



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

أستاذ القانون التجاري المشارك بقسم القانون - كلية إدارة الأعمال - جامعة الأمير سطام بن عبد العزيز

a. alzhahrani@psau.edu.sa

المستخلص:

عُنيّت هذه الدراسة بالطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع وحاولت أن تحدد الأساس القانوني الذي تقوم عليه في النظام القانوني في المملكة العربية السعودية، وحاولت تحديد النطاق الزمني لسريان التزام الناقل بالمسؤولية عمّا في عهده من بضائع، وعمدت إلى إبراز الحالات التي تنعقد فيها مسؤوليته أمام صاحب الحق، وكشفت النقاب عن صور حقوقه القانونية في الإغفاء منها، وأبرزت الحالات التي يجوز فيها الاتفاق على إعفائه من المسؤولية، كما نظرت في إمكانية تحديد مسؤوليته عما قد يلحق البضائع من خسائر أثناء وجودها في عهده. وتمت معالجة تلك المسائل عن طريق المنهجية الوصفية التحليلية للنصوص الواردة في النظام البحري التجاري الجديد مع مقارنتها بالمعاهدات والاتفاقيات والتشريعات الوطنية ذات العلاقة، مع الاستشهاد بأحكام وقرارات المحاكم الوطنية ذات العلاقة للوقوف على ما استقر عليه القضاء؛ مما مكنها من الخلوص للإجابة على أسئلتها، ومن ثم إبراز ما وصلت إليه من نتائج، مع معالجة ما تم الكشف عنه من غموض أو قصور في النظام البحري التجاري الجديد بمجموعة من التوصيات التي بسطتها أمام ذوي العلاقة من صناع القرار والقضاة والباحثين والمهتمين.

الكلمات المفتاحية: الإغفاء من المسؤولية - هلاك البضائع - تحديد المسؤولية - العقود التجارية - القانون البحري.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

The Legal responsibility of the Sea Carrier in the Contract for Sea Transport of Goods in Accordance with Saudi Law: A Comparative Study

Dr. Ali Saleh Alzahrani

Associate Professor – Department of Law- College of Business Administration-

Prince Sattam Bin Abdulaziz University

a.alzahrani@psau.edu.sa

Abstract:

This study investigates the legal nature of a maritime carrier's liability in contracts for the transportation of goods, focusing on its legal foundation within the legal system of the Kingdom of Saudi Arabia. It defines the time frame during which the carrier is responsible for the goods under its custody and identifies situations in which the carrier's liability is established towards the rights holder.

The research also explores the legal entitlements of the rights holder, particularly regarding exemptions from liability, and outlines circumstances where the carrier may be exempt from responsibility. Additionally, it examines the possibility of limiting the carrier's liability for any losses incurred while the goods are under its care.

Employing a descriptive-analytical methodology, the study reviews the provisions of the Saudi Commercial Maritime System, comparing them with relevant treaties, agreements, and national legislation. Furthermore, it references national court rulings and decisions to analyse established legal precedents. This approach has allowed the study to address its central questions, clarify ambiguities, and offer a set of recommendations to decision-makers, judges, researchers, and stakeholders for improving the commercial maritime system.

Keywords: Exemption from Liability – Loss of Goods – Limitation of Liability – Commercial Contracts – Maritime Law



د. علي بن صالح الزهراني

مقدمة

تتميز المملكة العربية السعودية بموقعها الجغرافي المطل على الخليج العربي من جهة الشرق، والمطل على البحر الأحمر من جهة الغرب؛ مما جعلها تتبوأ مكانة إستراتيجية في مجال الملاحة البحرية ولا سيما أن أكثر من 13٪ من التجارة البحرية العالمية تمر عبر موانئها.^١ وبادرت المملكة مؤخراً إلى تبني الإستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية في قطاع النقل البحري، ساعية من وراء ذلك إلى تحقيق المشاريع البحرية الحيوية بما يحقق مستهدفات رؤية ٢٠٣٠، وتهدف من خلالها إلى تطوير البنية التحتية للموانئ، وتوسيع طاقاتها الاستيعابية، وتسهيل عمليات التبادل التجاري البحري للسلع والبضائع، وتعزيز ربط الموانئ بالسكك الحديدية ووسائل النقل الجوي، مما يسهم بصورة مباشرة في جذب الاستثمار الأجنبي، ونمو القطاع الصناعي، ورفع تنافسية السلع السعودية عبر خفض كلفة نقلها وتصديرها، إضافة إلى تمكين المملكة من المنافسة الدولية في مجال الشحن البحري الدولي وتقديم خدماته اللوجستية.^٢

وتعزيزاً لهذه الخطط التطويرية والإستراتيجية لقطاع النقل البحري لم تغفل المملكة الجوانب التشريعية لهذا القطاع، وقد تجسد ذلك في استحداث النظام البحري التجاري الجديد عام ١٤٤٠ هـ^٣ الذي تناول بالتنظيم بصورة شمولية المسائل الخاصة بالتجارة البحرية، وألغى الباب الثاني من نظام المحكمة التجارية الصادر في عام ١٣٥٠ هـ، ونظام الموانئ والمرافئ والمناظر البحرية الصادر عام ١٣٩٤ هـ، وألغى كذلك كل ما يتعارض معه من أحكام. وقد خصص المنظم السعودي الباب الرابع من هذا النظام لتنظيم عقود النقل البحري، و تم تخصيص البند ثانياً بداية من المادة ١٨١ إلى نهاية المادة ٢٢٤ لمعالجة عقد النقل البحري للبضائع، وعلى المستوى الدولي تمت معالجة العقود البحرية

^١ جريدة "سعودي جازيت" : <https://saudigazette.com.sa/article/620357>

^٢ الإستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية نرجو زيارة الرابط: <https://www.mot.gov.sa/ar/TransportSystem/STransport/Pages/default.aspx>

^٣ الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ١٤٤٠/٤/٥ هـ .



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

لنقل البضائع بما في ذلك نطاقها الزمني والمادي في اتفاقية بروكسل^٤ التي حلت محلها اتفاقية هامبورغ^٥، ثم اتفاقية روتردام^٦ التي نظمت عملية عقود النقل البحري من الباب إلى الباب، وتشمل في أحد مراحلها عملية نقل عبر البحار الدولية^٧، كما أن النظام البحري التجاري الجديد أحال لمعالجة عقود النقل المتعددة الوسائط إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، وتعديلاتها^٨.

إشكاليات الدراسة وأسئلتها:

بموجب عقد النقل البحري يلتزم الناقل بنقل البضائع من مكان إلى مكان آخر مع ضمان حمايتها من الهلاك، وعلى أن يتم التنفيذ خلال المدة الزمنية المتفق عليها، وأي إخلال من قبل الناقل بهذه الالتزامات من شأنها إلحاق الضرر بالشاحن والمشتري في بلد الوصول، ومن ثم انعقاد مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار لعدم وفائها بالتزامه المفروض عليه قانوناً، وعليه جاءت هذه الدراسة لمعالجة الإشكاليات المتعلقة بتحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع وأساسها القانوني، وكشف النقاب عن نطاقها الزمني والمادي في النظام البحري التجاري الجديد، وفي ضوء اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨، واتفاقيات بروكسل للعام ١٩٢٤ تسلط الضوء أيضاً

^٤ الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن (بروكسل، ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤) والمعروفة بقواعد لاهاي.

^٥ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨).

^٦ اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (نيويورك، ٢٠٠٨) ("قواعد روتردام").

^٧ Paula Backden, The Contract of Carriage: Multimodal Transport and Unimodal Regulation, (Informa Law from Routledge, 2019), P. 35.

^٨ انظر المادة ٢٢٥ من النظام البحري التجاري للعام ١٤٤٠هـ.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

على قواعد للعام ٢٠٠٩ متى ما أمكن ذلك. ومن هذا المنطلق، تحاول هذه الدراسة الإجابة على التساؤلات التالية:

ما الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع؟

ما النطاق الزمني الذي تنعقد به هذه المسؤولية؟

ما النطاق المادي لقيام مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع؟

ما حالات الإعفاء من المسؤولية وتحديداتها؟

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- الكشف عن الأساس النظامي لمسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع.
- بيان حالات قيام مسؤولية الناقل في هذه النوعية من العقود.
- كشف النقاب عن شروط انعقاد مسؤولية الناقل في هذه النوعية من العقود.
- معالجة صور إعفاء الناقل من المسؤولية وحالات الإعفاء منها.
- النظر في مدى كفاية القواعد المنظمة لعقد النقل البحري للبضائع في النظام السعودي لمعالجة هذه المسائل.
- النظر في مدى توافق النظام السعودي مع الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، كاتفاقية بروكسل، واتفاقية هامبورغ، وقواعد روتردام.
- طرح التوصيات العلمية اللازمة لمعالجة ما قد تكشف عنه هذه الدراسة من غموض للنصوص، أو تعارض فيما بينها، أو قصور، أو فراغ تنظيمي.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

أهمية الدراسة:

تظهر أهمية هذه الدراسة في أنها تعالج أحد أهم موضوعات النقل البحري، وهو عقد نقل البضائع، ونظراً لحجم البضائع التي يمكن نقلها عن طريق البحر وقيمتها المالية الكبيرة فإن أي إخلال من جانب الناقل بالتزاماتها في عدم المحافظة على البضائع وتعرضها للهلاك أو التلف أو التأخر في تسليمها ومن شأنه أن يلحق أضراراً اقتصادية جسيمة بالمرسل إليه أو من يقوم مقامه. وتظهر أهميتها في أنها تبرز الجوانب القانونية التي تؤسس عليها مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع. ولا تقف أهميتها عند ذلك، بل تمتد لترسم الإطار القانوني الذي يتحدد فيه النطاق الزمني الذي تنعقد فيه مسؤولية الناقل، والإطار القانوني المحدد لحالات قيام مسؤوليته متى يمكن الإعفاء منها أو تحديدها. وتظهر أهميتها أيضاً في النتائج التي تصل إليها بما تكشفه من قصور أو ازدواجية أو غموض في الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع في النظام السعودي، فضلاً عن التوصيات التي تطرحها في شكل مقترحات لمعالجة ما تكشف عنه نتائجها من عيوب أو مواطن قصور في النظام. وأخيراً تظهر أهمية هذه الدراسة في كونها من الدراسات النادرة التي تعالج المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد نقل البضائع في النظام السعودي، ومن ثم فسيكون لها دور إيجابي في إثراء البحث القانوني في هذا المجال، ويمكنها من أن تكون حجر الأساس للدراسات والأبحاث المستقبلية في مجالها.

منهجية الدراسة



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

تقوم هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي المقارن للقواعد والنصوص القانونية الخاصة بتنظيم عقد النقل البحري للبضائع، مع التركيز على القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل البحري ونطاقها الزمني والمادي وحالات الإعفاء منها والواردة في النظام البحري التجاري السعودي الجديد بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤ وهامبورغ للعام ١٩٧٨ وقواعد روتردام للعام ٢٠٠٨ متى ما كان ذلك ممكناً. كما أن منهجية التحليل والمقارنة ستدعم بالإحكام القضائية ذات العلاقة. وتقوم منهجية هذه الدراسة أخيراً على اتباع المنهجية العلمية المقارنة للمقارنة بين نصوص النظام ونصوص المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية ذات العلاقة متى ما كان ذلك ممكناً.

خُطة الدراسة

المبحث الأول: التكييف القانوني لمسؤولية الناقل البحري ونطاقها الزمني.

المطلب الأول: التكييف القانوني للمسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المبحث الثاني: نطاق المسؤولية المادية للناقل البحري للبضائع.

المطلب الأول: صور المسؤولية.

المطلب الثاني: الإعفاء من المسؤولية وتحديدتها



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

المبحث الأول: التكييف القانوني لمسؤولية الناقل البحري ونطاقها الزمني

يتناول هذا المبحث مناقشة الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع ثم يحدد الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية في النظام السعودي، ويخصص لذلك المطلب الأول من هذا المبحث. أما المطلب الثاني فيعالج النطاق الزمني لمسؤولية الناقل ويحدد وقت سريانها من بدايته إلى نهايته، على النحو الآتي:

المطلب الأول: التكييف القانوني لمسؤولية الناقل البحري

يعرف هذا النظام البحري التجاري عقد النقل البحري بأنه: "العقد الذي يلتزم فيه الناقل بنقل بضائع أو أشخاص عن طريق البحر مقابل أجر"^٩. أما في الفقه فنجد أن أغلب الفقهاء يعرفونه بأنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً بضاعة للشاحن لقاء أجر معلوم"^{١٠}. وهو من العقود التجارية الملزمة للجانبين كما أنه من العقود الرضائية التي تنعقد بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول، ولا يلزم إفراغه في شكل معين حتى ينعقد صحيحاً، واشتراط المنظم لكتابته إنما يراد به لأن يكون شرطاً للإثبات وليس للانعقاد.^{١١}

^٩ المادة رقم (١/٢١) من النظام البحري التجاري للعام ١٤٤٠هـ.

^{١٠} عباس زياد كامل، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة آفاق للعلوم، مج ٦، ع ١، ٢٤٧-٢٧٨، م ٢٠٢١.

^{١١} Stephen Girvin, Carriage of Goods by Sea, (OUP Oxford; 3rd edition, 29 Mar. 2022), P. 30.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

بموجب عقد النقل البحري للبضائع يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة المبينة في سند الشحن أو أي وثيقة تقوم مقامه^{١٢} من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ أو الوصول، ويقع على عاتقه تحمل مسؤولية هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه^{١٣} أو من يقوم مقامه. وبالرجوع للنظام البحري التجاري نجد أنه يعرف الناقل البحري بأنه "الشخص الذي يقوم بالنقل بالاتفاق - بنفسه أو بوساطة من يُنيبه - مع الشاحن بموجب عقد النقل مقابل أجر، سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزا أم مستأجرا لها"^{١٤}. ويتبين أن الناقل البحري وفقاً لهذه المادة قد يكون مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها أو أي شخص يقوم بالاتفاق مع الشاحن^{١٥} بنفسه أو بالنيابة مع الشاحن، ويقوم بهذا العمل مقابل أجر، لأن عمل النقل البحري للبضائع ليس من أعمال التبرع، ويعتبر عقد النقل من عقود المعاوضة. ويلاحظ أن مفهوم الناقل البحري في النظام السعودي ينسجم مع مفهوم الناقل الوارد في اتفاقية بروكسل ١٩٢٤^{١٦}، وكذلك اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨، إلا أن الأخيرة ميزت بين الناقل وهو من يبرم العقد باسمه

^{١٢} Simon Baughen, Shipping Law, (Routledge; 8th edition, New York, 2023), P11, See also Stephen Girvin, (2022) Supra note, P. 56., see also Sir Richard Aikens and others, Bills of Lading (Lloyd's Shipping Law Library) 3rd Edition, Informa Law from Routledge, 2020.

^{١٣} تعرف المادة رقم (١/٤) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ م. المرسل إليه بأنه: "الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع". انظر أيضاً، Simon Daniels, Responsibility and Accountability in Maritime Law: Criminalisation of the Ship's Master (Informa Law from Routledge Maritime and Transport Law Library 1st Edition, 2022).

^{١٤} المادة (١/١٣) م من النظام البحري التجاري للعام ١٤٤٠ هـ، . انظر أيضاً Stephen Girvin, (2022) Supra note, P ٣٥٤.

^{١٥} تعرف المادة رقم (١/١٤) من النظام البحري التجاري للعام ١٤٤٠ هـ، الشاحن بأنه: "الشخص الذي يجوزته البضاعة المراد نقلها ويتعاقد - بنفسه أو بوساطة من ينيبه - مع الناقل أو متعهد النقل لنقلها من مكان إلى آخر مقابل أجر" كما تعرفه اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ م في المادة رقم (١/٣) بأنه: كل شخص أبرم مع الناقل عقداً، أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري".

^{١٦} انظر المادة رقم (١) من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

مباشرة مع الشاحن وبين الناقل الفعلي وهو من يعهد إليه بتنفيذ عملية النقل^{١٧}، ويتبين من ذلك أن الناقل مناط تحمل المسؤولية هو من يتعاقد مع الشاحن سواء مكان المالك أو المستأجر^{١٨} أو غيرهما. ويلاحظ أن المنظم السعودي لم يعرف مصطلح المرسل إليه أسوة بمصطلح الناقل بالرغم من الأهمية البالغة لهذا المصطلح في عقد النقل البحري للبضائع. وقد عرف جانب من الفقه عقد النقل البحري للبضائع بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل أن ينقل بحراً بضاعة للشاحن من مكان إلى آخر مقابل أجر"^{١٩}. ويلزم لصحة هذا العقد حتى ينتج آثاره أن تتوافر فيه الأركان الموضوعية العامة اللازمة لصحة العقود، وهي: الرضا والأهلية والمحل والسبب^{٢٠}. وغني عن البيان أن هذا العقد يعد من قبل العقود التجارية، ويخضع للقواعد الخاصة بحكم العقود التجارية بما فيها القواعد الخاصة بالإثبات^{٢١}.

يلتزم الناقل البحري للبضائع بإعداد السفينة وتجهيزها بما يؤهلها للملاحة البحرية في خط السير المتفق عليه في عقد النقل^{٢٢}، ويلزم بتهيئتها لنقل نوع البضاعة المتفق عليها بما يتوافق مع طبيعتها بما يحميها من أخطار النقل، كما يلتزم برص البضائع والمحافظة عليها ونقلها وتسليمها عند الوصول، كما قد يلتزم الناقل أيضاً بشحن البضاعة على متن

^{١٧} انظر المادة رقم (١) من اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨م، وانظر أيضاً ما ورد في المادة رقم (٣٧) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ التي عاجلت بعض الفرضيات الخاصة بتحديد صفة الناقل البحري.

^{١٨} عدت المحكمة مستأجر السفينة بمنزلة الناقل، وعاملته كذلك في حكم الاستئناف رقم ٧/إس/٣ للعام والمؤيد للحكم الابتدائي رقم ١٦٥/د/تج/١١ للعام ١٤٢٩ هـ، في القضية رقم ٥١٦١/ق للعام ١٤٢٦ هـ.

^{١٩} د. حسام الدين توفيق، الوجيز في القانون البحري السعودي الجديد، دار الكتاب الجامعي للنشر والتوزيع، الرياض، ١٤٤١ هـ، مرجع سابق، ص ٢٢٧.

^{٢٠} انظر في هذا الشأن د. جورج نبيل ميشيل وعبد الله بن سيف، المرجع في العقود التجارية وعمليات البنوك: وفقاً للأنظمة التجارية والتطبيقات القضائية بالملكة العربية السعودية، مكتبة المتنبي، الرياض، ١٤٤٥ هـ، ص ٧٧ وما بعدها.

^{٢١} د. عبد الرحمن السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك: طبقاً للأنظمة القانونية في المملكة العربية السعودية، دار الإجازة، الرياض، ط ١١، ١٤٤٢ هـ، ص ٢٠.

^{٢٢} للمزيد انظر عباس زياد كامل، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مرجع سابق.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

السفينة في ميناء الإقلاع وتفريغها في ميناء الوصول إذا اتفق على ذلك^{٢٣}؛ إلا أن التزامه الأساسي الذي يقع على عاتقه يتمثل في نقل البضاعة المتفق عليها من ميناء الإقلاع إلى ميناء الوصول وضمن وصولها للمرسل إليه أو من يقوم مقامه خالية من الفقد والتلف خلال الوقت المتفق عليه عند إبرام العقد وإلا قامت مسؤوليته عند هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم حدث أثناء وجود البضاعة في عهده، ولا يستطيع التنصل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أنه أو تابعيه أو وكلاءه بذلوا العناية اللازمة في اتخاذ التدابير اللازمة في منع الأسباب أو الحوادث التي أدت إلى الهلاك أو التلف أو التأخير^{٢٤}.

وهنا يثور التساؤل حول مدى اعتبار الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية كمسؤولية عقدية تلزم الشاحن بتحقيق نتيجة أو بذل عناية، و لوحظ أن هناك تبايناً بين التشريعات الوطنية في هذا الخصوص، فنجد أن التشريعات المنبثقة عن المدرسة اللاتينية تؤسس هذه المسؤولية على العقد وتعتبرها مسؤولية عقدية بتحقيق نتيجة تقوم بمجرد إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير حدث أثناء وجود البضاعة في مرحلة النقل وأثناء وجودها تحت يد الناقل وفي حراسته، بينما تعتبرها التشريعات المنبثقة عن المدرسة الأنجلوسكسونية مسؤولية الناقل هنا بأنها مسؤولية بذل عناية تفترض الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما^{٢٥}.

^{٢٣} انظر المواد رقم (١٩٦ و ١٩٧) من النظام البحري التجاري للعام ١٤٤٠هـ.

^{٢٤} تنص المادة ٢١٠/١ من النظام البحري التجاري الجديد على الآتي: "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 وكلاءه ما يجب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته." انظر أيضاً المادة رقم (١١) من قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨.

^{٢٥} للمزيد انظر د. علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص ٢٠٩ وما بعدها.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

ونظراً لعدم تصدي النظام البحري التجاري الجديد لمعالجة الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع، فيلاحظ أن المنظم السعودي في هذا الشأن تبني في النظام البحري والتجاري الجديد موقفاً مغايراً لما كان يتبناها في نظام المحكمة التجارية الصادر عام ١٣٥٠ هـ، وبناء على ذلك يتضح أن تحديد طبيعة هذا الالتزام في النظام السعودي مر بمرحلتين هما:

المرحلة الأولى: قبل صدور النظام البحري التجاري الجديد للعام ١٤٤٠ هـ:

يتبين أن المنظم السعودي كان خلال هذه الفترة يتبنى توجه المدرسة اللاتينية ويعتبر أن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية تتطلب منه تحقيق نتيجة، ولا يعفى من المسؤولية إلا في حالة قيام قوة قاهرة يعجز عن دفعها وتحول بينه وبين تنفيذ التزامه، ويظهر ذلك من استقراء نصوص المواد رقم (٢٤-٢٦) من نظام المحكمة التجارية الصادر بالمرسوم الملكي رقم ٣٢ وتاريخ ١٣٥٠ هـ^{٢٦}. وتأسيساً على ذلك تبني القضاء السعودي أيضاً هذا التوجه واعتبرها مسؤولية عقدية يلتزم فيها الناقل بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية، وقد استقرت على ذلك في عدد من الأحكام

^{٢٦} نصت المادة (٢٤) على ما يلي: "تُلزم الوكيل والأمين والمكاري ضماناً إيصال البضائع المسلمة إليه في داخل المهلة المعينة في قائمة الإرسالية فكل ضرر ينشأ من تأخيره يضمنه ما لم يكن المانع قاهراً يعجز عن دفعه". ونصت المادة رقم (٢٥) على الآتي: "يضمن الوكيل والأمين كل ما ضاع أو تلف من الأشياء المرسله بعد وصولها إليه ما لم يكن في قائمة الإرسالية؛ بشرط أن يدفع عنه الضمان، أو كان التلف والضياع بسبب يعجز الوكيل والأمين عن دفعه، أما إذا كان التلف والضياع في أثناء الطريق قبل وصولها إليه فلا ضمان عليه، ويتبع مقتضى التعهدات والمقاولات الواقعة بينهم في هذا الشأن". ونصت المادة رقم (٢٦) على الآتي: "يضمن المكاري كل ما يتلف من الأشياء المرسله معه إذا كان بتعدي منه أو إهمال وإلا فلا ضمان عليه، أما إذا كان التلف والضياع من مقتضى جنس الأشياء المرسله معه كالحضراوات والفواكه التي يتسارع إليها الفساد وتأخر وصولها عن المدة المعهودة لغير داع قاهر فيضمن وإلا فلا ضمان عليه".



د. علي بن صالح الزهراني

القضائية حيث تم نص بشكل صريح على أن "مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية وهي تقوم على تحقيق نتيجة وهو يعتبر أجيراً مشتركاً...". وذلك عند تنازع المدعي والمدعى عليها حول أحقية استلام البضاعة من الناقل،^{٢٧} وفي حكم آخر سابق لهذا الحكم، ألزمت المحكمة الناقل البحري بتعويض المدعي عن التلف الذي أصاب بضاعته عند نقلها عن طريق البحر، واعتبرته مخلاً بالتزامه التعاقدية.^{٢٨} ويتبين من ذلك أيضاً أن هذا التوجه كان مسائراً لبعض التشريعات العربية التي تتبنى هذا التوجه كالتشريع المصري^{٢٩} والأردني^{٣٠} والعماني^{٣١}.

المرحلة الثانية: بعد صدور النظام البحري التجاري الجديد سنة ١٤٤٠ هـ

باستقراء الفقرة رقم ١ و ٤ من المادة رقم ٢١٠ من النظام البحري التجاري الجديد^{٣٢} يتبين أن المنظم السعودي يتبنى توجه المدرسة الأنجلوسكسونية في اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية ببذل عناية، ويستفاد مما ورد في المادة رقم (٢١٠) من النظام مسؤولية الناقل تنعقد عن هلاك البضاعة المشحونة أو تعرضها للتلف أو تأخيرها أثناء وجودها تحت حراسته، ما لم يثبت أنه اتخذ هو بنفسه أو أحد تابعيه أو وكلائه ما يلزم لتجنب الحادث المسبب للهلاك أو التلف

^{٢٧} حكم ديوان المظالم رقم ٤٢/د/تج/١١ للعام ١٤٣٠ هـ.

^{٢٨} حكم ديوان المظالم رقم ٣٤/٤/ق/الصادر عام ١٤٢٣ هـ.

^{٢٩} انظر المواد رقم (٢٢٧-٢٤٧) من قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠.

^{٣٠} انظر المادة رقم (٧٢) من قانون التجارة الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٦٦.

^{٣١} المادة رقم (٢٠٦) من القانون البحري العماني للعام ٢٠٢٣.

^{٣٢} تنص على الآتي: "١- 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... ٤ - 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 اتخاذهما لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

أو التأخير في التسليم. وبناء على ذلك يستحق المرسل إليه أو الشاحن التعويض اللازم إذا أثبت أن البضاعة كانت في عهدة الناقل عند حدوث الضرر إلا أنه على الرغم من ذلك يمكن للناقل أن يتصل من هذه المسؤولية إذا استطاع أن يثبت أن الحادث وقع بالرغم من اتخاذ نفسه أو تابعيه التدابير اللازمة التي يقتضيها الموقف لمنع حدوث الضرر.

وجاءت المادة رقم (٢١٠/٤) لتجعل مسؤولية الناقل تنعقد عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها بسبب الحريق، إذا أثبت المتضرر أن الحريق قد حدث نتيجة خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه،^{٣٣} أو تثبت عدم قيامهم باتخاذ التدابير اللازمة لإطفاء الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها، حيث يتبين من ذلك أن عبء الإثبات يقع على المدعي المتضرر، وهذا جاء مخالفاً لما تقضي به الفقرات ١ و ٢ من نفس المادة، التي جعلت مسؤولية الناقل تقوم على الخطأ الواجب الإثبات، ويتبين أيضاً أن اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م قد تبنت نفس الحكم في المادة رقم (٥/٤/أ) وهذا يعزز مدى تأثير النظام السعودي بالاتفاقية خلال معالجته لعقد النقل البحري للبضائع^{٣٤}. إلا أن تبني هذا الحكم من شأنه أن يعرض حقوق المتضرر للمخاطر القانونية والاقتصادية وذلك لصعوبة أو استحالة تمكنه من اثبات خطأ أو إهمال الناقل أو اتباعه عن حريق قد يقع في عرض البحر وفي نفس ليس من الصعب على الناقل أو تابعيه أن يثبتوا بأنهم قد اتخذوا من التدابير ما يلزم لمنع أو إخماد الحريق وبالتالي

^{٣٣} تجدر الإشارة إلى أن وكيل التسليم في ميناء الوصول لا يعتبر طرفاً في العلاقة التعاقدية بين الناقل والمرسل، وينحصر دوره في الوساطة، ولا يرتبط مع المرسل إليه بأي رابطة تعاقدية، ومن ثم لا يمكن اختصاصه فيما يخص تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وقد أكدت على ذلك الدائرة التجارية محكمة الاستئناف الإدارية في حكمها رقم ٢٩٠/إس/٣ للعام ١٤٣١هـ، المؤيد للحكم الابتدائي رقم ٧٧/د/تج/١١ للعام ١٤٣٠هـ.

^{٣٤} عصام صلاح إسماعيل، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق - جامعة دمياط، العدد الثالث، ٢٠٢١.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

يتم التنصل من المسؤولية، كما ان الحريق يعتبر من ضمن الحوادث التي تندرج تحت نطاق القوة القاهرة اذا لم يحدث بسبب اهمال او خطأ الناقل او تابعيه.^{٣٥}

ويلاحظ أن النظام البحري التجاري الجديد وبالرغم من عدم انضمام المملكة لاتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ إلا أنه قد سائر هذه الاتفاقية وجاء منسجماً مع أحكامها في اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية بذل عناية وليس مسؤولية بتحقيق نتيجة، و يتبين ذلك من المادة رقم (٥) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ أنها تؤسس مسؤولية الناقل على أساس افتراض الخطأ الذي يصدر من الناقل أثناء وجود البضاعة في عهده وتحت حراسته^{٣٦}، ومن ثم يعتبر مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض هو الأساس القانوني لمسؤولية الناقل، إلا أنه بخلاف وقوع عبء إثبات الخطأ على المتضرر عندما ينتج الضرر عن مسؤولية بذل عناية، يكفي أن يثبت المتضرر وجود عقد النقل وحصول الضرر أثناء وجودها في عهدة الناقل وقت وقوع الضرر الذي قد يكون هلاكاً أو تلفاً أو تأخيراً في تسليم البضاعة^{٣٧}. وقد جاء موقف المنظم السعودي في هذا الشأن منسجماً أيضاً مع قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨ التي بدورها تقيم مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف والتأخير إثبات المدعي أن الهلاك أو التلف أو التأخير وقع أثناء وجود البضاعة في عهده إلا أن

^{٣٥} See, Aleka Mandaraka-Sheppard, Modern Maritime Law (Volume 1): Jurisdiction and Risks (Maritime and Transport Law Library) 3rd Edition, (Informa Law from Routledge 2024), انظر أيضاً المادة رقم (ب/٤/٥) من اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨

^{٣٦} تنص المادة رقم (٥/١) على الآتي: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخر في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة ٤، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير الحادث وتبعات".

^{٣٧} انظر المرفق رقم ٢ من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

الناقل يستطيع دفع تلك المسؤولية إذا أثبت أن السبب لا يرجع إلى خطأ منه أو من تابعيه^{٣٨}. وأخيراً جاء موقف المنظم السعودي في هذا الشأن أيضاً متسقاً مع بعض التشريعات العربية كالتشريع الإماراتي^{٣٩}.

وبناء على ما سبق، وبالرغم من خلو النظام البحري التجاري الجديد مما يفيد بكفاية إثبات المتضرر أن الضرر لحق بالبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل وقت وقوع الضرر لانعقاد مسؤولية الناقل أسوة باتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨، إلا أنه لا مناص من القول: تنعقد مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع وفقاً للنظام السعودي عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها إذا كان سبب الهلاك أو التلف أو التأخير قد حدث أثناء وجوده في عهدة الناقل وفقاً لمقتضى المادة رقم (٩) من النظام البحري التجاري الجديد، دون أن يلزم من أصابه الضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل الذي بدوره يستطيع دفع المسؤولية بإثبات أنه اتخذ كافة التدابير ذات العلاقة لمنع الضرر أو تخفيفه لتخفيف الخسائر، لأن أساس المسؤولية هنا هو الخطأ المفترض^{٤٠}، ويستثنى من هذه القاعدة حالة الضرر الناجم عن حريق، فيقع على عاتق من أصابه الضرر أن يثبت أن خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه تسبب في نشوب الحريق أو يثبت أن تقاعس الناقل أو تابعيه عن اتخاذ ما يلزم من تدابير خاصة لإخماده، ومن ثم تجنب تبعاته أو تخفيفها^{٤١}.

وتأسيساً على ما سبق يتبين أن مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع في النظام السعودي هي مسؤولية عقدية تفرض على الناقل بذل العناية اللازمة لنقل البضاعة خلال المدة المتفق عليها، ويعتبر مسؤولاً عن هلاكها

^{٣٨} انظر ١-١٧/٢ من قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨.

^{٣٩} المادة رقم (١٧٥) من القانون الاتحادي رقم (٤٣) بشأن الملاحة البحرية لسنة ٢٠٢٣.

^{٤٠} د. حسام الدين توفيق، مرجع سابق، ص ٢٤٩. انظر أيضاً محمد اقفير ورشيد الظاهر، مسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة

في إطار التشريع المغربي واتفاقية هامبورغ، مجلة البوغاز للدراسات القانونية والقضائية، ع ٢٢٤، ١٨٣-٢٠١، ٢٠٢٢م.

^{٤١} انظر المادة رقم (٢١٠/٤) من النظام البحري التجاري للعام ١٤٤٠هـ، والمادة رقم (٥/٤) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

أو تلفها أو التأخر في تسليمها إذا حدث الحادث المسبب لذلك أثناء وجودها في عهده وتحت حراسته، ويتبين أيضاً أن مسؤولية الناقل تؤسس على مبدأ الإهمال أو الخطأ المفترض^{٤٢}.

قد يوكل الناقل تنفيذ عملية النقل أو مرحلة منها إلى ناقل آخر يطلق عليه الناقل الفعلي، ولا يطعن ذلك في اعتبار الناقل مسؤولاً أمام الشاحن عن الهلاك أو التلف أو التأخير بالرغم من تولي عملية النقل من قبل ناقل آخر في التسليم بحيث يسأل عنها الناقل، إلا أنه يجوز للمتضرر مطالبة الناقل والناقل الفعلي بالضمان عن الأضرار التي حدثت أثناء وجود البضاعة في عهده^{٤٣}. ويرى الباحث أن هذا التوجه متسقاً مع اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م التي خصصت المادة رقم (١٠) لمعالجة مسؤولية الناقل والناقل الفعلي وما يترتب عليها من آثار.

المطلب الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

يلتزم الناقل بموجب عقد النقل بنقل البضاعة المتفق عليه من ميناء الإقلاع إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه أو من يقوم مقامه سالمة من الهلاك أو التلف وفي خلال الوقت المتفق عليه^{٤٤}. ويتحدد نطاق مسؤولية الناقل الزمني بالفترة التي توجد فيها البضاعة في عهده وتحت حراسته، وتبدأ من الوقت الذي يستلم فيه البضاعة من

^{٤٢} عبد الرحيم رضاكي وهشام البخفاوي، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري، مجلة قانون وأعمال، ١٤، ٢٧-٣٦، ٢٠٢١.

^{٤٣} تنص المادة رقم (٢٢٠) من النظام البحري التجاري الجديد على أنه: "يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر ما لم يتفق على غير ذلك، ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي ينفذه من النقل، ويكون مسؤولاً عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد".

^{٤٤} Stephen Girvin, (2022) Supra note, P. ٤٠٤.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

الشاحن أو مَنْ يَخُولُه القانون القيام بالتسليم وفقاً للأنظمة المنظمة لذلك في ميناء الشحن لغرض شحنها إلى ميناء الوصول، وتمتد هذه المسؤولية إلى أن يقوم بتسليم هذه البضاعة للمرسل إليه أو من يقوم مقامه في ميناء الوصول، أو تمكينه من التصرف فيها بما يتفق مع التزامه التعاقدي أو القانون أو العرف الساري حيال ذلك، أو تسليمها إلى طرف ثالث مخول بذلك بموجب قوانين ولوائح ميناء الوصول^{٤٥}. وفي هذا الصدد تنص المادة رقم (٢٠٩) من النظام البحري التجاري الجديد على أنه: "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، أو تسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث توجب اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليمها إليه". وبالمقارنة مع القانون البحري المصري وجد أن المشرع المصري يحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في الفترة بين تسلمه لها في ميناء الشحن وتسليمه لها في ميناء التفريغ^{٤٦}. وتبين أيضاً أن المشرع الإماراتي يتفق مع ما ذهب إليه المشرع المصري والمنظم السعودي في شأن تحديد نطاق مسؤولية الناقل الزمني^{٤٧}. وفي هذا السياق اتضح أن المنظم البحريني يحدد النطاق الزمني للناقل بالنظر إلى ما إذا كانت البضاعة منقولة في حاويات فتكون في عهده ويكون مسؤولاً عنها من وقت استلامه لها إلى وقت تسليمها، أما إذا كانت البضاعة غير منقولة في حاويات فتبدأ مسؤوليته عنها من وقت تحميلها وتنتهي بوقت تفريغها، وفي نفس الوقت يجوز أن تمتد مسؤولية الناقل إلى وقت الاستلام وقبل التحميل وكذلك إلى وقت يعقب تفريغها حتى تسليمها للمرسل إليه أو من

^{٤٥} Simon Baughen, (2023) Supra note, P. 146.

^{٤٦} انظر المادة رقم (٢٢٧) من القانون البحري المصري، رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م. انظر أيضاً عادل على مقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع

عمان، ٢٠٢٢م

^{٤٧} انظر المادة رقم (١٧٥) من القانون الاتحادي رقم (٤٣) لسنة ٢٠٢٣ في شأن القانون البحري.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

يقوم مقامه ^{٤٨}. ويلاحظ أن المشرع البحريني توسع في معالجة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وميز بين عدد من الحالات التي يختلف النطاق الزمني لها باختلافها.

وبناء على ما سبق، يتضح أن المنظم السعودي عين المدى الزمني لمسؤولية الناقل في الفترة الزمنية التي تبدأ من وقت استلامه القانوني للبضاعة إلى وقت تسليمها القانوني لها، ويعد الناقل مسؤولاً عن أي أضرار تلحق بالبضاعة أو تأخير في تسليمها خلال هذه الفترة الزمنية فقط. ويلاحظ أن هذه الحكم ينطبق فقط على تسلم البضاعة في ميناء الشحن واستلامها في ميناء الوصول، ومن ثم فإنها لا تشمل عمليتي الاستلام والتسليم خارج ذلك النطاق المكاني للميناء، سواء كان يقوم باستلامها من مصنع الشاحن أو مستودعاته أو تسليمها للمرسل إليه في مكان خارج نطاق الميناء، ويعني ذلك أن القواعد المنظمة لعقد النقل البحري لا تسري على تلك العمليات الخارجية ولا تعتبر مسؤولية الناقل عنها خاضعة لأحكام عقد النقل البحري ولا تنعقد مسؤولية على هذا الأساس سواء كان هناك هلاك كلي أو جزئي أو تلف أو تأخير ^{٤٩}.

كما يتبين أيضاً أن المنظم السعودي قد عالج الحالة التي تنشأ فيها أسباب تمنع المرسل إليه من القيام بواجبه في استلام البضائع بعد إخطاره بوصولها، وأياً كانت هذه الأسباب المانعة له فغن الناقل يستطيع أن يسلم البضائع إلى السلطة التي تختص بذلك أو أي طرف ثالث يمكن تسليمها إليه بما يتسق مع القوانين والأنظمة المعمول بها في ميناء

^{٤٨} انظر المادة رقم (٢٣٣) من القانون البحري البحريني رقم (١٠) لسنة ٢٠٢٢ م.

^{٤٩} انظر د. آسر محمد أبو ضيف، القانون البحري والقانون الجوي: بين النظرية والتطبيق وفقاً للنظام البحري السعودي ونظام الطيران المدني، دار الإجازة للنشر والتوزيع، الرياض، ١٤٤٣ هـ.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

التفريغ^{٥٠}. ويترتب على ذلك نتيجة مهمة، وهي أنه بتسليمها بهذه الطريقة ينقطع المدى الزمني لتعهدده بها وتنتقل إلى عهدة شخص أو سلطة أخرى، ويعني ذلك تحصنه ضد المطالبة بأي أضرار قد تصيبها بعد هذا التسليم^{٥١}.

ويلاحظ أن حدود النطاق الزمني لمسؤولية النقل وفقاً للنظام السعودي جاء منسجماً مع أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، هامبورغ للعام ١٩٧٨، التي بدورها حددت النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع من بداية دخول البضائع في عهده في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء الوصول^{٥٢}. وبالرغم من عدم نص المنظم السعودي مباشرة على سريانها عبارة "أثناء الشحن" كما فعلت اتفاقية هامبورغ إلا أن ذلك لا يخل بسريانها أثناء النقل و يفهم ذلك بلا شك من نص المادة رقم (٢٠٩) من النظام البحري التجاري، واعتبرت هذه الاتفاقية البضائع في عهدة الناقل وتحت مسؤوليته من وقت تلقيه لها من الشاحن أو من يقوم مقامه وتنتهي من وقت تسليمه لها إلى المرسل إليه أو من يقوم مقامه في ميناء التفريغ، وعالجت الاتفاقية الحالة التي يتمتع فيها المرسل إليه عن استلام البضاعة بنفس الأحكام التي عالجت فيها المادة رقم (٢٠٩) من النظام البحري التجاري الجديد^{٥٣}.

^{٥٠} انظر المادة رقم (٢٠٩) من النظام البحري التجاري للعام ١٤٤٠هـ.

^{٥١} See, Robin Churchill, The law of the sea: Fourth edition, (Melland Schill Studies in International Law, Manchester University Press; 4th edition 2022).

^{٥٢} انظر المادة رقم (٤/١) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨.

^{٥٣} تنص المادة رقم (٢-٤/٣) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ م على "٢ . . . (٢) لأغراض الفقرة (١) من هذه المادة تُعدّ البضائع في عهدة الناقل: أ- اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيها البضائع من: - الشاحن، أو شخص ينوب عنه. - سلطة، أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن. ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع، وذلك:

- بتسليمها إلى المرسل إليه. - وضعها تحت تصرف المرسل إليه، وفقاً للعقد والقانون، أو العرف المتبع في التجارة المعينة في ميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه البضائع من الناقل.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

وفي نفس السياق وجد أن معاهدة بروكسل للعام ١٩٢٤م قد عاجلت مسؤولية الناقل البحري من حيث الزمان في المادة رقم (١/٥) التي نصت على أن " نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها"، بما يفيد أنها تحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل تأسيساً على الفترة التي تتعرض فيها البضاعة للأخطار وهي الفترة التي تستغرقها السفينة في قطع المسافة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وبذلك تنحصر مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم خلال هذه الفترة فقط، ولا تمتد إلى فترة ما قبل الإبحار، وهي الفترة السابقة لاستلام البضاعة، أو فترة ما بعد الوصول، وهي فترة تسليم البضاعة. ويلاحظ أن هذا التوجه مغاير لما ورد في النظام السعودي واتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م التي تبنت منهج التضييق في المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري.

وفي هذا الإطار أيضاً عاجلت قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨م النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في الفصل الرابع منها، حيث قضت بأن بداية مدة مسؤولية الناقل تبدأ بتسلمه للبضائع بنفسه أو أحد تابعيه وتنتهي بإتمام عملية التسليم في ميناء الوصول، وإذا فرضت قوانين ولوائح مكان التسليم أن يتم التسليم عن طريق سلطة معينة أو طرف آخر، فإن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسلمه للبضاعة من السلطة أو الطرف الآخر، وفي نفس السياق إذا كانت قوانين ولوائح مكان التسليم تفرض على الناقل أن يسلم البضاعة إلى سلطة معينة أو طرف ثالث يستطيع المرسل إليه استلامها منهم فإن نطاق مسؤوليته ينتهي بتسليم البضاعة لهذه السلطة أو الطرف الثالث^{٥٤}. ويلاحظ أن

(٣) في الفقرتين (٢١) من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل، أو المرسل إليه، أو مستخدميه، أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.

^{٥٤} تنص المادة رقم (١-١٢/١) من قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨ على أن: "١. تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما يتسلم البضائع. ٢- (أ) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائح تقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

هذه القواعد جاءت متفقة مع الأحكام الواردة في النظام البحري التجاري السعودي، وكذلك أحكام اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م؛ إلا أن هذه الاتفاقية منحت حريةً لطرفي عقد النقل البحري للبضائع أن يتفقا فيما بينهما على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ولكنها قيدت هذه الحرية باشتراط ألا يكون وقت تسلم البضائع لاحقاً لبدء التحميل، أو يكون وقت التسليم لها سابقاً لتفريغها بموجب عقد النقل^{٥٥}.

المبحث الثاني: نطاق المسؤولية المادية للناقل البحري للبضائع

يعالج هذا المبحث النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري في عقد البضائع، يتناول المطلب الأول صور المسؤولية. أما المطلب الثاني فيخصص للتعرف على حالات إعفاء الناقل من المسؤولية والحالات التي يمكنها تحديد مسؤوليته فيها، وذلك على النحو الآتي:

منه، تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر. ٢- (ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.^{٥٥} تنص المادة رقم (١٢/٣) على أن: "لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلاً عندما ينص على: (أ) أن يكون وقت تسلم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأوّل بمقتضى عقد النقل؛ أو (ب) أن يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل".



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

المطلب الأول: صور المسؤولية

تنعقد مسؤولية الناقل البحري في عقد البضائع متى ما هلكت البضاعة كلياً أو جزئياً، أو أصيبت بالتلف، أو تأخير في تسليمها للمرسل إليه عن الوقت المحدد أو المتوقع للتسليم، إذا ثبت أن الحادث الذي تسبب في ذلك وقع خلال وجودها في عهده^{٥٦}. يعالج هذا المبحث هذه الحالات وفقاً للتالي:

الفرع الأول: الهلاك

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة والكمية التي كانت عليها عند استلامه لها من الشاحن أو من قام مقامه، إلا أن البضاعة قد لا تصل، أو تصل مشوبة بالنقص نتيجة لسبب يعود للشاحن أو أحد تابعيه، وأثناء وجودها في عهده وتحت حراسته، ويتحقق ذلك إذا أصابها الهلاك، ويقصد بالهلاك "فناء أو زوال الأشياء المرسلة مثل سرقتها أو احتراقها أو أي حادث أو عمل يكون من شأنه اختفاء هذه الأشياء معدم تسليمها"^{٥٧}. والهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً. يكون الهلاك كلياً إذا فقدت البضاعة كلياً، كأن تتعرض للسرقة أو تسقط في عرض البحر ويتعذر على الناقل تسليمها للمرسل إليه أو تعرضها لضرر يمنع استعمالها والاستفادة منها وفقاً لما أعدت له، ويكون الهلاك جزئياً ويتحقق عند وصول البضاعة واستلامها من قبل المرسل إليه أو من يقوم مقامه، ويتبين فقدان جزء منها

^{٥٦} Simon Baughen, Simon Baughen, (2023) Supra note, P. 65.

^{٥٧} د. عبد الرحمن السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك: طبقاً للأنظمة القانونية في المملكة العربية السعودية، مرجع سابق،



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

أو وجود نقص في عددها أو وزنها أو كمياتها المقيمة في سند الشحن، ويتمكن المستلم من معرفة ذلك بالمضاهاة مع سند الشحن الخاص بنقل البضائع^{٥٨}.

وتنقصد مسؤولية الناقل عن الهلاك الكلي في حال عدم وصولها أو عند وصولها مع عدم جدوى وصلاحيه استعمالها واستهلاكها؛ إلا إذا أثبت أنه اتخذ أو من يمثله ما يجب من تدابير لتجنب الهلاك أو الحادث المسبب له، ويثبت الهلاك الكلي بموجب البيانات الخاصة بالبضاعة المثبتة في سند الشحن، ويعتبر دليلاً قاطعاً على استلام البضاعة من قبل الناقل بحالتها وكمياتها وعدم تسليمه لها. وقد أكد على ذلك القضاء السعودي، حين ألزم المدعى عليه بتعويض المدعي عن قيمة البضاعة التي سقطت في عرض البحر وفُقدت أثناء الرحلة، واعتبرتها من قبيل الهلاك الكلي،^{٥٩} وفي كل الأحوال تعتبر البضاعة هالكة إذا مضت فترة ٦٠ يوماً متصلة من تاريخ انتهاء وقت التوصيل^{٦٠}. وتُقر اتفاقية هامبورغ نفس الحكم عند فوات مدة ٦٠ يوماً من التاريخ المحدد للتسليم^{٦١}.

كما تنقصد مسؤولية الناقل عن الهلاك الجزئي في حال وصول البضاعة متعرضة للنقص في عددها أو مقدارها أو وزنها؛ ما لم يثبت ما يدفع مسؤولية، ويثبت هذا النوع الهلاك أيضاً بموجب البيانات المحددة لهذه الأوزان والأعداد في سند الشحن الخاص بالبضاعة، إلا أن الناقل لا يسأل عما قد يشوب البضاعة من نقص لسبب راجع لطبيعتها

^{٥٨} Baris Soyer, Damages, Recoveries and Remedies in Shipping Law, (Informa Law from Routledge; 1st edition, 2 Nov. 2023), P. 155

^{٥٩} حكم الدائرة التجارية في محكمة الاستئناف الإدارية في حكمها رقم ١٨٩/إس/٣ للعام ١٤٣٠ هـ الذي جاء مؤيداً للحكم الابتدائي رقم ٤٢/د/تج/١١ العام ١٤٣٠ هـ، في القضية رقم ٢٩٦٣/٢/ق للعام ١٤٢٦ هـ.

^{٦٠} تنص المادة رقم (٢١٠/٣) من النظام البحري السعودي للعام ١٤٤٠ هـ على أنه: "للشخص الذي له الحق في الادعاء بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعد البضائع هالكة إذا لم تُسلم خلال ستين يوماً متصلة من انتهاء المدة المحددة للتسليم.

^{٦١} انظر المادة رقم (٥/٣) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ م التي تضمنت نفس الحكم.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

أو يكون نتيجةً طبيعيةً لعملية النقل وتغير العوامل المناخية والجوية، ويرجع في ذلك للأعراف السائدة، وتأييداً لذلك اعتبرت الدائرة التجارية في ديوان المظالم أن المقرر عرفاً بنقص البضاعة حجماً أو وزناً في أثناء الطريق والناشئ عن طبيعة البضاعة أو طول الرحلة أو التغيرات الجوية يسمى بعجز الطريق، ومن أمثلته البضائع التي تحف مع الزمن، كاللحوم والحبوب أو تتبخر كالسوائل، وحيث إنه قد ثبت للدائرة أن المدعية تطالب بالتعويض عن النقص في حمولة شحنة شعير وتبين لها أن نسبة العجز أقل من النسبة المتعارف عليها في هذا النوع من البضائع ولم يثبت خطأ المدعى عليها، فحكمت المحكمة بإعفاء الناقل من المسؤولية ورفض الدعوى،^{٦٢} وفي قضية أخرى مشابهة تم رفض طلب المدعي للتعويض لنا تبين للمحكمة من نسبة النقص في حمولة الشعير محل المطالبة تقع ضمن النسب المستثناة عرفاً، واعتبرت ذلك العجز من ضمن ما يسمى بعجز الطريق ومن ثم رفضت الدعوى موضوعاً.^{٦٣}

الفرع الثاني: التلف

يقصد بالتلف كل عيب يصيب البضاعة ويؤثر على قيمتها السوقية، وتعتبر البضاعة تالفة إذا أوصلها الناقل إلى ميناء الوصول بذات عددها أو وزنها أو كيلها ولكن في حالة مختلفة عن حالتها وقت الاستلام كان يكون أصابها بلل أو كسر أو خدش.^{٦٤} وبما إن الناقل يلتزم بتسليم البضاعة المتفق عليها بنفس المواصفات الواردة في سند

^{٦٢} حكم الاستئناف رقم ٧/إس/٣ للعام ١٤٣١هـ والمؤيد للحكم الابتدائي رقم ١٦٥/د/تج/١١ للعام ١٤٢٩ هـ في القضية رقم ١٦١/٢/ق للعام ١٤٢٦هـ.

^{٦٣} حكم محكمة الاستئناف رقم ١٢٤/إس/٣ للعام ١٤٣٢هـ في القضية رقم ٥٠٥/٢/ق للعام ١٤٢٨هـ.

^{٦٤} د. عبد الرحمن السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك: طبقاً للأنظمة القانونية في المملكة العربية السعودية، مرجع سابق، ص ١٥٢.



د. علي بن صالح الزهراني

الشحن، إلا أن المستلم أو من يقوم مقامه يستلمها بحالة معيبة ومغايرة لحالتها قبل شحنها.^{٦٥} والتلف الموجب للمسؤولية قد يكون في صورة عفن يلحق بالبضاعة أو ذبول أو ذوبان يصيبها أثناء وجودها في عهدة الناقل، أما ما يصيب البضاعة كنتيجة طبيعية لنقلها كانهخفاض وزنها نتيجة الجفاف أو نقص الوزن نتيجة للتبخر وغيرها من الصور الناتجة عن الرطوبة أو تغير الأجواء فلا تعتبر من ضمن العيوب الموجبة لمسؤولية الناقل. ومن ثم تنعقد مسؤولية الناقل عن تعويض من لحقه ضرر اقتصادي من جراء هذا العيب إلا أنه يستطيع دفع المسؤولية إذا أثبت أنه أو تابعيه قد بذلوا ما يستدعي من تدابير للحفاظ على البضاعة ومنع الضرر الذي لحق بها أو تخفيفه أو أثبت أنه أدرج تحفظاً على حالة البضاعة التي قد تؤدي بها إلى التلف قبل الشحن، ويتحقق أن ما أصاب البضاعة من تلف كان بسبب هذه الحالة التي تم التحفظ عليها.

وقد نص المنظم السعودي على دور سند الشحن في إثبات مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو تأخير التسليم حيث نصت المادة رقم (١٩٢/١) على أنه: "يعد سند الشحن دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه. وإذا كان سند الشحن مشتملاً على البيان المنصوص عليه في الفقرة (٢) من المادة (الثانية والثمانين بعد المائة) فإنه يعد دليلاً على شحن البضاعة في السفينة أو في السفن المعينة في البيان وفي التاريخ المذكور فيه، ويعد سند الشحن كذلك حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير". ويصدر سند الشحن بطلب من الشاحن عند تسليم البضاعة للناقل، ويجب أن يشمل أسماء الناقل والشاحن والمرسل إليه وبيان عناوينهم وصفات ومواصفات البضاعة وطبيعتها ودرجة خطورتها وأعدادها وأوزانها وأحجامها والإشارات الموسومة بها، ونوعية أوعية الشحن.^{٦٦} كما تتضمن معلومات عن اسم السفينة والربان ويحدد فيه ميناء

^{٦٥} انظر بلال الانصاري، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ٢٠١٩.

^{٦٦} انظر طالب موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، ٢٠٢٢.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

الشحن والوصول وأجور الشحن وطرق دفعها، ويحدد مكان إصدار السند وتاريخه وعدد نسخه ويجب أن يحدد فيه ما إذا كانت البضاعة ستشحن على ظهر سفينة من عدمه^{٦٧}.

ويلاحظ أن السند يحتوي على معلومات وبيانات تمكن المرسل إليه أو من يقوم مقامه من التعرف على ما يكون قد أصاب البضاعة من هلاك ولا سيما الهلاك الجزئي. وبالمقارنة تبين أن اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م أيضاً حددت البيانات والمعلومات التي يجب تضمينها في سند الشحن وكان ذلك في المادة رقم (٥/١) وقد جاءت بنوع من التفصيل بالمقارنة مع النظام السعودي ويعزى ذلك إلى إيلا الاتفاقية لأهمية كبيرة لسند الشحن في الإثبات وتنظيم عملية النقل. كما أن المادة رقم (١٩) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م تمنح أي وثيقة أخرى يصدرها الناقل خلاف سند الشحن نفس قوة وحجية سند الشحن في إثبات الشحن أو وصف البضائع المشحونة وهو ما أقره أيضاً النظام البحري التجاري السعودي في المادة رقم (١٨١/٢)، وكان لاتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م السبق في تنظيم سندات الشحن والبيانات الإلزامية التي يجب أن تحتويها كما اعتبرت استلام الناقل للسند دليلاً على استلامه للبضاعة بالحالة الموصوفة فيه^{٦٨}، وعلى نفس المنوال سارت قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨، وعددت البيانات التي يجب إدراجها في عقد النقل^{٦٩}.

وأوجب المنظم السعودي على مستلم البضاعة أو من يقوم مقامه في حالة هلاك البضاعة أو تلافها وقبل رفع دعوى التعويض أن يبلغ الناقل بشكل مكتوب يبين فيه الهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة، وفرق في هذا الشأن بين ثلاث حالات هي:

^{٦٧} انظر المادة رقم (١٨٢/٢) من النظام البحري السعودي للعام ١٤٤٠هـ.

^{٦٨} انظر المادة رقم (٣/٣-١) من اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م.

^{٦٩} انظر المادة رقم (٣٦) من قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

الحالة الأولى: تعالج حالة كون الهلاك أو التلف ظاهراً، فيوجب المنظم على مستلم البضاعة أن يبلغ الناقل بشكل مكتوب بالهلاك أو التلف خلال يوم عمل بعد يوم التسليم، وألا تقوم القرينة على استلامها سليمة من العيوب إلى أن يثبت عكس ذلك.

الحالة الثانية: تعالج حالة كون الهلاك أو التلف غير ظاهر، فيوجب على المستلم أن يقدم بلاغه الكتابي بالهلاك أو التلف للناقل خلال مدة ١٥ يوماً من تسلم البضاعة.

الحالة الثالثة: يعفى المستلم من تقديم البلاغ المكتوب للناقل إذا تمت معاينة البضاعة وتم إثبات ما لحقها من هلاك أو تلف وقت التسليم بحضور الناقل أو ممثله ومستلم البضاعة^{٧٠}.

ويتبين أن المنظم السعودي عالج طرق ومدد الإخطارات بنفس الطريقة التي عالجتها فيها اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م في المادة رقم (١-٤/١٩)، إلا أنه لوحظ أيضاً أنها عالج طرق الإخطار في حال وجود ناقل فعلي غير الناقل، وهذا بشكل ضمانات إضافية لحقوق المرسل إليه أو من أو من يقوم مقامه في حال وجود ناقل فعلي^{٧١}. ولوحظ أن النظام البحري التجاري الجديد لم يعالج هذه الحالات بالرغم من أهميتها في صيانة حقوق صاحب الحق ولا سيما عند وجود ناقل فعلي غير الناقل. وقد أحسنت اتفاقية هامبورغ صنفاً عندما اعتبرت أن أي إخطار مكتوب يوجه إلى أي شخص يتصرف نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلي كالربان أو الضابط المسؤول في السفينة أو أي شخص يتصرف نيابة عن الشاحن، كأنه وجه إلى الناقل أو الناقل الفعلي أو الشاحن، ونرى أن تبني هذا التوجه أيضاً من قبل المنتظم السعودي يزيد من ضمانات المرسل إليه ويقطع الطريق أمام سقوط حقه في الإخطار خلال

^{٧٠} انظر المادة رقم (٢١٨) من النظام البحري التجاري السعودي للعام ١٤٤٠هـ.

^{٧١} انظر المادة رقم (٦-٧/٢١) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

المدة النظامية ولا سيما عند عدم تيسر إخطار الناقل مباشرة^{٧٢}، وهو بهذا يتوافق مع ما ورد في المادة رقم (٢٢/٥) من قواعد روتردام. أما اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م فقد منحت للمرسل إليه أو من يقوم مقامه مهلة ثلاث أيام من تاريخ اكتشاف الضرر لتقدم الإخطار للناقل أو من يقوم مقامه، أما قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨ فقد منحت المستلم مدة ٧ أيام لإخطار الناقل أو من يقوم مقامه بوجود الهلاك أو التلف في البضاعة أو التأخير في التسليم؛ إلا أنها لا توجب توجيهه إذا تمت المعاينة من قبل الطرفين أثناء عملية التسليم، كما أنها لا تقيم له أي قيمة في المنع من المطالبة بالهلاك أو التلف حتى لو لم يوجه في الأصل، إلا أنها لا تعلق الحصول في التعويض في حالة التأخير على توجيه هذا الإخطار للناقل أو من يقوم مقامه خلال مدة ٢١ يومًا من تاريخ تسليم البضاعة^{٧٣}. وبالرغم من ذلك فإن القضاء السعودي يجيز مطالبة الوكيل الملاحي لمالك السفينة ناقلة الشحنة بالتعويض عن الضرر، ويؤسس ذلك على ما تقرر فقهاً وقضاءً، وقد أكد ذلك القضاء السعودي حين ألزم الوكيل الملاحي بتعويض المرسل إليه عن التأخير والمماطلة في التسليم في ميناء الوصول، ولا شك أن هذا يعزز ضمانات المرسل إليه تجاه الناقل.^{٧٤}

الفرع الثالث: تأخر تسليم البضاعة

يمكن تعريف التأخير في عقد النقل البحري للبضائع بأنه "عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في العقد، أو الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي إذا لم يوجد اتفاق على وقت محدد لتسليم البضاعة"^{٧٥}. ويقع

^{٧٢} انظر المادة رقم (٢١/٨) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م.

^{٧٣} انظر المادة رقم (٤-١) من قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨.

^{٧٤} حكم الدائرة التجارية في محكمة الاستئناف الإدارية رقم ١٨٠٨/٢/س/للعام ١٤٣٨ هـ في القضية رقم ٢٣٩٨/٢/ق للعام ١٤٣٦ هـ.

^{٧٥} معن محمد سلامة، الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفقاً للقانون العماني: دراسة مقارنة، المجلة الدولية للدراسات القانونية والفقهية المقارنة، مج ٥، ع ٢٤، ص 122 - 109، ٢٠٢٤م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

على عاتق الناقل تسليم البضاعة في ميناء الوصول بالحالة التي استلمها من الشاحن في ميناء القيام، ولا يكفي ذلك حتى يبرأ من تنفيذ التزامه، بل يتعين عليه أن يقوم بذلك خلال الزمن المتفق عليه أو المعقول للوصول من نفس الخط الملاحي الذي جرى الاتفاق عليه أو جرى به العرف.^{٧٦} ويثبت التأخير إذا لم يتم تسليم البضائع في ميناء الوصول المحدد في عقد النقل إلى المستلم خلال الوقت المتفق عليه في وقت معقول إذا لم يوجد اتفاق^{٧٧}، ومن ثم تنعقد مسؤولية الناقل حيال ذلك التأخير إذا لم يتم بالتسليم في ذلك الوقت. واعتبرت اتفاقية هامبورغ أن التأخير في التسليم يتحقق إذا لم يسلم الناقل البضائع في ميناء الوصول المحدد في عقد النقل أو خلال المدة المتفق عليها صراحة أو في خلال المدة التي يكون من المعقول أن تتم خلالها عملية التسليم من ناقل يقظ في حال عدم وجود اتفاق صريح^{٧٨}. ويلاحظ أن هذا النص يكتنفه الغموض فلم تحدد الاتفاقية ما المقصود بالناقل اليقظ ولم تضع معياراً واضحاً للاحتكام إليه في هذا الشأن، ولا سيما أن هناك جانباً من الفقه يرى أن مصطلح "الناقل اليقظ" يعني الناقل متوسط الحرص غير الغافل ولا الشديد اليقظة^{٧٩}. بما يعني أن هذا المعنى يعتبر من المعاني الفضفاضة التي قد تؤدي إلى الخلط كما يمكن تفسيرها بمعاني مختلفة من محكمة لمحكمة أخرى وبالتالي قد تؤدي نشوب النزاع أطراف عقد النقل وتعرض حقوق المرسل إليه للضياع، وعليه نرى أن يتم تحديد معيار واضح لمعنى الناقل اليقظ أو الاستعاضة عن ذلك بمدد زمنية تضاف إلى المدد المعروفة للنقل بين الموانئ العالمية.

^{٧٦} Baris Soyer, (2023) Supra note, P. 35.

^{٧٧} تنص المادة رقم (٢/٢١٠) من النظام البحري السعودي للعام ١٤٤٠ هـ، على أن: "٢- 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".

^{٧٨} انظر المادة رقم (٢/٥) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ م.

^{٧٩} ضامن محمد الأمين، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفقاً للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، مج ٧، ع ١٤، ١٢٩٦-١٣١١، ٢٠٢٢ م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

وبناء على ما سبق يمكن إثبات التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه أو من يقوم مقامه تأسيساً على فرضيتين، الفرضية الأولى في حالة عدم التسليم في حدود الوقت المتفق عليه، والفرضية الثانية في حال عدم التسليم في حدود المدة التي يكون من المعقول وصولها خلالها في الظروف المماثلة. ويثبت التأخير بتحقيق أي من الحالتين وتنعقد مسؤولية الناقل عنه أمام المرسل إليه أو من يمثله قانوناً، إلا أنه عند الحكم بـ "المدة التي يكون من المعقول وصولها خلالها في الظروف المماثلة" فإن معيار التحديد هنا غير واضح، ويمكن أن يُفسَّر بأكثر من تفسير؛ مما قد يثير الخصومة والنزاع بين طرفي عقد النقل وتعريض الحقوق للضياع ولا سيما حقوق المرسل إليه.

وبالمقارنة مع اتفاقية بروكسل وُجد أنها لا تعالج مسألة تأخير البضائع عن الوصول إلى ميناء التأخير أو مسؤولية الناقل عن ذلك، إلا أنه بالرجوع لاتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ وُجد أنها عاجلت هذه النوع من المسؤولية في عدة مواضع، وذلك في المواد رقم (٥ و ٦ و ١٩/٥) وباستعراض هذه النصوص وُجد أنها منسجمة مع الأحكام الواردة في النظام البحري التجاري الجديد؛ إلا فيما يخص الناقل الفعلي، واعتبار الأشخاص الذين يقومون مقام الناقل أو الناقل الفعلي والشاحن كما تمت مناقشتها أعلاه.^{٨٠}

المطلب الثاني: الإعفاء من المسؤولية وتحدديها

كما تبين أن مسؤولية الناقل تقوم على هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ما دامت في عهده، إلا إذا استطاع أن يثبت أنه قد اتخذ أو تابعه من التدابير ما يلزم لمنع الحادث المتسبب في الخسائر أو تخفيف تبعاته؛ إلا

^{٨٠} للمزيد انظر عصام صلاح إسماعيل، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

أن القانون لا يحمل الناقل المسؤولية في كل الأحوال فقد عمد إلى إعفائه من المسؤولية بقوة القانون في حالات معينة، وأجاز له الاتفاق مع أطراف عقد النقل على إعفائه من المسؤولية في حالات أخرى، كما أجاز له أن تحدد مسؤوليته في التعويض بسقف معين^{٨١}، وكل ذلك بشروط وضوابط تحقق التوازن في العلاقة بين أطراف العقد. يخصص هذا المطلب لمعالجة حالات الإعفاء من المسؤولية وتحديدتها.

الفرع الأول: الإعفاء من المسؤولية

رغم ان المنظم السعودي يقيم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم عن الموعد المحدد ويعتبر الخطأ مفترضاً من جانب الناقل ما لم يكن هناك سبب يعفيه من المسؤولية، وأسباب الإعفاء قد تكون قانونية أوجبت بمقتضى القانون أو قد تكون اتفاقية يتفق عليها أطراف عقد النقل. فبموجب أسباب الإعفاء القانوني لا تعقد مسؤولية الناقل ولا يفترض وقوع الخطأ من جانبه أو من جانب تابعيه عند تحقق أي من تلك الحالات، ويتعين على المرسل إليه أو من يقوم مقامه أن يثبت عكس ذلك. أي: إثبات خطأ الناقل أو تابعيه، وهذه الحالات هي: أولاً: الضرر الناتج عن نقل الحيوانات والأخطار المصاحبة له:

أدرك المنظم السعودي مدى الخصوصية والأخطار الصحية التي تصاحب نقل الحيوانات الحية بالنظر للحاجة للعناية التي يلزم بذلها عند نقلها عن طريق البحر، لذلك جاء مسائراً في معالجة ذلك لاتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م، ومن ثم يمتنع مسألة الناقل عن هلاك أو تضرر الحيوانات عند نقلها أو التأخير في تسليمها باعتبار أن ذلك من قبيل الأخطار التي تصاحب طبيعة هذا النوع من النقل ما لم يقدّم الدليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج بشكل جزئي أو كلي عن خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه، أو لم يتبع التعليمات الصادرة إليه بشأنها من قبل

^{٨١} انظر عباس زياد السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة آفاق للعلوم، مكج ٦، غ ١، ٢٤٧-٢٧٨، ٢٠٢١م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

الشاحن^{٨٢}. ويتضح هنا مدى توافق المنظم السعودي مع اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ التي اعتبرت بدورها أن أي هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم يلحق بهذه النوعية من البضائع يعزى للأخطار الخاصة الملازمة لهذا النوع من النقل^{٨٣}.

ثانياً: الضرر الناتج عن اتباع تدابير لازمة لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات:

لا يجيز النظام السعودي مسألة الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع إذا كان ذلك ناتجاً عن أفعال وتدابير قام بها الناقل أو تابعوه للمساهمة في إنقاذ الأرواح أو الممتلكات، حتى لو ثبت خطأ الناقل أو تابعيه في سبيل ذلك، ولكنه يستثنى من ذلك مطالبته بالخسائر المشتركة^{٨٤} والتي عرفها النظام بأنها "كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية، يقرها الربان، تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة، من أجل السلامة العامة لتجنب خطر داهم يهدد السفينة أو البضائع الموجودة عليها"، ويلاحظ أن المنظم السعودي جاء متسقاً مع أحكام اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م في هذا الشأن إلا أنه أجاز مطالبته بالخسائر المشتركة، وهذا ما لم توجهه الاتفاقية^{٨٥}. ولا شك أن المنظم السعودي قد أحسن صنعاً بالاعتراف بهذا الاستثناء لاعتبارات إنسانية ووفاء للالتزامات المملكة وفقاً لأحكام الدولي العام والمعاهدات والاتفاقيات الدولية^{٨٦}.

ثالثاً: الضرر الناتج عن نقل البضاعة على سطح السفينة:

^{٨٢} انظر المادة رقم (٢١٠/٥) من النظام البحري التجاري السعودي للعام ١٤٤٠هـ.

^{٨٣} انظر المادة رقم (٥/٥) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م.

^{٨٤} انظر المادة رقم (٢١٠/٥) من النظام البحري التجاري السعودي للعام ١٤٤٠هـ.

^{٨٥} انظر أيضاً المادة رقم (٥/٦) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م.

^{٨٦} انظر عباس زياد كامل، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مرجع سابق.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

يُمْتَنَعُ أيضاً مساءلة الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أو تأخر تسليمها إذا ذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة، وتبين أن الهلاك أو التلف جاء نتيجةً طبيعية للأخطار المصاحبة لهذا النوع من الشحن إذ إن ذلك يعني أنه بسبب أجنبي لا يد للناقل أو تابعيه فيه^{٨٧}. ويلاحظ أن المنظم في هذا الشأن جاء متوافقاً مع التشريعات والأعراف الدولية، وفي حالة خلو سند الشحن أو عقد النقل مما يفيد بموافقة الشاحن بالرغم من الاتفاق معه، فإن الناقل يتحمل عبء إثبات وجود هذا الاتفاق، ولا يجوز له الاحتجاج بوجوده أمام الغير الحاصل على السند بحسن نية^{٨٨}. وتأيداً لذلك قضت المحكمة برفض دعوى المدعي للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابت بضاعته والمتمثلة في الصدى الذي أصابها نتيجة لشحنها في سطح السفينة حيث ثبت للمحكمة بموجب سند الشحن رضا المدعي وموافقته على هذه الطريقة من الشحن^{٨٩}.

رابعاً: ذكر الشاحن بيانات غير صحيحة في سند الشحن. كذلك يتحصن الناقل ضد المطالبة إذا ثبت أن الشاحن تعتمد ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها المالية وما يتعلق بالتعليمات الخاصة بالمحافظة عليها، تعد المعلومات الواردة في السند قرينة على صحتها وجواز الاحتجاج بها لدفع المسؤولية^{٩٠}. وتعتبر الحالات الواردة أعلاه في النظام السعودي من الحالات التي لا تقوم فيها مسؤولية الناقل من أساسها، وقد نص عليها المنظم بشكل صريح. ويلاحظ أن المنظم السعودي قد تفرد بهذا الحكم ولم تقرر اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م الإعفاء بناء على تعتمد الشاحن لإدراج بيانات غير صحيحة.

^{٨٧} انظر المادة رقم (٢١٣) من النظام البحري التجاري لسعودي للعام ١٤٤٠هـ.

^{٨٨} انظر المادة رقم (٩/٣-١) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م.

^{٨٩} قرار هيئة التدقيق بديوان المظالم بتأييد الحكم الابتدائي رقم ١٦٦/د/تج/٩ للعام ١٤١٩هـ الصادر في القضية رقم ٢/٨٣٨/ق

للعام ١٤١٦هـ

^{٩٠} انظر المادة رقم (٢١٢) من النظام البحري التجاري لسعودي للعام ١٤٤٠هـ.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

أما فيما يخص حالات الإعفاء من المسؤولية، فتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م قد سردت ١٧ سبباً إذا تحقق أحدها أو أكثر فإنها تكون موجبة لإعفاء الناقل من المسؤولية، وقد عدت الاتفاقية هذه الأسباب في المادة رقم (٤/٢) منها، وفي المقابل سردت قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨ قرابة ١٥ سبباً اعتبرت من الأسباب الداعية للإعفاء من المسؤولية حال تحقق أحدها أو أكثر، وقد وردت هذه الأسباب في المادة رقم (١٨/٣) منها^{٩١}. ويتبين أن المنظم السعودي قد عالج بعض الحالات التي يستحق فيها الناقل الإعفاء من المسؤولية وقد عالجها في المادة رقم (٢١١) من النظام البحري التجاري الجديد، التي أوجبت هذه المادة إعفاء الناقل من مسؤوليته عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا وقع مسبب ذلك وهي في عهده واستطاع أن يثبت أن الهلاك أو التلف يرجع لسبب خارجي لا يد له أو تابعيه فيه.

ويعد خطأ الشاحن من الأخطاء التي لا يد للناقل فيها، وتأييد لذلك فقد نصت المادة رقم (٢٠٤) من النظام البحري التجاري الجديد على أنه: "يُضْمَنُ الشاحن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله، أو فعل تابعيه، أو عن عيب في بضائعه"، فقد يأتي هذا الخطأ من الشاحن في صورة حزم هذه البضائع أو تغليفها أو وضعها في أوعية لا تتناسب مع الطبيعة التصنيعية أو التكوينية لها؛ مما يعرضها للهلاك أو التلف أو التسبب في تأخير التسليم، إلا أن الناقل يسأل عن الخسائر أو التأخير الذي يلحق بها إذا ثبت أنه كان على علم بهذه العيوب التي يفترض أن تكون ظاهرة للرجل المعتاد^{٩٢}. ويلاحظ أن معالجة المنظم السعودي لهذا الوضع جاء متوافقاً مع اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م، واعتبرت أن تقديم الشاحن لبيانات غير صحيحة متعلقة بطبيعة البضاعة والعلامات المميزة لها وأعدادها وأوزانها وكمياتها، توجب عليه تعويض ما قد ينتج عن ذلك من خسائر وتبرأ ذمة الناقل من هذه المسؤولية^{٩٣}. أما اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م فتخلي مسؤولية

^{٩١} See, Rihdian Tomass, The Carriage Of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules, (Informa Law from Routledge; 1st edition, October 14, 2024), P. 155.

^{٩٢} للمزيد عن موجبات الإعفاء انظر عباس زياد كامل، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مرجع سابق.

^{٩٣} انظر المادة رقم (١٧/١) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م للعام ١٩٧٨م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

الناقل أيضاً عن أي أضرار أو خسائر قد تنتج نتيجة لإدراج الشاحن معلوماتٍ غير مطابقة للواقع في سند الشحن^{٩٤}. وقد أكد على ذلك القضاء حين اعتبر أن الشاحن ضامن للناقل صحة البيانات الخاصة بالبضاعة، وعليه تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم صحة هذه البيانات، وذلك تأسيساً على المادة رقم (١/١٧) من اتفاقية هامبورغ، وعليه حكمت بعدم مسؤولية الناقل باعتباره غير مسؤول عن العيوب الخفية في البضاعة داخل حاويات الشحن، وحكمت بمسؤولية الشاحن وتحميله الضرر لتدليس غشه. ويلاحظ أن هذا الحكم قد اعتبر الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقوانين التجارية الدولية أعرافاً تجارية تسري على عقود النقل البحري حتى لو لم تصادق عليها المملكة باعتبارها عُرُفاً تجارياً.^{٩٥}

كما تعد العيوب الذاتية للبضائع من مسببات الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم التي لا يد للناقل فيها، كأن تكون منتهية، أو على وشك انتهاء الصلاحية أو تحتوي على عيوب مصنعية. وقد يكون العيب راجعاً لطبيعتها، أو ضعف مقاومتها وتحملها لظروف وأخطار النقل البحري، فإذا أدت تلك العيوب إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها فإن الناقل لا يسأل عن تلك الخسائر لأنها حدثت لأسباب لا يد له فيها.

ولا شك أن الناقل يُعفى من المطالبة بالخسائر إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير حدث بسبب قوة القاهرة، أو حدث فجائي لا يد له فيه، وتعني القوة القاهرة أي "حدث غير متوقع لا يد للمدين فيه ولا يمكنه دفعه ومن شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً"^{٩٦}. ويتعين على الناقل حتى يدفع المسؤولية عن نفسه، أن يثبت أن الحادث

^{٩٤} انظر المادة رقم (٣/١٣) من اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م.

^{٩٥} حكم الدائرة التجارية الابتدائية في ديوان المظالم رقم ١٨٣/د/تج/١٥/١٤٢٩هـ، والمؤيد بحكم الاستئناف رقم ٢٢١/إس/٣ للعام ١٤٣١هـ في القضية رقم ٣/٧٨٨/ق للعام ١٤٢٤هـ.

^{٩٦} د. عبد الرحمن السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك: طبقاً للأنظمة القانونية في المملكة العربية السعودية، مرجع سابق، ص ١٥٤.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

المسبب للضرر ناتج عن قوة القاهرة لم يمكن توقع حدوثها واستحال دفعها، وترتب على ذلك استحالة تنفيذ التزامه بالمحافظة على البضاعة من الهلاك أو التلف أو إيصالها خلال الوقت المحدد لوصولها. ويعد من قبيل القوة القاهرة الزلازل والبراكين والعواصف البحرية والكوارث الطبيعية والحروب المفاجئة وفي المقابل الحوادث التي يكون السبب فيها ظروفًا متوقعة ويمكن دفعها، أو تعد من الأخطار البحرية التي تقابلها السفن فلا تعتبر من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية.

ولم يغفل المنظم السعودي عن مسايرة المعاهدات والاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية في النص على بطلان الشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل من المسؤولية في عقد النقل البحري أو سند الشحن، وتتضمن هذه الشروط الاتفاقية تحصيل الناقل وتابعيه ضد المساءلة عن أخطائه الشخصية أو الفنية أو الملاحية أو التجارية. عاجلت المادة رقم (٢١٥) من النظام البحري التجاري الجديد هذه الاتفاقات التي تهدد حقوق الشاحنين ومصالحهم، التي نصت على أنه: "يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

- ١- إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.
- ٢- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه النظام على عاتق الناقل.
- ٣- التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع".

ويلاحظ أن المنظم السعودي مد البطلان بالإضافة إلى منع إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير ليشمل حظر تعديل عبء الإثبات الذي وضعه المنظم على عاتق الناقل البحري للبضائع في حال حدوث ضرر للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم، وامتد أيضاً ليشمل حظر التنازل للناقل عن الحقوق المنبثقة عن عقود التأمين على البضائع، ويلاحظ أن هذه الاتفاقات تقع بعد وقوع الحادث لانتفاء العبرة من وجودها. وفي هذا الشأن وجد أن اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م اعتبرت كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو سند الشحن أو أي وثيقة أخرى باطلاً بطلاً مطلقاً عند مخالفته لأحكامها دون أن يطال هذا البطلان بقية الشروط الأخرى،



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

واعتبرت أن أي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق التأمينية على البضائع للناقل أو أي شرط مشابه تقع باطلة بطلاناً مطلقاً أيضاً^{٩٧}. ويلاحظ أيضاً أن اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م قد منعت أي اتفاق من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن فقدان أو التلف إذا كان عن عدم قيامها بمسؤولياته في نقل البضاعة وما يحيط بذلك من أخطار^{٩٨}.

أما فيما يخص الإعفاء الاتفاقي فيتضح أن المنظم السعودي قد راعى حقوق أطراف عقد النقل البحري للبضائع، وسمح بالاتفاقات المعفية من المسؤولية للناقل في حالة الظروف الاستثنائية التي تحيط ببعض ظروف عقود النقل، لكنه فرض عليها لصحتها مجموعة من الشروط لا تصح إلا بتحققها، وهذا الشروط تتمثل في: ألا يترتب على هذه الاتفاقات إعفاء للناقل من خطئه أو أخطاء تابعيه. وثانياً: يشترط عدم إصدار سندات شحن، وأن تُدَوَّن في إيصال خارجي غير قابل للتداول، وأن يتضمن بنداً مكتوباً يفيد ذلك^{٩٩}.

وتبين من خلال الدراسة أن المنظم السعودي ساير التشريعات الدولية ذات العلاقة، وأجاز للناقل أن يتنازل عن بعض حقوقه، أو يزيد من التزاماته، ويعلق صحتها على شرط تدوينها في سند الشحن^{١٠٠}. وفي المقابل وجد أن اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م أجازت للناقل بشكل صريح أن يزيد من مقدار مسؤولياته والتزاماته الواردة في الاتفاقية، ولم تتطرق للتنازل عنها^{١٠١}. أما اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م فقد أجازت بشكل صريح للناقل أن

^{٩٧} انظر المادة رقم (٢٣/١) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م.

^{٩٨} انظر المادة رقم (٣/٨) من اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م.

^{٩٩} نظر المادة رقم (٢١٧) من النظام البحري التجاري لسعودي للعام ١٤٤٠هـ.

^{١٠٠} نظر المادة رقم (٢١٦) من النظام البحري التجاري لسعودي للعام ١٤٤٠هـ.

^{١٠١} انظر المادة رقم (٢٣/٢) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

يتخلى جزئياً أو كلياً عن حقوقه، أو أن يقبل الزيادة في مسؤولياته والتزاماته، ويشترط لصحة ذلك أن يُدَوَّن ذلك في سند الشحن^{١٠٢}.

الفرع الثاني: تحديد المسؤولية

قد يلجأ الناقل إلى تحديد مسؤوليته تجاه المرسل إليه أو الشاحن بتحديد سقف مالي أعلى عن الأضرار بمبلغ مالي معين يلتزم بدفعه من إجمالي الأعباء المالية لكامل قيمة الضرر، ويعد هذا استثناءً من الأصل أين يلزم الناقل بالتعويض الكامل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة ما دام أن ذلك الضرر حدث وهي في عهده^{١٠٣}. ويلاحظ أن المشرع السعودي هنا قد لمس حجم الأخطار الجسيمة التي تواجه الناقل، وأجاز له تحديد مسؤوليته عن الخسائر الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم بسقف مالي معين، وقد عمد إلى الاعتراف بذلك في المادة رقم (٩٤/٤) من النظام البحري التجاري الجديد، وقد جاء بذلك منسجماً مع التشريعات الدولية، إلا أنه لم يتضمن أحكاماً تفصيلية تحدد سقف هذه المبالغ كما وردت بنوع من التفصيل في المادة رقم (٦) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م التي حددت مبلغ مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو ٥.٢ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يتلف أو يهلك أيهما أكبر. أما في حالة نشوء خسائر عن التأخير في التسليم فيحدد المبلغ بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضاعة المتأخرة؛ على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة^{١٠٤}. إلا أن اتفاقية روتردام للعام ٢٠٠٨ قد حددت مسؤولية الناقل المالية بمبلغ يعادل ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة

^{١٠٢} انظر المادة رقم (٥/١) من اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م.

^{١٠٣} Elijah Ezekiel Carriage Of Goods By Sea: Balancing The Interests Of The Parties, (Independently Published, 2021), P. 187.

^{١٠٤} انظر أيضاً المادة رقم (آ-ب/٥) من اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م للعام ١٩٧٨م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

شحن، أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للشحنة في حالتي الهلاك والتلف، وحددت تحديد المسؤولية عن التأخير في التسليم بما يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة^{١٠٥}. أما اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م فلا تلزم الناقل بدفع مبلغ مالي يزيد عن ١٠٠ جنية إسترليني أو ما يعادلها عن كل طرد أو وحدة، ويشترط لذلك ألا يكون الشاحن قد وضع نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأدرجه في سند الشحن^{١٠٦}.

إلا أنه لا يجوز للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية في مواجهة الشاحن في حالة أن الشاحن قد قدم قبل بداية الشحن بيانات توضح طبيعة البضاعة وقيمتها المالية والتعليمات الخاصة بخصوصية المحافظة عليها، مع وجوب تسجيل هذه البيانات في سند الشحن و يبنى على ذلك قرينة صحة القيمة المالية للبضائع التي حددها الشاحن إلا إذا أقام الناقل الدليل على عدم صحة هذه القيمة^{١٠٧}.

وقد عالجَت المادة رقم (١٩) الحالات التي لا يجوز للناقل في عقد النقل البحري للبضائع التمسك بها لتحديد مسؤوليته تجاه الشاحن أو المرسل إليه، وتشمل في عدم جواز تمسك الناقل بحقه في تحديد المسؤولية عن الخسائر والأضرار الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم، إذا ثبت أنها نتجت بسبب فعل، أو امتناع عن فعل صدر منه أو من تابعيه بنية إلحاق الضرر. وأقام المنظم القرينة على قصد إحداث الضرر بصدر سند شحن من قبل الناقل خالياً من التحفظات بالرغم من وجود حاجة لذكر هذه التحفظات، أو قيامه بشحن البضائع على

^{١٠٥} انظر المادة رقم (٥٩/١) والمادة رقم (٦٠) من قواعد روتردام للعام ٢٠٠٩.

^{١٠٦} انظر المادة (٤/٥) من اتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م.

^{١٠٧} نظر المادة رقم (٢١٤) من النظام البحري التجاري لسعودي للعام ١٤٤٠هـ.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

سطح السفينة بدلاً من شحنها في العنابر المخصصة لأمثالها^{١٠٨}، أو شحنها على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح مع الناقل يمنع شحنها على سطحها^{١٠٩}.

ويتبين من ذلك أن المنظم السعودي تأثر باتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م في تبني هذا الحكم، لأن الاتفاقية أيضاً تُسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية هامبورغ أسقطت أيضاً حق الناقل في تحديد مسؤوليته في حال ثبوت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن فعل أو تقصير منه أو من مستخدميه أو تابعيه كان القصد منه التسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير، ويسري نفس الحكم أيضاً لو ارتكب فعلاً باستهتار مع علمه باحتمالية تسبب هذا الفعل بالضرر^{١١٠}. كما يسقط حق الناقل أيضاً في تحديد المسؤولية إذا تعمد الامتناع عن إدراج تحفظ يخص بيانات بضاعة معينة مقدمة من الشاحن أو يخص شكلها الظاهر في سند الشحن أو ما يقوم مقامه بهدف إلحاق الضرر بطرف ثالث بما في ذلك المرسل إليه، وتعتبر اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م ذلك من ضروب الغش المسقط لتحديد مسؤولية الناقل^{١١١}.

وفي نفس السياق تمنح قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨ الحق للناقل بالتحفظ على البيانات الواردة في عقد النقل بما فيها الخاصة بتفاصيل البضاعة وأوصافها، وترتب على هذا التحفظ أيضاً نتيجة مهمة، وهي إعفاء الناقل من مسؤولية الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إذا نتج عن البيانات التي تم التحفظ عليها^{١١٢}.

^{١٠٨} نظر المادة رقم (٢١٩) من النظام البحري التجاري لسعودي للعام ١٤٤٠هـ.

^{١٠٩} انظر المادة رقم (٩/٤) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م.

^{١١٠} انظر المادة رقم (٨) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م.

^{١١١} انظر المادة رقم (٢-١٧/٤) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م. انظر أيضاً عبد الله الدرويش، وآخرون، شرح القانون البحري والجوي السعودي في ضوء النظام البحري التجاري الجديد ونظام الطيران المدني وأحدث الاتفاقيات الدولية والجوية، مكتبة جرير، الرياض، ط٤، ٢٠٢١م، ص٢٤٦.

^{١١٢} انظر المادة رقم (٤٠) من قواعد روتردام للعام ٢٠٠٨.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

وفي كل الأحوال تقتضي قواعد العدالة عدم مساءلة الناقل إلا بقدر مساهمته وتابعيه ووكلائه في التسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، وذلك في حالة وجود مساهمين في الخسائر غيره وغير تابعيه، ويقع على الناقل إثبات المقدار الذي لا يعزى إليه وهو ما نص عليه النظام البحري السعودي صراحة^{١١٣}. وجاء حكم المنظم السعودي هنا متوافقاً مع اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ م^{١١٤}.

النتائج والتوصيات

خلصت هذه الدراسة إلى النتائج والتوصيات التالية:

أولاً: النتائج

١. كشفت الدراسة أن النظام البحري التجاري الجديد يعقد مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع على أساس أنها التزام عقدي ببذل عناية بعد أن استقر القضاء قبل صدوره في عام ١٤٤٠ هـ على اعتبارها مسؤولية عقدية بتحقيق نتيجة، ومن ثم فإن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع هي مسؤولية عقدية ببذل عناية تؤسس على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض؛ إلا أن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل، و يوجب عليه النظام أن يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم حدث بسبب خارج عن إرادته ولا يد له فيه، وتبين أن هذا الموقف ينسجم تمامًا مع أحكام اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ م.

^{١١٣} انظر المادة رقم (١٠/٧) من النظام البحري التجاري السعودي للعام ١٤٤٠ هـ.

^{١١٤} انظر المادة رقم (٥/٧) من اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨ م. أيضاً: Elijah Ezekiel Carriage Of Goods By Sea:

P.Balancing The Interests Of The Parties, (Independently Published, 2021). ٥٨.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

٢. وصلت الدراسة إلى أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في النظام السعودي يسري من وقت دخول البضاعة في عهده باستلامه لها من الشاحن أو من يقوم مقامه إلى وقت تسليمها للمرسل إليه أو من يقوم مقامه، وقد جاء منسجماً في هذا الشأن مع اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م ومخالفاً لاتفاقية بروكسل للعام ١٩٢٤م، وهي تقصر مدة المسؤولية بفترة الرحلة البحرية فقط. كما أنها لم تنظم مسؤولية الناقل عن تأخره في تسليم البضاعة واكتفت في عقد مسؤوليته في حالتي الهلاك والتلف كما كشفت الدراسة أن اتفاقية روتردام للعام ٢٠٠٨م توافق في أحكامها كأصل لتحديد النطاق الزمني للمسؤولية مع النظام السعودي واتفاقية هامبورغ؛ إلا أنها تمنح حرية أكثر لأطراف العقد في الاتفاق على أوقات أخرى.

٣. تبين من خلال الدراسة أن النظام البحري السعودي جاء منسجماً ومتوافقاً بشكل كبير مع أحكام اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م وخصوصاً في معالجته لتحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل وصور قيام المسؤولية وحالات الإعفاء منها إلا أن النظام السعودي قد تفرد بتقرير إعفاء الناقل من المسؤولية حال تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن. وبالرغم من عدم انضمام المملكة لهذه الاتفاقية كما تبين لنا في هذا الشأن إلا أن القضاء السعودي قد استقر على تبني الأحكام الخاصة باتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م في أحكامه بالرغم من عدم انضمام المملكة لهذه الاتفاقيات ويعتبرها مع غيرها من الأعراف التجارية الدولية التي تسري على عقود النقل البحري التي لا تتعارض مع أحكام النظام العام الساري في المملكة، وقد لوحظ ذلك حتى قبل صدور النظام البحري التجاري الجديد، وهذا يعزز الثقة والأمان لأطراف عقود نقل البضائع ويحمي حقوقهم.

٤. تبين أن النظام البحري التجاري الجديد قد عرف مصطلح الناقل والشاحن باعتبارهما من أطراف عقد النقل البحري للبضائع؛ إلا أنه لم يحدد حذو اتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م في تعريف المقصود بمصطلح المرسل إليه كطرف جوهري في عقد النقل بالرغم من أهمية تحديد ماهية المرسل إليه، ولا سيما بالنظر إلى دوره الجوهري في قطع مسؤولية الناقل البحري باستلامه للبضاعة وبيان حالتها، ولم يحدد حذوها أيضاً في تعريف مصطلح "الناقل الفعلي" حتى يتم تحديد نطاق مسؤوليته القانونية دون إضرار بحقوقه أو حقوق غيره من أطراف عقد البضائع.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

٥. اعترف النظام السعودي بإمكانية تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك والتلف والتأخير في التسليم، ولكنه لم ينظمها بشكل كافٍ أسوة باتفاقية هامبورغ للعام ١٩٧٨م، ولم يحدد طرق وحدود احتسابها ومقدار التعويض المستحق عند انعقاد المسؤولية كما فعلت الاتفاقية أيضاً وفعل المشرع الإماراتي على سبيل المثال أو كما فعل نفسه عند تحديدها فيما يخص عقل نقل الأشخاص.
٦. تبين أيضاً أن المنظم السعودي عمد إلى عقد مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها بسبب الحريق، إذا أثبت المتضرر خطأً أو إهمال الناقل أو تابعيه، ولا شك أن تحميل المتضرر عبء الإثبات قد يعرض حقوقه للهدر، ولا سيما مع صعوبة الإثبات أو استحالتها آخذاً في الحسبان أن المتضرر ليس لديه الخبرة أو الدراية بإجراءات السلامة البحرية وعلى ظهر السفن.

ثانياً: التوصيات

١. يقترح ان يضمن المنظم السعودي المادة الأولى من النظام البحري التجاري الجديد تعاريف لمصطلحي "المرسل إليه" و "الناقل الفعلي"، حتى يتسنى تحديد المسؤوليات الملاقاة على عاتقهما بموجب عقد البحري للبضائع.
٢. يقترح إلغاء المادة رقم (٢١٠/٤) من النظام البحري التجاري الجديد او تعديلها بما يؤسس مسؤولية الناقل على مبدأ الإهمال والخطأ المفترض وليس الخطأ الواجب الإثبات ومن ثم نقل عبء الإثبات من المتضرر إلى الناقل.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

٣. يوصى بأن تضاف مواد للنظام البحري التجاري السعودي تتضمن تنظيم المسائل المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل ومقدارها المالي وطرق احتسابها في حالات الهلاك الكلي والجزئي والتلف والتأخير في التسليم اسوة باتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م وغيرها من التشريعات الوطنية المقارنة.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية:

- (١) آسر محمد أبو ضيف، القانون البحري والقانون الجوي: بين النظرية والتطبيق وفقاً للنظام البحري السعودي ونظام الطيران المدني، دار الإجازة للنقل والتوزيع، الرياض، ١٤٤٣هـ.
- (٢) بلال الانصاري، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ٢٠١٩.
- (٣) جورج نبيل ميشيل وعبد الله بن سيف، المرجع في العقود التجارية وعمليات البنوك: وفقاً للأنظمة التجارية والتطبيقات القضائية بالمملكة العربية السعودية، مكتبة المتنبي، الرياض، ١٤٤٥هـ.
- (٤) حسام الدين توفيق، الوجيز في القانون البحري السعودي الجديد، دار الكتاب الجامعي للنشر والتوزيع، الرياض، ١٤٤١هـ.
- (٥) ضامن محمد الأمين، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع وفقاً للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، مج ٧، ع ١٤، ١٢٩٦-١٣١١، ٢٠٢٢م.
- (٦) طالب موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، ٢٠٢٢م.
- (٧) عادل على مقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، ٢٠٢٢م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

(٨) عباس زياد السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة آفاق للعلوم، مكج٦، غ١، ٢٤٧-٢٧٨، ٢٠٢١م.

(٩) عبد الرحمن السيد قرمان، العقود التجارية وعمليات البنوك: طبقاً للأنظمة القانونية في المملكة العربية السعودية، دار الإجازة، الرياض، ط١١، ١٤٤٢هـ.

(١٠) عبد الرحيم زساكي وهشام البخفاوي، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري، مجلة قانون وأعمال، ع١، ٢٧-٣٦، ٢٠٢١م.

(١١) عصام صلاح إسماعيل، الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق - جامعة دمياط، العدد الثالث، ٢٠٢١م.

(١٢) علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2017م.

(١٣) محمد افقير ورشيد الظاهر، مسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة في إطار التشريع المغربي واتفاقية هامبورغ، مجلة البوغاز للدراسات القانونية والقضائية، ع٢٢، ١٨٣-٢٠١، ٢٠٢٢م.

(١٤) معن محمد سلامة، الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفقاً للقانون العماني: دراسة مقارنة، المجلة الدولية للدراسات القانونية والفقهية المقارنة، مج٥، ع٢٤، ص 122 - 109، ٢٠٢٤م.

ثانياً: المراجع الأجنبية

- 1) Aleka Mandaraka-Sheppard, Modern Maritime Law (Volume 1): Jurisdiction and Risks (Maritime and Transport Law Library) 3rd Edition, (Informa Law from Routledge 2024).
- 2) Baris Soyer, Damages, Recoveries and Remedies in Shipping Law, (Informa Law from Routledge; 1st edition, 2 Nov. 2023).
- 3) Elijah Ezekiel Carriage of Goods By Sea: Balancing The Interests Of The Parties, (Independently Published, 2021).
- 4) Paula Backden, The Contract of Carriage: Multimodal Transport and Unimodal Regulation, (Informa Law from Routledge, 2019).
- 5) Rihdian Tomass, The Carriage Of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules, (Informa Law from Routledge; 1st edition, October 14, 2024).



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

- 6) Robin Churchill, The law of the sea: Fourth edition, (Melland Schill Studies in International Law, Manchester University Press; 4th edition 2022).
- 7) Simon Baughen, Shipping Law, (Routledge; 8th edition, New York, 2023).
- 8) Simon Daniels, Responsibility and Accountability in Maritime Law: Criminalisation of the Ship's Master (Informa Law from Routledge Maritime and Transport Law Library 1st Edition, 2022)
- 9) Sir Richard Aikens and others, Bills of Lading (Lloyd's Shipping Law Library) 3rd Edition, Informa Law from Routledge, 2020.
- 10) Stephen Girvin, Carriage of Goods by Sea, (OUP Oxford; 3rd edition ,29 Mar. 2022).

ثالثاً: التشريعات وقرارات المحاكم:

- (١) الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن (بروكسل، ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤) والمعروفة بقواعد لاهاي.
- (٢) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨).
- (٣) اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (نيويورك، ٢٠٠٨) (قواعد روتردام).
- (٤) النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ١٤٤٠/٤/٥ هـ.
- (٥) نظام المحكمة التجارية الصادر بالمرسوم الملكي رقم ٣٢ وتاريخ ١٣٥٠ هـ.
- (٦) القانون البحري البحريني رقم (١٠) لسنة ٢٠٢٢ م.



المسؤولية القانونية للناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للنظام السعودي - دراسة مقارنة

د. علي بن صالح الزهراني

- (٧) قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ م.
- (٨) قانون التجارة الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٦٦ م.
- (٩) القانون البحري العماني للعام ٢٠٢٣ م.
- (١٠) حكم الدائرة الاستئنافية التجارية بالمحكمة الإدارية رقم ٧/إس/٣ للعام ١٤٣١ هـ.
- (١١) حكم الدائرة الاستئنافية التجارية بالمحكمة الإدارية رقم ١٢٤/إس/٣ للعام ١٤٣١ هـ.
- (١٢) حكم الدائرة الاستئنافية التجارية بالمحكمة الإدارية رقم ١٨٩/إس/٣ للعام ١٤٣٠ هـ.
- (١٣) حكم الدائرة الاستئنافية التجارية بالمحكمة الإدارية رقم ٢٩٠/إس/٣ للعام ١٤٣١ هـ.
- (١٤) حكم الدائرة التجارية بالمحكمة الإدارية رقم ٧٧/د/تج/١١ للعام ١٤٣٠ هـ.
- (١٥) حكم الدائرة التجارية بالمحكمة الإدارية رقم ١٨٩/إس/٣ للعام ١٤٣٠ هـ.
- (١٦) حكم الدائرة التجارية بالمحكمة الإدارية رقم ١٦٥/د/تج/١١ للعام ١٤٢٩ هـ.
- (١٧) حكم الدائرة التجارية بالمحكمة الإدارية رقم ٤٢/د/تج/١١ للعام ١٤٣٠ هـ.
- (١٨) حكم الدائرة التجارية في محكمة الاستئناف الإدارية رقم ١٨٠٨/٢/س/للعام ١٤٣٨ هـ.
- (١٩) حكم الدائرة التجارية الاستئنافية بديوان المظالم رقم ٢٢١/إس/٣ للعام ١٤٣١ هـ.
- (٢٠) حكم الدائرة التجارية الابتدائية في ديوان المظالم رقم ١٨٣/د/تج/١٥ للعام ١٤٢٩ هـ.
- (٢١) حكم ديوان المظالم رقم ٤٢/د/تج/١١ للعام ١٤٣٠ هـ.
- (٢٢) حكم ديوان المظالم رقم ٣٤/٤/ق/الصادر للعام ١٤٢٣ هـ.
- (٢٣) قرار هيئة التدقيق بديوان المظالم بتأييد الحكم الابتدائي رقم ١٦٦/د/تج/٩ للعام ١٤١٩ هـ.