مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: موانع تحديد مسؤولية الناقل البحري
اسم الكاتب: د. عيسى الحسين، ميمون احمد احمد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5734
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 19:52 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

Impediments To Limiting The Liability Of The Maritime Carrier

Dr Issa Alhosen [*]
Maimoon Ahmad Ahmad [**]

(Received 14 / 2 / 2022. Accepted 10 / 4 / 2022)

□ ABSTRACT □

The legal determination of the responsibility of the maritime carrier was initiated to veduce the burden of liability for the carrier, but there are cases in which the carrier does not benefit from this determination, in the event that the shipper declares the nature and value of the goods in the cargo bond, as well as in the event that the carrier commits or refrains from doing so in order to damage the shipper or negligence accompanied by the realization that damage may occur.

In the event that any of these cases are occurred, the carrier is deprived of the principle of determining liability and is obliged to compensate for the value of the goods as mentioned in the cargo bond or as specified by the shipper.

This subject has been studied in the light of international agreements and Syrian law, through which I have addressed the issue of mentioning the purchase bill in the cargo bond, and we have concluded from this research that it is necessary to find rules that address the issue of the real value of goods and their value and adopt the modern concept of cheating.

Key words: Maritime Transport - Maritime Carrier - Limitation of Liability - Mentioning the Value of Goods in the cargo bond - Outrageous behavior of the carrier

[*] **Associate Professor, Commercial Law Department, College of Law, Aleppo University, Syria.**
essa71alhoussen@gmil.com
[**] **Postgraduate Student, Commercial Law Department, College Of Law, Aleppo University, Syria.**
maimoonahmad.sy@gmail.com

موانع تحديد مسؤولية الناقل البحري

الدكتور عيسى الحسين *

ميمون احمد احمد**

(تاريخ الإيداع 14 / 2 / 2022. قُبِل للنشر في 10 / 4 / 2022)

□ ملخّص □

إن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري شرَع لتخفيف عبء المسؤولية عن الناقل، إلا أن هناك حالات لا يستفيد منها الناقل من هذا التحديد وهي في حال إذا صرح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضائع في سند الشحن وكذلك في حال ارتكاب الناقل لفعل أو امتناعه عنه قصد الإضرار بالشاحن أو بإهمال مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث.

وفي حال تحقق أي من هذه الحالات يحرم الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية ويلتزم بأداء تعويض عن قيمة البضائع كما هي مذكورة في سند الشحن أو كما يحددها الشاحن، ولقد تم دراسة هذا الموضوع في ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون السوري، وقد عالجت من خلاله موضوع ذكر فاتورة الشراء في سند الشحن، وقد خلصنا من هذا البحث إلى أن الامر يقتضي إيجاد قواعد تعالج موضوع القيمة الحقيقية للبضائع وقيمتها واعتماد المفهوم الحديث للغش.

الكلمات المفتاحية : النقل البحري . الناقل البحري . تحديد المسؤولية . ذكر قيمة البضائع في سند الشحن ـ السلوك الشائن للناقل.

* **أستاذ مساعد، قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة حلب، سورية.** essa71alhoussen@gmil.com

** **طالب ماجستير، قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة حلب، العنوان: سوريا ـ طرطوس، سورية.**
maimoonahmad.sy@gmail.com

مقدمة:

لم يشأ المشرع الدولي أن يلقي على الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة، مراعياً بذلك الظروف الخاصة والمخاطر المحيطة بالنقل البحري، فعمد في اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لعام 1924 إلى وضع تحديد قانوني لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضائع بحد أعلى، وأياً كانت مسؤوليته عقدية أم تقصيرية، وذلك حتى لا يقع الناقل تحت عبء الأضرار الثقيلة التي يسببها النقل البحري فيعجز عن تأديتها، وتابع المشرع الدولي ذات النهج في البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل لعام 1968 ، وكذلك اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

فالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري أشبه ما يكون بنظام متكامل يقوم على فكرة التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن، فهو لا يسعى إلى تخفيف أعباء التعويض على الناقل وإنما يهدف إلى توزيع المخاطر والخسارة فيما بينه وبين الشاحن، وبالتالي وبما أن كل طرف سيتحمل جزء من المخاطر فيكون لديه مصلحة اقتصادية في بذل قصارى جهده لتفادي الخسائر أو تلف البضائع.

وإن كان التحديد القانوني للمسؤولية لا ينطبق في الأساس على حالات معينة كما لو كان النقل قد تم بموجب مشارطة إيجار سفينة أو على سطح السفينة أو في حالة اتفاق الناقل والشاحن على رفع الحد الأعلى المحدد بموجب التحديد القانوني للمسؤولية (الرفع الاتفاقي)، فإنه في الحالات الأخرى من النقل البحري ينطبق التحديد القانوني للمسؤولية، إلا أن وجود ظروف وأفعال تواكب هذا النقل تؤدي إلى حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته، حيث يفترض حتى يستفيد الناقل من تحديد مسؤوليته أن يكون ناقل حسن النية يقوم بتنفيذ التزاماته على أكمل وجه، فإذا ما بدر منه سلوك متمثل بفعل أو امتناع عن فعل أدى لإخلاله بالتزاماته، كان من الواجب حرمانه من التمسك بالتحديد القانوني، ذلك أن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل هي ميزة قررت لتخفيف عبء المسؤولية عنه، وبالتالي من الواجب ألا يستفيد منها إلا الناقل الجدير بها.

مشكلة البحث:

يعتبر التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري إحدى أشكال إعفاء الناقل من المسؤولية، إلا أن هناك حالات لا يستفيد منها الناقل من هذا التحديد، الأمر الذي يطرح التساؤلات التالية التي يهدف البحث لمناقشتها: ما هي الأعمال التي إذا قام بها الشاحن تؤدي إلى حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته؟ وما أثر ذكر فاتورة الشراء في سند الشحن على مسؤولية الناقل؟ وما هي التصرفات التي إذا صدرت عن الناقل تؤدي لحرمانه من تحديد مسؤوليته؟

وبما أنه يستفيد تابعي الناقل من تحديد المسؤولية المقررة للناقل، فهل تسري عليهم حالات حرمان الناقل من التحديد القانوني للمسؤولية؟

أهمية البحث وأهدافه:

تكمن أهمية هذا البحث في أنه يسلط الضوء على الحالات التي إذا ما توفّرت أدت إلى حرمان الناقل البحري من تحديد مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يقوم بنقلها، وبالتالي تحمّله مسؤولية الضرر كاملة، وذلك في إطار الاتفاقيات الدولية التي عالجت موضوع تحديد مسؤولية الناقل البحري وبعض القوانين الوطنية وخاصّة القانون السوري.

أهداف البحث:

1. معرفة مدى تأثير ذكر قيمة البضائع في سند الشحن على مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.
2. شرح مدى تأثير الإحالة في سند الشحن إلى وثيقة أخرى تتضمن قيمة البضائع على مسؤولية الناقل البحري.

3ـ التعرف على السلوك الشائن في مجال النقل البحري ومدى تأثيره على حرمان الناقل البحري من تحديد مسؤوليته.
4ـ معرفة مدى سريان موانع التحديد القانوني للمسؤولية على تابعي الناقل.

منهجية البحث:

يقوم البحث على أساس المنهج الاستقرائي والتحليلي، وذلك من خلال استقراء الآراء والأحكام القضائية فيما يخص حرمان الناقل البحري من تحديد مسؤوليته، وذلك لبيان القواعد العامة التي تحكم الموضوع، ومن ثم تحليل النصوص القانونية الواردة في قانون التجارة البحرية السوري والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع لمعرفة مدى انسجامها مع الحالات والظروف المحيطة بالنقل البحري، لذلك اقتضى هذا البحث تقسيم الخطة وفق التالي:

وبناء على ما سبق تم تقسيم البحث وفقاً لمخطط البحث التالي:

مبحث أول: تضمين سند الشحن طبيعة البضائع وقيمتها

المطلب الأول: الإفصاح عن طبيعة البضائع وقيمتها.

المطلب الثاني: ذكر فاتورة الشراء في سند الشحن.

مبحث ثاني: السلوك الشائن الصادر عن الناقل أو أحد تابعيه

المطلب الأول: قصد إحداث الضرر

المطلب الثاني: الخطأ الجسيم

المبحث الأول: تضمين سند الشحن طبيعة البضائع وقيمتها

في بعض الأحيان قد يورد الشاحن بياناً عن طبيعة البضائع وقيمتها في سند الشحن، وبالتالي سنتعرف على أثر إيراد هذا البيان في سند الشحن على مسؤولية الناقل البحري من خلال المطلب الأول، ومن الممكن ألا يذكر الشاحن قيمة البضائع في سند الشحن وإنما يضمن سند الشحن بنداً بمراجعة فاتورة الشراء لمعرفة قيمة البضائع، وسنتعرف في المطلب الثاني على أثر هذه الإحالة على مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الأول: الإفصاح عن طبيعة البضاعة وقيمتها

في الواقع العملي لا يتم إدراج نوع البضائع في سند الشحن، وإنما يتم ذكر عدد الطرود أو الحاويات، وذلك عندما يتم نقل البضائع الشائعة الاستعمال، أما عندما يتعلق الأمر ببضائع ذات اهمية خاصة للشاحن كما لو كانت مواد نادرة ذات قيمة مادية كبيرة (كالجواهر والقطع الأثرية والأجهزة الدقيقة)، فعادة ما يخطر الشاحن الناقل بأهمية هذه البضائع قبل أن يتم الشحن وذلك من خلال ذكرها بالتحديد في سند الشحن موضحاً أهميتها وطبيعتها وقيمتها وما يعلق من أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى مرفأ التفريغ، ويرتب هذا الأمر زيادة الأجرة على الشاحن حيث سيقوم الناقل بالتأمين على هذه البضائع ونقل تكاليف التأمين إلى الشاحن في صورة زيادة الأجرة، ولكن إن كانت البضائع المنقولة خطرة يجب الإفصاح عن نوعها وطبيعتها وبيان درجة خطورتها.

وعندما يصرح الناقل عن نوع البضاعة لا محل للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، فصدور إيجاب من الشاحن بذكره لطبيعة البضائع وقيمتها، وقبول الناقل بتدوين ذلك في سند الشحن وقيامه بمهمة شحنها وهو يعلم بالمخاطر المحيطة بهذه المهمة، يجعل الناقل مسؤولاً عن كامل قيمة البضائع كما هي واردة في سند الشحن، حيث يعد ذلك إيجاب وقبول على تقدير قيمة التعويض وفق ما هي واردة في سند الشحن.

فالبيان الخاص بطبيعة البضائع وقيمتها هو اتفاق بين الناقل والشاحن على تقدير قيمة التعويض، كما يعرف شرط إيراد طبيعة البضائع وقيمتها في سند الشحن (بشرط الإعلان عن المصلحة في المحافظة على البضائع)[1] ويجب تفسير البيان الذي يقدمه الشاحن على نحو يجعل الهدف منه تعديل أحكام المسؤولية، أي الحصول على تعويض كامل للضرر الذي لحق بالشاحن، ولو كان هذا التعويض يفوق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل، فإذا تبين من عبارات البيان أن الإعلان عن القيمة كان لأغراض التأمين أو موجهاً لمصلحة الجمارك فلا يكون مستهدفاً لأحكام المسؤولية وبالتالي يجوز للناقل تحديد مسؤوليته.[2]

وقد نص القانون السوري على هذه الحالة في المادة /248/ بقوله: (لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وذكر هذا البيان في وثيقة الشحن، وفي هذه الحالة يعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها). ومعنى النص أن الناقل لا يستطيع تحديد مسؤوليته وسيكون ملزماً طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية أن يعوض كامل الضرر الذي أصاب الشاحن ولو تجاوزت قيمته الحد الأعلى الذي حددته المادة / 247 / ، وذلك في الحالة التي يقدم فيها الشاحن للناقل بيان قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وما يعلق من أهمية خاصة على وصولها سالمة ويتم تدوين هذا البيان في سند الشحن.

والأساس الذي ينبني عليه عدم تحديد مسؤولية الناقل هو أن هذا الأخير يعلم قبل الشحن بالخطر الذي يقبله بالتزامه بنقل البضائع ويعلم طبيعتها وقيمتها وأن الشاحن يعلق أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى ميناء الوصول، ومن ثم يستطيع الناقل التأمين على مسؤوليته ونقل تكاليف التأمين إلى الشاحن في صورة زيادة أجرة النقل عن الأجر المعتاد.[3]

وقد نصت على هذه الحالة اتفاقية بروكسل لعام 1924 [4] وكذلك بروتكولها المعدل لعام 1968 [5] وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية هامبورغ لعام 1978 لم تنص على هذه الحالة رغم أن سوريا استمدت معظم نصوص قانون التجارة البحرية من هذه الاتفاقية بعد انضمامها لها بموجب المرسوم التشريعي رقم /46/ لعام 2001، إلا أن قواعد روتردام لعام 2008 نصت على عدم سريان التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في حال ذكر قيمة البضائع في سند الشحن [6] ولكنها لم تنص على وجوب ذكر طبيعتها، ولعل ذلك مردّه أن ذكر قيمة البضاعة في سند الشحن يستهدف تعديل أحكام مسؤولية الناقل البحري للوصول إلى تعويض كامل للضرر أعلى من الحد القانوني للمسؤولية، أما فيما يخص ذكر طبيعة البضائع في سند الشحن فهو أمر يتضمن إعلام الناقل بدرجة العناية المطلوب منه اتخاذها في المحافظة على البضائع لا سيما وإن كانت بضائع خطرة، وبالتالي تقصيره في العناية بها يندرج ضمن الخطأ الجسيم الذي يحرم الناقل من تحديد مسؤوليته.

الشروط الواجب توافرها في البيان :

حتى ينتج هذا الشرط أثره في منع الناقل من تحديد مسؤوليته لا بد من توفر مجموعة من الشروط:

---

[1] ترك، محمد عبد الفتاح. *التحكيم البحري*. دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2005، ص196.

[2] رشيد، الواحد. *مسؤولية الناقل البحري للبضائع*. رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص105.

[3] الشرقاوي. محمود سمير. القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993، ص385.

[4] مادة /4/ فقرة /5/ من اتفاقية بروكسل لعام 1924

[5] المادة /2/ من بروتوكول 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل لعام 1924

[6] مادة /59/ فقرة /1/ من اتفاقية روتردام لعام 2008

أولاً: أن يقدم الشاحن هذا البيان قبل الشحن: وذلك لأن تعرف الناقل على طبيعة وقيمة البضائع قبل الشحن أمر ضروري ليتسنى له اتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على نوع البضائع المنقولة ، وقد يحصل ان يقبل الناقل هذا البيان بعد الشحن وعندها يعتبر ذلك تنازلاً منه عن حقه في وجوب تقديمه قبل الشحن فيصبح ملزماً له[1]، على أنه في حال قدم الشاحن هذا البيان بعد الشحن فالناقل غير ملزم بقبوله وإذا لم يقبله فلا ينتج هذا البيان أثره في عدم تحديد مسؤولية الناقل، ذلك أن أساس عدم تحديد مسؤولية الناقل هنا هو أنه يقوم بنقل بضائع يعلم بطبيعتها وقيمتها قبل الشحن وأن الشاحن يعلق أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى ميناء التفريغ، ولا يتوفر ذلك في حالة تقديم البيان بعد الشحن.

ثانياً: أن يتضمن البيان طبيعة البضائع وقيمتها معاً: ويجب أن يكون هذا البيان واضحاً ومحدداً وصريحاً لكي يعلم الناقل تماماً بحالة البضائع إذ أنه في الغالب البضائع التي يعلن عن قيمتها تكون عادة من البضائع الثمينة وذات قيمة مادية ومعنوية كاللوحات الفنية والمجوهرات وغيرها من البضائع التي تكون بحاجة إلى عناية واهتمام أكثر من الناقل[2]، وحتى يتثنى للناقل إعداد المكان المناسب لها وتهيئة المعاملة التي تستحقها من جهة ومن جهة اخرى التأمين عليها، وبسبب ذلك يتقاضى الناقل عنها عادة أجرة إضافية، كما قد تكون البضاعة المنقولة ذات طبيعة خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وهنا يتوجب على الشاحن وفقاً لنص المادة 2/219 من قانون التجارة البحرية السوري إخطار الناقل بالطبيعة الخطرة لهذه البضائع وأن يدون على البضاعة ما يشير للتحذير من خطورتها وكيفية الوقاية منها، وذلك حتى يتثنى للناقل اتخاذ الاجراءات اللازمة للتعامل معها والمحافظة عليها أو منع تسربها واتخاذ كافة التدابير اللازمة للوقاية منها.

ثالثاً: إدراج هذا البيان في سند الشحن: بمعنى أن يكون هذا البيان الذي يبين فيه قيمة البضائع وطبيعتها وارد في سند الشحن[3]، فالسند وحده الذي يحكم العلاقة ما بين الناقل والشاحن أو المرسل إليه وفي الحدود التي رسمها ، ولا يغني عن ذلك إدراجه في مستند أخر أو الإحالة إلى وثيقة أخرى كالإحالة إلى إذن الاستيراد أو الوثيقة الجمركية أو فاتورة الشراء أو أية وثيقة أخرى وذكر رقمها في سند الشحن[4] ولنا بخصوص ذلك رأي آخر سنتحدث عنه في المطلب التالي.

فإذا ما توافرت تلك الشروط لم يعد بإمكان الناقل تحديد مسؤوليته في الدعاوى المرفوعة من الشاحن أو المرسل إليه، وأصبح ملزماً بأداء القيمة المعلن عنها في سند الشحن في حال كان الهلاك كلياً وبتعويض يتناسب مع الضرر في حال كان الهلاك جزئياً ويبدو أن الفارق بين الأمرين مشروعاً طالما أن ذكر قيمة البضائع في سند الشحن يعني أن الطرفين قررا استبدال التعويض المحدد الذي قرره القانون بالتعويض الحقيقي للضرر، فهذا البيان حجة على الناقل وقرينة على صحة نوع وقيمة البضائع الواردة به وموافقته عليها ورضائه بزيادة مسؤوليته لتشمل تلك القيمة بالكامل[5].

ويترتب على التصريح بقيمة البضائع ونوعها تمكين الشاحن من الحصول على التعويض الكامل عن الضرر الذي أصابه في حال عدم تنفيذ عقد النقل[6].

---

[1] عبد الله، احسان شاكر؛ جبر، رنا فارس. *التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع*. مجلة جامعة تكريت للحقوق، السنة (1)، المجلد (1)، العدد(1)، الجزء(1)، أيلول 2016، ص509.

[2] المرجع السابق، ص509.

[3] المرجع السابق، ص510.

[4] محمد، دمانة. *دفع المسؤولية المدنية للناقل*. أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان 2010، ص108.

[5] رشيد، الواحد. *مسؤولية الناقل البحري للبضائع*. مرجع سابق، ص107.

[6] محمد، دمانة. *دفع المسؤولية المدنية للناقل*. مرجع سابق، ص108.

معارضة الناقل للشاحن في قيمة البضائع :

إذا أعطى الشاحن تصريح بالغ فيه في قيمة البضائع ودونت في سند الشحن ووافقه عليها الناقل فيمكن للناقل بعد حدوث الضرر ورفع الدعوى من قبل الشاحن أو المرسل إليه إقامة الدليل على عدم صحة البيان المقدم من قبل الشاحن وأن قيمة البضائع أقل من القيمة المصرح بها في سند الشحن، وفي حال أثبت ذلك يكون التعويض على أساس ما اثبته الناقل.

ولكي يقلل القانون من فرص النزاع حول قيمة مثل هذه البضائع عند تقدير التعويض عن هلاكها أو تلفها فإنه يفترض صحة القيمة التي أثبتت في سند الشحن، ولكن هذه قرينة بسيطة يمكن للناقل دحضها بإثبات أن القيمة الحقيقية للبضائع تختلف عن القيمة التي بينها الشاحن، وللناقل إثبات ذلك بكل طرق الإثبات ليس فقط في مواجهة الشاحن بل أيضاً في مواجهة الغير الذي يكون حاملاً شرعياً حسن النية للسند، ويعد هذا حكماً استثنائياً على المبدأ المعمول به في القانون البحري والذي لا يجيز للناقل إثبات عكس الوارد في سند الشحن قبل الغير الذي يكون حاملاً شرعياً حسن النية لسند الشحن[1]. وكذلك حكماً استثنائياً لنص المادة (2/224) من قانون التجارة البحرية السوري.

فالعبرة هنا بالقيمة المعلنة للبضائع وليس بقيمتها الحقيقية على أساس أن القيمة المعلنة هي التي يؤخذ بها عند التعويض في حال الهلاك أو التلف، فالأصل أن يفترض صحة البيان الخاص بالقيمة والمقدم من الشاحن وللناقل ان يثبت عكس ذلك[2].

هذا في حال افترضنا أن الشاحن أدرج البيان عن غير قصد الإضرار بالناقل، والسؤال: هل يرتب البيان أثره في حرمان الناقل من تحديد المسؤولية إذا كان البيان غير صحيح ومدرج قصد الإضرار بالناقل؟؟

الناقل لا يسأل عن التعويض إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن قيمة البضائع أو طبيعتها في سند الشحن[3]. يرى بعض الفقهاء أن الناقل يعفى من كل مسؤولية في حال إثبات سوء نية الشاحن وعلى الشاحن إثبات حسن نيته، إلا أن فقهاء آخرون لم يشاطروهم ذات الرأي ذلك أن حسن النية يفترض وعلى من يتمسك بسوء النية إثبات ذلك[4]. ونحن نرى أن ذكر بيان غير صحيح بقيمة البضائع يفترض سوء نية الشاحن للإضرار بالناقل ومرده أنه يريد الإثراء على حساب الناقل في حال حدوث ضرر وهو إثراء بلا سبب وبالتالي على الناقل إثبات أن القيمة المعلنة أكثر من القيمة الحقيقية وبالتالي يكون الشاحن سيء النية يقع عليه عبء إثبات حسن نيته وأنه أورد البيان عن غير قصد، وفي حال لم يستطع الشاحن إثبات حسن نيته يعفى الناقل من كل مسؤولية، إذ نصت المادة /244/ من قانون التجارة البحرية (إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في وثيقة عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا اثبت عدم صحة البيانات)، وفي حال أثبت الشاحن حسن نيته يترتب على ذلك تعويضه عن قيمة البضائع كما أثبتها الناقل لا كما هي مدرجة في سند الشحن.

القيمة المعلنة أقل من الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري:

هل يجوز أن تكون القيمة المعلنة أقل من الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري؟ في رأي بعض الفقهاء أن ذلك غير جائز وأنه لا يصح القول بأن الشاحن طالما أن من حقه عدم بيان قيمة البضاعة فإنه يكون له أن يقدم بياناً أقل من

---

[1] **الشرقاوي، محمود سمير. *القانون البحري*. مرجع سابق، ص385.**

[2] **محمد، دمانة. *دفع المسؤولية المدنية للناقل*. مرجع سابق، ص107.**

[3] **الشرقاوي، محمود سمير. *القانون البحري*. مرجع سابق، ص438. فقرة /5/، المادة /4/، اتفاقية بروكسل لعام 1924.**

[4] **محمد، دمانة. *دفع المسؤولية المدنية للناقل*. مرجع سابق، ص109.**

الحد الأعلى للمسؤولية ذلك أن من شأن إيراد بيان بقيمة أقل من ذلك الحد ما يعني تحديد مسؤولية الناقل بأقل من التحديد القانوني وهو باطل، علاوة على أن الغرض الأساسي من البيان المقدم من الشاحن هو استبعاد التحديد القانوني والحصول على تعويض كامل عن الضرر وهو ما لا يتحقق إلا إذا كانت القيمة المعلنة أعلى من التحديد القانوني، كما أن ذكر طبيعة البضائع وقيمتها يستنتج منه أن البضاعة عالية القيمة[1]. ونحن نرى أنه إذا كان شرط إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها بمبلغ أقل من التعويض المنصوص عليه في الاتفاقيات أمر باطل وذلك حماية لمصلحة الشاحن، وكانت القيمة المدرجة في سند الشحن هي القيمة الحقيقية للبضائع وأثبت الناقل ذلك، فهنا تتحقق مصلحة الشاحن حيث سيحصل على كامل تعويضه ومن الواجب تعويضه بالقيمة المدرجة في سند الشحن ولو كانت أقل من التعويض المنصوص عليه في الاتفاقيات، كما أنه لو اعتبرنا أن ذكر قيمة البضائع بأقل من الحد الأعلى للمسؤولية يصب في مصلحة الناقل ويضر بالشاحن وهو باطل وبالتالي يجب تعويض الشاحن عن كامل الضرر الذي سيدلي به الشاحن أمام المحكمة، ولكنه سيدلي بالقيمة الحقيقية وهي ما أدلى به سابقاً في سند الشحن فهو من المفروض أن يعتمد فإذا ذكر أمام المحكمة قيمة أعلى فيكون عندئذ سيء النية ويريد الإثراء بلا سبب على حساب الناقل، وللناقل إثبات أن القيمة الحقيقية للبضائع هي المدرجة في سند الشحن وذلك بكافة طرق الإثبات.

البضائع التي لا تعتبر طرداً أو وحدة:

إذا كانت البضائع المشحونة لا تعتبر طرداً أو وحدة فلا يسري التحديد القانوني للمسؤولية ويلزم الناقل بتعويض الضرر كاملاً، هذا وقد قضي بأن السيارة المشحونة دون تغليف لا تعتبر طرداً أو وحدة، لأن الطرد يفترض أن تكون البضائع مغلقة بحيث لا يتثنى للناقل أن يتبين طبيعتها أو قيمتها إلا بالرجوع إلى البيانات التي يدرجها الشاحن في سند الشحن، وأما الوحدة فهي قاصرة على الأشياء التي تعتبر في ذاتها وحدة كالمتر المكعب والطن، لذلك يسأل الناقل عن قيمة السيارة كاملة، ولا محل لتطبيق التحديد القانوني للمسؤولية، ويكون الناقل مسؤولاً في هذه الحالة عن تعويض الضرر كاملاً على أساس القيمة الحقيقية للسيارة حتى لو لم يورد الشاحن بيان بقيمتها في سند الشحن حيث يستطيع بيان قيمتها الحقيقية أمام المحاكم[2].

ونرى أخيراً وإن كان مقتضى هذا الاستثناء يتماشى مع نقل بضائع ذات قيمة عالية وخاصة يعلق الشاحن أهمية على وصولها سالمة إلى ميناء التفريغ، فإنه لا يتماشى مع بقية الأنواع من البضائع، فيكون ذكر قيمة البضائع في سند الشحن ملاذاً للشاحن ليحرم الناقل من تحديد مسؤوليته، وخاصة بعد أن ذكرت المعاهدة الأخيرة (روتردام لعام 2008) أنه يكفي ذكر قيمة البضائع دون طبيعتها، وعلى كل حال يعتبر قبول الناقل بإدراج هذا البيان رفع اتفاقي للحد الأعلى لمسؤوليته لتشمل كامل قيمة البضائع.

المطلب الثاني: ذكر فاتورة الشراء في سند الشحن

كنا قد تحدثنا في المطلب الأول أنه في حالة إذا ما ذكر الشاحن قيمة البضاعة وطبيعتها في سند الشحن وقبل الناقل إدراج هذا البيان في سند الشحن، فإنه يترتب على ذلك حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته عما يلحق هذه البضائع من ضرر، ويلتزم بأداء القيمة المدرجة في سند الشحن كاملةً.

إلا أنه يلاحظ في الواقع العملي خلو سند الشحن من بيان بقيمة البضائع إلا ما ندر (كما لو كانت البضائع مجوهرات أو قطع ثمينة)، ويرجع السبب في ذلك إلى أن الشاحن إذا ما أقدم على ذكر قيمة البضائع فإنه سيلتزم بأداء رسم

[1] حمدي، محمد كمال. *مسؤولية الناقل البحري للبضائع*. منشأة المعارف، الاسكندرية، 1995، ص195.

[2] الملحم، بدر ابراهيم. *مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري (دراسة مقارنة)*. أطروحة دكتوراه في قسم القانون الخاص، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010، ص141 وما بعدها.

إضافي إلى جانب أجرة النقل ويسمى الرسم بحسب القيمة[1]، وعلى ذلك فإنه يكتفي في سند الشحن بذكر البضائع من حيث الوزن والكمية والعدد فقط دون الإشارة إلى قيمتها وذلك حتى يتهرب من أداء الرسم المذكور.

وقد يحدث أن يضمِّن الشاحن سند الشحن بياناً بمراجعة فاتورة شراء البضائع لمعرفة قيمتها، ويرفق الفاتورة ربطاً مع سند الشحن، ومن الملاحظ أن الناقل يكون قادراً على الاطلاع على هذه الفاتورة وبالتالي معرفة القيمة الحقيقية للبضائع، فيستطيع الشاحن في هذه الحالة التحرر من أداء الرسم بحسب القيمة، ولكن هل يعتبر ذلك موازياً لذكر قيمة البضائع في سند الشحن ويؤدي بالتالي إلى حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته في حال ما إذا أصاب البضائع ضرر وبالتالي يكون مسؤولاً عن كامل القيمة المدرجة في فاتورة الشراء؟

الحقيقة أن هذه المسألة أثارت جدلاً أدى إلى تضارب الآراء: فذهب الاتجاه الأول إلى أن تضمين سند الشحن مراجعة فاتورة شراء البضائع يعتبر موازياً للتصريح بقيمة البضائع في سند الشحن وبالتالي لا يستفيد الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية بحجة أن هذا الأخير كان على علم بقيمة البضائع من خلال فاتورة الشراء[2]، في حين ذهب الاتجاه الثاني إلى أنه حتى ينتج البيان بقيمة البضائع أثره في حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته لا بد أن يدرج هذا البيان في سند الشحن، ولا يغني عن ذلك إدراجه في مستند آخر أو الإحالة إلى مستند آخر، كإحالة نوع وقيمة البضائع إلى فاتورة الشراء أو إلى أية ورقة أخرى مماثلة[3]، فالاتفاقيات الدولية وكذلك نصوص المواد في القوانين الوطنية التي تضمنت استثناء حالة ما إذا ذكر بيان بقيمة البضائع من تحديد المسؤولية ،لا تشعر بوجود بديل آخر يقوم مقام تعيين قيمة البضائع في سند الشحن حتى يمكن القول بأن الإشارة إلى مستندات أخرى قد تغني عن تعيين القيمة في سند الشحن.

كما يرى هذا الاتجاه أن هذا النص من النظام العام، وتضمن حالة واحدة لحرمان الناقل من تحديد مسؤوليته وهي حالة تصريح الشاحن بقيمة البضائع في سند الشحن، ولم يشر إلى غيرها من الحالات، وما دام هذا النص من النظام العام فإنه لا يجوز التوسع في تفسيره أو تأويله، كما أن مقتضيات هذا النص ستصبح غير ذات موضوع ما دام الشاحن سيتهرب من تسديد الرسم الإضافي وسيكتفي بالإشارة إلى مراجعة فاتورة الشراء في سند الشحن، بالإضافة إلى أن فاتورة الشراء لا تهم سوى طرفيها وهما البائع والمشتري، وأن الناقل البحري يعتبر طرفاً أجنبياً عنهما، وكذلك عن فاتورة الشراء، وبالتالي لا يمكن مواجهته بها[4].

أما عن المشرع السوري فقد جاء في المادة 248 من قانون التجارة البحرية السوري أنه لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وذكر هذا البيان في وثيقة الشحن، إلا أنه سابقاً لذلك ذهبت الهيئة العامة لمحكمة النقض السورية في إحدى اجتهاداتها [5] إلى أن: شرط إدراج نوع البضاعة وقيمتها في وثيقة الشحن هو شرط للإثبات ويكفي لتحقيق هذه الغاية أن يدرج في وثيقة الشحن رقم العرض التجاري أو الفاتورة التي تتضمن نوع البضاعة وقيمتها بشرط أن يرفق هذا العرض التجاري أو الفاتورة بوثيقة الشحن وذلك لإمكان الحكم بالقيمة الحقيقية للبضاعة الناقصة أو المتأخرة والعدول عن كل الاجتهادات المخالفة.

---

[1] **يونس، بنونة. *تحديد المسؤولية في ميدان النقل*. بحث منشور على الرابط التالي <https://mofawad.blogspot.com/ > تاريخ آخر زيارة 2021/8/30.**

[2] **يونس، بنونة. *تحديد المسؤولية في ميدان النقل*. مرجع سابق.**

[3] **محمد. دمانة. *دفع المسؤولية المدنية للناقل*. مرجع سابق، ص108.**

[4] **يونس، بنونة. *تحديد المسؤولية في ميدان النقل*. مرجع سابق.**

[5] **قرار الهيئة العامة لمحكمة النقض السورية رقم /66/ أساس /14/ تاريخ 1994/5/2، منشور في مجلة المحامون، عدد 6.5 لعام 1995.**

وكنا بينا في الفصل الأول أن أساس عدم تحديد مسؤولية الناقل في هذه الحالة ينبني على أمر مفاده أن الناقل يعلم قبل الشحن بالخطر الذي يقبل به بالتزامه بنقل البضائع وهو عالماً بطبيعتها وقيمتها وأن الشاحن يعلق أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى ميناء الوصول، ونحن نرى أنه في حالة ما إذا تضمن سند الشحن نوع البضائع وأحال إلى فاتورة الشراء لمعرفة قيمتها وعادة ما تكون الفاتورة ربطاً مع سند الشحن، ففي هذه الحالة يكون الناقل على علم بطبيعة البضائع وقيمتها الحقيقية قبل الشحن وبالتالي يتحقق الأساس الذي ينبني عليه عدم تحديد مسؤوليته عن الضرر الذي يلحق بهذه البضائع.

أما عن القول بأن هذا النص آمر ولا يجوز تفسيره أو تأويله، فصحيح أن النص جاء واضحاً بذكر هذا البيان في سند الشحن، إلا أن الإحالة إلى وثيقة في عقد ما يعتبر اتفاق على هذه الوثيقة بين طرفي العقد ما دام الطرف الملتزم بالعقد قادر على الاطلاع على هذه الوثيقة، وبما أن فاتورة الشراء تكون مرفقة بسند الشحن وبالتالي الناقل قادر على الاطلاع عليها، كما أن قبوله بإدراج بند في سند الشحن ينص على مراجعة فاتورة الشراء فيما يخص قيمة البضائع دليل على أنه يقبل الالتزام بهذه القيمة في حال وقوع ضرر، كما أن غاية المشرع من ذكر هذا البيان في سند الشحن هي إعلام الناقل بطبيعة البضائع وقيمتها، وما دام هذه الغاية تحققت بذكر الإحالة في سند الشحن وما دام الناقل قادر على الاطلاع عليها فيجب بالتالي أن يلتزم بها.

كما أن القول صحيحاً بأن فاتورة الشراء لا تهم إلا طرفيها البائع(الشاحن) والمشتري(المرسل إليه)، وأن الناقل البحري يعتبر طرفاً أجنبياً عنهما وعن هذه الفاتورة، إلا أنه ما من سبب يدعو إلى ذكر هذه الفاتورة في سند الشحن طالما أن العلاقة فيما يخص هذه الفاتورة بين الشاحن والمرسل إليه والعلاقة في سند الشحن بين الشاحن والناقل، إلا أن يكون الشاحن قد أراد التزام الناقل بالقيمة المدرجة في الفاتورة.

أضف إلى ذلك أن القول بتهرب الشاحن من أداء الرسم بحسب القيمة نتيجة إحالة سند الشحن إلى فاتورة الشراء، يمكن مواجهته بإلزام الشاحن بأداء هذا الرسم في حال ذكر قيمة البضائع في سند الشحن او في حال وجود فاتورة شراء أحيل إليها لمعرفة قيمة البضائع.

ومن منظور آخر نرى أن التزام الناقل بفاتورة الشراء في حالة إذا ما ذكر في سند الشحن مراجعة هذه الفاتورة، ينطوي على إعدام لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري، وبالتالي يعمد الشاحنين إلى تضمين سند الشحن بند مراجعة فاتورة الشراء وبالتالي حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته والتزامه بكامل قيمة البضائع حسب ما هي مدرجة عليه في سند الشحن، وصحيح أنه لا مانع قانوناً من زيادة التزامات الناقل وحقوق الشاحن واقتصار البطلان على الاتفاقات الضارة بالشاحن حيث أنه الطرف الضعيف في هذا الالتزام، إلا أن الحال وهذا الأمر سيؤدي إلى اضطراب في الوضع الاقتصادي للناقلين مما يؤثر سلباً على النقل البحري، لكن بما أن الناقل البحري هو الطرف المسيطر اقتصادياً عليه أن يمتنع عن إدراج بند الإحالة إلى فاتورة الشراء في سند الشحن ليستطيع تحديد مسؤوليته.

ولا بد لنا من الإشارة إلى أمر هام وهو أن المشرع نص على وجوب تقديم بيان بطبيعة البضاعة وقيمتها لحرمان الناقل من تحديد مسؤوليته، وبالتالي نرى أنه حتى تنتج الإحالة إلى فاتورة الشراء أثرها في حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته لا بد أن يذكر الشاحن طبيعة البضائع في سند الشحن ويحيل لبيان قيمتها إلى فاتورة الشراء، ونلاحظ أن اتفاقية روتردام لعام 2008 نصت على وجوب ذكر قيمة البضائع في سند الشحن دون ذكر طبيعتها لحرمان الناقل من تحديد المسؤولية[1]، ولعل ذلك مرده أن طبيعة البضائع يتعلق بما يتوجب على الناقل اتخاذه من تدابير خاصة لها وتهيئة

[1] **المادة 59 فقرة /1/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.**

الأماكن اللازمة للحفاظ عليها وبالتالي تقصيره بواجبه وعدم مراعاة طبيعتها الخاصة يندرج ضمن الخطأ الجسيم الذي يستوجب حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته.

المبحث الثاني: السلوك الشائن الصادر عن الناقل أو أحد تابعيه

المسؤولية المحدودة ميزة جاءت لتخفيف عبء المسؤولية عن الناقل في حال إبداء حسن نيته في تنفيذ التزاماته، لكن من المنطق ألا يستفيد منها في حالة ما إذا تعمد إحداث ضرر (المطلب الأول) ، أو إهمال جسيم لا يغتفر (المطلب الثاني).

المطلب الأول: قصد إحداث الضرر

إن قصد إحداث الضرر في مفهومه الحديث يختلف عما كان عليه وفق المفهوم التقليدي، فإن كانا يتفقان على أنه انصراف لإرادة الناقل إلى ارتكاب فعل أو امتناع مع علمه التام أن من شأن ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه، إلا أنه وفق المفهوم الحديث لا يشترط توافر قصد الإضرار بصاحب البضائع وذلك بخلاف المفهوم التقليدي الذي كان يتطلب في تعريفه للغش توافر نية الإضرار[1]، والغش في مفهومه الحديث مرادف للخطأ العمد خاصة بعد ظهور فكرة الخطأ الغير مغتفر[2]، حيث تتجه إرادة الناقل إلى القيام بعمل أو الامتناع عن عمل وهو متيقن تماماً بأنه سيلحق ضرر بصاحب البضائع، كما لو دون تصريحات كاذبة تتعلق بالبضائع في سند الشحن بالتواطؤ مع الشاحن وذلك لإلحاق ضرر بالمرسل إليه وغشه، وفي هذه الحالة لا ينطبق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري وإنما يلتزم بأداء التعويض كاملاً.

وقد استقر قضاء جميع الدول على أن الغش مانع من الاستفادة من تحديد المسؤولية استناداً إلى قاعدة الغش يفسد كل تصرف، وهي قاعدة قانونية قديمة ومستقرة وإن لم يجري بها نص خاص في القانون، وتقوم على اعتبارات خلقية واجتماعية في محاربة الغش والخديعة والاحتيال وعدم الانحراف عن جادة حسن النية الواجب توافرها في التصرفات والإجراءات عموماً صيانة لمصلحة الأفراد والجماعات، كما يجوز إثبات الغش بكافة طرق الإثبات القانونية ومنها البينة، ولئن كان استخلاص عناصر الغش وتقدير ما يثبت به هذا الغش وما لا يثبت به من سلطة محكمة الموضوع إلا أن ذلك مشروط بأن تقيم قضاءها على أسباب سائغة[3].

ويطلق القضاء الفرنسي على لفظ الغش أو الخطأ العمدي لفظ الخطأ التدليسي مميزاً له عن الخطأ الجسيم، فالتدليس في نظر القضاء الفرنسي كالغش يخرج عن كل القواعد ويشكل استثناء على التحديد القانوني، وعرفته محكمة التعقيب الفرنسية في قراراها الصادر في فبراير 1969 قائلة أنه (من المعلوم أن المدين يرتكب خطأ تدليسي عندما يرفض عمداً تنفيذ التزاماته التعاقدية حتى لو لم يكن هذا الرفض بدافع نية الإضرار بمتعاقده)[4]، وبالتالي لم يشترط القضاء الفرنسي توافر نية الإضرار بصاحب البضائع لاستبعاد التحديد القانوني كجزاء على الخطأ التدليسي، أما المشرع السوري اشترط قصد الإضرار.

حيث نص المشرع السوري على أنه (لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها او تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر)[5]،

---

[1] **حمدي، محمد كمال. *اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978*. ط2، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998، ص121.**

[2] **رشيد، الواحد. *مسؤولية الناقل البحري للبضائع*. مرجع سابق، ص103.**

[3] **الملحم، بدر ابراهيم. *مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري (دراسة مقارنة)*. مرجع سابق، ص148.**

[4] **محمد، دمانة. *دفع المسؤولية المدنية للناقل*. مرجع سابق، ص104.**

[5] **مادة 1/255 من قانون التجارة البحرية السوري.**

وكذلك اتفاقية هامبورغ لعام 1978[1]، ويتبين لنا من النص أن المشرع قصد بلفظ (قصد إحداث الضرر) توافر نية الإضرار بالشاحن أو المرسل إليه لحرمان الناقل من تحديد المسؤولية، إلا أن هذا النص يجب أن يفسر وفق المفهوم الحديث للغش لا سيما وأن امتناع الناقل عن فعل أو ارتكابه فعل وهو عالم تماماً بإحداث الضرر غالباً ما ينطوي على نية الإضرار.

إلا أنه في اتفاقية بروكسل لعام 1924 ثار جدلاً بين الفقهاء حول الفقرة /5/ من المادة الرابعة من الاتفاقية حيث ورد في هذه الفقرة (في أي حال من الأحوال) وقد رأى بعضهم أن الناقل لا يكون مسؤولاً بأكثر من التحديد المذكور حتى لو كان سبب الضرر هو الغش، إلا أن هذا الرأي يتعارض مع مبدأ الغش يفسد كل شيء[2]، ونحن نرى أن الغش يفسد كل شيء وإذا كانت أحكام المسؤولية المحدودة جاءت لتخفيف عبء الالتزام على الناقل فإنه من الجدير ألا يستفيد منها في حال تقصد إلحاق الضرر بصاحب البضائع.

عبء إثبات قصد إحداث الضرر:

إن الغش لا يفترض في الناقل، وبالتالي يقع على المضرور الذي يطلب الحصول من الناقل على تعويض كامل عبء إثبات غش الناقل أي تقديم الدليل على انصراف إرادة الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه إلى ارتكاب الفعل او الامتناع، والى النتيجة المترتبة على الفعل أو الامتناع وهي هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها، أي أن الغش كان السبب في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها، ومتى أثبت المضرور غش الناقل حرم هذا الأخير من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية، كسرقة البضائع من قبل تابعي الناقل مثلاً أو تعمد إهلاك البضائع أو إتلافها[3].

ومن الجدير بالذكر أن المشرع السوري قدّر مدى صعوبة إثبات المضرور لغش الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه، ومن ثم نص على حالتين [4]يفترض فيهما انصراف نية الناقل إلى إحداث الضرر وهما:

1- إذا صدرت وثيقة الشحن خالية من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في الوثيقة وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

2- إذا كان شحن البضاعة على سطح السفينة مخالفاً لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة.

في الحالة الأولى: ، هنا حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته مشروط بإثبات قصد الناقل الإضرار بالغير[5]، فهذه الحالة تشير إلى احتمال التواطؤ ما بين الناقل والشاحن على إلحاق الضرر بالغير حسن النية وغالباً ما يتم ذلك في حال إصدار سند شحن خال من التحفظات مقابل خطاب ضمان من الشاحن

حيث تقوم ضرورة ذكر التحفظات متى كانت الحالة الظاهرة للبضائع أو معلومات الناقل أو تابعيه تظهر سوء حالتها أو عدم مطابقتها للأوصاف التي ذكرت في سند الشحن، ومتى قامت تلك الضرورة ولم يثبت الناقل في سند الشحن التحفظات اللازمة يكون من المعقول افتراض قصده إحداث الضرر وإسقاط حقه في تحديد مسؤوليته لأن تقاعسه عن إثبات التحفظات يشير إلى احتمال التواطؤ بينه وبين الشاحن على الإضرار بالغير حسن النية[6].

---

[1] مادة 1/8 اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

[2] الصمادي، كاتيا عصام. *حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية*. مذكرة مقدمة لنيل درجة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2017،ص71.

[3] الشرقاوي، محمود سمير. *القانون البحري*. مرجع سابق، ص464.

[4] مادة 2/255 من قانون التجارة البحرية السوري.

[5] الشرقاوي، محمود سمير. *القانون البحري*. مرجع سابق، ص465.

[6] الشرقاوي، محمود سمير. *القانون البحري*. مرجع سابق، ص387.

أما في الحالة الثانية: يعد سلوك الناقل هنا خرقاً عمدياً لما التزم به فنقله للبضائع على سطح السفينة يعتبر من قبيل الغش دون أن تتاح له إثبات عكس هذه القرينة[1] فالناقل يعي ويدرك تماماً ان شحن البضائع على سطح السفينة سيلحق بها ضرر ما كانت لتصاب به لو شحنت في العنابر.

وقد استمد قانون التجارة البحرية السوري هاتين الحالتين اللتين جاء ذكرهما في المادة 2/255 من نص معاهدة هامبورغ لعام 1978 والتي جاء بها حالة أخرى افترضت فيها انصراف نية الناقل إلى إحداث ضرر وبالتالي حرمته من التمسك بتحديد المسؤولية، وهي إدراج شروط مخالفة لأحكام المعاهدة في عقد النقل وعدم ذكر خضوع النقل لأحكام المعاهدة[2]، فإذا ما أغفل الناقل هذا البيان مما سبب ضرراً لصاحب الحق في البضائع، أو إذا ما أدرج الناقل شرطاً في سند الشحن يعد شرطاً باطلاً طبقاً للمعاهدة وكان هذا الشرط سبباً في ضرر لحق بصاحب البضائع كان على الناقل تعويضه عن كامل الضرر الذي أصابه، إضافة لما انفقه المدعي لممارسة حقه في الحصول على التعويض، بشرط أن تكون تلك النفقات محددة طبقاً لقانون الدولة التي تمت فيها إجراءات التقاضي أو التحكيم.

الغش الصادر من تابعي الناقل:

إن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ينشأ عادة عن خطأ من تابعي الناقل الذين لا تربطهم بالشاحن أو بالمرسل إليه أي علاقة تعاقدية، وقد يعمد الأخير إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية، فلا يستطيع التابع تحديد مسؤوليته ويحكم عليه بتعويض كامل يتحمله الناقل في النهاية بصفته متبوعاً مسؤولاً عن أعمال تابعيه، ومن ثم تقرر إفادة تابعي الناقل من تحديد المسؤولية المقررة للناقل[3].

وعلى ذلك وفي حال وقوع خطأ من قبلهم أدى إلى حدوث ضرر بالبضائع على المضرور إثبات غش تابعي الناقل وتقصدهم إحداث الضرر حتى يتمكن من الحصول على تعويض كامل وحرمانهم من التحديد القانوني للمسؤولية، ولا يجوز لتابعي الناقل التمسك بأحكام المسؤولية حتى ولو أثبتوا أنهم تصرفوا في نطاق وظيفتهم أو بمناسبتها ما دام تصرفهم منطوي على الغش.

إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن نص اتفاقية هامبورغ لسقوط الحق في تحديد المسؤولية لا يعتد إلا بالغش الذي يصدر من الناقل شخصياً دون الغش الذي يصدر من تابعيه، ويؤدي ذلك غالباً إلى تمتع الناقل بتحديد المسؤولية، لأن الناقل يكون متخذاً صورة شركة من شركات الأموال التي تنفذ عقودها بواسطة تابعين[4].

المطلب الثاني: الخطأ الجسيم

يتشابه الخطأ الجسيم مع الخطأ العمدي (قصد إحداث الضرر) ففي كلاهما يقوم الناقل أو أحد تابعيه بارتكاب فعل أو امتناع عن فعل ينتج عنه ضرر بصاحب البضائع يؤدي إلى حرمانه من التحديد القانوني للمسؤولية، إلا أنهما يختلفان من حيث مدى علمه بنتيجة الفعل ففي الخطأ العمدي يكون الناقل متيقناً من حدوث الضرر ومع ذلك يقدم على الفعل، أما في الخطأ الجسيم فوقوع الضرر احتمالي قد يحدث وقد لا يحدث، والناقل يكون على علم باحتمال

---

[1] **الشرقاوي، محمود سمير. *القانون البحري*. مرجع سابق، ص465.**

[2] **مادة 3/23+4 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.**

[3] **طه، مصطفى كمال. *القانون البحري (السفينة . أشخاص الملاحة البحرية . إيجار السفينة والنقل البحري . الحوادث البحرية . التأمين البحري)*. دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ص341.**

[4] **الشرقاوي، محمود سمير. *القانون البحري*. مرجع سابق، ص464.**

حدوث الضرر، أو يجهل نتائج فعله عن عدم اكتراث ورعونة، أو لا يعنيه ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدي إلى إحداث ضرر بالغير.

وعلى ذلك فالخطأ الجسيم هو كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من أحد تابعيه بطيش مقرون بعلم لما قد ينجم عنه من ضرر، فالناقل يعلم بأنه من المحتمل وفقاً لمجريات الأمور أن قيامه بالفعل أو امتناعه عن الفعل الذي سيقوم به قد يترتب عليه هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضائع ومع ذلك يقدم عليه غير مكترث بالضرر الذي سيصيب صاحب البضائع، ويعرّف الخطأ الجسيم بالخطأ الواعي أو بالخطأ غير المغتفر أو فكرة عدم الاكتراث أو الإهمال وذلك تبعاً لاختلاف الأنظمة القانونية واختلاف تسمياتها، ولم يعرفه قانون التجارة البحرية السوري وإنما أشار إليه بعبارة (إهمال مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث)[1] حيث رتّب على هذا الإهمال حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها .

فالسلوك الذي يتبعه الناقل في الخطأ الجسيم يبتعد كثيراً عن السلوك الذي يقوم به في نفس الظروف الرجل العادي وهو السلوك الذي يكشف إما عن منتهى التهاون وإما عن اللامبالاة تجاه الأخطار التي تنشأ عن ذلك السلوك[2].

والخطأ الجسيم يقوم على عنصرين لا بد من توافرهما لنقول بوجود الخطأ الجسيم[3]:

1ـ أن تنصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فلا يعد عدم اكتراث ويحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية، كالانحراف الاضطراري عن المسار المتفق عليه.

2ـ أن يكون الناقل وقت قيامه بالفعل على علم باحتمال وقوع الضرر وفقاً لمجريات الأمور.

وتثير فكرة الخطأ الجسيم الكثير من النقاشات حول المعيار الذي يجب اتباعه في تقدير (الوعي باحتمال نشوء الضرر عن الفعل أو الامتناع المرتكب برعونة)، إذ يمكن الاخذ إما بمعيار شخصي وإما بمعيار موضوعي في تقدير ذلك الوعي، والأخذ بالمعيار الشخصي يضيق إلى حد كبير من فرصة إثبات ذلك الخطأ، لأن هذا المعيار يتطلب وعي وعلم المسؤول شخصياً بأن فعله أو امتناعه قد يؤدي إلى وقوع الضرر الذي يطلب هو تحديد مسؤوليته عنه، ومن المعلوم أن من الصعب العسير إثبات ذلك، بينما يؤدي الأخذ بمعيار موضوعي إلى زيادة فرص إثبات ذلك الخطأ لأن هذا المعيار يتحقق حينما يتضح من ظروف الحادث أن المسؤول كان يجب عليه مثلما يجب على كل إنسان معقول موجود في ذات الظروف، أن يدرك أن فعله أو امتناعه قد يؤدي إلى وقوع الضرر[4]، ومن الجدير بالذكر أن الخطأ الجسيم رغم أنه إهمال بالغ فعلاً كان أو امتناعاً في اتخاذ العناية الواجبة، إلا أن ذلك لا يكون بسوء نية، أي لم تصحبه نية الإضرار بالغير.

ولم تنص معاهدة بروكسل لعام 1924 على حالة سقوط الحق في التحديد القانوني في حالة الخطأ الجسيم، وقد جاءت عبارة النص (في أي حال من الأحوال)[5] بصيغة العموم، مما أدى لاختلاف المحاكم بشأنه.

فذهبت بعض أحكام القضاء الفرنسي الصادرة عن المحاكم الابتدائية والاستئنافية إلى أن الناقل يفقد حقه في تحديد المسؤولية في حالة إذا ما صدر منه أو من أحد تابعيه خطأ جسيم باعتبار أن الخطأ الجسيم يعادل الغش ويأخذ

---

[1] **مادة 1/255 من قانون التجارة البحرية السوري.**

[2] **محمد، دمانة. *دفع المسؤولية المدنية للناقل*. مرجع سابق، ص104.**

[3] **حمدي، محمد كمال. *مسؤولية الناقل البحري للبضائع*. مرجع سابق، ص192.**

[4] **الشرقاوي، محمود سمير. *القانون البحري*. مرجع سابق، ص208.**

[5] **المادة 5/4 من اتفاقية بروكسل لعام 1924.**

حكمه، فالخطأ الجسيم كالغش مانع من تحديد المسؤولية وحجتها أن المشرع يضع الخطأ الجسيم في نفس مرتبة الغش سواء بسواء، إلا أن محكمة النقض عرضت الأمر على دوائرها مجتمعة فخرجت في حكمها الصادر في 11 آذار 1960 رأي الدائرة التجارية وأجازت تحديد المسؤولية في حالة الخطأ الجسيم قائلة (وإن كان التدليس كالغش يفلت من جميع القواعد القانونية ويعطل عمل قاعدة تحديد المسؤولية فإن إطلاق عبارة النص وطابعها الآمر يستبعدان تشبيه الخطأ الجسيم بالغش، كما أن استثناء الخطأ الجسيم يفتح الباب أمام المحاكم لإفساد قاعدة التحديد القانوني بالمغالاة في استخلاص الخطأ الجسيم)[1].

وسارت على نفس النهج محكمة النقض المصرية إذ استقر قضاءها على التمييز بين حالة الغش وبين الخطأ الجسيم مقررة أن عبارة (في أي حال من الأحوال) جاءت بصيغة العموم فيندرج في نطاق التحديد القانوني للمسؤولية كل ما يقع من هلاك أو تلف نتيجة لخطأ غير عمدي أياً كانت درجة هذا الخطأ وسواء كان تافها أو يسيراً أو جسيماً، ولا يخرج من هذا النطاق إلا ما يكون ناشئاً عن غش الناقل شخصياً إذ أن هذه الصورة وحدها هي التي يفترض أن الشارع قد استبعدها من هذا المجال، ولا عبرة في هذا الخصوص بالقول أن الخطأ الجسيم يعتبر صنواً للغش يجري عليه حكمه، ذلك لأنه متى كانت معاهدة سندات الشحن هي القانون المتعين التطبيق على النزاع فقد وجب إعمال ما ورد بهذا التشريع الخاص من أحكام خاصة بالتحديد القانوني للمسؤولية بصرف النظر عما في هذه الأحكام من مغايرة لما هو مقرر في شأن التحديد الاتفاقي للمسؤولية[2].

ويؤيد بعض الفقهاء المصريون هذ الحل، بينما يرى البعض الآخر أن الخطأ الجسيم الذي يرتكبه الناقل أو أحد تابعيه يفقد الناقل حقه في التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية، ويرى البعض أن ما قالت به محكمة النقض المصرية أمر غير مقنع من ناحية التأصيل القانوني، فالمحكمة تقرر أن عبارة (في أي حال من الأحوال) الواردة في المعاهدة (عامة ومطلقة) لا تترك مجالاً لأي استثناء بينما ترى في واقع الأمر أنه ورد عليه استثناء أقرته المحكمة ذاتها وهو الاستثناء الخاص بالغش، علاوة على ما تقدم فإن معاهدة بروكسل نفسها قد خولت للطرفين إمكانية الاتفاق على تحديد للمسؤولية يزيد على الحد القانوني المذكور، ومفاد ذلك أنه في كل مرة يتقرر فيها مثل هذا الاتفاق فإن صفة العمومية والإطلاق تنحسر عن مطلق القول (في أي حال من الأحوال)[3].

إلا أن البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل لعام 1968 نص على هذه الحالة[4]، وحرم الناقل المغرق في الإهمال من الإفادة من تحديد المسؤولية ولكنه لم يستعمل عبارة الخطأ الجسيم، لأن هذه العبارة لها مدلولات تختلف من نظام قانوني إلى آخر، بل إن النظام الأنجلوسكسوني لا يعرف اصطلاح الخطأ الجسيم وما يوحي به من تدرج في مراتب الخطأ من جسيم إلى يسير إلى يسير جداً، لذلك نصت على عبارة (عدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث) وفكرة عدم الاكتراث هي إحدى عناصر السلوك الشائن بالإنكليزية ويقابلها في القانون الفرنسي فكرة الخطأ غير المغتفر، والجدير بالذكر أن هذا البروتوكول نص على سقوط الحق في تحديد المسؤولية في حالتي الهلاك والتلف أما حالة التأخير في تسليم البضائع فلم ينص عليها.

---

[1] **الملحم، بدر ابراهيم. *مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري*. مرجع سابق. ص146.**

[2] **الملحم، بدر ابراهيم. *مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري*. مرجع سابق. ص144.**

[3] **الملحم، بدر ابراهيم. *مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري*. مرجع سابق. ص145.**

[4] **مادة /2/ فقرة /هـ/ من بروتوكول 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل لعام 1924.**

أما معاهدة هامبورغ لعام 1978 فقد نصت على أنه (لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة /6/ إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، قد نتج عن.... أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير)[1]، كما أن قواعد روتردام سارت على نفس النهج.

أما الإثبات في هذا المجال طليق يخضع لمبدأ حرية الإثبات أي يجوز إقامة الدليل عليه وإثباته بكافة الطرق، والمعيار الذي يحدد الإهمال هو معيار الناقل العادي إذا وجد في نفس الظروف، وتجدر الملاحظة هنا أن هذا الاستثناء يطبق على مندوبي الناقل بشكل مطابق[2].

وهنا يتبادر إلى الذهن التساؤل التالي: ألا يعتبر ذكر طبيعة البضائع بأنها ذات طبيعة خاصة دون ذكر قيمتها وبالتالي تقصير الناقل في العناية بها خطأ جسيم يستوجب عدم تحديد مسؤوليته؟؟

نرى أن ذكر طبيعة البضائع يتضمن إعلان للناقل بوجوب منح هذه البضائع عناية خاصة سواء من حيث إعداد المكان المناسب لها على متن السفينة أو من حيث منحها عناية خاصة بما يتفق مع طبيعتها وقد يصل الأمر أحياناً إلى أن يقوم الناقل بتعيين حراسة عليها، وبالتالي تقصير الناقل في العناية بها ينطوي على ارتكاب خطأ جسيم يستوجب حرمانه من تحديد المسؤولية.

الخاتمة:

أوجد المشرع الدولي مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري لإعادة التوازن إلى الميدان الاقتصادي في مجال النقل البحري، حيث كان الشاحن يخضع لشروط الناقل الذي كان يتحرر من كل مسؤولية، وقد وضع المشرع شروط لإعمال هذا المبدأ فإذا تخلف أحدها حرم الناقل من ميزة تحديد المسؤولية ووجب عليه أداء تعويض كامل عن الضرر اللاحق بالبضائع، وقد توصلنا من خلال بحثنا هذا إلى النتائج والتوصيات التالية:

النتائج والمناقشة:

من أهم النتائج التي تم التوصل إليها في هذا البحث ما يلي:

1. يترتب على إفصاح الشاحن عن طبيعة البضائع وقيمتها في سند الشحن حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته وإلزامه بأداء كامل التعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع.

2. يشترط في البيان المقدم من الشاحن أن يكون موجهاً لتعديل أحكام المسؤولية وأن يقدم قبل الشحن متضمناً طبيعة البضائع وقيمتها ومدرجاً في سند الشحن.

3. يجوز للناقل إثبات أن القيمة الحقيقية للبضائع أقل من القيمة المعلنة في سند الشحن بكافة طرق الإثبات.

4. يلتزم الناقل بأداء قيمة البضائع كاملة في حال كانت البضائع لا تعتبر طرداً أو وحدة.

5. يحرم الناقل من تحديد مسؤوليته إذا ارتكب فعل أو امتنع عنه مع علمه التام أن من شأن ذلك إلحاق ضرر بصاحب البضائع.

6. يفترض انصراف نية الناقل إلى إحداث ضرر إذا أصدر وثيقة شحن خالية من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في الوثيقة وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية، أو إذا شحن البضاعة على سطح السفينة مخالفاً لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة.

---

[1] **مادة /8/ فقرة /1/ من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.**

[2] **محمد، دمانة. *دفع المسؤولية المدنية للناقل*. مرجع سابق، ص106.**

7. يختلف الخطأ الجسيم عن الغش من حيث مدى علم الناقل بنتيجة فعله ففي الغش يكون الناقل متيقناً من حدوث الضرر أما في الخطأ الجسيم فوقوع الضرر احتمالي قد يحدث وقد لا يحدث.

الاستنتاجات والتوصيات:

1. يجب حتى يتمكن الناقل من تحديد مسؤوليته في حال ذكر الشاحن قيمة البضائع في سند الشحن أن يثبت أن القيمة المعلنة للبضائع أعلى من قيمتها الحقيقية وأن لا يتمكن الشاحن من إثبات حسن نيته، فإذا تمكن الشاحن من إثبات حسن نيته يلتزم الناقل بأداء قيمة البضائع وفق سعرها الحقيقي الذي أثبته لا كما هي مدرجة في سند الشحن.

2. في حال كانت القيمة المعلنة للبضائع أقل من الحد الأعلى للمسؤولية يجب ألا يلتزم الناقل إلا بالقيمة المعلنة دون أن يصار إلى إعمال مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية لا سيما إذا أثبت الناقل ان القيمة المعلنة هي القيمة الحقيقية للبضائع.

3. إذا أحال سند الشحن إلى فاتورة الشراء لمعرفة قيمة البضائع مع ذكر طبيعتها في سند الشحن وجب حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته على أن تكون الفاتورة مرفقة بسند الشحن، حيث أن الأساس الذي ينبني عليه عدم تحديد مسؤولية الناقل البحري قد تحقق، وهو علم الناقل قبل الشحن بالخطر الذي يقبله بالتزامه بنقل البضائع وهو عالم بطبيعتها وقيمتها.

4. يجب أن يؤخذ بالمفهوم الحديث للغش وبالتالي يحرم الناقل من تحديد مسؤوليته بمجرد ارتكابه فعل أو امتناعه عن فعل وهو متيقن بوقوع الضرر حتى ولو لم تتوفر لديه نية الإضرار بالغير.

5. إذا ذكر الشاحن في سند الشحن طبيعة البضائع وكانت ذات طبيعة تستوجب عناية خاصة بها، فإن تقصير الناقل في العناية بها ينطوي على خطأ جسيم يستوجب حرمانه من تحديد المسؤولية.

References:

Conventions:

1) An international agreement for the unification of certain rules relating to bills of lading 1924known as the Brussels Convention of 1924
2) Protocol of 1968 amending the Brussels Convention of 1924
3) The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea of 1978 known as the Hamburg Convention of 1978
4) United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea,2008 known as the Rotterdam Convention of 2008

Laws:

Syrian Maritime Trade Law number/46/ of 2006.

Books:

1) HAMDE,M.K. *The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea of 1978.*
2) Edition 2, Knowledge facility, Alexandria, 1998.
3) HAMDE,M.K. Responsibility of the shipping carrier of the goods. *Knowledge facility, Alexandria, 1995.*

4) ALSHERKAOE,M.S. *Maritime Law*. Arab Renaissance House, 1993.
5) TURK,M.ABDEL,F. *Maritime Arbitration*. New University House, Alexandria, 2005.
6) TAHA,M.K. Maritime Law (Ship - Maritime Navigation Persons - Ship Charter and Maritime Transport - Maritime Accidents - Marine Insurance) University Press, Alexandria.

Master's theses and doctoral dissertations:

1) RASHEED,AH,W. *Responsibility of the Shipping Carrier of Goods*. Master Thesis, Faculty of Law and Political Sciences, Mouloud Mammeri University, Tizi Ouzou, 2013.
2) ALMULHIM,B.A. *Responsibility of the loading and unloading contractor in maritime transport (comparative study)*. PhD dissertations in the Department of Private Law, Amman Arab University for Graduate Studies, 2010.
3) MUHAMMAD,D. *Paying the Civil Liability of the Carrier*. PhD dissertations in Private Law, Faculty of Law and Political Sciences, University of Abu Bakr Belkaid, Tlemcen, 2010.
4) ALSMADI.K,I. *Cases of the responsibility of the marine carrier for the transport of goods in Jordanian legislation compared with international conventions*. Master's thesis in private law, Faculty of Law, Middle East University, 2017.

Articles:

ABDULLAH,I.SH; JABR,R.F. *Legal Determination of the Maritime Carrier's Liability arising from Delay in Delivery of Goods*. Journal of Tikrit University of Law, year(1), Volume(1), Issue(1), Part(1), September 2016.

Websites:

YOUNES,B. *Determining responsibility in the field of transport*. Posted in https://mofawad.blogspot.com]/[

المراجع:

الاتفاقيات:

1. اتفاقية دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن 1924 المعروفة باتفاقية بروكسل لعام 1924.
2. بروتوكول 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل لعام 1924.
3. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 المعروفة باتفاقية هامبورغ لعام 1978.
4. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً 2008 المعروفة باتفاقية روتردام لعام 2008.

القوانين:

قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006.

الكتب:

1. حمدي، محمد كمال . *اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978*. ط2، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998.

2. حمدي، محمد كمال، *مسؤولية الناقل البحري للبضائع*. منشأة المعارف، الاسكندرية، 1995.

3. الشرقاوي، محمود سمير. *القانون البحري*. دار النهضة العربية، 1993.

4. ترك، محمد عبد الفتاح. *التحكيم البحري*. دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2005.

5. طه، مصطفى كمال. *القانون البحري (السفينة . أشخاص الملاحة البحرية . إيجار السفينة والنقل البحري . الحوادث البحرية . التأمين البحري)*. دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، دون عام نشر.

رسائل الماجستير وأطروحات الدكتوراه:

1. رشيد، الواحد. *مسؤولية الناقل البحري للبضائع*.. رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

2. الملحم، بدر ابراهيم. *مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري (دراسة مقارنة)*. أطروحة دكتوراه في قسم القانون الخاص، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010.

3. محمد، دمانة. *دفع المسؤولية المدنية للناقل*. أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010.

4. الصمادي، كاتيا عصام. *حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الاتفاقيات الدولية*. رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2017.

المقالات:

عبد الله، احسان شاكر؛ جبر، رنا فارس. *التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع*. مجلة جامعة تكريت للحقوق، السنة (1) المجلد (1) العدد(1) الجزء(1) أيلول 2016.

مواقع إلكترونية:

يونس، بنونة. *تحديد المسؤولية في ميدان النقل*. بحث منشور في https://mofawad.blogspot.com/