



**مدى إعمال قواعد القانون البحري
الدولي والمقارن في مشروع القانون
العربي الاسترشادي البحري 2016**

دراسة تحليلية مقارنة

من اعداد

الدكتورة فاتن حسين حوى
استاذ القانون التجاري والبحري المشارك
بكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة بيروت العربية
كلية الحقوق
جامعة القاهرة



كلية الحقوق
جامعة القاهرة

مقدمة

يعتبر مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري - محل البحث - خطوة عربية فضلى في مجال توحيد الحلول القانونية في مجال التجارة البحرية بشكل خاص.⁽¹⁾

فلا يوجد - بحسب لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي اليونسترال - اي محاولة من قبل اللجنة لوضع قانون بحري دولي نموذجي او استرشادي، كما دأبت الامم المتحدة ان تفعل في ميادين قانونية اخرى كالبيع الدولي والتحكيم التجاري الدولي وغيرها من مجالات القانون التجاري الدولي.⁽²⁾

(1) قمنا بالقاء بعض الخلاصات والنتائج التي خلصت اليها هذه الدراسة بعنوان "مدى إعمال قواعد القانون البحري الدولي والمقارن في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري 2016" خلال اجتماع لجنة اعداد مشروع قانون عربي استرشادي بحري ونظام استرشادي لإنشاء دوائر قضائية بحرية متخصصة بتنظيم من جامعة الدول العربية - مجلس وزراء العدل العرب- المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية والمنعقد في مقر المركز، بيروت، الجمهورية اللبنانية بتاريخ 21-23 اذار/مارس 2016: انظر الموقع الالكتروني للمركز بشأن اعمال هذا الاجتماع

www.carji.org

(2) وضعت لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي يونسترال UNCITRAL العديد من الاتفاقيات، وكذلك القوانين النموذجية وغيرها من المعايير الدولية في ميدان القانون التجاري الدولي، متاحة الكترونياً على الموقع الالكتروني: http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitral_texts.html وهي:

- في مجال التحكيم والتوفيق التجاريين الدوليين: (1) الاتفاقيات: - اتفاقية الامم المتحدة بشأن الشفافية في التحكيم التعاهدي بين المستثمرين والدول (نيويورك، 2014) ("اتفاقية موريشيوس بشأن الشفافية") - اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها (نيويورك، 1958) ("اتفاقية نيويورك"). (2) القوانين النموذجية: - قانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي (1985)، مع التعديلات التي اعتمدت في عام 2006. - قانون الأونسيترال النموذجي للتوفيق التجاري الدولي (2002). (3) النصوص التعاقدية: - قواعد الأونسيترال بشأن الشفافية في التحكيم التعاهدي بين المستثمرين والدول (تاريخ النفاذ: 1 نيسان/أبريل 2014) - قواعد الأونسيترال للتحكيم المنقحة 2010 والمعدلة 2013 - قواعد الأونسيترال للتوفيق (1980). (4) النصوص التوضيحية: - توصيات لمساعدة المؤسسات التحكيمية وغيرها من الهيئات المهتمة فيما يخص التحكيم بمقتضى قواعد الأونسيترال للتحكيم (بصيغتها المنقحة في عام 2010). - توصية بشأن تفسير الفقرة 2 من المادة الثانية، والفقرة 1 من المادة السابعة، من اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها، المحررة في نيويورك، في 10 حزيران/يونيه 1958 (2006). - ملحوظات

- الأونسيترال عن تنظيم إجراءات التحكيم (1996). - توصيات لمساعدة المؤسسات التحكيمية والهيئات الأخرى ذات الصلة فيما يتعلق بعمليات التحكيم بموجب قواعد الأونسيترال للتحكيم.
- في مجال البيع الدولي للبضائع والمعاملات المتصلة به: (1) الاتفاقيات: - اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع (فيينا، 1980). - اتفاقية فترة التقادم في البيع الدولي للبضائع (نيويورك، 1974). (2) النصوص التعاقدية: - القواعد الموحدة بشأن شروط العقد المتعلقة بالمبلغ المتفق عليه الذي يستحق الدفع في حالة الإخفاق في الأداء (1983). (3) النصوص التوضيحية: - دليل الأونسيترال القانوني بشأن صفقات التجارة المكافئة الدولية (1992).
 - في مجال المصالح الضمانية: (1) الاتفاقيات: - اتفاقية الأمم المتحدة بشأن إحالة المستحقات في التجارة الدولية (نيويورك، 2001). (2) الأدلة والتوصيات التشريعية: - دليل الأونسيترال المتعلق بإنشاء وتشغيل سجل للحقوق الضمانية (2013). - دليل الأونسيترال التشريعي بشأن المعاملات المضمونة: الملحق المتعلق بالحقوق الضمانية في الممتلكات الفكرية (2010). - دليل الأونسيترال التشريعي بشأن المعاملات المضمونة (2007). (3) النصوص التوضيحية: - نصوص لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) ومؤتمر لاهاي والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (اليونيدروا) المتعلقة بالمصالح الضمانية.
 - في مجال الإعسار: (1) القوانين النموذجية: - قانون الأونسيترال النموذجي بشأن الإعسار عبر الحدود (1997) مع دليل الاشتراع والتفسير (2013). (2) الأدلة والتوصيات التشريعية: - دليل الأونسيترال التشريعي لقانون الإعسار، الجزء الرابع: التزامات المديرين في فترة الاقتراب من الإعسار (2013). - دليل الأونسيترال التشريعي لقانون الإعسار، الجزء الثالث: معاملة مجموعات المنشآت في حالات الإعسار (2010). - دليل الأونسيترال التشريعي لقانون الإعسار (2004). (3) النصوص التوضيحية: - قانون الأونسيترال النموذجي بشأن الإعسار عبر الحدود: المنظور القضائي. - دليل الأونسيترال العملي بشأن التعاون في مجال الإعسار عبر الحدود (2009).
 - في مجال المدفوعات الدولية: (1) الاتفاقيات: - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالكفالات المستقلة وخطابات الاعتماد الضامنة (نيويورك، 1995). - اتفاقية الأمم المتحدة بشأن السفاتج (الكمبيالات) الدولية والسندات الإذنية الدولية (نيويورك، 1988). (2) القوانين النموذجية: - قانون الأونسيترال النموذجي للتحويلات الدائنة الدولية (1992). (3) النصوص التوضيحية: - التفطن للاحتيال التجاري ومنعه: المؤشرات الدالة على الاحتيال التجاري (2013). - الدليل القانوني للأونسيترال بشأن التحويلات الإلكترونية للأموال (1987).
 - في مجال النقل الدولي للبضائع: (1) الاتفاقيات: - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (نيويورك، 2008) ("قواعد روتردام"). - اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، 1991). - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، 1978) ("قواعد هامبورغ"). (2) الأحكام النموذجية: - الحكم المتعلق بوحدة الحساب العالمية والحكمان المتعلقان بتعديل حد المسؤولية في اتفاقيات النقل الدولية (1982).
 - في مجال التجارة الإلكترونية: (1) الاتفاقيات: - اتفاقية الأمم المتحدة بشأن استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية (نيويورك، 2005). (2) القوانين النموذجية: - قانون

ولعل الاهتمام بالتجارة البحرية يتزايد يوماً بعد يوم، لما يشهده العالم من نمو غير مسبوق في حجم التجارة المحلية والدولية، وما واكب هذا النمو من تطور في حركة النقل الدولي للبضائع بحراً تحديداً، حيث ان 90% من بضائع العالم تُنقل عن طريق البحر، علاوة على ما يشهده العالم من تطورات تكنولوجية متلاحقة اثرت بشكل كبير في تطور القانون التجاري الدولي⁽¹⁾.

لذلك فمن الأهمية بمكان الاشادة بجهود جامعة الدول العربية وضع قانون عربي استرشادي او نموذجي بحري يكون خطوة رئيسية في توحيد الحلو القانونية في مختلف التشريعات العربية التي تعتمد في هذا المجال الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل سنة 1924 وتعديلاتها 1968 (قواعد لاهاي) والبروتوكولات الملحقه بها (قواعد لاهاي - فيسبي) او اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 ("قواعد هامبورغ")⁽²⁾.

الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية (2001). - قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية (1996). (3) الأدلة والتوصيات التشريعية: - توصيات إلى الحكومات والمنظمات الدولية بشأن القيمة القانونية لسجلات الحواسيب (1985). (4) النصوص التوضيحية: - تعزيز الثقة بالتجارة الإلكترونية: المسائل القانونية الخاصة باستخدام طرائق التوثيق والتوقيع الإلكترونية على الصعيد الدولي (2007).

• في مجال الاشتراء وتنمية البنى التحتية: (1) القوانين النموذجية: - قانون الأونسيترال النموذجي للاشتراء العمومي (2011). - دليل الاشتراء (2012). - إرشادات بشأن لوائح الاشتراء (2013). - مسرد المصطلحات (2013). - قانون الأونسيترال النموذجي لاشتراء السلع والانشاءات والخدمات (1994). - قانون الأونسيترال النموذجي لاشتراء السلع والانشاءات (1993). (2) الأدلة والتوصيات التشريعية: - دليل الأونسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص (2000). (3) الأحكام النموذجية: - أحكام الأونسيترال التشريعية النموذجية بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص (2003). (4) النصوص التوضيحية: - دليل الأونسيترال القانوني بشأن صياغة العقود الدولية لتشبيد المنشآت الصناعية (1987).

(1) البنك الدولي، تقرير عن التنمية في العام 2016؛ العوائد الرقمية، منشورات البنك الدولي، واشنطن، 2016، ص 6. متاح الكترونياً أيضاً على الموقع الالكتروني للبنك الدولي.

(2) انظر تفصيلاً في مقارنة المعايير الدولية في مجال النقل البحري الدولي:

BERLINGIERI, Francesco, A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, paper delivered at the General Assembly of the International Association of Average Adjusters-

وتعتبر هذه الاتفاقية محاولة من الامم المتحدة نحو تحقيق التوازن بين الناقلين والشاحنين وخطوة نحو توحيد كافة القواعد المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع بشكل عام وبقواعد مسؤولية الناقل البحري بشكل خاص. وتتكون الاتفاقية من 34 مادة، خصص الجزء الاول منها للاحكام العامة لجهة ايراد بعض التعاريف القانونية الخاصة بالنقل البحري علاوة على تحديد نطاق تطبيق الاتفاقية ثم تفسير هذه الاتفاقية وذلك في المواد 1 و 2 و 3. اما الجزء الثاني وفي المواد من 4 الى م 11 ضمناً فقد خصص لمسؤولية الناقل، حيث اوردت الاتفاقية قواعد تتعلق بمدة المسؤولية واسبابها وحدودها اضافة الى سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة الى عقد النقل البحري اضافة الى ايراد قواعد تحكم سقوط الحق في تحديد المسؤولية، وحكم البضائع التي يتم شحنها على سطح السفينة اضافة الى حكم مسؤولية الناقل الفعلي والنقل المتتابع. كما خصصت الاتفاقية الجزء الثالث منها في المواد 12 و 13 مسؤولية الشاحن، اما الجزء الرابع فقد خصص لوثائق النقل وتحديد سند الشحن لجهة اصداره وما يتضمنه هذا السند والتحفظات التي ترد عليه وحجبه في الاثبات اضافة الى بعض الوثائق الاخرى ذات الصلة بعملية النقل وذلك عبر المواد 14 ولغاية م 18 ضمناً. وقد خصصت الاتفاقية الجزء الخامس منها وتحديدًا في المواد 19 ولغاية 22 ضمناً لبيان حكم المطالبات والدعاوى المتصلة بالنقل البحري، وذلك من حيث الاخطار الخاص بالهلاك او التلف او التأخير، وتقادم الدعوى المتعلقة بنقل البضائع، اضافة الى الاختصاص القضائي والتحكيم. اما الجزء السادس من الاتفاقية فقد خصص للأحكام التكميلية ذات الصلة بالنقل البحري وذلك في المواد 23 ولغاية 26 ضمناً، وفي الجزء السابع من الاتفاقية تم وضع الاحكام المتعلقة بالوديع وبدء نفاذ الاتفاقية والانسحاب من الاتفاقيات الاخرى وكذلك اعادة النظر في الاتفاقية وتعديلها واعادة النظر في مقادير التحديد والوحدة الحسابية والانسحاب من هذه الاتفاقية وذلك في المواد من 27 ولغاية 34 ضمناً. ويبلغ عدد الدول الاعضاء في اتفاقية الامم المتحدة للنقل

البحري للبضائع سنة 1978 (قواعد هامبورغ) 34 دولة منها 6 دول عربية هي مصر (1992)، الأردن (2002)، لبنان (1992)، المغرب (1992)، سوريا (2003)، وتونس (1992).⁽¹⁾

وتعد خطوة جامعة الدول العربية بوضع قانون عربي استرشادي بحري،⁽²⁾ والتي يقودها مركز البحوث القانونية والقضائية خطوة تلاقي الجهد الدولي المشار إليه بقواعد هامبورغ وكذلك الجهد الدولي الذي اعتمد سنة 2008 اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام) والتي لم تدخل لغاية الان حيز التنفيذ لعدم انضمام العدد الكافي

(1) راجع قائمة بالدول الاطراف في قواعد هامبورغ على الرابط الالكتروني http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html

(2) وضعت جامعة الدول العربية مجموعة من القوانين الاسترشادية كخطوة نحو توحيد التشريعات العربية وهذه القوانين منشورة على الموقع الالكتروني للمركز العربي للبحوث القانونية والقضائية وهي: (1) القانون العربي الاسترشادي لمكافحة غسل الأموال (2) القانون العربي الاسترشادي للتفتيش القضائي (3) قانون الكتاب بالعدل (3) قانون عربي استرشادي لحماية حق المؤلف والحقوق المجاورة 2012 (4) قانون عربي استرشادي للتوفيق والمصالحة 2009 (5) قانون عربي استرشادي للخبرة أمام القضاء 2012 (6) المشروع النموذجي للقانون التجاري - العام (7) القانون العربي الاسترشادي للسلطة القضائية 2006 (8) الخطة العربية الشاملة لتطوير إدارة العدالة - 2006 (9) القانون العربي الاسترشادي للمعاملات والتجارة الإلكترونية (10) إتفاقية الرياض العربية للتعاون القضائي - 1985 (11) القانون المدني العربي (12) وثيقة مجموعة المصطلحات القانونية والقضائية (13) القانون العربي الاسترشادي للإجراءات أمام القضاء الإداري (14) قانون عربي استرشادي للإثبات بالتقنيات الحديثة (15) قانون العمل العربي الاسترشادي (16) وثيقة الكويت للقانون العربي الموحد للأحوال الشخصية (17) النظام القضائي العربي الموحد (18) قانون الجزائر العربي الاسترشادي للإجراءات المدنية (19) قانون الجزائر العربي الاسترشادي للإجراءات الجزائية (20) قانون الإمارات العربي الاسترشادي لمكافحة جرائم تقنية المعلومات (21) الوثيقة العربية الاسترشادية للضمان الاجتماعي (22) القانون النموذجي للأحداث (23) القانون النموذجي العربي الموحد لرعاية القاصرين (24) القانون العربي النموذجي للجرائم التي تدخل في اختصاص المحكمة الجنائية الدولية (25) القانون العربي الموحد لتنظيم السجون (26) القانون العربي الاسترشادي لمواجهة جرائم الاتجار بالأشخاص (27) القانون العربي الاسترشادي للمساعدة القضائية (28) القانون العربي الاسترشادي لتنظيم مهنة المحضرين القضائيين (29) القانون الجزائي العربي الموحد (30) خطة صناع لتوحيد التشريعات العربية (31) القانون العربي الاسترشادي للتعاون القضائي الدولي في المسائل الجنائية (32) القانون العربي الموحد للتسجيل العقاري

من الدول كدول اطراف لغاية الان، وهذ القواعد اتت كي توفر إطارا قانونيا موحدًا وجديدا يتضمن المستجدات الدولية على الصعيد التكنولوجي والتجاري في ميدان القانون البحري عموما و في مجال النقل البحري على وجه الخصوص. كما ان قواعد روتردام تقدم بديلا عن قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ بما يدمج هذه القواعد ويأخذ بعين الاعتبار المستجدات في القانون البحري منذ اعتماد تلك الاتفاقيات السابقة، بما في ذلك "الزيادة التي شهدها النقل بالحاويات، والرغبة في خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، ووضع وثائق للنقل الإلكتروني".⁽¹⁾ كما ان قواعد روتردام توفر نظاما عالميا ملزما ومتوازنا لدعم تنفيذ عقود النقل البحري - وبخاصة بالنسبة للشاحنين والناقلين - والتي قد تشمل وسائل نقل أخرى.⁽²⁾

وقد عبرت الامم المتحدة حينذاك عن ان الهدف الرئيس من هذه الاتفاقية هو ان النظام القانوني الحاكم للنقل الدولي البحري للبضائع يفتقر الى التوحيد ولا يأخذ بعين الاعتبار وبشكل كاف الممارسات الحديثة في مجال النقل البحري خاصة مجالات: النقل بالحاويات وكذلك عقود النقل من الباب الى الباب اضافة الى استخدام وثائق النقل الالكترونية.⁽³⁾

(1) Paul Page, ROTTERDAM Rules, Rotterdam Rules, Editor's Letter "Rotterdam Rules", Journal of Commerce, 6 July 2009, Publisher; Liam Power, 2009 http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/JO_C_editorial_6July09.pdf

(2) Dr. HONKA, Hannu, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - Scope of application and Freedom of contract, P.2, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam, September 21, 2009, Published on <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Hannu%20Honka.pdf>

(3) انظر قرار الجمعية العامة للامم المتحدة لاعتماد الاتفاقية، وكذلك نص الاتفاقية، منشور على الموقع الإلكتروني للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي http://www.uncitral.org/pdf/arabic/texts/transport/Rotterdam_Rules/Rotterdam-Rules-A.pdf

وسوف تركز الورقة البحثية الماثلة على محورين أساسيين في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري لسنة 2016 ومدى إعمال قواعد القانون البحري الدولي ضمنه، والمحورين هما: النقل البحري والتأمين البحري.

أهمية البحث وإشكاليته:

تتبع أهمية البحث في مدى إعمال قواعد القانون البحري الدولي في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري، ومدى مواءمة هذا الأخير لما تنص عليه قواعد هامبورغ وقواعد روتردام في مجال النقل البحري وتلك القواعد التي تتصل بالتأمين البحري.

بينما تتركز الإشكالية في تبيان مدى توافق مشروع القانون العربي المشار إليه مع بعض التشريعات العربية كتشريعات الأردن والإمارات والبحرين والسودان والعراق وسلطنة عُمان وقطر والكويت ولبنان ومصر. في محاولة لجعل مواد هذا المشروع خطوة نحو توحيد الحلول القانونية الواردة في التشريعات العربية في مجالي النقل والتأمين البحريين.

خطة البحث:

سوف نعرض لمشروع القانون العربي الاسترشادي البحري ومدى مواءمته للقانون البحري الدولي والمقارن، ضمن إطار طرح ملاحظات بشأن مدى إعمال قواعد القانون البحري الدولي والمقارن في بعض مواد النقل البحري ومن ثم التأمين البحري، وعلى النحو التالي:

المبحث الأول: ملاحظات بشأن مدى إعمال قواعد القانون البحري الدولي والمقارن في بعض مواد النقل البحري في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري 2016

المبحث الثاني: ملاحظات بشأن مدى إعمال قواعد القانون البحري الدولي والمقارن في بعض مواد التأمين البحري في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري 2016

المبحث الأول

ملاحظات بشأن مدى إعمال قواعد القانون البحري الدولي والمقارن في بعض مواد النقل البحري في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري 2016

عرض مشروع القانون البحري العربي الاسترشادي البحري للنقل البحري للبضائع في المواد 1 فقرة 9 وكذلك المواد من 191 الى 240، وسوف نقدم في هذا الاطار ملاحظات بشأن بعض مواد النقل البحري الواردة في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري، سواء لجهة تعريف عقد النقل البحري، او لجهة بعض الملاحظات الشكلية والموضوعية الاخرى.

المطلب الأول

ملاحظات من حيث تعريف عقد النقل البحري

يعرف عقد النقل البحري للبضائع بأن ذلك العقد الذي يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل البضائع بحراً مقابل اجرة،⁽¹⁾ وهو الامر الذي يشير الى تضمن التعريف اشارة الى الالتزامات المتبادلة بين طرفي هذا العقد علاوة على خصائص هذا العقد على اعتبار كونه من العقود الملزمة للجانبين اضافة الى كونه من عقود المعاوضة. واذا ما اردنا دراسة مدى مواءمة مواد مشروع القانون البحري العربي الاسترشادي مع المعايير الدولية ذات الصلة بهذا الشأن نلاحظ ما يلي:

- المادة 1 فقرة 9 من مشروع القانون العربي تنص على ان " عقد النقل البحري: عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجره، سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزا أو مستأجرا لها".
- بينما المادة 1 فقرة 6 من قواعد هامبورغ تنص على ان " يقصد بمصطلح "عقد النقل البحري": عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع عبر البحر

(1) د. عاطف محمد راشد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص 28 وما بعدها.

من ميناء إلى آخر لقاء أجرة⁽¹⁾. ثم تضيف قواعد هامبورغ بان النقل يجب ان يكون بين دولتين مختلفتين.

• المادة 1 فقرة 1 من قواعد روتردام تنص على ان " عقد النقل هو عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان الى آخر، مقابل أجرة نقل، ويجب ان ينص على النقل بوسائط نقل اخرى اضافة الى النقل البحري" وتحدد المادة 5 على ان انطباق هذه على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في العملية ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين.

والملاحظ ان التعريف الوارد في مشروع القانون البحري لم يحدد الزامية ان يكون النقل للبضائع بين دولتين مختلفتين او ميناءين يقع كل منهما في دولة غير الاخرى.

ويقترح في هذا الاطار ان يكون التعريف في مشروع القانون العربي على النحو التالي " عقد النقل البحري: عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجره، سواء أكان الناقل مالكاً للسفينة أم مجهزاً أو مستأجراً له، على ان يكون النقل بين دولتين مختلفتين" وذلك في حال ما اذا كان النقل دوليا، او بين ميناءين مختلفين اذا ما كان النقل داخل الدولة الواحدة.

والعلة من اقتراح التعديل هو المواءمة مع الاتفاقيات الدولية التي تلتزم بها الدول العربية او ربما ستنضم اليها لاحقا، فحتى لا يكون هناك اختلاف في المفاهيم القانونية، ونعني هنا قواعد هامبورغ⁽²⁾ وكذلك قواعد روتردام⁽³⁾.

(1) الاتفاقية متاحة على الموقع الشبكي لليونسفال
http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html

(2) تُرسي هذه الاتفاقية التي اعتمدت في 31 آذار/مارس 1978 نظاما قانونيا موحدًا ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحرا. وقد بدأ نفاذ الاتفاقية في 1 تشرين الثاني/نوفمبر 1992.

(3) ورد في القانون السوداني " قانون النقل البحري لسنة 2010 " والذي يعتبر من القوانين العربية الحديثة نسبيا تعريف لعقد النقل البحري في المادة (5) وهو يعني " عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجر أو بدون أجر "

المطلب الثاني

ملاحظات من حيث الشكل والمضمون

نعرض أولاً للملاحظات الشكلية ومن ثم لبعض الملاحظات الموضوعية

الفرع الأول

الملاحظات الشكلية

ثمة ملاحظات من حيث الشكل الخاص بتبويب وترتيب النصوص المتعلقة بالفصل الثاني من مشروع القانون العربي "الفصل الثاني: عقد النقل البحري". لذلك فإنه يقترح وضع تبويب احكام النقل البحري للبضائع واعادة ترتيبها تحت العناوين المختارة بحيث تشمل مايلي:

أولاً: الاحكام العامة (تحذف وتوضع احكام الاثبات قرينة لنقل البضائع ونقل الاشخاص)

ثانياً: الاحكام الخاصة بنقل البضائع

1- وثائق النقل " مستندات النقل": تشمل المواد 192-193-195-196-197-200-201-203-204-205 من مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري. حيث تحدد بعض المواد المشار اليها كيفية اصدار الناقل سند الشحن في حال طلب الشاحن وعند تسلّم البضائع، كما يمنح الناقل مكنة تسليم الشاحن إيصالاً بتسلّم البضائع حتى قبل شحنها. وتشير المواد المذكورة الى احقية الشاحن بطلب ايراد بيان مؤرخ على سند الشحن مفاده حصول الشحن بشكل فعلي والسفينة التي تنقل الشحنة، على ان يقدم الطلب من الشاحن الى الناقل.

ويشترط مشروع القانون البحري العربي الاسترشادي توفر مجموعة من البيانات في سند الشحن تتمثل في بيانات شكلية وموضوعية وشخصية، بحيث يجب ان يضمن سند الشحن (1) اسم وعنوان الناقل والشاحن والمرسل اليه (2) التعيين الكافي للبضاعة محل النقل وبشكل ناف للجهالة عبر ذكر طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعية عليها وحالتها الظاهرة

بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعية فيها. (3) اسم اداة النقل اي اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه. (4) ميناء الشحن وميناء التفريغ. (5) أجرة النقل إذا كانت مستحقةً بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها. (6) مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حرّرت منه. (7) حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية. (8) توقيع الناقل أو من ينوب عنه على النسخة الأصلية المسلمة للشاحن على ان يتم التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة، وتعطي هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلّم البضائع والتصرّف فيها. (9) يحزّر سند الشحن من نسخة أصلية، تسلّم إلى الشاحن. ويجوز أن تحزّر عدة نسخ أصلية من سند الشحن بناء على طلب الشاحن، وتكون كل نسخة موقّعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حرّرت. وتقوم كل نسخة مقام الأخرى. (10) ذكر بيان بشأن ما يترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحدى النسخ، وإعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل.

وتتنوع طرق تحرير السند بحسب المشروع العربي، فإما ان يتم تحرير السند بإسم شخص معيّن أو لأمره أو لحامله، اما في حال قيام صاحب السند بالنزول عنه فإن ما يطبق بشأن هذا الامر هو قواعد القانون المدني المقرر لأحكام حوالة الحق. أما بشأن مدى امكانية تداول السند فقد اوجب المشرع العربي حسب المشروع الاسترشادي محل الدراسة لصحة التداول ان يتم ذلك بالتظهير، بحيث ان مجرد توقيع حامل سند الشحن على ظهر السند يعد تظهيراً ناقلاً للملكية، وتسري على هذا التظهير أحكام القانون التجاري. واجاز مشروع القانون البحري العربي الاسترشادي النصّ في سند الشحن على حظر حوالتة أو تداوله.

ومواءمة للتطورات التكنولوجية فقد اعترف المشروع العربي المشار بإمكانية تحرير سند الشحن في صورة إلكترونية مشروطاً لصحة ذلك إصدار هذا السند واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن، مع الإشارة الى ان إصدار سند الشحن الإلكتروني وحقّ التصرف فيه يكون له نفس القيمة القانونية لسند الشحن الورقي. واشترطت - علاوة على ذلك - شروط اجرائية متمثلة الغرض منها التأكد من طريقة إصدار هذا السند وإحالاته إلى حائز معين للسند، وكذا تأكيد أن سلامة سند الشحن القابل للتداول لم تمسّ، اضافة الى الكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت حيازته

والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سند الشحن لصالحه. (1)

وإذا اردنا مقارنة ما اتت به احكام المشروع العربي من تفصيلات وتحديدات لمكونات سند الشحن البحري نجد انها تتواءم مع ما عرضت له قواعد هامبورج التي تعرف سند الشحن بانه "الوثيقة التي تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة" (2) علاوة على تفتن المشروع العربي الى مسألة غاية في الاهمية هي منع الاحتيال البحري وهو الذي قد يكون تلاعبا في بيانات سند الشحن فيما خص بيانات البضاعة وهو الامر الذي يرتبط بشكل مباشر بتعويض الاضرار التي قد تلحق بالبضائع المنقولة بحرا، علاوة على ارتباطها بالتأمين البحري وموضوعات البيع البحري وخلافه. (3)

2- التزامات الناقل ومسؤوليته: تشمل المواد 199-202-207-208-209-210-211-216-217-218-222-223-225-226-227-228-229-231-233-234-235-236 من مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري. وتشير المواد المذكورة الى الالتزامات الرئيسية الملقاة على عاتق الناقل بموجب عقد النقد وكذلك انعقاد مسؤوليته.

أ. التزام الناقل طيلة مراحل الرحلة البحرية وقبلها، ببذل العناية الواجبة لجهة جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها، وكذلك تزويدها بالمعدات والإمدادات الملائمة طوال الرحلة البحرية علاوة على جعل عنابر السفينة وسائر

(1) انظر المواد 192-193-195-196-197-200-201-203-204-205 من مشروع القانون البحري العربي الاسترشادي.

(2) المادة الاولى من قواعد هامبورغ.

(3) د. محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري والاتفاقات الدولية، دراسة منشورة في المجلة القانونية والقضائية التي تصدر عن مركز الدراسات القانونية والقضائية بوزارة العدل القطرية، العدد الثاني 2011، منشورات المركز، الدوحة، 2011، متاح الكترونيا على

<http://www.almeezan.qa/ReferenceFiles.aspx?id=63&type=doc&language=ar> ص 155

أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفّره الناقل من حاويات مخصصة لنقل البضائع فيها أو عليها، مهياً وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك.

ب. التزام الناقل بشحن وحصن ونقل البضائع في السفينة وتفرغ البضائع ما لم يتفق على غير ذلك بالنسبة للتفريغ. وكذا التزام الناقل بالمحافظة على البضائع المشحونة على السفينة.

ج. التزام الناقل بعدم نقل البضائع مشحونة على السطح، إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابةً، 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، أو إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهياً للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهياً خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات، ويجب في جميع الأحوال أن يُذكر في سند الشحن أن البضاعة يتم نقلها مشحونة على السطح. أو كان الأمر متعلقاً بالملاحة الساحلية.

د. التزام الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر لأي سبب كان، بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية

هـ. التزام الناقل بتنفيذ التعليمات الصادرة إليه ممن له الحق في إصدارها؛ ضمن الحدود والضوابط القانونية والاتفاقية.

و. التزام الناقل أو من ينوب عنه بتسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها.

ز. التزام الناقل بالضمان، حيث يضمن هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها. ويُعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو

لأحد من تابعيه فيه، علاوة على عدم مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كما لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية، عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر، إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

وتقرر الاحكام التي وضعها المشروع العربي بطلان كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها وكذا تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل، إضافة الى تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه قانوناً علاوة على بطلان التنازل للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع، أو أي إتفاق آخر مماثل.

ويسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، ويعتبر الناقل مخلصاً بالتزامه ومتاخراً في التسليم، إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق.

وتقرر المادة (235) من المشروع العربي انتفاء المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها، إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ، أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر، أو بسبب التدابير المعقولة التي تتخذ لإنقاذ الأموال في البحر.

وفي مقاربة ما تم ذكره من الناحية الشكلية في المشروع العربي مع المعايير الدولية نجد انه حسناً فعل المشرع العربي في وضع الالتزامات بشكل تراتبي ولكن يقترح عنوانة هذه الالتزامات وجمعها مع بعضها.

3- التزامات الشاحن ومسؤوليته: تشمل المواد 194-198-212-213-214-215-217-224 من مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري.

وضع صائغو مشروع القانون البحري العربي الاسترشادي ضمن مواد هذا المشروع مجموعة من الالتزامات الملقاة على عاتق الشاحن تمثلت بالتالي:

أ. التزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حال انتفاء الاتفاق على ذلك يتم اللجوء الى الغرف السائد في ميناء الشحن، وفي حال تم الاخلال بهذا الالتزام تتحدد قيمة التعويض بسقف اعلى هو مقدار الاجرة بحيث لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الإلتزام على مقدار الأجرة.

ب. التزام الشاحن تسليم البضائع للناقل جاهزة للنقل وبحالة تكفل تحمّلها ظروف النقل، بما في ذلك تحميلها ومناولتها ورضها وربطها وتثبيتها وتفريغها، ما لم يتفق على خلاف ذلك. وأن لا تسبّب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

ج. التزام الشاحن برصّ البضاعة وربطها وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبغناية، بحيث لا تسبّب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

د. التزام الشاحن بأداء أجرة النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول، إلترم أيضاً بأدائها من له حقّ في تسلّم البضاعة إذا قبل تسلّمها.

و. التزام الشاحن بضمان الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في بضائعه.

و شكلياً فإن ترتيب الالتزامات المتعلقة بالشاحن اتي منقياً وبعد ذكر التزامات الناقل، بيد انه يقترح في هذا الاطار وضع التزامات الشاحن تحت عنوان واحد على غرار المقترح بشأن التزامات الناقل.

4- احكام اخرى متعلقة بالتسلم والتسليم: تشمل المواد: 206-219-220-221-230-232 من مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري.

وفي هذا الاطار فإنه يقترح ترتيب المواد المشار اليها تحت عنوان الاحكام الاخرى او الاضافية الخاصة بتسلم وتسليم البضائع وبما يبين خصوصية هاتين العمليتين بالنسبة لعقد النقل البحري للبضائع.

5- دعاوى المسؤولية: تشمل المواد 237-238-239-240 من مشروع

القانون العربي الاسترشادي البحري.⁽¹⁾ ومن الاهمية بمكان وضع هذا الامر ضمن الاطار الاجرائي الخاص بدعاوى المسؤولية بحيث تكون المواد الخاصة بهذا الاطار مرتبة خلف بعضها وتحت العنوان الخاص بدعاوى المسؤولية.

الفرع الثاني

الملاحظات الموضوعية

نركز في هذا الاطار على بعض الملاحظات الخاصة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع

أولاً: محل المسؤولية

يُلقي عقد النقل الدولي البحري للبضائع بعدة التزامات على عاتق الناقل البحري، تتمثل في نقل بضاعة معينة من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ،⁽²⁾ وهذا الامر يفترض توصيل البضاعة وتسليمها بحالتها التي تم تسلمها بها من الشاحن،⁽³⁾ وفي الموعد المتفق عليه دون ابطاء. من هنا فإن اي اخلال بأي من هذه الالتزامات يترتب انعقاد مسؤولية عقدية على عاتق الناقل، وبما يُعرف بمحل المسؤولية المتمثل بالاخلال بالالتزام. ولعل المادة الخامسة في فقرتها الاولى من قواعد هامبورغ افصحت وبوضوح عن هذه الالتزامات، حيث نصت على ان " يُسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع او تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك او التلف او التأخير اثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة الرابعة ما لم يُثبت الناقل انه قد اتخذ هو او مستخدموه او وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من

(1) المواد المشار اليها من المشروع مذكرة ضمن ملف الاعمال التحضيرية لمشروع القانون العربي الاسترشادي البحري، المنشور على الموقع الالكتروني لمركز البحوث القانونية والقضائية التابع

لجامعة الدول العربية www.carij.org

(2) انظر: د.فايز نعيم رضوان، مسؤولية الناقل البحري الدولي للبضائع وفقا لاتفاقية هامبورج 1978، بحث منشور في مجلة الامن والقانون الصادرة عن اكااديمية شرطة دبي، العدد 1 - يناير 2008، منشورات الاكاديمية، دبي، 2008، ص100.

(3) د.حسين النوري، دراسات في القانون التجاري البحري، مكتبة عين شمس، القاهرة، بدون ذكر سنة النشر، ص203.

تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

اما مشروع القانون العربي فقد نص في المادة (222) منه على ان " 1. يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها، أو إيداعها طبقاً للمادة (221)..... 3. يُعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة، إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه".

كما نص المشروع ذاته في المادة (233): انه " 1. يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه".

ويلاحظ في هذا الشأن ان المشروع العربي عرض بالنسبة لمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع وتلفها لمعايير تختلف عما ورد في المعايير الدولية، ففي مشروع القانون العربي اعطي للناقل وكي يدفع بنفي مسؤوليته ان يثبت ان هلاك البضاعة او تلفها كان بسبب اجنبي خارج عن ارادته وكذا عن نائبه او احد تابعيه، اما في المعايير الدولية المتمثلة في قواعد هامبورغ فإن الناقل لنفي مسؤوليته ان يثبت انه اتخذ او نائبه او مستخدموه كل الاجراءات المعقولة والتدابير اللازمة لتجنب الحادث وتبعاته. والفرق واضح بين الحالتين.

كما ان مشروع القانون العربي افرد مادة لاخلال الناقل بالتزامه بتسليم البضائع في الموعد المحدد، ومنح الناقل مكنة الدفع بانتفاء مسؤوليته ان اثبت ان التأخير راجع الى سبب اجنبي لايد له فيه، ولكن مشروع القانون العربي لم يعتمد الصياغة ذاتها التي اعتمدها بالنسبة لاخلال الناقل فيما يتعلق بهلاك البضاعة او تلفها التي اشترط ان يكون السبب الاجنبي خارجا ايضا عن ارادة النائب عن الناقل وكذلك تابعي الناقل.

والمقترح في هذا الاطار امران:

1- اعتماد نص قواعد هامبورغ بالنسبة لالتزام الناقل وضرورة تطلب قيامه بالتدابير والاجراءات المعقولة لتجنب الحادث وتبعاته.

2- توحيد الحلول القانونية في مشروع القانون العربي الخاصة بالتأخر في تسليم البضاعة، كي تأتب بذات الصياغة التي وضعت بشأن المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة، وتحديدًا فيما يتعلق بإمكانية دفع المسؤولية بأثبات السبب الاجنبي الخارج عن ارادة الناقل او وكيله او تابعيه.

وللتوضيح فإن صور الاخلال بالالتزامات الملقاة على الناقل البحري كمحل لمسؤولية الناقل تتمثل بالاتي:⁽¹⁾

1- هلاك البضاعة: ينصرف مفهوم هلاك البضاعة الى أن البضاعة لم تصل كلياً او انها وصلت منقوصة،⁽²⁾ سواء في وزنها او كميتها او عدد وحداتها او حجمها المبين في سند الشحن،⁽³⁾ بما يعني فناء هذه البضاعة او اختفاءها كلياً او جزئياً.⁽⁴⁾ وهذا يعني ان الهلاك قد يكون هلاكاً كلياً للبضائع محل النقل او هلاكاً جزئياً أصاب بعض البضاعة فوصلت منقوصة الكمية،⁽⁵⁾ وفي الحالتين تنعقد المسؤولية بحق الناقل البحري، حيث ان الناقل ملتزم بموجب عقد النقل بإيصال البضاعة كاملة كما استلمها، والتزامه هذا هو التزام بتحقيق نتيجة هي توصيل البضاعة كاملة وتسليمها في المكان المتفق عليه وهو ميناء التفريغ، واي اخلال

(1) انظر تفصيلاً: د. فاتن حوى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978- قواعد هامبورغ خطوة من اليونسسترال نحو تحقيق توازن المصالح وتوحيد الحلول، دراسة مقدمة ضمن اعمال المؤتمر الدولي حول "توحيد القانون: مؤتمر لاهاي - اليونيدروا - اليونسسترال" والمنعقد بجامعة بيروت العربية - بيروت، الجمهورية اللبنانية بتاريخ 10-11 أيلول/سبتمبر 2012. بتنظيم من كلية الحقوق بجامعة بيروت العربية ومشروع الحماية بجامعة جونز هوبكنز الامريكية ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي اليونسسترال واليونيدروا ومؤتمر لاهاي.

(2) انظر في تطبيق فكرة هلاك البضاعة بوصولها ناقصة الى ميناء التفريغ: القضاء اللبناني، حكم قضائي صادر عن القاضي المنفرد المدني في بيروت الناظر في الدعاوى المالية بموجب قرار رقم 869 الصادر بتاريخ 27-10-2005، منشور في مجلة العدل الصادرة عن نقابة المحامين في بيروت، عدد خاص صادر في 2007، منشورات النقابة، بيروت، 2007، ص 882.

(3) انظر اساتذتنا د. محمد العريني و د. محمد الفقي، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 53.

(4) د. فايز نعيم رضوان، مسؤولية الناقل البحري الدولي للبضائع، المرجع السابق، ص 101.

(5) حكم صادر عن القضاء اللبناني، بموجب قرار رقم 869 صادر عن القاضي المنفرد المدني في بيروت الناظر في الدعاوى المدنية بتاريخ 27-10-2005، منشور في مجلة العدل الصادرة عن نقابة المحامين في بيروت، عدد 2 صادر في 2007، منشورات النقابة، بيروت، 2007، ص 882.

بمضمونات هذا الالتزام يترتب مسؤولية عقدية.

بيد ان هنالك نوع من الهلاك اليسير لجزء من البضاعة، وهو نوع من النقص المتسامح فيه في مثل هذا النوع من النقل، ويسمى ايضاً عجز الطريق، وهذا الامر يلحق بالبضائع التي تتأثر بمجرد نقلها او اثناء عمليات الشحن والتفريغ كشحنات بضائع الحبوب، وما يصاحبها من ظروف تعرض جزء يسير منها لتقلبات الجو،⁽¹⁾ ففي هذه الحالة لاتنقذ مسؤولية الناقل البحري عن هذا الهلاك اذا ما كان يسيراً ومما يتم التسامح به حسب العرف التجاري البحري.⁽²⁾ ومن امثلة الهلاك الكلي احتراق البضاعة كاملة اثناء عملية النقل، او سرقتها، اما الهلاك الجزئي فمثاله احتراق جزء من البضائع وبقاء جزء منها بحالة سليمة.

وهنا يثور التساؤل حول المُكلف بإثبات وقوع هذا الهلاك، وتكمن الاجابة في ان القواعد العامة تقضي بأن لترتب المسؤولية لابد من وقع ضرر، والضرر هنا هو الهلاك، وبما ان عبء الاثبات يقع على عاتق المضرور، فإن المضرور في هذه الحالة هو المرسل اليه او الشاحن المتضرر من هلاك البضاعة المملوكة له.⁽³⁾

2- تلف البضاعة: يفترض تلف البضاعة لاعتبارها صورة من صور الاخلال بالالتزام الناقل البحري ان يكون الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن بحالة جيدة وقام بإيصالها الى المرسل اليه بحالة غير تلك التي استلمها بها،⁽⁴⁾ شريطة الا يكون الناقل قد اورد في سند الشحن تحفظات⁽⁵⁾ تتعلق بالبضاعة محل النقل لجهة حالتها او كميتها او عدم مطابقتها للمواصفات او عدم تمكنه من التحقق من المواصفات المذكورة.⁽⁶⁾

- (1) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2000، ص 328.
- (2) د. العربي ود. الفقي، قانون النقل، ص 54.
- (3) د. لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الاردن، 2001، ص 84.
- (4) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 328.
- (5) انظر المادة 16 الفقرة الاولى من قواعد هامبورغ.
- (6) انظر: حكم صادر عن القضاء التونسي، محكمة تونس الجزئية (الدائرة التاسعة)، قرار بتاريخ 2-11-1994، منشور في نشرة السوابق القضائية المستندة الى نصوص الاونسترال (كلاوت)

وهذا يعني ان المقصود بتلف البضاعة او تعيبها هو وصولها كاملة او وصول جزء منها الى ميناء التفريغ وهي مصابة بعطب سواء كان هذا العطب قد اصابها كلها او في جزء منها، ويقع عبء اثبات وصول البضاعة وهي بحال التلف على المرسل اليه مستعيناً بسند الشحن المتضمن مواصفات البضاعة، وما اذا كان يحوي تحفظات من قبل الناقل البحري تشير الى عدم تمكنه ابتداءً من التحقق من حالة البضاعة ابان شحنها، اي بعبارة اخرى ان الناقل قم بتوصيل البضاعة محل النقل بذات الكمية المدرجة في سند الشحن ولكن بحالة سيئة، فإن لم يكن هنالك اي ذكر لحالة البضاعة وقت عملية الشحن يُفترض حينها ان البضاعة قد تم شحنها وهي في حالة جيدة.⁽¹⁾ فمثلاً اذا كانت البضاعة محل النقل البحري عبارة عن شحنة اقمشة، فإن تلفها او تعيبها يعني بها وصولها ممزقة مثلاً، او غير صالحة لما اعدت له، وكذلك لو كانت البضاعة عبارة عن اواني زجاجية ووصلت مكسورة،⁽²⁾ او شحنة قمح ووصلت فاسدة وقد اصابها العفن نتيجة عدم شحنها بطريقة صحيحة. بيد ان هنالك نوعاً من التلف لا يشمل التزام الناقل البحري وهو التلف اليسير المتسامح به في العرف التجاري البحري،⁽³⁾ حيث جرى مثل هذا العرف على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك اليسير الذي يصيب البضائع باعتبار ذلك من مستلزمات عملية النقل البحري، ويسمى هذا النوع من انواع التلف اليسير "هدر الطريق" او "عجز الطريق".⁽⁴⁾

3- تأخير وصول البضاعة: بموجب عقد النقل البحري يلتزم الناقل بإيصال البضاعة الى ميناء التفريغ في الموعد المتفق عليه في عقد النقل البحري، على

الصادرة عن لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي بتاريخ 2-12-1996، منشورات الامم المتحدة، فيينا، 1996، ص14. متاح على الموقع الالكتروني للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي "اليونسترال"

<http://www.uncitral.org/clout/searchDocument.do>

- (1) انظر في مفهوم تلف البضاعة: د.فايز رضوان، القانون البحري، منشورات كلية شرطة دبي، دبي، 1990، ص 317.
- (2) د.هشام فرعون، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب - كلية الحقوق، حلب- سوريا، 1985، ص183.
- (3) د.لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص92.
- (4) د.هشام فرعون، القانون التجاري البحري، المرجع السابق، ص182.

ان يتم التسليم الى من له الحق في تسلم البضاعة،⁽¹⁾ وفي حال غياب مثل هذا الاتفاق فإن موعد التسليم يكون في حدود المعقول (معقولة المدة)،⁽²⁾ ولتحديد معيار المدة المعقولة يرجع الى العرف البحري،⁽³⁾ علاوة على الارتكان الى طبيعة البضاعة ومدى تأثير وصولها في موعد محدد على سلامتها او جودتها، كما لو كانت البضائع عبارة عن شحنات من الفواكه التي تهلك سريعاً بتأخرها توصيلها، وهذا الامر متروك لسلطة القاضي التقديرية في كل حالة على حدة.⁽⁴⁾

المبحث الثاني

ملاحظات بشأن مدى إعمال قواعد القانون البحري الدولي والمقارن في بعض مواد التأمين البحري في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري 2016

نعرض في هذا الاطار ببعض الملاحظات بشأن بعض مواد التأمين البحري الواردة في مشروع القانون العربي ان لجهة التعريف بعقد التأمين البحري او لجهة بعض الملاحظات الشكلية و الموضوعية الاخرى.

(1) استاذنا العميد د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2001، ص 285.

(2) انظر نص المادة 5 الفقرة 2 و 3 من قواعد هامبورغ.

(3) في تطبيق فكرة التأخير في التسليم: انظر حكم صادر عن قضاء جمهورية كوريا، محكمة سول الاقليمية بتاريخ 28-8-2002، منشور في نشرة السوابق القضائية المستندة الى نصوص الاونسترال (كلاوت) الصادرة عن لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي بتاريخ 19-11-2007، منشورات الامم المتحدة، نيويورك، 2007، ص 10. متاح على الموقع الالكتروني للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي "اليونسترال"

(4) <http://www.uncitral.org/clout/searchDocument.do>

(4) د. فياض القضاة، احكام مسؤولية الناقل البحري "دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الاردني واتفاقية هامبورغ"، بحث منشور في مجلة "دراسات في علوم الشريعة والقانون" الصادرة عن عمادة البحث العلمي بالجامعة الاردنية، المجلد 26، العدد 1، 1999، منشورات الجامعة الاردنية، عمان - الاردن، 1999، ص 235.

المطلب الأول

ملاحظات من حيث تعريف عقد التأمين البحري

أوردت المادة (340) من مشروع القانون العربي الإشارة الى مفهوم عقد التأمين البحري بأنه "... الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية".

بيد ان هذه الإشارة بحاجة الى مزيد من التحديد الذي يستطيع من خلاله المخاطب بهذه القاعدة القانونية التمييز بين هذا العقد وغيره من العقود عبر الإشارة الى عناصر التأمين الرئيسية وهي الخطر والقسط والضرر.

وبالرجوع الى المعايير الدولية، نجد عدم وجود تعريف واضح لهذه المسألة، وان الدول تعتمد المعايير الموجودة في بريطانيا في هذا الشأن، بيد ان مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد UNCTAD يورد تعريفاً له ضمن تقرير نشره سنة 1982،⁽¹⁾ بمناسبة محاولة وضع اطار دولي موحد لعقود التأمين البحري، حيث يعرف عقدالتأمين البحري بأنه عبارة عن "ترتيب يوافق فيه شخص يدعى المؤمن او المؤمن لديه، طبقاً لشروط محددة في العقد، على التعويض على شخص اخر يدعى المؤمن له عن خطر خسارات تلحق بالمتلكات كالسفينة او البضائع او المنقولات الاخرى التي يتم نقلها بحراً". وحسنا فعلت الاونكتاد بإيراد هذا التعريف الذي يبرز خصائص واثار عقد التأمين البحري، مع انه لم يورد ذكراً لقسط التأمين واحال بشأنه الى شروط العقد.⁽²⁾

لذلك فإن المقترح وضع تعريف دقيق لعقد التأمين البحري.

(1) UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD), Legal and documentary aspects of the marine insurance contract, Report by the UNCTAD secretariat, UN, New York, 1982. Available on line at: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl27rev1_en.pdf

(2) الامم المتحدة، الاونكتاد، الجوانب القانونية والوثائقية لعقود التأمين البحري، منشورات الامم المتحدة، نيويورك، 1982، ص 8.

ويقترح ان يكون تعريف عقد التأمين البحري على النحو التالي:
"التأمين البحري عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن ضمان الأضرار الناشئة عن الأخطار البحرية مقابل قسط مالي معين يؤديه المؤمن له.

وهذا التعريف المقترح يتضمن تركيزا على اركان العقد الرئيسية المتمثلة بالتراضي والمحل المتمثل بالخطر والقسط ومبلغ التأمين في حال حصول اضرار ناشئة عن خطر بحري.

ويؤيد هذا التوجه موقف بعض التشريعات العربية، كالاردني والكويتي والعراقي كما سنعرض تاليا، اما اغلبية التشريعات العربية فلا تورد تعريفا دقيقا لعقد التأمين ومبيننا لخصائصه المميزة له عن غيره من العقود.

1- الأردن: في المادة (296) من قانون التجارة البحرية يعرف التأمين البحري بأنه " عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لا يجاوز هذا التعويض قيمة الاشياء الهالكة"⁽¹⁾ وهو ما يتواءم - نسبيا - مع التعريف المقترح من قبلنا حيث يراعي خصوصية عقد التأمين في مجال القانون البحري وكذلك خصائصه.

2- الإمارات: في المادة 366 من القانون التجاري البحري اشارت ان عقد التأمين هو "الذي يكون موضوعه ضمان الاخطار المتعلقة برحلة بحرية. ويجوز الاتفاق على مخالفة هذه الاحكام ما لم تكن من طبيعة امره"⁽²⁾. وهو التعريف الذي اخذ به تماما المشروع العربي.

3- البحرين: في المادة 234 من القانون البحري اشارت الى ان عقد التأمين هو "الذي يكون موضوعه اتقاء الاخطار المتعلقة برحلة البحرية، ويجوز

(1) الاردن: قانون رقم (12) لسنة (1972) وتعديلاته الخاص بقانون التجارة البحرية.

<http://www.lob.gov.jo/AR/Pages/AdvancedSearch.aspx>

(2) الامارات: قانون اتحادي رقم 26 لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري وتعديلاته

<http://www.elaws.gov.ae/ArLegislations.aspx>

الاتفاق على مخالفة هذه الاحكام الا اذا كانت ذات صفة الزامية" (1) وهو ذات التعريف تقريبا الذي اخذ به المشروع العربي والقانون الاماراتي.

5- السودان: في المادة 163 من قانون النقل - ويعتبر من القوانين الحديثة عربيا حيث صدر في 2010 - عرف عقد التأمين بأنه " عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الأخطار البحرية نظير دفع أقساط التأمين" (2) وحسنا فعل المشرع السوداني بإبراز خصائص هذا العقد ضمن تعريفه، وهو ما يتواءم - نسبيا - مع التعريف المقترح من قبلنا حيث يراعي خصوصية عقد التأمين في مجال القانون البحري وكذلك خصائصه.

5- العراق: في المادة 175 من قانون التجارة العثماني الذي لازال ساريا بالنسبة لمواد التجارة البحرية اشار الى ان " عقد الضمان (قونتراتو السيورتاه) هو مقاوله بحرية تتضمن التعهد بأعطاء التضمين تماما الى المضمون له في معاملة الضمان الذي يأخذه الضامن عن مقدار ضائعات واضرار يمكن وقوعها بسبب نائبة بحرية على اشياء يحترز عليها من ان تصادف خطر سفر بحري" (3).

6- سلطنة عُمان: في المادة 332 من القانون البحري اشارت الى ان عقد التأمين هو "الذي يكون موضوعه ضمان تعويض عن الاخطار المتعلقة برحلة بحرية". (4)

7- قطر: في المادة 233 من القانون البحري اشارت الى ان عقد التأمين هو "الذي يكون موضوعه اتقاء الاخطار المتعلقة برحلة بحرية، ويجوز الاتفاق على

(1) البحرين: قانون رقم 23 لسنة 1982 بإصدار القانون البحري

<http://www.mtt.gov.bh/Uploads/Documents/Pulication-BahrainMaritimeCode1982.pdf>

(2) السودان: قانون النقل البحري لسنة 2010

<http://moj.gov.sd/content/lawsv4/12b/17.htm>

(3) العراق: قانون التجارة العثماني 1863 في المواد المتعلقة بالتجارة البحرية:

<http://www.iraqld.iq/LoadLawBook.aspx?SP=ALL&SC=280520104356764&PageNum=9>

(4) سلطنة عمان: مرسوم سلطاني رقم 81/35 لسنة 1981 بإصدار القانون البحري

<http://www.mola.gov.om/mainlaws.aspx>

مخالفة هذه الأحكام إلا إذا كانت ذات صفة إلزامية⁽¹⁾، وهي ذات الصياغة أيضا المشار إليها.

8- الكويت: في المادة رقم 267 من قانون التجارة البحري نصت على ان " 1- التأمين البحري عقد يلتزم المؤمن بموجبه بضمان الأضرار الناشئة عن الأخطار البحرية في نظير قسط مالي معين يؤديه المؤمن له. 2- ويعتبر عقد التأمين البحري عقد تعويض، ولا يجوز أن يترتب عليه إفادة المؤمن له من تحقق الخطر بما يزيد عن القدر الحقيقي للضرر. ويبطل كل اتفاق يخالف ذلك".⁽²⁾ وهو ما يتواءم مع التعريف المقترح من قبلنا حيث يراعي خصوصية عقد التأمين في مجال القانون البحري وكذلك خصائصه.

9- لبنان: في المادة 61 من من قانون التجارة البحرية اشارت الى انه "يمكن عقد التأمين على السفن إذا كان حمولها القائم برميلين فما فوق بشرط أن يكون ذلك باتفاق الفريقين"⁽³⁾

10- مصر: في المادة 340 من قانون التجارة البحري اشارت الى ان عقد التأمين هو "الذي يكون موضوعه ضمان الإخطار المتعلقة برحلة بحرية".⁽⁴⁾

كلية الحقوق

- (1) قطر: قانون رقم (15) لسنة 1980 بإصدار القانون البحري
<http://www.almeezan.qa/mojportal/LawPage.aspx?id=104&language=ar>
- (2) الكويت: مرسوم بالقانون رقم 28 لسنة 1980 بإصدار قانون التجارة البحرية (28 / 1980)
<http://www.gcc-legal.org/LawAsPDF.aspx?opt&country=0&LawID=1003>
- (3) لبنان: قانون التجارة البحرية - ص 18 الصادر في 1947/2/18
<http://www.transportation.gov.lb/topic.aspx?zoneid=24&head=Sea&contentid=59>
- (4) مصر: قانون رقم 8 لسنة 1990 بإصدار قانون التجارة البحري
<http://www.arablegalportal.org/egyptverdicts/LoadLawBook.aspx?SC=090520047847487>

المطلب الثاني

بعض الملاحظات الشكلية والموضوعية الخاصة بالتأمين البحري في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري 2016

لعل من المسلم به فقها وقانونا وقضاء بأن تناول موضوع التأمين البحري بتنظيم تشريعي يفترض وضع قواعد تتعلق بالتعريف بعقد التأمين البحري أولاً، وبما يشمل خصائص هذا العقد وتقسيماته، واركانه ومن ثم كيفية إبرامه، وأثباته، علاوة على تفصيل الآثار المترتبة عليه لجهة التزامات طرفيه المؤمن والمؤمن له ومن ثم انقضائه وتسوية المنازعات المتصلة به.

في هذا الإطار ومن استقراء النصوص التي وضعت في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري، والتي تم وضعها في الهامش كما هي على أن توضع النصوص المقترحة في المتن، نجد أنه يقترح إعادة تبويب المواد وترتيبها وصياغتها على النحو التالي:

أولاً: يوضع عنوان "تعريف عقد التأمين" في المادة 340 من مشروع القانون العربي.

مادة (340): تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية.

مقترح الصياغة: عقد التأمين البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤمن ضمان الأضرار الناشئة عن الأخطار البحرية مقابل قسط مالي معين يؤديه المؤمن له. و تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية.

ثانياً: يوضع عنوان "اثبات عقد التأمين" في المادة 341 من مشروع القانون العربي

مادة (341): 1. لا يثبت عقد التأمين وكل ما يطرأ عليه من تعديلات إلا بالكتابة. 2. وتكون الوثيقة المؤقتة التي يصدرها المؤمن ملزمة للطرفين إلى أن تصدر الوثيقة النهائية.

مقترح الصياغة: يثبت عقد التأمين اي تعديلات عليه بالكتابة، وتكون الوثيقة المؤقتة الصادرة عن المؤمن ملزمة للطرفين الى حين اصدار الوثيقة النهائية للتأمين البحري.

ثالثاً: يوضع عنوان "وثيقة التأمين"، وتوضع ضمن اطاره المواد 342-343 من مشروع القانون العربي⁽¹⁾

مقترح الصياغة: يعدل فقط بند (و) من فقرة (1) من م 342 بحيث يوضع مبلغ التأمين في بند مستقل عن قسط التأمين.

رابعاً: يوضع عنوان "تطابق التأمين" وتوضع في اطاره المواد 345 و 356-357 من مشروع القانون العربي الاسترشادي⁽²⁾ اما بخصوص مقترح الصياغة فلا يوجد.

خامساً: يوضع عنوان "حالات ابطال عقد التأمين" ويضم المواد 347-

(1) مادة (342): 1. يذكر في وثيقة التأمين على وجه الخصوص البيانات الآتية: أ. تاريخ عقد التأمين مبيئاً باليوم والساعة. ب. مكان العقد. ج. اسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه. د. الأموال المؤمن عليها. هـ. الأخطار التي يشملها التأمين والأخطار المستثناة منه وزمانها ومكانها. و. مبلغ التأمين وقسطه. 2. ويجب أن يوقع المؤمن أو من ينوب عنه وثيقة التأمين. مادة (343): 1. تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له أو لأمره أو لحاملها. 2. ويجوز إبرام التأمين لمصلحة شخص غير معين. 3. ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض وللمؤمن أن يحتج في مواجهته بالدفع التي يجوز له توجيهها إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأمره أو لحاملها.

(2) مادة (345): يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية ولا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيد منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر. مادة (356): 1. لا يشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة والإستيلاء والإضطرابات والثورات والإضراب والإغلاق وأعمال التخريب والإرهاب والأضرار الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن تفجيرات أو إشعاعات نووية أياً كان سببها إلا إذا إتفاق على غير ذلك. 2. عدا ما نصت عليه المادة (378) من هذا القانون لا يشمل التأمين الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو الأشخاص. مادة (357): إذا اتفق على تأمين أخطار الحرب يشمل هذا التأمين الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية أو الإنتقامية أو الأسر أو الإستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كان معترف بها أو غير معترف بها أو بسبب انفجار ألغام ومعدات الحرب الأخرى ولم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد إنتهت. مادة (358): إذا تعدر معرفة ما إذا كان الضرر قد وقع بسبب خطر حربي أو خطر بحري، اعتبر ناشئاً عن خطر بحري ما لم يثبت خلاف ذلك.

349-350 من مشروع القانون العربي الاسترشادي.⁽¹⁾

مقترح الصياغة: في المادة (347): 1. يجوز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين - وبخاصة البيانات المتعلقة بالخطر - وكان من شأن ذلك في الحالتين أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته

سادساً: يوضع عنوان "التزامات المؤمن له" ويقترح ان يتضمن المواد 348-361-362-363-364-367-368-369-370 من مشروع القانون العربي الاسترشادي.⁽²⁾

(1) مادة (347): 1. يجوز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك في الحالتين أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته. 2. ويقع الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت عن تقديم البيان أي علاقة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه. 3. وللمحكمة مع مراعاة جميع الظروف، أن تحكم للمؤمن على المؤمن له الأحوال المبيته في الفقرتين السابقتين بمبلغ مساوٍ لقسط التأمين إذا أثبت سوء النية من جانب المؤمن له، أو بمبلغ لا يجاوز نصف هذا القسط إذا إنتفى سوء النية. مادة (349): 1. يجوز للمؤمن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له أو نائبه، وفي هذه الحالة يكون للمحكمة أن تحكم للمؤمن على المؤمن له بمبلغ لا يجاوز القسط الكامل للتأمين بمراعاة ما لحقه من أضرار فإذا إنتفى التدليل عدّ العقد صحيحاً بمقدار قيمة الأشياء المؤمن عليها. 2. وإذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها فلا يلتزم المؤمن إلا في حدود مبلغ التأمين. مادة (350): 1. يقع باطلاً عقد التأمين الذي يُبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها إذا ثبت أن نياً الهلاك أو الوصول بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد أو إلى المكان الذي يوجد به المؤمن له أو المؤمن. 2. وإذا عقد التأمين على شرط الأتباء السارة أو السينة فلا يبطل إلا إذا ثبت أن المؤمن له كان يعلم شخصياً قبل إبرام عقد التأمين بهلاك الشيء المؤمن عليه أو أن المؤمن كان يعلم شخصياً قبل إبرام العقد بوصول هذا الشيء.

(2) مادة (348): 1. على المؤمن له أن يُخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحمّله المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها، فإذا لم يتم الإخطار في هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد. 2. وإذا تم الإخطار في الميعاد المنصوص عليه في الفترة السابقة وتبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له بقي التأمين سارياً مقابل زيادة في قسط التأمين. أما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المؤمن له جاز للمؤمن إما فسخ العقد خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ إخطاره بزيادة الخطر، وإما إبقاء العقد مع المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر، وفي الحالة الأولى يكون للمحكمة بناء على طلب المؤمن - أن تحكم له بمبلغ مساوٍ لقسط التأمين. مادة (361): يلتزم المؤمن له بأن يدفع

مقترح الصياغة: تضاف في بداية مادة (348): (على المؤمن له أن يُخَطِر المؤمن بدقة وقت إبرام العقد بكل الظروف المعلومة له والتي يهتم المؤمن معرفتها بشأن الخطر المؤمن منها ليتمكن من تقدير المخاطر التي يضمنها"
 سابعا: يوضع عنوان "التزامات المؤمن" ليشمل المواد 353-354-355-

قسط التأمين والمصروفات في المكان والزمان المتفق عليهما، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه وأن يعطي بياناً صحيحاً عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليها وأن يطلعها أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة في الأخطار في حدود علمه بها. مادة (362): 1. إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يفسخ العقد، ولا ينتج الإيقاف أو الفسخ أثره إلا بعد إنقضاء خمسة عشر يوماً على إذار المؤمن له بالوفاء وإخطاره بإيقاف التأمين أو فسخه، ويجوز أن يقع الإذار بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو ببرقية أو توكس في آخر موطن للمؤمن له بعلمه المؤمن، كما يجوز أن يقع الإذار بالوفاء والإخطار بإيقاف التأمين أو فسخه بإجراء واحد. 2. وإذا كان قسط التأمين والمصروفات لم تدفع فلا يحول الإخطار بإيقاف التأمين دون عمل أخطر آخر بفسخ العقد. 3. وفي حالة وقف العقد يعود التأمين إلى إنتاج آثاره بعد مضي أربع وعشرين ساعة من دفع القسط والمصروفات. 4. ولا يسري أثر الإيقاف أو الفسخ على الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل الإخطار بالإيقاف أو الفسخ، ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق. مادة (363): على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها، وعليه أن يتخذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول ويكون المؤمن له مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب إهمال تنفيذ هذه الإلتزامات. مادة (364): تسوى الأضرار بطريقة التعويض إلا إذا اختارها المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن في الأحوال التي جز له الإتفاق أو القانون إتباع هذه الطريقة. مادة (367): لا يجوز أن يكون ترك الأشياء المؤمن عليها جزئياً أو معلقاً على شرط، كما لا يجوز الرجوع فيه إلا برضاء المؤمن، وترتب على الترك إنتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله ويحدث إنتقال الملكية أثره بين الطرفين من يوم إعلان المؤمن له رغبته في الترك إلى المؤمن، ويجوز للمؤمن أن يرفض إنتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إليه، وذلك دون إخلال بالتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله. مادة (368): يبلغ الترك إلى المؤمن بإعلان على يد محضر أو بخطاب مسجل مصحوب بعلم وصول. ويجوز أن يحصل الإعلان خلال ثلاثة أشهر من تاريخ علم المؤمن له بالحادث الذي يجيز الترك أو من تاريخ إنقضاء المواعيد المنصوص عليها في المادتين (383، 392) من هذا القانون. مادة (369): يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته في الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين التي أجراها أو التي يعلم بوجودها. مادة (370): إذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحاً غير مطابق للحقيقة فيما يتعلّق بالحادث وترتب عليه ضرر للمؤمن، جاز الحكم بسقوط حقه في التأمين كله أو بعضه.

359-360-365-371 من مشروع القانون العربي الاسترشادي.⁽¹⁾ اما بخصوص وجود مقترح الصياغة فلا يوجد اي مقترح.

ثامناً: يوضع عنوان "حدود التأمين" ليشمل المواد 351-352 من مشروع القانون العربي الاسترشادي.⁽²⁾ ولاتوجد في هذا الشأن اي مقترحات في اطار

(1) مادة (353): يسأل المؤمن عما يأتي: أ. الأضرار المادية التي لحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث بعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشملها التأمين. ب. حصة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين. ج. المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه. مادة (354): 1. يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ المؤمن له أو بخطأ تابعيه اليريين ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشئ عن خطأ عمدي أو خطأ جسيم صادر من المؤمن له. 2. ومع عدم الإخلال بحكم "الفقرة 2" من المادة 377 من هذا القانون يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ الربان أو البحارة. مادة (355): يبقى المؤمن مسؤولاً عن الأضرار التي يشملها التأمين في حالة الإضطرار إلى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة، وإذا لم يكن تغيير الرحلة أو الطريق إضطرارياً يبقى المؤمن مسؤولاً عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه، أو الطريق المعتاد في حالة عدم وجود اتفاق. مادة (359): لا يسأل المؤمن عما يأتي: أ. الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه، وذلك مع مراعاة ما نصت عليه الفقرة (1) من المادة (377) من هذا القانون. ب. النقص العادي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق. ج. الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والإستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم، واختراق الحصار وأعمال التهزب وممارسة تجارة ممنوعة. د. التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز. هـ. الأضرار التي لا تعدّ تلفاً مادياً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العمليات التجارية التي يجريها المؤمن له. مادة (360): 1. يجوز الإتفاق على إعفاء المؤمن من التعويضات عن الضرر في الحدود التي يعينها العقد، ويستتزل مقدار الإعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على إستحقاق التعويض كاملاً إذا جاوز الضرر حدّ الإعفاء. 2. وفي جميع الأحوال يحسب الإعفاء بعد إستتزال النقص العادي الذي يصيب الشيء المؤمن عليه أثناء الطريق. مادة (365): على المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في الخسارات المشتركة ومصروفات الإنقاذ بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن إن وجدت. مادة (371): يحل المؤمن محل المؤمن له في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين في حدود التعويض الذي دفعه.

(2) مادة (351): إذا كان الخطر مؤمناً عليه في عقد واحد من عدة مؤمنين إلتزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم. مادة (352): 1. عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمناً عليه بعدة عقود سواء أكانت مُبرمة في تاريخ واحد أم في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه عدت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع - في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة

الصياغة.

تاسعاً: يوضع عنوان " اعادة التأمين " ليشمل المادة 344 من مشروع القانون العربي الاسترشادي.⁽¹⁾ ولا توجد في هذا الشأن اي مقترحات في اطار الصياغة.

عاشراً: يوضع عنوان "دعوى التأمين" ليشمل المواد 346-372 من مشروع القانون العربي الاسترشادي.⁽²⁾ ولا توجد في هذا الشأن اي مقترحات في اطار

الشيء المؤمن عليه - على من يختاره من المؤمن المتعدين وبغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه. 2. ويجب على المؤمن له الذي يطلب تسوية الضرر الذي لحق به أن يصرح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول. 3. ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمن الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي يلتزم به، فإذا كان أحدهم معسراً ورّعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمن الموسرين. 4. وفي حالة ثبوت الغش من المؤمن له يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلاً للإبطال بناءً على طلب المؤمن وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين.

(1) مادة (344): في حالة إعادة التأمين لا يكون للمؤمن له أن يتمسك بعقد إعادة التأمين الذي يبرمه المؤمن.

(2) مادة (346): 1. لا تقبل دعوى التأمين إذا إنقضى شهران من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان. 2. ولا يسري هذا الحكم على وثائق التأمين بالاشتراك إلا بالنسبة إلى الشحنة الأولى. مادة (372): 1. تنقضي بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين. وتحسب هذه المدة كما يلي: أ. من تاريخ إستحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى - المطالبة به. ب. من تاريخ وقوع الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالسفينة. ج. من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع، أما إذا كان الحادث لاحقاً لأحد هذين التاريخين سرت من تاريخ وقوع الحادث. د. من تاريخ وقوع الحادث، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق الترك وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى الترك تسري المدة من تاريخ إنقضاء هذه المهلة. هـ. من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى الإسهام في الخسائر المشتركة أو بدعوى المطالبة بمصروفات الإنقاذ. و. من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له أو من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير. 2. وتنقضي بمضي سنتين دعوى إسترداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين، وتبدأ هذه المدة من تاريخ الوفاء بغير المستحق. 3. وفي جميع الأحوال تنقطع المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني.

الصياغة.

ولعل ايراد ملاحظات شكلية وموضوعية بشأن عقد التأمين البحري وتعريفه وتوضيح الالتزامات الناشئة عنها كآثار لعقد التأمين، مرده الى المنازعات التي تنشأ بين الشاحن او المرسل اليه والناقل وشركة التأمين، فكل طرف يحاول نفي مسؤوليته. وشركات التأمين تنظر بعين الحذر لصياغة عقود التأمين وعقود النقل في ان معا.

وعلمياً فإن نظرة على حكم قضائي مرتبط بهذا الامر يعد من الاهمية بمكان في مجال تحديد المسؤولية في كل من عقدي النقل البحري والتأمين البحري.

ففي حكم صادر عن القضاء التونسي، كان الناقل قد ادرج تحفظاً في سند الشحن مفاده اعادة الناقل من المسؤولية بشأن النقص الحاصل في عدد ومحتويات الطرود المنقولة بجرماً والتي كان الشاحن قد سلمها للناقل لأنها مغلقة بشكل يستحيل التحقق منه "مغلقة بصهائر أمن". وعند وصول البضاعة وبتفحصها من قبل المرسل اليه وجد نقصاً في محتويات الطرود المنقولة وطالب شركة التأمين بإعمال تأمينها عن البضائع فدفعت له تعويضاً، ومن ثم اقامت دعوى امام محكمة تونس الجزئية لاثبات مسؤولية الناقل والزامه بدفع قيمة البضائع التي نقصت.

المحكمة التونسية عملت نص المادة السادسة عشرة من قواعد هامبورغ التي تعتبر تونس طرفاً في اتفاقيتها، ويورد هذا النص حكماً يقرر السماح للناقل البحري مكنة ابداء تحفظات على سند الشحن في حال توفرت لديه اسباب معقولة تحمله على الاشتباه بعدم مطابقة البضائع المتلقاة فعليا مع ما هو مذكور في سند الشحن بشأن هذه البضائع، وبما ان الناقل كان قد اورد هذا التحفظ بأسبابه ابتداءً، فغن المحكمة خلصت الى ان الخسائر غير ثابتة وبالتالي عدم انعقاد مسؤولية الناقل البحري عن ذلك.⁽¹⁾

(1) انظر: حكم صادر عن محكمة تونس الجزئية، الدائرة التاسعة، صادر بتاريخ 1994/11/2، اعد خلاصة الحكم ديفي موارن، ونشرت ترجمته بواسطة لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي على الموقع الالكتروني

<https://documents-dds->

[ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V96/879/57/IMG/V9687957.pdf?OpenElement](https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V96/879/57/IMG/V9687957.pdf?OpenElement)

خاتمة ونتائج الدراسة

عرضنا في دراستنا هذه لبعض مواد المشروع العربي الاسترشادي البحري، والذي اعدده المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية التابع لمجلس وزراء العدل العرب بجامعة الدول العربية.

وانه لجهد مشكور وجد استثنائي ان يوضع مثل هذا المشروع في هذا الوقت بالذات بعد جهود مضيئة، حيث ان معظم القوانين العربية بحاجة اليوم الى التحديث - وهي التي تعود تشريعاتها البحرية الى ثمانينات القرن الماضي ان لم نقل ابعد من ذلك - وهي بحاجة الى التوحيد والتقريب لجهة ضرورة توحيد الحلول القانونية والتوجهات الدولية التي تدفع في هذا الشأن والتي تدل عليها قواعد روتردام.

في هذا الاطار فقد ركزنا بحثنا واستعراضنا على المواد المتعلقة بالنقل البحري وكذلك التأمين البحري، مستقرئين النصوص المقترحة ومقترحين تعديلات ان من حيث عنونة بعض المواد او ترتيبها او من حيث بعض المضامين التي نعتقد انها بحاجة الى مواءمة مع الالتزامات الدولية التي ترتبط بها الدول العربية فيما خص المعايير الدولية في مجال القانون البحري الدولي.

وخلصنا الى مجموعة من المقترحات التي نأمل من الباحثين وخبراء جامعة الدول العربية التفضل بالنظر فيها علها تكون جهدا - ولو متواضعا - في مسيرة تطوير التشريعات العربية وتوحيدها.

ومن خلال متضمنات الدراسة نخلص الى ان مشروع القانون العربي الاسترشادي حاول توحيد الحلول فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري، كما حاولت نصوصه فرض نوع من التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين - وقد تمثل ذلك بما اتى به من قواعد لعل ابرزها ما يلي:

- 1- حددت محل مسؤولية الناقل البحري ليس عن هلاك البضائع او تلفها وحسب بل يشمل ايضا التأخير في تسليم البضائع المنقولة.
- 2- اسست مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع المنقولة او تلفها او

التأخير في تسليمها على اساس الخطأ المفترض.

3- وضعت تنظيماً لمسؤولية الناقل البحري المتعاقد وكذلك الفعلي وايضا في حالة النقل المتتابع.

4- حددت مدة المسؤولية بالمدة التي تكون فيها البضائع تحت عهدة الناقل البحري.

5- وضعت قواعد مفصلة للاختصاص القضائي واللجوء الى التحكيم للفصل في المنازعات المتصلة بمسؤولية الناقل البحري.

كما خلصنا الى بعض المقترحات تمثلت بالتالي:

1- اقتراح صياغة جديدة لمفهوم عقد النقل البحري استنادا الى المعايير الدولية والقوانين المقارنة والواقع العملي.

2- اقتراح صياغة جديدة لمفهوم عقد التأمين البحري استنادا الى المعايير الدولية والقوانين المقارنة والواقع العملي.

3- اقتراح بعض المضامين والعناوين لبعض المواد الخاصة بالنقل البحري والتأمين البحري كما ورد في متن الدراسة.

**كلية الحقوق
جامعة القاهرة**

المراجع

أولاً: المراجع العربية

المراجع العامة

- البنك الدولي، تقرير عن التنمية في العام 2016؛ العوائد الرقمية، منشورات البنك الدولي، واشنطن، 2016، ص6. متاح إلكترونياً أيضاً على الموقع الإلكتروني للبنك الدولي.
- د.فايز رضوان، القانون البحري، منشورات كلية شرطة دبي، دبي، 1990.
- د. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 2001.
- د.محمد فريد العريني و د.محمد الفقي، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2000.
- د.هشام فرعون، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب - كلية الحقوق، حلب- سوريا، 1985.
- د.هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2001.

المراجع الخاصة

- الامم المتحدة، الاونكتاد، الجوانب القانونية والوثائقية لعقود التامين البحري، منشورات الامم المتحدة، نيويورك، 1982.
- د.حسين النوري، دراسات في القانون التجاري البحري، مكتبة عين شمس، القاهرة، بدون ذكر سنة النشر، ص203
- د.عاطف محمد راشد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.

المقالات والابحاث

- د.فاتن حوى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978- قواعد هامبورغ خطوة من اليونسترال نحو تحقيق توازن المصالح وتوحيد الحلول، دراسة مقدمة ضمن اعمال المؤتمر الدولي حول "توحيد القانون: مؤتمر لاهاي - اليونيدروا - اليونسترال" والمنعقد بجامعة بيروت العربية - بيروت، الجمهورية اللبنانية بتاريخ 10-11 أيلول/سبتمبر 2012. بتنظيم من كلية الحقوق بجامعة بيروت العربية ومشروع الحماية بجامعة جونز هوبكنز الامريكية ولجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي اليونسترال واليونيدروا ومؤتمر لاهاي.
- د.فايز نعيم رضوان، مسؤولية الناقل البحري الدولي للبضائع وفقاً لاتفاقية هامبورج 1978، بحث منشور في مجلة الامن والقانون الصادرة عن اكااديمية شرطة دبي، العدد 1 - يناير 2008، منشورات الاكاديمية، دبي، 2008، ص 100.
- د.فياض القضاة، احكام مسؤولية الناقل البحري "دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الاردني واتفاقية هامبورغ"، بحث منشور في مجلة "دراسات في علوم الشريعة والقانون" الصادرة عن عمادة البحث العلمي بالجامعة الاردنية، المجلد 26، العدد 1، 1999، منشورات الجامعة الاردنية، عمان - الاردن، 1999، ص 235.
- د.محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقاً للقانون البحري القطري والاتفاقات الدولية، دراسة منشورة في المجلة القانونية والقضائية التي تصدر عن مركز الدراسات القانونية والقضائية بوزارة العدل القطرية، العدد الثاني 2011، منشورات المركز، الدوحة، 2011.

احكام قضائية

- في تطبيق فكرة هلاك البضاعة بوصولها ناقصة الى ميناء التفريغ: القضاء اللبناني، حكم قضائي صادر عن القاضي المنفرد المدني في بيروت الناظر في الدعاوى المالية بموجب قرار رقم 869 الصادر بتاريخ 27-10-2005،

منشور في مجلة العدل الصادرة عن نقابة المحامين في بيروت، عدد خاص
صادر في 2007، منشورات النقابة، بيروت، 2007، ص 882.

- حكم صادر عن القضاء اللبناني، بموجب قرار رقم 869 صادر عن القاضي
المنفرد المدني في بيروت الناظر في الدعاوى المدنية بتاريخ 27-10-
2005، منشور في مجلة العدل الصادرة عن نقابة المحامين في بيروت،
عدد 2 صادر في 2007، منشورات النقابة، بيروت، 2007، ص 882.
- حكم صادر عن القضاء التونسي، محكمة تونس الجزئية (الدائرة التاسعة)،
قرار بتاريخ 2-11-1994، منشور في نشرة السوابق القضائية المستندة
الى نصوص الاونسترال (كلاوت) الصادرة عن لجنة الامم المتحدة للقانون
التجاري الدولي بتاريخ 2-12-1996، منشورات الامم المتحدة، فيينا،
1996، ص 14. متاح على الموقع الالكتروني للجنة الامم المتحدة للقانون
التجاري الدولي "اليونسترال"

<http://www.uncitral.org/clout/searchDocument.do>

- في تطبيق فكرة التأخير في التسليم: انظر حكم صادر عن قضاء جمهورية
كوريا، محكمة سول الاقليمية بتاريخ 28-8-2002، منشور في نشرة
السوابق القضائية المستندة الى نصوص الاونسترال (كلاوت) الصادرة عن
لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي بتاريخ 19-11-2007،
منشورات الامم المتحدة، نيويورك، 2007، ص 10. متاح على الموقع
الالكتروني للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي
"اليونسترال" <http://www.uncitral.org/clout/searchDocument.do>

- انظر: حكم صادر عن محكمة تونس الجزئية، الدائرة التاسعة، صادر
بتاريخ 1994/11/2، اعد خلاصة الحكم ديفي موارن، ونشرت ترجمته
بواسطة لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي على الموقع الالكتروني

<https://documents-dds->

[ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V96/879/57/IMG/V9687957.pdf?OpenElement](https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V96/879/57/IMG/V9687957.pdf?OpenElement)

- اطر قانونية وطنية:

- الاردن: قانون رقم (12) لسنة (1972) وتعديلاته الخاص بقانون التجارة البحرية.

<http://www.lob.gov.jo/AR/Pages/AdvancedSearch.aspx>

- الامارات: قانون اتحادي رقم 26 لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري وتعديلاته

<http://www.elaws.gov.ae/ArLegislations.aspx>

- البحرين: قانون رقم 23 لسنة 1982 باصدار القانون البحري

<http://www.mtt.gov.bh/Uploads/Documents/Pulication-BahrainMaritimeCode1982.pdf>

- السودان: قانون النقل البحري لسنة 2010

<http://moj.gov.sd/content/lawsv4/12b/17.htm>

- العراق: قانون التجارة العثماني 1863 في المواد المتعلقة بالتجارة البحرية:

<http://www.iraqlid.iq/LoadLawBook.aspx?SP=ALL&SC=28>

0520104356764&PageNum=9

- سلطنة عمان: مرسوم سلطاني رقم 35/ 81 لسنة 1981 بإصدار القانون البحري

<http://www.mola.gov.om/mainlaws.aspx>

- قطر: قانون رقم (15) لسنة 1980 بإصدار القانون البحري

<http://www.almeezan.qa/mojportal/LawPage.aspx?id=104&l>

anguage=ar

- الكويت: مرسوم بالقانون رقم 28 لسنة 1980 بإصدار قانون التجارة البحرية

<http://www.gcc->

[legal.org/LawAsPDF.aspx?opt&country=0&LawID=1003](http://www.gcc-legal.org/LawAsPDF.aspx?opt&country=0&LawID=1003)

- لبنان: قانون التجارة البحرية - صادر في 18/2/1947

<http://www.transportation.gov.lb/topic.aspx?zoneid=24&head=Sea&contentid=59>

- مصر: قانون رقم 8 لسنة 1990 بإصدار قانون التجارة البحري
<http://www.arablegalportal.org/egyptverdicts/LoadLawBook.aspx?SC=090520047847487>

ثانياً: المراجع الأجنبية

- BERLINGIERI, Francesco, A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, paper delivered at the General Assembly of the International Association of Average Adjusters-AMD, Marrakesh, 5-6 November 2009, available online at www.comitemaritime.org/draft/pdf/Comparative_analysis.pdf and:
http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf
- HONKA, Hannu, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – Scope of application and Freedom of contract, P.2, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam, September 21, 2009, Published and , available online at <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Hannu%20Honka.pdf>
- Paul Page, ROTTERDAM Rules, Rotterdam Rules, Editor's Letter "Rotterdam Rules", Journal of Commerce, 6 July 2009, Publisher; Liam Power, 2009. , available online at

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/JOC_editorial_6July09.pdf

- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD), Legal and documentary aspects of the marine insurance contract, Report by the UNCTAD secretariat, UN, New York, 1982. Available on line at: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl27rev1_en.pdf

ثالثاً: المصادر الإلكترونية:

- قائمة بالدول الاطراف في قواعد هامبورغ على الرابط الالكتروني http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html
- قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة لاعتماد اتفاقية روتردام، وكذلك نص الاتفاقية، منشور على الموقع الالكتروني للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي " لليونسترال " http://www.uncitral.org/pdf/arabic/texts/transport/Rotterdam_Rules/Rotterdam-Rules-A.pdf
- قواعد هامبورغ متاحة على الموقع الالكتروني للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي " لليونسترال " http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html
- مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري، المنشور على الموقع الالكتروني لمركز البحوث القانونية والقضائية التابع لجامعة الدول العربية www.carjj.org