



# طبيعة وأركان المسؤولية في البيوع البحرية

بَحْثُ مُقَدِّمٍ مِنَ الْبَاحِثِ **إوليد زهر ثميل الدليمي**

## تَحْتَ إشراف

**الأستاذ الدكتور | عصام حنفي محمود.**

أستاذ القانون التجاري ووكيل الكلية للدراسات العليا والبحوث السابق بكلية الحقوق جامعة بنها.

**الأستاذ الدكتور | حنان عبد العزيز مخلوف.**

أستاذ ورئيس قسم القانون التجاري بكلية الحقوق بجامعة بنها.

للعام الدراسي ٢٠٢٠-٢٠٢١ م.

الموافق ١٤٤١-١٤٤٢ هـ.

## المقدمة

### أولاً: موضوع البحث:

مرت عقود البيوع البحرية بتطورات عديدة مع تطور واتساع التجارة الدولية، وهي نتاج لتطور القواعد التي تحكم هذه البيوع والتي هي ليست إلا قواعد عرفية جرى عليها التعامل في بعض الموانئ وكان للبائعين دور بارز في إيجادها، وكانت الصفة البالغة التي تميزها هي أن البائع يظل مالكا للبضاعة وامتثالاً لخسائرها ولا تنتقل الملكية إلى المرسل إليه (المشتري) إلا بعد وصول البضاعة إليه<sup>(٩٠٠)</sup>.

إلا أن تطور التجارة الدولية وتطور عقود البيوع نتيجة ذلك، وتنامي العلاقات بين الدول، استوجب أو أدى إلى نشوء عقود جديدة غلبت عليها صفة التزام البائع بتسليم البضاعة المبيعة في ميناء القيام أو الإقلاع وانتقال ملكيتها إلى المرسل إليه في ذلك الميناء وتحمله (أي المشتري) مخاطرها منذ تلك اللحظة. ولذلك دعت هذه البيوع ببيوع القيام<sup>(٩٠١)</sup>.

وخلال مراحل تنفيذ عقود البيوع البحرية باختلاف أنواعها، يتم الاستعانة بناقل بحري لنقل البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه، وهو ما يعني أن عقود البيوع البحرية قد يتضمنها عقود نقل بحري، يلتزم بإبرامها أحد أطراف البيع البحري سواء كان المشتري في بيوع القيام، أو البائع في بيوع الوصول.

وقد يحدث أن يتم إخلال أحد أطراف هذه العقود بالالتزامات الواردة بها، وهو الأمر الذي يثير التساؤل حول مسؤولية أطراف العقود حال اختلالهم بالتزاماتهم، ونظراً لأن المشتري المرسل إليه، تقع عليه التزامات متعددة في البيوع البحرية، وعلى رأسها دفع الثمن وتسلم البضائع، فإنه في حالة عدم وفائه بالتزاماته وقوع ضرر للطرف الآخر وهو البائع، وفي هذه الحالة تثار مسؤولية المشتري (المرسل إليه)، كما قد يقوم الناقل البحري للبضائع في البيوع البحرية بعدم الوفاء بالتزاماته بنقل البضائع وتسليمها، فتقوم مسؤوليته هو الآخر تجاه البائع والمرسل إليه.

(٩٠٠) د. لطيف جبر كومانبي: مسؤولية البائع في البيوع البحرية. جامعة بغداد، العراق، ١٩٨٢، ص ٧ وما بعدها.

(٩٠١) عبد العزيز شويش عبد الحميد الجبوري و فضيلة سلمان داود: نظرة في الانكوتيرمز ٢٠٠٠ ومقارنتها مع البيوع الدولية في قانون التجارة

العراقي، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، المجلد ١٧، العدد الثالث، أيلول، ٢٠٠٩، ص ٦٠٨.

### ثانياً: أهمية البحث:

المسؤولية القانونية في البيوع البحرية، تعد وسيلة ضمان لحقوق المتعاقدين، في البيوع البحرية، ومع ذلك نجد أن قواعد الانكوترمز لم تتعرض بالتنظيم لمسألة المسؤولية في البيوع البحرية، في حين تعرضت قواعد هامبورج لمسؤولية الناقل في النقل البحري، وهو ما يجعل لهذا الموضوع أهميته، نظراً لارتباطه بالواقع العملي، من ناحية، ولعدم تعرض التشريعات الوطنية له من ناحية أخرى.

### ثالثاً: منهج البحث:

نتناول هذا البحث من المنهج التحليلي المقارن باعتباره أبسط المناهج القانونية وأكثرها وضوحاً، ولذلك سيكون هذا هو منهجنا خلال هذه الدراسة، حيث سأقوم بتحليل الدراسات الفقهية لموضوع المسؤولية في البيوع البحرية، فضلاً عن تناوله من الناحية القانونية، وبيان أركانها وطبيعتها القانونية.

### رابعاً: خطة البحث:

سنحاول في هذا البحث أن نتعرض لطبيعة دعوى المسؤولية في البيوع البحرية، وذلك من خلال بيان المقصود بها، وأساسها وأركانها، وشروطها، وذلك في مبحثين على النحو الآتي:

**المبحث الأول:** تعريف المسؤولية في البيوع البحرية وطبيعتها.

**المبحث الثاني:** أركان وأساس المسؤولية في البيوع البحرية.

## المبحث الأول تعريف المسؤولية في البيوع البحرية وطبيعتها القانونية

إن عقود البيوع البحرية، هي عقود بيع أطرافها بائع ومشتري ينتميان إلى دولتين تفصل بينهما مسافات بحرية، وعلى هذا الأساس فإن هذه العقود ترتب التزامات أكثر من الالتزامات التي يربتها أي عقد بيع آخر على طرفيه.

ولما كانت هذه البيوع نوع من أنواع العقود، فإن ذلك يعني أن المسؤولية المترتبة عليها هي مسؤولية عقدية، ولذلك نتناول تعريف المسؤولية العقدية في البيوع البحرية، وتطورها التاريخي، وذلك على النحو الآتي:

**المطلب الأول: تعريف المسؤولية في البيوع البحرية.**

**المطلب الثاني: شروط المسؤولية العقدية في البيوع البحرية.**

### المطلب الأول تعريف المسؤولية في البيوع البحرية

المسؤولية<sup>(٩٠٢)</sup> هي ما كان به الإنسان مسؤولاً أو مطالباً عن أمور أو أفعال أتاها، أي قيام شخص ما بأفعال أو تصرفات يكون مسؤولاً عن نتائجها، أي أن يتحمل تبعه ما سببه للغير من ضرر، وأن تتم مؤاخذته عما فعل، وهي بهذا المعنى تعبر عن الحالة الفلسفية والأخلاقية والقانونية التي يكون فيها الإنسان مسؤولاً ومطالباً عن أمور وأفعال أتاها إخلالاً بنواميس وقواعد وأحكام أخلاقية واجتماعية وقانونية<sup>(٩٠٣)</sup>.

والمسؤولية عموماً تمثل جزاءً على مخالفة الشخص لأحد الواجبات الملقاة على عاتقه، والتي تكون بدورها إما واجبات مصدرها القانون أو واجبات فرضها المجتمع على الإنسان، ونفهم من ذلك أن المسؤولية بوجه عام هي ارتكاب الشخص لفعل يستوجب المؤاخذة، فإن كان هذا الفعل مخالفاً للأخلاق فحسب، وصفت

(٩٠٢) والمسؤولية لغة مأخوذة من مادة سأل، وهي تعني الاستعلام أو الاستفسار أو الاستخبار عن المجهول، وهي كلمة تطلق بوجه عام على حال أو صفة من يسأل عن شيء تقع عليه تبعته، وتطلق أخلاقياً على التزام الشخص بما يصدر عنه قولاً أو عملاً، ويقال سأل عن كذا وكذا سؤالاً وتساؤلاً ومسألة لمستخبره عنه، وهي بهذا المعنى تعني (التبعة)، ومنه تحمل التبعة، وهو اصطلاح قانوني حديث، يقابله عند فقهاء الإسلام "الضمان"، ويعني أن الشخص الضامن هو المتحمل لغرم الملاك أو النقصان أو التعيب إذا طرأ على الشيء.

وقد أطلق الضمان على الالتزام، باعتبار أن ذمة الضامن منشغلة بما ضمن فيلتزم بأدائه. ومن معاني الضمان عند الفقهاء وقد عرف بعض الفقهاء المسؤولية بأنها: "تحمل الإنسان نتائج الأفعال المحرمة التي يأتيها مختاراً وهو مدرك لمعانيها ونتائجها" راجع: د. عبد القادر عودة: التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، الرسالة العامرية، ٢٠١٢، ص ٣٩٣.

(٩٠٣) د. عمار عوادي، نظرية المسؤولية الإدارية، دراسة تأصيلية تحليلية ومقارنة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ١٩٩٤، ص ١١.

المسؤولية هنا بأنها مسؤولية أدبية، واقتصر الجزاء فيها على مجرد استهجان المجتمع لذلك المسلك المخالف للأخلاق، أما إذا كان الفعل مخالفاً للقانون أو للعرف السائد، فإن مسؤولية مرتكب الفعل تعتبر مسؤولية قانونية تستتج جزاءً قانونياً<sup>(٩٠٤)</sup>.

والجزاء القانوني إما يكون عقوبة توقع على مرتكب الفعل باسم المجتمع، بهدف زجره، وردع غيره، في حالة إذا ما كان الفعل المخالف للقانون يمس مصلحة المجتمع، وقد يكون تعويضاً يلتزم به مرتكب الفعل قبل الغير، إذا كان هذا الفعل المخالف للقاعدة القانونية يمس مصلحة خاصة لفرد أو لمجموعة من الأفراد، وبحيث تكون المسؤولية في الحالة الأولى مسؤولية جنائية، وفي الحالة الثانية مسؤولية مدنية<sup>(٩٠٥)</sup>.

أما المسؤولية العقدية فهي تعتبر أحد أقسام المسؤولية المدنية، وهذه الأخيرة -كأصل عام- هي جزاء لإخلال الفرد بقواعد قانونية أو بشروط اتفاقية، وهي تنقسم بدورها إلى نوعين مسؤولية تقصيرية وأخرى عقدية، وهذه الأخيرة هي الجزاء الذي يترتب على الإخلال بالالتزامات التعاقدية<sup>(٩٠٦)</sup>، فنقول أنه لقيام المسؤولية العقدية يفترض وجود علاقة عقدية، واجبة النفاذ، ولم يقم الطرف المدين فيها بتنفيذ التزامه<sup>(٩٠٧)</sup>.

وعلى هذا الأساس عرف البعض المسؤولية العقدية بأنها "جزاء الإخلال بالالتزامات الناشئة عن العقد أو عدم تنفيذها أو التأخير فيها، فيكون المدين مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي نتج عن إخلاله بالتزام عقدي<sup>(٩٠٨)</sup>".

ولما كانت البيوع البحرية، عقود بيع، تستوجب أن يتم شحن البضائع للبائع خلال رحلة بحرية، فإن هذه العقود تحمل معها مخاطر كثيرة تتعرض لها البضائع، حيث تبدأ هذه المخاطر منذ اللحظة التي ينعقد فيها

<sup>(٩٠٤)</sup> راجع في ذلك: د. عز الدين الدناصوري، د. عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، القاهرة، ١٩٨٨.

<sup>(٩٠٥)</sup> سعدون ناجي القشطيني، تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، ١٩٩٠، عمان، ص ٢.

<sup>(٩٠٦)</sup> عبدالقادر العرعاري، المسؤولية المدنية، الطبعة الثالثة، الرباط: دار الأمان، ٢٠١١، ص ١٤.

<sup>(٩٠٧)</sup> د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام؛ الجزء الأول، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة الجديدة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٠، ص ٧٣٣.

<sup>(٩٠٨)</sup> د. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الأول، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، الطبعة الخامسة، القاهرة، ١٩٩٢، ص ١١.

البيع، وحتى استلام المرسل إليه البضائع<sup>(٩٠٩)</sup>، وهو الأمر الذي يثير التساؤل حول معني المسؤولية في إطار البيوع البحرية.

وحقيقة الأمر، فإن البيوع البحرية هي عبارة عن عقود دولية، يتم إبرامها في مجال التجارة الدولية، ولما كانت كذلك، فهي معرضة في أحيان كثيرة – نتيجة ظروف اقتصادية أو سياسية – أن تتعرض للخرق وعدم التنفيذ، الأمر الذي يثير المسؤولية حول هذه البيوع، فعلى سبيل المثال فإن عقد البيع البحري سيف يعتبر أحد أكثر العقود عرضة للخرق، نظراً لما يحيط به من ظروف النقل والتغليف والوثائق وعمليات الدفع، الأمر الذي قد يترتب عليه تخلف البائع عن تنفيذ أحد شروط العقد، أو بالعكس يتخلف المشتري عن تنفيذ الالتزامات التي يفرضها عليه العقد<sup>(٩١٠)</sup>، ففي هذه الحالة تقوم المسؤولية على الطرف المخالف، والمسؤولية هنا تكون مسؤولية عقدية، نظراً لأن المخالفة في البيوع البحرية، تكون مخالفة لأحد الالتزامات التعاقدية التي نص عليها العقد من قبل أحد أطرافه.

وعلى ذلك فإن المسؤولية في البيوع البحرية، هي عبارة عن جزاء إخلال أحد طرفي عقود البيع البحرية، بالالتزامات الناشئة عن العقد أو عدم تنفيذها أو التأخير فيها، حيث يكون الطرف المخل مسؤولاً عن تعويض المضرور عن الضرر الذي نتج عن إخلاله بالالتزامات الواردة في عقد البيع البحري.

ونظام المسؤولية العقدية نظام تتضمنه كافة التشريعات الوطنية، بمعنى أنه يجب على أطراف العقد تنفيذ كافة الالتزامات التعاقدية التي ينص عليها الأخير، فإن لم يتم ذلك يكون الطرف المخل ملزماً بجبر الضرر، إلا أن التشريعات الوطنية في النهاية تتباين في الأساس الملزم بالتعويض في المسؤولية العقدية<sup>(٩١١)</sup>.

<sup>(٩٠٩)</sup> فمن ناحية تواجه البائع مخاطر في تجهيز البضاعة وتسليمها إلى ميناء الشحن، ولا تنتهي المخاطر عند هذا الحد، بل تستمر أثناء الرحلة حتى ميناء الوصول.

<sup>(٩١٠)</sup> ناصر رحموني، الآثار القانونية المترتبة على عقد البيع سيف، رسالة ماجستير، جامعة خميس مليانة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، الجزائر، ٢٠١٣ / ٢٠١٤، ص ٤٧.

<sup>(٩١١)</sup> فنظم القانون الخاص يكون أساس الالتزام بالتعويض فيها الإهمال والخطأ العمدي، كما هو الوضع في ظل القانون المصري والعراقي والألماني والإيطالي، أما في نظم القانون العام فإن أساس الالتزام بالتعويض ليس الخطأ العمدي أو الفعال، وإنما هو فكرة الإخلال الفعال، والذي يعني التفاوت بين الالتزامات المتفق عليها في العقد وبين ما تم تنفيذه بالفعل، حيث أن هذا التفاوت من شأنه ترتيب المسؤولية العقدية، بصرف النظر عن وجود خطأ أم لا، من حيث وجود الإخلال بالعقد يفترض فيه تحقق الضرر. راجع في ذلك:

GUIDE Alpa and Alberto Giampeperi: law and economic and method analysis, the contractual damages issue, Cardozo law Bulletin, 1995 , p. 2.

ويمكن القول بأن كافة التشريعات المعاصرة تنظم في نصوصها قواعد المسؤولية العقدية، وتضع الجزاءات ضد من يخالفها، وذلك رغبة في ضمان نفاذ المعاملات، وكفالة سلامتها، فضلاً عن حرصها على استقرار العلاقات القانونية وضبطها<sup>(٩١٢)</sup>، ومع ذلك فإن تنظيم قواعد المسؤولية العقدية في البيوع البحرية، ما زالت خارج حسابات هذه التشريعات، ولذلك يذهب القضاء والفقهاء إلى تطبيق القواعد العامة للمسؤولية العقدية على المسؤولية في البيوع البحرية.

وتذهب القواعد العامة للمسؤولية العقدية إلى اشتراط عدة شروط من أجل قيام المسؤولية العقدية، وهو ما نتناوله تفصيلاً في المطلب القادم.

### المطلب الثاني شروط المسؤولية في البيوع البحرية

لما كانت المسؤولية العقدية هي جزاء الإخلال بالتزام ناشئ عن عقد، فإن هذه المسؤولية لا تقوم – وفقاً للقواعد العامة – إلا بتوافر شروط محددة هي وجود رابطة بين شخصين، تتمثل في عقد، وأن يكون هذا العقد صحيح، وأن يحدث إخلال بهذا العقد:

**الفرع الأول:** وجود عقد بين طرفين.

**الفرع الثاني:** وجود عقد صحيح.

**الفرع الثالث:** وجود إخلال بالالتزامات الواردة في العقد.

### الفرع الأول وجود عقد بيع بحري

لا شك أن الحديث عن المسؤولية في البيوع البحرية، تقتضي أولاً أن يكون هناك عقد بيع بحري بالفعل، بحيث يكون هذا العقد الأساس الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية، فمن البديهي أنه لا توجد مسؤولية إلا بوجود عقد فعلي، وبالتالي فإنه يلزم لكي يتم الحديث عن المسؤولية في البيوع البحرية، أن يكون هناك عقود بحرية بالفعل، بحيث يترتب على هذه العقود التزامات على عاتق أطرافها<sup>(٩١٣)</sup>.

<sup>(٩١٢)</sup> إيهاب عباس الفراش، المسؤولية العقدية في القوانين العراقية القديمة، دراسة تحليلية تأصيلية في ضوء القانونين الروماني والمصري المعاصر، المؤتمر السنوي الدولي الخامس – كلية الحقوق – جامعة الاسكندرية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، ٢٠١٢، ص ١٣١٠.

<sup>(٩١٣)</sup> مرزوق آيت الحاج، المسؤولية المدنية، بدون دار نشر، الطبعة الثانية، ٢٠٠٥، ص ١٨٣.

وبناء على ذلك، فلكي يمكن الحديث عن مسؤولية في البيوع البحرية، فيجب أن يكون هناك عقد بيع وأن يكون هذا العقد عقد بيع بحري، ولكي يكون عقد البيع بحرياً لا بد وأن يرد على بضائع يتم نقلها عن طريق البحر، بحيث يكون هذا النقل ضرورياً لتنفيذ عقد البيع، وحتى يتسلم المشتري البضاعة، وذلك أيًا كان نوع البيع نفسه، سواء كان البيع سيف أو فوب أو أي نوع آخر من أنواع البيوع البحرية<sup>(٩١٤)</sup>.

أما قبل انعقاد العقد، أو في حالة وقوع ضرر لأحد الأطراف في مرحلة المفاوضات مثلاً فلا مجال لقيام المسؤولية العقدية، ولا تطبق كذلك المسؤولية العقدية إذا كان العقد منعدياً أصلاً بين المسؤول والمضروب، كأن يقدم أحدهما خدمة للثاني من باب الإحسان أو المجاملة، مثل ما هو الأمر في النقل المجاني<sup>(٩١٥)</sup>.

### الفرع الثاني

#### أن يكون عقد البيع البحري صحيحاً

يجب أن يكون عقد البيع البحري صحيحاً، والعقد الصحيح هو العقد المشروع بأصله ووصفه بأن يكون صادراً من أهله مضافاً إلى محل قابل لحكمه، وله غرض قائم وصحيح ومشروع، وأوصافه صحيحة، ولم يفتن به شرط مفسد له<sup>(٩١٦)</sup>، ونفهم من ذلك أنه يجب لكي يكون عقد البيع البحري صحيحاً أن يكون مستجمعاً لأركانه الأساسية التي لا يقوم بدونها، وهي التراضي والمحل والسبب، وذلك فضلاً عن الشكلية المفترضة فيه<sup>(٩١٧)</sup>.

وإذا اكتملت أركان عقد البيع البحري على هذا النحو بأن وجد تراضي بين أطرافه، ومحل تتمثل في البضائع المباعة، وسبب لهذا البيع، كان العقد صحيحاً ومرتباً لآثاره منذ انعقاده، ومن ثم تقوم المسؤولية العقدية، نتيجة مخالفة أي من التزاماته، وبناء على ذلك فإن الحديث عن مسؤولية البائع في البيوع البحرية

<sup>(٩١٤)</sup> راجع في ذلك: رسالة الباحث للماجستير: وليد زهر ثميل الدليمي: مسؤولية البائع في البيوع البحرية، مصر، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بنها، مصر ٢٠١٨، ص ١١٧ وما بعدها.

<sup>(٩١٥)</sup> د. علي فيلاي، الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، الجزء الثاني، دون طبعة، دار موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، ٢٠٠٢م، ص ١٨، ١٩.

<sup>(٩١٦)</sup> ياسين محمد الجبوري، المبسوط في شرح القانون المدني الأردني، الجزء الأول، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، ٢٠٠٢، ص ٣٤٥.

<sup>(٩١٧)</sup> ضامن سليمان المعاينة، الإطار القانوني لاتفاقيات الإعفاء من المسؤولية العقدية، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، الكرك، ٢٠١٥، ص ٨.



يقتضي أن يوجد عقداً بين البائع والمشتري، متضمناً شرط عقود البيع البحري، وهي نقل البضاعة عبر البحر، وأن يكون هذا العقد صحيحاً من حيث انعقاده قانوناً بأن يكون مكتمل الأركان، وغير معلق على شرط أو أجل<sup>(٩١٨)</sup>.

### الفرع الثالث

أن يكون هناك إخلال بالتزامات عقد البيع البحري ويقصد بذلك أن يتم الإخلال بأحد الالتزامات المترتبة على عقد البيع البحري، فمثلاً يلتزم المشتري بأداء الثمن في عقد البيع البحري فوب، فإذا لم يتم بتنفيذ التزامه بدفع الثمن في الوقت المحدد، يعتبر ذلك إخلالاً بالتزاماته العقدية، ومن ثم تقوم مسؤوليته العقدية عن عقد البيع البحري فوب.

ونشير هنا إلى أنه يجب أن يكون الضرر الذي أصاب المضرور ناتجاً مباشرة عن إخلال المسؤول بالتزاماته العقدية، وهذا الإخلال الناتج عن العقد والذي قد يقوم به أحد طرفي العقد في البيوع البحرية له ثلاثة أوجه<sup>(٩١٩)</sup>:

- إما ألا ينفذ أحد طرفي العقد أحد التزاماته بصورة كلية.
  - أو أن ينفذ الأطراف العقد ولكن بطريقة معيبة وبها قصور.
  - أو أن يتأخر أحد الأطراف في تنفيذ التزاماته على نحو يضر بالآخر.
- ننتهي بذلك أنه لكي تقوم المسؤولية العقدية في البيوع البحرية يجب توافر الشروط الثلاثة السابقة، وأنه كلما تخلف شرط من هذه الشروط، تكون المسؤولية تقصيرية، والتي تعرف بأنها مسؤولية ناشئة عن غير العقد.

<sup>(٩١٨)</sup> د. حسن علي الذنون، و محمد سعد الرحو، الوجيز في النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر

و التوزيع، الأردن ٢٠٠٢، ص ٢٥٦، ٢٥٧

<sup>(٩١٩)</sup> وليد زهر شميل الدليمي: مسؤولية البائع في البيوع البحرية، مرجع سابق، ص ١٢٠.

## المبحث الثاني أركان وأساس المسؤولية في البيوع البحرية

تقسيم:

نتناول في هذا المبحث، أساس وأركان المسؤولية في البيوع البحرية، وذلك على النحو الآتي:

**المطلب الأول:** أساس المسؤولية في البيوع البحرية.

**المطلب الثاني:** أركان المسؤولية في البيوع البحرية.

### المطلب الأول

#### أساس المسؤولية في البيوع البحرية

إن البحث في أساس وأركان المسؤولية في البيوع البحرية، تعتبر أحد أوائل المشكلات التي تثيرها المسؤولية العقدية في البيوع البحرية، بل في المسؤولية المدنية عمومًا، ذلك أن تحديد الأساس القانوني للمسؤولية المدنية هو من الموضوعات التي لا زال الخلاف مستمر حولها حتى الآن، فهناك من يرى أن المسؤولية المدنية تقوم على أساس الخطأ، وذلك على أساس أن الفرد كما يفيد من الحياة المشتركة يجب عليه أن يستكين إلى ما يصيبه من ضرر نتيجة لها، ولا يكون بالتالي، من أحدثه مسؤولاً عن تعويضه إلا إذا كان نتيجة انحراف في سلوكه، وهناك رأي يرى أن أساس المسؤولية هو تحمل التبعة (أي الضرر)، على أساس أن من يباشر نشاطاً يتحمل نتيجته، وعليه أن يعرض من يلحقه الضرر منه، ولو كان سلوكه غير مشوب بخطأ ما<sup>(٩٢٠)</sup>.

ومع ذلك فإن الفضل يرجع إلى القانون الفرنسي الذي وضع قاعدة عامة تبنتها معظم التشريعات اللاتينية من ورائه<sup>(٩٢١)</sup>، وهي أن كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم مرتكبه بالتعويض، ومن ثم فإن القاعدة العامة هي أن المسؤولية المدنية تقوم على أساس الخطأ الذي يسبب ضرراً للغير، وبالتالي بدون هذا الضرر الذي يرجع لخطأ المسؤول لا يمكن الحديث عن مسؤولية مدنية.

وإذا ما عدنا إلى البيوع البحرية، سنجد أن المسؤولية في البيوع البحرية من الموضوعات التي لم يتم تنظيمها بموجب القوانين الوطنية، وكذلك لم تتطرق إليها قواعد الانكوترمز، أما فيما يتعلق بأساس مسؤولية الناقل البحري في عقود البيوع البحرية، سنجد أن اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع كلياً أو جزئياً

(٩٢٠) د. حسن عبد الرحمن قدوس، المصادر غير الإرادية للالتزام، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة، ١٩٨٥، ص ٨؛ د. عبد الحميد عثمان، النظرية العامة للالتزامات، الكتاب الأول مصادر الالتزام غير الإرادية، جامعة المنصورة، ٢٠٠٩، ٢٠١٠، ص ٩.

(٩٢١) من ذلك ما نص عليه القانون المدني المصري في المادة ١٦٣ من أن "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض".

لسنة ٢٠٠٨ المعروفة باسم قواعد روتردام<sup>(٩٢٢)</sup> قد أسست مسؤولية الناقل البحري على الخطأ المفترض من الناقل أو تابعيه عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في وصولها، أي افتراض الخطأ في جانب المدعي عليه (الناقل) والذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يعفى من المسؤولية<sup>(٩٢٣)</sup>.

والخطأ المفترض هو ذلك الخطأ الذي يتسبب في الإضرار بالبضاعة التي تكون بحوزة الناقل في البيع البحري، وذلك على أساس أنه يكون في هذه الحالة حارساً لها، وملتزم بتوصيلها إلى المرسل إليه، فإذا هلكت البضاعة أو أصابها ضرر، وهي في حوزته، فإن مسؤوليته تقوم في هذه الحالة على أساس أن خطئه مفترض، ويقع عليه عبء إثبات عكس ذلك، حتى يُعفى من المسؤولية<sup>(٩٢٤)</sup>.

## المطلب الثاني

### أركان المسؤولية في البيوع البحرية

تقوم المسؤولية العقدية بصفة عامة على ثلاثة أركان، هما الخطأ العقدي والضرر وعلاقة السببية، وسنتناول هذه الأركان وتطبيقاتها على عقود البيوع البحرية، وذلك على النحو الآتي:

### الفرع الأول

#### الخطأ العقدي في البيوع البحرية

يعرف الخطأ العقدي بأنه الإخلال بالتزام عقدي، وهو يتحقق إذا لم يقيم المدين بتنفيذ التزامه، أيًا كان سبب عدم التنفيذ، فلا فرق بين أن يكون عدم التنفيذ يرجع إلى العمد، أو إلى الإهمال<sup>(٩٢٥)</sup>، ولذلك قضت محكمة النقض المصرية قديماً بأنه يكفي لقيام الخطأ في المسؤولية العقدية، ثبوت عدم تنفيذ المتعاقد لالتزاماته

(٩٢٢) فالمادة ١٧ من اتفاقية روتردام نصت على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن هلال البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل الرابع". راجع: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، منشورات الأمم المتحدة، مكتبة الأمم المتحدة فيينا، كانون الثاني، يناير، ٢٠١٣، ص ١٥.

(٩٢٣) د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٣٣٤.

(٩٢٤) ضامن سليمان المعاينة، الإطار القانوني لاتفاقيات الإعفاء من المسؤولية العقدية، مرجع سابق، ص ٦.

(٩٢٥) د. عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، المصادر، الأحكام، الإثبات، القسم الأول، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٤، ص ١٨٣.

المرتتبة على العقد، ولا تُرفع المسؤولية عنه إلا إذا قام هو بإثبات أن عدم التنفيذ يرجع إلى قوة قاهرة أو بسبب أجنبي أو بخطأ المتعاقد الآخر<sup>(٩٢٦)</sup>.

وقد عرفه البعض بأنه "انحراف في سلوك المدين للالتزام لا يأتيه الرجل المعتاد إذا وجد في نفس ظروف المدين العادية"<sup>(٩٢٧)</sup>، ويعرفه آخرون بأنه انحراف إيجابي أو سلبي في سلوك المدين يؤدي إلى مؤاخذته<sup>(٩٢٨)</sup>، أو هو عدم تنفيذ الالتزام الناشئ عن العقد، ويشمل ذلك عدم التنفيذ المطلق سواء لكل الالتزام أو لجزء منه أو التنفيذ المعيب أو التنفيذ المتأخر<sup>(٩٢٩)</sup>، ولعل ذلك هذا التعريف الأخير هو ما تتفق معه قواعد روتردام عندما نصت على أن الناقل يكون مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم<sup>(٩٣٠)</sup>.

ويفرق الفقه في الخطأ العقدي بين الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق غاية<sup>(٩٣١)</sup>، ففي الالتزام بتحقيق غاية يجب على المدين تحقيق نتيجة مرجوة من العقد مثل التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وكذلك المحافظة على البضاعة المشحونة على السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه، فيكون مسؤولاً عن كل تلف أو هلاك يلحق بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية، ولا شك أن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه يعتبر التزام بتحقيق نتيجة<sup>(٩٣٢)</sup>.

وتأكيداً لذلك قضت محكمة النقض المصرية، بأن "عقد نقل الأشياء يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية، فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت فإنه يكفي أن يثبت أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا إثباتاً لعدم قيام الناقل

(٩٢٦) نقض مدني مصري جلسة ١٢/٢٤/١٩٧٠، مجموعة المكتب الفني سنة ٢١، ص ١١٤٨.

(٩٢٧) عدنان إبراهيم وخاطر السرحان، ونوري حمد، شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية، الالتزامات، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٩، ص ٣٠٢.

(٩٢٨) أنور سلطان، مصادر الالتزام، دراسة مقارنة في الفقه الإسلامي، الطبعة الثالثة، المكتب القانوني، ٢٠٠٠، ص ٢٦٢.

(٩٢٩) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول، مصادر الالتزام، بيروت، دار إحياء التراث، ص ٦٥٦.

(٩٣٠) المادة ١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، روتردام ٢٠٠٨، مرجع سابق، ص ١٥.

(٩٣١) د. عبد القادر الفار، مصادر الالتزام، الحق الشخصي في القانون المدني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٥، ص ١٤١.

(٩٣٢) مروة عوض الطراونة، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، ٢٠١٧، ص ١٦.

بالتزامه، فنقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في ذات الأشياء أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ من الغير<sup>(٩٣٣)</sup>.

وإذا لم تتحقق النتيجة المرجوة يعتبر الناقل مخلصاً بالتزامه العقدي وافترض الخطأ من جانبه، وذلك إلا إذا ثبت أن عدم تحقق النتيجة المرجوة جاء لسبب أجنبي خارج عن إرادته ولا يمكن نفسها بمجرد انعدام تعديه أو تقصيره، فلا يطلب من الدائن الشاحن أو المرسل إليه، غير إثبات عقد النقل وسند الشحن الذي بيده، وعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه<sup>(٩٣٤)</sup>.

أما فيما يتعلق بالتزام ببذل عناية، فلا يفترض فيه الوصول إلى نتيجة مرجوة، وإنما عليه فقط بذل العناية المطلوبة للوصول إليها، ومن ثم إذا قام ببذلها فيكون قد أوفى بالتزامه، وذلك بصرف النظر عن تحقق النتيجة من عدمه<sup>(٩٣٥)</sup>، ومثال ذلك التزام البائع في عقد البيع البحري سيف بإبرام عقد شحن البضائع مع سفينة صالحة للإبحار<sup>(٩٣٦)</sup>، ففي هذه الحالة يكون التزام البائع ببذل عناية وهي إبرام عقد الشحن مع سفينة صالحة للإبحار.

والمسؤولية العقدية في البيوع البحرية لا تقوم فقط من قبل أطراف العقد (البائع والمشتري) ولكنه قد تقوم أيضاً بفعل الغير، وذلك بشرط وجود عقود بيع بحري صحيح، وأن يكون الإخلال بالتزامات المتعلقة بالبيع

(٩٣٣) مشار إليه لدى عبد القادر الفار، مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ١٤١.

(٩٣٤) د. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠١، ص ٥٧.

(٩٣٥) وفي ذلك قضت محكمة التمييز الأردنية بأن "المدعي المميز يقوم بدفع رسوم الحراسة للبلدية وتقوم البلدية بتعيين الحراس استناداً إلى نظم الحراسة لبلدية جرش وأن رسم الحراسة وفي مثل هذه الحالة هو رسم قانوني وليس قسط تأمين أو ضمان أخطار السرقة وأن دور الحارس هو بذل عناية وليس تحقيق نتيجة، يضاف إلى ذلك أنه تم إشعار الجهات المعنية بالسرقة ملاحقة السارقين قضائياً". تمييز حقوق، رقم ٢٠١٣/٣٢٩٤ جلسة ٢٠١٤/٣/٥.

(٩٣٦) د. طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٤، ص ١١٢.

نتيجة عن الغير، وأن يُعهد للغير بتنفيذ الالتزام العقدي، وألا يوجد ما يمنع قانوناً من تكليف الغير بتنفيذ الالتزام<sup>(٩٣٧)</sup>.

والتساؤل الذي يثور هنا، هل يعتبر الناقل البحري غير بالنسبة لعقد البيع البحري، أم يعتبر طرف في هذه البيوع؟

واقع الأمر فإن المتفق عليه فقهاً أن العقد هو توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني سواء كان هذا الأثر هو إنشاء التزام أو نقله أو تعديله أو إنهائه<sup>(٩٣٨)</sup>، وبناء على ذلك فإن عقد البيع البحري، ينعقد بين أطرافه وهم البائع والمرسل إليه المشتري، أما الناقل البحري بالنسبة للبيع البحري فيعتبر من الغير، لا سيما وأن إبرام عقد النقل البحري سواء تم بين البائع والناقل، أو بين المرسل إليه والناقل، يكون عقداً مستقلاً بالتزامات محددة، وبالتالي فإن الناقل يعتبر من الغير بالنسبة لعقود البيوع البحرية، إلا أن ذلك لا ينفي مسؤوليته، فكما أسلفنا يمكن أن تقوم المسؤولية بالنسبة للغير (الناقل) في عقد البيع البحري.

وننتهي بذلك إلى أنه قد يلحق بالشاحنين أو المرسل إليهم ضرراً بسبب خطأ يرتكبه الناقل مثلاً، ففي هذه الحالة يُسأل الناقل عن الضرر، طبقاً لما تقضي به القواعد العامة في المسؤولية عن الأعمال الشخصية، سواء كانت هذه الأخطاء صادرة عن الناقل بنفسه، أو عن أحد تابعيه<sup>(٩٣٩)</sup>.

### الفرع الثاني الضرر في البيوع البحرية

إن الركن الثاني في المسؤولية العقدية عموماً هو ركن الضرر، ويقصد به الضرر الذي يصيب الدائن من جراء خطأ المدين، وهذا الضرر غالباً ما يكون مادياً، بحيث يصيب الدائن في ماله، كالمستعير الذي لا يبذل العناية المطلوبة فتتلف العين المعارة، وفي هذه الحالة يجب أن يكون الضرر قد وقع، أو أن يكون محقق الوقوع في المستقبل<sup>(٩٤٠)</sup>.

(٩٣٧) د. عصمت عبد المجيد، مصادر الالتزام في القانون المدني، الطبعة الأولى، المكتبة القانونية، بغداد، ٢٠٠٧، ص ٢١٤. وراجع المادة (٢/٢٥٩) من القانون المدني العراقي.

(٩٣٨) د. عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، ١٩٩٨. ص ٨٠.

(٩٣٩) د. لطيف جبر كوماي، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص ٥٣.

(٩٤٠) د. عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، مرجع سابق، ص ١٨٦.

أما إذا لم يترتب على خطأ المدين ضرر، فلا مجال للقول بمسؤولية المدين، ومن ثم التزامه المخطئ بالتعويض، ويقع عبء إثبات الضرر على من يدعيه، فإذا كان المدعي هو المرسل إليه، كأن ادعى المشتري تحقق الضرر من جراء تأخر وصول البضاعة فعليه يقع عبء اثبات الضرر الذي لحقه من جراء تأخير الشحن، وهو ما أكدته المادة (١٧٣) من القانون المدني العراقي<sup>(٩٤١)</sup>.

والضرر الذي يكون من جراء الإخلال بالالتزام العقدي في عقود البيوع البحرية هو ضرر مالي يتمثل فيما يلحق الدائن من خسارة، وما يفوته من كسب، فمثلاً تأخر البائع في تسليم البضاعة إلى المشتري في موعدها المحدد، أو أن تكون البضاعة المسلمة إليه معيبة، فإن هنا يتحقق الضرر الذي يقع على المشتري عبء إثباته. أما البائع إذا كان هو المضرور، فإذا كان إخلال المشتري المرسل إليه يتعلق بتسليم الثمن، أي كان محل التزام المشتري مبلغ من النقود فلا يلتزم البائع هنا بإثبات الضرر، أما ما عداها من التزامات فيلتزم بإثبات الضرر<sup>(٩٤٢)</sup>.

ويشترط في الضرر أن يكون حالاً أو محققاً، ويكون كذلك إذا ما وقع بالفعل، أو كان وقوعه أمر محقق الوقوع، كما الحال إذا تلفت البضاعة فعلاً أثناء نقلها، أو كما إذا تأخرت البضائع في الوصول، فهذا التأخير يعد ضرراً محققاً في المستقبل وليس في الحال<sup>(٩٤٣)</sup>.

كذلك يشترط في الضرر أن يكون مباشراً: ويكون كذلك إذا كان نتيجة طبيعية للفعل الضار، ولم يكن باستطاعة الدائن أن يتجنبه ببذل جهد معقول<sup>(٩٤٤)</sup>، وهو ما نصت عليه المادة (١/٢٢١) من القانون المدني المصري، ويقاس جهد الدائن بمعيار الرجل المعتاد إذا وُجد بنفس ظروف الدائن.

وأخيراً يجب أن يكون الضرر متوقعاً، أي يكون مما يدخل عادة في حسابان المتعاقدين، سواء من حيث السبب أو المقدار، أما إذا لم يكن متوقعاً كما في حالة الكوارث والظروف القهرية، فلا تتوافر فيه المسؤولية

<sup>(٩٤١)</sup> حيث نصت الفقرة الأولى من المادة ١٧٣ عل أن "١- لا يشترط لاستحقاق فوائد التأخير قانونية كانت أو اتفاقية أن يثبت الدائن ضرر لحقه من جراء هذا التأخير".

<sup>(٩٤٢)</sup> هديل محمد حسن، المسؤولية العقدية الناشئة عن إخلال أحد طرفي عقد البيع البحري سيف بالتزامهما، مجلة الحقوق، كلية الحقوق، الجامعة المستنصرية بغداد، المجلد الثالث، العدد الثامن والتاسع، ٢٠١٠، ص ٤٥٨.

<sup>(٩٤٣)</sup> مروة عوض الطراونة، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري...، مرجع سابق، ص ١٨.

<sup>(٩٤٤)</sup> د. عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، مرجع سابق، ص ١٨٦.

العقدية، ويُرجع في تحديد مدى التوقع، إلى ما يمكن أن يتوقع الشخص العادي إذا وُجد في نفس ظروف المدين<sup>(٩٤٥)</sup>، ومثال ذلك، أن يرسل شخصاً طروداً تحتوي على أشياء ثمينة كمجوهرات، دون أن يوضح للناقل ذلك، فإذا سُرق الطرد أو ضاع، فلا يسأل الناقل في هذه الحالة عن القيمة الحقيقية للأشياء، وإنما عن قيمة ما يكون من المعقول أو المتوقع أن تحمله مثل هذه الطرود<sup>(٩٤٦)</sup>.

على أن مقدار التوقع السابق يكون في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم، حيث أن المرسل إليه أو الناقل المُخل بالالتزام العقدي، يُسأل عن الضرر المتوقع وغير المتوقع في حالتي الغش والخطأ الجسيم، وذلك وفقاً لما نص عليه القانون المدني العراقي حيث نص على أن: "٢ - ويكون التعويض عن كل التزام ينشأ عن العقد سواء كان التزاماً بنقل ملكية أو منفعة أو أي حق عيني آخر أو التزاماً بعمل أو بامتناع عن عمل ويشمل ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب بسبب ضياع الحق عليه أو بسبب التأخر في استيفائه بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم وفاء المدين بالالتزام أو لتأخره عن الوفاء به. ٣ - فإذا كان المدين لم يرتكب غشاً أو خطأً جسيماً فلا يجاوز في التعويض ما يكون متوقعاً عادة وقت التعاقد من خسارة تحل أو كسب يفوت."<sup>(٩٤٧)</sup>.

### الفرع الثالث

#### علاقة السببية في البيوع البحرية

لا يمكن أن تقوم المسؤولية العقدية في البيوع البحرية، بمجرد إخلال أحد أطراف العقد بالالتزام الوارد في عقد البيع البحري، وإنما يجب أن يكون هناك علاقة سببية بين إخلال أحد الأطراف بالعقد، وبين الضرر المحقق للطرف الآخر، فإذا أخل المرسل إليه بالتزاماته في عقد البيع البحري، يجب أن يكون الضرر الذي لحق بالشاحن نتيجة هذا الإخلال وأن يكون هذا الأخير سبباً له، ومن ثم يجب ألا يكون هناك سبباً أجنبياً يقطع علاقة السببية هذه وإلا لا تقوم المسؤولية<sup>(٩٤٨)</sup>.

وقد نصت قواعد روتردام لعام ٢٠٠٨ على الأسباب الأجنبية التي تتقطع بها علاقة السببية بالنسبة للناقل في عقد البيع البحري، حيث نصت على أن يُعفى بالكامل من مسؤوليته أو جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزي إلى خطأ ارتكبه هو أو أي من الأشخاص المشار إليهم في

<sup>(٩٤٥)</sup> عبد الناصر موسى أبو البصل، دراسة في فقه القانون المدني الأردني، النظرية العامة للعقد، دار النفائس للنشر والتوزيع، ١٩٩٩، ص ٣٣٥.

<sup>(٩٤٦)</sup> عدنان إبراهيم وخاطر السرحان ونوري حمد، شرح القانون المدني...، مرجع سابق، ص ٣١٤.

<sup>(٩٤٧)</sup> المادة ٢/١٦٩، ٣ من القانون المدني العراقي.

<sup>(٩٤٨)</sup> هديل حسن، المسؤولية العقدية الناشئة عن إخلال أحد طرفي عقد البيع البحري بالتزاماتها، مرجع سابق، ص ٤٥٩.



المادة ١٨<sup>(٩٤٩)</sup>، كما يعني من المسؤولية إذا أثبت أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر، ومن هذه الأحداث القضاء والقدر، مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها، والحروب والأعمال القتالية والإضرابات ونشوب الحريق على السفن والعيوب الخفية..<sup>(٩٥٠)</sup>.

وحقيقة فإن تحديد وجود رابطة سببية بين الخطأ والضرر يعتبر من أدق الأمور وأعقدها، ومرجع ذلك إلى أنه قد يقع الضرر عقب وقوع الخطأ ولكن هذا وحده لا يكون كافياً لتوافر رابطة السببية، فالمعاصرة الزمنية بين الخطأ والضرر لا تكفي، بل يجب أن يثبت أن الخطأ كان له دور في حدوث الضرر وأنه بدون ذلك ما كان الضرر ليقع<sup>(٩٥١)</sup>.

وإثبات علاقة السببية كركن من أركان المسؤولية العقدية، يخضع للقواعد العامة بمعنى، أنه يكون على المدعي المضرور أن يثبت ما يدعيه من أن الضرر الذي لحق به كان نتيجة خطأ المدين في عدم تنفيذ التزامه، فإن أثبت ذلك، قامت قرينة على وجود رابطة السببية بينهما، فينتقل عبء الإثبات إلى المدين، الذي يقع على عاتقه أن يدفع المسؤولية بإثبات انقطاع علاقة السببية، بأي سبب أجنبي من تلك المنصوص عليها في قواعد روتردام، أو القواعد الداخلية.

<sup>(٩٤٩)</sup> حيث نصت المادة (١٨) من قواعد روتردام على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها: أ- أي طرف منفذ؛ أو ب- ربان السفينة أو طاقمها؛ ج- موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ د- أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

<sup>(٩٥٠)</sup> راجع المادة (٣/١٧) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، قواعد روتردام، مرجع سابق، ص ١٥، ١٦.

<sup>(٩٥١)</sup> ياسين محمد الجبوري، الوجيز في شرح القانون المدني..، مرجع سابق، ص ٥٢٨.

## الخاتمة

انتهينا خلال صفحات هذا البحث، إلى أن المسؤولية في البيوع البحرية هي مسؤولية عقدية، تجد أساسها القانوني في الخطأ والمسؤولية المفترضة، وتشتت وجود عقد بيع بحري صحيح، وإخلال بالالتزامات الواردة في هذا العقد، وأن المسؤولية في البيوع البحرية قد تتحقق بالنسبة لأطراف العقد، كما قد تتحقق بالنسبة للغير الناقل للبضائع محل الالتزام في البيوع البحرية، وأن هذه المسؤولية لا تقوم إلا بتحقيق أركانها الثلاث، وهي الخطأ العقدي المتمثل في إخلال أحد المتعاقدين أو الغير بالالتزامات الواردة في العقد، والضرر الذي يلحق بأحد المتعاقدين نتيجة هذا الإخلال، والمتمثل فيما لحقه من خسارة وما فاته من كسب، وعلاقة السببية بين الخطأ التعاقدى والضرر الذي لحق بالطرف المضرور.

كما انتهينا إلى أن المسؤولية في البيوع البحرية، من الموضوعات التي لم يتم تنظيمها بموجب القوانين الوطنية، وكذلك لم تتطرق إليها قواعد الانكوترمز، بينما أساس مسؤولية الناقل البحري في عقود البيوع البحرية، قررتها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع كلياً أو جزئياً لسنة ٢٠٠٨ المعروفة باسم قواعد روتردام، والتي أسست مسؤولية الناقل البحري على الخطأ المفترض من الناقل أو تابعيه عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في وصولها، أي افتراض الخطأ في جانب المدعي عليه (الناقل) والذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يعفي من المسؤولية.

## قائمة المراجع

- ١ . اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، منشورات الأمم المتحدة، مكتبة الأمم المتحدة فيينا، كانون الثاني، يناير، ٢٠١٣ .
- ٢ . أنور سلطان، مصادر الالتزام، دراسة مقارنة في الفقه الإسلامي، الطبعة الثالثة، المكتب القانوني، ٢٠٠٠ .
- ٣ . إيهاب عباس الفراش، المسؤولية العقدية في القوانين العراقية القديمة، دراسة تحليلية تأصيلية في ضوء القانونين الروماني والمصري المعاصر، المؤتمر السنوي الدولي الخامس - كلية الحقوق - جامعة الاسكندرية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، ٢٠١٢ .
- ٤ . د. حسن عبد الرحمن قدوس، المصادر غير الإرادية للالتزام، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة، ١٩٨٥ .
- ٥ . د. حسن علي الذنون، و محمد سعد الرحو، الوجيز في النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر و التوزيع ، الأردن ٢٠٠٢ .
- ٦ . د. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الأول، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، الطبعة الخامسة، القاهرة، ١٩٩٢ .
- ٧ . د. طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٤ .
- ٨ . د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٧ .
- ٩ . د. عبد الحميد عثمان، النظرية العامة للالتزامات، الكتاب الأول مصادر الالتزام غير الإرادية، جامعة المنصورة، ٢٠٠٩، ٢٠١٠ .

١٠. د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام ، مصادر الالتزام؛ الجزء الأول ، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة الجديدة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، ٢٠٠٠ .
١١. د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول، مصادر الالتزام، بيروت، دار إحياء التراث.
١٢. د. عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، ١٩٩٨.
١٣. د. عبد القادر الفار، مصادر الالتزام، الحق الشخصي في القانون المدني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٥.
١٤. د. عبد القادر عودة: التشريع الجنائي الإسلامي مقارنًا بالقانون الوضعي، الرسالة العامرية، ٢٠١٢ .
١٥. عبد العزيز شويش عبد الحميد الجبوري و فضيلة سلمان داود: نظرة في الانكوترمز ٢٠٠٠ ومقارنتها مع البيوع الدولية في قانون التجارة العراقي، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، المجلد ١٧، العدد الثالث، أيلول، ٢٠٠٩.
١٦. عبد الناصر موسى أبو البصل، دراسة في فقه القانون المدني الأردني، النظرية العامة للعقد، دار النفائس للنشر والتوزيع، ١٩٩٩.
١٧. عبد الودود يحي، الموجز في النظرية العامة للالتزامات، المصادر، الأحكام ، الاثبات، القسم الأول، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٤.
١٨. عبدالقادر العرعاري، المسؤولية المدنية، الطبعة الثالثة، الرباط: دار الأمان، ٢٠١١.

١٩. د. عز الدين الدناصوري، د. عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، القاهرة، ١٩٨٨.
٢٠. عدنان إبراهيم وخاطر السرحان، ونوري حمد، شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية، الالتزامات، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٩.
٢١. د. علي فيلالي، الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، الجزء الثاني، دون طبعة، دار موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، ٢٠٠٢.
٢٢. د. عصمت عبد المجيد، مصادر الالتزام في القانون المدني، الطبعة الأولى، المكتبة القانونية، بغداد، ٢٠٠٧.
٢٣. د. عمار عوابدي، نظرية المسؤولية الإدارية، دراسة تأصيلية تحليلية ومقارنة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ١٩٩٤.
٢٤. د. لطيف جبر كوماني: مسؤولية البائع في البيوع البحرية. جامعة بغداد، العراق، ١٩٨٢.
٢٥. د. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠١.
٢٦. سعدون ناجي القشطيني، تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٩٠.
٢٧. ضامن سليمان المعاينة، الإطار القانوني لاتفاقيات الإعفاء من المسؤولية العقدية، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، الكرك، ٢٠١٥.
٢٨. مرزوق آيت الحاج، المسؤولية المدنية، بدون دار نشر، الطبعة الثانية، ٢٠٠٥.

٢٩. مروة عوض الطراونة، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة

ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، ٢٠١٧.

٣٠. ناصر رحموني، الآثار القانونية المترتبة على عقد البيع سيف، رسالة ماجستير، جامعة خميس مليانة،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، الجزائر، ٢٠١٣ / ٢٠١٤.

٣١. هديل محمد حسن، المسؤولية العقدية الناشئة عن إخلال أحد طرفي عقد البيع البحري سيف

بالتزاماتها، مجلة الحقوق، كلية الحقوق، الجامعة المستنصرية بغداد، المجلد الثالث، العدد الثامن

والتاسع، ٢٠١٠.

٣٢. وليد زهر ثميل الدليمي: مسؤولية البائع في البيوع البحرية، مصر، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير،

كلية الحقوق، جامعة بنها، مصر، ٢٠١٨.

٣٣. ياسين محمد الجبوري، المبسوط في شرح القانون المدني الأردني، الجزء الأول، دار وائل للنشر

والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، ٢٠٠٢.

## فهرس المحتويات

المبحث الأول.....	٦٠٩
تعريف المسؤولية في البيوع البحرية وطبيعتها القانونية.....	٦٠٩
المطلب الأول.....	٦٠٩
تعريف المسؤولية في البيوع البحرية.....	٦٠٩
المطلب الثاني.....	٦١٢
شروط المسؤولية في البيوع البحرية.....	٦١٢
الفرع الأول.....	٦١٢
وجود عقد بيع بحري.....	٦١٢
الفرع الثاني.....	٦١٣
أن يكون عقد البيع البحري صحيحاً.....	٦١٣
الفرع الثالث.....	٦١٤
أن يكون هناك إخلال بالتزامات عقد البيع البحري.....	٦١٤
المبحث الثاني.....	٦١٥

٦١٥.....	أركان وأساس المسؤولية في البيوع البحرية
٦١٥.....	المطلب الأول.....
٦١٥.....	أساس المسؤولية في البيوع البحرية.....
٦١٦.....	المطلب الثاني.....
٦١٦.....	أركان المسؤولية في البيوع البحرية.....
٦١٦.....	الفرع الأول.....
٦١٦.....	الخطأ العقدي في البيوع البحرية.....
٦١٩.....	الفرع الثاني.....
٦١٩.....	الضرر في البيوع البحرية.....
٦٢١.....	الفرع الثالث.....
٦٢١.....	علاقة السببية في البيوع البحرية.....
٦٢٣.....	الخاتمة.....