

مسؤولية الناقل البحري في ضوء الاتفاقيات الدولية والنظام البحري التجاري السعودي: دراسة تحليلية مقارنة

الباحثة : منار محمد الغامدي

باحثة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الملك عبدالعزيز

imanar.mohammad@gmail.com

تحت اشراف الدكتورة : هادية أحمد بالخوير

أستاذ مشارك في القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة الملك عبدالعزيز

المستخلص

تبحث الدراسة مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع وتلفها والتأخير في تسليمها، بمقارنة النظام البحري التجاري السعودي باتفاقيتي بروكسل وهامبورغ. وتعتمد المنهج التحليلي المقارن لبيان التزامات الناقل وأساس مسؤوليته وحالات الإعفاء، والتعويض وحدوده وأثر التأمين وإجراءات المطالبة. وتخلص إلى أن النظام السعودي يقترب من هامبورغ في بناء مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف والتأخير، بما يوازن بين حماية صاحب البضاعة ومصالح الناقل؛ إلا أن فاعلية هذه الحماية تتوقف على تكامل قواعد المسؤولية وحدود التعويض والتغطية التأمينية وإجراءات المطالبة. وتوصي الدراسة باستكمال التنظيم السعودي لمسؤولية الناقل بمعالجة مواطن الغموض في حدود التعويض والإخطار، والتنسيق بين أحكام النقل والتأمين وإجراءات الرجوع، بالاستفادة من الحلول الملائمة في الاتفاقيتين، لضمان فاعلية التعويض والتوازن بين أطراف النقل.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية القانونية، الناقل البحري، البضائع، النظام البحري التجاري السعودي، اتفاقية بروكسل، اتفاقية هامبورغ.

Maritime Carrier Liability in Light of International Conventions and the Saudi Commercial Maritime Law: A

Comparative Analytical Study

Dr. Hadia Ahmed Balkhyoor

Associate Professor of Commercial Law, Faculty of Law, King Abdulaziz University

Manar Mohammad Alghamdi

Master's Researcher in Private Law, Faculty of Law, King Abdulaziz University

Abstract

This study compares maritime carrier liability under Saudi Commercial Maritime Law and the Brussels and Hamburg Conventions. It uses a comparative analytical method to examine obligations, liability, exemptions, compensation, insurance and claims. It finds that Saudi law follows Hamburg's approach to liability for loss, damage and delay, balancing cargo interests and carrier interests. Effective protection, however, depends on the interaction of liability rules, compensation limits, insurance coverage and claims procedures. It recommends addressing ambiguities in compensation limits and notice requirements, and coordinating carriage, insurance and recourse rules, drawing on suitable solutions in both conventions to ensure effective compensation and balanced protection.

Keywords: legal liability, maritime carrier, goods, Saudi Commercial Maritime Law, Brussels Convention, Hamburg Convention.

مقدمة:

تعتبر التجارة الدولية حجر الأساس لتطور الاقتصاد العالمي، حيث تساعد في تعزيز وتدعيم النمو للدول والشركات والأفراد على حد سواء. ولا تتم التجارة هنا إلا بتبادل السلع، بما أنها تعد العنصر الرئيس في العمليات التجارية. ولا يكاد أن تتحقق التجارة الدولية إلا بوسائل النقل، الذي يعد النقل البحري أهمها وأكثرها شيوعاً¹⁰⁸⁰ إلا أنه قد تتعرض البضائع أثناء عملية النقل لأسباب تؤدي إلى هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

وقد نظمت عدد من الاتفاقيات الدولية ذلك ومن أبرزها بروكسل المتعلقة بسندات الشحن، المبرمة في 25 أغسطس 1924، التي تناولت التزامات الناقل ومسؤوليته في المادتين الثالثة والرابعة، ثم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، المعروفة بقواعد هامبورغ، التي دخلت حيز النفاذ في 1 نوفمبر 1992، وخصصت الجزء الثاني منها لمسؤولية الناقل¹⁰⁸¹. وحددت هاتان الاتفاقيتان مدى مسؤولية الناقل عن البضاعة.

وفي المقابل يهدف هذا البحث إلى استكشاف الأوجه القانونية التي تحدد مسؤولية الناقل بالمقارنة مع النظام البحري التجاري السعودي، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/33) وتاريخ 1440/4/5هـ¹⁰⁸².

أما موقف المملكة من الاتفاقيتين، فتشير سجلات الدول الأطراف المنشورة لدى الوديع البلجيكي والأمم المتحدة، والمتاحة عند مراجعتها في 17 سبتمبر 2026، إلى عدم انضمام المملكة إلى اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ محل الدراسة¹⁰⁸³. ويستند تنظيم مسؤولية الناقل في المملكة إلى النظام البحري التجاري السعودي، وتبرز قيمة المقارنة في بيان ما أخذه التنظيم الوطني من حلول دولية وما تميز به عنها.

لذلك بالرغم من وجود الاتفاقيات وعدم انضمام المنظم لها إلا أنها تعد أعراف وممارسات تجارية والتي بدورها تعد من مصادر القانون البحري، وتساعد في تفسير أحكام النقل البحري، وفي ظل وجود النظام التجاري البحري الجديد يسعى المشرع إلى حماية حقوق المتعاقدين وضمان التزام الناقل بواجباته¹⁰⁸⁴. وتكمن أهمية هذه الدراسة في تحليل كيفية تطبيق النظام، والكشف عن التحديات التي قد تواجه الأطراف المعنية.

مشكلة الدراسة وتساؤلها الرئيسي:

تأسيساً على ما سبق، نصت المادة (1/210) من النظام البحري التجاري السعودي على مسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا وقع الحادث أثناء وجودها في عهده، مع تمكنه من دفع المسؤولية بإثبات اتخاذ

1080 عوض، هاني مؤنس. (2025). مسؤولية الناقل عن تأخير توصيل البضائع بحراً في القانون السعودي والإماراتي. مجلة الشمال للعلوم الإنسانية، 10(1)، الجزء الأول، 63-80.
<https://doi.org/10.12816/0062095> ص 64، في بيان أهمية النقل البحري للتجارة والنمو الاقتصادي.

1081 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading. (1924). Brussels, 25 August 1924. Arts. (3, 4).

<https://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>

United Nations. (1978). United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules). Part II, Arts. (4-11).

https://unctad.org/system/files/officialdocument/aconf89d13_en.pdf

1082 النظام البحري التجاري، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/33) وتاريخ 1440/4/5هـ- <https://laws.boe.gov.sa/BoeLaws/Laws/LawDetails/43344715-1e0d-4e7f-9895-aa3d00f670e6/1>

1083 Belgian Federal Public Service Foreign Affairs. (2021). Convention de Bruxelles du 25 août 1924: États liés, updated 28 May 2021; list published by the depositary and consulted 17 September 2026. <https://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/2024-06/Etats-lies-1924.pdf>

United Nations Treaty Collection. (2026). United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978: Status of Participants, Chapter XI-D-3. Status dated 16 September 2026, accessed 17 September 2026. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-D-3&chapter=11&clang=en

1084 وقد تأيد هذا المعنى عملياً بما ورد في خطاب سابق لمدير عام أحد الموانئ عام ١٤٢٩هـ، من اعتبار تلك الاتفاقيات من قبيل العرف التجاري. للمزيد انظر: مجموعة الأحكام والمبادئ التجارية، قضية رقم ٦٨٨/٣ ق لعام ١٤٢٤هـ

وتابعيه ووكلائه التدابير اللازمة لتفادي الحادث ونتائجه. وتتمثل المشكلة في تحديد كيفية تطبيق هذه المسؤولية وحدود التعويض عنها عند تعدد أسباب الضرر والقائمين بتنفيذ النقل، ومدى كفاية التأمين في تغطية الخسائر.

وتبرز أهمية هذه المشكلة في النزاع المتعلق بالسفينة MSC Flaminia، إثر انفجار شحنة مواد كيميائية عام 2012؛ إذ ألزم حكم التحكيم شركة MSC، بصفتها مستأجرة السفينة، بأداء تعويض للمالكها يقارب 200 مليون دولار أمريكي، ثم بحثت المحكمة العليا البريطانية، في حكمها الصادر في 9 أبريل 2025، مدى قابلية المطالبات الناشئة عن الحادث للتحديد، فأجازت تحديد بعض تكاليف تفرغ الشحنة وإزالة تلوثها، وأبقت مطالبات أخرى خارج نطاق هذا التحديد¹⁰⁸⁵. وبناءً على ذلك، تُلقي الدراسة الضوء على حدود مسؤولية الناقل البحري تجاه البضائع في ضوء النظام البحري التجاري السعودي واتفاقيتي هامبورغ وبروكسل، وأثر هذه الحدود والمخاطر في مقدار التعويض، ومدى كفاية التغطية التأمينية لمواجهة الخسائر المترتبة عليها.

وعليه، يطرح التساؤل الرئيسي للدراسة كالتالي:

ما هي حدود مسؤولية الناقل البحري تجاه البضائع في ضوء اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ والنظام البحري التجاري السعودي؟ وكيف تؤثر المخاطر والتحديات القانونية في التعويض والتغطية التأمينية؟

تساؤلات الدراسة الفرعية:

- 1- ما هو الإطار القانوني الدولي للنقل البحري للبضائع، ومن هم الأطراف المعنيون بمسؤولية الناقل؟
- 2- ما هي الالتزامات الناشئة عن النقل البحري للبضائع بين الناقل والشاحن والمرسل إليه وفقاً للنظام البحري التجاري السعودي؟
- 3- ما هي طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأساسها عند تنفيذه النقل بنفسه أو بواسطة غيره، وما أثر تدخل الوسيط والوكلاء في تحديد المسؤول؟
- 4- ما هي الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل البحري القانونية، وما مدى تحقق مسؤولية الناقل تجاهها؟
- 5- ما هي الآثار المترتبة على ثبوت مسؤولية الناقل البحري، وخاصة التعويض وحدوده، وما دور التأمين في الوفاء به؟

أهداف الدراسة:

- 1- التعرف على الإطار القانوني الدولي للنقل البحري للبضائع وتحديد الأطراف المعنيين بمسؤولية الناقل.
- 2- توضيح الالتزامات الناشئة عن النقل البحري للبضائع بين الناقل والشاحن والمرسل إليه في النظام السعودي.
- 3- تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأساسها وأثر استعانتة بغيره في تنفيذ النقل ودور الوسيط والوكلاء.
- 4- بيان الحالات التي تقوم فيها المسؤولية القانونية للناقل البحري ومدى تحققها، وشروط إثبات أسباب الإعفاء منها.
- 5- التعرف على الآثار المترتبة على قيام مسؤولية الناقل، وأحكام التعويض وحدوده وإجراءات المطالبة به، وبيان دور التأمين البحري ومستجداته في حماية الحقوق.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية هذا الموضوع علمياً وعملياً في أنه يساهم في تعميق الفهم القانوني لمسؤولية الناقل البحري تجاه البضائع، من خلال بيان القواعد النظامية التي تحكمها في النظام البحري التجاري السعودي، وتحليل ما يتصل بها من أحكام في الاتفاقيات الدولية، ولا سيما اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ، بما يثري المكتبة القانونية بدراسة مقارنة تُبرز موقع التنظيم السعودي بين الاتجاهات التقليدية والحديثة في هذا المجال. كما تتجلى أهميته العملية في بيان الآثار القانونية المترتبة على هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وتحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري في هذه الحالات، بما يدعم التطبيق السليم للنصوص النظامية، ويُبرز

MSC Mediterranean Shipping Company SA v Conti 11 Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS MSC Flaminia, [2025] UKSC 14 (U.K.), paras. 23, 164–1085

166. <https://supremecourt.uk/cases/judgments/uksc-2023-0131>

الجوانب التي قد تحتاج إلى مزيد من الوضوح أو التطوير التشريعي. وتبرز الدراسة دور القانون الوطني في الجمع بين الأحكام البحرية الخاصة وقواعد التعويض في نظام المعاملات المدنية، وتوضح أثر وثيقة التأمين واستثناءاتها وحلول المؤمن في استيفاء التعويض، إلى جانب الاستفادة من الإرشادات الحديثة للمنظمة البحرية الدولية في التحقق من التغطية التأمينية الدراسات السابقة:

الدراسة الأولى: الموحى، سعود عبد الله علوان، والأسبر، وهيب. (2024). مسؤولية الناقل البحري وفق القواعد الدولية. مجلة الدراسات المستدامة، مج 6، ملحق، 3560-3579.

هدف هذا البحث إلى استكشاف نقاط الضعف والقوة المتعلقة بقواعد المسؤولية للناقل البحري، من خلال تحليل شامل لهذه القواعد. وشمل البحث مقارنة مع الأحكام القانونية الخاصة بالنقل البحري في كل من العراق ولبنان، مما أتاح فهماً أعمق للاختلافات والتشابهات بين الأنظمة القانونية. كما تناول البحث النطاق الزمني والشخصي لهذه المسؤولية، بالإضافة إلى تحليل التحديد القانوني لها، وتفاصيل حالات الإعفاء من المسؤولية. في النهاية، يستخلص البحث مجموعة من النتائج المهمة، وقدم توصيات شخصية من وجهة نظر الباحث، تهدف إلى تصحيح الوضع الحالي من خلال معالجة نقاط الضعف وتعزيز نقاط القوة في إطار المسؤولية القانونية للناقل البحري. تتشابه الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية في أنها جميعها تتناول موضوع مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، وأن كليهما تطرقت لاتفاقيات دولية. وتختلف من ناحية أن الدراسة السابقة ركزت على مقارنة القواعد الدولية بالتشريع اللبناني والعراقي، في حين أن هذه الدراسة ستعتمد على تحليل النظام البحري التجاري السعودي. الدراسة الثانية: مقدادي، موسى محمد موسى، والعطين، عمر فلاح بخيت. (2023). مسؤولية الناقل البحري في ضوء التشريع الأردني (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة آل البيت، المفرق.

سعت هذه الدراسة إلى توضيح مسؤولية الناقل البحري في إطار التشريع الأردني، حيث ركزت على تحليل دعوى المسؤولية من خلال تحديد الأطراف المعنية بها، والمحكمة المختصة بنظرها. كما تناولت الشروط اللازمة لقبول الدعوى وعبء الإثبات الملقى على عاتق المدعي. وتوصلت الدراسة إلى أن مسؤولية الناقل البحري تتحقق في حالات هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير إيصالها. وفي ختامها، أوصت الدراسة المشرع الأردني بمراجعة حالات الإعفاء من المسؤولية لضمان حماية الحقوق. تتشابه الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية في أنها جميعها تتناول موضوع مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، وأن كليهما تطرقت لاتفاقية هامبورغ. وتختلف من ناحية أن الدراسة السابقة ركزت على التشريع الأردني بشكل رئيسي، في حين أن هذه الدراسة ستعتمد على تحليل النظام البحري التجاري السعودي.

الدراسة الثالثة: عوض، هاني مؤنس. (2025). مسؤولية الناقل عن تأخير توصيل البضائع بحراً في القانون السعودي والإماراتي. مجلة الشمال للعلوم الإنسانية، 10(1)، الجزء الأول، يناير 2025.

تتناول هذه الدراسة مسؤولية الناقل عن التأخير في توصيل البضائع بحراً في القانونين السعودي والإماراتي، وتبحث التزامات الناقل البحري المؤثرة في تأخير تسليم البضائع. وتتشابه الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية في تناول التأخير باعتباره صورة من صور مسؤولية الناقل، وفي الاستناد إلى التنظيم السعودي. وتختلف عنها في أن الدراسة السابقة تركز على التأخير والمقارنة بين القانونين السعودي والإماراتي، في حين تشمل الدراسة الحالية الهلاك والتلف والتأخير، وتقارن النظام السعودي باتفاقيتي بروكسل وهامبورغ، وتربط آثار المسؤولية بقواعد التعويض والتأمين البحري.

الدراسة الرابعة: المالكي، رائد بن عبد الله سالم. (2017). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في النظام السعودي (رسالة ماجستير)، جامعة الملك عبد العزيز، جدة.

أشار الباحث إلى أهمية تسليط الضوء على مسؤولية الناقل البحري للبضائع، حيث تعتبر من المسائل الأكثر تعقيداً في عقود النقل البحري. ودارت الدراسة بشكل رئيسي حول ماهية مسؤولية الناقل البحري للبضائع في النظام السعودي مع تحليل دقيق

للعلاقة بين الناقل والشاحن. وقد شملت الدراسة كيفية قيام مسؤولية الناقل البحري، وحالات إعفائه من المسؤولية، وحددت مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع. تتشابه الدراسة مع الدراسة الحالية في أن كليهما ركزت على موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وأنها جميعها ركزت على القوانين السعودية. وتختلف في أن الدراسة السابقة وجدت قبل صدور النظام البحري التجاري السعودي الصادر في 2018، في حين أن هذه الدراسة أحدث وتركز بشكل رئيسي على هذا النظام الجديد، مما يتيح استكشاف مدى تأثيره على تحديد المسؤولية القانونية للناقل البحري في السعودية.

الدراسة الخامسة: الذبياني، يسرى جابر. (2025). مبدأ الحلول في عقد التأمين البحري: دراسة مقارنة في ضوء أحكام النظام البحري التجاري السعودي الصادر لعام ١٤٤٠ هـ وقانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906. تناولت الدراسة انتقال حقوق المؤمن له إلى المؤمن بعد أداء التعويض، وقارنت تنظيم الحلول في النظام السعودي بالقانون الإنجليزي. وتتشابه مع الدراسة الحالية في بحث أثر التعويض التأميني والمحافظة على حقوق الرجوع. وتختلف عنها في أن الدراسة الحالية تتخذ مسؤولية الناقل أساساً للمقارنة مع بروكسل وهامبورغ، وتبحث انعكاس حدود هذه المسؤولية ودفعها ومددها على الحق المنتقل إلى المؤمن، وترتبط ذلك بتوافر التغطية في البيئة السعودية الراهنة.

منهج الدراسة:

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج التحليلي المقارن؛ وذلك من خلال تحليل النصوص النظامية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري في النظام البحري التجاري السعودي، وبيان أحكامها المتعلقة بالتزامات الناقل وأساس مسؤوليته وحدوده، ثم مقارنتها بما ورد في اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ؛ للوقوف على أوجه الاتفاق والاختلاف، وتحديد الاتجاه الذي أخذه المنظم السعودي في هذا المجال وتُجرى المقارنة بحسب صفة المسؤول، وفترة العهدة، وعبء الإثبات، والإعفاء، وتقدير التعويض، وإجراءات المطالبة، ثم الأثر التأميني. وتوظف الأحكام الأجنبية تطبيقات تفسيرية للمسائل محل المقارنة، مع تمييز القانون الذي طبق فيها عن الاستنتاج المقارن في النظام السعودي. ويقتصر بحث التأمين على صلته بمسؤولية الناقل واستيفاء التعويض وحفظ حق الرجوع.

حدود الدراسة:

الحدود الموضوعية ستركز الدراسة على مسؤولية الناقل البحري تجاه البضائع فقط دون الأشخاص بالاستناد على النظام البحري التجاري السعودي بشكل رئيسي مع الاعتماد على الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بالمشكلة.

الحدود المكانية تتناول الدراسة النظام السعودي، وتقارنه بأحكام بروكسل وهامبورغ، وتستعين بتطبيقات قضائية أجنبية في تفسير المسائل محل المقارنة.

الحدود الزمانية تتناول الدراسة النظام البحري التجاري السعودي الصادر سنة ٢٠١٨، والنصوص والمستجدات والمراجع المتاحة حتى ١٧ سبتمبر ٢٠٢٦.

تقسيم الدراسة:

المبحث الأول: الإطار العام لمسؤولية الناقل البحري

- ٠ المطلب الأول: أطراف المسؤولية وتحديد صفة الناقل البحري
- ٠ المطلب الثاني: الالتزامات الناشئة عن النقل البحري للبضائع
- ٠ المطلب الثالث: طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأساسها وحالات الإعفاء منها

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على مسؤولية الناقل البحري

- ٠ المطلب الأول: التعويض وتحديد المسؤولية
- ٠ المطلب الثاني: التأمين البحري وأثره في التعويض ومستجدات المنظمة البحرية الدولية
- ٠ المطلب الثالث: الإخطار ومدد المطالبة بالتعويض

المبحث الأول

الإطار العام لمسؤولية الناقل البحري

يقوم النقل البحري للبضائع على منظومة قانونية متكاملة تتشابه فيها المفاهيم والأحكام، إذ لا يمكن تصوّر مسؤولية الناقل البحري دون فهم الإطار التعاقدى الذي تنشأ في ظله هذه المسؤولية والالتزامات التي يُفرضي الإخلال بها إلى قيامها. وقد سعت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية إلى تنظيم هذا الإطار بما يُحقّق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة وأصحاب البضائع من جهة أخرى، وإن تفاوتت في مقارباتها ودرجة الحماية التي أقرتها لكل طرف. وعليه، يتناول هذا المبحث في مطلبه الأول أطراف المسؤولية وتحديد صفة الناقل البحري، ثم ينتقل في مطلبه الثاني إلى بيان الالتزامات الناشئة عن النقل البحري للبضائع، ويبحث في مطلبه الثالث طبيعة المسؤولية وأساسها وحالات الإعفاء منها.

المطلب الأول

أطراف المسؤولية وتحديد صفة الناقل البحري

يقتضي تحديد المسؤول عن الضرر التمييز بين الناقل الذي يبرم العقد، ومن ينفذ النقل، والوكيل أو الوسيط الذي يقتصر دوره على ترتيب العملية، مع مراعاة حقوق المرسل إليه المستمدة من سند الشحن. ويتناول هذا المطلب صفة كل منهم ونطاق تدخله في النقل، تمهيداً لبحث الالتزامات ثم الطبيعة القانونية للمسؤولية وأساسها.

المسؤولية لغّة من السؤال؛ فيقال سأل عن الشيء أي استخبر عنه، ويعرّف المعجم الوسيط المسؤولية في معناها العام بأنها «حال أو صفة من يسأل عن أمر تقع عليه تبعته»، وفي الاستعمال الاصطلاحي يميز المعجم معناها الأخلاقي، المتعلق بتحمل الإنسان تبعه قوله وعمله، عن معناها القانوني، المتعلق بالالتزام بإصلاح الخطأ الواقع على الغير وفقاً للقانون¹⁰⁸⁶.

ويقصد بمسؤولية الناقل البحري في هذه الدراسة التزامه بتعويض الضرر الذي يلحق بصاحب الحق في البضاعة متى تحققت شروط مساءلته وفق القواعد الواجبة التطبيق. وهذا تعريف إجرائي مستخلص من أحكام الدراسة؛ إذ تعالج بروتوكسل واجبات الناقل والإعفاءات في المادتين الثالثة والرابعة، وتنظم هامبورغ أساس المسؤولية عن الهلاك والتلف والتأخير في المادة (5)، ويقرر النظام السعودي ذلك في المادة (210). وعليه، فالمقارنة تتناول المسؤولية المدنية وأثارها المالية، ويظل تحديد مضمونها مرتبطاً بنوع الضرر وفترة العهدة وسبب الإعفاء في كل تنظيم، كما يأتي بيانه.

وتسري قواعد بروتوكسل على النقل الذي يثبتته سند شحن أو مستند مماثل له من حيث تنظيم الحقوق بين الناقل وحامل المستند، بينما تتناول هامبورغ عقد النقل البحري وفق نطاق تطبيقها الوارد في المادة الثانية. أما النظام السعودي فينظم نقل البضائع بحراً في المواد (179-224). ومن ثم فإن تحديد أطراف العلاقة وصفاتهم يسبق بحث المسؤولية والتعويض عنها.

يُمثل الناقل الطرف المحوري في عقد النقل البحري، وقد يكون الناقل هو مالك السفينة الذي يباشر النقل لحساب الشاحن، وقد يكون مستأجراً لها بموجب عقد إيجار يتولى بمقتضاه استغلالها في نقل البضائع سواء كانت بضائعه أم بضائع غيره، وقد اختلفت الأنظمة القانونية في تحديد المقصود بالناقل ونطاق هذا المفهوم، وهو اختلاف ذو أثر عملي بالغ الأهمية، إذ يتوقف عليه تحديد الشخص المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة¹⁰⁸⁷.

ذكرت اتفاقية بروتوكسل في تعريف الناقل مالك السفينة أو مستأجرها الذي يبرم عقد نقل مع الشاحن (المادة 1/أ)، واستعمل النص الإنجليزي لفظ «يشمل»، ولذلك لا يصح اختزال التعريف في ملكية السفينة أو وصفه بالحصص دون بحث التعهد بالنقل. غير أن الاتفاقية لم تضع تنظيماً مستقلاً للناقل الفعلي مماثلاً لها بمبورغ؛ فإذا عهد المتعاقد بالنقل إلى غيره، وجب تحديد الطرف

1086 مجمع اللغة العربية بالقاهرة. المعجم الوسيط، ط2، ج1، ص411، مادة «سأل» (ترقيم النسخة الإلكترونية موافق للمطبوع). <https://shamela.ws/book/7028/411>

1087 فيغو، ع. أ. (2016). عقد النقل البحري. منشورات مجلة الحقوق - سلسلة المعارف القانونية والقضائية، (39)، 189-198، ص192. مسترجع من:

<https://search.mandumah.com/Record/868685>

في سند الشحن وأساس الرجوع على القائم بالتنفيذ وفق القواعد الواجبة التطبيق. ويظهر أثر ذلك عند توقيع الوكيل باسم الأصيل أو تعهد وسيط بالنقل باسمه، إذ تختلف صفة الطرف المتعاقد عن مجرد قيامه بترتيب النقل.

أما اتفاقية هامبورغ فقد أدخلت تطويراً جوهرياً بتمييزها بين الناقل والناقل الفعلي. فالناقل هو كل شخص أبرم عقد نقل بضائع بطريق البحر مع الشاحن أو أبرم العقد باسمه أو نيابة عنه، سواء تولى تنفيذ النقل بنفسه أم عهد به إلى غيره (المادة 1/1). أما الناقل الفعلي فهو كل شخص عهد إليه بتنفيذ النقل كلياً أو جزئياً (المادة 2/1). وتتجلى أهمية هذا التمييز في أن اتفاقية هامبورغ جعلت كلاً منهما مسؤولاً تجاه صاحب البضاعة، فالناقل المتعاقد يظل مسؤولاً عن كامل عملية النقل بما فيها الجزء الذي ينفذه الناقل الفعلي، بينما يكون الناقل الفعلي مسؤولاً عن الجزء الذي تولى تنفيذه فقط. وإذا كان كلاهما مسؤولاً عن ذات الضرر كانت مسؤوليتهما تضامنية (المادة 10)، وهو ما يُعزّز حماية أصحاب البضائع بشكل ملموس.

وقد عرّف النظام البحري التجاري السعودي الناقل في المادة الأولى (الفقرة 13) بأنه الشخص الذي يقوم بالنقل بالاتفاق، بنفسه أو بواسطة نائبه، مع الشاحن بموجب عقد نقل مقابل أجر، سواء كان مالكاً للسفينة أو مجهزاً لها أو مستأجراً لها. ويتميز هذا التعريف بسعته؛ إذ لا يقصر صفة الناقل على مالك السفينة، بل يمتد إلى المجهز والمستأجر أيضاً. كما قررت المادة 220 جواز أن يعهد الناقل إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، مع بقاء الناقل الذي أبرم العقد مسؤولاً قبل الشاحن، وقيام المسؤولية التضامنية بينه وبين الناقل الآخر إذا وقع الضرر في الجزء الذي نفذه هذا الأخير. وقد استخدم النظام السعودي اصطلاحاً «الناقل الفعلي» صراحة في المادة (220)، ونظم مسؤوليته عن الجزء الذي ينفذه والتضامن عند اشتراك المسؤولية، مع عدم إفراد تعريف مستقل له في المادة الأولى كما فعلت هامبورغ في المادة (2/1).

ومن خلال المقارنة يتضح أن الفارق الأبرز يتمثل في تنظيم هامبورغ للعلاقة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وأثار إسناد التنفيذ، مقابل غياب هذا التنظيم التفصيلي في بروكسل. ويقترب النظام السعودي من هامبورغ في بقاء مسؤولية المتعاقد والتضامن مع المنفذ عن الجزء الذي وقع فيه الضرر، مع اختلاف مقدار التفصيل. وترى الدراسة أن هذا التمييز أدق من ربط صفة الناقل بملكية السفينة وحدها؛ لأنه يوجه المطالبة إلى من تحمل التزام النقل أو باشر تنفيذه بالصفة التي يعتد بها القانون.

ومن التطبيقات القضائية في هذا الشأن قضية The Starsin، التي فصل فيها مجلس اللوردات البريطاني في 13 مارس 2003، بعد تلف شحنات أخشاب نتيجة سوء الرص، فقد طالب أصحاب البضائع مالك السفينة بالتعويض، بينما أظهرت خانة التوقيع في سندات الشحن أن الوكيل وقّع عن الشركة المستأجرة بوصفها الناقل، على خلاف شروط مطبوعة في ظهر السند نسبت العقد إلى المالك، وقد اختلف القضاء في تكييف الصفة؛ فاعتبرت محكمة الدرجة الأولى السندات صادرة عن المستأجر، بينما رجحت أغلبية محكمة الاستئناف صفة المالك، ثم رجّح مجلس اللوردات البيان المحدد في خانة التوقيع، وقررت أن الشركة المستأجرة هي الناقل المتعاقد، وأن المالك ليس طرفاً في عقود سندات الشحن 1088. وتبرز القضية أهمية فحص الصفة التي صدر بها السند قبل توجيه المطالبة؛ وفي المقارنة، يساعد تمييز هامبورغ بين الناقل والناقل الفعلي، وتنظيم المادة (220) السعودية، على فصل المسؤولية التعاقدية عن مسؤولية القائم بالتنفيذ. ولذلك ينبغي قراءة اسم الناقل وتوقيع الوكيل وصفتهما معاً عند تعيين المدعى عليه.

ويظهر هذا التمييز أيضاً عند تدخل الوكيل الملاحي أو متعهد النقل. فقد جعلت المادة (120) الوكيل الملاحي مسؤولاً أمام المجهز بوصفه وكيلأً بأجر، وقصرت المادة (121) مسؤوليته تجاه الشاحن والمرسل إليهم على خطئه الشخصي أو خطأ تابعيه في الأعمال التي يتولاها. أما متعهد النقل الذي يقوم بالشحن أو التفريغ لحساب من كلفه، فتقوم مسؤوليته تجاه هذا الشخص عن خطئه أو

1088. حكم 13 مارس 2003، الفقرات 1، 6-18 (بشأن تعيين الناقل واختلاف المحاكم؛ ترقيم فقرات الحكم الرسمي، 12. UKHL [2003] The Starsin. مجلس اللوردات البريطاني <https://publications.parliament.uk/pa/ld200203/ldjudgmt/jd030313/starsi-1.htm>

خطاً تابعيه وفق المادة (123). ويتحدد أساس الرجوع على كل منهم تبعاً للعمل الذي التزم به، بينما يبقى الناقل المتعاقد مسؤولاً عن تنفيذ النقل الذي عهد به إلى ناقل آخر وفق المادة (220).

وتكتمل ذلك اللائحة المنظمة لنشاط وسيط الشحن (الخدمات اللوجستية) الصادرة عن الهيئة العامة للنقل؛ إذ تنظم الترخيص والعلاقة التعاقدية وتوثيق خدمات الوساطة، وتقتضي المادة (15) تحرير عقد يبين حقوق الطرفين والتزاماتهما¹⁰⁸⁹. فإذا تعهد الوسيط بالنقل باسمه وتحمل تنفيذه، تعين بحث صفته على ضوء هذا التعهد، أما إذا اقتصر عمله على ترتيب النقل لحساب موكله فتتحدد مسؤوليته في حدود التزاماته المهنية والتعاقدية. والعبرة بمضمون العمل الذي باشره، بما يساعد على تعيين المسؤول عند تعدد الوسطاء والمتعاقدين من الباطن.

ويؤكد الفقه البحري التمييز بين وسيط يرتب نقل بضائع الغير بوصفه وكيلًا، ووسيط يتعاقد أصيلاً ويتحمل مسؤولية الناقل¹⁰⁹⁰، وهو ما يبين أن مسعى وسيط الشحن لا يحسم صفته في كل علاقة.

وفي هامبورغ، يستفاد من المادتين (1/1، 2/1) أن الوكيل الذي يبرم العقد باسم ناقل معلوم لا يصبح ناقلاً لمجرد التوقيع؛ أما من يتعهد بالنقل باسمه فتبحث صفته بوصفه الناقل المتعاقد، ولو أسند التنفيذ إلى غيره. ويكون المتعاقد من الباطن ناقلاً فعلياً متى عهد إليه بتنفيذ النقل أو جزء منه، ويمتد التعريف إلى من يسند إليه التنفيذ لاحقاً؛ فلا يكفي وصف «متعاقد من الباطن» دون تحديد العمل المعهود إليه. وتبقى المادة (10) مسؤولية المتعاقد عن النقل، مع مراعاة الحالة الخاصة في المادة (11)، ولا تلزم التعهدات الإضافية الناقل الفعلي إلا بقبوله الكتابي وفق المادة (3/10). أما التابع أو الوكيل فتتناول المادة (2/7) تمتعه بالدفع والحدود عند العمل في نطاق وظيفته، وهو حكم يختلف عن اكتسابه صفة الناقل.

أما بروكسل فلا تقرر بهذه الصورة نظام الناقل الفعلي؛ وفي تعديلها ببروتوكول 1968 تتيح المادة (4 مكرراً/2) للتابع أو الوكيل التمسك بدفع الناقل وحدود مسؤوليته إذا عمل في نطاق وظيفته، مع استبعاد المتعاقد المستقل من هذا الحكم، وفي الممارسة التعاقدية يستخدم شرط «هيمالايا» لمد بعض الحماية إلى أشخاص معينين، ومنهم مقاول الشحن والتفريغ أو مشغل المحطة، بحسب صياغته والقانون المنطبق¹⁰⁹¹.

وترى الدراسة أن امتداد الدفع أو حد المسؤولية إلى مساعد الناقل لا يجعله تلقائياً ناقلاً متعاقداً؛ فالسؤال الأول يتعلق بمن تحمل النقل، والثاني بالحماية المتاحة عند مطالبتة. وبناءً عليه، يقتضي تطبيق النظام السعودي الجمع بين المادة (220) عند إسناد النقل إلى ناقل فعلي، والمادتين (120، 121) في الوكالة الملاحية، والمادة (123) في أعمال متعهد النقل، مع الرجوع إلى عقد الوساطة. ويفيد هذا الفصل في تجنب اختصاص الوكيل عن التزام لم يتحمله أو إسقاط حق صاحب البضاعة تجاه المنفذ لمجرد عدم توقيعه عقد الشاحن.

وقد بيّنت بالخير، في بحثها عن النقل متعدد الوسائط، تنوع الجهات التي تتحمل تنفيذ النقل؛ فمنها شركات الملاحة المالكة لوسائل النقل، ومنها شركات وسيطة لا تملك تلك الوسائل وتعتمد على خدمات ناقلين آخرين، ومنها مزودو الخدمات اللوجستية المتكاملة¹⁰⁹². ويؤكد هذا التنوع أن ملكية السفينة وحدها لا تحدد الطرف الذي تعهد بالنقل، وإنما يلزم الرجوع إلى مضمون

¹⁰⁸⁹ الهيئة العامة للنقل. (2023). اللائحة المنظمة لنشاط وسيط الشحن (الخدمات اللوجستية)، النص المنشور في جريدة أم القرى، 13 أكتوبر 2023م، المادة (15).

<https://qanoonsa.com/p/500307/>

¹⁰⁹⁰ Tetley, William. (1997). Glossary of Maritime Law Abbreviations, Definitions, Terms and Odds 'n Ends. European Transport Law, 32(3), p. 298. "Freight forwarder". <https://bib.kuleuven.be/rbib/collectie/archieven/etl/1997-3.pdf>

¹⁰⁹¹ Tetley, William. (1997). Glossary of Maritime Law Abbreviations, Definitions, Terms and Odds 'n Ends. European Transport Law, 32(3), p. 302. "Himalaya clause". <https://bib.kuleuven.be/rbib/collectie/archieven/etl/1997-3.pdf>

¹⁰⁹² بالخير، هادي أحمد. (2024). الإشكاليات القانونية حول الملاحة البحرية في التجارة الدولية: دراسة تحليلية مقارنة لعقود النقل متعدد الوسائط في الاتفاقيات الدولية والإقليمية لعقود النقل الدولي البحري للبضائع والنظام البحري التجاري السعودي وقانون نقل البضائع بحراً الأمريكي. مجلة القانون والأعمال الدولية، (55)، 92-126. ص 105-106

<https://www.droitentreprise.com/6-الدولة-الإصدار-6>

تعهد وطريقة إبرام العقد. ويظهر أثر ذلك في نطاق البحث عند التمييز بين وسيط يرتب النقل لحساب غيره وطرف يتعهد به باسمه، ثم يعهد بالمرحلة البحرية إلى ناقل منفذ، فتحدد مسؤولية كل منهما بحسب صفته والالتزامات التي تحملها. وإلى جانب الناقل بوصفه محور هذا البحث، يضم عقد النقل البحري أطرافاً أخرى يقتضي حسن الفهم الإشارة إليهم دون التوسع. أولهم الشاحن هو الطرف المقابل للناقل في عقد النقل. وقد عرّفته اتفاقية هامبورغ بأنه كل شخص أبرم عقد نقل بضائع بطريق البحر أو سَلَّم البضاعة إلى الناقل أو أبرم العقد أو سَلَّمَت البضاعة باسمه أو نيابته عنه (المادة 3/1). أما اتفاقية بروكسل فلم تُفرد له تعريفاً مستقلاً واكتفت بالإشارة إليه في سياق أحكامها. وقد عرّفه النظام البحري السعودي بأنه "الشخص الذي بحوزته البضاعة المراد نقلها ويتعاقد بنفسه أو بوساطة من ينوبه مع الناقل أو متعهد النقل لنقلها من مكان إلى آخر مقابل أجر" (المادة الأولى، الفقرة 14).

وبالمقارنة بين الأنظمة الثلاثة في تعريف الشاحن، يتبين تفاوت واضح في درجة العناية بهذا التعريف. فاتفاقية بروكسل لم تُفرد له تعريفاً مستقلاً، مما ترك تحديد شخصه للقواعد العامة. أما اتفاقية هامبورغ فقد عرّفته تعريفاً واسعاً يشمل من أبرم العقد ومن سَلَّم البضاعة ومن تمّ أيّ من ذلك باسمه أو نيابته عنه، وهو ما يستوعب صوراً متعددة كوكيل الشحن والوسيط التجاري. في حين تميّز التعريف السعودي بربط صفة الشاحن بحيازة البضاعة إلى جانب التعاقد، وهو قيد لم تشترطه هامبورغ. ويتربط على ذلك أن تعريف هامبورغ هو الأوسع نطاقاً والأكثر مرونة في استيعاب الأنماط التجارية المتعددة، بينما جاء التعريف السعودي أضيق من حيث اشتراط الحيازة لكنه أكثر دقة في تحديد شخص الشاحن، أما بروكسل فقد تركت فراغاً بعدم التعريف أصلاً. وأخيراً تجدر الإشارة إلى طرف لا يظهر في عقد النقل البحري عند إبرامه، وإنما يبرز دوره في مرحلة لاحقة عند وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ، وهو المرسل إليه، فالمرسل إليه قد يكون شخصاً غير الشاحن الذي أبرم العقد، ويكون له الحق في تسلّم البضاعة وفقاً لسند الشحن والقواعد المنظمة لانتقال الحقوق الناشئة عنه¹⁰⁹³. ورغم أنه طرف غير مباشر في كثير من الحالات، إلا أن الإشارة إليه ضرورية لسببين الأول أنه قد يكون هو الشاحن ذاته حين يُرسل التاجر بضاعته إلى نفسه في ميناء آخر، فتجتمع فيه الصفتان معاً ويُصبح طرفاً أصيلاً في العقد ومستفيداً من سند الشحن في آن واحد. والثاني أن الأنظمة القانونية الثلاثة تُرتّب عليه التزامات وتمنحه حقوقاً تتصل مباشرة بمسؤولية الناقل، كالإخطار بالتلف والمطالبة بالتعويض، مما يجعله حاضراً بقوة في ثنايا المبحث الثاني من هذا البحث.

ولم تُفرد اتفاقية بروكسل تعريفاً مستقلاً للمرسل إليه، واكتفت بالإشارة إليه في سياق أحكامها المتعلقة بالإخطار بالتلف والتسليم. أما اتفاقية هامبورغ فقد عرّفته بأنه الشخص الذي يحق له تسلّم البضاعة (المادة 4/1). ويتسم هذا التعريف بالإيجاز، إذ اكتفى بالوظيفة الجوهرية للمرسل إليه وهي الحق في التسلم، دون تحديد مصدر هذا الحق أو كيفية اكتسابه. أما المنظّم السعودي، فلم يورد في المادة الأولى من النظام البحري التجاري تعريفاً صريحاً للمرسل إليه، خلافاً لاتفاقية هامبورغ، وإنما اكتفى بالإشارة إليه في مواضع متفرقة من النصوص المنظمة للتسليم والإخطار بالتلف، وهو ما يكشف عن اتجاهه إلى تنظيم وظيفته العملية وآثاره النظامية دون إفراجه بتعريف مستقل.

ومؤدى ذلك أن اتفاقية هامبورغ تتفوّق في هذا الشأن بمنهجها التعريفي الشامل الذي حرص على تعريف جميع الأطراف المعنية بعملية النقل الناقل والناقل الفعلي والشاحن والمرسل إليه بينما عرّفت بروكسل الناقل، وعرّف النظام السعودي الناقل والشاحن، دون أفراد المرسل إليه بتعريف مستقل، وهو ما قد يُثير إشكالات عملية في تحديد صاحب الصفة في التسلم والإخطار والمطالبة بالتعويض، لا سيّما في الحالات التي يتعدد فيها المطالبون أو يتنازع فيها حاملو سند الشحن.

1093 إسماعيل، إهاب عبد الرحمن محمد. (2025). الانعكاسات القانونية لتقنية البلوك تشين على عقد النقل البحري للبضائع: دراسة مقارنة. مجلة البحوث القانونية والاقتصادية (المنصورة)، 15(91)، 427-561. ص 449. <https://doi.org/10.21608/mjle.2025.440376>

المطلب الثاني

الالتزامات الناشئة عن النقل البحري للبضائع

لا تقوم مسؤولية الناقل البحري إلا عند إخلاله بالتزام من الالتزامات التي يُرتبها عليه عقد النقل أو القانون الحاكم له. ومن ثم فإن تحديد هذه الالتزامات يُعدّ مدخلاً ضرورياً لفهم نطاق مسؤوليته وحدودها. وقد اتفقت الأنظمة القانونية الثلاثة اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ والنظام البحري التجاري السعودي على التزامين رئيسيين يقع على عاتق الناقل الأول يتصل بالسفينة ذاتها وهو الالتزام بإعدادها وضمان صلاحيتها للملاحة، والثاني يتصل بالبضاعة وهو الالتزام بشحنها والعناية بها وتسليمها سليمة إلى المرسل إليه. غير أن هذه الأنظمة تباينت في تنظيم هذين الالتزامين من حيث المضمون والنطاق الزمني والآثار المترتبة على الإخلال بهما.

أولاً: الالتزام بصلاحية السفينة للملاحة

يُعدّ التزام الناقل بتوفير سفينة صالحة للملاحة من أقدم الالتزامات المستقرة في القانون البحري وأكثرها أهمية، إذ يُشكّل الأساس الذي تُبنى عليه سلامة عملية النقل بأكملها، ومفهوم صلاحية السفينة للملاحة لا يقتصر على سلامة هيكلها وآلاتها ومعدّاتها الملاحية، بل يمتد ليشمل كفاية طاقمها وحسن تجهيز عابرها ومخازنها لاستقبال البضاعة والمحافظة عليها أثناء الرحلة¹⁰⁹⁴. وقد نظّمت اتفاقية بروكسل هذا الالتزام بأن أوجبت على الناقل قبل السفر وعند البدء فيه أن يبذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة، ولتجهيز عابرها وغرف التبريد وسائر الأجزاء المخصصة لنقل البضائع بحيث تكون ملائمة لاستقبالها ونقلها والمحافظة عليها (المادة 1/3). ويثير هذا النص ملاحظتين جوهريتين الأولى أن الاتفاقية لم تُلزم الناقل بتحقيق نتيجة وهي الصلاحية المطلقة للسفينة، وإنما ألزمته ببذل العناية اللازمة لتحقيق هذه الصلاحية، مما يعني أن التزامه هنا التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة. فإذا أثبت الناقل أنه بذل العناية المعقولة ومع ذلك ظهر عيب خفي لم يكن ممكناً اكتشافه بالفحص الدقيق، فإنه يُعفى من المسؤولية.

وتظهر أهمية التزام صلاحية السفينة في قضية CMA CGM Libra، التي فصلت فيها المحكمة العليا البريطانية في 10 نوفمبر 2021، فقد جنحت السفينة أثناء مغادرتها ميناء شيامن عام 2011، وتبين أن خطة الرحلة والخرائط لم تتضمن التحذير اللازم من منطقة خطيرة، وقررت المحكمة أن القصور في إعداد خطة الرحلة قد يجعل السفينة غير صالحة للملاحة، وأن واجب بذل العناية الواجبة في هذا الشأن يبقى على عاتق الناقل ولو أُسند الإعداد إلى الريان والضباط، فرفضت الطعن¹⁰⁹⁵. وتبرز القضية أثر التمييز بين الخطأ في إعداد السفينة للرحلة والخطأ الملاحي الواقع أثناء تنفيذها في إمكان التمسك بالإعفاء. ومن الناحية العملية، تمسك مالك السفينة بأن الخلل في خطة الرحلة خطأ ملاحي يشمل إعفاء المادة (4/2أ) من بروكسل، بينما رفض بعض أصحاب البضائع دفع حصتهم في الخسارة المشتركة لأن الجنوح ارتبط بعدم صلاحية السفينة عند بدء الرحلة، وأدى رفض الطعن إلى بقاء أثر هذا الإخلال في منع رجوع المالك عليهم بالمساهمة¹⁰⁹⁶. وتكمن دلالة الحكم في أن تسليم إعداد الخطة إلى طاقم مختص لا يكفي لإثبات العناية الواجبة إذا بقيت الخطة معيبة. وبالمقارنة، تخضع الواقعة في هامبورغ لمعيار التدابير المعقولة في المادة (1/5)، وترتبط المساهمة في الخسارة المشتركة بمسؤولية الناقل وفق المادة (2/24)، بينما يستلزم تحليلها سعودياً

1094 الطراونة، م. ع. (2017). النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع (رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن)، ص 5. مسترجع من <https://search.mandumah.com/Record/956260>
Tetley, William. (1997). Glossary of Maritime Law Abbreviations, <https://bib.kuleuven.be/rbib/collectie/archieven/etl/1997-3.pdf>
Definitions, Terms and Odds 'n Ends. European Transport Law, 32(3), p. 331. "Seaworthiness". <https://bib.kuleuven.be/rbib/collectie/archieven/etl/1997-3.pdf>
1095 Alize 1954 and another v Allianz Elementar Versicherungs AG and others (The CMA CGM Libra), [2021] UKSC 51 (U.K.), paras. (145–146). https://supremecourt.uk/uploads/uksc_2020_0071_judgment_772c8b5f47.pdf
1096 Alize 1954 and another v Allianz Elementar Versicherungs AG and others (The CMA CGM Libra), [2021] UKSC 51 (U.K.), paras. (19–21, 145–146). https://supremecourt.uk/uploads/uksc_2020_0071_judgment_772c8b5f47.pdf

فحص تنفيذ واجب إعداد السفينة في المادة (196) وإثبات التدابير المقررة في المادة (210). وتصبح خطة الرحلة والخرائط والتحذيرات الملاحية أدلة مؤثرة في تقرير المسؤولية، وفي مطالبة المؤمن بالرجوع بعد دفع التعويض.

أما اتفاقية هامبورغ فقد سلكت مسلكاً مغايراً في تنظيم هذا الالتزام. إذ لم تُفرد نصاً مستقلاً يُلزم الناقل صراحةً بضمان صلاحية السفينة للملاحة على النحو الذي فعلته اتفاقية بروكسل، وإنما أدرجت هذا الالتزام ضمناً في إطار المبدأ العام للمسؤولية الذي تبنته، والقائم على افتراض مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير ما لم يُثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه جميع التدابير المعقولة لتفادي الحادث ونتائجه (المادة 1/5). فبينما أفردت بروكسل في المادة (1/4) حكماً للضرر الناشئ عن عدم الصلاحية، وربطت دفع المسؤولية بإثبات بذل العناية الواجبة، تعالج هامبورغ هذا الضرر ضمن المعيار العام لمسؤولية الناقل. وهذا يعني أن الناقل في ظل هامبورغ لا يستطيع الإفلات من المسؤولية بمجرد إثباته أنه بذل العناية اللازمة قبل السفر، بل عليه أن يُثبت اتخاذه جميع التدابير المعقولة طوال فترة مسؤوليته، وهو ما يُعدّ توسيعاً ملحوظاً لنطاق الالتزام مقارنةً ببروكسل. 1097

أما النظام البحري التجاري السعودي، فقد ألزمت المادة (196) الناقل بإعداد السفينة لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل المتفق عليه، وتجهيزها بما يلزم، وإعداد أماكن حفظ البضائع بحسب طبيعتها. وتُقرأ هذه الالتزامات مع المادتين (209) و(210) اللتين تربطان المسؤولية بوجود البضاعة في عهدة الناقل والتدابير المتخذة لتفادي الحادث ونتائجه. ومن ثم يتوقف تقدير إخلاله على حالة السفينة وتجهيزاتها، وطبيعة البضاعة، والإجراءات التي اتخذت للمحافظة عليها خلال النقل.

ويبدو أن الجمع بين تحديد واجب إعداد السفينة وتنظيم المسؤولية خلال فترة العهدة يحقق حماية عملية للبضاعة؛ لأنه يحمل الناقل على مراعاة صلاحية السفينة والتدابير الوقائية اللازمة لتنفيذ النقل. ففي بروكسل يرتبط واجب بذل العناية بصلاحية السفينة بما قبل الرحلة وبدايتها، بينما تعالج هامبورغ الضرر ضمن المسؤولية خلال العهدة، ويجمع النظام السعودي بين النص على إعداد السفينة والنص على مسؤولية الناقل عن البضاعة خلال هذه الفترة.

ثانياً: الالتزام بشحن البضاعة والعناية بها وتسليمها

يُمثل هذا الالتزام الجوهر المباشر لعقد النقل البحري، إذ يتصل بالبضاعة ذاتها منذ لحظة تسلّمها من الشاحن وحتى تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول. ويتضمن هذا الالتزام في حقيقته سلسلة متصلة من العمليات تشمل الشحن والرص والنقل، والحفظ، والتفريغ والتسليم. 1098

وقد نظمت اتفاقية بروكسل هذا الالتزام بصورة تفصيلية، فألزمت الناقل بأن يقوم على وجه مناسب وبعناية بشحن البضائع التي ينقلها ومناولتها ورصّها ونقلها وحراستها والعناية بها وتفريغها (المادة 2/3). ويتّسم هذا النص بالشمول، إذ يُغطي كامل مراحل العملية المادية للنقل من الشحن إلى التفريغ. ومعيار الالتزام هنا هو القيام بهذه العمليات على وجه مناسب وبعناية، وهو ما يعني أن التزام الناقل في هذا الشأن كالتزامه بصلاحية السفينة التزام ببذل عناية. غير أن الفقه استقر على أن درجة العناية المطلوبة تتفاوت بحسب طبيعة البضاعة، فالبضائع القابلة للتلف أو الخطرة تستلزم درجة أعلى من العناية مقارنةً بالبضائع العادية.

ومن التطبيقات القضائية في هذا الشأن قضية Volcafe التي قضت فيها المحكمة العليا البريطانية في 5 ديسمبر 2018 بمسؤولية الناقل عن تلف شحنة قهوة نتيجة تكاثف الرطوبة داخل الحاويات، وقد ربطت المحكمة تطبيق المادة (2/3) بإثبات الناقل اتخاذ العناية المناسبة، ومنها ملائمة تبطين الحاويات لحماية القهوة، وأكدت أن استناد الناقل إلى الطبيعة الماصة للرطوبة في القهوة

1097 Tetley, William. (1997). Glossary of Maritime Law Abbreviations, Definitions, Terms and Odds 'n Ends. European Transport Law, 32(3), p. 331.

"Seaworthiness". <https://bib.kuleuven.be/rbib/collectie/archieven/etl/1997-3.pdf>

1098 عوض، هاني مؤنس. (2025). مسؤولية الناقل عن تأخير توصيل البضائع بحراً في القانون السعودي والإماراتي. مجلة الشمال للعلوم الإنسانية، 10(1)، الجزء الأول، 63-80. <https://doi.org/10.12816/0062095> ص 67-68، في التمييز بين الشحن والتفريغ والتسليم.

يقتضي بحث كفاية التدابير التي اتخذها لمنع التلف، وأعادت المحكمة العمل بحكم محكمة الدرجة الأولى لصالح أصحاب البضاعة¹⁰⁹⁹. ويتضح بذلك الأثر العملي لعبء الإثبات في استحقاق التعويض.

وقد انصب النزاع على ما إذا كانت رطوبة القهوة عيباً ذاتياً يعفي الناقل، أم أن التلف كان قابلاً للمنع باتخاذ العناية الملائمة. وحملت المحكمة الناقل عبء إثبات تلك العناية قبل الاستفادة من دفع العيب الذاتي في المادة (4/2م). وتفيد القضية عملياً أن تقرير المعاينة الذي يثبت الرطوبة يحتاج إلى استكمالها بأدلة تجهيز الحاوية وتبطينها وظروف الرحلة؛ فطبيعة البضاعة وحدها لا تحسم سبب التلف. وتتقارب هذه النتيجة مع معيار هامبورغ في المادة (1/5) ومع المادة (1/210) السعودية، إذ يتحمل الناقل إثبات اتخاذ التدابير المطلوبة لتجنب الضرر. ويظهر الاختلاف في بناء الحكم؛ فبروكسل تجمع بين واجب العناية وأسباب الإغفاء المفصلة، بينما تبدأ هامبورغ والنظام السعودي من المسؤولية خلال العهدة وإثبات التدابير النافية لها.

أما اتفاقية هامبورغ فلم تُورد نصاً تفصيلياً مماثلاً يُعَدِّد مراحل العناية بالبضاعة على النحو الوارد في بروكسل، وإنما عالجتها هذا الالتزام من خلال منظومة المسؤولية العامة التي أقامت. فمسؤولية الناقل في ظل هامبورغ تمتد إلى الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده (المادة 4)، وهي الفترة الممتدة من لحظة تسلّم البضاعة في ميناء الشحن حتى لحظة تسليمها في ميناء التفريغ. ويُلاحظ أن اتفاقية هامبورغ وسّعت نطاق مسؤولية الناقل زمنياً مقارنةً ببروكسل، إذ شملت مرحلة ما قبل الشحن على السفينة من لحظة التسلم في الميناء ومرحلة ما بعد التفريغ حتى التسليم الفعلي. بينما اقتصر بروكسل على الفترة من الشحن إلى التفريغ. وهذا التوسع يعني أن الناقل في ظل هامبورغ مسؤول عن البضاعة حتى في الفترة التي تكون فيها مخزنة في الميناء قبل شحنها أو بعد تفريغها وقبل تسليمها، وهي فترة كانت تقع في كثير من الأحيان خارج نطاق مسؤوليته وفق بروكسل.

أخذ المنظّم السعودي في المواد (197 و209 و1/210). بفكرة أن التزام الناقل لا يقتصر على مجرد نقل البضاعة، بل يشمل كذلك الأعمال المتصلة بها من شحنها ورضّها والعناية بها وتفريغها، ثم ربط ذلك بفترة مسؤوليته عنها أثناء وجودها في عهده. ويظهر من هذا التنظيم أن المنظّم السعودي لم يكتفِ ببيان صور العناية المادية بالبضاعة، بل حرص أيضاً على تحديد فترة المسؤولية التي يسأل خلالها الناقل عن هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وهي أقرب لهامبورغ حيث ذكرت تلك المواد أن البضاعة تعد في عهدة الناقل من وقت تسليمها من الشاحن أو من يمثله أو من الجهة التي تقضي الأنظمة في ميناء الشحن بتسليمها إليه، وتنتهي هذه العهدة بتسليمها إلى المرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه أو تسليمها إلى الجهة التي يوجب النظام تسليمها إليها.

فتتميز هامبورغ بأنها وسّعت مسؤولية الناقل لتشمل فترة العهدة من التسلم إلى التسليم، وكانت واضحة في ذلك، بينما تحدد بروكسل فترة النقل من الشحن إلى التفريغ. أما النظام السعودي، فقد جمع بين تفصيل الأعمال المادية المرتبطة بالبضاعة واتساع فترة العهدة، وهو نهج محمود يعزز حماية الشاحن والمرسل إليه.

ثالثاً: التزامات الشاحن والمرسل إليه

تقابل التزامات الناقل التزامات تقع على الشاحن، منها تسليم البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما، وتقديم البيانات الصحيحة عن طبيعتها وعلاماتها وعددها ووزنها، وأداء الأجرة وفقاً للعقد. وتظهر أهمية هذه الالتزامات عند إثبات سبب الضرر؛ فالبيانات غير الصحيحة أو التغليف غير الملائم قد يؤثران في تحميل المسؤولية بقدر أثرهما في وقوع الخسارة. ويجب كذلك الإفصاح عن طبيعة البضائع الخطرة حتى يتخذ الناقل التدابير اللازمة لها، وفق المواد المنظمة لالتزامات الشاحن في النظام، والمادة (13) من هامبورغ والمادة (6/4) من بروكسل.

¹⁰⁹⁹ Volcafe Ltd and others v Compania Sud Americana de Vapores SA, [2018] UKSC 61 (U.K.). paras. (23–26, 37–43).

https://supremecourt.uk/uploads/uksc_2016_0219_judgment_cd4db82a6e.pdf

أما المرسل إليه فيلتزم باتخاذ إجراءات التسليم والمحافظة على الأدلة وإخطار الناقل بما يظهر من ضرر خلال المواعيد المقررة. ويتحمل ما يترتب عليه سند الشحن والنظام من التزامات مالية بحسب صفته وشروط النقل. ولذلك تتأثر المطالبة بالتعويض بسلوك الأطراف جميعاً، وبمدى تنفيذ كل منهم للالتزامات التي ترتبط بسلامة البضاعة وتسليمها. وتزداد أهمية تحديد هذه الالتزامات عند بقاء البضائع في الميناء بعد وصولها؛ فقد تناولت دراسة قردش والعملي وحافظ المنشورة عام 2026 الآثار القانونية والاقتصادية لبقاء الشحنات في محطة حاويات ميناء عدن، وأكدت الحاجة إلى ضبط انتقال المسؤولية بين الناقل والمرسل إليه ومشغل الميناء، وتوضيح الإخطار والتصرف في البضائع المتروكة ورسوم بقائها¹¹⁰⁰. وتفيد هذه المسألة في المقارنة محل البحث؛ إذ يلزم التثبت من حصول التسليم وانتهاء العهدة وفق هامبورغ والنظام السعودي، ومن نطاق التزام الناقل بعد التفريغ في بروكسل، قبل نسبة تكاليف التخزين أو التأخير إليه. كما يستلزم الأمر التمييز بين التأخير المنسوب إلى الناقل وتأخر المرسل إليه في التخليص والتسليم.

المطلب الثالث

طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأساسها وحالات الإعفاء منها

تُعدّ مسألة تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري من أدق المسائل وأكثرها أثراً عملياً في القانون البحري، إذ يتوقف عليها تحديد عبء الإثبات ونطاق الحماية المقررة لأصحاب البضائع. وقد شكّلت هذه المسألة محوراً رئيسياً للتطور التشريعي من اتفاقية بروكسل إلى اتفاقية هامبورغ، حيث شهدت تحولاً جوهرياً في الفلسفة التي يقوم عليها نظام المسؤولية¹¹⁰¹. كما أن حالات الإعفاء من المسؤولية ارتبطت ارتباطاً وثيقاً بهذا الأساس، فالتسعت حيث ضاقت المسؤولية وضافت حيث اتسعت.

أولاً: طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأساسها

تقوم مسؤولية الناقل البحري تجاه الشاحن، في الأصل، على الإخلال بالتزام ناشئ عن عقد النقل¹¹⁰². وتتحدد طبيعتها بحسب الصفة التي يباشر بها النقل وعلاقته بصاحب البضاعة، بينما يتعلق أساسها بما يلزم لإثبات هذا الإخلال وتوزيع عبء إثباته. ويأخذ الإخلال ثلاث صور رئيسية:

1. هلاك البضاعة، ويقصد به فقدانها كلياً أو جزئياً بحيث لا تصل إلى المرسل إليه على النحو المتفق عليه.
 2. تلف البضاعة، ويُقصد به وصولها معيبة أو متضررة بما ينقص من قيمتها أو من صلاحيتها للغرض المقصود منها.
 3. التأخير في تسليم البضاعة، ويُراد به عدم تسليمها في الميعاد المتفق عليه أو خلال المدة المعقولة¹¹⁰³.
- وقد تباينت الأنظمة القانونية في تحديد طبيعة التزام الناقل البحري تجاه البضاعة؛ فبعض الاتجاهات الفقهية، ولا سيما في المدرسة اللاتينية، مالت إلى النظر إليه بوصفه أقرب إلى التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في تسليم البضاعة سليمة، في حين مالت اتجاهات أخرى، وبخاصة في المدرسة الأنجلوسكسونية، إلى اعتباره أقرب إلى التزام ببذل عناية¹¹⁰⁴.
- أقامت اتفاقية بروكسل مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض ومؤدي ذلك أن مجرد إثبات صاحب البضاعة أن الهلاك أو التلف وقع أثناء فترة النقل يُنشئ قرينة على خطأ الناقل، فيُفترض أنه أخل بالتزاماته ما لم يُثبت هو خلاف ذلك. غير أن اتفاقية

1100 قردش، أشرف علي؛ والعملي، علي عبدالرحمن؛ وحافظ، أحمد إسماعيل أحمد. (2026). مسؤولية الناقل البحري القانونية والآثار الاقتصادية المترتبة على بقاء البضائع في محطة حاويات ميناء عدن. المجلة الدولية للبحوث والدراسات القانونية، 5(5)، 15 مايو 2026. <https://doi.org/10.59992/IJLRS.2026.v5n5p15>

1101 United Nations Commission on International Trade Law. (1988). United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg): Note by the Secretariat (A/CN.9/306). Yearbook, Vol. XIX, pp. 103–104, paras. 5–10. <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/nl8/800/36/pdf/nl880036.pdf>

1102 مدني، أحمد. (2015). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، 2(1)، 205–220. ص 205–206. <https://asjp.cerist.dz/en/article/83774>

1103 عوض، هاني مؤنس. (2025). مسؤولية الناقل عن تأخير توصيل البضائع بحراً في القانون السعودي والإماراتي. مجلة الشمال للعلوم الإنسانية، 10(1)، الجزء الأول، 63–80. <https://doi.org/10.12816/0062095> ص 68، بشأن الميعاد المتفق عليه والمدة المعقولة للتسليم.

1104 سفران، أ. ع. (2020). أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقه الإسلامي: دراسة مقارنة. مجلة جامعة طيبة لطبية للآداب والعلوم الإنسانية، 24(24)، 525–565، ص 535. مسترجع من: <https://search.mandumah.com/Record/1102828/Details>، تاريخ الدخول ١٤٤٦/٥/٢٢هـ.

بروكسل لم تكتفِ بتقرير هذه القرينة، بل منحت الناقل وسيلتين لدرئها الأولى إثبات أنه بذل العناية اللازمة في تنفيذ التزاماته (المادة 1/3 و 2/3)، والثانية وهي الأهم إثبات أن الضرر يعود إلى أحد الأسباب المعفية المنصوص عليها تفصيلاً في الاتفاقية (المادة 2/4). وقد أدى هذا النظام إلى وضع يميل لصالح الناقل نسبياً، إذ وفر له قائمة واسعة من أسباب الإعفاء يمكنه التمسك بها لنقض قرينة المسؤولية.

أما اتفاقية هامبورغ فقد أحدثت تحولاً جوهرياً في أساس المسؤولية، إذ تبنت نظاماً يقوم على افتراض مسؤولية الناقل خلال فترة العهدة وفق معيار التدابير المعقولة. فبموجب المادة 1/5 من الاتفاقية، يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة إذا وقع الحادث المسبب للضرر أثناء وجود البضاعة في عهده، ما لم يُثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه جميع التدابير المعقولة لتفادي الحادث ونتائجه. ويتميز هذا النظام عن نظام بروكسل في نقطتين الأولى أن هامبورغ لم تضع قائمة تفصيلية بأسباب الإعفاء كما فعلت بروكسل، وإنما وضعت معياراً عاماً واحداً يتمثل في إثبات اتخاذ جميع التدابير المعقولة. وهذا يعني أن الناقل لا يستطيع الاحتفاء بسبب إعفاء بعينه، بل عليه أن يُقنع القاضي باتخاذ التدابير المعقولة لتفادي الحادث ونتائجه. والثانية أن هامبورغ لم تأخذ ببعض أسباب الإعفاء التي كانت مقررة في بروكسل، وأبرزها الإعفاء بسبب الخطأ الملاحي الذي كان يُتيح للناقل الإفلات من المسؤولية عن أخطاء الرّبان والبخّارة في الملاحة وإدارة السفينة، وهو ما سيُفصل في الفقرة التالية. كما أضافت اتفاقية هامبورغ حكماً خاصاً بالتأخير في تسليم البضاعة (المادة 2/5)، فقرّرت مسؤولية الناقل عن التأخير إذا لم تُسلم البضاعة في الميعاد المتفق عليه صراحةً أو في الميعاد المعقول، وهو ما لم تتناوله اتفاقية بروكسل صراحةً.

أما النظام البحري التجاري السعودي، فقد أقام مسؤولية الناقل على أساس قريب من اتفاقية هامبورغ، ومؤدى ذلك أن مجرد إثبات صاحب البضاعة أن الهلاك أو التلف أو التأخير وقع أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل يُرتب مسؤوليته ابتداءً، فيفترض إخلاله بالتزاماته ما لم يثبت هو وتابعوه ووكلاؤه أنهم اتخذوا ما يجب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته، وذلك وفقاً للمادة (1/210). غير أن النظام السعودي لم يكتفِ بتقرير هذه المسؤولية، بل أتاح للناقل وسيلة لدفعها تتمثل في إثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الحادث ونتائجه، دون أن يضع لذلك قائمة تفصيلية واسعة من أسباب الإعفاء على غرار ما فعلته اتفاقية بروكسل.

فلا تقوم اتفاقية بروكسل ولا اتفاقية هامبورغ ولا النظام البحري التجاري السعودي على فكرة بذل العناية أو تحقيق النتيجة بصورتها المدنية الخالصة، وإنما يقوم كل منها على نظام خاص لمسؤولية الناقل البحري. فبروكسل تقوم على قرينة مسؤولية مدعومة بإعفاءات واسعة، وهامبورغ تقوم على افتراض مسؤولية أشد لا يندفع إلا بإثبات اتخاذ جميع التدابير المعقولة، أما النظام السعودي فقد أخذ باتجاه قريب من هامبورغ، إذ أقام مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء العهدة ما لم يثبت اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب الحادث وتبعاته. كما أن اتفاقية بروكسل اقتصرّت على الهلاك والتلف، ولم تجعل التأخير في التسليم صورة مستقلة من صور مسؤولية الناقل، بخلاف اتفاقية هامبورغ والنظام البحري التجاري السعودي التي أدخلتا التأخير صراحة ضمن نطاق المسؤولية.

ثانياً. حالات إعفاء الناقل من المسؤولية

لا تعد مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مطلقة، إذ قد تنتفي إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد للناقل فيه، ومن أبرز صور ذلك القوة القاهرة، ويقصد بها الحادث الخارجي الذي لا يمكن توقعه ولا دفعه، وخطأ الغير، ويقصد به الفعل الصادر من شخص أجنبي عن الناقل وتابعيه ويكون سبباً في الضرر، وخطأ الشاحن، وهو كل فعل أو إهمال يصدر من الشاحن أو من يمثله ويؤدي إلى وقوع الضرر، والعيب الذاتي في البضاعة، وهو ما يرجع إلى طبيعتها الخاصة أو خصائصها الداخلية التي تجعلها عرضة

للهلاك أو التلف دون تدخل من الناقل¹¹⁰⁵. غير أن الأنظمة القانونية الثلاثة لم تتفق في تنظيم هذه الأسباب، بل تباينت في نطاقها وشروط التمسك بها ومدى اتساعها أو تضيقها.

فقد تضمنت اتفاقية بروكسل أسباباً للإعفاء موزعة على سبع عشرة فقرة (المادة 2/4)، وهي أسباب تفصيلية تختلف عن المعيار العام في هامبورغ. ويمكن تصنيف هذه الأسباب في مجموعات رئيسة المجموعة الأولى تتعلق بأسباب ترجع إلى فعل الغير أو ظروف خارجية، وتشمل الكوارث الطبيعية المشار إليها بعبارة Act of God وأعمال الحرب والأعمال العدائية والاضطرابات الأهلية والحجز بأمر السلطات والحجر الصحي.

والمجموعة الثانية تتعلق بأسباب ترجع إلى فعل الشاحن أو حالة البضاعة ذاتها، وتشمل فعل الشاحن أو إهماله، والعيب الذاتي في البضاعة أو طبيعتها الخاصة، وعدم كفاية التغليف، وعدم كفاية العلامات أو عدم دقتها. والمجموعة الثالثة تتمثل في الإعفاء بسبب الخطأ الملاحي وخطأ إدارة السفينة (المادة 1/2/4 أ). وبموجب هذا السبب يُعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن أعمال الریان أو البحارة أو المرشد أو تابعي الناقل في الملاحاة أو في إدارة السفينة.

كما نصت اتفاقية بروكسل على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الحريق، ما لم يقع بفعل الناقل أو خطئه الشخصي (المادة 2/4 ب)، مع مراعاة أثر الإخلال بواجب بذل العناية لجعل السفينة صالحة للملاحاة متى كان سبباً للضرر. وأخيراً نصت الاتفاقية على سبب عام للإعفاء يتمثل في أي سبب آخر لا يرجع إلى فعل الناقل أو خطئه ولا إلى فعل تابعيه أو وكلائه أو خطئهم (المادة 2/4 ق)، ويقع عبء إثبات شروطه على المتمسك بالإعفاء.

ومن التطبيقات القضائية في هذا الشأن قضية The Eurasian Dream، التي قضت فيها المحكمة التجارية الإنجليزية في 7 فبراير 2002 لصالح أصحاب البضائع، فقد اندلع حريق على سفينة لنقل السيارات في ميناء الشارقة عام 1998، وأدى إلى هلاك بعض السيارات وتلف غيرها، وأثبت التحقيق قصور تدريب الطاقم وتعليمات مكافحة الحريق وتجهيزاتها، فربطت المحكمة الضرر بعدم صلاحية السفينة، وقررت عدم إثبات الناقل بذل العناية الواجبة¹¹⁰⁶. وتوضح القضية أن وصف الحادث بالحريق لا يحسم الإعفاء متى ثبت إخلال سابق أسهم في نشوئه أو انتشاره. وبالمقارنة، تنظم المادة (4/5) من هامبورغ والمادة (4/210) السعودية إثبات خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه في الحريق أو في تدابير إخماده وتفايدي نتائجه؛ فتغدو تقارير الخبراء وسجلات الصيانة والتدريب أدلة حاسمة في إسناد الضرر.

أما اتفاقية هامبورغ، فقد هجرت نظام تعداد أسباب الإعفاء الذي أخذت به اتفاقية بروكسل، واستعاضت عنه بمعيار عام واحد يتمثل في إثبات الناقل أنه وتابعوه ووكلاؤه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة لتفادي الحادث ونتائجه، وذلك وفقاً للمادة (1/5)، وقد ترتب على هذا التحول عدد من النتائج المهمة؛ أولها أن الاتفاقية لم تُبقِ على الإعفاء بسبب الخطأ الملاحي الذي كانت تقرره بروكسل، فلم يعد الناقل يستطيع الإفلات من المسؤولية عن أخطاء الریان والبحارة في الملاحاة أو في إدارة السفينة، بل غدت هذه الأخطاء خاضعة للقواعد العامة في المسؤولية، ويرجع ذلك إلى تراجع المبررات التاريخية التي كانت تسند هذا الإعفاء، ولا سيما في ظل التطور التقني الذي شهدته الملاحة البحرية ووسائل الاتصال، وثانيها أن الاتفاقية عدلت حكم الحريق، فلم تجعل منه سبباً مستقلاً للإعفاء على النحو الذي أخذت به بروكسل، بل قررت مسؤولية الناقل عنه إذا أثبت المدعي أن الحريق نشأ عن خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه، أو إذا ثبت أن الناقل لم يتخذ جميع التدابير المعقولة لإخماده وتفايدي آثاره، وذلك وفقاً للمادة (4/5)، مما يجعل عبء الإثبات في هذه الحالة واقعاً على المدعي بوصفها استثناءً من القاعدة العامة، وثالثها أن الأسباب التقليدية، كالقوة القاهرة، والعيب الذاتي في البضاعة، وخطأ الشاحن، لم تعد في ظل هامبورغ أسباباً مسماة يكفي التمسك بها بمجرد إثباتها، بل

¹¹⁰⁵ الزهراني، أ. ع. (1441هـ). أحكام التعويض عن أخطاء الناقل البحري للبضائع: دراسة تحليلية تأصيلية (رسالة ماجستير). جامعة أم القرى، مكة المكرمة. ص 160.

<https://dorar.uqu.edu.sa/uquui/handle/20.500.12248/131952>

¹¹⁰⁶ Papera Traders Co Ltd v Hyundai Merchant Marine Co Ltd (The Eurasian Dream), [2002] EWHC 118 (Comm), 7 February 2002, paras. 151–158.

<https://www.nadr.co.uk/articles/published/Commer/Papera%20v%20Hyundai%202002.pdf>

أصبحت تندرج ضمن المعيار العام، بحيث يتعين على الناقل أن يثبت، إلى جانب قيام السبب، أنه اتخذ جميع التدابير المعقولة لتفادي الضرر ونتائج¹¹⁰⁷

أما موقف المنظّم السعودي من الإعفاء، فليس قائماً على قائمة تفصيلية واسعة كما في بروكسل، بل على معيار عام مع بعض الحالات الخاصة. فالأصل أن الناقل يسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا وقع الحادث أثناء وجود البضاعة في عهده، ما لم يثبت أنه هو وتابعه ووكلاؤه قد قاموا بما يجب لتفادي الحادث وتبعاته، وفق المادة 1/210. ثم قررت المادة 211 إعفاء إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن سبب خارجي لا يُعزى إليه ولا إلى ممثله أو تابعيه أو وكلائه. كما أورد النظام حالات خاصة للإعفاء أو التخفيف، منها مخاطر نقل الحيوانات الحية في المادة 5/210، والتدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر في المادة 6/210، وحالة النقل على السطح إذا كان الضرر راجعاً إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل في المادة 213. لذلك فالنظام السعودي أقرب إلى هامبورغ؛ لأنه لم يأخذ بنظام الأسباب التفصيلية الواسعة، وإنما جعل الإعفاء يدور غالباً مع إثبات السبب الخارجي أو إثبات اتخاذ التدابير اللازمة، مع تقرير بعض الصور الخاصة على سبيل الاستثناء.

وتظهر أهمية التحقيق الفني والمعاينة عند التمسك بالإعفاء؛ إذ يلزم تحديد سبب الضرر ووقت حدوثه، وفحص حالة السفينة والبضاعة وسجلات الصيانة والتبريد والإجراءات المتخذة لمواجهة الحادث، ويتصل التأمين بهذه المرحلة من خلال معاينة الخسارة وتحديد الخطر الذي نشأت عنه ومدى دخوله في الوثيقة، مع التمييز بين تقرير المعاينة التأمينية والتحقيق الرسمي في الحوادث التي تشملها المادة (290) من النظام البحري التجاري، أما تقدير أثر التقرير في النزاع، فتحكمه قواعد الإثبات؛ فالمادة (121) من نظام الإثبات تجيز اتفاق الخصوم على قبول نتيجة تقرير الخبير ما لم تخالف النظام العام، وفي غير هذه الحالة لا يقيد رأي الخبير المحكمة، وعليها بيان أسباب تركه كله أو بعضه¹¹⁰⁸. وترى الدراسة أن التقرير يعين على كشف الخطأ أو الإهمال وعلاقته بالضرر، بينما يبقى تقرير الإعفاء مسألة قانونية تُبنى على مجموع الأدلة والنص الواجب التطبيق.

وعليه، فإن مجرد وصف الحادث بأنه قوة قاهرة لا يكفي لإعفاء الناقل؛ بل يلزم إثبات شروط الإعفاء وصلته بالخسارة، فقد تجتمع الواقعة الخارجية مع تقصير في حفظ البضاعة أو الحد من تلفها. ويُبحث ذلك في بروكسل وفق سبب الإعفاء المتمسك به وواجب العناية، وفي هامبورغ والنظام السعودي وفق التدابير المتخذة وقواعد اجتماع الأسباب في المادتين (7/5) و(7/210)، مع مراعاة الحكم الخاص بالحريق. أما وجود التأمين فلا يُثبت خطأ الناقل ولا ينفيه، وقد يستحق صاحب البضاعة تعويضاً من مؤمنه عن خطر مغطى رغم إعفاء الناقل، في حين يرتبط تأمين مسؤولية الناقل بثبوت التزام يدخل في نطاق الوثيقة. ومن ثم تكامل دراسة السبب والإعفاء مع فحص التغطية، دون أن تحل إحداها محل الأخرى.

وتتأكد أهمية الإثبات في التمسك بالقوة القاهرة؛ فعلى الناقل أن يثبت اتصال الحادث بالضرر، والتدابير التي اتخذها لتفاديه، مع مراعاة القواعد الخاصة بالحريق في المادة (4/210) وباجتماع الأسباب في المادة (7/210)، ومن الوقائع العملية الموثقة أزمة مضيق هرمز عام 2026؛ فقد أعلنت المنظمة البحرية الدولية في 24 أبريل التحقق من وقوع 29 اعتداءً على السفن منذ بدء النزاع، وأشارت إلى احتجاز سفن وإلى بقاء نحو 1600 سفينة في الخليج¹¹⁰⁹. وتبرز الواقعة أهمية إثبات أثر الخطر على الرحلة المعينة، وتوقيت التحذيرات، وإمكان تجنب منطقة الخطر والمحافظة على البضاعة أثناء الانتظار.

¹¹⁰⁷ United Nations Commission on International Trade Law. (1988). United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg): Note by the Secretariat (A/CN.9/306). In Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1988 (Vol. XIX, p. 104,105). United Nations.

<https://documents.un.org/doc/undoc/gen/nl8/800/36/pdf/nl880036.pdf>

¹¹⁰⁸ نظام الإثبات، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/43) وتاريخ 1443/5/26هـ، المادة (121). <https://laws.boe.gov.sa/BoeLaws/Laws/LawDetails/2716057c-c097-4bad-8e1e-ae1400c678d5/1> وانظر: وزارة العدل، مركز البحوث. (1446هـ). شرح نظام الإثبات. الرياض، شرح المادة (121).

<https://www.moj.gov.sa/Documents/Sharing/ExplanationOfTheProofSystem.pdf>

¹¹⁰⁹ International Maritime Organization. (2026). No safe transit through Strait of Hormuz: IMO Secretary-General. 24 April 2026.

<https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/no-safe-transit-through-hormuz-imo-secretary-general.aspx>

وعند تحليل هذه الواقعة، تُبحث أعمال الحرب وفق المادة (2/4هـ) من بروكسل، بينما يقتضي معيار المادة (1/5) من هامبورغ التحقق من التدابير التي كان من المعقول اتخاذها لتجنب الحادث ونتائجه. ويُبحث الإعفاء سعوديًّا في ضوء المادتين (210، 211). فإذا نشأ تلف البضاعة عن إهمال التبريد أثناء توقف السفينة، اقتضى الأمر تمييز هذا السبب عن تعذر عبور المضيق؛ وتفيد سجلات الحرارة والوقود وتعليمات التشغيل في تحديد مساهمة كل سبب في الضرر. وبذلك يرتبط الإعفاء بظروف تنفيذ النقل وثبوت السببية، مع بحث تغطية الخطر تأمينيًّا في المبحث الثاني.

ويظهر أثر أزمة هرمز على البضاعة ذاتها في تقرير رويترز المنشور في 16 مارس 2026؛ إذ رصد تعطل شحنات تضم نحو خمسة آلاف طن من التفاح الفرنسي المتجه إلى دبي، ومحاولات تحويلها إلى موانئ بديلة، مع صعوبات ترتبط بالمستندات الصحية الخاصة بوجهتها الأصلية، ونقل عن ممثل قطاع الفاكهة أن الشحنة تتحمل تأخيرًا يقارب خمسة عشر يومًا، وأن تجاوز ذلك يهدد البضاعة القابلة للتلف¹¹¹⁰. ويكشف المثال احتمال تحول التأخير إلى تلف مادي، فتقتضي مساءلة الناقل التحقق من مدة بقاء البضاعة في عهده واستمرار تبريدها والتدابير المتاحة لحفظها؛ ويُبحث ذلك وفق واجب العناية في المادة (2/3) من بروكسل، ومعيار التدابير المعقولة في المادة (1/5) من هامبورغ والمادة (1/210) السعودية. وترى الدراسة أن إثبات تعذر العبور يُبحث مستقلاً عن إثبات العناية بالبضاعة خلال الانتظار، فقد تختلف أسباب التأخير عن أسباب تلفها اللاحق.

وتتكامل هذه الأحكام مع نظام المعاملات المدنية، استناداً إلى البند (سادساً) من مرسوم إصداره الذي يقرر سريانه على المعاملات التجارية فيما لم يرد فيه نص خاص في الأنظمة التجارية وبما لا يخالف طبيعتها؛ إذ يميز بين الحوادث الطارئة التي تجعل التنفيذ مرهقاً والقوة القاهرة التي تؤدي إلى استحالة، وتؤثر شروط العقد كذلك في توزيع بعض تبعات الخطر، وفق الضوابط المقررة لتحمل المدين تبعه القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ¹¹¹¹. ويتيح هذا التمييز تقدير أثر تعطل الرحلة أو ارتفاع تكلفتها بصورة أدق، وربط الإعفاء بمداها المثبت والتعويض بالضرر المنسوب إلى الناقل.

وثمرة المقارنة بين الأنظمة الثلاثة تظهر في نطاق حماية كل من الناقل وصاحب البضاعة؛ إذ تبدو اتفاقية بروكسل أكثر حماية للناقل لاتساع أسباب إعفائه، في حين تبدو اتفاقية هامبورغ أكثر حماية لصاحب البضاعة لاتساع نطاق المسؤولية وشمولها التأخير وتضييقها لدفع الإعفاء، أما النظام البحري التجاري السعودي فيقف أقرب إلى هامبورغ في هذا الجانب.

المبحث الثاني

الآثار المترتبة على مسؤولية الناقل البحري

بعد بيان التزامات الناقل البحري وطبيعة مسؤوليته وأساسها وحالات الإعفاء منها في المبحث السابق، يُثار التساؤل عن النتائج المترتبة على ثبوت هذه المسؤولية. وعليه يتناول هذا المبحث في مطلبه الأول التعويض وتحديد المسؤولية، ثم يبحث في مطلبه الثاني التأمين البحري وأثره في التعويض ومستجدات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة، ويختتم بالمطلب الثالث المتعلق بالإخطار ومدد المطالبة بالتعويض.

وتُدرس هذه الآثار وفق النظام السعودي متى كانت العلاقة داخلية في نطاق أحكامه؛ فالمادة (2) تطبق النظام على السفن السعودية، وعلى السفن الأجنبية التي ترسو في موانئ المملكة أو مناطقها البحرية، مع الاستثناءات الواردة فيها. ومن التطبيقات الواضحة لذلك نقل البضائع الداخلي على سفينة سعودية. وفي النقل الدولي يلزم تحديد القواعد الحاكمة للعلاقة، مع مراعاة التزامات المملكة الدولية التي تحفظها المادة (389)، والأحكام الأمرة ومنها بطلان شروط الإعفاء في المادة (215). أما المادة (222)

1110 El Safty, Sarah. (2026). Gulf importers race to reroute as Hormuz closure jolts supply chains. Reuters, 16 March 2026.

<https://www.reuters.com/world-middle-east/gulf-importers-race-reroute-hormuz-closure-jolts-supply-chains-2026-03-16/>

1111 نظام المعاملات المدنية، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/191) وتاريخ 1444/11/29هـ البند (سادساً) من مرسوم الإصدار: المواد (97، 110، 170-174).

<https://laws.boe.gov.sa/BoeLaws/Laws/LawDetails/655fdb42-8c96-422b-b8c4-b04f0095c94c/1>

فتنظم اختيار المحكمة المختصة، ومن خياراتها ميناء الشحن أو التفريغ؛ ويُبحث القانون الحاكم لآثار المسؤولية إلى جانب تحديد جهة الفصل في النزاع.

ومن حالات تطبيق الأحكام السعودية أيضاً اتفاق أطراف التحكيم على اختيارها لحكم موضوع النزاع؛ إذ تقرر المادة (1/38) من نظام التحكيم تطبيق القواعد الموضوعية في النظام الذي اختاره الطرفان، مع مراعاة الشريعة الإسلامية والنظام العام، وعند غياب الاختيار تطبق الهيئة، وفق الفقرة (ب)، النظام الذي تراه الأكثر اتصالاً بموضوع النزاع¹¹¹². وقد يكون النظام السعودي متى توافرت هذه الصلة. وتُقرأ هذه القاعدة مع المادة (224) من النظام البحري التجاري المتعلقة بالتحكيم. وعلى هذا الأساس تتناول الدراسة أحكام التعويض والتأمين السعودية في حالات انطباقها، وتقارنها ببروكسل وهامبورغ لإبراز أثر اختلاف القواعد الحاكمة في حقوق أطراف النقل.

المطلب الأول

التعويض وتحديد المسؤولية

يترتب على ثبوت مسؤولية الناقل التزامه بتعويض الضرر الذي لحق صاحب الحق في البضاعة. ويتوقف مقدار هذا التعويض على تقدير الخسارة وإثبات علاقتها بالإخلال، ثم تحديد ما إذا كانت المطالبة تخضع لحد مالي مقرر في الاتفاقية أو النظام أو لشروط تعاقدية صحيحة.

أولاً: تقدير التعويض

تفرق المقارنة بين حساب الضرر المستحق وحدود مسؤولية الناقل، ففي بروكسل المعدلة ببروتوكول فيسبي، تقضي المادة (4/5/ب) بحساب قيمة البضاعة في مكان وزمان تفريغها أو وجوب تفريغها، استناداً إلى سعر البورصة السلعية، ثم سعر السوق الجاري، ثم القيمة المعتادة لبضاعة من النوع والجودة نفسها¹¹¹³. أما هامبورغ فتقرر المسؤولية عن الهلاك والتلف والتأخير في المادة (5)، وتضع حدودها في المادة (6)، وتترك تفصيل تقدير الضرر للقواعد المكملّة الواجبة التطبيق؛ وتحدد المادة (26) تاريخ الحكم أو التاريخ المتفق عليه لتحويل حقوق السحب الخاصة إلى العملة الوطنية. ومن ثم تختلف قاعدة تقويم البضاعة عن قاعدة تحويل الحد المالي للتعويض.

يستند تقدير التعويض في النظام السعودي إلى الأحكام البحرية الخاصة، وتكملها أحكام نظام المعاملات المدنية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/191) وتاريخ 1444/11/29 هـ وقد قررت المادة (136) مبدأ جبر الضرر، وربطت المادة (137) التعويض بالخسارة اللاحقة والكسب الفائت متى كانا نتيجة طبيعية للفعل الضار، مع الاعتداد بإمكان تجنب الضرر ببذل الجهد المعقول. وأحالت المادة (180) في المسؤولية العقدية إلى أحكام تقدير التعويض، وقيدته بالضرر المتوقع عادة وقت التعاقد عند انتفاء الغش والخطأ الجسيم.

ويقتضي ذلك في هلاك البضاعة إثبات قيمتها وما لحق المطالب من خسارة، وفي التلف تحديد النقص في القيمة ومصرفات المعالجة المعقولة، وفي التأخير إثبات الخسارة أو الكسب الفائت وعلاقتها بمدة التأخير. وتكتسب الفواتير وسند الشحن وتقارير المعاينة وسجلات درجات الحرارة ومراسلات التسليم أهمية في هذا الإثبات. كما يختلف صاحب الحق في المطالبة بحسب صفته؛ فقد يكون الشاحن أو المرسل إليه أو حامل سند الشحن صاحب الحق، وقد يحل المؤمن محل المؤمن له في حدود ما أداه من تعويض.

¹¹¹² نظام التحكيم، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/34) وتاريخ 1433/5/24 هـ المادة (1/38) أ، ب. <https://laws.boe.gov.sa/BoeLaws/Laws/LawDetails/5535039e-13da-43f6-8f53-a9a700f26485/1>

¹¹¹³ Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading. (1968). Brussels, 23 February 1968. Art. (2). (ب)، (4/5) المعدلة للمادة (2). <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201412/volume-1412-i-23643-english.pdf>

وتظهر ثمرة المقارنة عندما تختلف قيمة فاتورة الشراء عن قيمة البضاعة عند الوصول؛ فتتجه قواعد بروكسل المعدلة إلى القيمة في مكان التفريغ وزمانه، بينما يتطلب تطبيق هامبورغ تحديد قواعد تقدير الضرر المكمل لها، ويستند القضاء السعودي إلى الأحكام البحرية وقواعد التعويض المشار إليها. وفي الحالات الثلاث يلزم إثبات مقدار الخسارة أولاً، ثم بحث انطباق التحديد أو سقوطه. كذلك يستقل المبلغ الوارد في وثيقة التأمين عن القيمة المصرح بها للناقل في سند الشحن؛ فالأول يحدد التزام المؤمن وفق الوثيقة، والثاني يؤثر في حق الناقل في التحديد وفق النص المنطبق. ولذلك لا يكفي التأمين على كامل قيمة الشحنة وحده لاستبعاد حد مسؤولية الناقل.

ويجوز أن يحدد المتعاقدان التعويض مقدماً في الحدود النظامية، مع خضوعه لسلطة المحكمة وفق المادتين (178، 179) من نظام المعاملات المدنية، وللأحكام الأمرة الخاصة بالنقل البحري، فإذا اتفق الأطراف على خضوع النقل للنظام السعودي وكان الاختيار معتبراً أمام جهة الفصل، قُدمت الأحكام البحرية الخاصة، وكملتها قواعد نظام المعاملات المدنية فيما لم يرد فيه نص خاص؛ وقد قرر البند (سادساً) من مرسوم إصداره سريان أحكامه على المعاملات التجارية بهذا القيد وبما لا يخالف طبيعتها¹¹¹⁴. وعلى هذا الأساس يكون الرجوع إلى نظام المعاملات المدنية لتقدير التعويض مكماً للتنظيم البحري، مع التحقق أولاً من نطاق انطباقه. أما إذا اختار الأطراف قواعد بروكسل أو هامبورغ، فيُبحث أثر الاختيار في ضوء نطاق الاتفاقية والقانون الواجب التطبيق؛ فالمادة (1/2 هـ) من هامبورغ تعند بإحالة مستند النقل إلى أحكامها أو إلى تشريع دولة ينفذها، كما تعند المادة (10 ج) من بروكسل المعدلة بإحالة العقد الوارد في سند الشحن إلى قواعد أو إلى تشريع ينفذها. وعند تطبيقها بهذه الصفة تُراعى أحكامها الأمرة، أما إدراجها بوصفها شروطاً تعاقدية في علاقة يحكمها النظام السعودي فيبقى خاضعاً للقواعد الأمرة فيه، ومنها المادة (215). لذلك يلزم ضبط صياغة شرط القانون الحاكم وتمييزه عن شرط المحكمة أو التحكيم وعن مجرد الإحالة إلى حدود تعويض اتفاقية معينة، فلا يستفاد من اختيار الاتفاقية وحده استبعاد كل حكم وطني مكمل.

ثانياً: تحديد المسؤولية

ندرس هذا المحور من ناحيتين كالتالي:

1. الأصل العام

يقوم نظام تحديد مسؤولية الناقل البحري على فكرة مؤداها أن التعويض المستحق لصاحب البضاعة عند ثبوت مسؤولية الناقل قد يخضع لسقف مالي أقصى متى تحققت شروط التحديد، ما لم تقم حالة تسقط حق الناقل في التمسك به. وقد استقرت هذه الفكرة في القانون البحري منذ أمد بعيد بوصفها أداة للتوازن بين حماية صاحب البضاعة وعدم إرهاق الناقل بتعويضات قد تفوق قدرته على تحملها، وإن كانت محل انتقاد من جانب من الفقه الذي يرى فيها إخلالاً بمبدأ التعويض الكامل. وقد حدّدت اتفاقية بروكسل في صيغتها الأصلية لعام 1924 سقف التعويض بمبلغ مائة جنيه إسترليني ذهبي عن كل طرد أو وحدة شحن (المادة 5/4). ويلاحظ على هذا التحديد أنه اعتمد معيار الطرد أو الوحدة دون معيار الوزن، وهو ما أثار إشكاليات عملية كبرى مع تطوّر أساليب النقل، ولا سيّما ظهور الحاويات التي تضمّ عدداً كبيراً من الطرود، إذ ثار التساؤل حول ما إذا كانت الحاوية بأكملها تُعدّ طرداً واحداً أم أن كل وحدة داخلها تُعدّ طرداً مستقلاً. كما أن اعتماد الجنيه الإسترليني الذهبي كوحدة حساب أصبح غير عملي بعد انهيار نظام الذهب.

وقد عالج بروتوكول فيسبي لعام 1968 هذه الإشكاليات بإدخال معيار مزدوج للتحديد يجمع بين الطرد أو الوحدة من جهة والوزن الإجمالي للبضاعة من جهة أخرى، على أن يُطبّق الحد الأعلى، وحدد المبلغ آنذاك بالفرنك الذهبي، ثم استبدل بروتوكول عام 1979 هذه الوحدة بحقوق السحب الخاصة الصادرة عن صندوق النقد الدولي، وأصبح السقف بموجب هذا التعديل 666.67 وحدة

¹¹¹⁴ أبو حلو، حلو عبد الرحمن. (2014). الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية: دراسة تحليلية في إطار قوانين التجارة البحرية واتفاقيتي بروكسل وهامبورج. مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، 11(1)، 205-237. ص 205-237. <https://search.mandumah.com/Record/808887>

حقوق سحب خاصة عن كل طرد أو وحدة، أو وحدتي حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة، أيهما أكبر¹¹¹⁵.

كما عالج بروتوكول فيسي إشكالية الحاويات بالنص على أنه إذا كانت البضائع مجمعة في حاوية أو أداة نقل مماثلة، فإن كل طرد أو وحدة مبيتة في سند الشحن بوصفها مشحونة داخل الحاوية تُعدّ طرداً أو وحدة مستقلة لأغراض التحديد، وإلا اعتُبرت الحاوية بأكملها طرداً واحداً (المادة 5/4 ج).

أما اتفاقية هامبورغ فقد رفعت سقف التعويض بشكل ملحوظ مقارنةً ببروكسل وبروتوكولاتها. فحدّته بمبلغ 835 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 2.5 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة، أيهما أكبر (المادة 1/6 أ). ويُمثل هذا الرفع زيادة بنسبة تقارب 25% على سقف بروكسل/فيسي المعدل، وهو ما يعكس سعي واضعي اتفاقية هامبورغ إلى تعزيز حماية أصحاب البضائع.

كما أضافت اتفاقية هامبورغ حكماً جديداً لا نظير له في بروكسل يتعلق بالتأخير في تسليم البضاعة، فحدّدت التعويض عن التأخير بما يُعادل مرتين ونصف أجره نقل البضاعة المتأخرة، على ألا يتجاوز مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل (المادة 1/6 ب). وقرّرت أنه لا يجوز أن يتجاوز مجموع التعويض عن الهلاك أو التلف والتأخير معاً الحد الأقصى المقرر للهالك الكلي (المادة 1/6 ج).

ومن التطبيقات القضائية التي تكشف أثر وصف البضاعة في مقدار التعويض قضية The Maersk Tangier، التي فصلت فيها محكمة الاستئناف الإنجليزية في 17 أبريل 2018، تعلقت الدعوى بشحنات تونة مجمدة من إسبانيا إلى اليابان داخل حاويات، وثار الخلاف حول عدّ قطع التونة غير المغلفة وحدات مستقلة عند تطبيق حد المسؤولية، وأقرت المحكمة كفاية تعداد القطع في مستندات النقل لاحتساب كل قطعة وحدة وفق المادة (5/4 ج) من قواعد بروكسل المعدلة، ورفضت اشتراط بيان إضافي لطريقة تعبئتها¹¹¹⁶. وتظهر النتيجة عملياً في اختلاف سقف التعويض بحسب تعداد الوحدات الداخلية أو الاكتفاء بوصف الحاوية. وتتصل بذلك المادة (2/6) من هامبورغ التي تعتد بالطُرد أو وحدات الشحن المعددة في مستند النقل. أما في النظام السعودي فتأكد أهمية دقة بيانات سند الشحن مع تحديد الأساس النظامي للتحديد، دون افتراض انتقال الأرقام الاتفاقية إليه بمجرد ذكر عدد القطع.

واتفقت قواعد بروكسل المعدلة ببروتوكول فيسي واتفاقية هامبورغ على سقوط حق الناقل في تحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر ناجم عن فعل أو امتناع صدر بقصد إحداثه، أو عن تهور مع العلم باحتمال وقوعه، وذلك وفق المادة (5/4 هـ) من قواعد بروكسل المعدلة والمادة (8) من هامبورغ. ويبرز هنا أثر درجة الخطأ في انتقال التعويض من حدود المسؤولية إلى جبر الضرر المثبت وفق القواعد الواجبة التطبيق.

ويتجه المنظّم السعودي إلى الإقرار من حيث الأصل بفكرة تحديد مسؤولية الناقل البحري وعدم إطلاقها، وهو ما يُستفاد من المادة (1/214) التي رتبت أثراً على بيان الشاحن لطبيعة البضاعة وقيمتها وأهمية المحافظة عليها قبل الشحن وإدراج ذلك في سند الشحن. كما أكدت المادة (1/219) سقوط حق التحديد إذا كان الضرر ناشئاً عن فعل أو امتناع عمدي، أو عن إهمال مقترن بالعلم باحتمال وقوع الضرر. ويلاحظ أن النصوص المنظمة لنقل البضائع بحراً لم تتضمن رقماً مماثلاً لحدود الطرد والوزن التي قررتها بروكسل المعدلة وهامبورغ، وهو ما يجعل بيان معيار التحديد في هذا الموضوع مهماً لاستقرار التطبيق.

¹¹¹⁵ Protocol amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, as amended in 1968. (1979).

Brussels, 21 December 1979 (SDR Protocol). Art. (2). <https://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html>

¹¹¹⁶ AP Moller-Maersk A/S v Kyokuyo Ltd (The Maersk Tangier), [2018] EWCA Civ 778, 17 April 2018. paras. 2–10, 84–92.

<https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/ewca/civ/2018/778>

وتقرأ هذه النصوص مع المادة (93) من النظام، التي أحالت في تحديد المسؤولية إلى الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة، وبين سجل المنظمة البحرية الدولية انضمام المملكة إلى اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 وبروتوكولها لعام 1996، ونفاذهما بالنسبة إليها في عام 2018¹¹¹⁷. ويتصل هذا التحديد بمجموع المطالبات المشمولة الناشئة عن الحادث وفق حمولة السفينة وشروط الاتفاقية. وبذلك يلزم التمييز بين الحد المتعلق بالطرد أو الوزن وبين التحديد الكلي للمطالبات، وتحديد أهلية المدعى عليه ونوع المطالبة قبل حساب التعويض.

وترى الدراسة أن تقدير التعويض يبدأ بتحديد الضرر المستحق وفق القواعد الحاكمة للمطالبة، ثم بحث سند الحد الذي يتمسك به المدعى عليه ونطاقه. فحدود الطرد والوزن في بروتوكسل المعدلة وهامبورغ ترتبط بقواعدهما وشروط تطبيقهما، أما الإحالة في المادة (93) فتتناول نظاماً آخر للتحديد الكلي. ويترتب على التمييز أن حد وثيقة التأمين يضبط التزام المؤمن، بينما يحتاج تخفيض دين الناقل ذاته إلى أساس قانوني منطبق. وهذه نقطة مؤثرة عند تفاوت قيمة الضرر ومبلغ التغطية وعند تعدد أصحاب المطالبات عن الحادث الواحد.

وتظهر أهمية تكييف المطالبة في حكم MSC Flaminia المشار إليه في مشكلة الدراسة، فقد فرقت المحكمة العليا البريطانية بين تكاليف تفريغ الشحنة وإزالة تلوثها، التي قبلت تحديد بعضها، وبين أضرار السفينة وغيرها من المطالبات التي أبقمتها خارج نطاق التحديد¹¹¹⁸. وتكمن الفائدة العملية في فصل مستندات التعامل مع الشحنة عن فواتير إصلاح السفينة وسائر الخسائر؛ إذ يتطلب تطبيق المادة (93) السعودية تحديد صفة المتمسك بالتحديد ونوع المطالبة بعد تقدير الضرر. ويتفق هذا التمييز مع المادة (8) من بروتوكسل والمادة (1/25) من هامبورغ اللتين تبيان أحكام التحديد العام لمسؤولية ملاك السفن، فتبحث حدود مطالبات البضائع في إطارها والتحديد العام في إطاره الخاص.

٢- التحديد الاتفاقي للمسؤولية

فإن موقف الاتفاقيات لا يتجه إلى إطلاق حرية الأطراف في خفض مسؤولية الناقل، بل إلى تقييدها حمايةً للشاحن والمرسل إليه. فقواعد بروتوكسل تقضي ببطالان كل شرط من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية أو إنقاصها على خلاف ما تقرره القواعد (المادة 8/3)، لكنها تجيز في المقابل التصريح قبل الشحن بطبيعة البضاعة أو قيمتها وإدراج ذلك في سند الشحن، فيكون لهذا البيان أثره في نطاق التحديد (المادة 4/5 أ، 5/4 و)، كما تجيز الاتفاق على حد أقصى أعلى من الحد المقرر في الاتفاقية بشرط ألا يقل عنه (المادة 4/5 ز)، وتجيز في الظروف الاستثنائية الاتفاق على شروط خاصة إذا لم يصدر سند شحن ودون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول (المادة 6).

أما اتفاقية هامبورغ فقد قررت بطلان كل شرط يخرج مباشرة أو غير مباشرة على أحكامها إضراراً بالشاحن أو المرسل إليه (المادة 1/23)، لكنها تجيز للناقل أن يزيد مسؤولياته والتزاماته اتفاقاً (المادة 2/23)، كما تجيز الاتفاق على حدود مسؤولية أعلى من الحدود الواردة فيها (المادة 4/6).

وفيما يخص النظام البحري التجاري السعودي، فقد قرر عدم جواز تمسك الناقل بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن قبل الشحن بياناً بطبيعة البضاعة وقيمتها وما يتعلق بالمحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر ذلك في سند الشحن (المادة 1/214)، كما أبطل كل اتفاق سابق على وقوع الحادث يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها أو تعديل عبء الإثبات أو التنازل له عن حقوق التأمين (المادة 215)، وأجاز للناقل أن يتنازل عن حقوقه وإعفاءاته أو يزيد مسؤوليته بشرط ذكر ذلك في سند

¹¹¹⁷ International Maritime Organization. (2026). Status of IMO Treaties, 26 August 2026. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 and 1996 Protocol. pp. 411, 424. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%202026.pdf>

¹¹¹⁸ MSC Mediterranean Shipping Company SA v Conti 11 Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS MSC Flaminia, [2025] UKSC 14 (U.K.). paras. (23, 164–166). <https://supremecourt.uk/cases/judgments/uksc-2023-0131>

الشحن (المادة 216)، وأجاز في الظروف الاستثنائية الاتفاق على ما يخالف ذلك بضوابط خاصة، منها ألا يصدر سند شحن وأن يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول (المادة 217) ومن ثم يتضح أن الاتفاقيتين والنظام السعودي نظموا الآثار المالية للمسؤولية بدرجات مختلفة من التفصيل. فقد بينت الاتفاقيتان حدود التعويض وشروط فقدانها، ونظم النظام السعودي بطلان الإعفاءات الاتفاقية وحالات سقوط حق التحديد، مع إحالته في التحديد الكلي إلى الاتفاقيات النافذة. وتكمل قواعد التعويض في نظام المعاملات المدنية تقدير الضرر في حدود ما تركته الأحكام البحرية الخاصة.

المطلب الثاني

التأمين البحري وأثره في التعويض ومستجدات المنظمة البحرية الدولية

يبحث هذا المطلب أثر التأمين في توزيع العبء المالي بعد انعقاد مسؤولية الناقل، من خلال التمييز بين مقدار التعويض المستحق قانوناً والمبلغ الذي تلزم به جهة التأمين. وتتمثل الإضافة التحليلية في بيان تفاعل قواعد المسؤولية والتعويض في النظام السعودي مع تنظيم التغطية التأمينية، ومقارنته بموقف بروكسل وهامبورغ؛ وذلك ببحث حدود المسؤولية وسقوط الحق في التحديد، واستثناءات الوثيقة، وحقوق صاحب البضاعة وحلول المؤمن بعد الأداء. وقد نظم النظام البحري التجاري التأمين على البضائع والتأمين من المسؤولية في الباب السابع، ولكل منهما مصلحة مؤمن عليها وشروط استحقاق تختلف عن الأخرى. أولاً: مفهوم التأمين البحري وأهميته ووثيقته

التأمين البحري في معناه العام عقد لتعويض المؤمن له، في حدود التغطية المتفق عليها، عن خسارة تتصل بالمخاطر البحرية¹¹¹⁹. وتتعدد صوره بحسب المصلحة المعرضة للخطر فتأمين السفينة يتعلق بهيكلها وألاتها وتجهيزاتها، وتأمين البضائع يتعلق بالمصلحة في الشحنة، وتأمين الأجرة يحمي المصلحة المالية المعرضة للفق في أجرة النقل، وتأمين المسؤولية يتعلق بما قد يلتزم به المؤمن له تجاه الغير، ويظهر هذا التصنيف، على سبيل الاستئناس، في قانون التأمين البحري الكندي، كما يميز التعليم المهني للاتحاد الدولي للتأمين البحري بين البضائع والسفن والحماية والتعويض¹¹²⁰.

ومن حيث امتداد الوثيقة، يميز التنظيم التأميني المقارن بين وثيقة رحلة معينة ووثيقة لمدة محددة، وبين وثيقة تحدد القيمة المؤمن عليها وأخرى تترك تقديرها للقواعد المنطبقة، كما توجد الوثيقة العائمة التي تستكمل بيانات الشحنات فيها بتصريحات لاحقة. وهذه تصنيفات بحسب المدة أو القيمة أو طريقة التصريح، وليست مصالح تأمينية جديدة، وعملياً، تتناول تغطيات البضائع شروطاً خاصة بالحرب والإضرابات ومدة الخطر والإضافات التي يتفق عليها المؤمن والمؤمن له¹¹²¹؛ ولذلك يلزم قراءة مجموع الوثيقة وملحقاتها عند تحديد الحماية.

ومن الممارسات الدولية ذات الصلة تأمين الحماية والتعويض (P&I)، الذي يغطي مسؤوليات تجاه الغير، ومنها مطالبات أصحاب البضائع، وتوفر نواذيه حماية تعاضدية لأعضائها وفق شروط العضوية والتغطية، ويختلف هذا عن التأمين المباشر على سفينة المؤمن له أو بضاعته¹¹²².

1119 Canada. Marine Insurance Act, S.C. 1993, c. 22. ss. 6(1), 2(1). <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/M-0.6/FullText.html> Printed pagination of the official consolidated text: pp. 1–3. <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/M-0.6.pdf>

1120 Canada. Marine Insurance Act, S.C. 1993, c. 22. ss. 2, 19. <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/M-0.6/FullText.html>; International Union of Marine Insurance (IUMI). Marine Insurance Fundamentals. <https://iumi.com/learning/tutorial/elementary/> Printed pagination of the official consolidated text: pp. 1–2, 6–7. <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/M-0.6.pdf>

1121 Canada. Marine Insurance Act, S.C. 1993, c. 22. ss. 29–31. <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/M-0.6/FullText.html>; International Union of Marine Insurance (IUMI). Online Cargo Tutorial. Learning Objectives. <https://iumi.com/learning/tutorial/tutorial-cargo/> Printed pagination of the official consolidated text: pp. 10–12. <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/M-0.6.pdf>

1122 Tetley, William. (1997). Glossary of Maritime Law Abbreviations, Definitions, Terms and Odds 'n Ends. European Transport Law, 32(3), p. 322. "P & I Insurance". <https://bib.kuleuven.be/rbib/collectie/archieven/etl/1997-3.pdf>

أما في النظام السعودي، فيقصد بالتأمين البحري، وفق المادة (27/1) من النظام البحري التجاري، تعهد المؤمن بتعويض المؤمن له عن ضرر ناشئ عن خطر بحري مقابل قسط معين. وتظهر أهميته في توفير مصدر للوفاء بالخسارة التي قد تتجاوز قدرة أحد أطراف الرحلة على تحملها، وحماية المصلحة المالية في البضاعة أو السفينة أو الأجرة، وتمويل ما قد يثبت من مسؤولية تجاه الغير. وفي موضوع الدراسة تبرز وظيفتان له تعويض صاحب البضاعة عن الخطر الذي تغطيه وثيقته، وتغطية دين المسؤولية الذي يثبت على الناقل في الحدود المتفق عليها. ويقتضي ذلك تحديد نوع التأمين وصفة المؤمن له قبل بحث استحقاق المبلغ. ويتصل هذا التصنيف العام بموقف المنظم السعودي؛ فقد نظمت المادة (296) والباب السابع التأمين على السفينة وأجهزتها، وعلى البضائع، وعلى الأجرة، والتأمين من المسؤولية. ويختلف تأمين البضائع، الذي يحمي مصلحة صاحبها، عن تأمين مسؤولية الناقل، الذي يتعلق بما يلتزم به للغير، وتدخل تغطيات الحماية والتعويض في هذا الجانب بحسب شروطها. كما يختلف نوع الوثيقة بحسب امتدادها؛ فالتأمين على البضائع قد يكون لرحلة واحدة أو بوثيقة عائمة وفق المادة (343)، ويقتضي النوع الأخير متابعة التصريح بالشحنات المشمولة وفق أحكامه. أما تغطية أخطار الحرب فتحتاج إلى التحقق من الاتفاق على شمولها، ولا تُستفاد من تسمية الوثيقة تأميناً بحرياً وحدها.

وبالمقارنة، لم تضع بروكسل أو هامبورغ تعريفاً عاماً لعقد التأمين البحري أو تصنيفاً لوثائقه؛ فمحل الأولي توحيد بعض قواعد سندات الشحن، ومحل الثانية تنظيم النقل البحري للبضائع، وترد الصلة المباشرة بالتأمين في المادتين (8/3) و(1/23) بشأن منع انتفاع الناقل بتأمين البضاعة على نحو يعفيه من المسؤولية. ومن ثم، تُستمد أنواع التأمين وشروطه من القانون الحاكم لعقد التأمين والوثيقة والممارسات المتفق عليها، ويأتي عرضها هنا لبيان كيفية تمويل آثار المسؤولية. أما النظام السعودي فقد تجاوز تنظيم النقل إلى تخصيص الباب السابع للتأمين البحري، وهو ما يفسر اتساع المقارنة الوطنية في هذا الجانب. عالجت بروكسل الصلة بين التأمين ومسؤولية الناقل في المادة (8/3)، فاعتبرت شرط استفادة الناقل من التأمين أو ما يماثله شرطاً يعفيه من المسؤولية، وأخضعته للبطلان. وأكدت هامبورغ الحكم ذاته صراحة في المادة (1/23) بإبطال شرط التنازل عن منفعة تأمين البضاعة لمصلحة الناقل. ويتفق النظام السعودي معهما في المادة (215) التي تبطل النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة. ويجمع هذه النصوص منع الناقل من اتخاذ تأمين صاحب البضاعة وسيلة لنقل تبعه إخلاله إليه أو إلى مؤمنه.

وعملياً، إذا نص سند الشحن على استفادة الناقل من تعويض وثيقة الشاحن بما يخفف مسؤوليته، واجه الشرط البطلان وفق النص الواجب التطبيق من هذه الأحكام. أما تأمين الناقل على مسؤوليته لدى مؤمن خاص به، فيوفر تمويلاً للالتزام الذي يثبت في ذمته. فتنبص حماية بروكسل وهامبورغ هنا على بقاء مسؤولية الناقل وحق المطالب بالتعويض، وتتكفل قواعد عقد التأمين في القانون الوطني بتعيين الأخطار المغطاة والتزامات المؤمن. ويتميز النظام السعودي بجمعه تنظيم مسؤولية النقل وأحكام التأمين البحري في نظام واحد، بما يتيح ربط المادة (215) بأحكام الوثيقة والحلول في الباب السابع.

وتعد بوليصة التأمين، أو وثيقته، أساساً لإثبات العلاقة التأمينية وتحديد التزامات طرفيها؛ فقد أوجبت المادة (294) إثبات عقد التأمين وما يطرأ عليه كتابة، وإصدار وثيقة تتضمن محل التأمين ووصف التغطية وحدودها واستثناءاتها ومدتها ونطاقها الجغرافي، ومبلغ التأمين وقسطه وأسماء الأطراف، كما جعلت الوثيقة المؤقتة ملزمة إلى حين صدور النهائية. ولذلك يبدأ فحص المطالبة بالوثيقة وملحقاتها؛ فقد يكون الضرر داخلياً في مسؤولية الناقل ولكنه خارج تغطية معينة، أو تكون قيمة البضاعة أعلى من مبلغ التأمين المتفق عليه. ويقع على المؤمن له تقديم البيانات الصحيحة والإبلاغ عن زيادة الخطر وفق المادتين (300، 301). وتبرز أهمية الوثيقة منذ التعاقد بتحديد من يلتزم باستصدار التأمين وأداء قسطه والمستفيد منه والأخطار المطلوبة، مع بقاء سند الشحن مستنداً مستقلاً يتعلق بالنقل. وتُفهم عبارة أن البوليصة أساس العملية التعاقدية في هذا النطاق التأميني؛ فليست قاعدة عامة تجعل وجودها ركناً في كل عقد نقل بحري، وإن وجبت تغطية معينة بنص أو باتفاق. وبالمقارنة، تركز بروكسل

وهامبورغ على التزامات النقل وأثارها، وتحميان صاحب البضاعة من شرط استفادة الناقل من تأمينه، أما إثبات عقد التأمين وتفصيل الوثيقة فقد فصلها المنظم السعودي في الباب السابع.

ويغطي تأمين البضائع المصلحة في سلامة الشحنة من الأخطار المشمولة، بينما يغطي تأمين المسؤولية ما يلتزم الناقل المؤمن له بأدائه للغير ضمن التغطية المتفق عليها. وقد ربطت المادة (354) التزام المؤمن بتوجيه المتضرر مطالبة ودية أو قضائية إلى المؤمن له، وجعلته في حدود التعويض الذي يلتزم به الأخير. ويتحمل الناقل ما يبقى في ذمته بسبب مبلغ التحمل أو تجاوز سقف الوثيقة أو استثناء الخطر؛ أما الجزء الذي يستبعده الحد النظامي لمسؤوليته فقد يتحمله صاحب البضاعة أو مؤمنه بحسب وثيقة تأمين البضائع. وبذلك يتحدد من يتحمل الخطر اقتصادياً بعد فحص مطالبة النقل وعقد التأمين معاً.

ويظهر أثر المقارنة في أن حد التعويض في بروكسل أو هامبورغ يحدد ابتداءً دين الناقل تجاه صاحب البضاعة، في حين يتحدد تغطية هذا الدين بالقانون الحاكم للتأمين وشروط الوثيقة. فإذا سقط حق الناقل في التحديد وفق المادة (5/4هـ) من بروكسل المعدلة، أو المادة (8) من هامبورغ، أو المادة (219) السعودية، اتسعت المطالبة عليه إلى الضرر المثبت دون ذلك الحد. ويبقى بحث الوفاء التأميني متعلقاً بسقف الوثيقة واستثناءاتها؛ وقد تؤدي الوقائع التي أسقطت التحديد إلى إثارة استثناء العمد أو الخطأ الجسيم، بحسب النص والشروط المنطبقة. ولهذا يلزم التمييز بين إثبات القصد أو العلم باحتمال الضرر اللازم لسقوط التحديد، وبين شروط الاستثناء التأميني، دون افتراض تطابقهما.

ويعزز هذا التحليل التنظيم السعودي لتغطيات التأمين البحري؛ فالتعليمات الصادرة بقرار محافظ البنك المركزي رقم (2/س/445) وتاريخ 1445/2/21هـ تشمل في المادة (1/4) مسؤولية المجهز تجاه الغير عن تضرر الممتلكات، ومنها البضائع المنقولة، ضمن نطاقها، وتوضح المادة (10) أثر نوع الخطأ وشخص مرتكبه في التغطية الإلزامية، وتؤكد المادة (13) بيان الحدود والاستثناءات في الوثيقة، كما تحظر المادة (17) التنازل للمجهز عن حقوق تأمين البضائع، وقد طُرح مشروع تعديل التعليمات للاستطلاع عام 1423هـ. وتلتقي هذه الحماية مع بروكسل وهامبورغ والمادة (215) السعودية، وتعتمد الدراسة هنا النص المنشور للتعليمات، وتتناول المشروع بوصفه مقترحاً للتطوير.

وتتضح أهمية هذه الحدود عند الحرب والقرصنة؛ فالمادة (309) تستبعد هذه الأخطار من التغطية المعتادة ما لم يتفق على خلاف ذلك، وتبين المادة (310) نطاقها عند الاتفاق على تأمين أخطار الحرب. كما أبقى المادة (308) التغطية في حالة الاضطرار إلى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة. وعليه، فإن نقل البضائع عبر منطقة تتعرض لأعمال عداوية يقتضي مراجعة النطاق الجغرافي وملحق أخطار الحرب والإبلاغ عن زيادة الخطر. أما الخسائر التجارية البحتة وفروق الأسعار والعقبات المؤثرة في العملية التجارية، فتخضع للاستبعاد الوارد في المادة (5/312)، وهو ما يجعل بحث تعويض التأخير من الناقل مستقلاً عن بحث دخوله في التغطية التأمينية.

وتقتضي المقارنة الفصل بين أثر الحرب في المسؤولية وأثرها في التغطية تذكر بروكسل أعمال الحرب ضمن أسباب الإعفاء في المادة (4/2هـ)، مع بحث صلتها بالضرر والالتزامات الأخرى للناقل، بينما تعالج هامبورغ الواقعة وفق معيار التدابير المعقولة في المادة (1/5). ويقتضي النظام السعودي إثبات شروط الإعفاء في المادتين (210، 211). أما ضمان المؤمن فيتحدد بوثيقة التأمين والقواعد المنظمة لها، ومنها المادة (309) السعودية. وبذلك قد يبقى الناقل مسؤولاً عن خطأ في التعامل مع الخطر رغم وجود الحرب، وقد يستحق صاحب البضاعة تعويضاً تأمينياً عن خطر مغطى مع انتفاء مسؤولية الناقل. وفي الرحلات عبر المناطق المضطربة تصبح مراسلات تغيير المسار والتحذيرات وتاريخ إضافة تغطية الحرب أدلة مؤثرة في المطالبتين.

1123 البنك المركزي السعودي. (1445هـ/2023م). تعليمات تغطيات التأمين البحري، قرار المحافظ رقم (2/س/445) وتاريخ 1445/2/21هـ، النسخة المنشورة لدى هيئة التأمين.

المواد (4، 10، 13، 17، 31، 32). <https://www.ia.gov.sa/Regulations/تعليمات20%تغطيات20%التأمين20%البحري.pdf>

هيئة التأمين. (2025). مشروع تعديل تعليمات تغطيات التأمين البحري، منصة استطلاع <https://istitlaa.ncc.gov.sa/ar/Finance/IA/MICI/Pages/default.aspx>

وفي السياق نفسه، تناولت دراسة العجلة المنشورة في أغسطس 2026 أزمة هرمز من زاوية العلاقة بين سلامة العبور وتكلفة التأمين والتمويل، ورأت أن ارتفاع تكلفة التغطية وتردد الجهات الممولة قد يعطلان النقل تجارياً حتى مع بقاء التغطية متاحة¹¹²⁴. وتفيد هذه النتيجة في التمييز بين استحالة تنفيذ الرحلة وبين ارتفاع كلفتها؛ فعند التمسك بالإعفاء وفق بروكسل أو هامبورغ أو النظام السعودي، يلزم بيان أثر الخطر الفعلي في أداء الالتزام. ومن جهة التأمين، تُفحص استثناءات الحرب في المادة (309) والمادة (32) من تعليمات التغطيات، وتاريخ سريان ملحق الحرب وحدوده، لتحديد الطرف الذي يتحمل خسارة البضاعة أو نفقات التعامل مع الأزمة.

ويتصل باستمرار التغطية الوعاء السعودي للتأمين البحري، الذي تعرضه هيئة التأمين ضمن مبادراتها في سبتمبر 2026 لدعم الطاقة التأمينية في ظروف ارتفاع المخاطر، وتشمل التغطيات المعلنة البضائع وأجسام السفن ومسؤوليات المستأجرين والحماية والتعويض، وفق شروط الأهلية والتغطية، وتديره الشركة السعودية لإعادة التأمين، وتوضح الهيئة أن العميل يحصل على الوثيقة من شركات التأمين، بينما يوفر الوعاء طاقة استيعابية لها¹¹²⁵. وترى الدراسة أن فائدته لمسؤولية الناقل تتمثل في دعم إمكان تغطية الخطر اقتصادياً؛ إذ يظل دين التعويض محكوماً بقواعد بروكسل أو هامبورغ أو النظام السعودي بحسب القانون المنطبق، بينما يستلزم تحديد ما يتحمله التأمين فحص نوع الوثيقة وسقفها واستثناءاتها. ومن ثم يمثل توافر الطاقة التأمينية عنصراً مكملاً للحماية القانونية لصاحب البضاعة، مع ضرورة التحقق من شمول الوثيقة للخطر المعين.

ويُقصد بالطاقة الاستيعابية هنا قدرة شركات التأمين على قبول الأخطار وتوفير مبالغ التغطية؛ وتدعم إعادة التأمين هذه القدرة من خلال نقل جزء من الأخطار وتنويعها وتخفيف متطلبات رأس المال¹¹²⁶. وتظهر فائدته العملية حين يصعب الحصول على تغطية أخطار الحرب أو ترتفع كلفتها، فيُبحث توافرها لدى الشركة المؤمنة وشمولها للرحلة والبضاعة والمدة محل العقد. وترى الدراسة أن أثر الوعاء يقع في إمكان تمويل الخطر واستمرار التغطية؛ أما تقدير مسؤولية الناقل وإعفاؤه وحدود تعويضه فيبقى خاضعاً لبروكسل أو هامبورغ أو النظام السعودي بحسب القواعد المنطبقة، وتظل المطالبة التأمينية موجهة وفق الوثيقة والصفة التي يقررها التنظيم.

ولا تتضمن بروكسل أو هامبورغ تنظيمياً لإنشاء وعاء تأميني أو تجميع طاقة شركات التأمين؛ فالأحكام المشار إليها فهمتا تتعلق بمسؤولية النقل وبطلان شرط انتفاع الناقل بتأمين البضاعة. لذلك تعالج الدراسة الوعاء السعودي بوصفه ترتيباً تأمينياً مسانداً وفق المبادرة الموثقة أعلاه، وتربط أثره بإتاحة التغطية دون استنتاج تعديل أسباب مسؤولية الناقل أو حدودها. ويستأنس في فهم وظيفة تجميع الأخطار بالممارسة التعاضدية לנוادي الحماية والتعويض المتقدمة، مع بقاء الاختلاف في العضوية والتنظيم والشروط؛ فلا تعد هذه الممارسة بذاتها قاعدة ملزمة لأطراف عقد النقل.

ويؤيد أهمية فحص هذه التكاليف بحث يرجان وآخرين المنشور عام 2026 عن القرصنة في خليج غينيا؛ فقد تناول أثرها في زيادة أقساط التأمين ونفقات الحماية وتغيير المسارات وتعطل حركة الموانئ¹¹²⁷. وتكشف هذه النتائج اتساع الخسارة الاقتصادية

1124 العجلة، صلاح الدين مازن. (2026). القيد التجاري لنقطة الاختناق: التأمين وأمن الخليج بعد صدمة مضيق هرمز 2026. المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، تحليلات اقتصادية، 10 أغسطس 2026. <https://www.dohainstitute.org/ar/economic-studies/Pages/gulf-chokehold-insurance-and-security-following-the-strait-of-hormuz-shock.aspx>

1125 هيئة التأمين. (2026). الوعاء السعودي للتأمين البحري، صفحة التعريف بالمبادرة، آخر تحديث 9 سبتمبر 2026، تاريخ الاطلاع 16 سبتمبر 2026. <https://www.ia.gov.sa/ar/media-center/communication/9>

هيئة التأمين. (2026). الأسئلة الشائعة، قسم الوعاء السعودي للتأمين البحري، تاريخ الاطلاع 16 سبتمبر 2026. <https://www.ia.gov.sa/ar/faqs>

1126 Möhr, Christoph, Yong, Jeffery, & Zweimueller, Manuela. (2025). Mind the climate-related protection gap – reinsurance pricing and underwriting

considerations. FSI Insights on policy implementation, No. 65. Bank for International Settlements. pp. 12, 26، القدرة على الاكتتاب ونقل، 26، 12. FSI Insights on policy implementation, No. 65. Bank for International Settlements. pp. 12, 26

الأخطار وتخفيف متطلبات رأس المال. <https://www.bis.org/fsi/publ/insights65.htm>

1127 Yercan, F., Cetin, O., & Conguloglu, R. (2026). The economic impact of piracy: a critical assessment of maritime security and trade disruptions in the Gulf of Guinea. Maritime Economics & Logistics, 28, 163–187. Sections 2.3, 5.1. <https://doi.org/10.1057/s41278-025-00344-1>

التي قد تنشأ عن الخطر البحري. أما استحقاق التعويض عن كل عنصر منها فيتطلب تحديد أساس المطالبة أو إخلال الناقل الذي يعالج وفق بروكسل أو هامبورغ أو النظام السعودي، أم خطر تشمله وثيقة التأمين؟ وتفيد التفرقة في إعداد المطالبة ببيان تكلفة التأخير أو تغيير المسار وسببها والطرف الملمزم بها، بدلاً من جمعها كلها تحت وصف واحد للخسارة البحرية.

وتظهر هذه الصلة في قضية The Polar، التي فصلت فيها المحكمة العليا البريطانية في 17 يناير 2024، إثر اختطاف السفينة في خليج عدن عام 2010، فقد بلغت الفدية المدفوعة 7.7 مليون دولار أمريكي، وحددت مساهمة أصحاب البضاعة في الخسارة البحرية المشتركة بمبلغ 4,829,393.22 دولار، واحتج أصحاب البضاعة بأن شروط التأمين ضد أخطار الحرب في مشاورة الإيجار، والمحال إليها في سندات الشحن، تجعل التأمين وسيلة تحمل الخسارة المتفق عليها، لكن المحكمة رفضت طعنهم وأبقت مطالبة المالك بالمساهمة بعد تفسير تلك الشروط وعلاقتها بأطرافها¹¹²⁸. وتبرز القضية أثر تحديد من التزم بالقسط والمصلحة المؤمن عليها ومدى انتقال شروط المشاورة إلى حامل السند في إمكان الرجوع بالتعويض.

وفي المقارنة، تترك المادة (5) من بروكسل مجالاً لشروط الخسارة المشتركة المشروعة مع بقاء بطلان شرط منفعة التأمين في المادة (8/3)، بينما تربط هامبورغ في المادة (2/24) حق رفض المساهمة بمسؤولية الناقل. ويُبحث ذلك سعودياً مع أحكام الخسائر البحرية المشتركة وبطلان شرط النزول عن حقوق التأمين في المادة (215). ومن ثم يرتبط استحقاق المساهمة وتغطيتها بصياغة الالتزامات وسبب الحادث، ويستقل كل منهما عن مجرد وجود وثيقة تأمين.

كما أن تحديد سبب الخسارة مؤثر في استحقاق مبلغ التأمين عند تعاقب الأخطار، وقد خلصت دراسة فاطمة أوزجان المنشورة عام 2026 إلى أن السبب المتدخل اللاحق في قانون التأمين البحري الإنجليزي يُبحث ضمن قاعدة السبب القريب، لا بوصفه اختصاراً مستقلاً؛ فالعبرة بالتأثير السببي لا بمجرد التعاقب الزمني¹¹²⁹. وفي المقارنة، تتناول المادة (7/210) السعودية توزيع ضرر اجتماع فيه خطأ الناقل مع سبب آخر، بينما تقرر المادة (311) قرينة الخطر البحري عند تعذر معرفة ما إذا كان سبب الضرر حربياً أو بحرياً. وترى الدراسة أن الفصل بين هاتين المسألتين ضروري فالأولى تعين قدر مسؤولية الناقل، والثانية تتصل بتكييف الخطر لأغراض التأمين. ويظل تقدير مسؤولية الناقل دولياً خاضعاً لقواعد الإثبات في بروكسل أو هامبورغ، ومنها المادة (7/5) من الأخيرة عند اجتماع الأسباب.

ثانياً: تحديد التعويض التأميني وصلته بتعويض الناقل

وضح المنظم السعودي تقدير التعويض عن تلف البضائع في المادة (348)، وذلك بمقارنة قيمتها تالفة بقيمتها سليمة في الزمان والمكان نفسهما، ثم تطبيق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين، مع مراعاة الضوابط الواردة في المادة (347) بشأن مبلغ التأمين. وتختلف هذه العملية عن حساب مسؤولية الناقل؛ فبروكسل المعدلة تربط تقويم البضاعة بمكان التفريغ وزمانه ثم يُبحث حد المسؤولية، بينما تحدد هامبورغ سقف المسؤولية وتُستكمل قواعد تقدير الضرر بالقانون الواجب التطبيق. ويكون الرجوع إلى قواعد التعويض في نظام المعاملات المدنية عند انطباق النظام السعودي فيما تكمله، مع تقديم النص التأميني الخاص عند حساب التزام المؤمن.

ولتوضيح ذلك، إذا بلغت قيمة البضاعة سليمة مائة ألف ريال وقيمتها تالفة سبعين ألف ريال، كانت نسبة النقص ثلاثين في المائة؛ فإذا كان مبلغ التأمين ثمانين ألف ريال، نتج عن تطبيق النسبة مبلغ أربعة وعشرين ألف ريال، قبل مراعاة مبلغ التحمل وسائر الشروط والضوابط المنطبقة. وهذا مثال حسابي لتطبيق المادة (348)، وليس تقديراً آلياً لدين الناقل؛ إذ تُحسب مسؤوليته على

¹¹²⁸ Herculito Maritime Ltd and others v Gunvor International BV and others (The Polar), [2024] UKSC 2 (U.K.). paras. 14, 99–100.

https://supremecourt.uk/uploads/uksc_2022_0009_judgment_d71917e30c.pdf

¹¹²⁹ Özcan, Fatima. (2026). Breaking the chain of causation in English marine insurance law (Novus Actus Interveniens). WMU Journal of Maritime Affairs, published online 9 June 2026. DOI: 10.1007/s13437-026-00419-7. <https://doi.org/10.1007/s13437-026-00419-7>

أساس الضرر المثبت، ثم تُبحث حدودها وسقوطها. أما في تأمين المسؤولية، فتربط مطالبة المؤمن بالتعويض الذي يلزم به المؤمن له وفق المادة (354)، في نطاق الوثيقة؛ وبذلك قد يختلف التعويض التأميني عن تعويض النقل مع تعلقهما بالحادث نفسه. ثالثاً: حلول المؤمن والمحافظة على المطالبة

وتختلف صفة المطالب باختلاف الوثيقة؛ فصاحب البضاعة يطالب الناقل بالتعويض عن إخلاله، ويطالب مؤمن البضائع متى كان حاملاً شرعياً للوثيقة ومستحقاً للتعويض وفق المادة (295). وفي تأمين مسؤولية الناقل تُبحث صفة المستفيد وشروط الوثيقة والسند الذي يجيز له مطالبة المؤمن، مع تحقق المطالبة الموجهة إلى الناقل وفق المادة (354). وبالنسبة إلى التغطيات الخاضعة للتعليمات السعودية، تقرر المادة (31) خضوع المنازعة للأنظمة واللوائح السعودية واختصاص لجان الفصل في المنازعات والمخالفات التأمينية؛ وهو تطبيق محدد للقانون الوطني على الأثر التأميني للمسؤولية. وتنصب أحكام بروكسل وهامبورغ في المقابل على المطالبة الناشئة عن النقل، مع بقاء شروط المطالبة التأمينية مستمدة من التنظيم المختص والوثيقة.

يحل المؤمن الذي أدى تعويض التأمين محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه تجاه المسؤول عن الضرر في حدود ما أداه، وفق المادة (324). ويترتب على ذلك انتقال حق الرجوع إلى المؤمن بقدره، مع بقاء حق المؤمن له في الجزء الذي لم يعرض عنه. ويحقق هذا التنظيم جبر الضرر والمحافظة على الرجوع على المسؤول، ويمنع استيفاء تعويضين عن الخسارة ذاتها.

ويقتضي ضبط أثر الحلول تمييزه عن انتقال ملكية المال المؤمن عليه؛ فالمادة (324) تنقل حقوق المطالبة بقدر التعويض المدفوع، أما انتقال الملكية في حالة الترك فتتضمنه المادة (320) بشروطه، مع جواز رفض المؤمن انتقال الملكية دون إخلال بأداء مبلغ التأمين. وتفيد هذه التفرقة في تحديد ما يملكه المؤمن عند الرجوع على الناقل أساس المطالبة هو الحق الذي حل فيه، وتلحقه حدود المسؤولية والدفع المقررة في بروكسل أو هامبورغ أو النظام السعودي بحسب القواعد الحاكمة للنقل. ولذلك لا يستلزم حلول المؤمن في دعوى التعويض أن يكون قد أصبح مالاً للبضاعة.

وببإشراف المؤمن الحق المنتقل إليه بما يلحقه من دفع و حدود؛ فإذا انطبقت حدود بروكسل أو هامبورغ أو النظام السعودي على مطالبة صاحب البضاعة، انتقل الحق إلى المؤمن مقيداً بها. ويلتزم المؤمن له وفق المادة (316) بالمحافظة على حق الرجوع، وتُبحث الإخطارات والمدد المؤثرة في هذا الحق في المطلب التالي.

رابعاً: مستجدات المنظمة البحرية الدولية وأثرها في فاعلية التأمين

من أحدث المستجدات ذات الصلة بالتأمين والتحقق من السفن إرشادات المنظمة البحرية الدولية بشأن تسجيل السفن، الصادرة في 4 يونيو 2026 بالوثيقة LEG، 1/Circ، 19، وهي إرشادات طوعية أقرتها اللجنة القانونية في دورتها الثالثة عشرة بعد المائة، وترتبط سلامة التسجيل بالتحقق من هوية السفينة وبياناتها وشهاداتها ومقدمي التأمين أو الضمان المالي¹¹³⁰. وتبرز أهميتها في بحث مسؤولية الناقل من خلال دعم موثوقية البيانات التي يعتمد عليها الشاحن والمؤمن عند التعاقد، ثم عند الرجوع بالتعويض بعد الحادث.

وتدعو الفقرة (4.2.15) منها إلى مراعاة الإرشادات الخاصة بقبول شهادات التأمين وشركات التأمين ومقدمي الضمان المالي ونواحي الحماية والتعويض، الواردة في الوثيقة LEG، 1/Circ، 16، الصادرة في 20 يونيو 2024، وتتصل هذه الإرشادات بالشهادات المطلوبة بموجب اتفاقيات المسؤولية الداخلة في اختصاص المنظمة، وبالتحقق من قدرة الجهة المصدرة على الوفاء¹¹³¹. وتتمثل الإضافة التي تقدمها هذه الدراسة في ربط التحقق من مصدر الشهادة بالتحقق من وثيقة تغطية مسؤولية الناقل عن البضائع؛ فصحة

¹¹³⁰ International Maritime Organization. (2026). Guidelines on the Registration of Ships, LEG.1/Circ.19, 4 June 2026. paras. (1.2, 4.2.7–4.2.15).

<https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Legal/Documents/Guidelines%20on%20the%20Registration%20of%20Ships.pdf>

¹¹³¹ International Maritime Organization. (2024). Legal Committee, 111th session, 22–26 April 2024: Guidelines for accepting insurance certificates and insurance companies, financial security providers, and P&I Clubs; subsequently circulated as LEG.1/Circ.16, 20 June 2024.

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-111th-session.aspx>

شهادة السفينة خطوة أولى، ويستكملها فحص المصلحة المؤمن عليها ومبلغ التغطية واستثناءات الحرب والتأخير والجهة الملزومة بالأداء.

ويدعم هذا الاتجاه التقرير المشترك الصادر عن الجامعة البحرية العالمية والمعهد الدولي للقانون البحري التابع للمنظمة البحرية الدولية والأونكتاد عام 2024 بشأن التسجيل الاحتياطي للسفن والسجلات الاحتياطية، فقد تناول الإشكالات التي يثيرها اضطراب بيانات التسجيل والتحقق من الجهات ذات الصلة بالسفينة¹¹³². وتؤثر هذه المسائل عملياً في تعيين المسؤول والتثبت من الضمان المتاح للوفاء بالمطالبات، خاصة عند تعدد الشركات القائمة على الملكية والتشغيل والتعاقد.

وبالنظر إلى النظام السعودي، يمكن الاستفادة من هذه المستجدات في إجراءات التحقق لدى الهيئة العامة للنقل وفي نماذج التعاقد التي يستخدمها الناقلون ووسطاء الشحن؛ وذلك بربط بيانات السفينة المسجلة برقم تعريفها، والتحقق من سريان الشهادة والجهة المصدرة، ثم مطابقة وثيقة التأمين مع البيانات الواجبة لوثيقة التأمين وفق المادة (294). كما تتيح وسائل التحقق الإلكتروني والبيانات المحدثة المشار إليها في الإرشادات الحد من الاعتماد على شهادات منتهية أو بيانات غير متطابقة. وبذلك تكتمل الحماية التي يقرها النظام من جهة ثبوت الحق بالتعويض بإجراءات تساعد على إمكان الوفاء به.

وتكتمل إجراءات التحقق الحماية الموضوعية التي تقرها بروكسل وهامبورغ والنظام السعودي؛ فهي تساعد على كشف ضعف الضمان أو اضطراب بياناته قبل وقوع الخسارة. وبعد تعيين المسؤول ومقدار التعويض ونطاق التغطية، تبقى المحافظة على المطالبة مرتبطة بالإخطارات والمدد التي يتناولها المطلب التالي.

المطلب الثالث

الإخطار ومدد المطالبة بالتعويض

يُشكل الإخطار بالهلاك أو التلف والتقيّد بمدد التقادم بُعداً إجرائياً بالغ الأهمية في منظومة مسؤولية الناقل البحري، وسنتناولها كالتالي:

1. أولاً: الإخطار

ألزمت الأنظمة الثلاثة المرسل إليه بإخطار الناقل، ويقصد بها إحاطة الناقل أو من يمثله علماً بما لحق البضاعة من هلاك أو تلف، على نحو يُمكنه من الوقوف على حالة البضاعة والتحقق من سبب الضرر ومداه، تمهيداً للمطالبة بالتعويض عند الاقتضاء¹¹³³.

فبموجب اتفاقية بروكسل يجب على المرسل إليه أن يُخطر الناقل كتابةً بالهلاك أو التلف قبل تسلّم البضاعة أو وقت تسلّمها إذا كان الهلاك أو التلف ظاهراً، وخلال ثلاثة أيام من التسلّم إذا كان غير ظاهر (المادة 6/3). ولا يترتب على عدم الإخطار سقوط حق المرسل إليه في المطالبة بالتعويض، وإنما يُنشئ قرينة على تسلّم البضاعة بالحالة الموصوفة في سند الشحن، أي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس.

أما اتفاقية هامبورغ فقد مدّدت هذه المهلة، فجعلت مهلة الإخطار بالتلف غير الظاهر خمسة عشر يوماً متصلة من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه (المادة 2/19)، بدلاً من ثلاثة أيام في بروكسل. كما أضافت حكماً جديداً يتعلق بالإخطار بالتأخير، فألزمت

¹¹³² World Maritime University, IMO International Maritime Law Institute & UNCTAD. (2024). Final Report of the Study Group on Fraudulent Registration and Fraudulent Registries of Ships, submitted to IMO Legal Committee as LEG 111/6.

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Documents/FINAL%20REPORT%20-%20Study%20Group%20on%20Fraudulent%20Registration%20and%20Fraudulent%20Registries.pdf>

¹¹³³ قوارية، قويدر. (2018). الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحراً وأثره في الاتفاقيات الدولية. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، 5(1)، 277-290.

٢٨٠. ولتعريف الإخطار ووظيفته الإثباتية: عوض، هاني مؤنس. (2025). مسئولية الناقل عن تأخير توصيل البضائع بحراً في القانون السعودي والإماراتي. مجلة الشمال للعلوم الإنسانية، 10(1)، الجزء الأول، 63-80. ص 76. <https://doi.org/10.12816/0062095>

<https://asjp.cerist.dz/en/article/85087>

المرسل إليه بإخطار الناقل بالتأخير خلال ستين يوماً متصلة من تاريخ تسليم البضاعة (المادة 5/19). ويؤدي عدم الإخطار بالهلاك أو التلف إلى قيام قرينة بسيطة على التسليم بالحالة الموصوفة، أما التعويض عن التأخير فيتوقف على تقديم الإخطار الكتابي خلال مدة الستين يوماً المقررة.

أما المنظم السعودي، فقد أخذ بتنظيم الإخطار بالهلاك أو التلف بمواعيد تتفق مع هامبورغ؛ إذ أُلزم من يتسلم البضاعة بأن يُخطر الناقل كتابةً بالهلاك أو التلف في موعد لا يجاوز يوم العمل التالي لتسلم البضاعة إذا كان الضرر ظاهراً، وخلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الاستلام إذا كان غير ظاهر، وإلا قامت قرينة على أن البضاعة سُلمت بالحالة الموصوفة في سند الشحن، مع بقاء هذه القرينة قابلة لإثبات العكس (المادة 1/218). كما قرر أن الإخطار لا يكون لازماً إذا جرى فحص البضاعة وإثبات حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو من يمثله ومن تسلم البضاعة (المادة 2/218). ويتفق هذا التنظيم مع المادة (19/1-3) من هامبورغ في مواعيد إخطار الضرر الظاهر وغير الظاهر وأثر الفحص المشترك، بينما تقصر بروكسل مهلة الضرر غير الظاهر على ثلاثة أيام، وتطلب إخطار الضرر الظاهر قبل التسلم أو عنده.

ويبرز اختلاف آخر في التأخير فقد جعلت المادة (5/19) من هامبورغ الإخطار الكتابي خلال ستين يوماً شرطاً للتعويض عنه، بينما خصصت المادة (218) السعودية أحكامها للهلاك والتلف ولم تورد حكماً مماثلاً للتأخير. وترى الدراسة أن تقرير مسؤولية التأخير في المادة (210) ومدة المطالبة في المادة (221) يقتضي تمييزهما عن شرط الإخطار؛ فاستعارة ميعاد هامبورغ عند تطبيق النظام السعودي تحتاج إلى سند واجب التطبيق، ولا يكفي التشابه بين النظامين في بقية أحكام الإخطار.

ويراعى في المطالبة التأمينية تمييز إخطار الناقل وفق المادة (218) عن إخطار المؤمن بتلف البضاعة خلال خمسة عشر يوماً وفق المادة (353). فالأول يتصل بإثبات حالة البضاعة في مواجهة الناقل، والثاني يتصل بحقوق أطراف التأمين؛ ولكل منهما مخاطب به وأثره وفق النص المنظم له. ويقتضي حفظ حق الرجوع الذي قرره المادة (316) توجيه الإخطار إلى كل طرف والمحافظة على مستندات التسلم والمعاينة.

2. ثانياً: التقادم وعدم سماع الدعوى

يُقصد بالتقادم هنا المدة المقررة للمطالبة القضائية بالتعويض عن الإخلال بالنقل البحري، ويحدد النص الواجب التطبيق أثر انقضاءها¹¹³⁴.

فقد حددت اتفاقية بروكسل مدة التقادم بسنة واحدة من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب فيه تسليمها (المادة 6/3). وتنسم هذه المدة بالقصر مقارنةً بمدد التقادم في القواعد العامة.

ومن التطبيقات القضائية في هذا الشأن قضية FIMBank التي فصلت فيها المحكمة العليا البريطانية في 13 نوفمبر 2024، تعلقت الدعوى بشحنة فحم نُقلت من إندونيسيا إلى الهند، وادعى البنك الممول، بوصفه صاحب حقوق ناشئة عن سندات الشحن، أن الناقل سَلَّم البضاعة إلى غير مستحقيها دون تقديم أصول السندات، وتمسك الناقل بانقضاء السنة المقررة للمطالبة، إذ بدأ البنك التحكيم في 24 أبريل 2020 بعد مضي أكثر من سنة على التسليم أو وجوبه، وقضت المحكمة برفض الطعن، وأقرت شمول المادة (6/3) من قواعد لاهاي-فيبيسي المطالبة بالتسليم الخاطئ بعد التفريغ، فحُسمت المسألة لمصلحة الناقل على أساس المادة 1135. ويكشف الحكم أن الاحتفاظ بأصل سند الشحن وإثبات التمويل لا يكفيان لحفظ المطالبة إذا انقضت مدتها. وعلى حامل السند التثبت من تاريخ التسليم الفعلي ومن تسلم البضاعة، ومباشرة الإجراء القاطع أو الحافظ للمدة وفق القانون المنطبق. وينعكس

1134 جواباد، حياة. (2015). التقادم في دعاوى عقد النقل البحري. مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، (1)، 141-156. ص 146. <https://search.emarefa.net/detail/BIM-1602318>

1135. والحكم الصادر في 13 نوفمبر 2024، [2024] UKSC 38 (U.K.). paras. (4-14). FIMBank Plc v KCH Shipping Co Ltd (The Giant Ace).

<https://www.supremecourt.uk/cases/judgments/uksc-2023-0085>

ذلك على التأمين؛ فالمؤمن الذي يحل في الحق بعد التعويض يتلقاه بحالته، ولا ينشأ له بمجرد الدفع ميعاد جديد مستقل لمطالبة الناقل. ولذلك تصبح المحافظة على المدة جزءاً من المحافظة على القيمة الاقتصادية للحق.

أما اتفاقية هامبورغ فقد مدّدت مدة التقادم إلى سنتين من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب فيه تسليمها (المادة 1/20). وتُمثل هذه المدة ضعف المدة المقررة في بروكسل، وهو ما يمنح صاحب البضاعة مهلة أوسع لاتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة. كما أجازت اتفاقية هامبورغ للمدعى عليه رفع دعوى ضمان فرعية حتى بعد انقضاء مدة التقادم، بشرط أن يتم ذلك خلال المدة التي يحددها قانون المحكمة المختصة، على ألا تقل المهلة المتاحة عن تسعين يوماً من تاريخ تسوية المطالبة أو إعلان الدعوى على من يباشر الرجوع (المادة 5/20)، وهو حكم يهدف إلى حماية الناقل الذي يُرفع عليه دعوى في وقت متأخر من مدة التقادم فلا يجد متسعاً من الوقت للرجوع على من تسبّب فعلاً في الضرر.

أما النظام البحري التجاري السعودي، فقد مدّد مدة سماع الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً إلى سنتين من تاريخ تسلّم البضاعة أو من التاريخ المحدد لتسليمها، وبذلك يقترب من اتجاه اتفاقية هامبورغ ويبتعد عن بروكسل التي أخذت بسنة واحدة (المادة 1/221). ولم يقتصر المنظم السعودي على مجرد تحديد مدة التقادم، بل نص على انقطاع هذه المدة بخطاب مع إثبات التسليم، أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة، أو ببندب خبير لتقدير الضرر، فضلاً عن أي سبب آخر يقرره النظام (المادة 2/221). كما أجاز لمن وُجهت إليه المطالبة أن يرجع على الغير خلال تسعين يوماً من تاريخ رفع الدعوى أو من تاريخ الوفاء، ولو كانت مدة السنتين الأصلية قد انقضت، وهو ما يعكس حرص المنظم على تحقيق التوازن بين حماية صاحب البضاعة وتمكين المدعى عليه من الرجوع على المسؤول الحقيقي عن الضرر (المادة 3/221).

وتستقل عن مدة مطالبة الناقل في المادة (221) مدد الدعاوى الناشئة عن التأمين في المادة (325)، وإن كانت كلتاهما سنتين؛ إذ تختلف أسباب المطالبة وأطرافها ووقائع بدء المدة. ففي تأمين البضائع يرتبط البدء بوصول السفينة أو الوقت الذي كان يجب وصولها فيه، أو بوقوع الحادث إذا كان لاحقاً، بينما يرتبط رجوع المؤمن له على المؤمن بسبب مطالبة الغير بإقامة الغير الدعوى أو بوفاء المؤمن له. ومن ثم يلزم ضبط مسار المطالبة على الناقل ومسار المطالبة التأمينية كل على حدة، مع مراعاة أحكام الانقطاع المقررة لكل منهما.

الخاتمة

خلصت الدراسة إلى أن مسؤولية الناقل البحري عن البضائع في النظام البحري التجاري السعودي تقوم على تنظيم يجمع بين حماية صاحب البضاعة وعدم تحميل الناقل مسؤولية مطلقة. وقد أظهرت المقارنة مع اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ أن النظام السعودي اقترب في عدد من أحكامه من اتجاه هامبورغ، خاصة في أساس المسؤولية، وشمول التأخير في التسليم، ومدد سماع الدعوى، مع احتفاظه في بعض المسائل بأحكام أقرب إلى بروكسل. ومن ثم يتبين أن التنظيم السعودي يتجه إلى تحقيق قدر من التوازن بين استقرار المعاملات البحرية وحماية الحقوق الناشئة عن عقد النقل البحري.

وتوصلت الدراسة لعدد من التوصيات والنتائج كما يلي:

أولاً. النتائج:

١. أن تعيين المسؤول يبدأ بفحص الصفة التي أبرم بها العقد، فلا تكفي ملكية السفينة أو تسمية الطرف وكيلاً أو وسيطاً للحكم عليه. وتظهر قضية Starsin أثر اختلاف بيانات سند الشحن في تعيين الناقل، بينما توفر هامبورغ والمادة (220) السعودية أساساً مستقلاً لمسألة القوائم بالتنفيذ في حدود الجزء المعبود إليه. ومن ثم يجب الفصل بين التزام المتعاقد بالنقل، وعمل الوكيل لحساب الأصيل، والتنفيذ الذي يباشره الناقل الفعلي.

٢. أن بروكسل وهامبورغ تختلفان في بناء الحماية القانونية، ولا يقتصر الاختلاف على مقدار التعويض؛ إذ يرتبط نطاق بروكسل بسند الشحن وتقوم أحكامها على واجبات محددة وأسباب إعفاء مفصلة، بينما تنظم هامبورغ فترة العهدة والتأخير والناقل الفعلي

بصورة أوضح. وينعكس ذلك على الوقائع المطلوب إثباتها وعلى الشخص الذي توجه إليه المطالبة، ولذلك لا تكفي المقارنة بين النصوص دون تحديد ظروف النقل ومستندته.

٣. أن النظام السعودي يقترب من هامبورغ في بناء مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف والتأخير، بما يوازن بين حماية صاحب البضاعة ومصالح الناقل؛ إلا أن فاعلية هذه الحماية تتوقف على تكامل قواعد المسؤولية وحدود التعويض والتغطية التأمينية وإجراءات المطالبة. وهذا التقارب لا يغني عن تحديد النص الواجب التطبيق؛ فإذا حكم النظام السعودي العلاقة، قدمت أحكامه البحرية الخاصة واستكملت بقواعد نظام المعاملات المدنية في حدود سريانها، أما اختيار اتفاقية في العقد فيقتضي بحث نطاقها وأثر الاختيار والقواعد الآمرة.

٤. أن الإعفاء لا ينتج عن تسمية الحادث حرباً أو قوة قاهرة وحدها، وإنما يرتبط بإثبات سبب الضرر وشروط الدفع والتدابير المتخذة وفق التنظيم المنطبق. وقد يجتمع الخطر الخارجي مع تقصير في الحفظ أو مواجهة نتائجه، فتظهر أهمية المعايير والسجلات الفنية. ويساعد التقرير في إثبات الوقائع، مع بقاء التكييف القانوني للإعفاء لجهة الفصل، فلا يحسمه وجود التأمين أو تقرير المؤمن بمفرده.

٥. أن واجب إعداد السفينة وصلاحياتها في المادة (196) السعودية يتكامل مع مسؤولية الناقل خلال العهدة في المادتين (209، 210). وبالمقارنة، تبرز العناية بالصلاحيات في بروكسل قبل الرحلة وعند بدئها، بينما يقوم أساس هامبورغ على التدابير المعقولة لتفادي الحادث ونتائجه. وتترتب على ذلك أهمية زمن العيب والسجلات المثبتة للصيانة والتبريد والرصد في إسناد الضرر إلى سببه.

٦. أن تقدير الضرر وتحديد سقف مسؤولية الناقل عمليتان متمايزتان؛ فلا يعوض الحد المالي عن إثبات الخسارة وعلاقتها بالنقل. كما لم يقرر فصل نقل البضائع السعودي حداً رقمياً للطرد أو الوزن يماثل الاتفاقيتين، ويختلف عنه التحديد الكلي للمطالبات البحرية المحال إليه في المادة (93). لذلك يتطلب تقدير المستحق فحص الضرر أولاً، ثم صفة المتمسك بالتحديد ونطاقه وأسباب سقوطه، مع تطبيق قواعد التعويض المكمل عند انطباق النظام السعودي.

٧. أن ثبوت مسؤولية الناقل لا يضمن وحده تغطية كامل دينه تأمينياً؛ فقد تستبعد الوثيقة خطراً معيناً أو تضع سقفاً أو مبلغ تحمل. وتتفق بروكسل وهامبورغ والنظام السعودي على منع استفادة الناقل من تأمين البضاعة لتخفيف مسؤوليته، بينما يفصل النظام السعودي تقدير التعويض التأميني والحلول. ومن ثم تتمثل أهمية التأمين في تحديد من يتحمل الخسارة اقتصادياً، مع المحافظة على حق صاحب البضاعة وحقوق المؤمن بعد الأداء.

٨. أن الوعاء التأميني ومستجدات التحقق من السفن والشهادات تعالجان إمكان الحصول على التغطية وموثوقية الضمان، وهي مسائل تختلف عن أسباب مسؤولية الناقل وحدودها. ولا تنظم بروكسل وهامبورغ إنشاء هذا الوعاء أو شروط وثيقته، ولذلك تكمن الإضافة في ربط قواعد المسؤولية بالتنظيم التأميني والممارسة العملية دون نسبة أحكام تأمينية إلى الاتفاقيتين لم تقرها. ٩. أن فاعلية التعويض تتوقف كذلك على المحافظة على المطالبة في مواعيدها، والتمييز بين إخطار الضرر وإخطار التأخير ومدة الدعوى. ويؤثر ذلك في صاحب البضاعة وفي المؤمن الذي يحل محله؛ إذ لا يعيد أداء التعويض التأميني إنشاء مطالبة انقضت أو يزيل دفاعاً قائماً في مواجهة المؤمن له. ولهذا فإن تنظيم ملف الحادث والإخطارات جزء من الحماية العملية للحق، إلى جانب ثبوت المسؤولية والتغطية.

ثانياً. التوصيات:

وفي ضوء النتائج السابقة، توصي الدراسة بما يأتي:

١. نوصي المنظم السعودي باستكمال التنظيم السعودي لمسؤولية الناقل بمعالجة مواطن الغموض في حدود التعويض والإخطار، والتنسيق بين أحكام النقل والتأمين وإجراءات الرجوع، بالاستفادة من الحلول الملائمة في الاتفاقيتين، لضمان فاعلية التعويض والتوازن بين أطراف النقل.

٢. نوصي المنظم السعودي بإصدار إيضاح تطبيقي للعلاقة بين الناقل المتعاقد والفعلي والوكيل ووسيط الشحن، يربط المادة (220) بأحكام الوكالة وأعمال متعهد النقل، ويبين أثر التعهدات الإضافية مستفيداً من المادة (3/10) من هامبورغ. ويقترن ذلك بإظهار اسم الناقل وصفة الموقع على سند الشحن بوضوح، حتى يمكن تعيين المسؤول من المستند دون تعارض بين بياناته وشروطه المطبوعة.

٣. نوصي الجهات المختصة بالنقل البحري والخبرة الفنية بإعداد دليل للإثبات الفني في منازعات البضائع يحدد المستندات المهمة بحسب طبيعة الخطر، ومنها سجل الصيانة ودرجات التبريد وخطة الرص والمعاينة. ويبين الدليل صلة هذه المستندات بواجب إعداد السفينة وبالتدابير المتخذة أثناء العهدة، دون تحويل التقرير الفني إلى حكم بالإعفاء أو افتراض أن كل حادث خارجي يقطع مسؤولية الناقل.

٤. نوصي الشاحنين والناقلين بتضمين إجراءات التسليم والتسليم توثيق وقت انتقال العهدة وحالة البضاعة والتحفظات، وربطها بعقد الوساطة وإسناد التنفيذ عند تعدد المتدخلين. وتفيد هذه البيانات في تحديد الجزء الذي حدث فيه الضرر وتوجيه الرجوع إلى المسؤول، كما يتيح للمؤمن فحص الحادث مع المحافظة على الأدلة المشتركة بين المطالبة بالنقل والمطالبة التأمينية.

٥. نوصي المنظم السعودي بدراسة مدى الحاجة إلى حد خاص لمسؤولية نقل البضائع بالطرد أو الوزن في التنظيم السعودي، بعد تقويم أثره في حماية أصحاب البضائع وكلفة النقل والتأمين. وإلى حين ذلك، يفيد نشر إيضاح يميز بين تقدير الضرر والتحديد الكلي للمطالبات البحرية، ويبين موقع قواعد نظام المعاملات المدنية بوصفها قواعد مكملة في الحدود المقررة، حتى لا يفترض حد اتفاقي غير منطبق على النزاع.

٦. نوصي شركات التأمين بتعزيز وضوح وثائق التأمين من خلال بيان المصلحة المغطاة وصفة المؤمن له وحدود المبلغ والتحمل وأخطار الحرب والتأخير وشروط الحلول. ويستحسن أن ترفق بها أمثلة تشرح اختلاف مبلغ التأمين عن دين مسؤولية الناقل وأثر سقوط حقه في التحديد، مع تحديد التزامات الإبلاغ وحفظ المطالبة؛ فهذا يحد من الفجوة بين توقع التعويض ونطاق التغطية الفعلي.

٧. نوصي الجهات المختصة بالنقل البحري والتأمين بربط الاستفادة من الوعاء السعودي للتأمين البحري والتحقق من الشهادات ومقدمي الضمان بإجراءات واضحة لفحص الرحلة والخطر والوثيقة وأهلية التغطية. ويستفاد من إرشادات المنظمة البحرية الدولية في نطاق موضوعها، مع التمييز في النشر التنظيمي بين القاعدة النافذة والمشروع أو الإرشاد، حتى تبنى قرارات المتعاقدين على الوضع القانوني الفعلي لكل أداة.

٨. نوصي المنظم السعودي بتوضيح أثر الإخطار بالتأخير في المطالبة السعودية وتمييزه عن إخطار الهلاك والتلف وعن مدة عدم سماع الدعوى، مع إعداد إرشادات عملية للشاحنين والمؤمنين بشأن حفظ هذه المواعيد. ويشمل ذلك التنسيق المبكر بعد الحادث، لأن انتظار تسوية التأمين قد يضر بحق الرجوع على الناقل إذا أهملت إجراءات المطالبة ومواعيدها.

قائمة المصادر والمراجع

المراجع العربية:

١. مجمع اللغة العربية بالقاهرة. المعجم الوسيط، ط2، ج1، ص411، مادة «سأل» (ترقيم النسخة الإلكترونية موافق للمطبوع).
<https://shamela.ws/book/7028/411>
٢. إسماعيل، إيهاب عبد الرحمن محمد. (2025). الانعكاسات القانونية لتقنية البلوك تشين على عقد النقل البحري للبضائع: دراسة مقارنة. مجلة البحوث القانونية والاقتصادية (المنصورة)، 15(91)، 427-561.
<https://doi.org/10.21608/mjle.2025.440376>
٣. حوباد، حياة. (2015). التقادم في دعاوى عقد النقل البحري. مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، 2(1)، 141-156.
<https://search.emarefa.net/detail/BIM-1602318>

4. الزهراني، أ.ع. (1441هـ). أحكام التعويض عن أخطاء الناقل البحري للبضائع: دراسة تحليلية تأصيلية (رسالة ماجستير). جامعة أم القرى، مكة المكرمة. <https://dorar.uqu.edu.sa/uquui/handle/20.500.12248/131952>
5. سفران، أ.ع. (2020). أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقه الإسلامي: دراسة مقارنة. مجلة جامعة طيبة للآداب والعلوم الإنسانية، (24)، 525-565. <https://search.mandumah.com/Record/1102828/Details>
6. الطراونة، م.ع. (2017). النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع (رسالة ماجستير). جامعة مؤتة، الأردن. <https://search.mandumah.com/Record/956260>
7. فيغو، ع.أ. (2016). عقد النقل البحري. منشورات مجلة الحقوق - سلسلة المعارف القانونية والقضائية، (39)، 189-198. <https://search.mandumah.com/Record/868685>
8. قوارية، قويدر. (2018). الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحراً وأثره في الاتفاقيات الدولية. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، (1)5، 277-290. <https://asjp.cerist.dz/en/article/85087>
9. مدني، أحمد. (2015). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، (1)2، 205-220. <https://asjp.cerist.dz/en/article/83774>
10. النظام البحري التجاري، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/33 (تاريخ 5/4/1440 هـ). <https://laws.boe.gov.sa/BoeLaws/Laws/LawDetails/43344715-1e0d-4e7f-9895-aa3d00f670e6/1>
11. أبو حلو، حلو عبد الرحمن. (2014). الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية: دراسة تحليلية في إطار قوانين التجارة البحرية واتفاقيتي بروكسل وهامبورج. مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، (1)11، 205-237. <https://search.mandumah.com/Record/808887>
12. ديوان المظالم، مجموعة الأحكام والمبادئ التجارية، القضية رقم ٦٨٨/٣ ق لعام ١٤٢٤ هـ، المتضمنة الإشارة إلى خطاب مدير عام أحد الموانئ عام ١٤٢٩ هـ.
13. بالخير، هادي أحمد. (2024). الإشكاليات القانونية حول الملاحة البحرية في التجارة الدولية: دراسة تحليلية مقارنة لعقود النقل متعدد الوسائط في الاتفاقيات الدولية والإقليمية لعقود النقل الدولي البحري للبضائع والنظام البحري التجاري السعودي وقانون نقل البضائع بحراً الأمريكي. مجلة القانون والأعمال الدولية، (55)، 92-126. <https://www.droitetentreprise.com/6-الإصدار-الدولية-الأعمال-الإصدار-6>
14. عوض، هاني مؤنس. (2025). مسئولية الناقل عن تأخير توصيل البضائع بحراً في القانون السعودي والإماراتي. مجلة الشمال للعلوم الإنسانية، (1)10، الجزء الأول، 63-80. <https://doi.org/10.12816/0062095>
15. نظام المعاملات المدنية، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/191 (تاريخ 11/29/1444 هـ). <https://laws.boe.gov.sa/BoeLaws/Laws/LawDetails/655fdb42-8c96-422b-b8c4-b04f0095c94c/1>
16. نظام الإثبات، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/43 (تاريخ 5/26/1443 هـ). <https://laws.boe.gov.sa/BoeLaws/Laws/LawDetails/2716057c-c097-4bad-8e1e-ae1400c678d5/1>
17. وزارة العدل، مركز البحوث. (1446 هـ). شرح نظام الإثبات. الرياض، شرح المادة (121). <https://www.moj.gov.sa/Documents/Sharing/ExplanationOfTheProofSystem.pdf>
18. الهيئة العامة للنقل. (2023). اللائحة المنظمة لنشاط وسيط الشحن (الخدمات اللوجستية)، النص المنشور في جريدة أم القرى، 13 أكتوبر 2023 م. <https://qanoonsa.com/p/500307/>
19. قردش، أشرف علي؛ والعولي، علي عبد الرحمن؛ وحافظ، أحمد إسماعيل أحمد. (2026). مسؤولية الناقل البحري القانونية والآثار الاقتصادية المترتبة على بقاء البضائع في محطة حاويات ميناء عدن. المجلة الدولية للبحوث والدراسات القانونية، (5)5، 15 مايو 2026. <https://doi.org/10.59992/IJLRS.2026.v5n5p15>
20. نظام التحكيم، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/34 (تاريخ 5/24/1433 هـ). <https://laws.boe.gov.sa/BoeLaws/Laws/LawDetails/5535039e-13da-43f6-8f53-a9a700f26485/1>
21. البنك المركزي السعودي. (1445 هـ/2023 م). تعليمات تغطيات التأمين البحري، قرار المحافظ رقم (2/س/445) (تاريخ 21/2/1445 هـ، النسخة المنشورة لدى هيئة التأمين. <https://www.ia.gov.sa/Regulations/تعليمات%20تغطيات%20التأمين%20البحري.pdf>
22. هيئة التأمين. (2025). مشروع تعديل تعليمات تغطيات التأمين البحري، منصة استطلاع. <https://istitlaa.ncc.gov.sa/ar/Finance/IA/MICI/Pages/default.aspx>

- 6 . Yercan, F., Cetin, O., & Conguloglu, R. (2026). The economic impact of piracy: a critical assessment of maritime security and trade disruptions in the Gulf of Guinea. *Maritime Economics & Logistics*, 28, 163–187. <https://doi.org/10.1057/s41278-025-00344-1>
- 7 . Alize 1954 and another v Allianz Elementar Versicherungs AG and others (The CMA CGM Libra), [2021] UKSC 51 (U.K.). https://supremecourt.uk/uploads/uksc_2020_0071_judgment_772c8b5f47.pdf
- 8 . Volcafe Ltd and others v Compania Sud Americana de Vapores SA, [2018] UKSC 61 (U.K.). https://supremecourt.uk/uploads/uksc_2016_0219_judgment_cd4db82a6e.pdf
- 9 . FIMBank Plc v KCH Shipping Co Ltd (The Giant Ace), [2024] UKSC 38 (U.K.). <https://www.supremecourt.uk/cases/judgments/uksc-2023-0085>
- 1 0 . MSC Mediterranean Shipping Company SA v Conti 11 Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS MSC Flaminia, [2025] UKSC 14 (U.K.). <https://supremecourt.uk/cases/judgments/uksc-2023-0131>
- 1 1 . Herculito Maritime Ltd and others v Gunvor International BV and others (The Polar), [2024] UKSC 2 (U.K.). https://supremecourt.uk/uploads/uksc_2022_0009_judgment_d71917e30c.pdf
- 1 2 . International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading. (1924). Brussels, 25 August 1924. <https://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>
- 1 3 . Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading. (1968). Brussels, 23 February 1968. <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201412/volume-1412-i-23643-english.pdf>
- 1 4 . Protocol amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, as amended in 1968. (1979). Brussels, 21 December 1979 (SDR Protocol). <https://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html>
- 1 5 . United Nations. (1978). United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules). https://unctad.org/system/files/officialdocument/aconf89d13_en.pdf
- 1 6 . United Nations Treaty Collection. (2026). United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978: Status of Participants, Chapter XI-D-3. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&clang=_en
- 1 7 . Belgian Federal Public Service Foreign Affairs. (2021). Convention de Bruxelles du 25 août 1924: États liés, updated 28 May 2021; list published by the depositary and consulted 17 September 2026. <https://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/2024-06/Etats-lies-1924.pdf>
- 1 8 . International Maritime Organization. (2026). Status of IMO Treaties, 26 August 2026. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 and 1996 Protocol. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%202026.pdf>
- 1 9 . International Maritime Organization. (2024). Legal Committee, 111th session, 22–26 April 2024: Guidelines for accepting insurance certificates and insurance companies, financial security providers, and P&I Clubs; subsequently circulated as LEG.1/Circ.16, 20 June 2024. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-111th-session.aspx>

- 2 0 . International Maritime Organization. (2026). Guidelines on the Registration of Ships, LEG.1/Circ.19, 4 June 2026. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Legal/Documents/Guidelines%20on%20the%20Registration%20of%20Ships.pdf>
- 2 1 . World Maritime University, IMO International Maritime Law Institute & UNCTAD. (2024). Final Report of the Study Group on Fraudulent Registration and Fraudulent Registries of Ships, submitted to IMO Legal Committee as LEG 111/6. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Documents/FINAL%20REPORT%20-%20Study%20Group%20on%20Fraudulent%20Registration%20and%20Fraudulent%20Registries.pdf>
- 2 2 . Özcan, Fatima. (2026). Breaking the chain of causation in English marine insurance law (Novus Actus Interveniens). WMU Journal of Maritime Affairs, published online 9 June 2026. DOI: 10.1007/s13437-026-00419-7. <https://doi.org/10.1007/s13437-026-00419-7>
- 2 3 . United Nations Commission on International Trade Law. (1988). (*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg): Note by the Secretariat (A/CN.9/306*. (In *Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1988*) Vol. XIX). United Nations. <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/nl8/800/36/pdf/nl880036.pdf>
- 2 4 . Möhr, Christoph, Yong, Jeffery, & Zweimueller, Manuela. (2025). Mind the climate-related protection gap – reinsurance pricing and underwriting considerations. FSI Insights on policy implementation, No. 65. Bank for International Settlements. <https://www.bis.org/fsi/publ/insights65.htm>