

الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفقاً للقانون العُماني: دراسة مقارنة
Exemption of the Marine Carrier of Goods from Liability in
Omani Law: Comparative Study

معن "محمد علي" سلامه القسايمة

Maen "Mohammad Ali" Salameh Al Qassaymeh

أستاذ مساعد في القانون الخاص- كلية الحقوق- جامعة السلطان قابوس- سلطنة عُمان

Assistant Professor of Private Law, Faculty of Law, Sultan Qaboos University, Sultanate of Oman
maen@squ.edu.om

Accepted

قبول البحث

2024/7/21

Revised

مراجعة البحث

2024 /7/6

Received

استلام البحث

2024 /6/5

DOI: <https://doi.org/10.31559/LCJS2024.5.2.3>



This file is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفقاً للقانون العُماني: دراسة مقارنة Exemption of the Marine Carrier of Goods from Liability in Omani Law: Comparative Study

الملخص:

الأهداف: تهدف هذه الدراسة إلى دراسة الأثر القانوني الذي يترتب على اتفاق الناقل البحري للبضائع مع الشاحن على إعفاء الأول من المسؤولية الناجمة عن عقد النقل البحري.

المنهجية: اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، فيقوم الباحث بتجميع النصوص القانونية التي تنظم الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية ليقوم بعد ذلك بتحليلها لمعرفة إن كانت فعلاً تنظم الموضوع المذكور تنظيمًا شاملاً أم لا. كما سيعتمد الباحث في هذه الدراسة على المنهج المقارن، حيث سيقوم الباحث بمقارنة القانون العُماني مع الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية ليخرج بالنتيجة التي يسعى إليها.

النتائج: خلصت الدراسة لنتائج متعددة، لعل أهمها أن المشرع العُماني في القانون البحري الجديد اتخذ موقفاً مغايراً للاتفاقيات الدولية وللكثير من القوانين في موضوع الإعفاء من التأخير، إذ منع القانون العُماني الجديد الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حال تأخير التسليم، فإذا اتفق الأطراف على ذلك فإن اتفاقهم يكون باطل، في حين أن هذا المنع غير وارد في الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل الدولي ولا في القوانين الوطنية في دول أخرى. **الخلاصة:** جاءت الدراسة بعدد من التوصيات، أهمها توصية المشرع العُماني -أسوة بالتشريعات الأخرى- بأن يذكر بوضوح الجوانب التي تبطل إذا اتفق الأطراف عليها، فالقواعد التي تنظم الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية قواعد أمرة، ولأنها أمرة ينبغي ألا تكون محلاً للاجتهاد والتفسير.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية المدنية؛ الإعفاء الاتفاقي؛ عقد النقل؛ بطلان العقد.

Abstract:

Objectives: This research aims at studying the effect of the agreement of the parties of the contract of carriage of goods on exemption of the carrier from liability. It is known that the agreement of exemption of the carrier from liability is void.

Methods: This research follows the descriptive-analytical method, whereby the researcher collects legal texts that regulate the contractual exemption from liability and then analyzes them to determine whether they comprehensively regulate the mentioned subject or not. Additionally, the researcher will rely on the comparative method in this study, comparing Omani law with international agreements and national laws to reach the desired conclusion.

Results: The study comes out with several results. The most important one is that Omani Legislator in the new Maritime Law prohibits the parties from agreeing on exemption of the carrier from liability in case of delay. Omani Legislator, in this position, disagrees with the international conventions and other national laws, i.e. Omani Law comes in a new rule in this issue that is not available neither in the international conventions nor in the internal laws.

Conclusions: The research comes out with several recommendation. The prominent one is that the Omani Legislator should precisely specify the aspects that renders the contract void. This is because the rules, in this regard, are mandatory. Due to that, they should not be vague.

Keywords: Civilian liability; contractual exemption; contract of carriage of goods; void contract.

المقدمة:

إنَّ التطور السريع في مجال الاتصالات والمواصلات دفع الدَّول إلى الانفتاح على بعضها في كافة المجالات بشكل عام، وفي التجارة الدولية بشكل خاص. فأصبح للتجارة الدولية مكانة خاصة في الوسط التجاري لما تلعبه هذه التجارة من دور في تدفُّق السلع والمنتجات من دولة إلى أخرى، بصرف النظر عن المواقع الجغرافية والبعد في المسافات ما بين الدَّول. ولما كان النقل البحري للبضائع يأخذ حيزاً هاماً في التجارة الدولية، فقد أولت التشريعات اهتماماً خاصاً لتنظيم هذا العقد، إذ أنَّه لا يمكن تصوُّر تجارة دولية بحرية من غير عقد النَّقل، فهو الحجر الأساس الذي يستند إليه التجار والناقلون البحريون في تنظيم علاقاتهم القانونيّة والتزاماتهم الناتجة عن هذه العلاقات. فنظراً للتوسُّع الكبير الذي تشهده الساحة الدوليّة في نطاق التجارة الدولية والنقل البحري، فقد برز عقد النَّقل البحري كأداة قانونيّة هامة تأخذ حيزاً هاماً في المنظومة التشريعيّة الداخليّة للدول الساحلية بشكل خاص. ولم تكن الاتفاقيات الدولية في منأى عن تنظيم هذا العقد، بل إنَّ الاتفاقيات الدوليّة لعبت دوراً بارزاً في تنظيم هذه التجارة وهذا النُّوع من العقود. وما جاءت التشريعات الداخليّة للدول إلا انعكاساً للتنظيمات الدوليّة والمعاهدات التجارية التي انعقدت في هذا الشأن. وحيث أنَّ سلطنة عمان دولة ساحلية لها موقع جغرافي متميّز يجمع ما بين قارّة آسيا من جهة وقارّ إفريقيا من جهة أخرى، وحيث أنَّها دولة مطلة على المحيط الهندي الذي يوصل إلى كافّة الدَّول في كل العالم، فقد كان المشرّع العماني على وعي ودراية في ضرورة تنظيم عقد النقل البحري تنظيمًا مفصلاً يتفق مع التنظيمات الدوليّة من جهة ومع التشريعات الداخليّة من جهة أخرى. وبناءً على ذلك، أصدر المشرّع العماني قانوناً خاصاً لتنظيم التجارة البحرية سنة 1981 وعرف بإسم القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981. وظلَّ هذا القانون نافذاً ومنظماً للعلاقات التجارية البحرية على مدى أربعة عقود. فبقي مرجعاً هاماً لتنظيم النقل البحري حتى صدر القانون البحري الجديد رقم 19 لسنة 2023 والذي ألغى القانون القديم وحلَّ محله.

وقد نظَّم القانون البحري الجديد كافّة الجوانب المرتبطة بالتجارة البحريّة، وكان أحد أهم هذه الجوانب هو عقد النَّقل البحري للبضائع، إذ خصص له المشرّع 42 مادة قانونيّة تنظّم علاقات الأطراف فيما بينهم والالتزامات كل منهم تجاه الآخر، كما أنَّ هذه المواد تنظّم مسؤولية الناقل البحري للبضائع تجاه الطرف الآخر، فجعلت الناقل البحري مسؤولاً عن البضائع طالما أنَّها في عهده وتحت حيازته، فيسأل الناقل البحري عن أي هلاك أو تلف يصيب البضاعة خلال الرحلة البحرية، كما أنَّه يسأل عن التأخير أيضاً إذا ما كان التأخير غير مبرر. ولما كان الناقل مسؤولاً خلال الرحلة البحرية عن البضائع التي ينقلها ومسؤولاً عن سلامتها، فإنَّ المشرّع يعفى الناقل من هذه المسؤولية في الحالات التي تملك فيها البضاعة أو تلفت بسبب لا يد له فيه. فإذا هلك البضاعة أو تلفت بسبب خارج عن إرادة الناقل، فإنَّ النَّاقِل في هذه الحالة يعفى من المسؤولية، وهو ما يعرف بالإعفاء القانوني من المسؤولية (عادل، القانون البحري الجديد، 2024، ص 199-206، انظر أيضاً محمود، 2015، ص 104-113).¹ كما قد يتفق الأطراف على أن يعفى الناقل من المسؤولية إذا هلك أو تلفت البضاعة خلال الرحلة البحرية أو تأخرت بالوصول، وهو ما يعرف بالإعفاء الاتفاقي من المسؤولية، وهو محل الدِّراسة. ومن الجدير بالذكر أنَّ حالات هلاك أو تلف البضاعة بسبب خارج عن إرادة الناقل كانت تذكر في سند الشحن كشرط في العقد، ومع تكرار هذه الشروط في سندات الشحن أصبحت تلك الشروط محل اهتمام في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية حتى تمَّ تنظيمها كنصوص قانونية (أمينة، 2013، ص 297).

ومن المعلوم أنَّ القوانين لا تجيز النوع الأخير من الإعفاء (الإعفاء الاتفاقي) لما له من أثر سلبي على التجارة البحرية، ولما له من فرض هيمنة وسيطرة الناقل على الشاحن، ولما له أيضاً من دور في إعطاء فرصة للناقل بأن لا يهتم بالبضاعة التي هي تحت يده في الرحلة البحرية وأن يهمل بها، وهذا بالتأكيد ينعكس على الشاحن إذا وقعت خسائر خلال الرحلة البحرية، فيتكبّد الشاحن هذه الخسائر لوحده، رغم أنَّها نتجت عن إهمال غيره. وبهذا فإن القوانين الحديثة تتجه نحو التقليل لحالات الإعفاء منعاً من وقوع خسائر مالية ناتجة عن إهمال الناقل (محمد العزيري، 2023، ص 11).

وقد أكّد المشرّع العماني على عدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية في النقل البحري، فقد نصت المادة 215 من القانون البحري على أنَّه: "يعد باطلاً كل اتفاق في سند الشحن أو في أي وثيقة أخرى يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر يكون موضوعه أحد الأمور التالية: (1) إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو فقدانها أو التأخير في تسليمها. (2) تحديد مسؤولية الناقل بأقل ممّا هو منصوص عليه في المادّة 212 من هذا القانون. (3) التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة. (4) أي اتفاق آخر من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية". فهذه المادّة القانونية هي الموضوع الجوهرية الذي سنفصّله في هذه الدِّراسة.

مشكلة الدِّراسة:

المشكلة التي يناقشها هذا البحث هي هل النصوص التي تمنع الإعفاء الاتفاقي في القانون العماني كافية لتغطي كافة الحالات التي قد يتفق عليها الأطراف؟ بمعنى هل يشمل هذا المنع كل اتفاق يعفي الناقل من المسؤولية؟ كما تهدف الدِّراسة إلى كشف الغطاء عن القانون العماني لتبيان إن كان المشرّع العماني قد شمل في البطلان كل ما تشمله القوانين الأخرى والاتفاقيات الدولية، فهل يتشابه موقف القانون العماني في هذا الجانب مع القوانين

¹ وقد نظّمت المادّة 209 من القانون البحري العماني الإعفاء القانوني من المسؤولية، ويقصد به الإعفاء من المسؤولية الذي يكون بحكم القانون وليس باتفاق الأطراف. وهناك حالات متعددة تذكرها القوانين في هذا الشأن مثل القوة القاهرة والإنفاذ والمساعدة البحرية، وغير ذلك.

الأخرى والاتفاقيات الدولية؟ أم أنّ هناك اختلافات بينها؟ وإذا تبين أنّ هناك اختلافات بين القانون العُماني والقوانين الأخرى أو الاتفاقيات الدولية، فأني هذه القوانين أقرب للتنظيم المتكامل في هذا الجانب؟

أهمية الدراسة:

- تكتسب الدراسة أهميتها من مجموعة من النقاط، ويمكن إيجازها فيما يلي:
- التسارع المستمر في التجارة الدولية وما يتولد عن ذلك من ضرورة لتنظيم هذه التجارة.
- مواكبة المستجدات المتعلقة في النقل البحري وكل مستحدث في التجارة الدولية.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى:

- تبيان مواطن القوة ومواطن الضعف في التشريع العماني فيما يتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية.
- كشف الغطاء عن مسؤولية الناقل في القانون العُماني في حال تواجد شرط إعفاء في عقد النقل.

منهجية الدراسة:

تتبع هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، فيقوم الباحث بتجميع النصوص القانونية التي تنظم الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية ليقوم بعد ذلك بتحليلها لمعرفة إن كانت فعلاً تنظم الموضوع المذكور تنظيمًا شاملاً أم لا. كما سيعتمد الباحث في هذه الدراسة على المنهج المقارن، حيث سيقوم الباحث بمقارنة القانون العُماني مع الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية ليخرج بالنتيجة التي يسعى إليها.

الدراسات السابقة:

- دراسة الشحي (2022) بعنوان الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني والقانون العُماني، فقد قام الباحث بوضع دراسة عامة عن مسؤولية الناقل، وبين فيها متى تقوم مسؤولية الناقل ومتى يعفى منها، وبين فيها أيضًا حدود المسؤولية، علمًا أن دراسته كانت دراسة مقارنة ما بين القانونين الأردني والعُماني. ومن المهم تبيان أن الدراسة كانت وفقًا للقانون العُماني الملغي. أما الدراسة الحالية فهي تسلط الضوء بشكل خاص على الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية، أي أنها تتعمق بجزيئية معينة من المسؤولية وهي ليست على وجه العموم. كما أنّ الدراسة الحالية مبنية على القانون العُماني الجديد ومقارنته مع الاتفاقيات الدولية وعدد من القوانين العربية.
- دراسة الرحي (2016) بعنوان حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع في سلطنة عمان والمملكة المغربية، وقد هدف البحث إلى التعرف على حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع. واعتمد البحث على المنهج المقارن للمقارنة بين القانون البحري في سلطنة عمان والمملكة المغربية. وألقى البحث الضوء على ثلاثة مواضيع، الأول تناول التعريف بهلاك البضاعة موضعًا الهلاك الكلي والجزئي غير المعتاد وعجز الطريق والهالك الحكي. والثاني ناقش تلف البضاعة من حيث تعريف التلف أو العوار والفرق بين الهلاك والتلف. والثالث كشف عن التأخير في تسليم البضاعة موضعًا تعريف التأخير وأثر اشتراط الناقل في تحديد ميعاد المغادرة على المسؤولية عن التأخير ونطاق المسؤولية عن التأخير. وخلص البحث بالقول بأن التشريعات الحديثة عدت الهلاك والتلف والتأخير حالات تقوم فيها مسؤولية الناقل البحري للبضائع ووضعت لها أحكامًا خاصة نظمها الاتفاقيات الدولية فضلًا عن القوانين الوطنية. ويختلف ذلك البحث عن هذه الدراسة في أنّ ذلك البحث كان وفقًا للقانون البحري العُماني الملغي، كما أنه لم يتعمق في الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية. أما هذه الدراسة فهي وفقًا للقانون الجديد، كما أنها متخصصة لموضوع الإعفاء الاتفاقي بشكل خاص.

خطة الدراسة:

من المعلوم أنّ مسؤولية الناقل البحري تظهر جليًا في حال هلاك البضاعة أو تلفها خلال الرحلة البحرية. وبناءً عليه، سيتم تخصيص مبحث خاص للاتفاق الذي يعفي الناقل من المسؤولية في هاتين الحالتين. إلّا أنّ هاتين الحالتين ليستا هما الحالتين الوحيدتين اللتان قد يتفق فيهما طرفا عقد النقل على الإعفاء من المسؤولية، فهناك حالات أخرى تمنع التشريعات طرفي العقد فيها من الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية، ومن هذه الحالات حالة التأخير في إيصال البضائع، وحالة التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة، وحالات أخرى لم ترد في نصوص القانون العُماني بشكل مباشر سنوردها في هذا البحث. ولذلك سيتم تخصيص المبحث الثاني من هذه الدراسة لهذه الحالات. ومما يجدر ذكره أنّ هذه الدراسة لن تشمل الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في المادة المذكورة آنفًا، فهذا الاتفاق له طبيعة مختلفة وقواعد خاصة سنفرد لها بحثًا آخر في دراسة أخرى. وبناءً على ذلك سيقسم هذا البحث إلى مبحثين اثنين، الأول منهما بعنوان: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية عن الهلاك والتلف. أما المبحث الثاني فسيكون بعنوان: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية في حالة التأخير وفي حالات أخرى.

المبحث الأول: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية عن الهلاك والتلف

كثيراً ما تتعرض البضاعة المنقولة للهلاك أو للتلف خلال الرحلة البحرية، وإذا ما تبين أن الهلاك أو التلف قد جاء بسبب أجنبي لا يد للنقل فيه فإن الناقل يستطيع أن يتمسك بالسبب الأجنبي الذي يعفيه من المسؤولية. أما إذا كان الهلاك أو التلف قد جاء بسبب إهمال من الناقل فإن الناقل بلا شك يكون مسؤولاً عن ذلك الإهمال. وقد بينت المادة 215 من القانون البحري العماني – المذكورة سابقاً – أن أي اتفاق يقضي بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف يعد باطلاً ولا ينتج أي أثر قانوني. ولكن حتى يتضح حدود البطالان في هذا الاتفاق، فلا بدّ من التعرّف على المقصود بالهلاك والمقصود بالتلف والفرق بينهما، وسنخصص لذلك مطلباً خاصاً (المطلب الأول). ثم بعد ذلك سنتعرف على البطالان الذي يقضي به القانون وعلى حدود ذلك البطالان (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المقصود بالهلاك والتلف والفرق بينهما

قد ينظر إلى الهلاك والتلف على أنّهما كلمتان مترادفتان، إلا أنّ للهلاك معنى مختلف عن التلف في الحقل القانوني، وهذه ما سنبيّنه تباعاً في الفقرتين التاليتين.

أولاً: المقصود بالهلاك

يقصد بهلاك البضاعة عدم وصولها إلى مكان الوصول، كأن تكون البضاعة احترقت بالكامل خلال الرحلة البحرية، أو ربما وصلت ولكن الناقل قام بتسليمها إلى شخص آخر غير الشخص صاحب الحق باستلامها، أو كأن تكون وصلت محطّمة بالكامل ولا قيمة لها. ففي هذه الأحوال فإنّ الشخص صاحب الحق باستلام البضاعة لن يستلمها لأنها غير موجودة، أو ربما تكون موجودة لكن لا قيمة لها بسبب حريق أو سرقة أو أي سبب آخر أهلكها بالكامل (عادل، القانون التجاري: العقود التجارية، 2014، ص 90).

وهلاك البضاعة قد يكون هلاكاً كلياً أو هلاكاً جزئياً، ويقصد بالهلاك الكليّ ألاّ تصل البضاعة كلها إلى مكان الوصول، وألاّ يتم تسليمها بالكامل إلى الشخص صاحب الحق باستلامها، كأن تصل محترقة بالكامل كما ذكرنا، أو كأن تغرق بالكامل خلال الرحلة البحرية، فهنا تكون البضاعة قد هلكت بأكملها (يعقوب، 1984، ص 137).

أما الهلاك الجزئي فهو يعني أنّ جزءاً من البضاعة قد هلك والجزء الآخر بقي كما هو، كأن يُسرق نصف البضاعة مثلاً خلال الرحلة البحرية، أو كأن تكون البضاعة عبارة عن وحدات معينة ويحترق بعضها منها ويبقى البعض الآخر كما هو، ففي هذه الأحوال لن يتمكن الناقل من تسليم كل البضاعة إلى الشخص صاحب الحق باستلامها، وإنما بالتأكيد سيستلم جزء منها (يعقوب، 1984، ص 137).

وينبغي التفرقة ما بين الهلاك الجزئي والنقص الذي يحدث بالبضاعة بشكل تلقائي بسبب طبيعتها، كأن تكون البضاعة مثلاً كميات من الأخشاب تم نقلها من دولة تكثّر فيها الغابات وكانت تلك الأخشاب مقطوعة حديثاً، وخلال الرحلة البحرية جفّت تلك الأخشاب بسبب ارتفاع درجة الحرارة، ونتج عن ذلك نقصاً في وزنها. فالنقص هنا نقص تلقائي جاء بسبب طبيعة البضاعة، ولا يعامل النقص على أنّه هلاك.

ويعد الهلاك جزئي إذا كان الهلاك أصاب عدداً من الوحدات التي اعتمد عليها الأطراف في تحديد أجرة النقل، والوحدة قد تكون وحدة حجم أو وزن أو أي قياس يتخذ أساساً لحساب أجرة النقل (سالم، 2023، ص 10-11).

وقد يكون الهلاك بحكم القانون، وهو ما يعرف بالهلاك الحكي، ويقصد به أن يتأخر تسليم البضاعة عن مدة معيّنة يحددها القانون أو العرف، فإذا ما وقع التأخير عن الموعد الذي يحدده القانون أو العرف فإنّ البضاعة تعتبر بحكم الهالكه، ويحق للطرف المتضرر أن يطالب بالتعويض عن هلاكها والمطالبة بقيمتها. وهذا ما أشارت إليه المادة 207 من القانون البحري العماني الجديد، حيث نصت: "تعد البضائع في حكم الهالكه إذا لم تسلّم خلال ثلاثين يوم من تاريخ انقضاء ميعاد التسليم". وهو ذات الحكم الذي أشارت إليه اتفاقية هامبورغ². إلا أنّ هذه الاتفاقية جعلت المدة التي تكون فيها البضاعة بحكم الهالكه ستين يوماً وليس ثلاثين، وهذا ما ورد في الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من الاتفاقية، حيث نصت: "للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعتبر البضائع هالكه إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة الرابعة من هذه الاتفاقية في خلال ستين يوم متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم...".

وفي هذا الجانب، يرى أحدهم أنّ اتفاقية هامبورغ أقامت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، فلا يستطيع الناقل البحري أن يخرج نفسه من المسؤولية إلا إذا أثبت أنّه هو وتابعيه قد عملوا ما بوسعهم وقاموا بكافة الإجراءات والاحتياطات التي تمنع التأخير، فإذا عجزوا عن إثبات ذلك فإنّ الخطأ مفترض من جانبهم، وعلى الناقل أن يعوّض عن الهلاك (فايز، 2008، ص 43).

² تعد اتفاقية هامبورغ من أهم الاتفاقيات التي تنظّم النقل البحري للبضائع، وهي اتفاقية منعقدة تحت إشراف الأمم المتحدة بتاريخ 31 آذار 1978 وأوجدت نظاماً قانونياً موحداً لتنظيم حقوق الناقل والشاحن والمرسل إليه. انظر https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules تاريخ الدخول: 2024/4/1

ويبدو أن فكرة الخطأ المفترض، وفقاً لهذا الرأي، جاءت لأنّ التزام الناقل بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه سألماً هو التزام بتحقيق نتيجة، فإذا لم تتحقق تلك النتيجة فلا يقع عبء اثبات الخطأ على الطرف الآخر، بل إنّ الخطأ يكون مفترضاً وعلى الناقل أن يثبت عكس ذلك (عبد الرحيم، 2021، ص 35، انظر أيضاً حسيني، 2014، ص 106).

وبالمقابل، هناك من يرى أن مسؤولية الناقل البحري تقوم على الإخلال ببذل عناية، فهو يقوم على بذل عناية وليس على تحقيق نتيجة، ووفقاً لهذا القول فإنّ الناقل يبقى بعيداً عن المسؤولية، إلا في حال ارتكابه خطأ أو إهمال أو تقصير في بذل العناية اللازمة (أحمد عبد الله، 2020، ص 536). ويلاحظ من النص الوارد في الاتفاقية أنّ الاتفاقية اشترطت أن تكون مدة الستين يوم متصلة، وهذا ما لا نجده في نص القانون العماني سالف الذكر. كما يلاحظ أنّ المشرع العماني قصّر المدة كما ورد في النص إلى ثلاثين يوماً. ويرى الباحث أنّ المشرع العماني لم يشترط أن تكون المدة متصلة لأنّ التأخير يكون متّصل بشكل تلقائي، فلا حاجة لذكر صفة الاتصال في النص. وبخصوص تقصير المدة، فيرى الباحث أنّ المشرع العماني قد تشدد في هذا الجانب بشكل غير معتاد. فوفقاً لهذا القانون، لا يجد الناقل نفسه في سعة من الوقت في إيصال البضاعة، وفي هذا تضيق على الناقل وخروج عن ما هو معروف في التجارة الدولية.

ثانياً: المقصود بالتلف

يقصد بتلف البضاعة الحالة التي تصاب فيها البضاعة بعيب يؤدي إلى تغيير حالتها عما كانت عليه في مكان الشحن (عادل، القانون التجاري، 2014، ص 93، انظر أيضاً يعقوب، 1984، ص 140). فالتلف معناه أنّ البضاعة تغيرت حالتها من الحالة التي كانت عليها في ميناء القيام إلى حالة أخرى، بحيث أنّ هذا التغير ينقص من قيمتها.

ومن المعلوم أنّ الناقل يثبت حالة البضاعة في سند الشحن عند استلامها قبل بدء الرحلة، فإذا ما تغيرت البضاعة عن الوصف المذكور في سند الشحن تغيرت قيمتها فإنّ ذلك يعتبر تلفاً (يعقوب، 1984، ص 140). وفي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً عن هذا التلف إذا ما تبين أنّ التلف جاء بسبب إهماله وعدم قيامه بالمحافظة على سلامة البضاعة خلال الرحلة البحرية. لكن إذا جاء التلف من ذات البضاعة فإنّ الناقل لا يسأل عن ذلك (عادل، القانون التجاري، 2014، ص 93)، كما لو كانت البضاعة مثلاً كميات من الحبوب، وكانت الحبوب فيها تسوّس منذ استلامها، ثمّ زاد التسوّس خلال الرحلة البحرية فأنقص من قيمتها. أو كما لو كانت البضاعة عدد من الحيوانات الحية وكانت تلك الحيوانات مصابة بمرض ما قبل تسليمها إلى الناقل في بداية الرحلة، ثمّ ازداد المرض فأضعفها وقلل من قيمتها.

وهذا فإنّ التلف يختلف عن الهلاك في أنّ البضاعة تصل في حالة التلف إلى ميناء الوصول وتسلم إلى الشخص صاحب الحق باستلامها، ولكنها تكون بحالة مختلفة عن الحالة التي كانت عليها عند تسلمها في ميناء القيام، فيكون فيها عيباً ما قد تواجد بعد استلامها في ميناء القيام قد أنقص من قيمتها. أمّا الهلاك فمعناه ألا تصل البضاعة إلى ميناء الوصول، أو أن تصل لكن لا قيمة لها ولا يمكن تسليمها إلى الشخص صاحب الحق باستلامها، فهو يعني أن البضاعة أصبحت بحكم العدم، فهي إما غير موجودة، أو موجودة ولكن لا قيمة لها. وهذا يعني أنّ الفرق بين الهلاك والتلف هو فرق مادي مرتبط بقيمة البضاعة، فإن انعدمت القيمة فهو هلاك، وإن نقصت لعيب أصابها فهو تلف. وبخصوص الحكم القانوني في هاتين الحالتين فيكاد يكون واحد، فيكون الناقل مسؤولاً عن التعويض وفقاً للقواعد العامة، فيشمل التعويض ما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب (حيدرة إبراهيم، 2021، ص 88).

المطلب الثاني: بطلان اتفاق الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك أو التلف

غالباً ما يقع اتفاق طرفا العقد على الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك والتلف قبل بدء الرحلة البحرية، لكن قد يحدث أحياناً أن يتفق الطرفان على الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك والتلف بعد انتهاء الرحلة البحرية. وسنناقش الحكم القانوني لكل حالة فيما يلي:

أولاً: الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك والتلف قبل بدء الرحلة البحرية

أشرنا سابقاً إلى أنّ المادة 215 من القانون البحري العماني لا تجيز أي اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يقع على البضاعة خلال الرحلة البحرية، فقد نصت تلك المادة على: "يعد باطلاً كل اتفاق في سند الشحن أو في أي وثيقة أخرى... (1) إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو فقدانها...". فيموجب هذا النص يبطل أي اتفاق يمنح الناقل فرصة إعفاء نفسه من المسؤولية عن الهلاك والتلف الذي قد يحدث للبضاعة خلال الرحلة البحرية. ويبدو أنّ المشرع قد أبطل هذا الاتفاق بهدف إلزام الناقل بالمحافظة على البضاعة ومتابعتها ومراقبتها خلال الرحلة البحرية. فلو سمح المشرع للناقل أن يعني نفسه من المسؤولية خلال عملية النقل فإنّ الناقل سيستغل حاجة الشاحن للنقل ويفاضه على الموافقة على هذا الإعفاء، خاصّة وأنّ عقد النقل بطبيعته يقترب من عقود الإذعان، فيجد الشاحن نفسه مدعناً لشروط الناقل وقابلاً بها، وهذا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية حتى وإن صدر خطأ من قبله أو من أحد تابعيه (فايز، 2008، ص 57).

ويلاحظ أنّ منع الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية فيه تقييد لمبدأ سلطان الإرادة وحرية المتعاقدين، ولذلك فقد ساد رأي فقهي قديم في مصر يحارب هذا المنع، إلّا أنّ ذلك الرأي سرعان ما تلاشى في ظل التطورات التشريعية في مصر وفي غيرها من البلدان التي تأثرت بالاتفاقيات الدولية (فايز، 2008، ص 57).

ورغم أنَّ المشرع العماني في القانون الجديد منع الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك والتلف، إلّا أنه لم يبيّن الحالات والأسباب التي يقع فيها هذا المنع، أو بمعنى آخر، لم يبيّن إن كان المنع مرتبطاً بإهمال الناقل أو لا. وذلك على خلاف ما ورد في اتفاقية بروكسل للنقل البحري،³ والتي أشارت إلى أنَّ المنع يقع إذا كان الهلاك أو التلف ناشئاً عن إهمال الناقل أو تقصيره أو خطأ صدر منه. فقد نصت الفقرة الثامنة من المادة الثالثة من هذه الاتفاقية على: "كل شرط أو تعاقّد أو اتفاق في عقد النقل يتضمّن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف اللاحق للبضائع الناشئة عن الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة... يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً ولا يترتب عليه أثر ما...".

بل إنّ المشرع العماني في القانون الملغي ربط منع الأطراف من الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية بإهمال الناقل وبالخطأ الصادر منه،⁴ أمّا إذا اتفق الأطراف على إعفاء الناقل من المسؤولية المتولّدة عن أسباب أخرى بعيدة عن تقصير الناقل وإهماله فإنّ الاتفاق صحيح، مثال ذلك أن يطلب الشاحن من الناقل مثلاً أن تمر السفينة من طريق قصيرة ولكنها غير آمنة، فيشترط الناقل عدم مسؤوليته عن الهلاك أو التلف المتولد عن ذلك، فالشرط هنا صحيح وفقاً للقانون الملغي، وغير صحيح وفقاً للقانون الجديد.

ويبدو أنَّ المشرع العماني في القانون الجديد قد قصّد عدم ربط بطلان الاتفاق على الإعفاء بإهمال الناقل وتقصيره، إذ أنَّ المشرع اكتفى بما ورد في المادة 209 التي نظّمت الإعفاء القانوني من المسؤولية، حيث أعفت المادة المذكورة الناقل من المسؤولية إذا وقع الهلاك والتلف للبضائع بسبب أجنبي عن الناقل أو بسبب الإنقاذ البحري. بمعنى أنَّ هذه المادة اعتمدت على معيارين لمعرفة إن كان الناقل سوف يعفى من الهلاك والتلف أو لا، وهذان المعياران هما السبب الأجنبي والإنقاذ البحري.⁵ لكن إذا وقع أي هلاك أو تلف بسبب آخر دون هذين السببين (السبب الأجنبي والإنقاذ البحري) فإنّ القانون لا يعفي الناقل من المسؤولية، وأي اتفاق يخالف ذلك يبطل. ونحن نرى أنَّ المشرع العماني كان موفقاً في القانون الملغي أكثر من القانون الحالي، إذ أنَّ المشرع في القانون الملغي جعل اتفاق الأطراف على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك والتلف باطلاً منعاً للإهمال والتقصير الذي يبديه الناقل، بمعنى أنَّ الغاية من البطلان هو منع إهمال الناقل ومنع تقصيره، فإذا انتفت الغاية فلا فائدة من الإبطال، كما أنَّ الحكم الوارد في القانون الملغي يتفق مع المعايير الدولية الواردة كما لاحظنا في اتفاقية بروكسل.

ومن الجدير بالذكر أنَّ الاتفاقيات الدولية والتشريعات تعاملت مع الحيوانات الحيّة معاملة خاصة مختلفة فيما يتعلق بإمكانية الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة الهلاك والتلف. فقد أجازت اتفاقية روتردام⁶ للناقل أن يشترط على الطرف الآخر إعفاءه من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحيّة. أمّا اتفاقية هامبورغ فقد اعتبرت الحيوانات الحيّة جزءاً من البضائع،⁷ ما يعني أنَّ الناقل مسؤول عنها كغيرها من البضائع ولا يصح الاتفاق على إعفائه من المسؤولية عنها (حياة، 2022، ص 9).

ثانياً: الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك والتلف بعد انتهاء الرحلة البحرية

إنّ الإشارة غير المباشرة التي أوردها المادة 215 من القانون البحري العماني تدل على جواز اتفاق الأطراف على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك والتلف طالما أنَّ الاتفاق جاء بعد انتهاء الرحلة البحرية، بل إنّ النص كان أكثر دقة من ذلك، فأشار إلى جواز هذا الاتفاق إذا تمّ بعد حدوث الحادث الذي أدى إلى الهلاك أو التلف، فقد نصت المادة المذكورة على: "يعد باطلاً كل اتفاق في سند الشحن أو في أي وثيقة أخرى يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر يكون موضوعه أحد الأمور التالية..."، فعبارة "قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر" توجي إلى جواز الاتفاق على الإعفاء اللاحق لوقوع ذلك الحادث.

وهذا يعني أنَّ موقف المشرع العماني في القانون الجديد قد تغيّر عما كان عليه في القانون الملغي، إذ أنَّ ذلك القانون كان يمنع -بشكل غير مباشر - الاتفاق على الإعفاء السابق واللاحق على حدوث الحادثة التي تؤدي إلى الهلاك أو التلف، وذلك يظهر جلياً في نص المادة 257 من القانون الملغي، والتي جاء فيها: "يعتبر باطلاً كل شرط في سند الشحن أو في وثيقة أخرى مماثلة يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن الخطأ أو التقصير في أداء الالتزامات المنصوص عليها في هذا الفصل...". فهذا النص يبطل الاتفاق الوارد في سند الشحن أو أي اتفاق يرد في وثيقة أخرى

³ وهي اتفاقية دولية انعقدت بتاريخ 25 أغسطس 1994 لتنظيم سندات الشحن في النقل البحري، ورغم مرور ما يقارب مائة عام على انعقادها، ورغم انعقاد اتفاقيات أخرى لاحقة لها إلّا أنّها مازالت مرجعاً هاماً يرجع إليه الشراح والباحثون في النقل البحري. انظر <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>. تاريخ الدخول: 2024/4/25.

⁴ فقد نصت المادة 257 من القانون البحري العماني الملغي على: "يعتبر باطلاً كل شرط في سند الشحن أو في وثيقة أخرى مماثلة يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن الخطأ أو التقصير في أداء الالتزامات المنصوص عليها في هذا الفصل...".

⁵ نصت المادة 209 من القانون البحري الجديد على: "يعفى الناقل من مسؤولية هلاك أو تلف أو فقدان البضاعة أو التأخير في تسليمها إذا أثبت أنَّ ذلك يعود إلى سبب أجنبي خارج عن إرادته، ولا بد له أو لتابعيه فيه. ويعتبر السبب أجنبياً إذا نشأ عن القوة القاهرة، أو خطأ الشاحن، أو خطأ الغير، أو عيب خاص في البضاعة. كما يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة إذا نشأت بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر".

⁶ وهي اتفاقية منعقدة تحت إشراف الأمم المتحدة لتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط (البحري والبري والجوي)، والتي تعرف باسم قواعد روتردام، انظر https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules. تاريخ الدخول: 2024/5/3.

⁷ ويبدو أنَّ المشرع العماني في القانون الجديد عامل الحيوانات بذات الطريقة التي تعاملت معها اتفاقية هامبورغ، ويتضح ذلك بشكل غير مباشر من نص المادة 170 من القانون العماني التي تنص: "وتستحق الأجرة إذا كان عدم التسليم ناشئاً عن هلاك البضاعة نتيجة لأحد الأسباب الآتية: ... (5) إذا كانت البضاعة المشحونة عبارة عن حيوانات ونفقت في أثناء الرحلة بسبب لا يعود إلى خطأ المؤجر أو تابعيه...".

تعفي الناقل من مسؤولية الهلاك والتلف. ويتشابه موقف القانون العماني الملغي مع موقف القانون التجاري البحري الإماراتي رقم 43 لسنة 2023 في هذا الجانب، إذ أنّ القانون الإماراتي رغم حديثه نص على عدم جواز الاتفاق على إعفاء الناقل من الهلاك أو التلف حتى وإن كان الاتفاق قد ورد في وثيقة أخرى غير سند الشحن، وهذا ما أشارت إليه الفقرة الأولى من المادة 179 من القانون الإماراتي التي جاء فيها: "يعتبر باطلاً كل شرط في سند الشحن أو في أي وثيقة أخرى يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها..."، وقد يفسر هذا النص بأنّ المشرّع لم يقصد بعبارة "أو في أي وثيقة أخرى" أن يكون المنع لاحقاً لحدوث الحدث الذي أدى للهلاك أو التلف، وإنما كان يقصد أي وثيقة تصدر بعد إصدار سند الشحن. لكننا نرى أنّ هذا التفسير غير صحيح إذا ما تعاملنا مع النص على حاله، فالنص جاء مطلقاً ما يعني أن التفسير أيضاً سيكون مطلقاً.

والحقيقة أن القانون البحري العماني الجديد لم يتفرد لوحده بالحكم المذكور، فالحكم ذاته ورد في القانون المصري أيضاً، فالمادة 236 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 تنص: "يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية...". فعبارة "قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر" جاءت مطابقة لما ورد في القانون العماني الجديد.

ويبدو أنّ القانون العماني والقانون المصري قد سايرا الاتفاقيات الدولية الحديثة في هذا الجانب، فهي اتفاقية روتردام - والتي هي آخر الاتفاقيات المنظّمة للنقل الدولي للبضائع - تجيز بشكل غير مباشر أن يتفق الأطراف لاحقاً على إعفاء الناقل من المسؤولية، فقد جاء نص الفقرة الأولى من المادة 79 من هذه الاتفاقية كما يلي: "ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان: (ب) يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنقّد البحري عن الإخلال بواجب منصوب عليه في هذه الاتفاقية أو يحد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة...". فنص هذه المادة يبيّن أنّ البطالان يمس "أي بند في عقد النقل"، وهذا يعني أنه إذا كان الطرفان اتفقا على الإعفاء من المسؤولية في موضع آخر غير عقد النقل فإنّ اتفاقهم صحيح. ورغم أنّ هذا النص يسمح للأطراف بالتحايل على ما ورد فيه، إلّا أنّ النص واضح بأنّ البطالان يقع على البند الذي يرد في عقد النقل نفسه إذا كان ذلك البند يعفي من المسؤولية.

المبحث الثاني: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية المدنية في حالة التأخير أو بموجب عقد التأمين على البضاعة

قد يتفق طرفا عقد النقل البحري على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالات أخرى غير الهلاك والتلف، وأهم هذه الحالات هي حالة وصول البضاعة متأخرة إلى ميناء الوصول. كما أنّ هناك حالة هامة أخرى ذكرتها المادة 215 من القانون البحري العماني، وهي حالة تنازل الناقل عن الحقوق الناشئة عن عقد التأمين على البضاعة. ثم بعد ذلك، أوردت المادة المذكورة أيضاً نصاً مفاده "أي اتفاق آخر من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية". وبناءً على ذلك، سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، الأول منهما عن الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية في حالة التأخير، أما المطلب الثاني فيسكون عن الاتفاق على إعفاء الناقل عن أضرار أخرى منها التنازل عن الحقوق الواردة في عقد التأمين على البضاعة.

المطلب الأول: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية عن التأخير

حتى نطلّع على الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية عن التأخير وعلى الحكم القانوني لهذا الإعفاء، فلا بد أولاً من معرفة ما المقصود بالتأخير، ثم نطلع بعد ذلك على إمكانية الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في هذه الحالة.

أولاً: المقصود بالتأخير

قد يتأخر وصول البضاعة إلى ميناء الوصول عن الموعد المتفق عليه، لكن ماذا لو كان التأخير لفترة قليلة؟ هل يمكن مقارنته بمدة طويلة؟ أو هل هناك معيار واضح لمعرفة إن كان التأخير قد وقع فعلاً أم لا؟ كإجابة على هذا السؤال نجد أنّ اتفاقية روتردام أشارت في المادة 21 إلى معيار يعتمد لمعرفة إن كان التأخير قد وقع أم لا، فقد نصت تلك المادة على: "يحدث التأخير في التسليم عندما لا تُسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها". وأكدت على ذلك اتفاقية هامبورغ في الفقرة الثانية من المادة الخامسة والتي جاء فيها: "(2) يقع التأخير في التسليم إذا لم تُسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحةً، أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، ففي حدود المهلة التي يكون من المعقول إتمام التسليم خلالها من ناقل يقط، مع مراعاة ظروف الحالة". ونلاحظ هنا أنّ كلتا الاتفاقيتين اعتمدتا على الفترة المتفق عليها للنقل كمعيار لمعرفة إن كان التأخير قد وقع أم لا، ثم أضافت اتفاقية هامبورغ معياراً آخرًا وهو معيار المهلة المعقولة للتسليم، فيطبق المعيار الثاني في حالة غياب المعيار الأول.

وقد جاء القانون البحري العماني الجديد في المادة 208 بذات الحكم الذي أوردته اتفاقية هامبورغ، إذ اعتمد المشرع العماني على المعيارين المذكورين آنفاً كأساس لمعرفة إن كان التأخير قد وقع أم لا، فقد نصت هذه المادة على: "...ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يُسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يكن هناك اتفاق على ميعاد تسليم البضائع". وعلى ذلك، فإنّ المقصود بالميعاد هو الوقت الذي اتفق عليه الطرفان في سند الشحن إذا كان محدداً فيه، وإذا لم يحدد فيه فخلال الفترة الزمنية التي يحددها العرف في ضوء نوع البضاعة وطريق الرحلة (أحمد محمود، 2013، ص 184).

وقد ذهب أحدهم إلى تعريف التأخير في التسليم بأنه عبارة عن صورة من صور الضرر الذي ينتج عن تسليم البضاعة في وقت يلي الوقت المحدد في سند الشحن للتسليم، أو الوقت الذي يفترض فيه التسليم (لطيف، 2001، ص 94). ويرى آخر أنّ التأخير في عقد النقل البحري للبضائع هو 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 (المساعدة، 2013، 187). كما أنّ هناك من يرى أنّ التأخير - على عكس الهلاك والتلف - ليس ضرراً بذاته، وإنّما هو سبب يتولد عنه ضرر ما بحيث يكون ذلك الضرر إما فوات كسب أو وقوع خسارة، أي أنّه ضرراً اقتصادياً ينعكس على صاحب البضاعة (كمال، 2003، ص 48).

وبناءً على ما تقدم من نصوص قانونية ومن تعريفات فقهية، فإنّ الباحث يرى أنّ مسؤولية الناقل عن التأخير تقوم على معيارين أساسيين. المعيار الأول يتمثل بالوقت الذي اتفق عليه الطرفان في سند الشحن، وذلك بناءً على القواعد العامة التي تقوم على مبدأ سلطان الإرادة وعلى أنّ العقد شريعة المتعاقدين، فإذا اتفق الطرفان على وقت للتسليم، فإنّ وقت التسليم هذا يعتبر جزءاً من العقد، وأي إخلال يمسّه فإنّ هذا يؤدي إلى أن يكون الناقل مسؤولاً. أمّا المعيار الثاني فهو معيار العرف، ويقصد به المدة المتعارف عليها للتسليم في ظروف متشابهة. وتظهر الحاجة لتطبيق هذا المعيار في حال لم يتفق الأطراف على وقت للتسليم. أي أنّ المعيار الثاني يتم تطبيقه إذا انعدم وجود المعيار الأول، أمّا إذا تواجد المعيار الأول فلا وجود للثاني. فهذان المعياران هما الفيصل في وقوع التأخير أو عدمه.

ثانياً: مدى جواز الاتفاق على عدم مسؤولية الناقل عن التأخير

منع نص المادة 215 من القانون البحري العماني الجديد المذكور سابقاً أطراف عقد النقل البحري من الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول في الموعد المتفق عليه. وهذا يعني أنّ القانون الجديد لم يتوقف عند حد الهلاك والتلف في المنع من الإعفاء من المسؤولية، بل امتدّ إلى التأخر في إيصال البضاعة في الموعد المتفق عليه، وهو ما لم يكن وارداً في القانون الملغي. إذ أنّ القانون الملغي منع الأطراف من الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالتي هلاك والتلف فقط، وسكت عن موضوع التأخير.⁸

ويلاحظ أنّ المشرع العماني خالف في القانون البحري الجديد عدداً من التشريعات العربية في هذا الجانب، فهو لا يتفق مع القانون المصري الذي يقف موقفاً مشابهاً للقانون البحري العماني الملغي، إذ أنّ القانون المصري لم يمنع الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية عن التأخر في وصول البضاعة عن الموعد المتفق عليه، وهذا ما أشارت إليه المادة 236 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 والتي تنص: "يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية: أ) إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها. ب) تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل. ج) تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة 1 من المادة 233 من هذا القانون. د) النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل".

وكذلك الحال بالنسبة للقانون الإماراتي، إذ سكت هو الآخر عن موضوع التأخر في إيصال البضاعة في الموعد المتفق عليه، بمعنى أنّه لم يمنع الأطراف من الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير بإيصال البضاعة في الموعد المتفق عليه. وهذا يظهر بوضوح فيما ورد في الفقرة الأولى من المادة 179 من القانون التجاري البحري الإماراتي، حيث نصت على: "يعتبر باطلاً كل شرط في سند الشحن أو في أي وثيقة أخرى مماثلة يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن الإخلال بالالتزامات المنصوص عليها في هذا الفصل أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية بالنزول عن الحد الأقصى المشار إليه في المادة 177 من هذا المرسوم"، فلم تذكر المادة في نصها أي شيء عن التأخير، ما يعني أنّ التأخير غير مشمول بالبطلان.

ولا يقف الأمر عند القانون المصري والإماراتي فقط، بل هناك قوانين عربية أخرى تقف نفس الموقف، فهي القانون الأردني يتخذ موقفاً مشابهاً للقانونين المذكورين، فهو أجاز أن يتفق أطراف عقد النقل البحري للبضائع على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير بإيصال البضائع.⁹ ولم يرد الجواز بشكل مباشر، وإنما يتضح ذلك من حصر منع الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية على حالتي الهلاك والتلف فقط دون التأخير (عبد القادر، 2014، 326)، وهذا الحكم القانوني يؤكده القضاء الأردني في بعض قراراته (كاتيا الصمادي، 2017، 61). ورغم ذلك، إذا تولّد عن التأخير هلاك وتلف فإنّ الناقل يكون مسؤولاً عن ذلك الهلاك والتلف (موسى مقدادي، 2023، 8).

ويلاحظ أنّ القوانين المذكورة، أي المصري والإماراتي والأردني، تتفق مع معاهدة بروكسل التي تنظم النقل البحري، إذ لم تنظم تلك المعاهدة الاتفاق الذي يعفي الناقل من المسؤولية في حالة التأخر بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، بل سكتت عن هذا الموضوع، وربما كان السبب في ذلك أنّ وسيلة النقل البحرية في الوقت الذي انعقدت به معاهدة بروكسل لم تكن وسيلة نقل حديثة ومتطورة كما هي عليه الآن، ما يعني أنّه يصعب تحديد وقت وصول السفينة إلى ميناء الوصول (أحمد عبد الحميد، 1977، ص 52-53). ثم سارت معاهدة هامبورغ على نفس النهج في هذا الجانب، إذ لم تنظم هي الأخرى

⁸ تنص المادة 257 من القانون البحري العماني على: "يعتبر باطلاً كل شرط في سند الشحن أو في وثيقة أخرى مماثلة يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن الخطأ أو التقصير في أداء الالتزامات المنصوص عليها في هذا الفصل أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية. وكل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع وكل شرط آخر يماثله في حكم شروط الإعفاء من المسؤولية".

⁹ انظر المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

الاتفاق الذي يعفي الناقل من المسؤولية في حالة التأخر بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، وربما كان السبب في ذلك أنها تأثرت بالأحكام الواردة في اتفاقية بروكسل (فايز، 2008، ص 60).

وعلى خلاف ذلك، كما تبين لنا، فقد اتخذ التشريع العماني في القانون البحري الجديد موقفاً مغايراً لكلتا الاتفاقيتين والقوانين العربية المذكورة، إذ منع القانون العماني الجديد الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالة تأخير التسليم. وقد يكون السبب الذي غير موقف المشرع من سكوت على موضوع الاتفاق على الإعفاء من التأخير في القانون الملغي إلى منع الاتفاق على الإعفاء في القانون الجديد هو أنّ التأخير بحد ذاته غالباً ما يؤدي إلى الهلاك والتلف. فالمشرع عندما يمنع الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالة التأخير فإنه يمنع بذلك الناقل من التهاون والتباطؤ في إيصال البضاعة على مواعيدها المتفق عليه، وهذا بدوره قد يؤدي إلى الهلاك أو التلف (عادل، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981، 2011، ص 249).

ومن جهتنا نرى أنّ المشرع العماني في القانون البحري الجديد قد ابتعد عن الصواب إلى حد ما. ذلك لأنّ المشرع العماني خالف المعايير الدولية الواردة في الاتفاقيات الدولية والتي اعتمدت عليها الكثير من الدول في تشريعاتها الداخلية، فهو يخالف وحدة القانون التجاري الدولي، ما قد يفاجئ الأطراف عند التطبيق. ومن جانب آخر، مسؤولية الناقل في الحفاظ على البضاعة من التلف والهلاك تختلف عن مسؤوليته في الوصول في الموعد المتفق عليه، فلا أحد يستطيع أن يضمن وصول الرحلات البحرية في مواعييدها المتفق عليها. فرغم التطور العلمي الكبير في مجال صناعة السفن، وفي مجال الاتصالات، وفي مجال توقعات الطقس، وغير ذلك من العلوم، إلّا أنّ هذا التطور مازال قاصراً عن ضمان وصول الرحلات في المواعيد المتفق عليها، خاصّة وأنّ بعض الرحلات البحرية تحتاج إلى قطع مسافات طويلة في البحر، وقد تمر في أماكن بعيدة في أعماق البحار والمحيطات، والتي غالباً ما تخلو من إمكانيات علمية تضمن وجود اتصالات على النحو الموجود على اليابسة، أو تضمن وجود أحوال جوية مستقرة في تلك الأماكن. فهذا كله يفرض على التأخير طبيعة خاصة تختلف عن الهلاك والتلف.

المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية عن أضرار أخرى

قد يتفق أطراف عقد النقل على إعفاء الناقل من مسؤوليات أخرى غير الهلاك والتلف والتأخير. فقد يتفق الطرفان على أن يتنازل مرسل البضاعة للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة. كما قد يتفق الطرفان على جوانب أخرى فيها إضرار للشاحن لم يذكرها المشرع العماني بشكل مباشر، وإنّما اكتفى بذكر "أي اتفاق آخر من شأنه الإعفاء من المسؤولية"، وهذا ما سيتم الحديث عنه في الفقرات التالية.

أولاً: الاتفاق على التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة

أوضحت المادة 215 من القانون البحري العماني أنّ تنازل صاحب البضاعة أو الشخص صاحب المصلحة في التأمين للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة يعتبر باطل، ويتضح هذا الحكم في الفقرة الثالثة من المادة المذكورة. وهذا يعني أن المشرع العماني منع أطراف عقد النقل البحري من أن يتفقوا على تنازل الشخص الذي آمن على البضاعة لمصلحته عن الحقوق التي تنشأ عن عقد التأمين إلى الناقل، وإذا اتفق الطرفان فعلاً على ذلك فإنّ هذا التنازل باطل.

ويبدو أنّ المشرع العماني ألحق صفة البطلان لهذا الاتفاق، لذات الغاية المذكورة في الحالات السابقة، فالمشرع لا يريد من الناقل أن يتهاون وأن يتراخى في مراقبة البضاعة أثناء الرحلة، فلا يصح أن يهمل الناقل في البضاعة، فهو المسؤول عن سلامتها خلال الرحلة البحرية (عادل، القانون البحري الجديد، 2024، ص 199).

ومن الطبيعي أن يكون التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين باطلاً، ذلك لأنّ التأمين يغطّي الخسائر التي قد تنتج من المخاطر المؤمن ضدها، وبهذا فإن الناقل قد لا يكتفي فقط بالتراخي والإهمال، وإنما قد يقوم هو بأعمال تؤدي إلى هلاك أو تلف البضاعة طمعاً بالتعويض المتفق عليه في عقد التأمين.

ثانياً: جوانب أخرى يحضر الاتفاق عليها

أكتفت المادة 215 من القانون البحري العماني بالجوانب المذكورة سابقاً، في حين أنّ هناك قوانين عربية أخرى أبطلت الاتفاق على جوانب أخرى لم تذكرها نصوص القانون العماني. فقد نصت المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني على: "يعتبر ملغي ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أية وثيقة للنقل البحري تنشأ في الأردن وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات عمّن تعينه القوانين المرعية أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص...". فهذا النص أضاف حالات أخرى تبطل إذا اتفق الأطراف عليها، وتتمثل الحالة الأولى في الاتفاق على تطبيق قانون آخر غير القانون الأردني إذا كان الهدف من هذا الاتفاق هو تجنب قواعد أمره يفرضها هذا القانون على الناقل. فالمشرع الأردني هنا يعلم أنّ الطرفين قد يحاولا التهرب من قواعد ملزمة واردة في القانون الأردني، وهي القواعد المرتبطة بمسؤولية الناقل. فحيث أن الأطراف يعلمون بأن هذه القواعد قواعد أمر لا يجوز تجنبها ولا مفرّ منها، فقد يلجأ الأطراف لتجنب القانون بأكمله كوسيلة للتهرب من تطبيق تلك القواعد على العلاقة العقدية، فمنع القانون الأردني هذا الاتفاق، علماً أن المنع ينطبق على العقود التي تنشأ في الأردن كما هو واضح من نص المادة.

وهناك حالة ثانية أيضاً أوردتها النص، وهي حالة التهرب من عبء الاثبات، فقد يتفق الأطراف على نقل عبء الاثبات من طرف إلى آخر، أو قد يتفق الأطراف على اختيار قانون آخر غير القانون الأردني يحتوي على قواعد تنظم عبء الاثبات بطريقة مختلفة عما ورد في القانون الأردني، فذكر النص أن أي اتفاق ينطوي على هذا المعنى فهو باطل.

فهاتان الحالتان لم تردا في نصوص القانون البحري العماني كحالات يمنع الاتفاق عليها، فلم تُذكر هاتين الحالتين لا بشكل مباشر ولا بشكل غير مباشر في نصوص القانون العماني.

إضافة لما تقدّم، هناك حالة أخرى وردت في القانون البحري الإماراتي لم ترد في القانون العماني، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة 179 من القانون البحري الإماراتي على: "يعتبر في حكم شرط الإعفاء من المسؤولية كل شرط يضيّق من فترة النقل البحري التي يسأل خلالها الناقل، أو يقصر من مدة عدم سماع الدعوى عند الإنكار، أو أي شرط آخر من شأنه عدم تحمّل الناقل تبعة التعويض عن الأضرار". فيشير هذا النص إلى حالات أخرى لم يذكرها القانون العماني ولا الأردني، إذ أنه يمنع الاتفاق على أي حالة تقصّر من الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن البضاعة،¹⁰ أو يقصّر من مدة التقادم التي تحددها النصوص القانونية،¹¹ وذلك لما لهاتين الحالتين من ارتباط مع الحالات السابقة، إذ أنّ هاتين الحالتين فهما أيضاً إمكانية إعطاء الناقل فرصة للإهمال وعدم الاهتمام بالبضاعة التي تكون تحت حيازته خلال عملية النقل البحري.

وقد تبرز أهمية حالة تقصير مدة مسؤولية الناقل عن البضاعة عند تطبيق قواعد اتفاقية روتردام، إذ تسمح تلك الاتفاقية بتغيير مدة مسؤولية الناقل البحري لما لتلك الاتفاقية من خصائص مختلفة تجمع بين النقل البحري والبري والجوي، وهو ما يعرف بالنقل من الباب إلى الباب، أو النقل متعدد الوسائط (عماد الدين، 2017، ص 31-32).

رغم ما تقدّم، فإنّ نص الفقرة الرابعة من المادة 215 من القانون البحري العماني قد جاء بقاعدة عامّة مرنة تستوعب حالات متعددة، فقد نصت تلك الفقرة على: "(4) أي اتفاق آخر من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية". فهذا النص يوحي بشمولية البطلان، فأى شرط يفيد بإعفاء الناقل من المسؤولية فهو بطلان. ومن جهتنا نرى أن هذا النص وإن كان نصّاً شاملاً يقبل كل ما هو محتمل، وكل ما هو متجدد، فهو وإن كان كذلك فإنّ الأولى أن يذكر المشرع العمل الباطل بشكل واضح ومباشر، بمعنى أنّ القاعدة هنا قاعدة أمرة، فهي جزء من النظام العام الذي لا يجوز مخالفته، فلأنها من هذا الصنف من القواعد فيجب أن تكون واضحة للأطراف بشكل يمنع من التأويل والتفسير والاجتهادات الفقهية والقضائية. فهل تشمل الفقرة الرابعة المذكورة منع الأطراف من اختيار قانون آخر مثلاً؟ يرى الباحث أنّ هذا الأمر غير مشمول بالمنع، إذ أنّ المنع يقع على المسؤولية الناشئة عن العقد نفسه وليس على القانون الذي ينظم العقد. غير أنّ هذا الرأي قد يقابل بالمخالفة من باحثين آخرين لمبررات معقولة. وهذا وما يدفع الباحث إلى القول بضرورة تدخل المشرع لتحديد الجوانب المشمولة بالمنع والجوانب غير المشمولة فيه.

الخاتمة:

وفي نهاية هذا البحث تبين لنا أنّ المشرع العماني اتفق مع الاتفاقيات الدولية ومع كثير من القوانين الوطنية في عدد من الجوانب، واختلف معها في جوانب أخرى، وقد تمّ التوصل إلى مجموعة من النتائج والتوصيات، نوردها فيما يلي:

النتائج:

أولاً: عندما منعت الاتفاقيات الدولية الناقل من اشتراط إعفاءه من المسؤولية، فقد قرنت هذا المنع بإهمال وتقصير الناقل، بمعنى أن الغاية من الإبطال هي منع وقوع الإهمال والتقصير، أما إذا أورد الناقل شرط يعفيه من المسؤولية لغايات أخرى فقد يكون الشرط صحيح، أما المشرع العماني فقد أبطل شرط الإعفاء من المسؤولية دون أن يقرن ذلك بالإهمال والتقصير.

ثانياً: هناك حالات ذكرتها بعض القوانين بشكل مباشر وبيّنت أنه لا يجوز للأطراف الاتفاق عليها، وإذا اتفقوا عليها فإنّ اتفاقهم باطل، وهذه الحالات هي: إذا اتفق الأطراف على تطبيق قانون آخر غير قانون الدولة التي يصدر فيها سند الشحن، حالة اتفاق الأطراف على نقل عبء الاثبات من طرف إلى آخر، حالة تقليل فترة النقل البحري التي يسأل خلالها الناقل، وحالة تقصير مدة عدم سماع الدعوى. فالغاية من هذه الحالات هو تهرب الناقل من المسؤولية. فهذه الحالات إذا اتفق عليها الأطراف فإنّ اتفاقهم باطل وفقاً لتلك القوانين. أما المشرع العماني فلم يذكر تلك الحالات، بل اكتفى بإيراد نص يقضي "أي اتفاق آخر من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية".

ثالثاً: وفقاً للقانون العماني، إذا تأخر الناقل بإيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه أكثر من ثلاثين يوماً فإنّ البضاعة تعتبر هالكة بحكم القانون، وقد خالف المشرع العماني اتفاقية هامبورغ التي تعتبر البضاعة هالكة بعد مرور ستين يوم وليس ثلاثين يوم من الموعد المحدد لتسليم البضاعة.

¹⁰ وهذه الفترة حددها القانون العماني في المادة 206 من القانون البحري الجديد والتي تنص على: "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها أو فقدانها إذا حصل ذلك في المدة بين تسلّم الناقل للبضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه بتسليمها في ميناء التفريغ إلى صاحب الحق في تسلّمها أو إيداعها...".

¹¹ وقد حددت المادة 219 من القانون البحري العماني مدة التقادم بأنها سنة واحدة، فقد نصت تلك المادة على: "تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع بمضي سنة واحدة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم...".

التوصيات:

أولاً: ينبغي أن يقتصر منع شرط الإعفاء من المسؤولية بالغاية منه، إذ أنّ الغاية منه هي منع إهمال الناقل وتقصيره. فإذا اتفق الأطراف على إعفاء الناقل من المسؤولية لغايات أخرى غير الإهمال والتقصير، فالأصل أن يكون الاتفاق صحيح.

ثانياً: طالما أنّ قواعد الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية هي جزء من النظام العام وهي قواعد أمرة لا يجوز مخالفتها، فيجب أن يذكرها المشرع بوضوح، فلا يكتفى بوضع معيار عام مفاده "أي اتفاق آخر من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية". لذلك فإننا نوصي بإبطال: اتفاق الأطراف على تطبيق قانون آخر تهرباً من قواعد أمرة، أو تطبيق قواعد اثبات مختلفة، أو تقصير مدة المسؤولية، أو تقصير مدة التقادم. وهذا ما فعلته قوانين أخرى كما لاحظنا في البحث.

ثالثاً: إن مدة ثلاثين يوم مدة قصيرة لوقوع الهلاك الحتمي، فنوصي بأن تكون المدة ستين يوم، وذلك انسجاماً مع المعايير الدولية، ولرفع الحرج عن الناقل.

المراجع:

أولاً: المراجع العربية:

- إبراهيم، حيدرة. (2021). *النظام القانوني لعقد النقل البري في التشريع الجزائري*. رسالة ماجستير، معهد الحقوق واللوم السياسية، الجزائر.
- آل سفرات، أحمد عبد الله. (2020). *أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقه الإسلامي: دراسة مقارنة*. مجلة جامعة طيبة للآداب والعلوم الإنسانية: عدد 24.
- الجازوي، سالمه فرج. (2023). *التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة*. مجلة أبحاث قانونية: جامعة سرت، كلية القانون، 10(2).
- جبركوماني، لطيف. (2001). *مسؤولية الناقل البحري*. ط1.
- حسيني، مراد. (2014). *الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع*. مجلة الحقوق (محمد أوزيان): عدد 15.
- حمدي، كمال. (2003). *مسؤولية الناقل البحري للبضائع*. ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- حوياد، حياة. (2022). *الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية طبقاً لقواعد روتردام*. المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية: 7(1).
- دريسي، أمينة. (2013). *إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار الحاصلة نتيجة العيب الخفي*. مجلة الفقه والقانون: عدد 6.
- رضوان، فايز نعيم. (2008). *مسؤولية الناقل البحري الدولي للبضائع وفقاً لاتفاقية هامبورغ 1978*. مجلة الأمن والقانون: أكاديمية شرطة دبي، 16(1).
- زصاكي، عبد الرحيم. (2021). *مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري*. مجلة قانون وأعمال: 19.
- صرخوه، يعقوب يوسف. (1984). *النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون الكويتي الجديد*. مجلة الحقوق: جامعة الكويت، مجلس النشر العلمي، 8(2).
- صمادي، كاتيا. (2017). *حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية: دراسة مقارنة*. رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، الأردن.
- عبابنة، محمود. (2015). *أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي): دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية*. دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- عبد الحي، عماد الدين. (2017). *النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة بين القانون الإماراتي والسوري وقواعد روتردام لعام 2008*. مجلة الشريعة والقانون: جامعة الإمارات العربية المتحدة، كلية القانون، 31(69).
- العزيمي، محمد. (2023). *اتفاق التحكيم في منازعات النقل البحري للبضائع على ضوء قواعد هامبورغ والقانون المغربي*. مجلة الوساطة والتحكيم: 3.
- العطير، عبد القادر. (2014). *الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية*. ط5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- عموش، أحمد عبد الحميد. (1977). *القانون البحري الليبي*. ج2، الشركة العامة للنشر والتوزيع والاعلان، بنغازي.
- المساعدة، أحمد محمود. (2013). *مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع: دراسة مقارنة*. مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنوفية، كلية الحقوق: 22(38).
- مقدادي، عادل. (2011). *القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981*. المكتب الجامعي الحديث.
- مقدادي، عادل. (2014). *القانون التجاري: العقود التجارية وفقاً لأحكام قانون التجارة العماني*. دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- مقدادي، عادل. (2024). *القانون البحري الجديد وفقاً للقانون البحري العماني رقم 19/2023*. مكتبة الدراسات العربية للنشر والتوزيع، سلطنة عمان.
- مقدادي، موسى. (2023). *مسؤولية الناقل البحري في ضوء التشريع الأردني*. مجلة الشرق الأوسط للدراسات القانونية والفقهية: 4(3).

ثانيًا: المواقع الإلكترونية:

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules

ثالثًا: القوانين:

القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981.

القانون البحري العماني رقم 19 لسنة 2023.

قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

القانون التجارة البحرية الإماراتي رقم 43 لسنة 2023.

قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

رابعًا: الاتفاقيات الدولية:

اتفاقية هامبورغ للنقل البحري للبضائع لسنة 1978.

اتفاقية بروكسل لتنظيم سندات الشحن لسنة 1924.

اتفاقية روتردام للنقل متعدد الوسائط لسنة 2008.

خامسًا: رومنة المراجع العربية:

Al Sfrat, Ahmd 'Ebd Allh. (2020). Asas Ms'ewlyh Alnaql Albhry Whalatha Fy Alnzam Albhry Altjary Als'ewdy Walfqh Aleslamy: Drash Mqarnh. Mjhl Jam'eh Tybh Lladab Wal'elwm Alensanyh: 'Edd 24.

Al'etyr, 'Ebd Alqadr. (2014). Alwsyt Fy Shrh Qanwn Altjarh Albhryh. T5, Dar Althqafh Llnshr Waltwzy'e, 'Eman.

Al'ezyzy, Mhmd. (2023). Atfaq Althym Fy Mnaz'eat Alnql Albhry Llbda'e'e 'Ela Dw' Qwa'ed Hambwrgh Walqanwn Almghrby. Mjhl Alwsath Walthkym.(3):

Aljazwy, Salmh Frj. (2023). Althdyd Alqanwny Lms'ewlyh Alnaql Albhry: Drash Mqarnh. Mjhl Abhath Qanwny: Jam'eh Srt, Klyh Alqanwn, 10.(2)

Almsa'edh, Ahmd Mhmwd. (2013). Ms'ewlyh Alnaql Albhry 'En Altakhyr Fy Tslym Albda'e'e: Drash Mqarnh. Mjhl Albhwth Alqanwny Walaqtsadyh, Jam'eh Almnwfyh, Klyh Alhqwq: 22.(38)

Drysy, Amynh. (2013). E'efa' Alnaql Albhry Mn Alms'ewlyh 'En Aladrar Alhaslh Ntyjh Al'eyb Alkhfy. Mjhl Alfqh Walqanwn: 'Edd 6.

'Ebabnh, Mhmwd. (2015). Ahkam 'Eqd Alnql (Alnql Albhry, Alnql Albry, Alnql Aljwy): Drash Mqarnh 'Ela Dw' Altshry'eat Walwtnyh Wal'erbyh Walatfaqyat Aldwlyh Walajthadat Alqda'eyh. Dar Althqafh Llnshr Waltwzy'e, 'Eman.

'Ebd Alhy, 'Emad Aldyn. (2017). Alntaq Alzmny Lms'ewlyh Alnaql Albhry: Drash Mqarnh Byn Alqanwn Alemaryt Walswry Wqwa'ed Rwtrdam L'eam 2008. Mjhl Alshry'eh Walqanwn: Jam'eh Alemaryt Al'erbyh Almthdh, Klyh Alqanwn, 31.(69)

Ebrahym, Hydrh. (2021). Alnzam Alqanwny L'eqd Alnql Albry Fy Altshry'e Alja'ery. Rsalh Majstyr, M'ehd Alhqwq Wallwm Alsyasyh, Alja'ar.

'Emwsh, Ahmd 'Ebd Alhmyd. (1977). Alqanwn Albhry Allyby. J2, Alshrkh Al'eamh Llnshr Waltwzy'e Wala'elan, Bnghazy. Hmdy, Kmal. (2003). Ms'ewlyh Alnaql Albhry Llbda'e'e. T2, Mnshah Alm'earf, Aleskndryh.

Hsyny, Mrad. (2014). Alahkam Almwddw'eh Lms'ewlyh Alnaql Albhry Llbda'e'e. Mjhl Alhqwq (Mhmd Awzyan): 'Edd 15.

Hwbah, Hyah. (2022). Alhalat Alatafyh Le'efa' Alnaql Albhry Mn Alms'ewlyh Tbqaan Lqwa'ed Rwtrdam. Almjhl Alja'eryh Llhqww Wal'elwm Alsyasyh: 7.(1)

Jbrkwmny, Ltyf. (2001), Ms'ewlyh Alnaql Albhry. T1.

Mqdady, 'Eadl. (2011). Alqanwn Albhry Wfqana Lqanwn Albhry Al'emany Rqm 35 Lsnh 1981. Almkth Aljam'ey Alhdyth.

Mqdady, 'Eadl. (2014). Alqanwn Altjary: Al'eqwd Altjaryh Wfqana Lahkam Qanwn Altjarh Al'emany. Dar Althqafh Llnshr Waltwzy'e, 'Eman.

Mqdady, 'Eadl. (2024). Alqanwn Albhry Aljdyd Wfqana Lqanwn Albhry Al'emany Rqm 19/ 2023. Mktbh Aldrasat Al'erbyh Llnshr Waltwzy'e, Sltnh 'Eman.

Mqdady, Mwsa. (2023). Ms'ewlyh Alnaql Albhry Fy Dw' Altshry'e Alardny. Mjhl Alshrq Alawst Lldrasat Alqanwny Walfqhyh: 3.(4)

- Rdwan, Fayz N'eym. (2008). Ms'ewlyh Alnaql Albhry Aldwly Llbda'e'e Wfqana Latfaqyh Hambwrgh 1978. Mjhl Alamn Walqanwn: Akadymy Shrth Dby, 16.(1)
- Smady, Katya. (2017). Halat Ms'ewlyh Alnaql Albhry 'En Nql Albda'e'e Fy Altshry'e Alardny Mqarnh M'e Alatfaqyat Aldwlyh: Drash Mqarnh. Rsalh Majstyr, Jam'eh Alshrq Alawst, Alardn.
- Srkhwh, Y'eqwb Ywsf. (1984). Alnzam Alqanwny Lms'ewlyh Alnaql Albhry 'En Albda'e'e Fy Alqanwn Albhry Alkwyty Aljdyd. Mjhl Alhqwq: Jam'eh Alkwyty, Mjls Alnshr Al'elmy, 8.(2)
- Zdaky, 'Ebd Alrhym. (2021). Ms'ewlyh Alnaql Fy 'Eqd Alnql Albhry. Mjhl Qanwn Wa'emal .(19):