



الرقم الدولي: ISSN 2075-7220

الرقم الدولي الالكتروني: ISSN 2313-0377

# مجلة المحقق الحلي للعلوم

## القانونية والسياسية

بعض البحوث التي وردت  
ضمن هذا العدد:

مجلة علمية فصلية

محكمة تصدر  
عن كلية القانون  
بجامعة بابل

- أ.د. سلام عبد الزهرة
- زينب حسين يوسف
- أ.د. حسين جبار عبد النائي
- سجاد فؤاد كاظم
- أ.د. ميثاق طالب عبد حمادي
- محمد عباس كتاب السلطاني
- أ.د. براء منذر كمال عبداللطيف
- أ.م.د. نعم حمد علي موسى
- مفهوم الضمانات الواردة على المنقول (دراسة مقارنة)
- الضمانات الدستورية الخاصة للعدالة الاجتماعية.
- التزامات المنفذ البحري.
- دور القانون الجنائي الدولي في تنظيم استخدام الذكاء الاصطناعي وعدم استغلاله في انتهاك حقوق الأقليات.

العدد الثاني

السنة الخامسة عشر

٢٠٢٢

رقم الإيداع في دار الكتب والوثائق ببغداد ١٢٩١ لسنة ٢٠٠٩





ISSN :2075-7220

ISSN ONLINE: 2313-0377

# AL-Mohaqiq Al-Hilly Journal

## For Legal and political science

Quarterly Refereed and Scientific Journal

Issued By

College of Law in Babylon University

Some of the research included in this issue:

- The concept of guarantees on movables (comparative study)
- Special constitutional guarantees of social justice.
- port obligations.
- The role of international criminal law in regulating the use of artificial intelligence and not exploiting it in violating the rights of minorities.

- Prof. Dr. Salam Abdul Zahra Zainab Hussein Youssef
- Prof. Dr. Hussein Jabbar Abdul Naeli
- Sajjad Fouad Kazem
- Prof. Dr. Mithaq Talib Abd Hammadi Al-Jubouri
- Muhammed Abbas Sultan Kitab
- Prof. Dr. Baraa Munther Kamal Abdul Latif
- Prof. Assist. Dr. Nagham Hamad Ali Musa

Second Issue

2023

fifteenth Year

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



| الصفحة  | الباحث   | الموضوع   | ت  |
|---------|--|---|----|
| ١٦-٩    | أ.د. سلام عبد الزهرة<br>زينب حسين يوسف                       | مفهوم الضمانات الواردة على المنقول (دراسة مقارنة)   | ١  |
| ٤٧-١٧   | أ.د. سلام عبد الزهرة<br>زينب حسين يوسف                       | الجهة المختصة بتسجيل الضمانات الواردة على المنقول (دراسة مقارنة)                                    | ٢  |
| ٧٦-٤٨   | أ.د. حسين جبار عبد النائي<br>سجاد فؤاد كاظم                  | الضمانات الدستورية الخاصة للعدالة الاجتماعية  | ٣  |
| ١١٤-٧٧  | أ.د. حسين جبار عبد النائي<br>مريم غالب سحاب                  | حقوق اللاجئين السياسي   | ٤  |
| ١٣٨-١١٥ | أ.د. حسين جبار عبد النائي<br>سجاد حسن عبد الزهرة             | مظاهر التوازن بين السلطات الاتحادية في دستور ٢٠٠٥   | ٥  |
| ١٦٧-١٣٩ | أ.د. ميثاق طالب عبد حمادي الجبوري<br>محمد عباس كتاب السلطاني | التزامات المنفذ البحري  | ٦  |
| ٢٠٢-١٦٨ | أ.د. براء منذر كمال عبداللطيف<br>أ.م. د. نغم حمد علي موسى    | دور القانون الجنائي الدولي في تنظيم استخدام الذكاء الاصطناعي وعدم استغلاله في انتهاك حقوق الأقليات. | ٧  |
| ٢٥٣-٢٠٣ | أ.د. روح الله اكرمي<br>علي جاسم محمد السعدي                  | حق المتهم في توكيل محامي في الوثائق الدولية وتشريعات الدول الاسلامية (( دراسة مقارنة ))             | ٨  |
| ٣٠٧-٢٥٤ | أ.م. د. نافع تكليف مجيد                                      | جريمة اخفاء ادلة الجريمة (دراسة مقارنة)   | ٩  |
| ٣٤٤-٣٠٨ | أ. م. د. ايناس مكي عبد نصار<br>حسن سامي حسن                  | المفهوم القانوني للكاتب العدل (دراسة مقارنة)  | ١٠ |
| ٣٧٦-٣٤٥ | أ.م. د. ماهر محسن عبود الخيكاني<br>عباس احمد كاظم            | متطلبات الترخيص لممارسة اعمال وكالات الاعلان التجاري  | ١١ |
| ٤١٣-٣٧٧ | أ.م. د. ماهر محسن عبود الخيكاني<br>عباس احمد كاظم            | المركز القانوني لوكالات الاعلان التجاري   | ١٢ |
| ٤٤١-٤١٤ | أ.م. د. فرقد عبود العارضي                                    | اهمية التفاوض في العقود الادارية  | ١٣ |
| ٤٧٢-٤٤٢ | أ.م. د. نهى خالد عيسى  | دور الشركة ذات الغرض الخاص في إصدار صكوك التمويل (دراسة مقارنة)                                     | ١٤ |
| ٥٠٧-٤٧٣ | أ.م. د. ضرغام فاضل حسين                                      | العقد الرياضي بين الخضوع للمبادئ العامة والحاجة الى تنظيم تشريعي خاص                                | ١٥ |
| ٥٤٢-٥٠٨ | أ.م. د. دلال لطيف مطشر الزبيدي                               | جريمة التحايل على عنوان بروتوكول الانترنت (ip) -دراسة مقارنة -                                      | ١٦ |
| ٥٦٧-٥٤٣ | م. د. حسن ضعيف حمود  | اشكاليات قانون العمل العراقي النافذ رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥  | ١٧ |
| ٥٩٩-٥٦٨ | م. د. انعام مهدي جابر خفاجة                                  | اليات الحماية الدستورية والقانونية للمرأة من العنف الالكتروني في العراق.                            | ١٨ |
| ٦٢٧-٦٠٠ | م. د. احمد صبري كاظم عبد                                     | المركز القانوني لمراقب الافلاس  | ١٩ |
| ٦٦٢-٦٢٨ | م. د. احمد حمندي يحيى  | التنظيم القانوني للجان التدقيقية في العراق  | ٢٠ |

# **التزامات المنفذ البحري**

**أستاذ القانون التجاري**

**الدكتور ميثاق طالب عبد حمادي الجبوري**

**محمد عباس كتاب السلطاني**

### الملخص

تهدف دراسة موضوع [التزامات المنفذ البحري] في تحديد نوع الالتزامات التي يلتزم بتنفيذها . حيث إن هذا الشخص لم يعد طرفاً في عقد النقل البحري للبضائع . ولكن اتفاقية روتردام قد أعطت له الحق في تنفيذ عقد النقل البحري ، عن الطرف الأصلي في العقد وهو الناقل المتعاقد . وإن هذه الالتزامات تختلف بحسب المرحلة التي تكون فيها فبعض هذه الالتزامات تكون في ميناء الشحن تتعلق باستلام البضاعة من الشاحن لغرض شحنها على متن السفينة المعدة لذلك . وهناك التزامات للمنفذ البحري تكون خلال الرحلة البحرية تتعلق بالحفاظ على البضاعة ونقلها إلى المكان المحدد وهناك التزامات أخرى يلتزم المنفذ البحري بها وهي تكون في ميناء الوصول وتتحدد بتفريغ البضاعة وتسليمها إلى صاحب الحق فيها .

### المقدمة

لقد وضعت اتفاقية روتردام الخاصة بعقود نقل البضائع من خلال البحر أسس جديدة تتعلق بتنفيذها . وذلك من خلال تدخل أطراف غير أطراف العقد (الأصلية) بتنفيذ تلك العقود لأسباب أو أهداف تهدف إليها الاتفاقية من وراء ذلك ، ووفقاً لذلك سنوضح في مقدمة بحثنا [التزامات المنفذ البحري] الفقرات الآتية :

### أولاً - جوهر فكرة البحث :

يتحمل المنفذ البحري تنفيذ الالتزامات التي تقع على الناقل المتعاقد المترتبة بموجب (عقد النقل البحري) وهذا الأمر جاءت به اتفاقية روتردام منفردة عن الاتفاقيات الدولية الأخرى المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر . وهذه الالتزامات تبدأ خلال مرحلة دخول البضائع ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء التفريغ . وتختلف هذه الالتزامات بحسب المرحلة التي تكون فيها ، حيث يلتزم المنفذ البحري بتنفيذ تلك الالتزامات كونه مكتسب لرخصة التنفيذ التي أعطتها إليه هذه الاتفاقية (روتterdam) دون غيرها من الاتفاقيات الأخرى .

### ثانياً – أهمية موضوع البحث :

يتطلب النقل البحري للبضائع في العصر الحديث وسائل جديدة تتعلق بتنفيذها وذلك لأهمية تلك العقود على اقتصاديات الدول . وبذلك فإن الغاية أو الهدف الذي يبغى إليه واضعو تلك الاتفاقية من إلزام المنفذ البحري في تنفيذ تلك الالتزامات هو التنفيذ الجيد لتلك العقود لأهميتها الاقتصادية . وكذلك للحفاظ على مصالح الأطراف المتعاقدة ذات العلاقة . ولتجنب الخلل أو المشاكل التي تحدث من جراء تنفيذها من قبل الناقل المتعاقد الذي قد لا يملك الوسائل الحديثة التي يستلزمها تنفيذ العقد .

### ثالثاً – إشكاليات البحث :

تكمن دراسة إشكاليات البحث (التزامات المنفذ البحري) في أن قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ . لم يناول هذا الموضوع بشكل مباشر وكذلك الحال بالنسبة للقوانين المقارنة لقانون التجارة المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ وقانون النقل الفرنسي رقم (٦٦ - ٤٧٢٠) لسنة ١٩٦٦ المعدل . وبذلك تكمن مشكلة البحث في أن التزامات المنفذ البحري هل هي التزامات مستقلة عن التزامات الناقل المتعاقد أم إنها تكون هي ذات الالتزامات نفسها التي يتحملها المنفذ البحري ويتعهد بتنفيذها .

### رابعاً – أهداف البحث :

تهدف دراسة هذا البحث (التزامات المنفذ البحري) في بيان الدور الذي أعطته اتفاقية روتردام للأطراف المنفذة للعقد غير الأطراف الأصلية في أن يلتزم المنفذ البحري بتنفيذ التزامات الناقل المتعاقد لأسباب أو أهداف تكمن من وراء ذلك . كذلك إن تنفيذ المنفذ البحري لهذه الالتزامات يكون محدد بنطاق مكاني معين ، وذلك ما بين دخول البضائع ميناء التحميل ومغادرتها من ميناء التفريغ .

### خامساً – منهجية البحث :

لقد تم الاعتماد في دراسة هذا الموضوع (التزامات المنفذ البحري) وفق أسلوب المنهج التحليلي المقارن . وذلك من أجل الوصول للنتائج العلمية والوقوف على مواطن القوة والضعف في النصوص القانونية . وسوف نعتمد في دراسة هذا الموضوع على قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ والقوانين المقارنة المصري والفرنسي .

### سادساً - خطة البحث :

من أجل الوصول إلى الغاية المطلوبة من البحث . تم تقسيمه إلى مطلبين . حيث نتناول في المطلب الأول التزامات المنفذ البحري في ميناء الشحن ، وذلك من خلال تقسيمه إلى فرعين ، نخصص الأول منه إلى إعداد سفينة صالحة لنقل البضاعة ، بينما نتناول في الثاني دراسة التزام المنفذ البحري باستلام البضاعة وشحنها . أما المطلب الثاني فسنتناول فيه التزامات المنفذ البحري أثناء الرحلة البحرية وفي ميناء الوصول . وتم تقسيمه إلى فرعين ، نتناول في الأول منه التزامات المنفذ البحري أثناء الرحلة البحرية ، وفي الثاني التزامات المنفذ البحري في ميناء الوصول ، ثم نرفق بتلك المطالب خاتمة نبين فيها أهم النتائج والتوصيات .

### المطلب الأول : التزامات المنفذ البحري في ميناء الشحن

يلتزم المنفذ البحري بموجب عقد النقل البحري قبل البدء بنقل البضاعة ببعض الالتزامات التي يجب عليه القيام بها والتي تمهد إلى عملية نقل البضاعة وهذه الالتزامات بعضها يتعلق بإعداد سفينة صالحة لنقل البضاعة أي أنها تكون قادرة على نقل البضاعة من حيث تجهيزها بالمعدات والإمدادات وكذلك إعداد الأقسام المخصصة في السفينة لشحن البضاعة فيها وحفظها بما يتلاءم مع الشروط المطلوبة .

وإن البعض الآخر من هذه الالتزامات يتعلق باستلام المنفذ البحري للبضاعة من الشاحن تمهيداً لشحنها على السفينة ، وكذلك التزامه بالشحن للبضاعة على السفينة المعدة للنقل ، وبذلك سيتضمن هذا المطلب فرعين يخصص الفرع الأول إلى التزام المنفذ البحري في إعداد سفينة صالحة لنقل البضاعة ، أما الفرع الثاني فيخصص إلى التزام المنفذ البحري باستلام البضاعة وشحنها .

### الفرع الأول : إعداد سفينة صالحة لنقل البضاعة

يجب على المنفذ البحري لكي يتمكن من نقله للبضاعة والمحافظة عليها أثناء عملية النقل أن يحرص على إعداد سفينة صالحة وقادرة على نقل البضاعة التي التزم بنقلها مع الناقل<sup>(١)</sup> . وذلك من حيث توافر شروط السلامة والمتانة فيها<sup>(٢)</sup> .

وبذلك يلتزم المنفذ البحري بأن يقدم سفينة صالحة وجاهزة لنقل البضائع في المكان المحدد بموجب عقد النقل ومراعاة الوقت المتفق عليه<sup>(٣)</sup> .

وبذلك فإن اتفاقية روتردام أولت اهتماماً بهذا الالتزام والتي نصت عليه في المادة (١٤) من هذه اتفاقية ، حيث نصت على (يكون الناقل ملزماً قبل الرحلة لبحرية وفي بدايتها وأثنائها ببذل العناية الواجبة من أجل : أ- جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك ،

## التزامات المنفذ البحري

مجلة الحق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الثاني / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

ب- وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة ، وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تتقل فيها البضائع وما يوفره الناقل من حاويات تتقل البضائع فيها أو عليها مهياً وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك) .

ويلاحظ من ذلك بأن التزام المنفذ البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة هو التزام (بذل عناية) ، وبذلك يسأل عن الأضرار التي تحدث للبضاعة في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة . سواء نفذ هذا الالتزام منه شخصياً أو نفذه المستخدمون التابعين له ، وفي هذه الحالة لا يعفى المنفذ البحري من المسؤولية إلا في حالة إثباته لبذل العناية الواجبة<sup>(٤)</sup> .

وبذلك يلتزم المنفذ البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في الوقت المحدد لذلك وأن تكون السفينة مهياً لوضع البضاعة فيها عندما يحضر الشاحن البضاعة ويضعها على الرصيف<sup>(٥)</sup> . فإذا لم يعد المنفذ البحري السفينة في الوقت المحدد ، أي أنها غير موجودة أو تكون السفينة موجودة ولكنها غير مهياً لوضع البضاعة فيها ، ففي هذه الحالة يكون المنفذ البحري قد أخل بتنفيذ التزامه . وبذلك فإنه يسأل عن الأضرار التي تحدث من جراء ذلك<sup>(٦)</sup> .

وقد تناولت اتفاقية بروكسل هذا الموضوع في المادة (٣/أولاً) والتي نصت (على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل وعند البدء فيها للأغراض الآتية : أ- جعل السفينة في حالة صالحة للسفر . ب- تجهيز السفينة وتطبيقها وتموينها على الوجه المرضي . ج- إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة ... ) .

ونلاحظ بأن اتفاقية بروكسل من خلال نص هذه المادة قد توافقت مع اتفاقية روتردام من حيث الإجراءات التي يلتزم بها المنفذ البحري في إعداد سفينة صالحة للملاحة . وكذلك أنها جعلت التزامه ببذل عناية . ولكنها قد اختلفت عن اتفاقية روتردام بأنها جعلت التزامه يكون قبل بدء الرحلة ولا يستمر إلى نهايتها كما هو في اتفاقية روتردام .

أما عن اتفاقية هامبورج فإنها لم تنص على هذا الالتزام بصورة مباشرة ، ولكن يمكن استخلاص هذا الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة من خلال نص المادة (١١/٥) والتي نصت على (يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها . وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أثناء وجود البضائع في عهده) .



ونلاحظ من خلال نص هذه المادة بأن المنفذ البحري يكون ملتزماً مضمناً بأن يقدم سفينة صالحة للملاحة لكي لا يسأل عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا نتج ذلك من جراء نقل البضاعة في سفينة غير صالحة للملاحة .

أما عن موقف قانون النقل العراقي بخصوص هذا الالتزام ، فإنه لم يقرر بشكل صريح هذا الالتزام ضمن عقد النقل البحري ، وإنما تناول هذا الموضوع ضمن عقد نقل الأشياء في المادة (٢٩/أولاً) والتي نصت (يلتزم الناقل بنقل الشيء بوسائط نقل صالحة من جميع الوجوه) . ونلاحظ من خلال هذا النص بأنه يجب أن تكون السفينة المعدة لنقل البضائع مهياًة في جميع الأمور اللازمة المطلوبة لنقل البضاعة وهذا ينسجم مع ما جاءت به اتفاقية روتردام .

وقد تناول (قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠) موضوع التزام المنفذ بإعداد سفينة صالحة للملاحة في المادة (٢١٤) والتي نصت (على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها ، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع الباعة فيها وحفظها) .

ونلاحظ بأن قانون التجارة البحري المصري قد تناول جميع الأمور في إعداد السفينة من حيث صلاحيتها وتجهيزها بما يتطلب من معدات وغيرها وكذلك تحضير أجزاء السفينة المعدة لشحن البضاعة فيها .

وقد أشارت محكمة النقض المصري إلى هذا الالتزام في قرارها الذي أصدرته والذي جاء فيه (أن يمارس الناقل قبل الرحلة وفي بدايتها نشاطاً كافياً لجعل السفينة صالحة للملاحة) .

وقد نص قانون النقل الفرنسي على الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة في المادة (٢ - ٥٤٢١) والتي نصت على (يتعين على الناقل أن يضع السفينة ويحافظ عليها في حالة صالحة للإبحار ، ومجهزة بشكل مناسب ومجهزة للرحلة المعينة)<sup>(٧)</sup> . وإن التزام المنفذ البحري بإعداد سفينة يتطلب منه إعداد الجانب التقني وتزويدها بالأدوات وتوفير طاقم جيد لجعلها جاهزة للنقل<sup>(٨)</sup> . ويعد العامل البشري في السفينة من أهم العوامل التي تحدد صلاحية السفينة في أنها صالحة للنقل الملاحي . وبذلك يجب على المنفذ البحري أن يبذل العناية اللازمة في اختيار الطاقم الجيد . وأن يتمتع بمهارة جيدة في مواجهة الحالات الطارئة . وإن المعيار المتبع في كون الطاقم جيد أو غير جيد يحدد من خلال معيار موضوعي<sup>(٩)</sup> . كذلك يتطلب إعداد السفينة أن يقوم المنفذ البحري في تجهيز عناصر السفينة وأجهزة التبريد وكافة الأجزاء الأخرى في السفينة التي توضع فيها البضاعة في وضع جيد لاستيعابها والحفاظ عليها<sup>(١٠)</sup> .

وإذا كان المنفذ البحري يلتزم بإعداد غرف السفينة وكافة الأماكن المهيأة لشحن البضائع فيها فإن ذلك يسري أيضاً على النقل بالحاويات التي تعد من أكثر الأدوات استخداماً لشحن البضائع فيها ونقلها ، وإن عدم صلاحية تلك الحاويات المعدة لوضع البضاعة فيها ، يعني عدم صلاحية السفينة لنقل البضاعة ، وذلك فإن المنفذ البحري يلتزم بإعداد حاويات ملائمة للنقل ، ويترتب عن ذلك إذا أعد المنفذ البحري حاويات غير صالحة لنقل البضاعة فيها فيكون مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث للبضاعة من جراء ذلك .

وبهذا الاتجاه ذهبت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الذي تضمن على (بأن من الضروري أن يقوم الناقل البحري بعملية الفحص المنهجي المنظم للحاويات للتحقق من سلامتها ، والكشف عن أية مشكلة واضحة من شأنها أن تؤثر على البضائع المنقولة ، وفي حالة إخلاله بذلك تتعدّد مسؤوليته)<sup>(١١)</sup> .

ونرى بأن التزام المنفذ البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة يعد من الالتزامات الرئيسية . لأن النقل البحري يتم من خلال السفن التي تعد الأدوات الرئيسية لنقل البضائع وبذلك يجب أن تكون صالحة لنقل البضائع من جميع الوجوه .

### الفرع الثاني : التزام المنفذ البحري باستلام البضاعة وشحنها

#### أولاً : التزام المنفذ البحري باستلام البضاعة

لقد أوردت اتفاقية روتردام العديد من الالتزامات التي تقع على المنفذ البحري والتي تم ذكرها في المادة (٦/١) وهي (تسلم البضاعة أو تحميلها أو مناولتها أو تسيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها) .

وبذلك يلتزم المنفذ البحري بتنفيذ التزامات الناقل بموجب المادة (١٩) من اتفاقية روتردام ومن هذه الالتزامات التزامه بتسلم البضاعة في المكان والزمان المحددين في العقد ، وفي حالة عدم وجود نص في العقد يكون في المكان والزمان المحددين في العقد<sup>(١٢)</sup> .

وإن استلام البضاعة من قبل المنفذ البحري يكون في الغالب في ميناء تحميل البضاعة إلا أن هذا لا يمنع من استلام البضاعة خارج ميناء التحميل ، فعند استخدام الحاويات في النقل يمكن استلام البضاعة في المستودعات الخاصة للناقل حيث يتم استلام البضاعة وتعبئتها في الحاويات ثم تنقل إلى ميناء التحميل لغرض شحنها<sup>(١٣)</sup> .

وإن استلام البضاعة يعد عمل مادي تترتب عليه من خلال ذلك آثار قانونية حيث يتوجب على المنفذ البحري مطابقة البضاعة للبيانات والتحقق منها ، وذلك من حيث وزنها

وكميتها ونوعها , ومن جهة أخرى فإن استلام المنفذ البحري للبضاعة يمنح الشاحن الحق في المطالبة (بإصدار مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني أو أية وثيقة أخرى)<sup>(١٤)</sup> .

واهتمت اتفاقية روتردام بواقعة استلام البضاعة , لأن باستلام البضاعة من قبل المنفذ البحري ينتهي التزام الشاحن , ويبدأ التزام المنفذ البحري في المحافظة على البضاعة , واستناداً إلى المادة (٣٥) والتي نصت (... عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها يحق للشاحن أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك , أن يحصل من الناقل , حسبما يختاره للشاحن على : أ- مستند نقل غير قابل للتداول أو رهناً بالفقرة الفرعية (أ) من المادة (٨) , على سجل نقل الكتروني غير قابل للتداول) . فعندما يسلم الشاحن البضاعة إلى الطرف المنفذ البحري لغرض نقلها , ففي هذه الحالة يطلب الشاحن من المنفذ البحري تزويده بـ (مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل الكتروني قابل للتداول)<sup>(١٥)</sup> , بمعنى أنه يتم إثبات واقعة استلام البضاعة من المنفذ البحري عن طريق (مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني)<sup>(١٦)</sup> .

أما بخصوص الاتفاقات الدولية في هذا الموضوع نجد بأن اتفاقية بروكسل قد نصت في المادة (٢/ثالثاً) (على الناقل أو الريان أو وكيل الناقل , بعد استلام البضائع وأخذها في عهده , أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن سند الشحن) .

وكذلك هو الاتجاه المتبع في اتفاقية هامبورج حيث جاء في المادة (١٤/١) والمتضمنة (متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهده , وجب على الناقل أن يقوم بناء على طلب الشاحن , بإصدار سند شحن إلى الشاحن) .

ونلاحظ من خلال نصوص المواد الواردة في اتفاقية بروكسل وهامبورج في أن كل من الاتفاقيتين جاءت بنفس الموقف في إلزام الناقل أو من ينوب عنه بأن يزود الشاحن بسند شحن بناء على طلب هذا الأخير .

وقد تناول قانون النقل العراقي إثبات استلام البضاعة في المادة (٦٣) حيث نصت هذه المادة في الفقرة أولاً (للمرسل أن يطلب من الناقل تسليمه صورة من وثيقة النقل) . وجاء في الفقرة ثانياً (عند عدم تحرير وثيقة نقل للمرسل أن يطلب إعطائه وصلاً موقعاً من الناقل بتسلم الشيء محل النقل ...) .

ونلاحظ بأن قانون النقل العراقي قد تناول في هذه المادة بأنه من حق المرسل أن يطلب من الناقل أن يزوده بوثيقة النقل أو وصلاً موقعاً من الناقل يثبت تسليم الشيء محل النقل .



وكذلك قد تناول قانون التجارة المصري البحري موضوع إثبات استلام البضاعة حيث جاء في المادة (١/١٩٩ و ٢) (١- يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلّم البضاعة سند الشحن) وكذلك (٢- يجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها) . ويتم إثبات واقعة تسلّم البضاعة إلى الناقل أو المنفذ البحري عن طريق تزويد الشاحن بسند شحن أو وصلاً يثبت استلام البضاعة من قبل الناقل أو المنفذ البحري لغرض نقلها<sup>(١٧)</sup> . وكذلك قد جاء قانون النقل الفرنسي متوافقاً مع قانون النقل العراقي وقانون التجارة المصري , حيث نص في المادة (٣ - ٥٤٢٢) على (يسلم الناقل أو من ينوب عنه إلى الشاحن . بناء على طلبه كتاب تسمى بوليصة شحن ، ويشكل هذا المستند قرينة لاستلام الناقل للبضائع) . حيث أوجب على الناقل أو من ينوب عنه أن يسلم الشاحن بناءً على طلبه (بوليصة شحن) تثبت في استلام الناقل أو من ينوب عنه للبضاعة . ونرى من خلال ما تم تناوله هنا في هذا الموضوع بأن إثبات استلام البضاعة له أهمية في انتهاء التزام الشاحن , ونشوء التزام المنفذ البحري في الحفاظ على البضاعة لنقلها .

### ثانياً : التزام المنفذ البحري في شحن البضاعة

بعد قيام المنفذ البحري بإكمال الالتزامات المتعلقة بإعداد سفينة صالحة للإبحار واستلام البضاعة من الشاحن تأتي بعد ذلك مرحلة شحن البضاعة على متن السفينة . ويقصد بالشحن (رفع البضاعة من رصيف الميناء إلى ظهر السفينة تمهيداً لنقلها)<sup>(١٨)</sup> , وقد جاء هذا الالتزام في المادة (١/١٣) من اتفاقية روتردام والتي نصت (يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته , حسبما حددت في المادة (١٢) , ورهنأً بأحكام المادة (٢٦) , بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتسيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية)<sup>(١٩)</sup> .

ونلاحظ بأن هذا النص جاء منسجماً مع الجانب العملي لنقل البضائع بحراً والذي يبين بأن المنفذ البحري أو الناقل هو من يقوم بعملية شحن البضائع , وذلك لأن القيام بهذه العملية تحتاج إلى خبرة معينة<sup>(٢٠)</sup> , وإن الاتفاقيات الدولية الأخرى قد أشارت إلى الالتزام بشحن البضاعة حيث نصت اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ لهذا الالتزام في المادة (٢/٣) والتي نصت على (مع عدم الإخلال بأحكام المادة (٤) على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة) . وكذلك قد تناولت اتفاقية هامبورج في المادة (٦/٩) الالتزام بشحن البضاعة حيث نصت ( لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة) . ونلاحظ من هذه المادة بأن الالتزام بشحن البضاعة يقع على عاتق المنفذ البحري الذي يلتزم بتنفيذ عملية النقل .

وقد أشار قانون النقل العراقي في المادة (٣٠/أولاً) إلى التزام الناقل بشحن البضاعة والذي جاء فيها (يلتزم الناقل بشحن الشيء ورضه ودفع المصروفات المقتضات ما لم يتم بذلك المرسل أو شخص آخر بمقتضى اتفاق أو قانون أو تعليمات) .

ونلاحظ بأن قانون النقل العراقي جعل الالتزام في الأصل بشحن البضاعة يقع على الشخص الذي ينفذ عملية النقل أي المنفذ البحري وقد ذهب البعض في إجراء عملية الشحن من قبل المرسل إجراء غير عملي لأن المرسل لا يعرف الوقت الذي تكون فيه السفينة جاهزة أو مستعدة لاستقبال البضاعة , وقد أشار قانون التجارة البحري المصري إلى التزام الناقل بعملية شحن البضاعة على متن السفينة المادة (٢١٥) منه , والتي نصت (يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة ما لم يتفق على غير ذلك) . وكذلك قانون النقل الفرنسي الذي أوجب على الناقل القيام بعملية شحن البضاعة في المادة (٤ - ٥٤٢٢) والتي نصت (يرتكب الناقل خطأً إذا قام بتخزين البضائع على سطح السفينة دون موافقة الشاحن)<sup>(٢١)</sup> . ونلاحظ من خلال هذه المادة أن شحن البضاعة يقع على عاتق الشخص المنفذ لعملية النقل .

إن شحن البضاعة على متن السفينة هي عملية مادية وتختلف الوسائل المستخدمة لتنفيذ هذه العملية , ومن الطرق المعتادة لتنفيذ هذه العملية هي وقوف السفينة بجانب الرصيف الموجودة فيه البضاعة , حيث يتم شحن البضاعة بأي وسيلة ووضعها على متن السفينة , وفي أغلب الأحيان يتم استخدام روافع توجد في السفينة يتم من خلالها رفع البضاعة من الرصيف وتحميلها إلى متن السفينة أو باستخدام روافع توجد على الرصيف وهذه الروافع تكون أقوى حيث يتم تشغيلها بواسطة الطاقة الكهربائية<sup>(٢٢)</sup> .

وقد يتم استخدام مصاعد خاصة حيث تستعمل في بعض الموانئ لشحن الفحم وهذا يدل على أن الوسائل المستخدمة في عملية الشحن تختلف بحسب نوع البضاعة المراد شحنها , وإذا كانت المادة سائلة كالنفط مثلاً فيتم شحنها بواسطة أنابيب<sup>(٢٣)</sup> , أما إذا كانت البضاعة عبارة عن حبوب سائبة فإنها تصب في السفينة عن طريق أقماع خاصة , وقد يتم شحن البضاعة عن طريق الدرجات بالنسبة للأشياء المتحركة كالسيارات , وقد تتم عملية الشحن للبضاعة باستخدام حاويات لما لها من أثر إيجابي في الحفاظ على البضاعة من مخاطر النقل<sup>(٢٤)</sup> .

ويتم شحن البضاعة في الأصل في الأماكن المهيأة لشحن البضاعة في داخل السفينة وذلك للحفاظ على البضاعة من التلف , ولثبات السفينة وحفظ توازنها خلال الرحلة البحرية<sup>(٢٥)</sup> , وهذا ما جاءت به اتفاقية روتردام في المادة (١/٢٥) منها , حيث نصت (أ- لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا : إذا اقتضى القانون ذلك النقل , أو ب- إذا نقلت البضائع في

## التزامات المنفذ البحري

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الثاني / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو العربات . وكان السطح مهياً خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات ، أو ج- إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعينة) .  
وبذلك فإن القاعدة العامة في اتفاقية روتردام ، هو عدم جواز المنفذ البحري في قيامه بشحن البضاعة على سطح السفينة<sup>(٢٦)</sup> ، فالقاعدة العامة هي أن توضع البضاعة في عنابر السفينة لأن هذا المكان يحفظ البضاعة من التلف ويساعد على ثبات وتوازن السفينة أثناء الرحلة<sup>(٢٧)</sup> .

ويترتب على قيام المنفذ البحري بموجب اتفاقية روتردام في شحن البضاعة على سطح السفينة في غير الحالات المسموح بها مسؤوليته في كل ما يلحق من هلاك أو تلف بالبضاعة المشحونة على سطح السفينة<sup>(٢٨)</sup> .

وهذا ما جاء في المادة (٣/٢٥) من هذه الاتفاقية والتي نصت (إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها ، بمقتضى الفقرة (١) من هذه المادة ، يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر تسليمها ينجم حصراً عن نقلها على السطح) .

أما عن موقف الاتفاقيات الدولية بخصوص شحن البضاعة على سطح السفينة ، فنجد أن اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ قد استبعدت شحن البضاعة على سطح السفينة بشكل تام . ولم تأتي بنص يسمح فيه بشحن البضاعة على سطح السفينة ، وإن السبب في ذلك هو للحفاظ على البضاعة لأن شحنها على سطح السفينة يعرضها للتلف .

وأما عن اتفاقية هامبورج فإنها جعلت الأصل عدم جواز شحن البضاعة على سطح السفينة وهذا ما جاء في المادة (٧٩) والتي نصت على (لا يحق للناقل شحن البضاعة على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة المعينة أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية) .

بذلك فإن هذه الاتفاقية قد أوردت استثناء على شحن البضاعة على سطح السفينة يمكن من خلالها للمنفذ البحري في شحن البضاعة على سطح السفينة وهي حصول اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع أو من خلال القواعد القانونية<sup>(٢٩)</sup> .

وكذلك (قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣) قد ألزم المنفذ البحري بشحن البضاعة في الأماكن المخصصة داخل السفينة إلا في الحالات المسموح فيها وهذا ما ورد في المادة (١٣٥) والتي نصت (أولاً - يجب شحن الشيء في الأماكن المخصصة له في السفينة



## التزامات المنفذ البحري

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الثاني / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

غير أنه يجوز شحنه على سطحها في الحالات الآتية : أ- الاتفاق الصريح المثبت كتابة في سند الشحن أو أية وثيقة تثبت عقد النقل . ب- إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب نقله على سطح السفينة . ج- إذا تم النقل وفقاً لنص قانوني) .

ونلاحظ بأن قانون النقل العراقي جاء متوافقاً مع اتفاقية روتردام في الاستثناءات التي أوردها على القاعدة العامة بعدم جواز شحن البضاعة على سطح السفينة والتي تسمح من خلال هذه الاستثناءات بجواز شحن البضاعة على سطح السفينة .

وكذلك قد جاء (قانون التجارة البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠) بنفس اتجاه قانون النقل العراقي الذي ألزم بعدم جواز شحن البضاعة على سطح السفينة إلا في الحالات التي استثنى فيها شحن البضاعة على سطح السفينة ، وهذا ما جاءت به المادة (٢١٦) حيث نصت على (عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية لا يجوز للنقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة . أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية ، ويجب في جميع الأحوال أن يثبت في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح) .

وبذلك فإذا تم شحن البضاعة على سطح السفينة ضمن الحالات المستثناة فإن المنفذ البحري يعفى من المسؤولية . في حالة تثبت ذلك في سند الشحن وأن الهلاك أو التلف يكون سبب خاص لهذا النوع من الشحن<sup>(٣٠)</sup> . وكذلك نجد بأن قانون النقل الفرنسي قد حظر شحن البضاعة على سطح السفينة إلا في الحالات المسموح بها والتي جاءت بها المادة (٧ - ٥٤٢٢) والتي نصت على (يرتكب الناقل خطأ إذا قام بتخزين البضائع على سطح السفينة دون موافقة الشاحن المذكورة في بوليصة الشحن أو الأحكام التنظيمية التي تتطلب ذلك) .

ونلاحظ بأن قانون النقل الفرنسي قد أورد استثناء على عدم جواز شحن البضائع على سطح السفينة والتي سمح من خلالها للمنفذ البحري بشحن البضاعة على سطح السفينة وذلك عند حصوله على موافقة الشاحن أو وجود قواعد تنظيمية تنص على ذلك .

ونرى بأن شحن البضاعة على سطح السفينة أمر جائز وذلك لأن هناك نوع من البضاعة تتطلب في شحنها على سطح السفينة بسبب حجمها التي لا يمكن وضعها داخل السفينة .

**المطلب الثاني : التزامات المنفذ البحري أثناء الرحلة البحرية وفي ميناء الوصول**

يلتزم المنفذ البحري عند تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بالعديد من الالتزامات ، وهذه الالتزامات التي يؤديها المنفذ البحري تختلف باختلاف المرحلة التي تكون فيها ، حيث أن الغرض الأساس من عقد النقل هو نقل البضائع من مكان إلى آخر ، وما يتطلب هذا من مراعاة للشروط المنصوص عليها في العقد عند تنفيذ عملية النقل يضاف إلى ذلك المحافظة على البضاعة عند إجراء نقلها ، وإن هذه الالتزامات الأخيرة تكون أثناء الرحلة البحرية ، وهناك التزامات أخرى يلتزم بها المنفذ البحري بعد تمام الرحلة البحرية وهي الالتزام بتفريغ البضاعة والالتزام بتسليم البضاعة .

وبهذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين ، يتضمن الفرع الأول التزامات المنفذ البحري أثناء الرحلة البحرية ، ويتضمن الفرع الثاني التزامات المنفذ البحري في ميناء التفريغ .

### الفرع الأول : التزامات المنفذ البحري أثناء الرحلة البحرية

ينبغي من المنفذ البحري بعد إتمام عملية شحن البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن وإكمال الإجراءات المتعلقة بذلك العملية ، أن يقوم بعد ذلك التوجه إلى نقل البضاعة إلى المكان المحدد ، والالتزام بالمحافظة عليها خلال مرحلة النقل .

### أولاً : الالتزام بنقل البضاعة

يلتزم المنفذ البحري بالواجبات الملقاة على الناقل بموجب هذه الاتفاقية وبحسب ما جاء في المادة (١٩) والتي نصت على (١) - يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية) . ومن هذه الواجبات التي أشارت إليها هذه المادة هي الالتزام بنقل البضاعة إلى المكان المحدد<sup>(٣١)</sup> ، حيث أن الالتزام الأساسي في (عقد النقل البحري) هو نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول<sup>(٣٢)</sup> .

وبذلك يلتزم المنفذ البحري بنقل البضاعة على السفينة ذاتها التي تم شحن البضاعة فيها ، ولا يجوز له استخدام سفينة أخرى ، وهذا ما نصت عليه اتفاقية روتردام في المادة (٢/١٤) حيث نصت (جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك) وهذا يعني بأن هذه الاتفاقية قد ألزمت المنفذ البحري بالإبقاء على السفينة نفسها التي تم شحن البضاعة عليها ، لأن تغيير السفينة خلال عملية النقل قد يعرض البضاعة إلى الهلاك خلال عملية تفريغ البضاعة وشحنها على سفينة أخرى<sup>(٣٣)</sup> ، ولكن قد تحدث ظروف معينة يضطر فيها المنفذ البحري إلى استبدال السفينة المحملة للبضاعة بسفينة أخرى ، في حالة أخرى في حال إذا تعطلت السفينة وأصبحت غير صالحة للنقل<sup>(٣٤)</sup> ، ونجد بأن قانون النقل العراقي لم يتناول هذا الموضوع بشكل

## التزامات المنفذ البحري

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الثاني / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

تفصيلي وإنما أشار بشكل عام إلى هذا الالتزام في المادة (٢٩/أولاً) والتي نصت (يلتزم الناقل بنقل الشيء بوسائط نقل صالحة من جميع الوجوه) .

أما عن قانون التجارة البحري المصري قد تناول هذا الموضوع بشيء من الدقة في المادة (٢١٧) حيث نصت على (على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك) .

ونلاحظ من خلال هذا النص بأنها قد وضعت التزام على المنفذ البحري في حالة توقف السفينة وأصبحت غير صالحة لنقل البضاعة ، ففي هذه الحالة يجب على المنفذ البحري أن يبذل العناية اللازمة لتجهيز سفينة أخرى لنقل البضاعة وتحمله المصروفات الناتجة عن ذلك<sup>(٣٥)</sup> . أما عن موقف قانون النقل الفرنسي فإنه لم يشير إلى هذا الالتزام بشكل تفصيلي .

وإن تغير السفينة من قبل المنفذ البحري عند توقفها لا يعد رخصة للمنفذ البحري بل هو التزام يقع عليه ويرى هذا ليس في حالة التوقف التام للسفينة بل حتى في التوقف المؤقت إذا كان إصلاحها يستغرق وقت ينتج عنه تلف البضاعة<sup>(٣٦)</sup> .

وتوجب اتفاقية روتردام على المنفذ البحري احترام الوقت عند القيام بعملية نقل البضاعة ، وبذلك يجب عليه أن يوصل البضاعة إلى المكان المقصود في الوقت المتفق عليه ، فإن التزام المنفذ البحري بنقل البضاعة يجب عليه أن يسير في الخط المتفق عليه أو في الخط المعتاد الذي تمر فيه السفن الأخرى ، ولا يجوز للمنفذ البحري أن يسلك طريق غير متفق عليه أو غير مألوف أو الوقوف في أماكن غير معتاد الوقوف فيها ، وذلك للوصول في أسرع وقت ممكن<sup>(٣٧)</sup> .

وهذا ما جاء به قانون النقل العراقي في المادة (٣١) بنصها (مع مراعاة أحكام المادة (١٧) من هذا القانون ، على الناقل أن يسلك الطريق المتفق عليه) ، وهذا يعني بأن القاعدة العامة هو إتباع الناقل للطريق المتفق عليه ، ولم يُشر قانون التجارة المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ إلى إلزام الناقل بإتباع طريق السير المتفق عليه أو المعتاد .

ولكن قد جاءت (محكمة استئناف الإسكندرية) بهذا في ١٩٥٥/٤/٢٥ (بتحميل الناقل المسؤولية ، الانحراف عن سلوك السير المتفق عليه الذي كان محددًا) .

ولذلك فإن المبدأ العام لا يجوز فيه الانحراف عن الطريق المتفق عليه أو المعتاد ، ولكن هناك حالات معينة توجب الانحراف عن ذلك الطريق<sup>(٣٨)</sup> ، حيث نظمت اتفاقية روتردام في المادة (٢٤) المسؤولية المتعلقة بالانحراف عن المسار ، حيث نصت (عندما يقضي القانون



المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكل إخلالاً بواجبات الناقل , لا يحرم هذا الانحراف عن المسار في حد ذاته الناقل أو الطرف المنفذ البحري من أي وسيلة دفاع أو أي حد من حدود المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية) .

ونلاحظ من خلال هذا النص بأن الانحراف إذا كان يعد خطأ , فيسأل المنفذ البحري وفقاً للقانون المنطبق , ولكن ذلك لا يمنع المنفذ البحري من أن يتمسك بالدفع التي جاءت في هذه الاتفاقية . وقد جاء قانون النقل العراقي في المادة (٣١) باستثناء يجوز فيه الانحراف عن خط السير المتفق عليه , بأن يسلك أقصر الطرق أو يسير في طريق أطول في حالة وجود ضرورة توجب ذلك . وإن الانحراف عن خط السير لكي يكون مشروعاً يتطلب وجود ما يبرره وهو ما يعرف (بالانحراف المعقول) وذلك في حالة (إنقاذ الأرواح أو التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال) وهذا ما جاءت به المادة (٢٤٢) من قانون التجارة البحري المصري , والتي نصت على (لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر) .

وإن نقل البضاعة بموجب اتفاقية روتردام توجب الالتزام بالوقت المحدد للنقل حيث عدت المادة (٢١) من هذه الاتفاقية مسؤولية المنفذ البحري في حالة التأخير في نقله للبضاعة في حدود المدة المتفق عليها .

وقد قرر قانون النقل العراقي الالتزام في الوقت المحدد لنقل البضاعة من قبل الناقل في المادة (٣٢) والتي نصت (يلتزم الناقل بتوصيل الشيء في الميعاد المتفق عليه وإلا في ميعاد معقول تحدده ظروف النقل)<sup>(٣٩)</sup> .

ويلاحظ من خلال هذا بأن المنفذ البحري هو ملزم بإيصال البضاعة إلى المكان المحدد أي إلى ميناء الوصول في الوقت المحدد لذلك , وإذا لم يوجد اتفاق على ذلك , فيجب عليه أن ينقل البضاعة إلى المكان المقصود في وقت معقول .

وقد أوجب قانون التجارة المصري البحري على المنفذ البحري في إيصال البضاعة في الوقت المحدد , وتنقرر مسؤوليته في حالة التأخير في وصول البضاعة المادة (٢٤٠) ويعد الناقل قد تأخر في تسليم البضاعة إذا لم يسلمها في الوقت المتفق عليه أو الوقت الذي يسلم فيه البضاعة بالنسبة للناقل العادي في نفس الظروف , وقد أشار قانون النقل الفرنسي إلى التزام الناقل بأن ينقل البضاعة في الوقت المتفق عليه .

**ثانياً : الالتزام بالمحافظة على البضاعة**

يلتزم المنفذ البحري بالمحافظة على البضاعة المحملة في السفينة خلال الرحلة البحرية حتى يتم نقلها إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه وذلك طبقاً لما جاءت به المادة (١/١٣) من اتفاقية روتردام , كتهوية السفينة أو تبريد البضاعة إذا كانت تحتاج لذلك , أو حزمها أو إعادة تغليفها , بما يتلاءم مع التطورات التي شهدتها تصنيع السفن .  
وتختلف التدابير المتخذة من قبل المنفذ البحري في الحفاظ على البضاعة , وذلك حسب نوع البضاعة , إذ يجب على المنفذ البحري تجهيز أجهزة التبريد لنقل البضاعة , التي تحتاج إلى أجواء مبردة , أو توفير أماكن تحتاج إلى التهوية لتوضع فيها البضاعة إذا كانت طبيعتها تحتاج لذلك .

ويتعين على المنفذ البحري أن يبذل العناية اللازمة في الحفاظ على البضاعة خلال عملية النقل للوصول سليمة إلى المكان المطلوب<sup>(٤٠)</sup> , فيكون المنفذ البحري هو المسؤول الأول عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة خلال عملية النقل فيجب عليه بذل العناية الواجبة لحماية البضاعة من الهلاك أو التلف وكذلك اتخاذ الإجراءات المناسبة لمواجهة الخسائر التي قد تلحق بالبضاعة , من خلال قيامه بإعادة أغلفة البضاعة التي تحتاج إلى إصلاح<sup>(٤١)</sup> .  
وهذا ما جاء في قانون النقل العراقي في المادة (٣٣) (على الناقل , إذا اقتضت المحافظ على الشيء أثناء الطريق , إعادة لحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيفها أو غير ذلك من التدابير الضرورية) .

ونلاحظ من خلال هذه المادة أنه يجب على المنفذ البحري أن يحافظ على البضاعة خلال إجراء عملية نقل البضاعة واتخاذ الإجراءات الضرورية لحفظ البضاعة من الهلاك أو التلف . وإن درجة العناية المطلوبة من المنفذ البحري هي عناية الرجل المعتاد .  
وقد قرر هذا الالتزام قانون التجارة البحري المصري في المادة (٢/٢١٥) بنصها (يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة) , حيث يقصد بالحفاظ على البضاعة في هذا النص هو أن يتخذ الإجراءات المناسبة للحفاظ على البضاعة بالوضع الذي تم شحن البضاعة فيه .

وهذا ما ذهبت إليه محكمة النقض المصرية (التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة وهي تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول)<sup>(٤٢)</sup> .  
وكذلك قد أشار قانون النقل الفرنسي إلى التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة من الاستلام حتى التسليم , وتحمله المسؤولية الناتجة عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة , وهذا ما

## التزامات المنفذ البحري

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الثاني / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

جاءت به محكمة النقض الفرنسية حيث قضت في حكمها (بمسؤولية الناقل البحري عن تلف البضائع المنقولة نتيجة الخلل الحادث في عمل الحاويات المبردة)<sup>(٤٣)</sup> .

ولقد وسعت اتفاقية روتردام من الوقت المحدد للمسؤولية التي يتحملها المنفذ البحري في الحفاظ على البضاعة المحملة في السفينة المراد نقلها , حيث نصت المادة (١/١٢) على ذلك بنصها (تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها , وتنتهي عندما تسلم البضائع) ووفقاً لذلك يبدأ التزام المنفذ البحري بالمحافظة على البضاعة من وقت استلامه البضاعة سواء في ميناء الشحن أو قبل ميناء الشحن ويمتد إلى تسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها في ميناء التفريغ أو ما بعد مرحلة ميناء التفريغ .

وقد ذهب قانون النقل العراقي بنفس اتجاه اتفاقية روتردام حيث جعل المدة المحددة للحفاظ على البضاعة تبدأ من وقت تسلم الشيء إلى نهاية وقت تسليم الشيء إلى صاحب الحق في البضاعة وهذا ما جاء في المادة (٢٧/أولاً) (تبدأ مسؤولية الناقل عند علمه بالشيء وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه وفق أحكام القانون) .

ونلاحظ من خلال هذا النص بأن قانون النقل العراقي قد وسع من الوقت المحدد للحفاظ على البضاعة فإنه جعل مسؤولية المنفذ البحري يمتد خارج حدود ميناء الشحن إلى المكان الذي يستلم فيه المنفذ البحري البضاعة حتى لو كانت خارج الميناء , وكذلك عملية التفريغ للبضاعة .

أما قانون التجارة البحري المصري فقد حدد فترة مسؤولية المنفذ البحري في الحفاظ على البضاعة تبدأ في ميناء الشحن وبذلك فإن مسؤولية المنفذ البحري لا تسري إذا كان استلام البضاعة قد تم خارج منطقة ميناء الشحن أي من مخازن الشاحن , وكذلك تفريغ البضاعة فإن مسؤولية المنفذ البحري في حفظ البضاعة تكون إلى ميناء التفريغ ولا يمكن أن تمتد خارج حدود ميناء التفريغ المادة (٢٢٧) .

وكذلك نجد بأن قانون النقل الفرنسي قد حدد مدة الحفاظ على البضاعة من استلامه للبضاعة وحتى تسليمها , وهذا ما جاءت به المادة (١٢ - ٥٤٢٢) منه والتي نصت (يكون النقل مسؤولاً عن الخسارة أو الأضرار التي لحق بالبضائع منذ الاستلام) .

ونلاحظ بأن قانون النقل الفرنسي قد حدد فترة الحفاظ على البضاعة من لحظة استلام البضاعة وحتى تسليمها في أي مكان وهذا ينسجم مع موقف القانون العراقي .

ونرى بأن موقف القانون العراقي واتفاقية روتردام كان أفضل في تحديد المدة المحددة للحفاظ على البضاعة , ولم يقتصرها على استلام البضاعة من ميناء الشحن وتفريغها في ميناء التفريغ بل وسع من ذلك ليمتد إلى خارج ميناء الشحن إذا تم الاستلام في مكان آخر .

### الفرع الثاني : التزامات المنفذ البحري في ميناء الوصول

يقع على عاتق المنفذ البحري بعد تمام الرحلة البحرية وإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول التزامان مهمان وهما التزامه بتفريغ البضاعة والتزامه بالتسليم .

#### أولاً : الالتزام بتفريغ البضاعة :

يقصد بالتفريغ : (تلك العملية المادية التي تتضمن إنزال البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء , أو على الصناديل التي تحملها إلى رصيف الميناء , إذا كانت السفينة تقف بعيداً عن الرصيف ويقتضي التفريغ قيام الناقل بفك البضاعة وإخراجها من عنابر السفينة)<sup>(٤٤)</sup> .

وإن عملية التفريغ هي عمل مادي يستهدف في تنزيل البضائع من السفينة , وقد يكون التفريغ في رصيف الميناء مباشرةً , أو يتم التفريغ عن طريق صنادل تنقل البضاعة إلى الرصيف<sup>(٤٥)</sup> , وتعتبر عملية تفريغ البضاعة مكملة لنقل البضاعة بحيث تسري عليه (أحكام عقد النقل البحري)<sup>(٤٦)</sup> , وقد تناولت اتفاقية روتردام التزام المنفذ البحري بتفريغ البضاعة في المادة (١٩) والتي جاء فيها (١- يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية) , وهذا يعني بأن المنفذ البحري يلتزم بجميع واجبات الناقل البحري والتي تم ذكرها في المادة (١/١٣) من هذه الاتفاقية , والتي نصت (١- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته حسبما حددت في المادة (١٢) , ورهنأً بأحكام المادة (٢٦) بتسليم البضائع وتحميلها ومناولتها وتسييفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية) . ومن ضمن هذه الالتزامات هي الالتزام بتفريغ البضاعة<sup>(٤٧)</sup> .

وقد نصت اتفاقية بروكسل في المادة (٣/ثانياً) (مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتسوييفها ورسوها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة) .

وقد تناول قانون النقل العراقي موضوع تفريغ البضاعة في المادة (٢٤) حيث نصت المادة (يلتزم الناقل بتفريغ الشيء عند وصوله ودفع المصروفات المترتبة عليه) . ونلاحظ من خلال هذا النص بأن قانون النقل العراقي قد جعل تفريغ البضاعة من ضمن التزامات الناقل بموجب عقد النقل البحري وأنه يتحمل المصروفات المترتبة عن ذلك .



وقد أشار إلى هذا الالتزام قانون التجارة البحري المصري حيث ألزم الناقل في المادة (٢١٥) بتفريغ البضاعة عند الوصول والتي نصت (١) - يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك) , وكذلك ذهب بهذا الاتجاه قانون النقل الفرنسي الذي ألزم الناقل بتفريغ البضاعة . لأن عملية التفريغ تسبق عملية التسليم وبذلك فإن المنفذ البحري يكون مسؤولاً حتى تسليم البضاعة وبحسب ما أشارت إليه المادة (١٢ - ٥٤٢٢) في نصها (يتحمل الناقل المسؤولية عن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع من تولي المسؤولية حتى التسليم) . وإن عملية تفريغ البضاعة يكون عند ميناء الوصول المذكور في سند الشحن ولكن في بعض الأحيان يتعذر وصول السفينة إلى ذلك الميناء , فيتم تفريغ البضاعة في ميناء مجاور لوجود أسباب معينة , كإضراب العمال العاملين في الميناء أو منع رسو السفن من قبل السلطات الرسمية .

وفي بعض الأحيان يقع التزام تفريغ البضاعة على عاتق المرسل إليه وذلك عندما يدرج في سند الشحن شرط (التسلم تحت الروافع) وهذا الشرط يجعل التسليم من خلال ظهر السفينة بدلاً من الرصيف , حيث يلتزم المرسل إليه بتفريغ البضاعة (تحت روافع السفينة) وتحمل المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تحدث للبضاعة أثناء عملية التفريغ , فقد يحضر المرسل إليه ولكن يمتنع عن استلام البضاعة أو قد لا يحضر إطلاقاً لاستلامها , ففي هذه الحالة يمكن للمنفذ البحري أن يتقدم بطلب إلى (قاضي الأمور الوقفية) في منح الإذن لإيداع البضاعة لدى شخص أمين يتم تعيينه من قبل الجهة القضائية<sup>(٤٨)</sup> .

وقد يدرج في سند الشحن (شرط التفريغ التلقائي) ويعني هذا الشرط بأنه في حالة عدم حضور المرسل إليه في الوقت المحدد لاستلام البضاعة يقوم المنفذ البحري بالتعاقد مع مقاول لحساب المرسل إليه ليقوم بعملية تفريغ البضاعة , ويكون المقاول مسؤول تجاه المرسل إليه , ويعد (شرط التفريغ التلقائي) توكيل للمنفذ البحري بأن يتعاقد مع مقاول لتفريغ البضاعة لحساب المرسل إليه<sup>(٤٩)</sup> .

وإن عملية التفريغ التي يتم فيها تنزيل البضاعة من السفينة لا ينتهي عقد النقل البحري عند هذه المرحلة , وإنما تعقبها مرحلة أخرى من مراحل عقد النقل وهو التسليم والذي يعد عملية قانونية تختلف عن التفريغ الذي يكون عمل مادي وبذلك فإن عقد النقل البحري ينقضي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه<sup>(٥٠)</sup> , وهذا ما جاءت به محكمة النقض المصري (بأن عقد النقل البحري لا ينقضي إلا بتسليم البضاعة كاملة للمرسل إليه)<sup>(٥١)</sup> .

ونرى بأن تفريغ المنفذ البحري للبضاعة المنقولة لا تعتبر هذه العملية نهاية لعقد النقل البحري وإنما تعقبها مرحلة أخرى وهي التسليم .

### ثانياً : الالتزام بالتسليم

لقد ألزمت اتفاقية روتردام المنفذ البحري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وذلك بحسب ما جاء في المادة (١٩) منها والتي نصت (يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية) ويعني هذا النص بأن المنفذ البحري يلتزم بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها .

ويقصد بالتسليم (وضع البضاعة أو الشيء تحت تصرف المرسل إليه أو من له الحق في استلامه , في ميناء الوصول)<sup>(٥٢)</sup> , ويعد تسليم البضاعة عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل البحري , وذلك بوضع البضاعة تحت يد المرسل إليه أو الشخص الذي يكون نائباً عنه<sup>(٥٣)</sup> .  
وبإجراء عملية التسليم ينقضي عقد النقل البحري ولا يعد المنفذ البحري مسؤولاً عن البضاعة التي يقوم بتسليمها<sup>(٥٤)</sup> , وأن عملية تسليم البضاعة تكون في الغالب لاحقة لتفريغ البضاعة في حالة إذا كان المنفذ البحري ملزم بإجراء عملية التفريغ حيث يقوم بتفريغ البضاعة ثم بعد ذلك يسلم البضاعة للمرسل إليه , وقد يكون التسليم سابق لعملية التفريغ في حالة وجود اتفاق على أن يقوم المرسل إليه بعملية التفريغ , حيث يتسلم البضاعة من على ظهر السفينة ثم بعد ذلك يقوم بتفريغها<sup>(٥٥)</sup> .

وإن التسليم قد يكون فعلياً بأن تسلم البضاعة للمرسل إليه , أو قد يكون تسليمياً حكماً عند تسليمها إلى الجهة المختصة أو للحارس الذي تختاره المحكمة<sup>(٥٦)</sup> , ويجب أن يتم تسليم البضاعة في المكان والزمان المتفق عليه<sup>(٥٧)</sup> , وذلك بحسب ما أشارت اتفاقية روتردام في المادة (٣/١٢) والتي نصت على (يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضاعة وتسليمها) , وهذا يعني بأن هذه الاتفاقية قد أعطت الحرية للمتعاقدين في تحديد زمان ومكان تسليم البضاعة , وبذلك يجب على المنفذ البحري أن يقوم بتسليم البضاعة في المكان والزمان المحدد في العقد .

وقد تناول قانون النقل العراقي موضوع الزمان والمكان الذي تسلم البضاعة إلى المرسل إليه في المادة (٦٦) حيث نصت (على المرسل إليه تسلم الشيء بعد أن يضعه الناقل تحت تصرفه في الميعاد الذي عينه له وإلا التزم بمصروفات الخزن) .

ونلاحظ من خلال هذا النص بأن تسليم البضاعة يتم في مكان الوصول , لذا يلزم المرسل إليه بالتبويه إلى ذلك المكان لاستلام البضاعة وقد يتم التسليم في المحل التابع للمرسل إليه مقابل دفع أجور إضافية , وقد تناول قانون التجارة البحري المصري هذا الموضوع في المادة (٢٢٣) حيث جاء فيها (على الریان تسليم البضاعة عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسليمها) .

ونلاحظ بأن هذا القانون قد أوجب تسليم البضاعة حين الوصول إلى الشخص الحامل لسند الشحن أو الشخص الذي يكون نائباً عنه في استلامها .

كذلك قد نص قانون النقل الفرنسي في المادة (١ - ٥٤٢٢) والتي نصت (بموجب عقد النقل البحري , يتعهد الشاحن بدفع أجرة شحن البضاعة والناقل لنقل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر , يسري عقد النقل هذا من الاستلام حتى التسليم)<sup>(٥٨)</sup> .

ونلاحظ من خلال هذا النص بأن الالتزام بالتسليم يقع على عاتق المنفذ البحري الذي ينفذ عملية النقل .

وإن وثيقة نقل البضاعة بحراً (سند الشحن) يكون (أما اسماً أو للحامل أو لأمر) وبذلك فإن تعيين الشخص الذي يقوم باستلام البضاعة يكون بحسب الشكل الذي أفرغ بموجبه سند الشحن وفق الآتي : (١- إذا كانت البضاعة قد شحنت بموجب سند شحن اسمي , فإن من له الحق في استلامها هو المرسل إليه المذكور اسمه في سند الشحن , وهذا الشخص قد يكون هو نفسه المرسل أو أي شخص آخر .

٢- إذا كانت البضاعة قد شحنت بموجب شحن لحامله , فإن لحامل السند الحق في استلام البضاعة .

٣- إذا كانت البضاعة قد شحنت سند شحن لأمر , فإن من له الحق في استلامها هو من حرر السند لأمره إن لم يكن قد تم تظهيره) .

وقد يرفض المرسل إليه عن تسلم البضاعة لأسباب متنوعة<sup>(٥٩)</sup> , قد يكون بسبب تلف البضاعة أو عدم مطابقتها للبيانات الواردة في مستند النقل أو إذا لم يحظر بعد إخطاره من قبل المنفذ البحري باستلام البضاعة , وقد تناولت اتفاقية روتردام رفض المرسل إليه لتسلم البضاعة في المادة (٤٨/الفقرة ١) (١- لم يقبل المرسل إليه تسلمها في الوقت والمكان المتفق عليه) , ونلاحظ أن هذه المادة جاءت بالحالات التي تكون فيها البضاعة غير مُسلمة , ويعد رفض المرسل إليه لاستلامها إحدى تلك الحالات .

ويعفى المنفذ البحري من المسؤولية خلال بقاء البضاعة غير مُسلمة وذلك حسبما جاءت به الفقرة (٥) من المادة (٤٨) والتي نصت (لا يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مُسلمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه) .

ونجد ذلك بأن قانون النقل العراقي قد تناول موضوع رفض استلام البضاعة من قبل المرسل إليه في المادة (١/٥٥) والتي نصت (على الناقل عند توقف النقل أثناء تنفيذه أو عدم حضور المرسل إليه لتسلم الشيء أو حضوره وامتناعه عن تسلمه ... عليه أن يبادر إلى إخطار المرسل بذلك مع طلب تعليماته) , ونلاحظ بأن في حالة رفض استلام البضاعة من قبل المرسل إليه , على المنفذ البحري أن يقوم بإخطار المرسل ويطلب منه إصدار تعليمات بذلك .

وقد أشارت هذه المادة (٤/٥٥) من قانون النقل العراقي إلى حالة عدم وصول التعليمات خلال المدة المناسبة ففي هذه الحالة يمكن للمنفذ البحري أن يطلب بتثبيت حالة شيء من قبل المحكمة ووضع البضاعة تحت يد (حارس قضائي) .

وقد تناول (قانون التجارة البحري المصري) موضوع رفض المرسل إليه في استلام البضاعة في المادة (١/٢٢٦) حيث نصت هذه المادة على (إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضاعة أو حضر وامتنع عن تسلمها أو حتى عن أداء أجره النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل , جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي) .

وينفس هذا الموقف قد جاءت (محكمة النقض المصري) في جلستها الموافقة ٢٠١٥/٤/٢٣ (في حالة عدم حضور المرسل إليه لتسلم البضاعة بعد تفرغها من السفينة أو رفض استلامها , فيكون للناقل إيداعها لدى أمين يعينه قاضي الأمور الوقتية) .

وبخلاف ذلك نجد بأن قانون النقل الفرنسي لم يتطرق إلى موضوع رفض المرسل إليه في استلامه للبضاعة المسلمة إليه من قبل المنفذ البحري .

ونرى من خلال ذلك بأن قانون النقل العراقي قد تناول هذا الموضوع بشكل أدق من القوانين المقارنة لأنه اشترط إخطار المرسل بعدم تسلم البضاعة من قبل المرسل إليه أو عدم حضوره وطلب تعليمات بهذا الخصوص والالتزام بتنفيذ هذه التعليمات , وعند عدم وصول التعليمات يصار بعد ذلك اللجوء إلى القضاء .

**الخاتمة :**



## التزامات المنفذ البحري

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الثاني / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

بعد الانتهاء من دراسة هذا البحث الموسوم [ التزامات المنفذ البحري ] فقد توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات وفق الفقرتين أدناه :

### أولاً - النتائج :

- ١- أعطت اتفاقية روتردام للمنفذ البحري دور مهم وذلك من خلال منحه رخصة تنفيذ عقد النقل البحري وتحمله التزامات الناقل المتعاقد .
- ٢- لقد شددت اتفاقية روتردام في التزامات المنفذ البحري وذلك بإعداد سفينة صالحة للملاحة . حيث يكون ملزم قبل الرحلة وفي بدايتها وأثناء الرحلة في جعلها صالحة للإبحار ، وهذا ضمان في الحفاظ على مصالح الشاحنين .
- ٣- حظرت اتفاقية روتردام على المنفذ البحري وذلك في المادة (١٢) بأن تكون عملية تسلّم البضاعة لاحقة لعملية شحنها .
- ٤- لقد جاء قانون النقل العراقي باستثناء على التزام المنفذ البحري في إتباع طريق السير المتفق عليه في المادة (٣١) وذلك لجوانب إنسانية لتقديم المساعدة لشخص يحتاج لذلك .
- ٥- يلتزم المنفذ البحري بتنفيذ جميع التزامات الناقل المتعاقد وذلك بموجب المادة (١٩) من اتفاقية روتردام .
- ٦- يلتزم المنفذ البحري في الحفاظ على البضاعة خلال عملية نقلها ويكون التزامه في ذلك هو تحقيق نتيجة بإيصال البضاعة سليمة إلى جهة الوصول .

### ثانياً - المقترحات

- ١- نقترح أن يتم صياغة نصوص قانونية ضمن قانون النقل العراقي (النقل البحري) تتضمن تحديد التزامات المنفذ البحري بشكل تفصيلي كما هو في اتفاقية روتردام .
- ٢- نقترح أن يتم إعداد صياغة نصوص قانونية تتعلق بالتزام المنفذ البحري في إعداد سفينة صالحة للإبحار ضمن أحكام النقل البحري .
- ٣- نقترح أن يتم الأخذ بالأحكام العامة التي جاءت اتفاقية روتردام كونها الأحدث في مجال النقل البحري .
- ٤- نقترح على المشرع العراقي أن يتم إضافة فقرة إلى نص المادة (٢٩) من قانون النقل العراقي تتضمن في إلزام المنفذ البحري في نقل البضاعة على السفينة ذاتها التي تم شحن البضاعة ابتداءً . وذلك للحفاظ على البضاعة لأن نقل البضاعة من سفينة إلى أخرى قد يعرضها للتلف .

### الهوامش

- (١) د. يوسف المصري ، القانون البحري الدولي ، دار القاهرة ، ط ١ ، القاهرة ، ٢٠١١ ، ص ٢٨ .
- (٢) د. مصطفى كمال طه ، محاضرات في القانون التجاري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٦٠ ، ص ٣٥١ .
- (٣) د. عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ص ١٢٧ .
- (٤) د. محمد محمود خليل ، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لأحكام قواعد روتردام ، دار وائل للنشر ، ط ١ ، عمان ، ٢٠٢١ ، ص ١٤٢ .
- (٥) د. محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٥ ، ص ٣٨ .
- (٦) د. هشام فرعون ، القانون التجاري البحري ، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية ، ط ٣ ، ١٩٩٥ ، ص ١٩١ .
- (٨) د. عادل علي المقدادي ، مصدر سابق ، ص ١١٨ .
- (٩) د. مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي ، ط ١ ، ٢٠٠٦ ، ص ٢٢٤ .
- (١٠) د. علي عبد قاسم ، الوجيز في القانون البحري ، دار النهضة العربية ، ط ٢ ، القاهرة ، ٢٠١٥ ، ص ١٣٦ .
- (١١) د. محمد السيد الفقي ، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٧ ، ص ١٠ .
- (١٣) د. عبد القادر حسين العطير : الوسيط في شرح القانون التجاري ، دار الثقافة للنشر ، عمان ، ١٩٩٩ ، ص ٢٥٨ .
- (١٤) أسامه عبد العزيز إبراهيم ، التنظيم القانوني للنقل بطريفة الحاويات ، أطروحة دكتوراه ، كلية القانون ، جامعة الإسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ٢٤٦ .
- (١٥) د. عزيز العكيلي : الوسيط في شرح القانون التجاري ، دار الثقافة للنشر ، عمان ، ٢٠٠٨ ، ص ٣١٢ .
- (١٦) د. محمد القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ ، ص ٣٣٦ .

## التزامات المنفذ البحري

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الثاني / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

- (١٧) جواد كاظم سميّسم - إبراهيم عباس الجبوري ، مبادئ القانون التجاري ، مؤسسة دار الصادق الثقافية ، ط ١ ، العراق ، ٢٠١٩ ، ص ١٢٦ .
- (١٨) د. علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع ، مصدر سابق ، ص ٤٨٩ .
- (١٩) د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف ، ط ٢ ، الإسكندرية ، ٢٠٠٢ ، ص ٤٣٩ .
- (٢١) د. عبد الحميد الشواربي ، مصدر سابق ، ص ٧١٩ .
- (٢٢) د. مجيد حميد العنبيكي ، قانون النقل العراقي ، مركز البحوث القانونية ، بغداد ، ١٩٨٤ ، ص ١٥٥ .
- (٢٣) د. عادل علي المقدادي : مصدر سابق ، ص ١١٨ .
- (٢٤) د. علي حسين يونس ، عقد النقل ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، بدون سنة نشر ، ص ٢٧٣ .
- (٢٥) د. أكثم أمين الخولي ، الوسيط في القانون التجاري ، مطبعة نهضة مصر ، ط ١ ، القاهرة ، ١٩٥٨ ، ص ٣١٤ .
- (٢٦) د. محمد محمود خليل ، مصدر سابق ، ص ١٦١ .
- (٢٧) د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق ، ص ٢١٩ .
- (٢٨) د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣٠٥ .
- (٢٩) أمينة بورطان ، إشكالية الشحن على سطح السفينة في قانون النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد (٥) ، ص ١٦٥ .
- (٣٠) د. المعتصم بالله العرياني ، دروس في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ٢٠٠٨ ، ص ٢٣٢ .
- (٣١) د. بسام حمد الطراونه - د. باسم محمد مسلم ، مبادئ القانون التجاري ، دار الميسرة للنشر ، ط ١ ، عمان ، ٢٠١٠ ، ص ٢٣٢ .
- (٣٢) د. علي حسين يونس ، عقد النقل ، مصدر سابق ، ص ٢٨٢ .
- (٣٣) د. فاروق إبراهيم جاسم ، مصدر سابق ، ص ٢٦٣ .
- (٣٤) محمد القليوبي ، مصدر سابق ، ص ٣٥٧ .
- (٣٥) د. مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق ، ص ١٨٢ .
- (٣٦) د. كمال حمدي ، مصدر سابق ، ص ٤٩٧ .
- (٣٧) د. محمد محمود خليل ، مصدر سابق ، ص ١٧٢ .
- (٣٨) د. عزيز العكيلي ، مصدر سابق ، ص ٣١٣ .

## التزامات المنفذ البحري

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الثاني / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

- (٣٩) د. فاروق إبراهيم جاسم ، مصدر سابق ، ص ٢٦٦ .
- (٤٠) د. سميحة القليوبي ، الوسيط في شرح القانون التجاري المصري ، ج ٢ ، دار النهضة العربية ، ط ٥ ، القاهرة ، ٢٠٠٧ ، ص ٥٦٣ .
- (٤١) د. علي جمال الدين عوض ، مصدر سابق ، ص ٤٩٦ .
- (٤٢) د. محمود بهجت عبد الله قايد ، العقود التجارية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ط ٢ ، ٢٠٠٩ ، ص ٢٢١ .
- (٤٤) د. عماد الدين عبد الحلي ، مصدر سابق ، ص ١٣١ .
- (٤٥) د. عاطف محمد الفقي ، مصدر سابق ، ص ٣٠٩ .
- (٤٦) د. محمد القليوبي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣٥٩ .
- (٤٧) د. أكثم أمين الخولي ، مصدر سابق ، ص ٣١٧ .
- (٤٩) د. مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق ، ص ١٩٢ .
- (٥٠) د. عاطف محمد الفقي ، مصدر سابق ، ص ٣١٠ .
- (٥١) د. علي حسين يونس ، عقد النقل ، مصدر سابق ، ص ٢٩١ .
- (٥٢) د. أحمد محمود حسين ، قضاء النقض البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ط ٤ ، ٢٠٠٧ ، ص ١٣٥ .
- (٥٤) د. عدلي أمير خالد ، مصدر سابق ، ص ٦٨ .
- (٥٥) د. تاج ياسر تاج السر محمد : التزامات الناقل البحري بموجب سندات الشحن في القانون المقارن (دراسة مقارنة) ، المجلة الالكترونية الشاملة ، العدد ١٩ ، ٢٠١٩ ، ص ٩ .
- (٥٦) د. مجيد حميد العنبيكي ، قانون النقل العراقي ، مركز البحوث القانونية ، بغداد ، ١٩٨٤ ، ص ١٩٩ .
- (٥٧) د. مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق ، ص ١٩١ .
- (٥٨) وليد داودي ، عقد النقل البحري ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق - جامعة العربي ، ٢٠١٥ ، ص ١٩١ .
- (٥٩) د. جواد كاظم سميسم - إبراهيم عباس الجبوري ، مصدر سابق ، ص ١٢٩ .

## المصادر

١. د. أحمد محمود حسين ، قضاء النقض البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ط ٤ ، ٢٠٠٧ .



## التزامات المنفذ البحري

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الثاني / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

٢. أسامه عبد العزيز إبراهيم ، التنظيم القانوني للنقل بطريفة الحاويات ، أطروحة دكتوراه ، كلية القانون ، جامعة الإسكندرية ، ٢٠٠٣ .
٣. د. أكثم أمين الخولي ، الوسيط في القانون التجاري ، مطبعة نهضة مصر ، ط ١ ، القاهرة ، ١٩٥٨ .
٤. أمينة بورطان ، إشكالية الشحن على سطح السفينة في قانون النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد (٥) .
٥. د. بسام حمد الطراونه - د. باسم محمد مسلم، مبادئ القانون التجاري ، دار الميسرة للنشر ، ط ١ ، عمان ، ٢٠١٠ .
٦. د. جواد كاظم سميسم - إبراهيم عباس الجبوري ، مبادئ القانون التجاري ، مؤسسة دار الصادق الثقافية ، ط ١ ، العراق ، ٢٠١٩ .
٧. د. حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، ج ١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ .
٨. د. سميحة القليوبي ، الوسيط في شرح القانون التجاري المصري ، ج ٢ ، دار النهضة العربية ، ط ٥ ، القاهرة ، ٢٠٠٧ .
٩. د. عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان .
١٠. د. عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ .
١١. د. عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ٢٠٠٣ .
١٢. د. عبد القادر حسين العطير : الوسيط في شرح القانون التجاري ، دار الثقافة للنشر ، عمان ، ١٩٩٩ .
١٣. د. عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٧ .
١٤. د. عزيز العكيلي : الوسيط في شرح القانون التجاري ، دار الثقافة للنشر ، عمان ، ٢٠٠٨ .
١٥. د. علي جمال الدين عوض ، لنقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٢ .
١٦. د. علي حسين يونس ، عقد النقل ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، بدون سنة نشر .
١٧. د. علي عبد قاسم ، الوجيز في القانون البحري ، دار النهضة العربية ، ط ٢ ، القاهرة ، ٢٠١٥ .

## التزامات المنفذ البحري

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الثاني / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

١٨. د. عماد الدين عبد الحي ، الوضع القانوني للشاحن في ضوء قواعد روتردام ، مجلة الشريعة والقانون ، جامعة الإمارات ، العدد ٧٠ ، لسنة ٢٠١٧ .
١٩. د. فاروق إبراهيم جاسم ، الوجيز في القانون التجاري العراقي ، دار السيبسان ، ط ١ ، بغداد ، ٢٠١٥ .
٢٠. د. تاج ياسر تاج السر محمد : التزامات الناقل البحري بموجب سندات الشحن في القانون المقارن (دراسة مقارنة) ، المجلة الالكترونية الشاملة ، العدد ١٩ ، ٢٠١٩ .
٢١. د. كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، ط ٢ ، الإسكندرية ، ٢٠٠٢ .
٢٢. د. مجيد حميد العنبيكي ، قانون النقل العراقي ، مركز البحوث القانونية ، بغداد ، ١٩٨٤ .
٢٣. د. محمد السيد الفقي ، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٧ .
٢٤. د. محمد القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ .
٢٥. د. محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٥ .
٢٦. د. محمد محمود خليل ، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لأحكام قواعد روتردام ، دار وائل للنشر ، ط ١ ، عمان ، ٢٠٢١ .
٢٧. د. محمود بهجت عبد الله قايد ، العقود التجارية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ط ٢ ، ٢٠٠٩ .
٢٨. د. مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي ، ط ١ ، ٢٠٠٦ .
٢٩. د. مصطفى كمال طه ، محاضرات في القانون التجاري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٦٠ .
٣٠. د. المعتصم بالله العرياني ، دروس في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ٢٠٠٨ .
٣١. د. هشام فرعون ، القانون التجاري البحري ، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية ، ط ٣ ، ١٩٩٥ .
٣٤. د. وليد داودي ، عقد النقل البحري ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق - جامعة العربي ، ٢٠١٥ .
٣٥. د. يوسف المصري ، القانون البحري الدولي ، دار القاهرة ، ط ١ ، القاهرة ، ٢٠١١ .

## Abstract

Aims to study a topic ( port obligations) in determining the type of liabilities which he is obligated to implement . Since this person is no longer a party n the contract of carriage of goods by sea . But the agreement Rotterdam she gave him the right in the execution of the maritime transport contract , on behalf if the original party to the contract, which is the contracting carrier . And that these obligations vary according to the stage in which you are , some of these obligations are at the port of shipment related to receiving the goods from the shipper for te purpose of shipping them on board the ship prepared for that . There are obligations of the sea port during the sea voyage related to the preservation of the goods and transporting it to the specified place , and there are other obligations that the seaport is bound by , and they are in the port of arrival it is determined by unloading the goods and delivering them to the owner of the right to them .

# **port obligations**

**Professor of commercial law**

**Prof. Dr. Mithaq Talib Abd Hammadi Al-Jubouri  
College of Law / University of Babylon**

**Muhammed Abbas Sultani Kitab**