تحليل تأثير الظروف الاستثنائية على أداء تنفيذ الالتزامات الواردة في عقود النقل

م. م. مهدي عادل محسن الماجدي
جامعة الاسراء, بغداد \ العراق

Analysis of the Impact of Exceptional Circumstances on the Performance of the Fulfillment of Obligations Contents in Contracts of Carriage

Assist. Lect. Mahdi A. M. Al-Majidi
Al-Esraa University, Baghdad / Iraq

المستخلص

تأثير الظروف الاستثنائية على أداء تنفيذ الالتزامات في عقود النقل يمثل موضوعاً هاماً في ميدان القانون التجاري، تركز هذه الدراسة على تحليل كيفية تأثير الظروف الطارئة على توازن التزامات الطرفين خلال تنفيذ العقود، نظرية الظروف الطارئة تلعب دوراً رئيسياً في إعادة توازن الالتزامات عند حدوث أمور غير متوقعة تجعل تنفيذ الالتزامات صعباً، يمكن تطبيق هذه النظرية على جميع أنواع العقود التي تمتد على فترة زمنية، حيث يتم تحديد مدى مرهقية التنفيذ نتيجة للظروف الطارئة.في حالة التزام الطرفين، يحق لأي من المتعاقدين أن يلجأ إلى تطبيق نظرية الظروف الطارئة إذا كان تنفيذ الالتزام يتجاوز الحدود المألوفة للسعة القابلة للتحمل، وذلك بما يتعارض مع المصلحة المشتركة للطرفين، يعد تحليل تأثير الظروف الاستثنائية على تنفيذ الالتزامات في عقود النقل أمراً أساسياً لتحقيق العدالة في عمليات تشكيل العقد وتحديد الحقوق والالتزامات في ظل هذه الظروف الطارئة. بشكل عام، تظهر هذه الدراسة أهمية فهم كيفية تطبيق نظرية الظروف الطارئة لتحقيق التوازن والعدالة في عقود النقل، خاصة عندما تتعرض الأطراف لظروف غير متوقعة تؤثر على قدرتهم على تنفيذ التزاماتهم بشكل طبيعي.

الكلمات المفتاحية: عقود النقل، الظروف الطارئة، تنفيذ الالتزامات

Abstract

The impact of exceptional circumstances on the performance of the execution of obligations in transport contracts is an important topic in the field of commercial law, this study focuses on analyzing how emergency circumstances affect the balance of obligations of the parties during the execution of contracts. the theory of emergency circumstances plays a major role in rebalancing obligations when unforeseen things happen that make the execution of obligations difficult. this theory can be applied to all types of contracts that span a period of time, where the extent of burdensome execution is determined as a result of emergency circumstances. In the event of an obligation of the parties, any of the contractors has the right to resort to the application of the theory of contingent circumstances if, contrary to the common interest of the parties, the fulfillment of the obligation exceeds the usual limits of the tolerable capacity, the analysis of the impact of exceptional circumstances on the fulfillment of obligations in transport contracts is fundamental for achieving justice in the processes of contract formation and determining rights and obligations under such contingent circumstances. In general, this study shows the importance of understanding how to apply the theory of contingent circumstances to achieve balance and fairness in contracts of carriage, especially when the parties are exposed to unforeseen circumstances that affect their ability to carry out their obligations normally.

Keywords: Transport contract, Exceptional circumstances, Execution of ObligationTop of Form

المقدمة

في العقود، يكون الأصل العام هو أن العقد يشكل شريعة للمتعاقدين. يعني ذلك أن جميع الالتزامات الناشئة عن العقد تعادل أي التزام آخر ناشئ بقوة القانون، لا يجوز لأي شخص أن يقلل من التزام فرضه القانون، وبالتالي لا يمكن للمتعاقد أن يقلل من التزامه الذي نشأ بموجب العقد الذي هو طرف فيه، يظل تنفيذ الالتزام إما بطوع المتعاقد أو جبرًا عنه، ولا يجوز لأحد المتعاقدين أن ينقض أو يعدل هذا الالتزام، هذه هي الأسس التي ترتكب عليها قاعدة "العقد شريعة المتعاقدين".نظرية الظروف الطارئة تفترض تغير الظروف الاقتصادية خلال تنفيذ العقد بسبب حادث غير متوقع، مما يجعل تنفيذ العقد مرهقًا للمدين إلى حد يهدد بخسارة فادحة تتجاوز الحد المألوف، يُعتبر هذا التغيير في الظروف ظروفًا طارئة. فعلى سبيل المثال، إذا كان شخص ملزماً بتوريد سلعة بسعر معين وحدث قبل ميعاد التوريد ارتفاع في سعر هذه السلعة بسبب حرب منعت ورودها من الخارج، يهدد تنفيذ العقد المدين بخسارة فادحة تفوق الحد المألوف. يفرض منطق العدالة تخفيف عبء التزام المدين، وذلك عبر توزيع تبعات الحادث الطارئ على الطرفين.تُعالج نظرية الظروف الطارئة الاختلال في التوازن بين التزامات الطرفين أثناء تنفيذ العقد وتؤدي وظيفة مهمة في تصحيح العدالة في عملية تشكيل العقد، يمكن تطبيق نظرية الظروف الطارئة على جميع العقود التي يفصل بين ابرامها وتنفيذها فترة من الزمن، حيث يطرأ خلالها حادث غير متوقع يجعل تنفيذ الالتزام مرهقًا للمدين، في حالة التزام الطرفين، يمكن لأي من المتعاقدين، الدائن والمدين، أن يطالب بتطبيق النظرية إذا صار ما انيط به من التزام مرهقًا بما يجاوز حدود السعة المألوفة لتطبيق الموازنة بين مصلحة الطرفين.

أولاً: أهمية البحث

تكمن أهمية هذا البحث في تركيزه الأساسي على تحليل الطبيعة القانونية للظروف الطارئة وفقاً للتشريعات الوضعية، تظهر أهمية هذا البحث بوصفه يعتمد بشكل أساسي

على فهم مفهوم الظروف الطارئة في سياق التشريعات الحديثة، يسعى البحث أيضاً إلى مساعدة أطراف العقود في فهم كيفية حماية حقوقهم التي قد تتأثر بشكل كبير بسبب الظروف الطارئة، يتعامل البحث بصفة خاصة مع نظرية الظروف الطارئة كنظرية متكاملة البناء، حيث نشأت حديثاً في القوانين الوضعية.

ثانياً: الهدف من البحث

إن هدف هذا البحث هو توضيح مفهوم الظروف الطارئة وكيفية تأثيرها على عقد النقل، خاصة فيما يتعلق بالالتزامات لكل طرف، كما يهدف البحث إلى توضيح الشروط الضرورية التي يجب توفرها في تلك الظروف حتى يمكن اعتبارها ملزمة بين الأطراف، ولا سيما، يسعى البحث إلى إلقاء الضوء على سلطة القاضي في تعديل التوازن الاقتصادي للعقد بين الأطراف باستناد إلى الظروف الطارئة.

ثالثاً: منهجية البحث

في هذه الدراسة، تم اتباع منهج تحليلي ووصفي لاستكشاف وتفصيل جوانب مختلفة من الموضوع كما تم اعتماد النهج المقارن في بعض أقسام البحث، بهدف مقارنة النصوص التشريعية التي تنظم أحكام نظرية الظروف الطارئة.

رابعاً: إشكالية البحث

تكمن الإشكالية في أن مبدأ القوة الملزمة للعقد يفرض تنفيذ الالتزامات بدقة وفقًا للاتفاق، ولا يُسمح بتعديلها إلا بموافقة الطرفين، ومع ذلك، في حالة حدوث ظروف استثنائية غير متوقعة قادرة على تعطيل التوازن الاقتصادي للعقد، يمكن أن يكون الالتزام بتنفيذ العقد معبأ بتحديات، صبح من الصعب على المدين الوفاء بالالتزام بما يتعارض مع المبادئ العامة للعدالة والعدالة العقدية، خاصة إذا كان ذلك يهدد بتكبد خسائر كبير. ومن خلال ماسبق، يتفرع عن هذه الإشكالية تساؤل رئيسي:

ماهو مدى تأثير الظرروف الاستثنائية على تنفيذ عقد النقل؟

ومن خلال هذه التساؤل الرئيسي يتفرع السؤالين التاليين:

1 – هل يحق للقاضي التدخل في تعديل شروط عقد النقل استناداً إلى نظرية الظروف الطارئة؟

2 – كيف يؤثر وقوع ظروف غير متوقعة على شروط عقد النقل؟ وماهي مسؤولية الناقل؟

سوف نقوم بمعالجة الإشكالية المطروحة والإجابة عليها من خلال تقسيم دراسة هذا الموضوع ضمن مبحثين، سوف نتناول الحديث بدايةً حول تأثير الظروف الطارئة على شروط وأحكام عقد النقل، وذلك ضمن (المبحث الأول)، وننتقل فيما بعد للحديث عن الالتزامات القانونية للناقل في عقود النقل وذلك ضمن (المبحث الثاني).

المبحث الأول
تأثير الظروف الطارئة على شروط وأحكام عقد النقل

صفة النقل الدولية، رغم التقدم العلمي، زادت من احتمالات المخاطر على مرافق النقل، قد يتعثر تنفيذ العقد بسبب ظروف طارئة غير متوقعة عند التعاقد، الوسائط كالطائرات والسيارات والسفن تتعرض للظروف الجوية القاسية، وتحمل عواصف وعواصف ثلج وأعاصير، مسؤولية الناقل تعد من أبرز التحديات في النقل الدولي، حيث يتنازع الناقل والعميل في ظل الظروف الطارئة، مثل الحروب أو الكوارث، يركز هذا المبحث على شروط تطبيق نظرية الظروف الطارئة في عقود النقل وتأثيرها على تنفيذها. وبناءً على ماسبق ذكره سوف نقوم بتقسيم مبحثنا هذا الى مطلبين نتناول الحديث بدايةً حول **شروط تعليق التنفيذ عند حدوث ظروف غير متوقعة في العقد** وذلك ضمن (المطلب الأول)، وننتقل للحديث فيما بعد عن **دور القاضي في إيقاف تنفيذ العقد نتيجة للظروف الطارئة** وذلك ضمن (المطلب الثاني).

المطلب الأول: شروط تعليق التنفيذ عند حدوث ظروف غير متوقعة في العقد

تكاد التشريعات تتفق على الشروط الواجب توفرها لإعمال نظرية الظروف الطارئة، والتي هي أن يكون الظرف الطارئ استثنائياً وغير متوقعاً وعاماً وأن يجعل التزام المدين مرهقاً وسوف نقوم بتفصيل ذلك ضمن فرعنا هذا على الشكل التالي:

أولاً: أن يكون العقد متراخي التنفيذ

تطبق نظرية الظروف الطارئة على جميع العقود التي يفصل فيها بين إبرام العقد وتنفيذه فترة من الزمن يطرأ خلالها حادث استثنائي عام وغير متوقع يؤدي إلى جعل

تنفيذ الالتزام مرهقاً من جانب المدين[1]، كما تنطبق على العقود الفورية التي يتفق فيها الطرفين على أجل لاحق لتنفيذ بعض التزامات المتعاقدين، على أنه يشترط لتطبيق نظرية الظروف الطارئة ألا يكون تراخي تنفيذ الالتزام لما بعد وقوع الحادث الطارئ يعود لخطأ المدين، إذ لا يجوز له في هذه الحالة ان يستفيد من تقصيره.

كما لا يجوز تطبيق نظرية الظروف الطارئة على عقود الغرر، لأنها عقود يتعرض المتعاقدين فيها بحكم طبيعتها لاحتمال كسب كبير أو خسارة فادحة، كما أن شرط تراخي التنفيذ لا يشترط أن يتوفر في الالتزامين المتقابلين معاً بل يكفي أن يتوفر لأحدهما وإن كان الالتزام المقابل قد تم تنفيذه فور صدور العقد.

ثانياً: أن يقع حادث استثنائي عام لم يكن متوقعاً وقت التعاقد

الحادث الاستثنائي هو الحادث الذي يكون وقوعه نادراً، كالزلازل والحروب والإضرابات المفاجئة أو ارتفاع باهظ في الأسعار أو وباء، وعرفه الفقه على أنه: "ذلك الحادث الذي يندر حصوله بحيث يبدو شاذاً بحسب المألوف من شؤون الحياة[2]، أو هو الحادث الذي لا يندرج في عداد الحوادث التي تتعاقب وتقع وفقاً لنظام معلوم. [3]

على هذا الأساس فإن الحادث يكون استثنائياً إذا لم يكن مألوفاً وفقاً للمجرى العادي للأمور بحسب ما اعتاده الناس، وقد يكون حادثاً طبيعياً أو واقعة مادية أياً كان مصدرها، فالمعيار المعتمد في تحديد الحادث الاستثنائي هو أن يكون غير مألوف ونادر الوقوع،

1- تقوم نظرية الظروف الطارئة في مرحلة تنفيذ العقد وهي تقابل نظريتي الاستغلال والإذعان في مرحلة تكوين العقد فهي مثل نظيرتيها تصلح اختلال التوازن، هاتان يصلحان التوازن عن طريق الضرب على يد القوي أثناء تكوين العقد وهذه تصلح التوازن عن طريق الأخذ بيد المتعاقد الضعيف أثناء تنفيذ العقد على ان اختلال التوازن في نظرية الظروف الطارئة يرجع لحادث لا يد فيه للمتعاقدين ومن ثم تبعته بينهما، وفي الاستغلال والإذعان يرجع اختلال التوازن إلى استغلال القوي من المتعاقدين للضعيف منهما ومن ثم يُرفع عن الضعيف مل ما أصابه من غبن. -نقلاً عن عبد الرزاق احمد السنهوري، (2011)، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد"مصادر الالتزام"، ط3، دار النهضة، مصر، ص 516.

2- عبد الفتاح عبد الباقي، (1984)، موسوعة القانون المدني "نظرية العقد والإرادة المنفردة"، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 57.

3- محمد محي الدين إبراهيم سليم، (2010)، ظرية الظروف الطارئة بين القانون المدني والفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 250.

وهو معيار مرن يختلف من حادث لآخر ومن منطقة لأخرى، فما يعتبر مألوفاً في منطقة قد يكون غير ذلك في منطقة أخرى، ويرجع تقدير ما إذا كان الحادث استثنائي للسلطة التقديرية للقاضي وفقاً لظروف كل قضية.

ولقد أضافت محكمة التمييز العراقية شرط العمومية ولم تكتفي باستثنائية الظرف الطارئ والمقصود بالعمومية ألا يكون الحادث الاستثنائي خاص بالمدين فقط، لأن عدم الاعتداد بالظروف الخاصة بالمدين ضمان لعدم الغش من جانبه بادعائه خلاف الواقع، ولا يشترط فيه أن يعم البلاد بكاملها، بل يكفي أن يشمل أثره عدد كبير من الناس كأهل بلد أو إقليم أو طائفة منهم كالمزارعين في جهة من الجهات أو منتجي سلعة بذاتها أو المتاجرين فيها.

وباشتراط وصف العمومية تخرج كل الظروف الخاصة بالمدين من إعمال أحكام نظرية الظروف الطارئة كإفلاس المدين أو موته أو إحراق متجره لو غرق زراعته، فعمومية الظرف الطارئ قد تنصرف إلى الناحية الشخصية فيتحدد عندئذ معيار العمومية بعدد الأشخاص المتأثرين بهذا الظرف، وقد ينصرف إلى الإقليمية فيتحدد بمقدار المساحة أو عدد الأقاليم التي تأثرت به، وقد يندمج العنصران معاً في تحديد وصف العمومية.

ثالثاً: ألا يكون الحادث الطارئ متوقعاً وقت التعاقد

إن نظرية الظروف الطارئة، كنظرية القوة القاهرة تماماً، لا تكون إلا بالنسبة للأحداث التي لم تكن في الحسبان ولم يكن في الوسع توقعها عند إبرام العقد، ويتخذ هنا معيار موضوعي قوامه الرجل المعتاد، وليس معياراً ذاتيا قوامه نفس المتعاقد الذي يتمسك بالنظرية فلو أن حرباً، مثلا، كانت وشيكة الوقوع عند إبرام العقد، بحيث كان الرجل المعتاد، يتوقع حينئذ اندلاعها، ما اعتبرت ظرفاً طارئاً إذا ما اندلعت، إلا بالنسبة إلى ما يترتبه من نتائج غير متوقعة، وذلك حتى ولو كان المدين نفسه لم يتوقع نشوبها، وكون الحدث متوقعاً أو غير متوقع مسألة واقع، تخضع في تقديرها لقاضي الموضوع بدون معقب عليه في تقديره لمحكمة النقض ما دام ينبني على أسباب سائغة من شأنها أن تحمله.

وبالتالي فإن عنصر التوقع يمكن تعريفه بأنه "الظن السائغ المقبول المؤيد بمعطيات الواقع الاحتمال وقوع أو عدم وقوع حادث معين في المستقبل يجعل تنفيذ الالتزام مرهقاً.

وعليه فإن مفهوم التوقع هو مفهوم نسبي، وان فكرة عدم التوقع لا تقدر بذاتها انما بعلاقتها بالظروف الأخرى المعاصرة للعقد، وإن لشرط عدم التوقع علاقة واضحة بغيره من الشروط، فقد يكون هذا الشرط محور جميع الشروط التي تتطلبها تطبيق نظرية الظروف الطارئة، فإذا كان الحادث متوقع يكون مألوف وغير استثنائي وعلى عكس من ذلك إذا كان الحادث غير متوقع يكون استثنائياً، لذا نجد بعض الفقه قد نادى بإن اشتراط كون الحادث غير متوقع يعني عن اشتراط كونه استثنائياً).

رابعاً: أن يجعل الالتزام مرهقاً

إن إرهاق المدين يعتبر من أهم الشروط التي يجب الاعتماد عليها للقول بأن هناك اختلالاً في التوازن الاقتصادي في العقد، ومن ثم تطبيق نظرية الظروف الطارئة على الواقعة محل النزاع على أن تتوافر الشروط الأخرى، فالإرهاق هو الذي ينقل النظرية من الميدان النظري إلى ميدان التطبيق العملي، وهو أول ما يهتم القاضي بدراسته والتحقق من توفره، لأنه مهما بلغت الحوادث الاستثنائية من خطورة وعدم التوقع، فإنها عديمة الأثر ما لم ينتج عنها إرهاق في تنفيذ أحد الالتزامات الناشئة عن العقد.

وقد نص المشرع العراقي على هذا الشرط في المادة (146) من القانون المدني بالقول على انه: "اذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها ان تنفيذ الالتزام التعاقدي وان لم يصبح مستحيلاً صار مرهقاً للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة [1].

المطلب الثاني: دور القاضي في إيقاف تنفيذ العقد نتيجة للظروف الطارئة

في حال توفر الشروط القانونية للظرف الطارئ ونتج عنه إرهاق المدين في تنفيذ التزامه، يقوم القاضي بمراجعة العقد باستناد إلى البدائل المتاحة له، يُمكن للقاضي زيادة الالتزام المقابل للالتزام المرهق أو تقليل الالتزام المرهق أو حتى وقف تنفيذ العقد، وهذا يشكل جوانب محورية في دراستنا.

1- ينظر نص الفقرة الثانية من المادة (146) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951.

إذا قرر القاضي أن الظرف الطارئ هو مؤقت أو على وشك الانتهاء، يصدر قرارًا بتعليق التنفيذ لفترة محددة أو غير محددة حتى يزول الظرف الطارئ، إذا كان الحادث الطارئ مؤقتًا ويُعتقد أنه سيزول في فترة قصيرة، يمكن للقاضي أن يأمر بتعليق الالتزام بتسليم البضائع أو الخدمات حتى انتهاء الظرف الطارئ، على سبيل المثال، في حالة عاصفة جوية أثرت على توقيت التسليم[1].

ترتبط إمكانية وقف تنفيذ العقد حتى زوال الظرف الطارئ بشرط ألا يتسبب الوقف في إلحاق ضرر جسيم بالدائن، حيث يُقدر القاضي هذا الأمر وفقًا لمجريات الدعوى وظروف القضية، إذا استمر الوقف للفترة المحددة، فإنه لا يؤثر على أجل تنفيذ الالتزام الذي يُمتد لمدة تعادل المدة التي تم فيها تعليق الالتزام. إذا توفرت الشروط القانونية للظرف الطارئ، وأدى ذلك إلى إرهاق المدين في تنفيذ التزامه، تعين تدخل القاضي بمراجعة العقد بحسب البدائل المتاحة له، سواء بزيادة الالتزام المقابل للالتزام المرهق، أو بإنقاص الالتزام المرهق أو وقف تنفيذ العقد، وهو الحل الذي يعد مجال دراستنا ضمن فرعنا هذا.

إذا ما قدر القاضي أن الظرف الطارئ مؤقت، أو على وشك الزوال أمر بوقف التنفيذ لفترة محددة، أو غير محددة لغاية زوال الظرف الطارئ، كما أن وقف التنفيذ يكون لما يكون الحادث الطارئ مؤقتاً يقدر له الزوال في ظرف قصير، لأنه إذا تبين للقاضي قرب زوال الظرف الطارئ أمر بتعطيل نفاذ العقد، كأن يتعهد الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الى آخر وتحصل عاصفة جوية قبل البدء بالتنفيذ مما يتعذر عليه أن يقوم بتسليم البضائع في الموعد المتفق عليه، ففي هذه الحالة يوقف القاضي التزام الناقل بتسليم البضائع في الموعد المتفق عليه.إن سلطة القاضي في وقف تنفيذ العقد لا يمكن إعمالها إلا بعد أن يتبين للقاضي أن إنقاص الالتزام المرهق، أو زيادة الالتزام المقابل غير كافي لرد الالتزام المرهق للحد المعقول، ومنه فالوقف إجراء يستطيع به القاضي مد أجل تنفيذ الالتزام المرهق، إذ أنه يعطل التزامات العقد فترة قيام الظرف الطارئ، فإذا ما زال عادت الأمور لنصابها، وتحركت القوة التنفيذية للعقد مرة أخرى.

1- عبد المنعم فرج الصدة، (1998)، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 488.

إن وقف تنفيذ العقد لغاية زوال الظرف الطارئ مرتبط بألا يلحق الوقف ضرر جسيم بالدائن، لأنه قد يكون في أمس الحاجة للسلعة محل الالتزام مهما كلفه ذلك من الاشتراك في العبء الطارئ، وهذا الأمر يقدره القاضي وفقاً لمجريات الدعوى أمامه، لأن الوقف إذا استغرق المدة المحددة لتنفيذ الالتزام فإن هذا لا يؤثر على أجل تنفيذ الالتزام الذي يمتد لمدة جديدة تساوي المدة التي أوقف الالتزام فيها، فالوقف في بعض الحالات قد يشكل ضرراً جسيماً للدائن، لأنه ليس من العدل النظر لحالة المدين المرهق بالنظر للظرف الطارئ، والإضرار البليغ للدائن، لذلك فإن الأمر يتعلق بمسالة موضوعية تخضع لقاضي الموضوع كل حالة على حدة. فالحكم بوقف تنفيذ العقد لا يمس في الواقع مضمون هذا العقد سواء من الناحية الموضوعية أو المادية، فتظل الالتزامات فيه محتفظة بقيمتها، ومقاديرها دون أن تتأثر بهذا الوقف المؤقت، وبمجرد انتهاء أثر الظرف الطارئ تعود للعقد قوته الملزمة، ويتم تنفيذ العقد وفقاً لما تم الاتفاق عليه، ومعنى ذلك أن حكم القاضي في الظروف الطارئة قد ينشئ التزاماً قضائياً في حالة ما إذا كان الحكم زيادة الالتزام المقابل، أو إنقاص الالتزام المرهق، في حين لا ينشئ حكم القاضي التزاماً قضائياً إذا ما حكم بوقف تنفيذ العقد، لأن الالتزامات القديمة تظل محتفظة بقيمتها ومقاديرها كما كانت لحظة إبرام العقد[1].

1- مارغريت نقولا أنطوان مارورديس (2006)، العنصر الأخلاقي في العقد، الطبعة الأولى، المنشورات الحقوقية صادر، بيروت، ص 186.

المبحث الثاني
الالتزامات القانونية للناقل في عقود النقل

تتعرض الرحلات البحرية لمخاطر كبيرة قد تؤدي إلى تلف البضائع، ومن ثم تكتسب مسؤولية الناقل البحري أهمية قصوى، يجب على الناقل تسليم البضائع بحالتها المستلمة والاعتناء بها، ملتزمًا بتوصيلها في الوقت المتفق، يتحمل الناقل مسؤولية العيوب والتلفيات، ويُطلب منه إثبات الأسباب الأجنبية في حالة الضرر، الهدف هو تحقيق تسليم كامل وسليم للبضائع في المكان والزمن المتفق عليه، وعدم تحقيق ذلك يُعد خطأً يُطلب من الناقل إثبات الأسباب الخارجية، يُسأل الناقل في حالات الهلاك والتلف والتأخير في تسليم البضائع.وبناءً على ماسبق ذكره سوف نقوم بتقسيم مبحثنا هذا الى مطلبين نتناول الحديث بدايةً حول **التزامات الناقل في حالة الهلاك الكامل للبضائع**، وذلك ضمن (المطلب الأول)، وننتقل للحديث فيما بعد عن **التزامات الناقل فيما يتعلق بالضرر والتأخير** وذلك ضمن (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات الناقل في حالة الهلاك الكامل للبضائع

إن الهلاك قد يكون هلاكاً كلياً كحالة فقدان البضاعة أو جزئياً كما لو فقد جزءاً من البضائع المنقولة، كما قد يكون مادياً، كحالة احتراق البضائع أو حكمياً، وهي حالة عدم العثور على البضائع، وقد ذهبت محكمة تمييز العراق في أحد قراراتها إلى أنه: "يعتبر الشيء المنقول بحكم الهالك إذا لم يسلمه الناقل[1].

وأوردت اتفاقية بروكسل في الفقرة السادسة من المادة (3) على أنه: "إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف وبماهية هذا الهلاك"، وعليه فإن الهلاك صورة من الضرر.

1- ينظر القرار الصادر عن محكمة التمييز العراقية، رقم (76/819) بتاريخ 1976/12/27.

أولاً: إثبات الهلاك

يعد الهلاك صورة من صور الضرر، والأخير ركناً من أركان المسؤولية، وعندما يكون الدائن ملزماً بإثبات أركان المسؤولية الثلاث (الخطأ، الضرر، الرابطة السببية)، فسوف يقع على المرسل إليه إذن عبء إثبات الهلاك، وعلى المرسل إليه الذي بيده سند الشحن النظيف. أن يثبت هلاك البضاعة، عن طريق إثبات تسليم البضاعة إلى الناقل والسند الذي بيده يفيد ذلك وبأنه لم يتسلم البضاعة في حالة الهلاك الكلي، أو تسلمها ناقصة في حالة الهلاك الجزئي، وبمقارنة الكمية المثبتة في سند الشحن بالكمية التي تسلمها والمتبعة في وصل التسليم.

وفي كل الأحوال على المرسل إليه أن يوجه إخطاراً بذلك إلى الناقل[1]، وعليه تكون مهمة المرسل إليه في إثبات الضرر عسيرة، لأنَّ التحفظات التي يحتويها سند الشحن يجب أن تكون محددة وواضحة وليست من قبيل التحفظات العمومية وتعد قرينة لصالح الناقل، أي إنَّ الناقل تسلم البضائع كما هي موصوفة في سند الشحن، ويطلب من المرسل إليه هدم هذه القرينة، بإثبات ما يخالفها والتي يتضمنها سند الشحن، وهو ما يباح له سواء أكان وكيلاً للشاحن، أم أنّه من الغير، كما يستطيع المرسل إليه أن يثبت خطأ الناقل الذي أدى إلى حصول الضرر، وبذلك يقطع الرابطة السببية بين التحفظات التي أدرجها الناقل وبين الضرر الحقيقي [2]. وفي حال أثبت المرسل إليه حصول الضرر في هذه الحالة تلقى المسؤولية على كاهل الناقل ولا سبيل له لإيواء نفسه إلا بإثبات السبب الظرف الطارئ من حصول ظرف استثنائي عام وغير متوقع، ويتمتع القاضي سلطة تقديرية في ذلك، فإذا ثبت حصول الظرف الطارئ في صورة حكم قضائي في هذه الحالة تسقط المسؤولية عن الناقل.

1- لطيف جبر كوماني(2001)، مسؤوولية الناقل البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 85.

2- جاء في قرار لمحكمة التمييز العراقية رداً على تحفظ إدراج في سند الشحن يتضمن الإشارة إلى رداءة التغليف فقطع الحكم العلاقة بين رداءة التغليف والنقص في كمية البضاعة حيث جاء في القرار التالي: "إن المبلغ المدعى به هو عن نقص محتويات هذه الكرتونة والنقص لا يحصل إلا عند فتح هذه الكرتونات ما لم تكن قد تمزقت وانفرطت محتوياتها ولم تشر محاضر النفاذ أنها منفرطة" -محكمة التمييز العراقية رقم (575/مدنية/رابعة)، تاريخ 1973/21/26، منشور في النشرة القضائية، العدد (4)، السنة الرابعة، بغداد، 1973.

ثانياً: النقص المتسامح فيه (عجز الطريق)

تتعرض البضائع إلى نقص خلال الرحلة البحرية، وهو حسب طبيعة البضائع، وقد جرى التسامح في مثل هذا النقص حيث لا يسأل عنها الناقل، كالنقص في وزن الحبوب أو اللحوم أو غيرها، وإنَّ الأساس القانوني لهذا التسامح معياران:

- **المعيار الأول:** يجد في تبسيط التعامل التجاري أساساً لهذا التسامح.
- **المعيار الثاني:** يجد الأساس في طبيعة البضاعة، وأن عجز الطريق يلحق الضرر في بعض البضائع.

فإن المعيار الأول: يعفي الناقل عن القدر المسموح به ويسأل فيما زاد عن ذلك. أما في حالة المعيار الثاني، فإن زيادة العجز عن المسموح به، يكشف عن خطأ الناقل وعليه أن يسأل عن مقدار العجز بأكمله.

ويظهر مما تقدم أن زيادة عجز المسموح يكشف خطأ الناقل، لأنه في حالة الهلاك الكلي لا يخصم من قيمة البضاعة ما يقابل النقص المتسامح فيه، إنما يكون الضرر على البضاعة بأكملها، وإنَّ الدافع منه إلى زيادة حرص الناقل والاعتناء بالبضاعة المنقولة، وان العجز الذي يصيبها يرجع إلى عدة أسباب منها الأجواء وطريقة الشحن والتفريغ، وأن المحكمة تقدر العجز نتيجة هذه الظروف.

ويكون الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار والخسائر التي تصيب البضاعة ويسأل عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاكها من وقت تسليم الأشياء محل النقل ويكون الهلاك كلياً أي بزوال الكيان المادي لها أو لسرقتها أو لتسليمها لغير صاحب الحق في تسلمها سواء إلى مكان الوصول أو أي مكان آخر ويكون الهلاك جزئياً إذا لحق ببعض أجزاء الأمتعة أو البضائع مع مراعاة نقل البضائع وما يجري عليه العرف المتسامح في عجز الطريق ونعني هنا بعجز الطريق تبخر السوائل أو سقوط بعض الأمتعة وأن العرف البحري جرى على تقدير النقص أو أية مسؤولية على عائق الناقل وتعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً بانتهاء الميعاد المتفق عليه [1].

1- حمدي الغنيمي (1983)، محاضرات في القانون البحري الجزائري، بدون ذكر رقم الطبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 92.

وإنَّ الناقل البحري يكون مسؤولاً إذا حصل هلاك في البضاعة وكان الهلاك كلياً أو جزئياً وإذا وجد عند الوصول عجزاً في وزنها أو عددها المبين في سندات الشحن وجرى التسامح في البضائع التي تشحن حباً كالحبوب وغيرها من التسامح كما يلحق بهذه البضائع من عجز أو تبخر وهذا ما يسمى بعجز الطريق [1].

وتكون مسؤولية الناقل في حالة هلاك البضائع أو تلفها ويكون الهلاك إما كلياً أو جزئياً وإنَّ الهلاك الكلي يرجع إلى هلاك مادي كسرقتها أو إلى تسليمها إلى شخص آخر غير المرسل إليه أي في غير المكان المتفق عليه أما الهلاك الجزئي فإنَّه يلحق بجزء من البضاعة وهو ما واجهه المشرع اللبناني بالنص على مسؤولية الناقل عن نقصان البضائع.

ولكن يراعى في هذا الصدد العرف حيث يقضي التسامح به على قدر من الهلاك وهو ما يكون متوقعاً عند تنفيذ النقل تنفيذاً طبيعياً.

ويكون الهلاك في عدم العثور على مادة الشيء بحيث يتعذر على الناقل تسليم الشيء إلى المرسل إليه لينهي بذلك الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل، إلا أنَّ هناك حالات تكون فيها الأشياء في حكم الهالكة ويتحقق عن مرور مدة زمنية محددة، بعد التاريخ الواجب فيه التسليم اتفاقاً أو عرفاً، ولا يسلم فيها الناقل الأشياء إلى المرسل إليه، وإن هذا الهلاك يسمى (الهلاك الكمي) [2].

وفي قرار لمحكمة النقض الفرنسية اعتبرت أن إعادة شحن الوقود كان سبب هلاك البضاعة المنقولة وأن هذا التلف لا يقع إلا إذا كان هناك نقص في أخذ الاحتياطات اللازمة أثناء شحن البضائع ورصها، وفي قرار آخر لمحكمة النقض الفرنسية في قضية السفينة (Messines) التي كانت محملة بأكياس من الذرة التي تم رصها في عنبر توجد به قنوات وأنابيب ساخنة تمر عبرها الحرارة من أجل تسخين وقود السفينة فاعتبرت المحكمة في هذا القرار أن رص البضاعة في هذه الأمكنة مع العلم أنها حساسة من الحرارة دون أخذ الاحتياطات يشكل خطأ يضر بسلامة البضاعة ويوجب بالتالي التعويض [3].

1- مصطفى كمال طه (1980)، لقانون البحري، الطبعة الأولى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص 285.

2- مجيد محمد العنبكي (2002)، القانون البحري العراقي، الطبعة الأولى، مطبعة بيت الحكمة، بغداد، ص 228.

3- بسعيد مراد (2011)، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، كلية القانون، ص 127.

المطلب الثاني: التزامات الناقل فيما يتعلق بالضرر والتأخير

أولاً: مسؤولية الناقل عن الضرر

عبء الإثبات يقع على المرسل إليه نظرًا لدوره كدائن للبضائع، ويأتي سند الشحن ليكون له أهمية كبيرة في عملية الإثبات، في حالة سند الشحن النظيف، يسهل إثبات حدوث التلف؛ حيث يكون الناقل ملزمًا بتسليم البضائع بموجب السند، بمواصفاتها المحددة، وفي حالة تباين وصف البضاعة، يكون على المتسلم إثبات تحفظاته من خلال وصل التسليم، بتوضيح النقص أو التلف الحاصل.

أما بالنسبة لحق الناقل في إثبات التناقض مع بيانات سند الشحن، فتعتمد على ما إذا كان المتسلم هو الشاحن أو يمثله، في حالة كون المتسلم هو الشاحن، يحق للناقل إثبات عدم تطابق البضائع مع بيانات السند بأي وسيلة، أما إذا كان المتسلم ليس الشاحن، فيفقد الناقل حقه في إثبات التناقض.

فيما يتعلق بالتلف الذي يحدث بسبب عيب في البضاعة أو ظرف طارئ خلال النقل، يحق للناقل إثبات عدم تطابق الحالة الفعلية مع بيانات سند الشحن حتى في مواجهة الطرف الآخر، نظرًا لأن هذه الحالة تعتبر استثناءً يبرر إعفاء الناقل من المسؤولية[1].

أما إذا كان سند الشحن يحمل تحفظات، فإنَّ إثبات التلف الذي أصاب البضاعة يكون عسيراً على المرسل إليه، لأنَّ التحفظات تكون قرينة الناقل، مفادها مطابقة البضاعة للأوصاف المثبتة في سند الشحن.

ويكون على المرسل إليه أن يثبت عكس ذلك كون البضاعة التي شحنت عكس البضاعة المدرجة في سند الشحن، وله حق الإثبات بكافة الطرق. كما إنَّ له أن يثبت انقطاع الرابطة السببية بين التحفظ الوارد حول البضاعة، وبين الضرر الفعلي كأن يتحفظ الناقل حول التغليف فيذكر رداءته فيثبت المرسل إليه انقطاع الصلة بين رداءة التغليف وما أصاب البضائع من ضرر.

في حالة التلف اليسير الذي يصيب البضائع فهو من الأمور المتسامح فيها، ويتميز التلف عن الهلاك في أن البضائع تصل كاملة إلى الميناء ولكنها مصابة ببعض الضرر، أما

1- إبراهيم مكي (1975)، الوسيط في القانون البحري الكويتي "الجزء الثاني"، مطابع دار القبس للصحافة والطباعة والنشر، الكويت، ص 57.

الهلاك فإن البضائع لا تصل مطلقاً أو تصل ناقصة، فالتلف (أو العوار بتعبير المشرع اللبناني) كذبول الفواكه أو الكسر في البضائع يصيب البضائع كا ع كلها أو جزءاً منها، مما يؤدي إلى جعلها غير صالحة للاستعمال أما إذا أصاب التلف جزءاً من البضاعة وأصبح هذا الجزء لا يصلح للاستعمال الذي أعد له، فذهب رأي إلى أنه في هذه الحالة تعتبر البضائع في حالة هلاك كلي وليست فقط في حالة تلف[1]، وقد انتقد جانب من الفقه هذا الرأي قائلاً: "لا نميل للموافقة على هذا الرأي على اعتبار أنَّ معيار التفرقة بين الهلاك والتلف هو معيار مزدوج يتمثل بالتسليم مع بقاء قيمة مادية للبضائع المسلمة، فإذا سلمت البضائع وكان بها تلف، مهما كان هذا التلف، ولو كان من شأنه أن يجعل البضائع غير صالحة للاستعمال فيما أعدت له، فيبقى الوصف تلفاً للبضائع طالما أن البضائع بقي لها قيمة مالية ويصار إلى التفرقة بين التلف والهلاك الكلي للبضائع نظراً لما له من أثر قانوني على بدء مرور الزمن على دعوى مسؤولية الناقل". [2]

وإنَّ التلف لا يخرج عن كونه واقعة مادية يجوز إثباتها بكافة وسائل الإثبات وفقاً للقواعد العامة في الإثبات، إذ إنه من حق المرسل إليه أو من ينوب عنه إقامة الدليل على تلف البضاعة وتعييبها بكافة الوسائل، وإذا أثبت المرسل إليه أو الشاحن تلف البضاعة قامت مسؤولية الناقل البحري ولا يستطيع دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه. [3]

ثانياً: مسؤولية الناقل عن التأخير

يقصد بالتأخير في وصول البضاعة في غير الميعاد المتفق عليه كأن يتفق على إيصال البضاعة في أعياد الميلاد ولكنها تصل بعد أعياد الميلاد، حيث إنَّ المرسل إليه يكون مرتبطاً بتسليم هذه البضاعة في المواعيد المتفق عليها وقد يتعرض إلى غرامات عن

1- علي جمال الدين عوض (1992)، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 594.

2- وجدي حاطوم (2011)، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، ص 155.

3- عبود عبدالله مسعد علي (2013)، التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة بين القانون اليمني والمصري وقواعد هامبورغ لعام 1978"، أطروحة دكتوراه، جامعة أسيوط، كلية القانون، القاهرة، ص 190.

التأخير، وإنَّ ميعاد التسليم يكون متفقاً عليه في سندات الشحن وإنَّ التأخير يعتبر بحد ذاته ضرراً لأنه يعرض المواد إلى الكساد مما يؤدي إلى هبوط أسعارها.

وأشارت المادة (117) من قانون التجارة البحرية العثماني للمسؤولية عن التأخير. رغم أنَّ الوقت الذي وضعت فيه نصوص هذا القانون لم يكن مقدوراً فيه تحديد وقت وصول السفينة إلى الميناء المقصود، أما في الوقت الحاضر، فالسفن تسير وفق آلات وأجهزة حديثة يحدد من خلالها تاريخ خروجها من الميناء، وتاريخ وصولها إلى ميناء التفريغ، وعليه فإنَّ التأخير يكون واضحاً. [1]

حيث يقع على المدعي عليه (الشاحن أو المرسل إليه) أن يثبت زمان وصول البضاعة المفترضة، أما بالنسبة للناقل الاعتباري في مثل ظروف الناقل، وأن يثبت أن التسليم قد تم في وقت لاحق لما يفترض أن يجري فيه التسليم، لا بد من إثبات الضرر الذي يصاحب التأخير، لأنه لا مصلحة للدائن للمطالبة بالتعويض في حالة عدم الضرر، ولأن ذلك ما يتفق مع ما تفضي به القواعد العامة في المسؤولية.

ولكن قد تكون هناك شروط تعطي الناقل الحق في الانحراف أو تغيير الطريق من أجل الرسو في نقاط محددة (موانئ)، وهذه الشروط تكون صحيحة لكنها تكون مسبقة بين الطرفين لتسليم البضاعة في ميناء آخر مثلاً، فهنا الناقل يعتبر نفسه قد سلم البضاعة، وذلك لتجنب تكاليف مالية إضافية وصحة هذه الاتفاقات هي دائما مقبولة من طرف القضاء.

1- نصت المادة (117) من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1280ه على أنه: "إذا توقفت السفينة كذلك أو تأخرت حين قيامها أو أثناء سفرها أو في محل تفويضها بسبب خطأ أو تهامل من المؤجر أو الربان فيكونان مجبرين على ضمان الأضرار والخسائر التي تترتب عن ذلك المستأجر".

الخاتمة

باختتام هذا البحث، نجد أننا قد استكملنا رحلة استكشاف تحليل تأثير الظروف الاستثنائية على أداء تنفيذ الالتزامات الواردة في عقود النقل، وكان ذلك بتوفيق من الله، تمحور بحثنا حول تحليل أثر هذه الظروف على شروط وأحكام عقود النقل، حيث قمنا بتقسيمه إلى مبحثين رئيسيين.

في المبحث الأول، تناولنا تأثير الظروف الطارئة على شروط وأحكام عقد النقل، وقد قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، تناولنا في مطلبنا الأول، شروط تعليق التنفيذ عند حدوث ظروف غير متوقعة، ملقين الضوء على كيفية تفاعل الأطراف في حالات الطوارئ. ومن ثم، في مطلبنا الثاني، قمنا بفحص دور القاضي في إيقاف تنفيذ العقد نتيجة للظروف الطارئة، مظهرين الأهمية الكبيرة للقضاء في ضمان تحقيق العدالة وتوفير التوازن اللازم في حالات الاستثناء.

أما المبحث الثاني، الذي تطرقنا من خلاله إلى الالتزامات القانونية للناقل في عقود النقل، فقد قسمناه إلى مطلبين رئيسيين حول التزامات الناقل في حالة الهلاك الكامل للبضائع، حيث قمنا بفحص كيفية تحمل الناقل المسؤولية في مواجهة خسائر كبيرة، ومن ثم، في المطلب الثاني، ناقشنا التزامات الناقل فيما يتعلق بالضرر والتأخير، مبرزين الآثار المحتملة والتداول بين الأطراف في مواجهة تحديات النقل.

في الختام، يظهر أن هذا البحث هو محاولة لفهم كيف يمكن للعقوبات والتعويضات أن تكون ذات أثر إيجابي في تحفيز أطراف عقد النقل على التصرف بنية حسنة والوفاء بالتزاماتها في ظل الظروف الاستثنائية، وبهذا، نؤكد على أهمية تطوير القوانين واللوائح لتوفير إطار قانوني يعكس تحديات الواقع ويسهم في تحقيق التوازن والعدالة في عقود النقل.

ومن خلال ما سبق نستطيع أن نقدم ما توصلنا إليه من بعض النتائج ونرتب عليها مجموعة من التوصيات نتناولها على الشكل التالي:

أولاً: النتائج

1 - نظرية الظروف الطارئة قد انتشرت وظهرت في العديد من التشريعات المدنية الحديثة في عدة دول، ومن بين هذه الدول العراق ولبنان، تم تبني هذه النظرية بعد أن أثارت اهتمام الفقهاء وظهر صداها في آراء وأبحاثهم خلال مراحل تاريخية متلاحقة.

2 - عندما قرر المشرع منح القاضي صلاحية تعديل العقد في حالات الظروف الطارئة، لم يكن هذا القرار بمفرده خروجًا عن المبدأ العام "العقد شريعة المتعاقدين"، بل وضع المشرع قيودًا على هذه السلطة، حيث حدد مجموعة من الضوابط التي يجب على القاضي مراعاتها أثناء إجراء أي تعديل على التزامات الأطراف وتوزيع الأعباء بينهما، وتتضمن هذه الضوابط الاهتمام بالظروف المحيطة، والتوازن بين مصالح الطرفين، وإعادة الالتزام إلى حد المعقولية.

ثانياً: التوصيات

1 - ينبغي أن يكون للظرف الطارئ القدرة على جعل تنفيذ الموجب مرهقًا للمدين بشكل كبير، وليس مجرد إرهاق، حتى لا يتعرض لخسائر فادحة تتجاوز الحد المألوف والمعقول، دون أن يصل إلى مستوى يجعل تنفيذه مستحيلاً، يقوم الإرهاق هنا على تفاوت في التوازن الاقتصادي بين التزامات الأطراف، ويتوقف تحديد درجة الإرهاق على تقدير القاضي بشكل موضوعي، مع مراعاة نوع العقد، دون اللجوء إلى تقدير شخصي لحالة المدين.

2 - يتعين على القاضي إرجاع الالتزام إلى الحد المعقول واستعادة العقد إلى حالته الأصلية قبل التعديل، بحيث يتم توزيع تأثير الظروف الطارئة بين الدائن والمدين، إذا كان من صلاحية القاضي أيضاً تعليق الالتزام المرهق أو تقليله أو زيادته في الالتزام المتقابل، يجب أن تكون هذه الصلاحية استثنائية للغاية، ولا يجوز منحه صلاحية فسخ العقد إلا في حالات نادرة جدًا يجدر بالذكر أن سلطة القاضي في حالة تقليل الالتزام المرهق أو زيادة الالتزام المتقابل تعتبر استثنائية، حيث تتجاوز هذه الحالة مسألة تفسير العقد إلى مرحلة تعديله.

المصادر والمراجع

أولاً: الكتب القانونية

- عبد الرزاق احمد السنهوري،(2011)، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد"مصادر الالتزام"، ط3، دار النهضة، مصر.
- عبد الفتاح عبد الباقي،(2014)، موسوعة القانون المدني "نظرية العقد والإرادة المنفردة"، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة.
- محمد محي الدين إبراهيم سليم،(2010)، نظرية الظروف الطارئة بين القانون المدني والفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة.
- عبد المنعم فرج الصدة،(1998)، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة.
- مارغريت نقولا أنطوان مارورديس،(2006)، العنصر الأخلاقي في العقد، الطبعة الأولى، المنشورات الحقوقية صادر، بيروت.
- لطيف جبر كوماني(2001)، مسؤوولية الناقل البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- حمدي الغنيمي،(1983)، محاضرات في القانون البحري الجزائري، بدون ذكر رقم الطبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
- مصطفى كمال طه، (1980)، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.
- مجيد محمد العنبكي،(2002)، القانون البحري العراقي، الطبعة الأولى، مطبعة بيت الحكمة، بغداد.
- إبراهيم مكي،(1975)، الوسيط في القانون البحري الكويتي "الجزء الثاني"، مطابع دار القبس للصحافة والطباعة والنشر، الكويت.
- علي جمال الدين عوض،(1992)، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة.
- وجدي حاطوم،(2011)، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت.

ثانياً: القوانين الوطنية

- القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951.
- قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.

ثالثاً: الأحكام والقرارات القضائية

- قرار محكمة التمييز العراقية رقم (76/819) بتاريخ 1976/12/27.
- قرار محكمة التمييز العراقية رقم (575/مدنية/رابعة) بتاريخ 1973/21/26، منشور في النشرة القضائية، العدد (4)، السنة الرابعة، بغداد، 1973.

رابعاً: الرسائل والأطاريح

- بسعيد مراد،(2011)، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية القانون، الجزائر.
- عبود عبدالله مسعد علي،(2013)، التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة بين القانون اليمني والمصري وقواعد هامبورغ لعام 1978"، أطروحة دكتوراه، جامعة أسيوط، كلية القانون، القاهرة.