



التنظيم القانوني لمسؤولية المرسل اليه في عقد النقل البحري

أ.م.د. أحمد محمد قادر

جامعة كركوك - كلية القانون والعلوم السياسية

Legal regulation of the consignee's liability in a maritime transport contract.

Ass. Prof. Ahmed Mohammed Qader

Kirkuk University – College of Law and Political Science

المستخلص: يُعد المرسل إليه أحد الأطراف الرئيسية في العلاقة القانونية الناشئة عن عقد النقل البحري، رغم أنه لا يكون دائماً طرفاً مباشراً في العقد ذاته. إذ يمثل الشخص الذي تُوجّه إليه البضاعة ويُتوقع منه تسلمها عند الوصول، ويكتسب مركزاً قانونياً خاصاً يستمد من طبيعة العقد البحري ومبدأ نسبية آثار العقد، فضلاً عن القواعد الخاصة المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية. ويهدف هذا البحث إلى بيان التنظيم القانوني لمركز المرسل إليه، من خلال استعراض حقوقه والتزاماته، وبيان الأساس القانوني الذي يمنحه الحق في الرجوع على الناقل، لاسيما في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير. كما يتناول البحث مسألة الإخطار بالتلف أو الفقد، وأثر عدم الإخطار في تقوية مركز الناقل، بالإضافة إلى المسؤولية المترتبة على المرسل إليه بشأن تسلم البضاعة ودفع ما يترتب عليها من أجور أو رسوم. وقد اعتمد البحث على تحليل نصوص القانون البحري العراقي، إلى جانب مقارنة هذه النصوص بأحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، للوقوف على مدى حماية المشرع للمرسل إليه وبيان التفاوت في تنظيم مركزه القانوني. وتوصل البحث إلى أن المشرع العراقي منح المرسل إليه مركزاً قانونياً مميزاً، يضمن له الحماية القضائية الكافية عند وقوع الإخلال بالتزامات الناقل، لكنه لم يحدد بشكل دقيق بعض الالتزامات، مما يفتح المجال لإشكالات تطبيقية في بعض الحالات العملية. لذا يوصي البحث بضرورة تعديل بعض النصوص القانونية وتبني قواعد

موحدة مستمدة من الاتفاقيات الدولية الحديثة لتكريس الحماية القانونية المتوازنة بين المرسل إليه والناقل. الكلمات المفتاحية: المرسل إليه، سند الشحن، النقل البحري.

Abstract. The consignee is considered one of the principal parties in the legal relationship arising from the contract of maritime carriage, even though he is not always a direct party to the contract itself. The consignee is the person to whom the goods are addressed and expected to receive them upon arrival. He acquires a special legal status derived from the nature of the maritime contract, the principle of privity of contract, and the specific rules set out in international conventions and national legislation. This study aims to clarify the legal regulation of the consignee's position by examining his rights and obligations and analyzing the legal basis that grants him the right to take action against the carrier, especially in cases of loss, damage, or delay. The study also addresses the issue of notice of damage or loss, the consequences of failure to notify, and its impact on strengthening the carrier's position, in addition to the consignee's liability regarding the receipt of goods and the payment of freight or dues. The research relies on an analytical approach to the provisions of the Iraqi Maritime Code, comparing them with the rules set forth in the Hamburg Rules of 1978, to assess the extent of legal protection afforded to the consignee and to highlight the differences in legal treatment. The study concludes that the Iraqi legislator has granted the consignee a distinguished legal position that ensures adequate judicial protection in the event of a

breach by the carrier. However, some obligations remain vaguely defined, leading to potential practical complications. Therefore, the study recommends amending certain legal provisions and adopting unified rules based on modern international conventions to establish a balanced legal framework between the consignee and the carrier.

Keywords: Consignee , Bill of Lading , Maritime Transport.

المقدمة. يُشكل النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية، حيث ينقل أكثر من 80% من حجم البضائع العالمية، مما يجعله محط اهتمام التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية. وفي خضم هذه العملية التجارية المعقدة، تبرز إشكالية قانونية محورية تتمثل في تحديد المسؤولية القانونية للمرسل إليه (Consignee) في عقد النقل البحري، على الرغم من عدم مشاركته في إبرام العقد الأصلي بين الشاحن والناقل. هذا الوضع الاستثنائي يطرح تساؤلات جوهرية حول الأسس القانونية التي تبرر إلزام طرف لم يكن حاضراً عند تكوين العقد، وكيفية تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف الثلاثة: الشاحن والناقل والمرسل إليه. يعود الاهتمام بهذه المسألة إلى الطبيعة الخاصة لعقود النقل البحري التي تتميز بثلاثية العلاقة، حيث ينعقد العقد بين الشاحن والناقل، لكن آثاره تمتد إلى المرسل إليه الذي يتسلم البضاعة في النهاية. هذا الواقع العملي يتعارض ظاهرياً مع المبدأ الأساسي في القانون المدني وهو "نسبية العقود" الذي يقضي بأن العقد لا يترتب آثاراً إلا على أطرافه. إلا أن متطلبات التجارة الدولية وضرورات العمل البحري فرضت استثناءات على هذا المبدأ، مما أدى إلى تطور نظريات قانونية عديدة لتبرير مسؤولية المرسل إليه. في هذا الإطار، يظهر سند الشحن (Bill of Lading) كأداة قانونية محورية تنظم العلاقة بين هذه الأطراف. فمن الناحية النظرية، يعتبر السند وثيقة تمثل العقد بين الشاحن والناقل، لكنه في نفس الوقت يمنح حقوقاً للمرسل إليه الذي لم يكن طرفاً في العقد الأصلي. هذا التناقض الظاهري أدى إلى تطور اجتهادات قضائية ونظريات فقهية عديدة تحاول التوفيق بين المبادئ القانونية العامة وضرورات الممارسة التجارية. ومن الناحية العملية، تثير مسؤولية المرسل إليه العديد من التحديات، خاصة فيما يتعلق باستلام البضائع وتسديد الأجرة البحرية.

فكثيراً ما يواجه المرسل إليه مطالبات من الناقلين بناءً على بنود في سند الشحن لم يكن على علم بها عند إبرام العقد الأصلي. وفي المقابل، يحتاج الناقلون إلى ضمانات قانونية تحميهم من رفض المرسل إليه استلام البضاعة أو دفع الأجرة المستحقة.

ويمكن القول إن التنظيم القانوني لمسؤولية المرسل إليه في عقد النقل البحري يمثل نموذجاً فريداً للتفاعل بين المبادئ القانونية النظرية ومتطلبات الممارسة التجارية العملية. وهو ما يجعل من هذا الموضوع حقلاً خصباً للبحث والدراسة، خاصة مع تطور أشكال جديدة من العقود البحرية وزيادة تعقيد عمليات النقل الدولي.

أولاً: موضوع البحث وأهميته: ينصرف مبدأ نسبية العقد إلى اقتصار آثاره على أطرافه دون الغير، إلا أن هناك استثناءات قانونية تسمح بانتقال بعض الالتزامات أو الحقوق إلى أطراف غير متعاقدة، كما هو في عقود النقل البحري، حيث يبرز دور المرسل إليه (المستلم النهائي للبضاعة) كطرف ثالث يتأثر بالعقد دون أن يكون طرفاً فيه. وتكمن أهمية البحث في (الأساس القانوني) للالتزامات المرسل إليه وتحليل مدى إلزاميته بالشروط الواردة في (سند الشحن)، رغم عدم توقيعه على العقد كذاك دراسة التطبيقات القضائية والاجتهادات الفقهية ذات الصلة.

ثانياً: أهداف البحث. يهدف هذا البحث إلى:

1. تحديد (المفهوم القانوني للمرسل إليه) وتمييزه عن الأطراف الأخرى في عقد النقل البحري.
2. تحليل (الأسس القانونية) التي تبرر إلزام المرسل إليه بشروط العقد (سند الشحن).
3. تقييم (الآثار العملية) لهذا الإلزام على المعاملات التجارية الدولية.

ثالثاً: إشكالية البحث. تتمحور الإشكالية الرئيسية حول: كيف يكتسب المرسل إليه صفة الملزم بسند الشحن؟ وما هي الحدود القانونية لمسؤوليته، وهل يمكن اعتباره طرفاً أصيلاً في العقد؟

أيضا كيف يتعامل القضاء مع النزاعات الناشئة عن هذه العلاقة الثلاثية (الشاحن - الناقل - المرسل إليه)؟

رابعاً: المنهجية البحث. سيتم اعتماد (المنهج التحليلي المقارن)، من خلال: دراسة النصوص القانونية ذات الصلة، مثل قانون التجارة العراقي رقم (30) لسنة 1984 والاتفاقيات الدولية (مثل اتفاقية هامبورغ). وتحليل الأحكام القضائية والفقه القانوني. ومقارنة الحلول التشريعية بين الأنظمة القانونية المختلفة.

خامساً: هيكلية البحث.

المبحث الأول: ماهية التنظيم القانوني للمرسل إليه وحقوقه في عقد النقل البحري.

المطلب الأول: مفهوم للمرسل إليه وحقوقه في عقد النقل البحري.

المطلب الثاني: المرسل إليه كطرف في العلاقة التعاقدية لعقد النقل البحري.

المبحث الثاني: الالتزامات القانونية المترتبة على المرسل إليه في عقد النقل البحري.

المطلب الأول: التزام المرسل إليه بالإخطار في إطار تنفيذ عقد النقل البحري.

المطلب الثاني: التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل.

المبحث الأول: ماهية التنظيم القانوني للمرسل إليه وحقوقه في عقد النقل البحري.

تمهيد وتقسيم: يُعد عقد النقل البحري من العقود الأساسية في ميدان التجارة الدولية، لما له من أهمية في تسهيل حركة السلع عبر البحار، وتحقيق التوازن بين مصالح أطرافه. ويتضمن هذا العقد عادةً ثلاثة أطراف رئيسية، هم: الشاحن (المرسل)، الناقل، والمرسل إليه (المستلم)، حيث يُعدّ الأخير صاحب مركز قانوني خاص، بوصفه الجهة المعنية بتسليم البضائع عند وصولها إلى ميناء الوصول، وفقاً لما هو مثبت في وثيقة النقل أو بوليصة الشحن.

ويتمتع المرسل إليه، من الناحية القانونية، بجملة من الحقوق المستمدة من طبيعة عقد النقل البحري ومن الوثائق المنظمة له، لا سيما بوليصة الشحن، ومن أبرز هذه الحقوق:

1. حق استلام البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما.
2. حق المطالبة بالتعويض في حال حصول تلف أو ضياع أو تأخير في التسليم.
3. وحق مقاضاة الناقل في حال الإخلال بالتزاماته التعاقدية.

غير أن هذه الحقوق تظل مشروطة بمدى التزام المرسل إليه بالأحكام المتعلقة بإثبات صفته القانونية، وفي مقدمتها حياة بوليصة الشحن الأصلية أو الحصول عليها بطريق التظهير، خصوصًا إذا كانت البوليصة قابلة للتداول، سواء "لأمر" أو "لحاملها". ويُنظر إلى المرسل إليه كذلك بوصفه همزة وصل بين الناقل والمستفيد النهائي من البضائع، الأمر الذي يُكسبه مركزًا قانونيًا مركبًا تتداخل فيه الأبعاد (العقدية، والجمركية، والتجارية)، مما يستوجب تحليل مركزه وحقوقه بشكل منفصل. لذلك، يتناول هذا المبحث ماهية التنظيم القانوني للمرسل إليه وحقوقه في عقد النقل البحري، من خلال:

المطلب الأول: مفهوم للمرسل إليه وحقوقه في عقد النقل البحري.

المطلب الثاني: المرسل إليه كطرف في العلاقة التعاقدية لعقد النقل البحري.

المطلب الأول: مفهوم المرسل إليه وحقوقه في عقد النقل البحري: يعد عقد النقل البحري من أبرز عقود التجارة الدولية وأحد الركائز الأساسية في حركة البضائع بين دول العالم، لما يتمتع به من دور محوري في تسهيل عمليات الاستيراد والتصدير ونقل السلع عبر البحار والمحيطات. ويُعد النقل البحري الوسيلة الأكثر استخدامًا في التجارة العالمية نظرًا لقدرته على نقل كميات كبيرة من البضائع بتكلفة أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى، مما جعله عنصرًا رئيسيًا في دعم الاقتصاد العالمي وتحقيق التبادل التجاري بين الدول.

ضمن هذا الإطار، يُبرز عقد النقل البحري أطرافاً رئيسيين، لكل منهم دور محدد وحقوق والتزامات قانونية، ويأتي في مقدمتهم "المرسل إليه"، الذي يُشكّل أحد العناصر الجوهرية لهذا العقد، لما له من أهمية عملية وقانونية في استكمال عملية النقل واستلام البضائع. ورغم أن المرسل إليه قد لا يكون طرفاً مباشراً في عقد النقل في بعض الحالات، إلا أن له مركزاً قانونياً خاصاً يستمد من طبيعة هذا العقد، ومن دوره في استلام البضاعة، بالإضافة إلى الحقوق التي أقرتها القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل البحري.

ويُقصد بالمرسل إليه، الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي تُوجّه إليه البضائع المنقولة بحراً بموجب عقد النقل، والذي يكون اسمه مذكوراً في سند الشحن أو في أي مستند مماثل يثبت انتقال البضاعة. ويكتسب المرسل إليه مركزاً قانونياً يختلف باختلاف الظروف، فقد يكون المرسل إليه هو المشتري للبضاعة، أو مجرد وكيل أو طرف ثالث آخر مخول باستلامها، وبالتالي، يترتب على هذا المركز القانوني حقوق والتزامات محددة يجب الوقوف عليها ودراستها بعمق.

ولعل أبرز حقوق المرسل إليه تتمثل في حقه في استلام البضاعة عند وصولها إلى ميناء الوصول، وحقه في فحصها والتأكد من مطابقتها للشروط المتفق عليها، وكذلك حقه في الرجوع على الناقل في حال وقوع أي تلف أو فقدان أو تأخير غير مبرر للبضاعة. كما تمنحه بعض التشريعات والاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية هامبورغ واتفاقية بروكسل، حق مقاضاة الناقل البحري مباشرة، حتى لو لم يكن طرفاً في عقد النقل الأصلي، طالما أثبتت له الصفة القانونية في استلام البضاعة. مما يستدعي دراسة مقارنة وشاملة لتوضيح مكانة المرسل إليه القانونية وضمنان حمايته وحقوقه بالشكل الذي ينسجم مع متطلبات التجارة البحرية الدولية.

إن دراسة مركز وتعريف المرسل إليه كطرف في العلاقة التعاقدية لعقد النقل البحري، تستدعي تحليلاً للنصوص القانونية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، مع التطرق إلى الإشكاليات العملية التي تواجه المرسل إليه أثناء تنفيذ العقد، سواء فيما يتعلق باستلام البضاعة، أو إثبات صفته القانونية، أو اللجوء إلى القضاء في حال حدوث نزاع مع الناقل.

الفرع الأول: التعريف المرسل إليه في ضوء قواعد عقد النقل البحري وبيان مركزه القانوني. لم يرد تعريف صريح للمرسل إليه في قانون النقل العراقي⁽¹⁾ رقم (80) لسنة 1983، مما أدى إلى اختلاف الآراء الفقهية بشأن تحديد مركزه القانوني. ويُعزى هذا الغموض إلى أن المرسل إليه ليس طرفاً مباشراً في عقد النقل البحري، بل يُعد من الغير في العلاقة الأصلية بين الشاحن والناقل.

غير أن الواقع العملي يُظهر أن المرسل إليه غالباً ما يكون المشتري في العقود التجارية، ويُحدّد اسمه ضمن وثيقة الشحن كوجهة نهائية للبضاعة. وقد تكون الوثيقة: باسمه الصريح، أو صادرة "لأمره"، أو "حاملها"، وهو ما يمنح من يحوز الوثيقة حقوق المرسل إليه قانوناً عند الوصول إلى الميناء، وإن المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري تطوّر من مجرد شخص مستلم إلى مركز قانوني مستقل يقر له القانون بحقوق أصيلة تجاه الناقل⁽²⁾.

ويُعرف المرسل إليه قانوناً بأنه: الشخص الذي تُوجه إليه البضاعة، ويُذكر اسمه أو صفته في بوليصة الشحن، ويُعد المستفيد من عقد النقل البحري، ولو لم يكن طرفاً فيه. وقد استقرت المحاكم البحرية في عدد من الأنظمة القانونية على هذا المفهوم، استناداً إلى الطبيعة التجارية لبوليصة الشحن بوصفها سنداً قابلاً للتداول والائتمان، أي أن المرسل إليه لم يكن طرفاً في العقد الأصلي، إلا أن بوليصة الشحن هي التي تُنشئ له الصفة القانونية للاستفادة من حقوق العقد، ما دام قد تم تحديد اسمه أو ظهرت الوثيقة إليه بشكل صحيح⁽³⁾. وقد ذهبت محكمة النقض المصرية في أحد أحكامها⁽⁴⁾ من أن " المرسل إليه طرف في سند الشحن يتكافأ مركزه عندما يطالب بتنفيذ العقد ومركز الشاحن". ورغم أن المرسل إليه لا يُعد طرفاً أصيلاً في عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل، إلا أن المشرع منحه مركزاً قانونياً خاصاً، خوّلّه بموجبه الحق

(1) قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983، المنشور في جريدة الوقائع العراقية، العدد 2910، لسنة 1983.
(2) مروان منصور نعيم زايد، الأساس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، جامعة المعقل – البصرة، 2022، ص. 193.
(3) فتحية محمد أبو قبة، مكانة المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الإفريقية للدراسات المتقدمة في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 3، العدد 2، 2024، ص 169.
(4) محكمة النقض المصرية، جلسة 1973/4/3 - س 24، ص 559، أيضاً نقض 1989/12/4 - طعن 1114 / س 52.

في إقامة الدعوى المباشرة ضد الناقل، استنادًا إلى نظرية الانتفاع بالتسليم، والتي مفادها أن من حُصص له الشيء محل العقد، يكتسب حقوقًا مستقلة بناءً على الغاية من النقل وهي التسليم إليه⁽¹⁾. ويرى الباحث أن المرسل إليه قد يباشر الدعوى ضد الناقل بالرغم من كونه غير طرف في العقد، استنادًا إلى قاعدة مفادها: من كُفِّ له التسليم، له أن يحتج بأحكام العقد. إنّ العلاقة التي تنشأ بين المرسل إليه والناقل لا تقوم مباشرة بموجب عقد النقل البحري، وإنما تستمد أساسها القانوني من حيابة سند الشحن، بغض النظر عن صفة الحائز له، سواء أكان مالكًا للبضاعة أم غير ذلك، إذ يُعدّ المرسل إليه من الغير بالنسبة لعقد النقل إلى أن تنتقل إليه حيابة سند الشحن، والتي بموجبها يكتسب الصفة القانونية التي تؤهله للتعامل مع الناقل ومباشرة الحقوق المرتبطة بالبضاعة المنقولة.

الفرع الثاني: الحقوق التي يتمتع بها المرسل إليه في سياق العلاقة التعاقدية. نص قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 المادة (65) منه على أن: "لا تثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن عقد النقل ولا يتحمل الالتزامات الناتجة عنه إلا إذا قبل هذه الحقوق والالتزامات صراحة أو ضمناً، ويُعد قبولاً ضمناً تسلم وثيقة الشحن أو الشيء محل النقل أو المطالبة بتسليمه أو إصدار تعليمات بشأنه". ويُمثّل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه الغاية الأساسية من عقد النقل، كما يؤكد الفقيه الفرنسي (Rodière René) " أن جوهر عقد النقل يتحقق فعلياً بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بوصفه الطرف النهائي المعني بها، وليس فقط بمجرد نقلها من ميناء إلى آخر"⁽²⁾. وعليه لا بد من التطرق الى عدة أمور تتعلق بالتسليم وكما يأتي:

أولاً: إجراءات التسليم.

1. إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة: يتحمل الناقل التزامًا بإخطار المرسل إليه بوصول السفينة، خاصةً إذا كانت بوليصة الشحن اسمية، لضمان تنفيذ التسليم في الوقت المناسب، أما

⁽¹⁾ حوبا حياة، آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مجلد 4، عدد 1، 2017، ص49.

⁽²⁾ René, Rodière, Droit Commercial - Transports, 17e éd., Patrick Courroux, éd, LGDJ, 2019, p. 215.

إذا كانت الوثيقة "لأمر" أو "لحاملها"، فلا يُلزم الناقل بإخطار شخص معين، بل يعتمد الأمر على العرف البحري أو الإعلانات العامة. المرسل إليه، بمجرد علمه بوصول البضاعة، يصبح ملتزماً قانوناً باستلامها، ويعتبر تقصيره في ذلك سبباً موجبا للمسؤولية تجاه الناقل عن الأضرار التي تلحق بالأخير بسبب التأخير أو الإهمال⁽¹⁾.

2. التسلم والفحص: يحق للمرسل إليه، أو من ينوب عنه، فحص البضاعة عند تسلمها والتأكد من مطابقتها، حيث نصت المادة (66) من قانون النقل العراقي على ما يلي: "على المرسل إليه تسلم الشيء بعد أن يضعه الناقل تحت تصرفه في الميعاد الذي عيّنه له." كما نصت المادة (68) على أنه: "للمرسل إليه طلب فحص الشيء قبل تسلمه، فإذا امتنع الناقل عن ذلك، جاز له رفض تسلمه."

ويرى الباحث ان هذه النصوص تُبرز التزاماً متبادلاً بين الطرفين، وتُكرس حماية قانونية للمرسل إليه في مواجهة الناقل، خصوصاً في حالات الغش أو التلف الجزئي للبضاعة.

ان التسليم إلى المرسل إليه لا يقتصر أثره على إبراء ذمة الناقل⁽²⁾، بل ينشئ علاقة قانونية مباشرة بين الناقل والمرسل إليه، قد يُسأل الأخير بموجبها عن الامتناع عن التسلم أو الإضرار بالبضاعة المستلمة⁽³⁾. وعليه يلزم المرسل إليه بالتسلم بوصفه التزاماً تبعياً لعقد النقل، لكنه يتحول إلى التزام رئيسي عند وصول الشيء إلى وجهته النهائية⁽⁴⁾.

ثانياً: اثبات التسليم: يُعد إثبات التسليم من المسائل المهمة التي تُتأط عادةً ببوليصة الشحن أو إذن التسليم. حيث يعتبر تسليم نسخة أصلية من سند الشحن (قرينة قانونية) على إتمام واقعة التسليم ما لم يثبت العكس. كما يمكن استخدام مستندات التوصيل المرفقة، أو التوقيع على

(1) شيهاب عيون، تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعقدة، العدد 33، سنة 2019، ص 85.

(2) د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة 2000. ص 70.

(3) د. عادل علي المقدادي، النقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011. ص 121.

(4) Bernard Teyssié, Le droit du transport, PUF(Presses Universitaires de France), 2018. p.192.

سجل التسليم في الميناء، أو حتى إشعار التسلم الإلكتروني (e-delivery notice) في العقود البحرية الحديثة⁽¹⁾. أما الأساس القانوني لتعدد المطالبين وأذون التسليم الجزئي. إذ أن إثبات التسليم لا يقتصر على وثيقة الشحن فحسب، بل يمتد ليشمل أي إثبات آخر صادر عن الناقل يفيد بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه. في حال تعدد المطالبين بالاستلام، فإن النسخة الأصلية الأولى من سند الشحن المسترجع تمثل السند التنفيذي الوحيد الذي يُعتمد عليه قانوناً في عملية التسليم، وذلك لما لها من حجية قانونية تثبت الحق في استلام البضاعة. وفي الحالات التي يتم فيها بيع جزء من البضاعة المشحونة بموجب سند شحن واحد، فإن إصدار أذون تسليم جزئية يكون جائزاً (إذا ورد نص صريح يسمح بذلك) في سند الشحن أو في اتفاق الأطراف. ورغم أن التشريع الجزائري لم يتناول بشكل مباشر تنظيم أذون التسليم الجزئية، إلا أنه أشار ضمناً إلى إمكان إثبات واقعة التسليم من خلال سند الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى، وذلك بحسب ما يُفهم من النظام القانوني العام للعقود البحرية⁽²⁾.

أما المشرع العراقي، فقد جاء بنص صريح في المادة (67) من (قانون النقل رقم 80 لسنة 1983)، والتي تنص على: "يكون للمرسل إليه الحق في إصدار التعليمات المتعلقة بالشيء محل النقل بمجرد تسلمه وثيقة النقل، وعلى المرسل إليه أن يقدم الوثيقة إلى الناقل ليُدون فيها التعليمات الجديدة موقعاً عليها منه، وإلا جاز للناقل الامتناع عن تنفيذها".

ويُفهم من ذلك أن المرسل إليه يكتسب مركزاً قانونياً مستقلاً بمجرد حيازته لوثيقة الشحن، حتى وإن لم يكن طرفاً أصلياً في العقد. وتترتب على هذه الحيازة آثار قانونية مباشرة، أبرزها حقه في استلام البضاعة والتصرف فيها، والتزامه في الوقت ذاته بالتسليم وتنفيذ الشروط المنصوص عليها في السند. ويُعد هذا التزاماً ناشئاً عن العلاقة العقدية غير المباشرة التي تنشأ بفعل انتقال

(1) د. عماد الدين عبد الحي، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، مجلة الشريعة والقانون، السنة 31، العدد 69، يناير 2017، ص 350.

(2) بوحدى نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق-جامعة الجزائر، 2002، ص 88.

السند، ويترتب التزامات متقابلة بين الناقل والمرسل إليه، ومنها مسؤولية هذا الأخير عن التأخير أو الامتناع عن التسلم دون مبرر⁽¹⁾.

الفرع الثالث: حق الرجوع بدعوى المسؤولية.

أولاً: صفة المرسل إليه في الدعوى: رغم أن المرسل إليه لا يُعد طرفاً مباشراً في عقد النقل البحري، إلا أن له الحق في الرجوع على الناقل بدعوى مسؤولية عند الإخلال بالتزاماته التعاقدية، ويثبت صفته من خلال حيازته لوثيقة الشحن، سواء كانت اسمية أو إذنية أو لحاملها. وفي حال حلول شركة التأمين محل المرسل إليه بعد تعويضه، فإنها لا تملك إقامة دعوى المسؤولية إلا إذا قدمت عقد الحلول خلال سنة من وقوع الضرر، وذلك تطبيقاً لمبدأ تقادم دعاوى النقل في القانون البحري⁽²⁾ وعليه فإن المرسل إليه، وإن لم يكن طرفاً في عقد النقل، يوجد في وضعية وسطية، تُمنح له فيها صلاحيات إقامة الدعوى، ويُحمّل في الوقت نفسه مسؤوليات خاصة، لا سيما في حالات رفض التسلم⁽³⁾.

ثانياً: حالات الرجوع.

1. الهلاك الكلي: يتحقق عند فقدان البضاعة بالكامل أو تعذر العثور عليها، وقد يكون الهلاك حكماً دون تدمير مادي فعلي.

2. الهلاك الجزئي: وهو تلف أو فقدان جزء من البضاعة، بشرط ألا يكون ذلك نتيجة لخصائصها الطبيعية، ولو أن التشريع لم يستخدم لفظ "الهلاك الجزئي"، إلا أنه أشار إلى "الفقدان" و"الضرر" كصور قانونية للمسؤولية.

(1) د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الرابعة، 2007، ص244.

(2) اتفاقية هامبورغ، المادة 19 و20 بشأن مسؤولية الناقل.

(3) Marie-Pierre Camproux-Duffrène, La position juridique du destinataire en droit du transport, Revue de droit des transports, n°1, 2020 .p.47.

3. التالف: ويقصد به تسليم البضاعة تالفة أو معيبة، وتقوم مسؤولية الناقل ما لم يُثبت أن الضرر كان قائماً قبل عملية النقل⁽¹⁾. المرسل إليه، رغم كونه ليس طرفاً في عقد النقل، يُعترف له بحق مستقل في إقامة الدعوى ضد الناقل في حال فقدان أو تلف البضاعة. وهذا الحق مؤسس على واقعة استلام الشيء المنقول⁽²⁾.

ثالثاً: التأخير في التسليم كإخلال تعاقدي: يُعد التأخير في تسليم البضاعة إخلالاً بالتزام الناقل البحري بموعد التسليم المتفق عليه صراحة أو المتعارف عليه عرفاً في نطاق النشاط التجاري والبحري، ويخضع تحديد المدة "المعقولة" في التأخير إلى السلطة التقديرية للقضاء، استناداً إلى طبيعة العقد، وطبيعة البضاعة محل النقل، والظروف المحيطة بالتسليم، ومدى الالتزام بمبدأ حسن النية في تنفيذ العقد. وقد تبنت (اتفاقية هامبورغ 1978) هذا الاتجاه، حيث نصت في المادة (1/5) على أن "الناقل يكون مسؤولاً عن فقدان البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث أثناء وجود البضائع في عهده..".

كما أكد الفقه أن معيار التأخير لا يُقاس فقط بالزمن المطلق، بل بالمعقولة والملاءمة في ضوء ظروف النقل البحري، وأن القاضي يملك سلطة التقدير الفني لهذا المفهوم⁽³⁾. وعليه يقع على عاتق المرسل إليه المبيّن في سند الشحن التزام استلام البضاعة. ويؤدي رفضه للاستلام أو تأخره فيه إلى مسؤوليته، خصوصاً فيما يتعلق بمصاريف التكديس أو التالف⁽⁴⁾. والرفض غير المبرر من المرسل إليه لاستلام البضاعة يخول الناقل الحق في المطالبة بالتعويض، وذلك على أساس المسؤولية التقصيرية أو العقدية، حسب الأحوال⁽⁵⁾. كما لا يكتفى بحقوق المرسل إليه

(1) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني – العقود التي تقع على الملكية، نهضة مصر، الجزء 4، ط3، 2011، ص615.

(2) Philippe Delebecque, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 2022.p301.

(3) د. عاطف محمد الفقي، القانون التجاري البحري، دار الفكر الجامعي، 2008، ص315.

(4) René Rodière, op. cit., P.475.

(5) Luc Grynbaum, Le destinataire : un tiers pas comme les autres, Droit et Transport, n°4,2022 .p.13.

في مواجهة الناقل، بل يمتد ذلك إلى تحمله نتائج التأخير أو الإهمال في استلام البضاعة، ويعد مسؤولاً بالتعويض ما لم يثبت العذر المشروع⁽¹⁾.

المطلب الثاني: المرسل إليه كطرف في العلاقة التعاقدية لعقد النقل البحري.

يمثل النقل البحري أحد أبرز وسائل النقل وأكثرها أهمية على المستوى الدولي، حيث يشكل العمود الفقري لحركة التجارة العالمية، لما له من قدرة على نقل البضائع بكميات كبيرة وتكلفة أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى. ونظرًا للدور الحاسم الذي يؤديه هذا النوع من النقل في تلبية احتياجات الأسواق وربط الدول اقتصاديًا، فقد أولت القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية اهتمامًا بالغًا بتنظيم عقد النقل البحري وتحديد أطرافه وحقوقهم والتزاماتهم.

من هذا المنطلق، يُعد عقد النقل البحري من العقود التي تثير إشكاليات قانونية متعددة نظرًا لتعدد أطرافه وتداخل العلاقات بينهم، حيث لا يقتصر أثره على طرفيه التقليديين وهما الناقل والشاحن، بل يمتد ليشمل طرفًا آخر ذا أهمية جوهرية وهو "المرسل إليه"، الذي يُعتبر من الناحية العملية الطرف المستفيد الرئيسي من تنفيذ العقد، بحكم أنه الشخص الذي تُوجّه إليه البضاعة المنقولة بحرًا، والذي يُنتظر أن يستلمها عند وصولها إلى ميناء الوصول.

لقد كرّست الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 واتفاقية هامبورغ لسنة 1978، جانبًا مهمًا من أحكامها لتنظيم العلاقة القانونية بين المرسل إليه والناقل، بما يضمن حماية حقوق الطرف المستفيد من البضاعة، ويُحقق التوازن القانوني بين مختلف أطراف العقد. كما اعترفت بعض القوانين الوطنية للمرسل إليه بصفته طرفًا في العلاقة التعاقدية لعقد النقل البحري بمجرد إبرازه سند الشحن أو وثيقة النقل، دون الحاجة إلى أن يكون طرفًا مباشرًا في إبرام العقد الأصلي، وهو ما يعكس الطابع الواقعي والتجاري لهذا النوع من العقود. ومن هنا تنبع أهمية البحث في تسليط الضوء على المرسل إليه كطرف في العلاقة التعاقدية لعقد النقل البحري، من

(1) د. عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري: دراسة مقارنة، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، جامعة آل البيت، عمادة البحث العلمي، المجلد 13، العدد 8، 2007، ص، 103.

خلال تحديد الوضع القانوني للمرسل إليه في العلاقة بين الشاحن والناقل. وبيان أثر العلاقة التعاقدية في تنظيم مركز المرسل إليه وامتداد آثار العقد إليه، والإشكاليات القانونية المرتبطة بمركزه، مع تقديم رؤية قانونية متكاملة تُسهم في تعزيز الفهم القانوني لعقد النقل البحري وتطوير تنظيمه بما يخدم التجارة الدولية ويحقق العدالة بين الأطراف المتعاقدة.

الفرع الأول: تحديد الوضع القانوني للمرسل إليه في العلاقة بين الشاحن والناقل: من حيث الأصل إن العقود لا تنتج آثارها إلا بالنسبة لأطرافها، تطبيقاً لقاعدة نسبية أثر العقد⁽¹⁾. والتي تقابلها قواعد مماثلة في التشريعات المدنية العربية، وبالتالي لا تُرتب هذه العقود التزامات على من يُعد "غيراً" بالنسبة لها. إلا أن المشرع، وفي نطاق عقود النقل البحري، استثنى المرسل إليه من هذا الأصل، واعتبره في حالات معينة غيراً ذا مركز خاص يحق له المطالبة بالتنفيذ أو إقامة دعوى المسؤولية، وهو ما أقرته أحكام القضاء المقارن، خاصة في حال وجود سند شحن " لحامله" أو " إذني"، مما يمنحه صفة الخلف الخاص قانوناً⁽²⁾.

يُفهم من الفقه أن الطرف في العقد هو من يصدر عنه التعبير عن الإرادة الملزمة، سواء صدر هذا التعبير مباشرة منه، أو من خلال ممثله القانوني أو الاتفاقي، كالموكل أو النائب. ولا يُشترط أن يكون هناك تبادل إرادات صريح بين جميع الأطراف، بل يكفي أن يُبرم العقد باسم الشخص ولحسابه ليُعد طرفاً فيه، كما هو الحال في حالة الشركات والمؤسسات التمثيلية⁽³⁾، أذن لا بد من التطرق الى بعض المسائل في هذا الجانب منها:

1. التمثيل القانوني وأثر الإرادة في تحديد صفة الطرف: الممثلون القانونيون أو الاتفاقيون يملكون سلطة إبرام العقود باسم الغير، وبالتالي يُرتب العقد آثاره في مواجهة من مثّله، كحال الوكيل في عقد النقل أو ممثل الشاحن أو المستورد⁽⁴⁾. في نطاق النظرية العامة للعقود، تُستمد صفة "الطرف في العقد" أساساً من الإرادة، سواء أكانت مباشرة أو عبر تمثيل قانوني أو اتفاقي.

(1) ينظر الى المادة 145 من القانون المدني العراقي.

(2) د. محمد عبد الفتاح ترك، عقود الببوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 90.

(3) د. عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للالتزامات - مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، 1994، ص 162.

(4) د. مصطفى كمال طه، النظرية العامة للعقود، منشورات الحلبي الحقوقية، 2015، ص 224.

غير أن التمثيل القانوني يخرج عن هذا الأصل، إذ لا تستند صفة الممثل القانوني إلى إرادته الشخصية، بل تُستمد من نصوص القانون مباشرة. وتُعد هذه الحالة شائعة في علاقات القُصر أو ناقصي الأهلية، حيث يُمثّلون بواسطة وليهم أو وصيهم دون اشتراط صدور إرادة تعاقدية منهم⁽¹⁾. فالولي أو الوصي يمثل القاصر في التصرفات القانونية استناداً إلى السلطة القانونية المخولة له بحكم القانون، لا بحكم تفويض إرادي، وهو ما يُميّز التمثيل القانوني عن التمثيل الاتفاقي الذي يقوم على إرادة الوكيل والموكّل⁽²⁾.

2. الخلف العام وآثار العقد في مواجهته⁽³⁾: يُعتبر الخلف العام استمراراً قانونياً لشخص المتعاقد، وهو ما يؤدي إلى انتقال الحقوق والالتزامات المترتبة على العقد إلى الورثة أو من يدخلون ضمن التركة بطريق الميراث أو الوصية. ويُقرّ الفقه والقضاء أن العقد يُلزم الخلف العام بذات القدر الذي يُلزم به الأصل، ما لم يكن هناك مانع قانوني أو اتفاق صريح يمنع هذا الامتداد ومع ذلك، فإن استثناءات ترد على هذا الأصل، أبرزها تلك التي تتعلق بطبيعة العقد أو بالصفة الشخصية للطرف المتعاقد، كما هو الحال في العقود ذات الاعتبار الشخصي كعقود الفنانين، أو المحامين، حيث يُعد عنصر الثقة والمهارة الشخصية عاملاً جوهرياً، وبالتالي لا يُعتد بالخلف العام فيها، ولا تنتقل آثارها إليه⁽⁴⁾. وكذلك يجوز للأطراف الاتفاق صراحة على قصر آثار العقد عليهم فقط، وهو ما يُعد قيداً اتفاقياً مشروعاً على مبدأ الامتداد القانوني لآثار العقد⁽⁵⁾.

الفرع الثاني: أثر العلاقة التعاقدية في تنظيم مركز المرسل إليه وامتداد آثار العقد إليه: يُعتبر تحديد مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري من القضايا التي تثير إشكالاً نظرياً يتعلق بمفهوم الغير في القانون المدني والبحري، إذ أن المرسل إليه، رغم أنه لم يشارك في إبرام عقد

(1) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء 2، مجلد 1، المرجع السابق، ص 272.

(2) د. سهام زوالي، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد الأول، العدد 1، 2022، ص 505.

(3) المادة (145) من القانون المدني العراقي: "ينصرف أثر العقد إلى المتعاقدين والخلف العام...".

(4) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني- نظرية الالتزام بوجه عام، ج 1، مجلد 2، المرجع السابق، ص 1084.

(5) د. مصطفى محمد الجمال، النظرية العامة للالتزامات، دار الجامعة الجديدة، 1987، ص 323 وما بعدها.

النقل البحري، إلا أن القانون منحه حقوقاً مباشرة، الأمر الذي يقتضي تحديد ما إذا كان يُعد من الغير أم لا. وقد عبّر الفقيه الفرنسي Ausset عن صعوبة الإحاطة بمفهوم الغير بقوله: "إن فكرة الغير هي فكرة متلونة، سريعة التملص، مستعصية على أي تعريف شامل يمكن أن يحيط بها من جميع الجوانب"⁽¹⁾. وعليه فإن فئات الغير في القانون وتأثيرها على المركز القانوني للمرسل إليه هي:

أولاً: الغير الحقيقي: يُطلق هذا الوصف على كل من لا تربطه أي علاقة قانونية مباشرة بأحد أطراف العقد، ولا تربطه بالعقد مصلحة شخصية أو قانونية. يُعتبر هذا الغير خارجاً تماماً عن الرابطة العقدية، إلا أنه يكون ملزماً باحترام ما تضمنه العقد من شروط، خاصة إذا أتى سلوكاً قد يُخلّ بالتزام تعاقدى قائم، كتجاوز حدود استعمال عقار مثلاً بناء على عقد إيجار بين طرفين. ورغم أن هذا الالتزام لا يُعد أثراً مباشراً للعقد، إلا أن الفقه يعتبره أثراً غير مباشر ذا طابع قانوني وقائي، ويُعرف أحياناً بالالتزام بالأحترام عقود الآخرين⁽²⁾.

ثانياً: الغير غير الحقيقي (ذو المصلحة العقدية غير المباشرة): يمثل ما يُعرف في الفقه بـ"الغير غير الحقيقي" أو ما يُطلق عليه البعض الغير ذو العلاقة غير المباشرة، فئة متميزة من غير الأطراف في العقد الذين ترتبط مصلتهم القانونية أو الاقتصادية بمضمون العلاقة التعاقدية القائمة، دون أن يكونوا أطرافاً فيها. ويتفاوت مركز هؤلاء الغير بين الحماية المطلقة ووجوب الاحترام فقط، بحسب مدى اقترابهم من نطاق النفاذ المشروع للعقد⁽³⁾. ويُعد الشركاء أصحاب المعرفة أو المصلحة العقدية غير المباشرة - كالدائنين أو الخلف الخاص - من أبرز الأمثلة على هذه الفئة، إذ لا يُعدون أطرافاً في العقد، لكنهم يتأثرون بتنفيذه، وتُوجب القواعد العامة أن يُراعى مركزهم القانوني. ومن ثم، فإن فكرة النفاذ في مواجهتهم تخضع لمعيار "المصلحة المشروعة"، بحيث لا يكون لهم حق الاعتراض أو المطالبة بعدم النفاذ إلا إذا أثبتوا

(1) الفقيه Ausset، نقلاً عن: د. فوزي سامي الشاهد، شرح العقود المسماة - عقد النقل البحري، دار النهضة العربية، 2020، ص 218.

(2) سهام زوالي، المرجع السابق، ص 506.

(3) د. عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، دار النهضة العربية، 1984، ص 199.

تضرراً فعلياً تمسّه الحماية القانونية⁽¹⁾. يعد المرسل إليه من الغير ذوي المصلحة في التنفيذ، ويترتب عليه التزام ضمني باستلام البضاعة، ويدخل في نطاق مسؤوليته أي ضرر ينجم عن تقصيره في ذلك، سواء من جهة الناقل أو من جهة المرسل⁽²⁾.

المبحث الثاني: الالتزامات القانونية المترتبة على المرسل إليه في عقد النقل البحري.

تمهيد وتقسيم: رغم أن عقد النقل البحري يُبرم في الأصل بين الشاحن والناقل، إلا أن نطاقه لا ينحصر بين هذين الطرفين، بل يمتد - من حيث النفاذ القانوني - ليشمل المرسل إليه، الذي يُعد المستفيد النهائي من العقد، وصاحب الحق في استلام البضاعة. ويُكرس القضاء والفقهاء مركزاً قانونياً خاصاً للمرسل إليه، إذ يمنحه القانون حق استلام البضاعة، وحق الرجوع على الناقل بدعوى المسؤولية إذا لحقت البضاعة أضرار أو تلف أو هلاك أثناء الرحلة البحرية، دون أن يكون طرفاً أصلياً في العقد.

ويستند مركز المرسل إليه إلى عدة أسس قانونية، منها⁽³⁾:

1. استلامه لوثيقة الشحن التي قد تكون لحاملها أو اسمية أو إذنية.
 2. حلوله محل الشاحن في الحقوق الناشئة عن العقد، سواء عبر الإرادة أو بحكم القانون.
 3. القواعد العرفية في القانون البحري التي تعترف له بمصلحة مشروعة في تنفيذ العقد.
- ويُعد هذا التمدد في الآثار التعاقدية نوعاً من النفاذ الإيجابي للعقد تجاه الغير صاحب المصلحة، ويبرر قيام مسؤولية الناقل تجاه المرسل إليه على أسس عقدية⁽⁴⁾، وليس تقصيرية.

(1) سهام زوالي، المرجع السابق، ص 506-508.

(2) د. عبد العزيز عبد المنعم خليفة، قانون النقل البري، دار الفكر الجامعي، 2020، ص. 288.

(3) فتحية محمد أبو قبة، المرجع السابق، ص 168.

(4) د. راند احمد خليل و د. ريان هاشم حمدون، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع على سطح السفينة، مجلة

دراسات البصرة، ملحق العدد (50) السنة 18 كانون الأول 2023، ص 129.

في عالم التجارة البحرية، يُعد عقد النقل البحري أحد العقود المحورية التي تنظم العلاقة بين الشاحن والناقل والمرسل إليه، وتترتب عليه التزامات قانونية متعددة لكل طرف. ويُعتبر المرسل إليه - وهو الطرف الذي يستلم البضاعة عند وصولها إلى ميناء المقصد - طرفًا ذا أهمية قانونية، إذ يتحمل مجموعة من الالتزامات القانونية التي تهدف إلى ضمان حسن سير عملية التسليم وحماية حقوق الناقل والشاحن معًا. ومن أبرز هذه الالتزامات: استلام البضاعة في الوقت والمكان المحددين، دفع أجور النقل المستحقة (في بعض الحالات)، والتحقق من حالة البضاعة وإبلاغ الناقل فورًا بأي تلف أو نقص. إن إهمال المرسل إليه لأي من هذه الالتزامات قد يؤدي إلى نتائج قانونية، كتحمله مسؤولية الأضرار أو ضياع الحق في المطالبة.

وعليه تهدف هذه الدراسة إلى بيان هذه الالتزامات بدقة وتحليل آثار الإخلال بها وفقًا لأحكام القانون البحري والاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

المطلب الأول: التزام المرسل إليه بالإخطار في إطار تنفيذ عقد النقل البحري.

يُعد الإخطار أحد أبرز التزامات المرسل إليه في عقد النقل البحري، حيث يمكنه من حفظ حقوقه تجاه الناقل. فإذا تم تنفيذ العقد بدقة، ووصلت البضاعة إلى المرسل إليه دون ضرر ظاهر أو خفي، وتم تسليمها دون إبداء أي تحفظ، فإن ذلك يؤدي إلى انقضاء التزامات الناقل نهائيًا. غير أنه إذا لحق بالبضاعة ضرر أثناء النقل أو أثناء عملية التفريغ، فإن على المرسل إليه، أو من ينوب عنه، فحص البضاعة فور تسلمها، وفي حال اكتشاف أي ضرر، وجب عليه توجيه تحفظات مكتوبة ومفصلة إلى الناقل. وتُعد هذه التحفظات الشرط الأساسي لقبول الدعوى بالمسؤولية ضد الناقل.

في إطار تنفيذ عقد النقل البحري، يلعب المرسل إليه دورًا قانونيًا بالغ الأهمية، لا سيما فيما يتعلق بالتزامه بالإخطار. يُعد هذا الالتزام من أبرز الواجبات التي تقع على عاتقه فور استلام البضاعة، إذ يُطلب منه إعلام الناقل عن أي ضرر أو فقدان جزئي أو كلي في البضاعة خلال مدة زمنية محددة، غالبًا ما تُنظمها القوانين الوطنية أو الاتفاقيات الدولية، مثل قواعد هامبورغ

أو اتفاقية روتردام. ويُعد هذا الإخطار بمثابة ضمان لحماية حقوق الأطراف في العقد، حيث يتيح للناقل فرصة التحقق من الأضرار واتخاذ الإجراءات القانونية أو التأمينية اللازمة. كما يُشكل أداة قانونية تساعد في إثبات أو نفي المسؤولية، ويُعتبر الإخلال به . مثل التأخر في الإبلاغ أو الامتناع عنه . سببًا في سقوط حق المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالتعويض، ما لم يثبت العكس. وتتبع أهمية هذا الالتزام من طبيعته الوقائية والإثباتية، وهو ما يجعل منه عنصرًا جوهريًا في منظومة تنفيذ عقد النقل البحري.

وعليه، تهدف هذه الدراسة إلى تحليل نطاق هذا الالتزام، وبيان شروطه وآثاره القانونية، ومدى تأثيره على حقوق المرسل إليه ومسؤولية الناقل، وفقًا للنصوص القانونية والاجتهادات القضائية المعتمدة.

الفرع الأول: مضمون واجب الإخطار وشروطه القانونية: يجب أن يتم الإخطار بالتحفظات ضمن مدة معينة، تختلف بحسب ما إذا كان الضرر ظاهرًا أو خفيًا:

1. في حال الضرر الظاهر: يجب تقديم التحفظات عند التسليم مباشرة.

2. في حال الضرر غير الظاهر: يجب تقديم الإخطار خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم، وفقًا لما نصّت عليه قواعد هامبورغ.

أما قواعد روتردام فقد مددت هذه المهلة إلى سبعة أيام في حالة الضرر غير الظاهر، بينما أبقت على ضرورة الإخطار الفوري عند التسليم بالنسبة للأضرار الظاهرة، اذن يجب الإبلاغ كتابيًا عن كل ضرر أو خسارة ظاهرين قبل أو عند التسليم. وفي حالة الضرر غير الظاهر، يجب تقديم الإخطار خلال سبعة أيام من تاريخ التسليم⁽¹⁾.

(1) اتفاقية روتردام المادة 23 المادة 25.

ويتم الإخطار عادةً بكتاب موسى عليه أو إشعار مكتوب موجّه إلى الناقل أو وكيله في ميناء الوصول، وإلا يُعدّ الصمت قرينة على سلامة البضاعة. تؤكد المحكمة العليا الجزائرية في قرارها المؤرخ 14 مارس 1995 أن: "التحفظات التي يبديها المرسل إليه عند تسلم البضاعة هي السبيل الوحيد لإثبات وقوع الضرر، وعدم تقديمها يحرمه من أي دعوى ضد الناقل، ما لم يثبت الغش أو الخطأ الجسيم." ويُعدّ الإخطار الذي يقدمه المرسل إليه وسيلة قانونية جوهرية لإثبات الضرر وتحميل الناقل المسؤولية، ويجب أن يتم هذا الإخطار ضمن الأجل الذي يقرره القانون، وإلا ضاعت حقوق المرسل إليه⁽¹⁾. تُعتبر التحفظات التي تُقدّم عند التسليم شرطاً لا غنى عنه لتحميل الناقل المسؤولية. وبدونها، لا يمكن لأي مطالبة أن تنجح⁽²⁾. كما ويجب على المرسل إليه، لكي يحتفظ بحقه في التعويض، أن يوجهه إلى الناقل تحفظاً مكتوباً ومسبباً ضمن مهلة محددة، وإلا اعتُبر أنه تسلم البضاعة بحالة سليمة⁽³⁾.

وعليه فإن التحفظات تمثل إجراءً جوهرياً لا يمكن الاستغناء عنه لإثبات مسؤولية الناقل. عدم تقديم الإخطار في المواعيد القانونية يؤدي إلى سقوط الحق في المطالبة بالتعويض، ما لم يُثبت الغش أو الإهمال الجسيم من الناقل، وإن القواعد الدولية (هامبورغ وروتterdam) تشدد على ضرورة احترام المدد وتحرير الإخطار كتابةً، حفاظاً على النظام القانوني للنقل البحري.

الفرع الثاني: الآثار المترتبة على الإخلال بالتزام الإخطار: يشكل الإخطار الوسيلة الإجرائية الأهم التي يستطيع المرسل إليه من خلالها حفظ حقه في الرجوع على الناقل عند الإخلال بالتزاماته التعاقدية، سواء تعلق الأمر بالتأخير في التسليم أو التلف أو الهلاك الجزئي للبضاعة. ويُعدّ الإخطار شرطاً جوهرياً لقبول الدعوى في مواجهة الناقل، مما يفرض تنظيمه من حيث المدة والمضمون والشكل القانوني. وعليه لا بد من التطرق إلى بعض الأمور الرئيسية بهذا الموضوع وكما يأتي:

(1) د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، 2005، ص 572.

(2) Jean-Paul Hebert, Le droit du transport maritime, LexisNexis, 2019, p. 213.

(3) Philippe Delebecque, Droit maritime, Dalloz, 2021, p. 428.

أولاً: مضمون الإخطار وشكله: بينت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 في المادة (5/19) على أنه: "في حالة التأخير في التسليم، يجب أن يُرسل الإخطار إلى الناقل خلال ستين يوماً متصلة تلي مباشرة تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وفي حال عدم توجيه هذا الإخطار في الأجل المحدد، يسقط حق المرسل إليه في المطالبة بالتعويض."⁽¹⁾.

أما في التشريع العراقي، فقد جاء قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 ليضع أحكاماً مماثلة، حيث نص في المادة (69/أولاً) على ما يلي: "على المرسل إليه تثبيت تحفظه على حالة الشيء إذا وجده تالفاً أو هالكاً جزئياً، وإشعار الناقل بذلك كتابة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تسلمه الفعلي، ويُعد عدم قيامه بذلك قرينة على أنه قد تسلم الشيء بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل." ويُفهم من هذا النص أن المشرع العراقي أقرّ بقرينة قانونية بسيطة على سلامة البضاعة⁽²⁾، حيث يمكن دحضها من خلال إثبات مخالف. أما إذا جرت المعاينة حضورياً من قبل الطرفين، فإن الإثبات الكتابي يفقد أهميته وفقاً للمادة (3/19) من اتفاقية هامبورغ، حيث لا يُشترط تقديم إخطار مكتوب إذا تم التحقق من حالة البضاعة بحضور الطرفين وقت التسليم. أما قواعد روتردام لعام 2008 فقد جاءت بتطور مهم، إذ سمحت للمرسل إليه بالمطالبة بالتعويض عن التأخير بشرط أن يتم الإخطار خلال 21 يوماً متتالية من تاريخ التسليم، حسب المادة (4/23) من الاتفاقية⁽³⁾.

ويرى الباحث أن يكون الإخطار الذي يوجهه المرسل إليه إلى الناقل عند وجود تلف أو نقص في البضاعة مكتوباً ومحددًا في مضمونه، على أن يبين نوع الضرر وحجمه وظروف اكتشافه، لأن ذلك يشكل شرطاً جوهرياً لتحريك المسؤولية العقدية. كما وإن الإخطار الذي يوجهه المرسل إليه إلى الناقل هو أداة قانونية لإثبات أن البضاعة وصلت في حالة معيبة، وإذا لم يُقدم هذا

(1) United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea – Hamburg Rules, Article(19/5).

(2) د. فرياد شكر حسين، المركز القانوني لتابعي الناقل البحري للبضائع في اتفاقية روتردام 2008 (الطرف المنفذ لبحري) أنموذجاً، مجلة كلية القانون والعلوم السياسية، المجلد 14، العدد (53) السنة 2025، ص 440.

(3) " In case of delay in delivery, the consignee must notify the carrier of such delay within 21 consecutive days from the date of delivery."

الإخطار في الأجل المقرر، قامت قرينة قانونية على سلامة البضاعة⁽¹⁾. كما أن عدم تقديم تحفظ مكتوب عند استلام البضاعة يُعتبر قبولاً ضمنياً للحالة التي وصلت بها، ويفترض أن التسليم تم طبقاً لمضمون سند الشحن، ولا يُقبل من المرسل إليه بعد ذلك الادعاء بوجود عيب أو نقص، إلا بإثبات الغش أو الخطأ الجسيم⁽²⁾.

وعليه وبالرغم أن الإخطار لا يخضع لشكل معين، إلا أن التشريعات المقارنة تشترط فيه الوضوح والدقة، ويُشترط أن يُقدّم خلال مهلة معينة وإلا سقط الحق في الرجوع بالمسؤولية على الناقل، باستثناء حالات الغش أو التدليس.

ثانياً: وسيلة تبليغ الإخطار: لم تشترط معاهدة بروكسل أو التشريعات العربية شكلاً معيناً لتبليغ الإخطار، الأمر الذي يترك المجال مفتوحاً لاستخدام الوسائل التقليدية والحديثة للتبليغ. ويمكن للمرسل إليه تبليغ الناقل عن طريق: المحضر القضائي أو البريد المسجل مع إشعار بالوصول الفاكس أو البريد الإلكتروني، وقد جرى العمل في أغلب الموانئ الدولية على اعتماد الرسائل المضمونة كوسيلة رسمية وسريعة لتوثيق التحفظات.

كما تجدر الإشارة إلى أن الإخطار الكتابي يبقى الوسيلة القانونية المثلى لتأكيد وقوع الضرر وتحمل الناقل المسؤولية، غير أن غيابه لا يمنع إقامة الدعوى متى ثبت حضور الطرفين عند التسليم⁽³⁾.

ثالثاً: أثر الإخطار والتحفظات في إثبات الضرر: بينت اتفاقية هامبورغ للنقل البحري 1978، المادة 5/19: "إذا لم يُقدّم الإخطار خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم، اعتُبر ذلك قرينة على تسليم البضاعة في الحالة الظاهرة الواردة في وثيقة الشحن، ما لم يثبت خلاف ذلك".

(1) د. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 572.

(2) فيصل عدنان عبد شباغ، النتائج المترتبة على تحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن، مجلة العلوم القانونية/ كلية القانون-جامعة بغداد، المجلد 33، العدد الثاني، 2018، ص 471.

(3) حوادي حياة، المركز القانوني للمرسل إليه، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011، ص 154.

إن الامتناع عن تقديم الإخطار أو الاكتفاء بتحفظات لا تستوفي الشروط القانونية، يُنشئ قرينة قانونية بسيطة لمصلحة الناقل تعيد بأنه قد أوفى بالتزامه بتسليم البضائع وفقاً لما ورد في سند الشحن. وتبقى هذه القرينة قابلة للدحض، بالنظر إلى طبيعتها البسيطة، حيث يُمنح المرسل إليه الحق في إثبات خلافها بجميع وسائل الإثبات المقبولة قانوناً⁽¹⁾. باعتبار أن واقعة الهلاك أو التلف تُعد واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة الأدلة، من بينها التقارير الفنية أو محاضر المعاينة أو الشهادات الجمركية⁽²⁾.

وهذا ما أكد عليه الفقه الفرنسي⁽³⁾ أنه في حالة عدم تقديم تحفظات لا يؤدي إلى سقوط الدعوى بل ينشئ قرينة بسيطة لمصلحة الناقل، وتظل قابلة للدحض بجميع طرق الإثبات، وهو ما يُكرس مبدأ حماية الطرف الضعيف في العقد. ولا يترتب على عدم تقديم الإخطار خلال الأجل القانوني سقوط الحق في المطالبة بالتعويض، بل يؤدي فقط إلى إنشاء قرينة لمصلحة الناقل قابلة لإثبات العكس. أما إذا قام المرسل إليه بإبداء تحفظاته خلال المهلة المنصوص عليها قانوناً، فإن ذلك يؤدي إلى قيام قرينة معاكسة تعيد بأن البضائع لم تسلم بالحالة المبينة في وثيقة الشحن، ويتعين على الناقل - في هذه الحالة - إقامة الدليل المضاد لإثبات أن الضرر لم يقع أثناء فترة تحمله للمسؤولية، أو أن السبب يعود إلى إحدى الحالات القانونية المعفاة من المسؤولية طبقاً لنصوص اتفاقية النقل البحري.

أن من أهم آثار الإخطار أنه ينقل عبء الإثبات من المرسل إليه إلى الناقل، إذ أن الناقل يُعد مسؤولاً ما لم يثبت أن الضرر لا يعود إلى خطئه أو إلى خطأ تابعيه⁽⁴⁾. الإخطار لا يُعد فقط إجراءً شكلياً بل هو محور مركزي في إثبات المسؤولية عن التأخير أو التلف، وعدم الالتزام به

(1) موسوعة الأحكام التجارية، منشورات القومية، 2021، مجلد 4، ص 339. محكمة النقض المصرية - الدائرة التجارية - الطعن رقم 175 لسنة 81 ق - جلسة 2020/12/22.

(2) Revue de droit des transports, Dalloz, 2019, p. 233. Cour de cassation française - Chambre commerciale - 10 mai 2018, n° 17-14.312

(3) Philippe Delebecque, Droit maritime, op, cit, p. 489.

(4) حوادي الحياة، المرجع السابق، ص 154.

يؤدي إلى سقوط الحق في المطالبة بالتعويض⁽¹⁾. ويعتبر جانب آخر الإخطار إجراء سابق للدعوى البحرية ويعرف بالتبليغ أو التحفظات⁽²⁾. وبما ان الإخطار شرط شكلي لإثبات التلف لا لقبول الدعوى، والقرينة الناتجة عن غياب التحفظات ليست مطلقة، بل يمكن للمرسل إليه نقضها بإثبات الضرر، سواء عن طريق تقارير جمركية أو خبرة فنية⁽³⁾.

اذن يُعتبر الإخطار الكتابي من طرف المرسل إليه شرطاً أساسياً لتحريك دعوى المسؤولية ضد الناقل، إلا إذا أثبتت المعاينة حضورياً، فهنا تنتفي الحاجة للكتابة، ويكفي المحضر الموقع من الطرفين⁽⁴⁾.

رابعاً: وثيقة التأمين البحري – الضمان البديل: تنص وثيقة التأمين البحري الفرنسية على شرط إضافي (الشرط رقم 18) يسمح للمرسل إليه بأن يُحلّ شركة التأمين محلّه في سداد الحصة أو تقديم ضمان بديل، وذلك لتسريع التسوية وضمان تسليم البضاعة⁽⁵⁾. ويؤكد الفقه الفرنسي – كما عبّر عن ذلك الأستاذان Juglart – Rodiere أن هذا النظام ذو طبيعة بحرية خاصة، ولا يجوز امتداده إلى النقل البري أو الجوي رغم بعض المحاولات الفقهية، ما لم ينص عليه القانون بشكل صريح⁽⁶⁾.

أما في حالات النقل المختلط الذي يشمل مرحلة بحرية وأخرى غير بحرية، فقد أجاز الفقه الفرنسي إمكانية تطبيق الخسارة المشتركة على الجزء البحري فقط⁽⁷⁾.

(1) د. عبد الفضيل محمد أحمد، عقد نقل البضائع وفق اتفاقية روتردام 2008، كلية الحقوق، جامعة الكويت، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد 68، سنة 2019، ص 70.
(2) د. لطيف جبر كومانتي، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2001، ص 185.
(3) اسيل باقل جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الكعبة الأولى، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص 142.
(4) المجلة القضائية الأردنية، العدد الأول، 2020، ص 175. محكمة التمييز الأردنية – حقوق رقم 2019/2607 – تاريخ 2020/3/11.
(5) د. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2002، ص 233.

(6) Rodiere & Juglart, Traité de Droit Maritime, Tome 1, LGDJ, 5^e éd., 2019, p. 401.

(7) Philippe Delebecque, Droit maritime, op, cit, p. 417.

المطلب الثاني: التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل.

يُعد عقد النقل من العقود الملزمة للجانبين، إذ يرتب التزامات متقابلة بين الناقل من جهة، والشاحن أو المرسل إليه من جهة أخرى، بحسب ما يُتفق عليه. ومن أبرز هذه الالتزامات، التزام أحد طرفي العقد بدفع أجرة النقل لقاء الخدمة التي يقدمها الناقل. وعلى الرغم من أن الأصل في الالتزام بدفع الأجرة يقع على عاتق الشاحن بوصفه طرفاً مباشراً في العقد، إلا أن القانون أو الاتفاق قد يرتب هذا الالتزام على عاتق المرسل إليه، وهو ما يثير تساؤلات قانونية دقيقة حول نطاق هذا الالتزام، وأساسه، وآثاره القانونية.

فالمرسل إليه، على الرغم من أنه ليس طرفاً أصيلاً في العقد في أغلب صور النقل، إلا أن التشريعات الحديثة والتطبيقات القضائية قد أولت له مركزاً قانونياً خاصاً، لاسيما عند استلام البضاعة، حيث يُفترض في بعض الحالات أنه قد قبل ضمناً شروط العقد، بما فيها الالتزام بدفع الأجرة إذا وُجد اتفاق صريح أو ضمني.

مما يستدعي بيان الأساس القانوني لالتزام المرسل إليه بأجرة النقل، من خلال بيان نطاق مسؤولية المرسل إليه عن أجرة النقل وشروط قيامها. وبيان الجزاءات القانونية المترتبة على الامتناع أو التأخير في الوفاء بأجرة النقل.

الفرع الأول: نطاق مسؤولية المرسل إليه عن أجرة النقل وشروط قيامها: قد تطرأ أثناء الرحلة البحرية ظروف أو حوادث استثنائية، من شأنها أن تؤثر على مصير الأجرة المستحقة للناقل، بحيث قد تؤدي إلى سقوطها نهائياً، أو إنقاصها، أو استمرار استحقاقها كاملاً، بحسب طبيعة الحادث ومصدر الهلاك أو الضرر الذي لحق بالبضاعة.

أولاً: أثر هلاك البضائع على استحقاق أجرة النقل: أن التزام الناقل بنقل البضاعة يقابله التزام الشاحن أو من يحلّ محله بأداء أجرة النقل. غير أن تحقق خطر الهلاك الكلي أو الجزئي

للبيضاة خلال الرحلة البحرية يثير إشكاليات قانونية دقيقة تتعلق بمصير هذا الالتزام، لاسيما في ظل تفاوت أسباب الهلاك وتعدد الآثار القانونية المترتبة عليها⁽¹⁾. ولا بد بيانها وكما يلي:

1. الهلاك الكلي للبيضاة: إذا هلكت البيضاة هلاكاً كلياً بفعل قوة قاهرة أو حادث بحري مفاجئ لا يُعزى إلى خطأ الناقل أو تابعيه، فإن أجرة النقل لا تستحق، طالما أن سبب الهلاك لا يُنسب إلى فعل الشاحن أو إلى عيب ذاتي في البيضاة. ذلك أن أجرة النقل تُستحق مقابل تنفيذ الالتزام، ولا يُتصور استحقاقها عند استحالة تنفيذ العقد استحالة كلية بسبب غير منسوب للمدين⁽²⁾. ويجب التمييز (في هذا السياق) بين الحالات التي ينتج فيها الهلاك عن قوة قاهرة أو عن إهمال من جانب الناقل، وتلك التي ينتج فيها عن فعل الشاحن أو تابعيه أو عيب ذاتي في البيضاة.

أ. الهلاك بفعل قوة قاهرة أو إهمال الناقل: بمقتضى القواعد العامة، إذا هلكت البيضاة هلاكاً كلياً بسبب قوة قاهرة أو بفعل تقصير من الناقل أو تابعيه، فإن أجرة النقل لا تُستحق، ما دام الناقل لم يُنجز الالتزام الرئيسي الواقع عليه، وهو توصيل البيضاة سليمة إلى المرسل إليه⁽³⁾. وقد كرس هذا المبدأ القضاء الفرنسي والفقهاء الحديث، حيث اعتبروا أن "استحقاق الأجرة مرتبط بتمام تنفيذ الالتزام الجوهري"⁽⁴⁾.

ب. استثناءات القاعدة: حالات استمرار استحقاق الأجرة رغم الهلاك، هناك حالات يُستثنى فيها من القاعدة العامة، عدة أمور من أبرزها:

- الخسارات المشتركة، إذا تقرررت التضحية بالبضائع - كالرمي في البحر - لحماية السفينة أو البضائع الأخرى، تُستحق الأجرة على الرغم من عدم تسليم البيضاة، لأنها ساهمت في إنقاذ الرحلة البحرية ككل.

(1) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1993، ص 245.

(2) د. عباس مصطفى المصري، المرجع السابق، ص 129.

(3) د. عباس مصطفى المصري، المرجع السابق، ص 130.

(4) Philippe Delebecque, Droit maritime, op, cit, p. 410.

- بيع البضاعة أثناء الرحلة: إذا اضطر الربان لبيع جزء من البضائع للحصول على مؤونة ضرورية أو لإصلاح السفينة، تُستحق الأجرة باعتبار أن الشاحن حصل على ثمن البضاعة في ميناء آخر⁽¹⁾.

2. الهلاك الكلي بفعل الشاحن أو بسبب العيب الذاتي في البضاعة: إذا كان هلاك البضاعة يُعزى إلى فعل الشاحن أو تابعيه، أو إلى عيب ذاتي في البضاعة ذاتها، فإن الناقل لا يُحرم من الأجرة، بل ويحتفظ بحقه في مطالبة الشاحن بالتعويض عن الضرر اللاحق بالسفينة أو بالبضائع الأخرى التي تضررت من فعل الشاحن أو عيبه⁽²⁾.

3. الهلاك الجزئي أو التلف أو النقص في الكمية: في حال لحقت بالبضاعة أضرار غير كلية، كأن تُصاب بتلف جزئي أو نقص في الكمية، فإن ذلك لا يؤثر - كأصل عام - على استحقاق الناقل لأجرة النقل. ولا يبرأ الشاحن أو المرسل إليه من دفع الأجرة إلا إذا ثبت أن سبب الضرر هو إهمال جسيم من الناقل أو مخالفة للالتزام جوهرية من التزامات السلامة⁽³⁾. وقد أكدت المادة (43) من قانون النقل البحري العراقي (رقم 80 لسنة 1983) أن من يدفع أجرة النقل له الحق في استرداد الزيادة إذا لم تُستكمل الرحلة لأسباب قاهرة طرأت بعد بدء السفر، شريطة أن يكون الشاحن لم يحصل على أي منفعة من النقل.

ثانياً: شرط استحقاق أجرة النقل البحري بصرف النظر عن مصير البضائع (الحوادث): يُقصد بشرط "استحقاق الأجرة أياً كانت الحوادث"، ذلك الشرط الذي يُدرج ضمن بنود سند الشحن البحري، والذي يترتب عليه استحقاق الناقل لأجرة النقل فور بدء تنفيذ العقد، دون أن يتأثر هذا الاستحقاق بأي حادث طارئ يصيب البضاعة كلياً أو جزئياً، سواء بالهلاك، أو التلف، أو النقص في الكمية أو القيمة.

(1) د. عبدالقادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص326.

(2) د. مريم درويش، الالتزامات المقررة في عقد النقل البحري، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الخامس، العدد السابع، 2018، ص244.

(3) Philippe Delebecque, Droit maritime, op.cit, p. 385.

وتُعتبر هذه الشروط صحيحة من حيث المبدأ، ما دامت لا تتضمن إعفاءً للناقل من المسؤولية القانونية أو من التزاماته الجوهرية بموجب عقد النقل، ولا تؤدي إلى الحد منها، حيث إن جوهر هذا الشرط يكمن في منح الناقل ضمانًا للأجرة، في مقابل تخفيض قد يطرأ على قيمتها، مما يجعلها أقرب إلى عملية تأمين ذات طبيعة خاصة يتحملها الشاحن اختياريًا. غير أن نفاذ هذا الشرط يُقيد بقيد جوهرية، يتمثل في ألا يكون عدم تنفيذ عقد النقل راجعًا إلى خطأ منسوب إلى الناقل، إذ إن الخطأ الجسيم أو التقصير المهني من جانبه يُعدّ سببًا مشروعًا لفسخ العقد وفقًا للقواعد العامة في الالتزامات، ويترتب على ذلك زوال أثر العقد بأكمله، بما في ذلك هذا الشرط، مع احتفاظ الشاحن بحقه في طلب التعويض عن الضرر الناتج.

ومن ثم، فإن الإبقاء على التزام الشاحن بدفع الأجرة، رغم فشل الناقل في تنفيذ التزامه بسبب خطئه، يُعدّ إثراءً غير مشروع للناقل، لا يقره القانون. ويُعد القانون المصري شرط استحقاق الأجرة رغم الحوادث من الشروط الصحيحة، ما لم يكن الناقل قد أخلّ بالتزامه نتيجة خطأ منه، ففي هذه الحالة يجوز للشاحن طلب فسخ العقد ورفض دفع الأجرة (1).

وهذا ما أكدت عليه محكمة النقض المصرية أن مسؤولية الناقل لا تنتهي بمجرد الشروع في النقل، بل ترتبط بالتسليم الفعلي للبضاعة. بمعنى أن شرط "استحقاق الأجرة مهما كانت الحوادث" لا يعفي الناقل تلقائيًا من المسؤولية حتى لو طالبت بالأجرة. إذا كان الخطأ من الناقل (هالك، تلف، تأخير ناجم عن قصور أو إهمال منه)، فإنه مسؤول قانونًا، ويرتبط دفع الأجرة بأداء الالتزام الكامل (2).

الفرع الثاني: الجزاءات القانونية المترتبة على الامتناع أو التأخير في الوفاء بأجرة النقل:
عند تنظيم العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن أو المرسل إليه، يقتضي القانون التجاري والبحري أن يتمتع الناقل ببعض الضمانات القانونية التي تكفل له استيفاء أجرة النقل، لاسيما عندما تكون مستحقة عند الوصول. ومن هذه الضمانات مايلي:

(1) د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الرابعة، 2007، ص 235.
(2) محكمة النقض المصرية، طعن 3593 لسنة 73 ق، جلسة 2005/6/28، المجموعة التجارية لمحكمة النقض، السنة 56، العدد 121، ص 698.

أولاً: الحق في الحبس: يُعد حق الحبس من أبرز الوسائل التي قررها القانون للناقل لضمان استيفاء أجرته، وهو حق قانوني يمكّن الناقل من الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه إلى حين سداد الأجرة المستحقة ومصروفات النقل الأخرى، طالما ظلت البضاعة في حيازته. وقد نص على هذا الحق قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983، إذ ورد في المادة 39 ما يلي: "للناقل حق حبس الشيء الذي يقوم بنقله لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة له بسبب النقل، من ثمنه، ما دام هذا الشيء في حيازته."

ويُعرف حق الحبس قانوناً⁽¹⁾ بأنه: حق قانوني يُمنح للدائن الذي يلتزم برد شيء إلى المدين، في الامتناع عن هذا الرد إلى حين تنفيذ المدين لالتزاماته المرتبطة بذلك الشيء.

وبموجب القواعد العامة، يلزم الناقل أثناء ممارسة حق الحبس بأن يحافظ على البضاعة المحبوسة، ويُسأل عن تلفها أو هلاكها ما لم يُثبت أن الضرر ناشئ عن سبب أجنبي لا يُنسب إليه.

كما أن الناقل في حال امتناع المرسل إليه عن تسلّم البضاعة أو غيابه أو عدم معرفته، يجوز له إيداع البضاعة في مخزن عام أو مكان أمين، على نفقة المرسل إليه وتحت مسؤوليته، مع إشعار الشاحن فوراً بذلك، وذلك وفقاً للمبادئ العامة المقررة في التشريعات الحديثة للنقل البحري. ويجوز للناقل أن يُمارس حق الحبس على البضائع لضمان دفع أجرة النقل، طالما أن هذه البضائع لا تزال في حيازته⁽²⁾.

ثانياً: حق الامتياز: إلى جانب حق الحبس، خول المشرع العراقي والمصري، للناقل حق امتياز يضمن له استيفاء الأجرة والمبالغ الأخرى المستحقة له من ثمن البضاعة المنقولة. ويُقصد بالامتياز: أولوية قانونية في استيفاء دين معين نظراً لصفته، تُمنح للدائن على أموال معينة يسبق بها غيره من الدائنين⁽³⁾. إذ نصت المادة 60 من قانون النقل البحري العراقي رقم 80 لسنة

(1) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء 2، مجلد 2، المرجع السابق، ص 1131.

(2) Philippe Delebecque, Droit maritime, op, cit, p. 312.

(3) د. حسن كيرة، الحقوق العينية الأصلية والتبعية، منشأة المعارف، 2004، ص 517.

1983 على: "يكون للناقل امتياز على البضائع التي تم نقلها لاستيفاء أجرة النقل والمصاريف التي أنفقت على البضائع وحقوق الحبس المقررة، وتستوفى هذه الحقوق بالأولوية على جميع الديون الأخرى، ما لم تكن هذه البضائع قد سُلمت إلى المرسل إليه أو الغير بحسن نية."

ويتمتع الناقل البحري بامتياز قانوني على البضائع المشحونة يشمل: أجرة النقل المستحقة، المصاريف المرتبطة بالتفريغ والإيداع، التعويض عن التأخير في الاستلام، النفقات الخاصة بإنقاذ أو حفظ البضاعة، حصة البضاعة في الخسائر البحرية المشتركة.

وقد نظم هذا الامتياز قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 في المادة (78)، حيث نص على: "يكون للناقل امتياز على البضائع المنقولة لضمان أجرة النقل، ومصاريف التفريغ، والتخزين، والتعويضات المترتبة عن التأخير، وغير ذلك من المبالغ الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري."

إلا أن هذا الامتياز ليس مطلقاً، بل يُقيد بترتيب معين للأولويات، إذ يأتي في المرتبة الرابعة بعد: المصاريف القضائية لحفظ البضائع وأجور الإنقاذ البحري ومبالغ الخسائر البحرية المشتركة.

كما أنه يسقط إذا لم تُرفع الدعوى في أجل أقصاه 15 يوماً من تاريخ تفريغ البضائع، وقبل أن تصبح البضاعة في حيازة الغير. وإن امتياز الناقل البحري يخضع لشرط احتفاظه بحيازة البضائع، وتقديم دعوى قضائية خلال مهلة زمنية قصيرة⁽¹⁾. وأخيراً إن ضمانات استيفاء الأجرة من خلال حق الحبس وحق الامتياز تُعد من الوسائل القانونية الفعالة التي أقرها المشرع لدعم مركز الناقل وتوفير الحماية له في مواجهة تقاعس المرسل إليه عن الوفاء بالتزامه المالي. ويُشترط في ممارستها حسن النية، والالتزام بواجب العناية، وعدم التعسف في استعمال الحق.

ويرى الباحث ان الامتياز البحري هو ضمان قانوني يمنحه المشرع للناقل لحماية حقه في الأجرة. يتمتع هذا الامتياز بالأولوية حتى على حقوق الدائنين العاديين. ويسقط الامتياز إذا

⁽¹⁾ Michel Menjucq, Droit du commerce international, 4e éd., LGDJ, 2021, p. 485.

سُلِّمت البضاعة للمرسل إليه بحسن نية، وهو ما يتوافق مع القواعد العامة في قوانين النقل البحري الدولية (مثل القانون الفرنسي واتفاقية هامبورغ).

الخاتمة. في ختام هذا البحث، يتبين أن التنظيم القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري يمثل محوراً أساسياً في تحقيق التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل، ولا سيما في مرحلة تنفيذ العقد عند تسليم البضاعة. وقد جاء هذا التنظيم استجابة للطبيعة الخاصة لعقد النقل البحري وتعقيد علاقاته القانونية. ويُحتتم إلى أن تعزيز المركز القانوني للمرسل إليه من شأنه أن يُسهم في زيادة الثقة في عمليات النقل البحري ويعزز من فاعلية نظام المسؤولية البحرية، وهو ما يستدعي تحديثاً تشريعياً مستمراً يواكب التطورات العملية والتجارية. **وعلية توصلنا الى جملة من النتائج والمقترحات وكما يلي:**

أولاً: نتائج البحث.

1. المرسل إليه ليس طرفاً أصيلاً في عقد النقل البحري، إلا أن المشرع منحه مركزاً قانونياً متميزاً، يخول له مباشرة بعض الحقوق والالتزامات التي تترتب على العقد.
2. يتمتع المرسل إليه بحق تسلم البضاعة وطلب فحصها وإبداء التحفظات، ويُعد هذا الحق من أهم ضماناته تجاه الناقل، ويترتب عليه آثار قانونية مهمة خاصة في حالة وجود تلف أو نقص في البضاعة.
3. للمرسل إليه حق مباشر في إقامة الدعوى ضد الناقل، استناداً إلى قاعدة "من التزم بالتسليم يلتزم بالضمان"، حتى وإن لم يكن هو الشاحن أو طرفاً متعاقدًا.
4. التنظيم القانوني لمركز المرسل إليه اختلف بين القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية، إذ أولت اتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام اهتماماً أكبر بحماية حقوق المرسل إليه مقارنةً بقواعد لاهاي.

5. القانون العراقي بحاجة إلى مزيد من التحديث في تنظيم مركز المرسل إليه، وخاصة من حيث النص الصريح على حقه في مقاضاة الناقل وتحديد الآثار القانونية للتحفظات عند التسليم.

ثانياً: المقترحات.

1. ضرورة تعديل التشريعات البحرية الوطنية، كقانون التجارة العراقي، لإدراج نصوص صريحة تُنظم المركز القانوني للمرسل إليه، بما يشمل تحديد حقوقه في مواجهة الناقل، ولا سيما حقه في إقامة الدعوى المباشرة والتعويض عن الأضرار، أسوةً بما ورد في اتفاقية هامبورغ (المادة 13) واتفاقية روتردام (المادة 47).
2. اعتماد مبدأ "التحفظات عند التسليم" كشرط لحماية حق المرسل إليه في الرجوع على الناقل، مع ضرورة النص على الأثر القانوني لعدم تقديم هذه التحفظات ضمن المدد القانونية، بما يعزز من الأمن القانوني في العلاقات البحرية.
3. عقد دورات تدريبية وندوات مهنية للعاملين في قطاع النقل البحري حول الحقوق القانونية للمرسل إليه، بهدف توعية الأطراف الفاعلة، وتقليل المنازعات الناشئة عن الجهل بالقواعد القانونية التي تحكم مرحلة تسليم البضائع.

قائمة المصادر والمراجع.

أولاً: الكتب.

1. اسيل باقل جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الكعبة الأولى، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2006.
2. د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الرابعة، 2007.
3. د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط4، 2007.
4. د. حسن كبيرة، الحقوق العينية الأصلية والتبعية، منشأة المعارف، 2004.
5. د. عادل علي المقدادي، النقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011.
6. د. عاطف محمد الفقي، القانون التجاري البحري، دار الفكر الجامعي، 2008.
7. د. عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2002.
8. د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني – العقود التي تقع على الملكية، نهضة مصر، الجزء 1، المجلد 1، ط3، 2011.
9. د. عبد العزيز عبد المنعم خليفة، قانون النقل البري، دار الفكر الجامعي، 2020.
10. د. عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للالتزامات – مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، 1994.
11. د. عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، دار النهضة العربية، 1984.
12. د. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
13. د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة 2000.
14. د. فوزي سامي الشاهد، شرح العقود المسماة – عقد النقل البحري، دار النهضة العربية، 2020.
15. د. لطيف جبر كوماتي، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2001.
16. د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، 2005.
17. د. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
18. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1993.
19. د. مصطفى كمال طه، النظرية العامة للعقود، منشورات الحلبي الحقوقية، 2015.
20. د. مصطفى محمد الجمال، النظرية العامة للالتزامات، دار الجامعة الجديدة، 1987.
21. مروان منصور نعيم زايد، الأساس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، جامعة المعقل – البصرة، 2022.

ثانياً: الرسائل.

1. بوحدى نصيرة، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق- جامعة الجزائر، 2002.
2. حوباد حياة، المركز القانوني للمرسل إليه، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011.

ثالثاً: المجلات.

1. حوبا حياة، آثار انضمام المرسل إليه إلى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مجلد 4، عدد 1، 2017.
2. د. راند احمد خليل و د. ريان هاشم حمدون، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع على سطح السفينة، مجلة دراسات البصرة، ملحق العدد (50) السنة 18 كانون الأول 2023.
3. سهام زوالي، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد الأول، العدد 1، 2022.
4. شيهاب عيون، تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 33، سنة 2019.
5. د. عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري: دراسة مقارنة، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، جامعة آل البيت، عمادة البحث العلمي، المجلد 13، العدد 8، 2007.
6. د. عبد الفضيل محمد أحمد، عقد نقل البضائع وفق اتفاقية روتردام 2008، كلية الحقوق، جامعة الكويت، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد 68، سنة 2019.



7. د. عماد الدين عبد الحي، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، مجلة الشريعة والقانون، السنة 31، العدد 69، يناير 2017.
8. د. فتحية محمد أبو قبة، مكانة المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الإفريقية للدراسات المتقدمة في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 3، العدد 2، 2024.
9. د. فرياد شكر حسين، المركز القانوني لتابعي الناقل البحري للبضائع في إتفاقية روتردام 2008 (الطرف المنفذ لبيحري) أنموذجا، مجلة كلية القانون والعلوم السياسية، المجلد 14، العدد (53) السنة 2025.
10. فيصل عدنان عبد شياح، النتائج المترتبة على تحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن، مجلة العلوم القانونية/ كلية القانون-جامعة بغداد، المجلد 33، العدد الثاني، 2018.
11. د. مريم درويش، الالتزامات المقررة في عقد النقل البحري، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الخامس، العدد السابع، 2018.

رابعاً: المراجع الأجنبية.

1. Bernard Teysié, Le droit du transport, PUF(Presses Universitaires de France), 2018.
2. Jean-Paul Hebert, Le droit du transport maritime, LexisNexis, 2019.
3. Luc Grynbaum, Le destinataire : un tiers pas comme les autres, Droit et Transport, n°4, 2022 .
4. Marie-Pierre Camproux-Duffrène, La position juridique du destinataire en droit du transport, Revue de droit des transports, n°1, 2020 .
5. Michel Menjuq, Droit du commerce international, 4e éd., LGDJ, 2021.
6. Philippe Delebecque, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 2022.
7. Philippe Delebecque, Droit maritime, Dalloz, 2021.
8. René, Rodière, Droit Commercial -Transports, 17e éd., Patrick Courroux, éd, LGDJ, 2019.
9. Revue de droit des transports, Dalloz, 2019. Cour de cassation française – Chambre commerciale – 10 mai 2018, n° 17-14.312.
10. Rodiere & Juglart, Traité de Droit Maritime, Tome 1, LGDJ, 5° éd., 2019.