لسلامة الرحلة البحرية وذلك لتجنب ظروف جوية يتوافر فيها شروط القوة القاهرة، أو لتجنب المرور من مسار عُرف بنشاط القراصنة، أو نتيجة لصدور أمر من سلطه عامة، أو إذا كان الانحراف لإصلاح السفينة في حال عدم صلاحيتها للملاحة، أو للحصول على مساعدة طبية للركاب أو الطاقم، أو لإنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر، فتلك المخاطر تجيز للناقل الانحراف عن المسار الملاحي ويعتبر انحرافاً مشروعاً لا يثير مسؤولية الناقل حال كان الانحراف هو السبب في التأخير لأن الانحراف هنا يستهدف المحافظة على السفينة والرسائل البحرية، وقد تتولد عدم مشروعية الانحراف من نفس الأسباب التي قد يتحقق منها أسباب مشروعيتها وذلك حسب وضعية ونية ربان السفينة (بوقادة، 2018، ص91)، فعلى سبيل المثال إبحار الناقل من ميناء مع علمه بعدم كفاية الوقود لتوصيل السفينة لوجهتها المحددة فهنا انحراف الناقل انحرافاً غير مشروع لأنه ناتج عن نقصه، أما إذا تعرضت خزانات الوقود في السفينة لتلف أدى لتسرب الوقود منها فهنا يتوافر السبب المشروع للانحراف، وأيضاً تدخل الناقل في عملية انقاذ سفينة أخرى وعدم اتخاذ التدابير المعقولة ليضمن سلامة السفينة والشحنة المسئول عن المحافظة عليها وتوصيلها.

أما من حيث تأثير الانحراف غير المشروع على مسؤولية الناقل، فقد كان انقساماً في الفقه والقضاء الإنجليزي في هذا الخصوص (يوسف والسوفاني، 2019، ص79)، ويمكن تقسيم هذا الانقسام إلى قسمين، القسم الأول قبل صدور اتفاقية بروكسيل 1924م والقسم الثاني بعد صدورها، فقبل صدور اتفاقية بروكسيل اتجه القضاء البريطاني إلى أن انحراف الناقل غير المشروع يمنح للشاحن الخيار في فسخ عقد النقل أو الإبقاء على العقد، بيد أن انقساماً آخر دار حول متى يعتبر العقد مفسوخاً إذا قرر الشاحن استعمال حقه في فسخ العقد، فقد اتجه القضاء البريطاني إلى أن الانحراف يؤدي إلى فسخ العقد منذ لحظة وقوع الانحراف غير المشروع، وبالتالي تطبق أحكام الرابطة العقدية قبل وقوع الانحراف وهو ما يمكن الناقل من استخدام أحكام الرابطة العقدية، أما بعد وقوع

(1) الطعن رقم 311 لسنة 2004 قضائية - الدائرة التجارية - بتاريخ 19-03-2005

(2) ديوان المظالم- رقم القضية 153/2/1416هـ - رقم الحكم الابتدائي 42/4/9/1418هـ - رقم حكم هيئة التدقيق 101/ت/1 لعام 1419هـ - تاريخ الجلسة 1419/5/8هـ

من خلاله الرحلة البحرية، فتلك العادات البحرية الملاحية منها ما تحتم على الربان مراعاة الظروف التي تحيط بالمسار الذي سيتم إتباعه، مثل التيارات البحرية والرياح والأمواج والجبال الجليدية، وتعتبر الأجواء المناخية المحدد الرئيسي في تحديد المسار الملاحي، حيث تتعلق العادات الملاحية بظروف السير في البحار في أوقات معينة، وفصول محددة من العام (يوسف، 2016، 65) (الأمين، 2022، ص11).

### 2-1-3 الفرع الثالث: حالة عدم الاتفاق على إتباع مسار ملاحي محدد (اتباع الطريق المباشر)

استقرت أحكام القضاء على أن مالم يعين مسار ملاحي محدد للرحلة البحرية صراحة، ومالم تجر العادة على سلوك مسار معين، يتعين على الربان أن يسلك المسار الجغرافي المباشر بين ميناء القيام وميناء الوصول (البنداري، 1994، ص 27) حيث جاء بأحد الأحكام الصادرة عن القضاء السعودي أن<sup>(1)</sup> "الثابت مسؤولية ربان الناقل عن جنوحها وانشطارها لعدم اتباعهم خط السير الملاحي المحدد بالخرائط الملاحية وانحرافهم عنه، وهو ما ينتقي معه خطأ المدعى عليها"، حيث يستخلص من الحكم المذكور عدم التزام الناقل بالمسار الملاحي المحدد أو المسار الجغرافي المباشر بين ميناء الشحن وميناء الوصول وهو ما تسبب في مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت الشاحن.

وإمعاناً في بسط سلطة الربان في اختيار المسار الملاحي؛ قد يتضمن سند الشحن شرط يسمح للربان باختيار المسار الملاحي ويعرف هذا الشرط باسم "الشرط الحر" حيث يمكن هذا الشرط الربان من التوقف في ميناء غير محدد مسبقاً ولأي سبب من الأسباب (يسعيد، 2012، ص135)، ويذهب البعض إلى أن من المستحيل على الناقل الذي انحرف عن المسار البحري أن يتجنب المسؤولية، فالدفاع الوحيد المقبول من الناقل أن الخسارة كانت ستحدث بالضرورة حتى ولو لم يخل بالتزاماته (Friedell, 1980. P. 1539)

### 2-2-2 المطلب الثاني: الالتزام بالتسليم

يعد التزام الناقل بتوصيل البضائع من أهم التزامات الناقل البحري، والتي تؤثر تأثيراً مباشراً في تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المناسب لتسليمها، وبالتالي عدم تأخره في توصيلها، وتناوياً للالتزام بالتسليم، يتعين التعرف على مفهوم التسليم، ومكان وزمان التسليم، وصاحب الحق في استلام البضائع.

الانحراف فتطبق القواعد العامة، واتجه اتجاه آخر إلى أن انحراف الناقل غير المشروع يرتب فسخ العقد منذ نشوؤه وبالتالي لا تطبق على الناقل أحكام العقد وإنما تطبق عليه القواعد العامة، وبالتالي فإنه يتمتع على الناقل أن يتذرع بأحد شروط الإعفاء من المسؤولية الواردة في العقد باعتبار العقد كأن لم يكن من وقت إبرامه، وهذا في حالة ما إذا استخدم الشاحن رخصته في فسخ العقد.

وبعد صدور اتفاقية بروكسل 1924 اختلف الحكم. حيث يرى البعض أن الانحراف غير المشروع هو تصرف من التصرفات التي تعد خرقاً لعقد النقل ولأحكام الاتفاقية وهذا ما يستفاد من مفهوم المخالفة لنص المادة (4/4) (يوسف والسوفاني، 2019، ص 80) (بوفاة، 2018، ص 91)، حيث يعد الانحراف غير المشروع انتهاكاً للعقد ولأحكام الاتفاقية، ويعد الانحراف غير المشروع خطأ عقدياً يسأل الناقل عن الأضرار التي تحدث نتيجة له.

وخلاصة ما تقدم أنه لا يجوز للشاحن في ظل اتفاقية بروكسل إن يفسخ العقد ويعتبره كأن لم يكن، ويكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن الانحراف غير المشروع باعتباره خطأ عقدياً، ونفس الوضع ينطبق في ضوء أحكام اتفاقية هامبورج فيما يتعلق بأثار الانحراف غير المشروع حيث يسأل عنه الناقل باعتباره خطأ عقدياً ويجب أن تتوفر فيه أركان المسؤولية من خطأ وضرر وعلاقة سببية، فإذا تحقق الخطأ في صورة الانحراف غير المشروع ولم يتحقق ضرر للشاحن فلا تعويض لأنه لا تعويض بدون ضرر (يوسف والسوفاني، 2019، ص 81)، ويشير جانباً من الفقه إلى أن القضاء في حالة الانحراف عن المسار الملاحي يبحث الخسائر التي ما كانت لتحدث لو لم ينحرف الناقل (Friedell, 1980. P. 1537).

### 2-1-2 الفرع الثاني: حالة عدم الاتفاق على إتباع مسار ملاحي محدد (اتباع الطريق المعتاد)

في حالة عدم اتفاق الشاحن والناقل على إتباع مسار ملاحي محدد فلا يعتبر الناقل مطلق اليد في تنفيذ النقل باتباع أي طريق ملاحي، وإنما يتحتم عليه أن يسلك الطريق الملاحي المعتاد المتعارف على سلوكه في النقل بين ميناء الشحن وميناء الوصول، ولا يجوز تعديل ذلك إلا بالاتفاق على سلوك طريق آخر، والأصل أن يتم السير مباشرة دون التوقف على موانئ تمر بها السفينة (بريري، 1999، ص 341).

وتجدر الإشارة؛ إلى أن تحديد المسار البحري يتأثر ببعض العادات الملاحية البحرية، تلك العادات يجب أن تؤخذ في الاعتبار عند اختيار المسار البحري الذي سينفذ

(1) ديوان المظالم- رقم القضية 153/2/1416هـ - رقم الحكم الابتدائي 42/د/9/1418هـ - رقم حكم هيئة التدقيق 101/ت/1 لعام 1419هـ - تاريخ الجلسة 1419/5/8هـ

حتى تسليمها للمرسل إليه أو الحامل الشرعي لسند الشحن، ويقع على عاتق الشاحن إثبات تسليم الناقل للبضائع ويقع على عاتق الناقل إثبات تسليم البضائع للمرسل إليه أو الحامل الشرعي لسند الشحن.

وفي إطار تحديد المدى الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الإماراتي الجديد نصت الفقرة الأولى من المادة 175 على أن الناقل يكون مسئولاً عن البضائع من تاريخ تسلمه لها إلى تاريخ تسليم البضائع لصاحب الحق فيها، ونصت الفقرة الأولى من 172 من القانون البحري الإماراتي على أن " يلتزم الشاحن بما يأتي: 1. تسليم البضائع إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما في سند الشحن أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق، وفي حالة التأخير في التسليم لا يجوز أن يزيد التعويض على مقدار الأجرة".

وبخصوص ميعاد التسليم نصت الفقرة الثانية من المادة 210 من النظام البحري على أن "يقع التأخير في التسليم إذا لم تُسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المدة المتفق عليها، أو في حدود المدة التي يكون من المعقول إتمام التسليم خلالها من الناقل العادي في الظروف المماثلة في حالة عدم وجود هذا الاتفاق" واستناداً للنص المذكور يتعين التسليم في الميعاد المحدد في سند الشحن، وفي حال عدم تحديد ميعاد للتسليم فيتم التسليم في حدود المدة المعقولة.

وجدير بالإشارة إن الفقرة الثانية من المادة 185 من القانون البحري الإماراتي تناولت ميعاد التسليم بأن يكون حسب الموعد المتفق عليه، وفي حالة عدم الاتفاق فيتم تحديد الموعد المناسب للتسليم بناء على معيار موضوعي يتمثل في الموعد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل ومن ثم التسليم، وهو ما استقرت عليه محكمة تمييز دبي<sup>(2)</sup>.

فمسئولية الناقل البحري عن التأخير أساسها الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة، وهي وصول البضاعة في الميعاد المتفق عليها، وفي الميعاد الذي يتعين على الناقل العادي في الظروف المماثلة أن يقوم فيها بالتسليم، إذا لم يكن هناك موعد متفق عليه (كيلاني، 2001، ص 332)، فقد جاء في حكم قضائي صادراً من المحكمة الاتحادية العليا الإماراتية أن "مسئولية الناقل البحري لا تنتهي ولا ينقضي عقد النقل البحري عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليمياً فعلياً ما لم يثبت السبب الأجنبي رغم ما بذله من عناية في إعداد السفينة للملاحة أو المحافظة على البضاعة. اعتباره التزاماً بتحقيق غاية"<sup>(3)</sup> فعندما يتم تحديد ميعاد التسليم فعلى الناقل الالتزام بالتسليم في الميعاد المتفق عليه وفي

## 2-2-1 الفرع الأول: مفهوم التسليم

يعرف التسليم بأنه عبارة عن تصرف قانوني يعني وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو الشاحن نفسه أو أي شخص آخر له الحق في تسلّم البضاعة في ميناء الوصول (غنام، 2014، ص 269)، وعرف البعض التسليم بأنه هو عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل، والالتزام الناقل بالتسليم يعني التزام الناقل بوضع البضاعة المشحونة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول ولا ينقضي هذا الالتزام إلا بالتسليم (عبدالرحيم، 2015، ص 177)، والالتزام بالتسليم يختلف عن بقية الالتزامات الأخرى الواقعة على عاتق الناقل البحري فالالتزام بشحن البضاعة أو تفريغها هما عمليتان ماديتان عكسيتان، بينما يعني الالتزام بالشحن وضع البضاعة أو حملها بواسطة أدوات الشحن من أرض الميناء إلى ظهر السفينة، يعني الالتزام بالتفريغ حمل البضاعة من داخل السفينة وإنزالها إلى أرض الميناء (عوض، 1992، ص 502-503)، كما يختلف التسليم أيضاً عن الالتزام بالرص والتستيف من حيث إن الرص عبارة عن عملية فنية بحتة تتعلق بثبات السفينة واستقرارها بينما يعني التستيف حزم البضاعة وتغطيتها وتشميعها نهائياً إلى وجهة ميناء التفريغ، وقد وصف التسليم بأنه واقعة قانونية ينتهي بها عقد النقل البحري، ومؤدى ذلك أن مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع تظل قائمة إلى أن يتم تسليمها سالمة كاملة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول. (عريبي وعطا المولى، 2010، ص 176-177).

## 2-2-2 الفرع الثاني: النطاق الزمني للتسليم

تناولت المادة 209 من النظام البحري السعودي تحديد النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع حيث تبدأ مسؤليته من لحظة دخول البضائع في حيازته وتنتهي عند تسليمها للمرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه أو تسليمها لسلطة تقرر سلطة ميناء التفريغ التسليم لها، وبعد التسليم والحال كذلك عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل (عبدالرحيم، 2015، ص 177)، وفي هذا قضت إحدى الدوائر التجارية لديوان المظالم أنه<sup>(1)</sup> "وحيث أن مسؤولية الناقل تبدأ منذ استلامه البضاعة، ويقع على صاحب البضاعة عبء إثبات تسليمها إليه، ولما كان ذلك الثابت للدائرة من سندات الشحن المقدمة من الشركة المدعى عليها أن النقل كان يتم بأن تتسلم المدعى عليها البضاعة بموجب سندات شحن تصدرها للمدعية بوقع عليها ممثل الناقل، وإذا لم تقدم المدعية سند الشحن الصادر عن المدعى عليها، والذي يثبت استلامها للبضاعة، ومن ثم يكون ادعاؤها بمسئولية المدعى عليها عن الفقد غير قائم على بينة إذ لم تثبت تسليمها البضاعة للمدعى عليها"، ويتبين من هذا الحكم أن مسؤولية الناقل البحري عن البضائع تبدأ من لحظة استلامها من الشاحن،

(1) ديوان المظالم حكم رقم 266/تج/11 لعام 1413 هـ، المؤيد بحكم هيئة التدقيق رقم 4/119 لعام 1414 هـ.

(2) الطعن رقم 254 لسنة 2005 قضائية - الدائرة التجارية - بتاريخ 02-01-2006

(3) المحكمة الاتحادية العليا - الأحكام المدنية والتجارية - الطعن رقم 678 لسنة 24 قضائية - الدائرة المدنية والتجارية - بتاريخ 14-12-2005 مكتب فني 27 رقم الجزء 4 رقم

للبيضائع إذا كان الضرر حاصلًا في المرحلة البحرية أو كان مكان نشوء الضرر غير معلوم، أما إذا كان مكان حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير حاصلًا في مرحلة أخرى غير البحرية فيسري أحكام مسؤولية الناقل حسب نوع النقل (بري- جوي- سككي... الخ) وهو ما يعني أن مكان التسليم ليس بالضرورة أن يكون في ميناء التفريغ لأن مراعاة احكام النقل متعدد الوسائط يقضي بالضرورة بأن يكون الاستلام أو التسليم خارج حدود الموانئ، أما من حيث أن البند (و) من الفقرة الثالثة من المادة 157 أوجبت تحديد ميناء الشحن وميناء التفريغ فلأنه يجب أن تتخلل الرحلة مرحلة بحرية كي يطبق عليها أحكام المسؤولية عن النقل البحري.

كما تجدر الإشارة إلى أنه في حال عدم تضمين سند الشحن موعد محدد للوصول وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول السفينة حتى يتسنى له استلام البضاعة، كما أنه في حال تغيير الناقل لميناء الوصول وجب على الناقل إبلاغ المرسل إليه بالميناء الجديد (عوض، 1992، ص498-500) (بريري، 1999، ص347).

وجدير بالإشارة أن حكماً قضائياً صادراً من القضاء السعودي رتب مسؤولية صاحب الحق في البضائع عن عدم استلامها على سند من أنها كان بمقدورها استلام البضائع إلا أنها تقاعست على سند من أن الوكيل الملاحي ملزم بإخطارها بالتسليم رغم خلو الأوراق من هذا الالتزام بالإضافة إلى خلو (المانفيسست) أي سند الشحن من بيانات صاحب الحق في استلام البضائع حتى يتمكن للوكيل الملاحي -على فرض الالتزام به- من الإخطار حيث جاء به أن "مطالبة المدعي للمدعي عليها بقيمة الغرامات والأرضيات التي تكبدتها المدعية، والتي نتجت عن تأخير استلام البضاعة الخاصة بها بسبب التأخير في تسليم البضاعة - الشروط الخاصة بوليصة الشحن صراحة على عدم مسؤولية الناقل وعدم توريثه في أي مسؤولية ناتجة عن عدم إشعار الأطراف بوصول البضاعة، وأنه على التاجر أن يستلم البضاعة ضمن الوقت المنصوص عليه في تعرفه الناقل، وإذا أخفق في ذلك، فإنه يكون مسؤولاً عن تكاليف الاستبقاء للأرضيات - الشروط الواردة في بوليصة الشحن مقدمة على ما عداها وهي مرجع العلاقة بين الطرفين - عدم تقديم المدعية ما يثبت مسؤولية المدعي عليها كوكيل ملاحي عن الإبلاغ، ولا ما يثبت تقصيرها في واجباتها كوكيل ملاحي - (المانفيسست) لم يرد فيه ما يبين اسم المدعية أو بياناتها التي يمكن الاتصال بها - الثابت من الأوراق، أن المدعية برغم علمها بوصول الأوراق واستلامها من البنك وعلمها بأن الوكيل الملاحي هو المدعي عليها لم تظهر جديتها في السؤال

حال عدم التسليم تتحقق مسؤوليته وجاء في حكم قضائي سعودي<sup>(1)</sup> أن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول الأشياء إلى جهة نقلها، في الميعاد المتفق عليه. وبطبيعة الحال إذا تأخر الناقل في تسليم البضائع نتيجة لسبب أجنبي يخرج عن إرادته فلا يسأل عن التأخير في التسليم.

### 2-2-3 الفرع الثالث: النطاق المكاني للتسليم

جاء بأحد أحكام الدوائر التجارية بديوان المظالم أن "الثابت أن المدعي عليها تسلمت الطرود المرسله إلى المدعية كاملة، ومن ثم فقدت بعضها وهي تحت حراستها باعتبارها الناقل، ومن المقرر أن الناقل مسؤول عن فقدان الطرود ما دامت في حراسته ولا تنقضي مسؤوليته إلا بتسليمها إلى المرسل إليه؛ إعمالاً للقاعدة الشرعية على اليد ما أخذت حتى تؤديه"<sup>(2)</sup> وجاء أيضاً بأحد أحكام محكمة تمييز دبي أنه "المقرر في قضاء هذه المحكمة أن عقد النقل البحري لا ينقضي إلا بتسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليماً فعلياً لأن مجرد تفريغ البضاعة من السفينة وإيداعها في مخازن الدائرة الجمركية بميناء الوصول لحساب الناقل لا يعد تسليمًا للبضاعة"<sup>(3)</sup>.

فلما كان الشاحن ملزم بتسليم البضائع للناقل في المكان والزمان المتفق عليهما، لذلك نصت المادة 209 من النظام البحري على أن "تبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع وتعد في عهده من الوقت الذي يتلقى فيه هذه البضائع من الشاحن أو من شخص ينوب عنه أو سلطة أو طرف ثالث آخر توجب اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن، وتنتهي عند تسليمها إلى المرسل إليه، أو وضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو النظام أو العرف المتبع في ميناء التفريغ" ومفاد ما تقدم أن الناقل يسلم البضائع في ميناء التفريغ، ولنا ملاحظة على وجوب التسليم في ميناء التفريغ حيث أن النظام نظم النقل المتعدد الوسائط بموجب المادة 253 والأخير -أي النقل المتعدد الوسائط- يقتضي حتماً النقل بأكثر من وسيلة نقل؛ بحرية وغير بحرية، لذلك يكون من الأفضل ألا يتم النص على وجوب الاستلام والتسليم في الموانئ، ويرى الباحث أنه يكفي أن يتضمن سند الشحن تحديد ميناء القيام والوصول دون الزام بالتسليم في ميناء التفريغ.

ومن حيث مكان التسليم فلم تحدد المادة 185 من القانون البحري الإماراتي مكان التسليم، إلا أن البند (و) من الفقرة الثالثة من المادة 157 أوجبت تحديد ميناء الشحن وميناء التفريغ، وبمراعاة نص الفقرة الأولى من المادة 172 المتعلقة بتسليم الشاحن البضائع للناقل وبمراعاة نص المادة 197 من القانون المذكور والتي تناولت النقل متعدد الوسائط وتحديدها سريان أحكام مسؤولية الناقل البحري

(1) ديوان المظالم - الأحكام التجارية - الطعن رقم 107 لسنة 1433 قضائية - الدائرة التجارية - بتاريخ 1-11-1433 رقم الصفحة 517.

(2) ديوان المظالم - رقم القضية 973/2/ق/1411 هـ رقم الحكم الابتدائي 9/د/20 لعام 1414 هـ رقم حكم التدقيق 244/ت/2 لعام 1414 هـ تاريخ الجلسة 1414/9/6 هـ.

(3) الطعن رقم 458 لسنة 2012 قضائية - الدائرة التجارية - بتاريخ 2013-05-28

البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها، ما لم يثبت غير ذلك"، ويقابل النص السابق نص الفقرة الثالثة من المادة 167 من القانون البحري الإماراتي، والقرينة المنصوص عليها في المواد المشار إليها هي قرينة بسيطة، حيث أن لكل شخص أن يثبت ما يخالفها، والدارج عملاً أن سند الشحن لا يسلم للربان بل إلى الوكيل الملاحي لغايات السرعة في تفريغ حمولة السفينة، الذي بدوره يحوز البضاعة في مخازن الجمرک، وفي نظير سند الشحن يعطي المرسل إليه أمراً أو إذناً بتسليم الكمية الواردة به موجهاً إلى الجمرک، ومن ثم فإن المرسل إليه يتجرد من السند قبل أن يتسلم البضاعة فعلاً (جمال الدين، 1992، ص514)، لذلك فإن استخدام القانون البحري الإماراتي لعبارة "لناقل أو ممثله" أكثر دقة من النص على التسليم لناقل أو للربان.

وإذا لم يحضر المرسل إليه لاستلام البضائع أو حضر وأمتنع عن استلامها فإن لناقل الحق في أن يطلب من المحكمة المختصة إيداعها عند أمين تتولى تعيينه حيث تنص الفقرة الأولى من المادة 208 على أن "إذا لم يحضر صاحب الحق لتسلم البضائع، أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز لناقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن بإيداع البضائع عند أمين تعيينه المحكمة"، ويقابل هذا النص في القانون البحري الإماراتي نص المادة 168 بيد أن نص المادة 168 خیر الناقل بين طلب الإيداع لدى أمين أو طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء أجرة النقل.

ولما كانت مسؤولية الناقل البحري تنتهي بتسليم ذات البضائع الواردة بسند الشحن لصاحب الحق فيها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعتاد الذي يستغرقه الناقل العادي، لذلك، لا يعتبر مجرد إيداع البضائع لدى أمين تعيينه المحكمة في ذاته هو الذي ينهي مسؤولية الناقل البحري، بل يجب عند إيداعها إثبات حالتها بحيث تكون بذات الحالة الواردة في سند الشحن بحيث يكون التزام الناقل بتوصيل ذات البضائع سالمة في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعتاد قد تحقق، ويرى الباحث أن مجرد استلام الأمين -المعين من المحكمة- للبضائع من الناقل أو من ينوبه وإثبات حالة البضائع؛ يكون الناقل قد أوفى بالتزامه بالتسليم خلال الميعاد الواجب التسليم فيه، وما يلحق البضائع خلال فترة الإيداع فتسري بشأنه القواعد العامة في المسؤولية.

وفي مسألة الإيداع قضت محكمة تمييز دبي أن<sup>(3)</sup> "إذا لم يحضر صاحب الحق لتسلم البضائع أو رفض تسلمها

عن بضاعتها من الوكيل الملاحي، وركنت إلى أن الإبلاغ من واجب الوكيل الملاحي"<sup>(1)</sup>.

#### 2-2-4 الفرع الرابع: صاحب الحق في الاستلام

ينتهي عقد النقل وبالتالي تنتهي مسؤولية الناقل عن البضائع بتسليمها للمرسل إليه أو إلى الحامل الشرعي لسند الشحن، وقد عبر النظام البحري السعودي والقانون البحري الإماراتي عن صاحب الحق في استلام البضائع بأنه الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها وهو ما تناولته المادة 205 من النظام البحري والمادة 166 من القانون البحري الإماراتي، فإذا كان السند اسماً تسلم البضاعة للشخص الوارد اسمه في سند الشحن أو لمن حوّل إليه السند حوالة صحيحة باتباع إجراءات حوالة الحق، وإذا كان السند إذنيّاً تسلم البضاعة لمن اقترن شرط الأمر باسمه أو لمن ظهر إليه السند بعد التحقق من صحة التظهيرات وتسلسلها (عبدالرحيم، 2015، ص177-178).

ويلتزم الناقل بتسليم البضاعة المشحونة وفقاً لمواصفاتها وكمياتها وأوزانها وكافة خصائصها الموضحة في سند الشحن، وللمرسل إليه الحق في معاينة البضاعة ومطابقة ما يتسلمه لبيانات سند الشحن، وفحص البضاعة للتحقق من عدم وجود نقص أو تلف وهلاك جزئي بها، وقد جرى العمل على قيام الربان بتسليم كامل الحمولة لأمين السفينة الذي يتولى التسليم للمرسل إليهم، أو يقوم بالتسليم لأمين الحمولة الذي ينوب عن المرسل إليهم ويكون تسلم الأخير دون تحفظ مبرراً لذمة الناقل (بريري، 1999، ص348-349).

وفي هذا أستقر القضاء السعودي على أن "عدم ثبوت خطأ المدعى عليها برفضها استلام البضاعة؛ لأنها الطرف الثاني في عقد البيع الذي يشترط فيه أن يكون المبيع معلوماً برؤية أو صفة يخلو بهما العقد من الغرر والغش والتدليس - ثبوت أن العقد بين المدعى عليها والشركة البائعة في كندا مبني على كون المبيع معلوماً بالوصف - أثره: وجوب تحقق الوصف المشروط في العقد ليكون لازماً للمشتري استلام المبيع وإلا فله خيار الفسخ - إثبات محضر المعاينة بأن الإرسالية تخالف المواصفات المتفق عليها في العقد وأن البضاعة مستعملة وتالفة - أثره: حق المدعى عليها في رفض استلامها"<sup>(2)</sup>، وبناء على الحكم المتقدم فإن التسليم المبرئ لذمة الناقل هو تسليم ذات البضائع المذكورة في سند الشحن وفقاً لمواصفاتها وكمياتها وأوزانها.

وتنص المادة 206 من النظام البحري على أن "يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم

(1) رقم القضية الابتدائية 1423/ق/2/2588 هـ - رقم الحكم الابتدائي 163/د/تج/2/3 لعام 1433 رقم قضية الاستئناف 1001/2/س/1434 هـ رقم حكم الاستئناف 1/126 لعام 1434 هـ تاريخ الجلسة 1434/4/23 هـ مجموعة الأحكام والمبادئ التجارية لعام 1434 هـ المجلد الخامس

(2) ديوان المظالم - الأحكام التجارية - الطعن رقم 688 لسنة 3 قضائية - الدائرة التجارية - بتاريخ 6-3-1431 رقم الصفحة 1955.

(3) محكمة التمييز - الأحكام المدنية - الطعن رقم 396 لسنة 2014 قضائية - الدائرة التجارية - بتاريخ 07-06-2015 مكتب فني 26 رقم الجزء 1 رقم الصفحة 704



### 3-1 المطلب الأول: طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعني مسؤولية الناقل البحري؛ تلك المسؤولية التي تقوم على صفة الناقل باعتباره ناقلاً، ومن ثم تكون مسؤولية الناقل عن توصيله للبضائع مسؤولية عقدية تتحقق حال إخلاله بتنفيذ الالتزام الواجب عليه بموجب عقد النقل، وطالما أن هناك عقد نقل بين الناقل والشاحن فلا مجال لتطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية (حمزة، 2022، ص 13-14).

تقوم المسؤولية على أساس من ثلاثة، فيتمثل الأساس الأول؛ في الخطأ الواجب الإثبات؛ وفيه يكون عبء إثبات الخطأ واقعاً على عاتق الدائن -الشاحن أو المرسل إليه- والذي ينبغي عليه أن يثبت خطأ المدين -الناقل- المطالب بالتعويض (الشرقاوي والقلبيوي، 2008، ص 456)، فإن أثبت ذلك انتقل عبء الإثبات إلى المدين، أما الأساس الثاني فيقوم على أساس المسؤولية المقترضة؛ ويقع فيها عبء الإثبات على عاتق المدين -الناقل- وينبغي على المدين أن يثبت السبب الأجنبي الذي أحدث الضرر الذي لا يد له أو لأحد تابعيه فيه فالالتزام هنا التزام بتحقيق نتيجة (الشرقاوي و القليوبي، 2008، ص 454)، وهذا الأساس يحقق فائدة أكبر للشاحنين في مواجهة الناقلين، أما الأساس الثالث فيقوم على أساس الخطأ المفترض في جانب المدين بالالتزام أي الناقل، الذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعيه هذا الخطأ وذلك بإثبات أنه هو وتابعوه اتخذوا التدابير اللازمة كافة لمنع وقوع الضرر حتى يعفي من المسؤولية والالتزام هنا التزام ببذل عناية مع افتراض ارتكابه للخطأ (الشرقاوي والقلبيوي، 2008، ص 454).

### 3-1-1 الفرع الأول: طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في النظام البحري السعودي

تنص الفقرة الأولى من المادة 210 من النظام البحري على أنه " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، والناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده، ما لم يثبت أنه قد اتخذ هو أو تابعوه أو وكلاؤه ما يجب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته" وتنص المادة 211 من ذات النظام على أنه " يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة (العاشرة بعد المائتين) إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب خارجي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه أو وكلائه فيه".

جاز للناقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن له بإيداعها عند أمين تعينه المحكمة ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء أجره النقل) مفاده أنه في حالة عدم حضور صاحب الحق لتسليم البضائع أو رفض تسلمها أجاز للناقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن له بإيداعها عند أمين تعينه المحكمة ويجوز له طلب الإذن له ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء أجره النقل بما يجعل الالتزام الذي نصت عليه المادة سائلة الذكر هو التزام جوازي وليس وجوبياً على الناقل". وبالتالي فإن عدم حضور المرسل إليه لاستلام البضائع يخول الناقل الحق في طلب الإيداع لدى أمين أو طلب بيع البضائع استيفاء لأجره النقل.

وفي مسألة مسؤولية الأمين باعتباره مودعاً لديه قضت المحكمة الاتحادية العليا بأن<sup>(1)</sup> "إن الإيداع هو عقد خول به المودع شخصاً آخر حفظ ماله ويلتزم هذا الشخص بحفظ هذا المال وردد عينه، وأن الوديعة هي المال المودع عند أمين لحفظه عملاً بالمادة 962 من قانون المعاملات المدنية بشقيها، ويتم الإيداع طبقاً لنص المادة 964 من ذات القانون بقبض الوديعة حقيقة أو حكماً، وأن الوديعة أخذاً بمفهوم المادة 966 من قانون المعاملات أمانة في يد المودع عنده وعليه ضمانها إذا هلكت بتعديه أو بتقصيره في حفظها ما لم يتفق على غير ذلك"، وبناء على الحكم السابق يكون الناقل قد أخلى مسؤوليته عن سلامة البضائع في حالة ثبوت حالتها في محضر الإيداع وبما يفيد أن حالتها كما وردت في سند الشحن، وأن أي أضرار تصيبها وهي في حيازة المودع لديه فيسأل عنها.

### 3 المبحث الثاني: طبيعة ومسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري السعودي والإماراتي

نقطة الأساس لدراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخير في توصيل البضائع؛ دراسة طبيعة وأساس هذه المسؤولية، وبالتالي يتعين قبل دراسة مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في توصيل البضائع وأسباب إعفاء الناقل من المسؤولية المرتبطة بالتأخير، وحدود التعويض المقرر قانوناً في حالة التأخير، يجب دراسة طبيعة هذه المسؤولية وما إذا كانت مسؤولية عقدية أم تقصيرية، إضافة إلى دراسة أسس هذه المسؤولية وإسقاط هذه الأسس على نصوص النظام البحري السعودي والقانون البحري الإماراتي لتحديد أي من أسس المسؤولية تأسست مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في كلا القانونين.

(1) المحكمة الاتحادية العليا - الأحكام المدنية والتجارية - الطعن رقم 303 لسنة 22 قضائية - شرعي - بتاريخ 08-06-2002 مكتب في 24 رقم الجزء 3 رقم الصفحة 1359

للمسئولية نتيجة لسبب خارجي لا يد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه أو وكلائه فيه، خاصة وأنه لا يوجد مبرر للإعفاء من المسئولية في حالة الهلاك والتلف نتيجة للسبب الخارجي وعدم الإعفاء حالة التأخير، خاصة أيضاً أن نص المادة 239 من النظام البحري تعفي الناقل من المسئولية عن التأخير حال كان السبب في التأخير خارجي لا يد له فيه، فصحيح أن النص المذكور يتعلق بالمسئولية عن نقل الأشخاص إلا أن السبب في الإعفاء متماثل وهو السبب الخارجي عن إرادة الناقل، لذلك يرى الباحث أنه من المناسب إضافة كلمة "التأخير" للمادة 211 من النظام البحري بحيث يشمل النص الإعفاء من المسئولية في حالة الهلاك والتلف والتأخير الناتج عن سبب خارجي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه أو وكلائه فيه، أسوة بنص المادة 239 والتي أفردت حكماً للإعفاء من المسئولية في حالة التأخير الناتج عن سبب خارجي لا يد للناقل فيه.

### 3-1-2 الفرع الثاني: طبيعة وأساس مسئولية

#### الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الإماراتي

تنص الفقرة الأولى والثانية من المادة 185 من القانون البحري الإماراتي الجديد على أن "يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أنه هو وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

وكانت الفقرة الأولى من المادة 285 من القانون البحري الإماراتي القديم تنص على أن "يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب المذكورة في المادة (275)" وفي ذات السياق كانت المادة 275 تتضمن قائمة بأسباب أجنبية خارجة عن إرادة الناقل يمكن للناقل التمسك بإحداها للإعفاء من المسئولية، لذلك ذهب جانب قدير من الفقه الشارح للقانون البحري الإماراتي أن مسئولية الناقل البحري في ظل نص المادة 275 تقوم على أساس الخطأ المفترض لأن نص المادة 275 بدأت بعبارة "يسأل الناقل..." كما أن نص المادة 275 لم تتطلب إثبات الخطأ من جانب المدعي بل الخطأ المفترض في جانب الناقل، فطالما أن النص لم يتطلب إثبات الخطأ فالمسئولية تقوم على أساس الخطأ المفترض، وكان الوضع في ظل القانون السابق أنه أن المسئولية تقوم على أساس الخطأ المفترض الذي لا يقبل بإثبات العكس على أساس أن القانون الملغي لم يعط للناقل حق التخلص من المسئولية بإثبات أنه وتابعيه ووكلاءه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، ولا يجوز للناقل دفع المسئولية إلا بإثبات أن الضرر حدث نتيجة لسبب من الأسباب المنصوص عليها في المادة 275 والتي تعتبر جميعها من قبيل السبب الأجنبي (غنام، 2014، ص307).

ومفاد نص الفقرة الأولى من المادة 210 أن الناقل البحري للبضائع ملزم بتوصيل البضائع بذات الحالة التي تسلمها بها من الشاحن إلى المكان والزمان المتفق عليهما، وغني عن البيان أن هذا الالتزام مصدره عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن، ومن ثم فإن التزام الناقل البحري للبضائع يعد التزام بتحقيق نتيجة (المساعدة، 2013، ص192) (خالد، 1996، ص44)، وبناء عليه فإن الشاحن أو المرسل إليه غير ملزم بإقامة الدليل على خطأ الناقل، طالماً أن الناقل أوصل البضائع بحالة غير التي تسلمها بها من الشاحن أو في موعد آخر متجاوزاً الموعد المحدد في سند الشحن أو الموعد المعقول حال عدم الاتفاق على موعد لتسليم، وفي هذا قضي بأن "إقرار المدعى عليه بأنه استلم البضاعة من المدعية لنقلها إلى جدة إلا أنه دفع بفقدائها قبل وصولها بغير تفريط منه - الناقل أجبر مشترك لكون العقد معه على عمل معين ويتقبل أعمالاً لعدة أشخاص تتمثل في نقل بضائعهم من مكان إلى مكان عن طريق النقل مقابل أجره - الأجير المشترك ضامن لما تلف تحت يده دون النظر في التعدي والتفريط من عدمهما - ثبوت أن البضاعة فقدت قبل وصولها إلى المكان الذي أرسلت إليه - أثر ذلك: مسؤولية المدعى عليه ضمانها وإلزامه بأن يدفع للمدعية قيمتها"<sup>(1)</sup>، ويؤكد الحكم المشار إليه على أن التزام الناقل البحري بتوصيل البضائع سالمة لنقطة الوصول التزام بتحقيق نتيجة فطالما تسلمها من الشاحن بحالة فيلزم تسليمها بذات الحالة لصاحب الحق فيها بغض النظر عن التعدي أو التفريط.

وبهذا تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع في النظام البحري على أساس قرينة الخطأ أو الخطأ المفترض، حيث إن المسئولية تشغل ذمة الناقل دون حاجة من الشاحن أو المرسل إليه لإثبات أن ما تعرضت له البضاعة أو ما تعرض له من ضرر نجم عن خطأ أو إهمال الناقل أو أي من تابعيه أو وكلائهم وإنما يتعين على الناقل ذاته إذا ما أراد دفع المسئولية عن نفسه أن يثبت أن ما تعرضت له البضاعة أو ما تعرض له الشاحن أو المرسل إليه من ضرر لم يكن ناجماً عن خطأ منه أو من أي من تابعيه، وذلك برد الناقل الضرر إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه، أو إلى إنقاذ أو محاولة الأرواح في البحر أو إلى تدابير معقولة قد اتخذها لإنقاذ الأموال في البحر (حسني، 1990، ص184) (قايد، 1992، ص47) (عوض، 1992، ص529).

ولنا على نص المادة 211 من النظام البحري ملاحظة، فعلى الرغم من أن المادة مبنية على الفقرة الأولى للمادة 210 من حيث النص على أسباب المسئولية في (الهلاك والتلف والتأخير)، إلا أن المادة 211 أسقطت التأخير من حالات الإعفاء من المسئولية حال حدوث السبب الموجب

(1) ديوان المظالم - الأحكام التجارية - الطعن رقم 4396 لسنة 1 قضائية - الدائرة التجارية - بتاريخ 27-4-1431 رقم الصفحة 1920

وجدير بالإشارة أن نص الفقرة الأولى من المادة 210 جرى على أن "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، والناتجة عن التأخير في التسليم..."، أما القانون البحري الإماراتي فقد نظمها بموجب الفقرة الأولى من المادة 185 والتي جاء نصها على أن "يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير في تسليم البضائع..."، وواقع الأمر أن الهلاك والتلف دائماً ما يؤديان إلى الإضرار بالمرسل إليه لذلك فإن من شأن إثبات الهلاك أو التلف في حق الناقل تحقق الضرر بالمرسل إليه (المساعدة، 2013، ص193) (ترك، 2005، ص350)، بينما التأخير ليس بالضروري أن يفضي إلى أضرار وبالتالي يتعين على المرسل إليه إثبات التأخير والأضرار التي أصابته جراء هذا التأخير، ونجد أمام ذلك أن المشرع الإماراتي قد أحسن صنعاً بأن أفرد للهلاك والتلف نصاً مغايراً للتأخير فجاء النص في الهلاك والتلف على مسؤولية الناقل عنهما وليس عن الأضرار الناجمة عنهما، بينما في حالة التأخير فيسأل عن الأضرار الناجمة عن التأخير.

ويتم إثبات التأخير عن طريق قيام المرسل إليه بإثبات تاريخ تسليم الشاحن البضائع للناقل وتاريخ تسليم البضائع إلى المرسل إليه مع مقارنة ذلك التاريخ مع التاريخ المتفق عليه في سند الشحن لتسليم البضائع أو في حدود المدة التي يكون من المعقول إتمام التسليم خلالها من الناقل العادي في الظروف المماثلة في حالة عدم وجود هذا الاتفاق (صرخوة، 1984، ص149)، وهنا يكفي المضرور بأن يقدم سند شحن صادر من ناقل آخر استخدم ذات الطريق الذي استخدمه الناقل المدعى عليه لإثبات تأخره في التسليم (قايد، 1992، ص62-63).

وتجدر الإشارة إلى أن المادة 210 استخدمت مصطلح "الناقل العادي في الظروف المماثلة" كمعيار موضوعي يتحدد في ضوءه التأخير عند عدم الاتفاق على ميعاد معين (الفليني، 2015، ص135)، ومن ثم فإن المعيار ليس معياراً شخصياً يراعى فيه حالة كل ناقل تأخر في نقل البضاعة على حدة، وهو ما استقرت على محكمة تمييز دبي حيث جاء بأحد أحكامها أن "المقصود بالناقل العادي في هذا الصدد هو الناقل المتوسط الحرص، والمعيار في ذلك معيار موضوعي"<sup>(1)</sup>.

### 2-2-3 الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية عن التأخير

يسأل الناقل البحري عن البضائع منذ لحظة دخولها في حيازته، إلى أن يتم تسليم البضاعة لصاحب الحق في استلامها، ومن ثم يسأل الناقل عن التأخير في توصيلها إن أحدث هذا التأخير ضرراً بصاحب الحق في استلام البضاعة.

إلا أن الوضع في القانون البحري الإماراتي الجديد مختلف كلياً حيث إنه واستناداً للفقرة الأولى من المادة 185 فإن أساس مسؤولية الناقل البحري يقوم على الأساس ذاته في القانون القديم وهو الخطأ المفترض إلا أنه خطأ مفترض يقبل لإثبات العكس، فيكفي الناقل للتحلل من المسؤولية أن يثبت أنه هو وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

### 2-3-2 المطلب الثاني: تأخير الناقل البحري في توصيل البضائع

لأجل تناول تأخير الناقل في توصيل البضائع يتعين التعرض للنظام القانوني المنظم للتأخير في القانونين محل الدراسة، ولما كان الاستثمار في المجال البحري يتطلب تكاليف باهظة بالإضافة للمخاطر غير العادية التي تحيط بالبيئة البحرية لذلك أثرت التشريعات المقارنة منح الناقلين امتيازات إما بإعفاءهم من المسؤولية أو بتحديد مسؤوليتهم.

### 1-2-3 الفرع الأول: التنظيم القانوني للتأخير في توصيل البضائع في القانون البحري السعودي والإماراتي

عرفت الفقرة الثانية من المادة 210 من النظام البحري والفقرة الثانية من المادة 185 من القانون البحري الإماراتي التأخير بأنه عدم توصيل الناقل للبضائع في الميعاد المتفق عليه أو في حدود المدة التي يكون من المعقول إتمام التسليم خلالها من الناقل العادي.

فإذا كان جوهر عقد النقل البحري للبضائع نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، إلا أن تسليم هذه البضاعة في نقطة الوصول يجب أن يتم في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي (بريري، 1999، ص371)، فهناك من البضائع ما تكون معرضة للتلف إذا لم يتم استهلاكها في زمن محدد كأن يكون لها تاريخ صلاحية ينقضي قبل تسليمها بسبب التأخير أو يكون على مشارف الانتهاء نتيجة للتأخير (الفيشاني، 2016، ص199)، وقد تكون البضائع المنقولة مما تستخدم في مناسبات أو مواسم معينة لذلك من شأن تأخير وصولها إلحاق أضرار اقتصادية بالمرسل إليه (عمر، 2000، ص33).

وتجدر الإشارة إلى أن التأخير كخطأ ليس موجباً للتعويض في حد ذاته (حاطوم، 2011، ص156) (حمدي، 2008، ص470)، حيث إن التأخير كخطأ يعتبر ركناً من أركان المسؤولية التي تتمثل في الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما، فقد لا يترتب على التأخير أضرار بالمرسل إليه، فلا مسؤولية بدون ضرر.

(1) الطعن رقم 38 لسنة 1999 قضائية - حقوق - بتاريخ 13-03-1999.

وتنص المادة 176 من القانون البحري الإماراتي على أن "لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها، إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر، أو بسبب التدابير المعقولة التي تتخذ لإنقاذ الأموال في البحر".

وبموجب النص المتقدم يكون المنظم السعودي قد ساوى بين إنقاذ الأرواح والممتلكات (الحربي، 2016، ص 64) كأسباب تعفي من المسؤولية عن التأخير، وإذا كان مبرر اعتبار التزام الربان بإنقاذ الأرواح مرده إنساني بحت، إلا أن إنقاذ الأموال لا ينطلق من ذات المبررات الإنسانية، لذلك يرى الباحث عدم التسوية في الحكم القانوني بين إنقاذ الأرواح والأموال، حيث يجب ضبط إنقاذ الأموال بالتدابير المعقولة بما لا يسبب ضرراً للبضائع الملزم بنقلها والمحافظة عليها، وفي جميع الأحوال لا يشترط لكي يحصل الناقل على الإعفاء نجاح عملية الإنقاذ، فإذا انحرقت السفينة عن خط سيرها إثر تلقيها إشارة استغاثة من سفينة وعند الوصول إلى مكان السفينة المستغيثة تبين أن سفينة أخرى قامت بإنقاذ هذه السفينة فإن الناقل يحق له في هذه الحالة التخلص من المسؤولية عن الضرر الناجم عن انحراف سفينته (عمر، 2000، ص 549-550).

وتجدر الإشارة إلى أن وجوب التفرقة بين حالة إنقاذ الأرواح والأموال استقرت عليها جميع الاتفاقيات الدولية واستخدمها المشرع الإماراتي بموجب المادة 176، حيث فرق بين إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر من ناحية، ومعقولة التدابير التي تتخذ لإنقاذ الأموال من ناحية أخرى، فإذا تعلق الأمر بإنقاذ أو محاولة إنقاذ أشخاص وأدى هذا الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ إلى ضرر للبضائع فإن ذلك يشكل سبباً من أسباب الإعفاء من المسؤولية سواء كانت تدابير هذا الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ معقولة أم لا (حاطوم، 2011، ص 373).

وإجمالاً إن كان سبب التأخير في توصيل البضائع محاولات الناقل لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأشخاص أو التدابير المعقولة اتخذت لإنقاذ الأموال فهنا يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي نتجت عن التأخير في تسليم البضائع.

### ثانياً: الإعفاء من المسؤولية عن الحريق

تنص الفقرة الرابعة من المادة 210 من النظام البحري السعودي على أن "يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها بسبب الحريق، إذا أثبت صاحب الادعاء أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، أو من عدم اتخاذهم التدابير التي كان ينبغي اتخاذها، لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها".

وتجدر الإشارة إلى أن الفلسفة التي أتبعها المنظم السعودي لتحديد طبيعة التزام الناقل ومن ثم الإعفاء من هذا الالتزام جاءت بشكل مركب، فعلى الرغم من أن نص الفقرة الأولى من المادة 210 من النظام البحري توحى بأن طبيعة التزام الناقل بالتزام ببذل عناية حيث يتحمل الناقل من المسؤولية بإثبات أنه بذل هو وتابعوه كافة التدابير المعقولة لتجنب سبب حدوث الضرر، ومن ثم لا يلتزم الناقل في هذه الحالة إثبات السبب الأجنبي أما إذا تمكن من إثبات السبب الأجنبي فيعفى من المسؤولية وهو ما جرى عليه عجز الفقرة الأولى من المادة 210 "... ما لم يثبت أنه قد اتخذ هو أو تابعوه أو وكلاؤه ما يجب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

وفي الجهة المقابلة جاءت المادة 211 من النظام البحري لتحديد طبيعة التزام الناقل بأنه التزام بتحقيق نتيجة فيجب على الملتزم أي الناقل، كي يتحمل من المسؤولية أن يثبت أن عدم تنفيذ الالتزام؛ يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل له أو لأحد من تابعيه في حدوثه<sup>(1)</sup>.

وبناء على ما تقدم؛ فإن الناقل يُعفى من المسؤولية عن توصيل البضائع سالمة لميناء الوصول في الميعاد المحدد، في حالة حدوث سبب خارجي لا يدل له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه أو وكلائه فيه، أدى إلى تأخير توصيل البضائع.

أما في القانون البحري الإماراتي فتتنص الفقرة الأولى من المادة 185 على أن "يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أنه هو وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر".

ويجب التنويه إلى أن المشرع الإماراتي هجر منهج قائمة الإعفاءات التي كان قد تبناها في القانون البحري السابق نقلاً عن اتفاقية بروكسيل 1924م، وأضحى قيام الناقل وتابعيه ووكلائه بالتدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر السبب في تحلل الناقل من المسؤولية.

### 3-2-3 الفرع الثالث: أسباب تعفي الناقل من المسؤولية عن التأخير

رغم أن النظام البحري السعودي والقانون البحري الإماراتي لم يتضمنا قائمة بأسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، إلا أن كلا النظامين تناول بالتنظيم بعض الحالات ذات العلاقة بمسؤولية الناقل عن التأخير في توصيل البضائع وهي:

#### أولاً: إنقاذ الأرواح والأموال

تنص الفقرة السادسة من المادة 210 من النظام البحري على أن "لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح، أو عن تدابير لإنقاذ الممتلكات في البحر، فيما عدا الخسارة المشتركة".

(1) حيث جاء عجز الفقرة الأولى على أن "يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة (العاشرة بعد المائتين) إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب خارجي لا يدل له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه أو وكلائه فيه".

وغني عن البيان فإن تعذر على الناقل إثبات سبب الحريق؛ فإنه يتحمل مسؤوليته لأن الحريق مجهول السبب لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية (Simon, 2001, p.120).

### 3-2-4 الفرع الرابع: الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير

يقصد بالتحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري للبضائع؛ الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في حال تحقق مسؤوليته، حيث لا يجوز إلزام الناقل بأكثر من الحد الأقصى المقرر، حتى وإن كانت الأضرار التي أصابت صاحب الحق في البضائع تزيد في قيمتها عن قيمة مبلغ التعويض، وفي هذا الصدد تنص الفقرة الثالثة من المادة 185 من القانون البحري الإماراتي على أن " تُحدد مسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير بما لا يجاوز ثلاثة أمثال أجره النقل المتفق عليها".

ويعتبر النص المذكور أعلاه نقلة تشريعية مميزة في التشريع الإماراتي، معالجاً العوار الحاصل في ظل القانون البحري السابق حيث كانت الفقرة الأولى من المادة 276 تقصر أحكام تحديد المسؤولية على حالتي الهلاك والتلف دون حالة التأخير ووجه جانباً من الفقه (الرشيد، 2017، ص 206) سهام نقده وبحق لنص الفقرة الأولى من المادة 276 على سند من أن النص تغافل حكم المادة 285 والتي قررت مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم، فكان من الأولى أن يتم النص على تحديد مسؤولية الناقل في حالة تأخره في تسليم البضائع.

أما النظام البحري السعودي فقد تناول تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الفقرة الأولى من المادة 214 والتي جاء نصها على أنه "لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية...."، فلم يتناول هذا النص أو الفصل الثاني الخاص بالنقل البحري للبضائع لقيمة هذا التحديد ويمكننا تفسير ذلك بأن المنظم السعودي ترك تحديد مسؤولية الناقل للاتفاق بين الناقل والشاحن، ورغم أن التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية حددت حدوداً قصوى لمسئولية الناقل البحري للبضائع، ويعرف هذا التحديد بالتحديد القانوني دلالة على أن الحدود القصوى يتم تحديدها بنص القانون وليس بناء على اتفاق أطراف عقد النقل، وقد يكون هذا هو توجه المنظم السعودي لأن استقرار نص المادة 215 من النظام البحري والتي تناولت نماذج لحالات بطلان اتفاق الناقل والشاحن على الإعفاء من المسؤولية عددت حصراً ثلاثة حالات ليس من بينها حالة بطلان الاتفاقيات بين الناقل والشاحن حالة تعديل الحد الأقصى للتعويض والنزول عن الحد الأقصى المقرر قانوناً، فهذا منطقياً لأن النظام لم ينص على حداً أقصى، وبالمقارنة؛ نجد المشرع الإماراتي في المادة 179 يعتبر اتفاق الناقل والشاحن على تعديل الحد الأقصى للتعويض اتفاقاً باطلاً وهذا منطقياً أيضاً لأن المشرع الإماراتي حدد حدوداً قصوى للتعويض في حالة التأخير.

ويلاحظ على حالة الإعفاء الناتجة عن الحريق أنها جاءت خلافاً للقاعدة العامة التي تقوم على قاعدة الخطأ المفترض في حق الناقل (قايد، 1992، ص87) حيث أن الشاحن أو المدعي حسب القاعدة العامة سواء في النظام البحري السعودي أو القانون البحري الإماراتي معفيان من إثبات خطأ الناقل، ففي حالة الحريق يكفي الناقل لإعفائه من المسؤولية إثبات أن الأضرار التي لحقت بالبضاعة ناشئة عن حريق ويقع على المضرور إذا ما أراد تحميل الناقل المسؤولية إثبات أن الحريق يرجع إلى خطأ الناقل أو تابعيه أو عدم اتخاذ التدابير اللازمة لإخمادها.

وواقع الأمر أن هذا النص يلقي على الشاحن والمرسل إليه عبء ثقل للغاية، وعملياً لا يكونا قادرين على تقدير الإثبات اللازم بسبب عدم وجودهما على سطح السفينة في لحظة الحريق، وبالتالي لا يمكنهما تحديد متى وفي أي ظروف نشب الحريق، ويبدو أكثر عدالة إلزام الناقل بتقديم أدلة الإثبات التي تسمح بنفي مسؤوليته الناتجة عن الحريق، لأنه هو وحدة يمكنه معرفة ما حدث على ظهر السفينة ويمكنه ممارسة الرقابة الكافية على الحوادث الناشئة على السطح (قايد، 1992، ص87)

وتجدر الإشارة أن الفقرة الثانية من المادة 175 من القانون البحري الإماراتي تناولت تنظيم إعفاء الناقل عن الهلاك والتلف الناتج عن الحريق أو بمعنى أدق كسبب لنقل عبء الإثبات من الناقل للمرسل إليه، ففي المقابل فإن الفقرة الأولى من المادة 185 نظمت المسؤولية عن التأخير ولم تتناول حالة الحريق وأمام صياغة نص الفقرة الثانية من المادة 175 والفقرة الأولى من المادة 185 لا يسعنا القول إلا أن الناقل البحري يسأل عن التأخير في التسليم حال حدوث حريق أدى لتأخيره في توصيل البضائع إلا إذا أثبت أنه هو وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

والنتيجة التي توصلنا لها يحتمها صراحة نص الفقرة الثانية من المادة 175 والفقرة الأولى من المادة 185، إلا أن الباحث لا يرى حاجة للمغايرة بشأن الحريق وتأثيره على مسؤولية الناقل تجاه هلاك وتلف البضائع من جهة وتأثير الحريق حيال التأخير، وعليه يوصي الباحث بتعديل الفقرة الثانية من المادة 175 من القانون البحري الإماراتي بحيث تتم المساواة في الحكم القانوني الخاص بالهلاك والتلف والتأخير في حالة الحريق، لأنه لا يمكن الإقرار بشمول نص الفقرة الثانية من المادة 175 للتأخير لأن المادة 175 لا تتناول التأخير من حيث الأساس، كما أن المغايرة ليس لها محل فإما التخفيف على الناقل في حالة الحريق وبالتالي نقل عبء الإثبات إلى الشاحن أو المرسل إليه- وهذا في ذاته محل نظر لما سبق وأن أوضحناه- وإما اعتبار حالة الحريق تخضع للأساس العام في مسؤولية الناقل ويمكن للناقل دفع مسؤوليته إذا أثبت أنه هو وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

#### 4-2 المطلب الثاني: الإخطار بالتأخير

بداية لم يتطلب المنظم السعودي إخطاراً من صاحب الحق في استلام البضائع للناقل في حالة التأخير حيث أن نص الفقرة الأولى من المادة 218 أوجبت الإخطار في حالة الهلاك والتلف فقط دون حالة التأخير، وهو أمراً محل نظر لأن المنظم السعودي أخذ بمبدأ مسؤولية الناقل عن التأخير فكان من المتعين الأخذ بأحكام الإخطار في حالة التأخير، لذلك يرى الباحث أنه من المناسب تعديل نص المادة 218 من النظام البحري بحيث تتم المساواة في الإخطار في حالة الهلاك والتلف والتأخير، لأن النص تناول حالة الهلاك والتلف فقط دون حالة التأخير دون مبرر لاستبعاد حالة التأخير.

وفي ذات السياق لم يتطلب القانون البحري الإماراتي السابق تقديم إخطار في حالة التأخير وقصره فقط على حالة الهلاك والتلف، وذلك على الرغم من أنه أخذ بالتعويض عن التأخير، أما في القانون البحري الإماراتي الجديد فقد نظم المشرع أحكام الإخطار في حالة التأخير بموجب الفقرة الرابعة من المادة 185 والتي جاء نصها على أن "لا تستحق أي تعويضات عن الضرر الناشئ عن التأخير في تسليم البضائع، إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال (60) ستين يوماً من تاريخ التسليم"، وأعتبر المشرع الناقل متأخراً بموجب الفقرة الخامسة من المادة المذكورة عطفاً على الفقرة الثانية من المادة ذاتها والتي جاء نصها على أن "يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم، إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه صراحةً أو ضمناً، وفي حال عدم وجود اتفاق إذا لم يسلمها في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي إذا وجد في ظروف مماثلة".

ويجب أن يخطر صاحب الحق في البضاعة الناقل بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم، ففي حال إهمال عمل هذا الإخطار لا يستحق صاحب الحق في البضائع لأي تعويضات عن الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها، لذلك يعتبر إهمال صاحب الحق في البضائع في عمل الإخطار، دفعاً بعدم قبول الدعوى يتمسك به الناقل في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه إذ يترتب على إهمال عمل الإخطار سقوط الحق في إقامة دعوى المسؤولية على الناقل بسبب التأخير في التسليم (حسني، 1998، ص169) (قايد، 1992، ص205)، وباعتبار أن هذه المدة مدة سقوط فإنها مدة متصلة لا يرد عليها الوقف أو الانقطاع (حمدي، 1995، ص160)، وإن ترتب على التأخير تلف للبضائع سرت الأحكام الخاصة بالإخطار في حالة التلف والتي لا تقضي بسقوط حق المضرور في التعويض في حالة عدم تقديم الاعتراض خلال الأجل المقرر له.

ونخلص مما تقدم أن المنظم السعودي ترك تحديد مسؤولية الناقل للاتفاق بين الناقل والشاحن، وهذا التفسير في نظر الباحث محل نظر لأن المنظم السعودي تبنى مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية في عقد نقل الأشخاص وذلك في صورة المادة 234 والمادة 245، كما أن الشاحن هو الطرف ذو المركز الأضعف في عقد النقل البحري للبضائع، فمن شأن وضع حد لا يجوز النزول عنه توفير ضمانه للشاحنين، أما فرضية أن الاتفاق بين الناقل والشاحن على الحد الأقصى قد يفرض على الاتفاق على مبلغ أعلى، فهذا الفرض مردود عليه بأن القوانين التي أبطلت شروط التعديل في الحد الأقصى أبطلته لمصلحة الشاحن حال الاتفاق على تخفيض الحد الأقصى وأقرت الاتفاق على تجاوز هذا الحد، باعتبار أن الحد الأقصى مقرر لمصلحة الناقل إن شاء تنازل عنها وتوفير ضمانه أكبر للشاحن بزيادة مبلغ التعويض، لذلك يرى الباحث أنه من المناسب العدول عن التحديد الاتفاقي لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في النظام البحري، وبالتالي النص على قيمة محسوبة إما على أساس وحدات السحب الخاصة أو على أساس أجرة النقل، خاصة وأن النظام البحري السعودي أخذ بمبدأ الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص.

#### 4 المبحث الثالث: إخطار الناقل البحري للبضائع

##### بمسؤوليته عن التأخير

##### 1-4 المطلب الأول: مفهوم وشكل الإخطار

النقل البحري عملاً تجارياً بالنسبة للناقل سواء في إطار التنظيم القانوني الإماراتي<sup>(1)</sup> أو السعودي<sup>(2)</sup> وبالتالي يتمتع الشاحن بحرية الإثبات في المعاملات التجارية، وقد اعتبرت التشريعات البحرية أن إخطار صاحب الحق في البضائع للناقل بما أصابه من أضرار نتيجة خطأ الناقل في تأخير وصول البضائع من أهم وسائل الإثبات التي يمكن استخدامها في مواجهة الناقل (صرخوة، 1984، ص95)، لأن الإخطار هو توجيه صاحب الحق في استلام البضائع خطاباً مكتوباً للناقل مفاده أنه أصيب بأضرار نتيجة خطأ ارتكبه الناقل أصاب صاحب الحق في البضائع بأضرار البضاعة.

وتجدر الإشارة إلى أن القانون التجاري البحري الإماراتي اشترط بموجب الفقرة الرابعة من المادة 185 أن يكون الإخطار الموجه للناقل كتابياً، في جميع حالات مسؤولية الناقل البحري، ويستوي في الإخطار الكتابي أن يتم بخطاب مسجل أو بخطاب عادي (صرخوة، 1984، ص95)، ويقع على عاتق مقدم الإخطار إثبات أنه قام بعملية الإخطار ووصله للناقل أو الربان أو وكيله في الميناء (قايد، 1992، ص177).

(1) البند أ من الفقرة 6 من المادة الخامسة من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم 18 لسنة 1993م

(2) الفقرة ب من المادة الثانية من النظام التجاري الصادر بالمرسوم الملكي رقم م / 2 وتاريخ 15 / 1 / 1390 هـ

## 5 الخاتمة

- ثانياً: يجب على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول السفينة حتى يتسنى له استلام البضاعة، في حال عدم تضمين سند الشحن موعد محدد للوصول.
- ثالثاً: للناقل الحق في أن يطلب من المحكمة المختصة إيداع البضائع عند أمين تتولى تعيينه، إذا لم يحضر المرسل إليه لاستلام البضائع أو حضر وأمتنع عن استلامها.
- رابعاً: تسليم البضائع المذكورة في سند الشحن وصفاً وعداً -أي بنفس وصفها وعددها الوارد في سند الشحن- للمرسل إليه هو الذي ينتهي به عقد النقل البحري أو بالأحرى تنتهي به مسؤولية الناقل البحري عن التأخير.

خامساً: تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع في النظام البحري السعودي والقانون البحري الإماراتي على أساس قرينة الخطأ.

سادساً: ساوى النظام البحري السعودي بين إنقاذ الأرواح والأموال في إطار الإعفاء من المسؤولية عن التأخير بينما فرق القانون البحري الإماراتي بين حالة إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال كأسباب تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية.

سابعاً: تناولت أحكام تحديد المسؤولية في القانون الإماراتي حالة التأخير، أما النظام البحري السعودي لم يحدد الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري، رغم ذلك أخذ بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع. توصي الدراسة بما يلي:

إضافة "أو ممثله" لنص المادة 206 من النظام البحري السعودي بحيث يعد تسليم نسخة من سند الشحن للناقل أو من يمثله مرتباً لذات الأثر القانوني. إضافة كلمة "التأخير" للمادة 211 من النظام البحري بحيث يشمل النص الإعفاء من المسؤولية في حالة الهلاك والتلف والتأخير الناتج عن سبب خارجي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه أو وكلائه فيه، أسوة بنص المادة 239 والتي أفردت حكماً للإعفاء من المسؤولية في حالة التأخير الناتج عن سبب خارجي لا يد للناقل فيه.

من المناسب تعديل المادة 210 من النظام البحري السعودي بحيث تتم التفرقة بين إنقاذ الأرواح والممتلكات بحيث يكون النص المقترح كالتالي "لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها، إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر، أو بسبب التدابير المعقولة التي تُتخذ لإنقاذ الأموال في البحر".

من المناسب تعديل نص الفقرة الثانية من المادة 175 من القانون البحري الإماراتي بحيث يتم المساواة في

تناولت الدراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري عن خطأه في تأخير تسليم البضائع في القانون البحري السعودي والإماراتي، ولما كانت نقطة الانطلاق لدراسة أحكام المسؤولية ضرورة التعرف على الالتزامات، باعتبار أن الإخلال بالالتزام من شأنه إثارة المسؤولية، لذلك تعرضت الدراسة للالتزامات الناقل البحري ذات التأثير المباشر بتأخيره في توصيل البضائع، لذلك تعرضت الدراسة للالتزام الناقل البحري بالمسار الملاحي، باعتبار أن الانحراف عن المسار الملاحي قد يكون سبباً في تأخير الناقل في التسليم، كما تناولت الدراسة للالتزام الناقل بتسليم البضائع باعتباره الالتزام الذي يتحقق ينتهي عقد النقل حيث تم تناول مكان وزمان التسليم ومن هو صاحب الحق في استلام البضائع.

كما تناولت الدراسة لطبيعة وأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في كلا القانونين، إضافة إلى التنظيم القانوني للمسؤولية على التأخير في التسليم في القانونين محل الدراسة، ولما كان النقل البحري يتعرض لمخاطر لا يتعرض لها غيره من أنواع النقل الأخرى، لذلك أثر القانونين المقارنين منح الناقلين أسباباً تعفيهم من المسؤولية نتيجة لخصوصية النقل في البيئة البحرية، كما أنه وحماية للاستثمارات البحرية ونتيجة للمخاطر التي تحيط بالنقل البحري وإمعاناً في توفير حماية أكبر للناقلين البحريين فقد منح القانونين محل الدراسة وسيلة حماية إضافية تتمثل في تحديد المسؤولية، فرغم أن التعويض يجب أن يكون جابراً لجميع الأضرار التي سببها الخطأ، إلا أنه في مجال النقل البحري يستحق المضرور من التأخير تعويضاً كحد أقصى لا يمكن تجاوزه حتى وإن كانت الأضرار تفوق هذا التعويض، إلا بموافقة الناقل باعتبار أن الرخصة مقرره لصالحه.

ولأجل وضع الناقل موضع المقصر نتيجة لتأخيره في توصيل البضائع، أوجب المشرعين ضرورة توجيه إخطار من صاحب الحق في استلام البضائع للناقل مفاده تمسك صاحب الحق في البضائع بالتعويض عما أصابه من أضرار نتيجة للتأخير.

## 6 النتائج

- توصلت الدراسة لمجموعة من النتائج يمكن إجمالها في:
- أولاً: حدد النظام البحري السعودي صراحة مكان التسليم بأنه ميناء التفريغ، بينما القانون البحري الإماراتي لم يشترط ذلك حيث ترك المشرع الإماراتي حرية تحديد مكان التسليم لأطراف عقد النقل وهو ما يتوافق مع النقل متعدد الوسائط.

العريبي، محمد فريد والفقهي، محمد السيد (2005)، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.

الفليبي، سالم بن سلام (2015)، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام 2008 للنقل البحري الدولي للبضائع، رسالة دكتوراه جامعة المنصورة.

الفيشاني، نبيل على أحمد (2016)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانونيين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق جامعة القاهرة.

الواحد، رشيد (2013)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر.

المساعدة، أحمد محمود عبد الكريم (2013)، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع: دراسة مقارنة. مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، مج22، ع38، 179 219.

بوقادة، عبد الكريم (2018)، موقف الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري من انحراف السفينة وأثر ذلك في مسؤولية الناقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الخامس العدد الثاني.

بريري، محمود مختار (1999)، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة.

بسعيد، مراد (2012)، عقد النقل البحري للبضائع، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان، الجزائر.

ترك، محمد عبد الفتاح (2005)، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

حسني، أحمد محمود (1998)، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 90، منشأة المعارف بالإسكندرية.

حاطوم، وجدي (2011)، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت لبنان.

حمدي، كمال (2007)، القانون البحري، منشأة المعارف الطبعة الثالثة، الإسكندرية.

حمدي، كمال (1998)، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 قواعد هامبورج، منشأة المعارف بالإسكندرية.

حمدي، محمد كمال (1995)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف الإسكندرية.

حمزة، لونييسي (2022)، مسؤولية الناقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، الجزائر.

خالد، عدلي أمير (1996)، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.

درويش، عبد الله (2020) وعدنان صالح العمر وحسني صالح العمارين، شرح القانون البحري والجوي السعودي، الطبعة الثالثة، مكتبة جريز، الرياض.

صرخوة، يعقوب يوسف (1984)، النظام القانوني لمسئولية الناقل البحري عن البضائع في القانون الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويت، المجلد الثامن العدد الثاني.

الحكم القانوني الخاص بالهلاك والتلف والتأخير في حالة الحريق.

• من المناسب العدول عن التحديد الاتفاقي لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في النظام البحري، وبالتالي؛ النص على قيمة محسوبة إما على أساس وحدات السحب الخاصة أو على أساس أجره النقل، خاصة وأن النظام البحري السعودي أخذ بمبدأ الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص.

• تعديل نص المادة 218 من النظام البحري بحيث تتم المساواة في الإضرار في حالة الهلاك والتلف والتأخير، لأن النص تناول حالة الهلاك والتلف فقط دون حالة التأخير دون مبرر لاستبعاد حالة التأخير.

## 7 معلومات عن الباحث:

د. هاني مؤنس عوض

أستاذ مشارك القانون التجاري، قسم القانون، كلية إدارة الأعمال، جامعة الحدود الشمالية، المملكة العربية السعودية

حصلت على الدكتوراه في القانون التجاري من جامعة عين شمس- جمهورية مصر العربية

تحصلت على رتبة أستاذ مشارك من جامعة الحدود الشمالية بالمملكة العربية السعودية

مصري الجنسية

اهتماماتي البحثية (الشركات التجارية- العمليات المصرفية- التحكيم التجاري الدولي- الإفلاس- الأوراق المالية- القانون البحري)

## 8 المراجع العربية:

الأمين، ضامن محمد (2022)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في تسليم البضائع وفقاً للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد7 العدد1.

البنداري، مصطفى (1994)، الانحراف عن خط السير في القانون البحري، دراسة مقارنة للنظاميين اللاتيني والأنجلو أمريكي، رسالة دكتوراه جامعة المنصورة.

الحري، أحمد بن مزيد بن حامد السحيمي (2019)، الأحكام النظامية المتعلقة بالتصادم والإنقاذ البحريين: دراسة مقارنة في النظم البحرية السعودية. مجلة القانون والأعمال، ع49، 52 - 68

الشرقاوي، محمود سمير (1993)، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة.

الشرقاوي، محمود سمير والقبلي، محمد (2008)، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة.

الرشيد، أسماء محمد أحمد (2017)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الشارقة كلية القانون، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة.



- Al-Mosaada, Ahmed Mahmoud Abdel Karim. (2013). The liability of the sea carrier for delay in delivering goods: a comparative study. Journal of Legal and Economic Research, vol. 22, no. 38, 179 219.*
- Al-Sharqawi, Mahmoud Samir(1993),Maritime Law(in Arabic), Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo.*
- Al-Sharqawi, Mahmoud Samir and Al-Qalioubi, Muhammad(2008),Maritime Law(in Arabic), Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo.*
- Al-Rasheed, Asmaa Muhammad Ahmed(2017),The Responsibility of the Maritime Carrier of Goods in UAE Law and International Agreements(in Arabic), Master's Thesis, University of Sharjah College of Law, Sharjah. United Arab Emirates.*
- Al-Wahid, Rachid(2013),Responsibility of the Maritime Carrier of Goods, A Comparative Study, Doctoral Thesis, Mouloud Mammeri University(in Arabic), Tizi Ouzou, Algeria.*
- Awad, Ali Gamal El-Din(1992),Maritime Transport of Goods(in Arabic), Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo.*
- Beriri, Mahmoud Mukhtar(1999),Maritime Trade Law(in Arabic), Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo.*
- Boukada, Abdelkarim (2018), The position of international agreements and Algerian law on ship deviation and its impact on the liability of the maritime carrier, Algerian Journal of Maritime and Transport Law, Volume Five, Issue Two.*
- Darwish, Abdullah(2020),Adnan Saleh Al-Omar and Hosni Saleh Al-Ammarin, Explanation of Saudi Maritime and Air Law(in Arabic),Jarir Bookstore, Riyadh.*
- Friedell, S. F. (1980). The Deviating Ship. Hastings LJ, 32*
- Ghannam, Sharif Mohammed(2014),Federal Maritime Commercial Law(in Arabic), Dubai Police Academy, Uniter Arab Emirates.*
- Hamdi, Kamal(2007),Maritime Law(in Arabic), Mansha'at Al Maaref, Alexandria.*
- Hamdi, Kamal(1998),United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978, Hamburg Rules(in Arabic), Mansha'at Al Maaref, Alexandria.*
- عبد الرحيم، ثروت علي (2015)، شرح القانون البحري السعودي، الطبعة الأولى، مكتبة الرشد ناشرون، الرياض.*
- عوض، علي جمال الدين (1992)، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة.*
- عمر، فؤاد عمر (2000)، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية دراسة مقارنة في عقد النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة.*
- عريبي، مصطفى إبراهيم أحمد، وعطا المولى، عبد اللطيف سالم، (2010). التسليم القانوني للبضائع في عقد النقل البحري. مجلة العدل، 12، ع30، 169 - 190.*
- غنام، شريف محمد (2014)، القانون التجاري البحري الاتحادي، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات العربية المتحدة.*
- قايد، محمد بهجت عبد الله (1992)، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة.*
- كيلاني، أمال حمد (2001)، التقاضي في عقد النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الرسالة، القاهرة.*
- يوسف، علي ثابت (2016)، مسؤولية الناقل البحري عن انحراف السفينة، في القانون الأردني: دراسة مقارنة، رسالة ماجستير جامعة آل البيت.*
- 9 المراجع الأجنبية والعربية المترجمة للإنجليزية:**
- Al-Amin, Damen Muhammad(2022),The responsibility of the sea carrier of goods to deliver goods in accordance with Algerian legislation and international agreements(in Arabic), Algerian Journal of Law and Political Sciences, Volume7, Issue 1.*
- Al-Arini, Muhammad Farid and Al-Fiqi, Muhammad Al-Sayyid(2005),Maritime and Air Law (in Arabic), Al-Halabi Legal Publications, Lebanon.*
- Al-Bendari, Mustafa(1994),Deviation from the course of action in maritime law, a comparative study of the Latin and Anglo-American systems(in Arabic), doctoral dissertation, Mansoura University.*
- Al-Fishani, Nabil Ali Ahmed(2016),The Responsibility of the Maritime Carrier of Goods in accordance with Yemeni and Egyptian Law and International Agreements(in Arabic), Faculty of Law, Cairo University.*
- Al-Harbi (2019), Ahmed bin Mazyad bin Hamid Al-Suhaimi.. Regulatory provisions related to marine collisions and rescue: a comparative study in Saudi maritime systems. Journal of Law and Business, No. 49, 5268-*

- Turk, Mohamed Abdel Fattah(2005), Maritime Transport Contract(in Arabic), New University Publishing House, Alexandria.*
- Youssef, Ali Thabet(2016), The liability of the maritime carrier for the ship's deviation, in Jordanian law: a comparative study(in Arabic), Master's thesis, Al al-Bayt University.*
- Hamza, Lounici(2022), Maritime Carrier Responsibility (in Arabic), Master's Thesis, Mohamed Bashir Brahimi University, Algeria.*
- Hamdi, Mohamed Kamal(1995), The liability of the maritime carrier of goods in the Maritime Trade Law No. 8 of 1990, a comparative study with the Hamburg Convention(in Arabic), Mansha'at Al Maaref, Alexandria.*
- Hatoum, Wajdi(2011), Maritime Transport in Light of International Law and Treaties(in Arabic), Modern Book Foundation, Beirut, Lebanon.*
- Hosni, Ahmed Mahmoud(1998), Maritime Transport Contract in the New Maritime Law No. 8 of 90(in Arabic), Monshaat Al Ma'arif, Alexandria.*
- Khaled, Adly Amir(1996), Maritime Transport Contract in Light of the New Maritime Trade Law(in Arabic), University Press House, Alexandria.*
- Kilani Amal Hamad (2001), Litigation in the Maritime Transport Contract, first edition, Al Resala Press, Cairo.*
- Omar, Fouad Omar(2000), Exempting the Maritime Carrier from Liability, A Comparative Study in the Contract for the Maritime Carriage of Goods(in Arabic), Dar Al Nahda Al Arabiya, Cairo.*
- Oribi, Mustafa Ibrahim Ahmed, and Atta Al-Mawla, Abdul Latif Salem. (2010). Legal delivery of goods in a contract of sea carriage. Justice Magazine, vol. 12, no. 30, 169190-.*
- Qayed, Muhammad Bahjat Abdullah(1992), The Responsibility of the Maritime Carrier of Goods under the Hamburg Convention(in Arabic), Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo.*
- Radwan, Fayez Naeem(2008), Liability of the International Sea Carrier of Goods in accordance with the Hamburg Convention 1978(in Arabic), Journal of Security and Law, Dubai Police Academy, Volume 16, Issue One, January.*
- Sarkhwa, Yacoub Youssef(1984), The Legal System of the Maritime Carrier's Responsibility for Goods in the New Kuwaiti Maritime Law(in Arabic), Section One, Kuwait Law Journal, Volume Eight, Issue Two.*
- Simon Baughen(2001), shipping law, Second edition, Cavendish Publishing Limited, London.*
- Abdul Rahim, Tharwat Ali(2015), Explanation of Saudi Maritime Law (in Arabic), Al Rushd Publishers Library, Riyadh.*