



المسؤولية المدنية على عاتق أمين السفينة

المسؤولية المدنية على عاتق أمين السفينة

باحثة دكتوراه: م م . فاطمة بشير الاعرجي

كلية الحقوق / جامعة النهرين

fatima.bashir@nahrainuniv.edu.iq

أ. د أكرم فاضل قصير

كلية الحقوق / جامعة النهرين

akramfadiel@gmail.com

الكلمات المفتاحية: أمين السفينة، الوكيل البحري، المسؤولية العقدية، المسؤولية التقصيرية، الناقل البحري، عقد أمانة السفينة.

كيفية اقتباس البحث

الاعرجي، فاطمة بشير ، أكرم فاضل قصير ، المسؤولية المدنية على عاتق أمين السفينة، مجلة مركز بابل للدراسات الانسانية، تشرين الأول ٢٠٢٦، المجلد: ١٦، العدد: ١٠ .

هذا البحث من نوع الوصول المفتوح مرخص بموجب رخصة المشاع الإبداعي لحقوق التأليف والنشر (Creative Commons Attribution) تتيح فقط للآخرين تحميل البحث ومشاركته مع الآخرين بشرط نسب العمل الأصلي للمؤلف، ودون القيام بأي تعديل أو استخدامه لأغراض تجارية.

Registered مسجلة في
ROAD

Indexed مفهرسة في
IASJ

Civil Liability of the Ship's Captain

PhD Researcher: M.M. Fatima Bashir Al-Araji

College of Law/Al-Nahrain University

Prof. Dr. Akram Fadhil Qasir

College of Law/Al-Nahrain University

Keywords : Ship's Agent, Maritime Agent, Contractual Liability, Tortious Liability, Maritime Carrier, Ship Agency Agreement.

How To Cite This Article

Al-Araji, Fatima Bashir, Akram Fadhil Qasir, Civil Liability of the Ship's Captain, Journal Of Babylon Center For Humanities Studies, October 2026, Volume:16, Issue 10.



[This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Abstract

This research examines the civil liability of the ship's agent, as one of the principal actors involved in maritime operations, and the legal consequences arising from the performance of his duties towards the parties connected with maritime activities. The significance of this subject derives from the particular nature of the ship's agent's functions and the professional duties imposed upon him, which require a degree of care and precaution corresponding to the nature and risks of the maritime environment. The research addresses the legal basis of the ship's agent's liability, distinguishing between contractual liability arising from a breach of the obligations established under the ship agency agreement, and tortious liability arising when damage is caused to third parties outside the scope of the contractual relationship. It further examines the elements of tortious liability, namely fault, damage, and causation, as well as the professional forms of fault that may be committed by the ship's agent, particularly negligence in the custody, supervision, and





delivery of goods, or exceeding the authority granted to him. The research also considers the approach adopted by certain international maritime conventions concerning the liability of the carrier's servants and agents, particularly the Brussels-Hague Rules, the Hamburg Rules, and the Rotterdam Rules, with regard to the availability of defences and limitation of liability. The research concludes by determining the scope of the ship's agent's liability in light of the nature of his function and the professional obligations imposed upon him. The research adopted a comparative analytical approach, through analyzing the legal and jurisprudential rules related to the ship's agent's liability, and clarifying the basis upon which his contractual and tortious liability rests, with the assistance of relevant jurisprudential opinions and judicial rulings, as well as benefiting from the provisions of international conventions regulating liability in maritime transport, particularly the Brussels, Hamburg and Rotterdam Conventions. The comparative approach was also employed when presenting the different legal and jurisprudential trends regarding the scope of the ship's agent's liability and the extent to which he benefits from the defenses and limits of liability established for the carrier. Hence, the nature of the research necessitated dividing it into two sections. In the first section, we dealt with the contractual liability of the ship's agent, while in the second section, we devoted ourselves to the tortious liability of the ship's agent.

المستخلص:

يتناول هذا البحث المسؤولية المدنية لأمين السفينة، بوصفه أحد الأشخاص الرئيسيين في تنظيم وتنفيذ العمليات البحرية، وما يترتب على مباشرته لمهامه من آثار قانونية تجاه الأطراف المرتبطة بالنشاط البحري. وتبرز أهمية الموضوع بالنظر إلى الطبيعة الخاصة للعمل الذي يضطلع به أمين السفينة، وما يفرضه ذلك من التزامات مهنية تستلزم منه مستوى من العناية والحيلة يتناسب مع طبيعة البيئة البحرية ومخاطرها. ويبحث البحث في أساس مسؤولية أمين السفينة، مع التمييز بين المسؤولية العقدية التي تنشأ عن إخلاله بالالتزامات المترتبة في ذمته بموجب عقد أمانة السفينة، والمسؤولية التقصيرية التي تقوم عند إلحاق الضرر بالغير خارج نطاق العلاقة العقدية. كما يتناول أركان المسؤولية التقصيرية المتمثلة بالخطأ والضرر والرابطة السببية، وصور الخطأ المهني التي يمكن أن تصدر عن أمين السفينة، ولا سيما الإهمال في حفظ البضائع ومراقبتها وتسليمها، أو تجاوز حدود السلطة الممنوحة له. ويتطرق البحث كذلك إلى موقف بعض الاتفاقيات الدولية من مسؤولية تابع أو وكيل الناقل، ولا سيما قواعد بروكسل -



المسؤولية المدنية على عاتق أمين السفينة

لاهاي، واتفاقية هامبورغ، واتفاقية روتردام، ومدى استفادة أمين السفينة من الدفع وحدود المسؤولية المقررة للناقل. وينتهي البحث إلى بيان حدود مسؤولية أمين السفينة في ضوء طبيعة وظيفته والالتزامات المهنية الملقاة على عاتقه. بحث مستقل الثاني. اعتمد البحث على المنهج التحليلي المقارن، من خلال تحليل القواعد القانونية والفقهية المتعلقة بمسؤولية أمين السفينة، وبيان الأساس الذي تستند إليه مسؤوليته العقدية والتقصيرية، مع الاستعانة بالآراء الفقهية والأحكام القضائية ذات الصلة، فضلاً عن الاستفادة من أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة للمسؤولية في النقل البحري، ولا سيما اتفاقيات بروكسل وهامبورغ وروتردام. كما تم توظيف المنهج المقارن عند عرض الاتجاهات القانونية والفقهية المختلفة بشأن نطاق مسؤولية أمين السفينة ومدى استفادته من الدفع وحدود المسؤولية المقررة للناقل ومن ثم اقتضت طبيعة البحث تقسيمه إلى مطلبين، تناولنا في المطلب الأول المسؤولية العقدية لأمين السفينة، في حين خصصنا المطلب الثاني للمسؤولية التقصيرية لأمين السفينة،

أولاً: المقدمة

النشاط البحري من الأنشطة ذات الطبيعة الخاصة، لما يرتبط به من تعدد في العلاقات القانونية وتشابك في المصالح بين أطراف العملية البحرية، الأمر الذي يستلزم وجود أشخاص متخصصين يتولون مباشرة الأعمال والإجراءات المرتبطة بالسفينة والبضائع الموجودة على متنها. ويبرز أمين السفينة بوصفه أحد الأشخاص الذين يضطلعون بدور مهم في تيسير العمليات البحرية ومتابعة شؤون السفينة والبضائع والتعامل مع مختلف الجهات ذات الصلة بالنشاط البحري. وتتميز مهمة أمين السفينة بطبيعة مهنية خاصة، إذ لا تقتصر أعماله على الجانب الإداري، وإنما تتصل كذلك بالإجراءات المتعلقة بالبضائع ومستنداتها وتسليمها، والتنسيق مع الريان والمجهز والسلطات المينائية وغيرهم من المتعاملين في البيئة البحرية. ومن ثم فإن إخلاله بالواجبات المفروضة عليه قد يترتب مسؤوليته القانونية بحسب طبيعة العلاقة التي تربطه بالمتضرر. وتتخذ مسؤولية أمين السفينة صورتين أساسيتين؛ تتمثل الأولى في المسؤولية العقدية، متى كان الضرر ناشئاً عن إخلاله بالتزام تعاقدى يدخل في نطاق عقد أمانة السفينة، في حين تتمثل الثانية في المسؤولية التقصيرية عندما يلحق ضرراً بشخص لا تربطه به علاقة عقدية مباشرة. وقد أشار البحث إلى أن طبيعة عمل أمين السفينة تجعله في تماس مباشر مع مصالح متعددة، الأمر الذي يجعل تحديد نطاق مسؤوليته مسألة ذات أهمية خاصة.

ثانياً: أهمية البحث

أمين السفينة له دور في البيئة البحرية من حيث تعدد التزاماته التي تقع على عاتقه أثناء مباشرته لأعماله، فضلاً عن تعدد الأشخاص الذين يمكن أن تتأثر مصالحهم نتيجة الأفعال أو الأخطاء التي تصدر عنه ومن هذا المنطلق تأتي أهمية البحث في محاولة تحديد الأساس القانوني لمسؤولية أمين السفينة، والتمييز بين مسؤوليته العقدية ومسؤوليته التقصيرية، وبيان الأركان التي تقوم عليها الأخيرة، ولا سيما الخطأ والضرر والرابطة السببية. وتزداد أهمية ذلك في ضوء الطبيعة المهنية للعمل البحري وما يفرضه من التزام بالحيلة والحذر واتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.

ثالثاً : منهجية البحث

اعتمد البحث على المنهج التحليلي المقارن، من خلال تحليل القواعد القانونية والفقهية المتعلقة بمسؤولية أمين السفينة، وبيان الأساس الذي تستند إليه مسؤوليته العقدية والتقصيرية، مع الاستعانة بالأراء الفقهية والأحكام القضائية ذات الصلة، فضلاً عن الاستفادة من أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة للمسؤولية في النقل البحري، ولا سيما اتفاقيات بروكسل وهامبورغ وروتterdam. كما تم توظيف المنهج المقارن عند عرض الاتجاهات القانونية والفقهية المختلفة بشأن نطاق مسؤولية أمين السفينة ومدى استفادته من الدفع وحدود المسؤولية المقررة للنقل ومن ثم اقتضت طبيعة البحث تقسيمه إلى مطلبين، تناولنا في المطلب الأول المسؤولية العقدية لأمين السفينة، في حين خصصنا المطلب الثاني للمسؤولية التقصيرية لأمين السفينة، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول: المسؤولية العقدية لأمين السفينة

المطلب الثاني: المسؤولية التقصيرية لأمين السفينة

المطلب الأول

المسؤولية العقدية لأمين السفينة

إن طبيعة عمل أمين السفينة لا يتصور لا تقاس بمعيار الشخص العادي أو المعتاد، وإنما بمعيار الحرص المفترض توافر الخبرة البحرية والقدرة الفنية ما يكفي لجعل أدائه أقرب إلى الإداء المهني المتخصص في المجال البحري داخل البيئة المتغيرة. بمعنى نجد أن التزامه يفترض بذل عناية مهنية مشددة لتحقيق غاية عقد أمانة السفينة^(١)، فبمقتضى هذا الالتزام نجد ان ليس من الضروري على المتضرر إقامة الدليل في ارتكاب أمين السفينة الخطأ أو إهمال في الالتزامات المفروضة عليه استناد لعقد أمانة السفينة فبمجرد أن أمين السفينة لم يلتزم في تنفيذ الالتزامات

المسؤولية المدنية على عاتق أمين السفينة

المفروضة عليه تقام عليه المسؤولية العقدية ما لم تنفي لوجود السبب الاجنبي^(٢)، ففي قرار آخر صادر من محكمة النقض المصرية والتي نصت صراحة ((عقد النقل البحري وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة لا ينقضي ولا تنتهي به مسؤولية الناقل في جميع الأحوال إلا بتسليم الرسالة موضوع سند الشحن إلى المرسل إليه أو نائبه تسليماً فعلياً بالقدر والحالة التي وصفت بها في سند الشحن الذي يحرر الناقل أو وكيله (أمين السفينة) ويحدد فيه مواصفات الرسالة وما يراه لازم للتعريف بها سواء من حيث الحجم أو الوزن أو كيفية الشحن...))^(٣)

ومن هذا المنطلق نتساءل هل تنسب المسؤولية الى أمين السفينة اثناء العملية البحرية بالشحن والتفريغ من الرغم من ان الخطأ لم يصدر منه شخصياً؟ يمكن القول أن القضاء والفقه اكد على عدم مسؤوليته فلا يمكن مقاضاة أمين السفينة بسبب عدم تنفيذ عقد النقل البحري الا بوصفه وكيلاً عن الناقل عنه وتابعاً له^(٤)، وهذا هو المنطق إذ إن أمين السفينة غير مسؤول شخصياً عما يصيب البضائع بأي تلف أثناء عملية النقل البحرية سواء بسبب المجهز أو الريان وبالتالي لا يمكن مسألته الا عن أخطائه الشخصية وإخطاء تابعيه عند تنفيذ وكالته.

ومن جانب آخر نجد إن أمين السفينة ليس صاحب سلطة مطلقة، بل يخضع لترتيب هرمي يجعل عمله متأثر بصورة مباشرة أو غير مباشرة من الريان والسلطة المينائية من جهة، وبالتعليمات المجهز البحري من جهة أخرى إذ إن أمين السفينة ملزم باللوائح الفنية الخاصة بكل نوع من البضائع كما ذكرنا سابقاً^(٥)، ولذلك فإن تقدير قيام الخطأ العقدي يجب أن ينظر إلى الظروف العملية التي كان الأمين يباشر سلطته ضمنها، وما إذا كان الخروج عن هذه الحدود يمثل انحرافاً بيئاً عن مقتضيات العناية المهنية المفترضة أم إنه كان نتيجة لظروف قاهرة أو أوامر عليا ملزمة.

المطلب الثاني

المسؤولية التقصيرية لأمين السفينة

تبرز المسؤولية التقصيرية (Tortious Liability) الواقعة على عاتق أمين السفينة نتيجة أفعال تجاه أشخاص لا تربطه بهم أي علاقة عقدية، كما يتضح أن واجبات والتزامات أمين السفينة لا يمكن حصرها بنطاق عقدي، وذلك بسبب طبيعة عمل امين السفينة تجعله متعدد العلاقات العقدية وغير العقدية، فهو حارس البضاعة والمسؤول عن سلامتها^(٦)، وفي الوقت نفسه نجده يتعامل مع سلطات الميناء والناقلين والمرسل إليهم، بما يجعله في موضع تماس مباشر مع مصالح متعددة، وقد يتعرض للضرر الغير نتيجة افعال صادرة من سلوكه سواء أكان الخطأ فعلاً إيجابياً أم امتناعاً^(٧)، وعليه أن طبيعة عمله بوصفه حارساً للبضاعة تفرض عليه

واجبات واسعة سواء المتعلقة برصّ البضائع، ومراقبة ظروفها المناخية، أو ضمان عدم تعرضها للسرقة أو التلف الذي يلحق بالبضائع أثناء النقل إن تسبب في تعفن المواد المنقولة والتي تبرز بها المسؤولية التقصيرية^(٨)، ومن ثم يتعين على أمين السفينة اتخاذ الاحتياطات اللازمة عند التعامل مع البضائع الخطرة، فضلاً عن واجب مراقبة محيط البضاعة وعدم تركها في ظروف يمكن أن تؤدي إلى إحداث أضرار لغيره، ومن ثم يتضح أن التزامه لا يقتصر على منع الضرر عن البضاعة، بل تشمل منع الضرر الناتج عن البضاعة ذاتها إذا كان من الممكن توقعه ومنع حدوثه، فعلى سبيل المثال إذا أدى إهمال أمين السفينة إلى تسرب مواد في الميناء فأحدثت تلفاً لأجهزة الرفع أو أضراراً بغيره من البضائع، يكون أساس المسؤولية هنا هو الخطأ التقصيري المبني على الإخلال بواجب الحيطة المهنية، كذلك في حال وجود تلف بالبضاعة أثناء النقل نتيجة إهمال أمين السفينة أو اتباعه ونظراً لعدم وجود البضاعة في الميناء فيتعذر على المرسل إليه استلامها مما يجعل أمين السفينة مسؤولاً عنها ما لم يدفع المسؤولية لسبب أجنبي^(٩)، وبناء على ذلك نجد أن الالتزام القانوني الذي يبنى عليه المسؤولية التقصيرية يتأسس بمبدأ أساس وهو عدم الإضرار بالغير ومن ثم أن أمين السفينة ملزم عليه بأن يتخذ من الاحتياطات ما يدرأ الخطر المحتمل. بحيث فيتخذ واجب الحيطة والحذر خاصة في البيئة البحرية المتقلبة والمحفوفة بالمخاطر التي قد تقع على البضائع، وبهذا نتوصل إلى أركان المسؤولية التقصيرية لأمين السفينة ويمكن توضيحها وفقاً للنقاط الآتية :

أولاً - الخطأ:

هو الإخلال بواجب من الواجبات القانونية المفروضة على الشخص والمستمدة من قواعد السلوك الاجتماعي^(١٠)، ففي مجال المسؤولية التقصيرية لأمين السفينة تجاه الغير فالأمر لا يختلف كثيراً عن المسؤولية العقدية فلا بد من توافر الخطأ والضرر و الرابطة السببية فيما بين الخطأ والضرر^(١١) فيعد خطأ صادراً عن أمين السفينة بسبب عدم اتخاذ إجراءات التخزين والتهوية وطرق حفظ البضائع القابلة للتلف، أو عدم تطبيق شروط التعامل مع المواد القابلة للاشتعال، وإدراك قواعد المرور وتفريغ الموانئ وإجراءات التسليم، أو عدم الالتزام بنظام التفتيش الدقيق للأختام، أو عدم التحقق من صحة أي وثيقة أو مستند يرد على أمين السفينة بحيث شكل مسؤولية تقصيرية نتيجة أخطاء صادرة عن أمين السفينة أو تابعيه^(١٢). وفي هذا السياق تختلف جسامه الضرر حسب نوع وشدة الخطأ الصادر فقد يكون الخطأ جسيماً عندما يتجاهل أمين السفينة التعليمات الواضحة أو يترك البضاعة في ظروف يعلم أنها ضارة مثل تعريض مواد حساسة للرطوبة أو عدم تشغيل نظام التهوية في حاوية تحتوي على بضائع متعفنة بطبيعتها، أو

المسؤولية المدنية على عاتق أمين السفينة

تأخير فحص الأختام والتأكد من سلامتها، مما يؤدي إلى اختلاط البضائع أو إتلاف جزء منها أو حتى تعريض الأفراد في الميناء لمخاطر صحية، وعليه فإن القانون يفترض في أمين السفينة درجة معينة من الوعي بمخاطر التصرف خارج حدود التفويض، كونه شخصاً متخصصاً يمارس عملاً مهماً في المجال البحري. ولذلك، فإن مجرد تسليمه البضاعة لشخص غير مستحق - حتى لو كان ذلك نتيجة اعتقاد خاطئ - يجعل الخطأ قائماً، لأن "التحقق من صفة المستلم" جزء من واجباته المهنية الأساسية، ومن واجبات الحيلة البحرية التي لا يجوز التفريط فيها. وعليه هناك أفعال ذات خطأ جسيم وأفعال ذات خطأ يسير، فعلى سبيل المثال فإذا كان أمين السفينة قد سلم البضاعة دون التحقق من هوية المستلم إطلاقاً، فالخطأ جسيم لأن الإهمال بلغ درجة الإهمال المهني. أما إذا تحقق بدرجة معقولة ولكن وقع ضحية تزوير أو احتيال يصعب كشفه، فالخطأ قد يكون يسيراً، لكن يبقى الأساس الذي برزت بسببه المسؤولية التقصيرية، ما لم يثبت أنه اتخذ كافة إجراءات التدقيق المتعارف عليها في البيئة البحرية^(١٣).

و يتجلى الخطأ التقصيري على شكل الأفعال الضارة أو الامتناع عن القيام بأفعال كان ملزم على أمين السفينة اتخاذها أو تجاوز حدود سلطته الممنوحة له، فبالنسبة للشكل الأول يتجسد على سبيل المثال في حال قيام أمين السفينة بالتعامل مع البضائع بطريقة خشنة أو غير ملائمة أدت إلى تلف محركات أو إلى سقوط جزء من الحمولة على معدات الميناء أو على بضائع مجاورة لا تخص المتعاقد معه، فإن مسؤوليته تكون تقصيرية، حتى لو كان يعمل ضمن إطار عقد معين، لأن الضرر هنا أصاب أشخاصاً لا تربطهم به علاقة تعاقدية، ومن ثم يقوم الالتزام القانوني العام دون الحاجة لوجود رابطة عقدية، وقد يتجسد الفعل الضار أيضاً في الاعتداء على حقوق المرسل إليه كأن يسلم البضاعة إلى جهة غير الجهة الصحيحة، أو يعطل إجراءات التسليم بقصد أو بإهمال فيسبب خسائر مادية لشركات الشحن كالتأخر في التفريغ، أو يقدم بيانات غير دقيقة للسلطات فتفرض الأخيرة غرامات على المتضررين أو سلمها تسليمياً معيباً كالتلف بسبب عدم بذل العناية المطلوبة^(١٤). أما بالنسبة للشكل الثاني من أشكال الخطأ التقصيري فهو يتجسد في الامتناع عن اتخاذ الاحتياطات اللازمة، وهو الجانب الأكثر شيوعاً في العمل البحري، إذ إن كثيراً من الأضرار لا تحدث بفعل مباشر، بل بسبب إهمال في اتخاذ إجراء معين كان من شأنه منع الضرر، فعلى سبيل المثال يعد ترك البضاعة في ظروف مناخية قاسية كالتعرض المباشر للشمس أو الرطوبة، أو أهماله لإجراء الفحص المعتمد للأختام، أو لم يتخذ تدابير الحماية للمواد الحساسة أو الخطرة أو تسليم البضاعة تسليمياً معيباً كما لو سلمها للمرسل إليه دون سند شحن^(١٥)، ونتج عن ذلك ضرر لأصحاب البضائع المجاورة أو للميناء أو لجهات أخرى، فإن مسؤوليته

تقوم على الخطأ التقصيري المستند إلى الامتناع عن اتخاذ الاحتياطات المتوقعة. أما بالنسبة للشكل الثالث من اشكال الخطأ التقصيري فهو تجاوز حدود السلطة الممنوحة له من قبل المجهز البضاعة فهو من أخطر صور الخطأ التقصيري، لأن أمين السفينة في هذه الحالة لا يخل فقط بواجب الحيلة، بل يخل بحدود التوكيل ذاته، فتسليم البضاعة إلى غير المستحق يعدّ من أشد صور الخطأ، ليس فقط لأنه يمثل إخلالاً بالعقد، بل لأنه يعتدي على الحقوق القانونية للغير، وقد يؤدي إلى نتائج جسيمة كضياع البضاعة أو استغلالها بصورة غير مشروعة. وينطبق الحكم ذاته على الحالات التي يقدم فيها أمين السفينة معلومات غير دقيقة عن طبيعة البضاعة أو محتواها أو وزنها، سواء كان ذلك بقصد أو بسبب إهمال في الفحص أو اعتماد بيانات غير موثوقة، لأن النتيجة قد تكون إلحاق ضرر بجهات رسمية أو بمتعاملين يعتمدون على صحة هذه البيانات في حساباتهم القانونية والتجارية^(١٦).

ثانياً - الضرر:

يتحقق الضرر في مسؤولية أمين السفينة نتيجة أفعال صادرة منه أو من اتباعه بصورة مباشرة أو غير مباشرة، فعلى سبيل المثال إذا علم أمين السفينة بوجود خلل في ترتيب الحاويات على سطح السفينة، أو علم بأن هناك بضاعة حساسة للضغط وجرى وضعها في أسفل الرص بطريقة تُعرضها إلى التهشم، ولم يُبلغ الربان أو المجهز أو العمال المختصين، فإن مجرد امتناعه عن التحذير يُعد خطأً تقصيرياً، لأن واجب العناية المهنية البحرية يشمل واجب الإبلاغ عن المخاطر التي يتوقعها شخص مختص، لا بل يستلزم من أمين السفينة التنسيق مع الربان لمنع حدوث ضرر سواء عند ترتيب البضائع أو نقل البضائع ذات الخطورة ليتم وضعها في الموقع المخصص لها، أو عدم وضع حاوية ثقيلة فوق أخرى غير مصممة لتحمل وزن إضافي وكل ذلك لمنع وقوع ضرر تؤدي لقيام مسؤولية أمين السفينة. وفي هذا الصدد نطرح إشكالية دقيقة، وهي: هل يكفي أن تكون الأفعال الصادرة من أمين السفينة سبباً مساهماً في الضرر، ولو بنسبة أقل من غيره، لتقوم مسؤوليته؟ ونرى جواب ذلك إيجابياً فأمين السفينة تقام مسؤوليته ما دام كان له اشتراك في أحداث ضرر ما، فعلى سبيل المثال لو ترك البضاعة في منطقة مكشوفة بالميناء، ثم جاءت عاصفة وأتلفتها، فهو يُسأل وإن كانت العاصفة سبباً قوياً، لأن تركها مكشوفة هو الذي جعل الضرر ممكناً، وفي المقابل لو كان الضرر سينشأ حتى لو اتخذ الاحتياطات اللازمة - كأن تكون العاصفة مدمرة بشكل لا يمكن توقعه - فإن السببية تنقطع، وتسقط المسؤولية. وعليه فإذا كان بإمكان المهني البحري توقع الضرر والاحتياط له، فالخطأ قائم، والسببية متحققة. وإذا كان الضرر غير متوقع بطبيعته أو بفعل قوة قاهرة، فالسببية

المسؤولية المدنية على عاتق أمين السفينة

تتعدم^(١٧). وفي السياق ذاته على أمين السفينة أن يتخذ العناية اللازمة أثناء عمله في البيئة البحرية لمنع حدوث ضرر للغير سواء عند استلام البضاعة أو حفظها أو التعامل مع المستندات الخاصة بها أو تسليمها للشخص المعني، ومن ثم تعد هذه الأفعال بمثابة اختبار دائم لمدى التزام أمين السفينة بالمعايير التقنية والإدارية التي يفرضها النظام البحري. فعلى سبيل المثال إذا كانت البضاعة قابلة للتلف فيطلب واجب العناية المهنية منه أن يتأكد من ظروف التخزين، ومستويات الرطوبة، ودرجة الحرارة، وعمليات التهوية، وحماية البضاعة من أشعة الشمس المباشرة، ومراقبة حالتها خلال وجودها على ظهر السفينة أو داخل الميناء. ففي حال امتناعه عن اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع حدوث الضرر، كان خطأه قائماً حتى لو لم ينص العقد صراحة عليها، لأن هذه الاحتياطات جزء من السلوك المهني المعمول في البيئة البحرية. ومن جدير بالذكر أن هناك بضائع تستلزم اتخاذ احتياطات معينة ولا يمكن تجاهلها والا قامت المسؤولية لأن (البضائع) تتصف بالخطورة، ومن ثم إذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للاشتعال فيفترض في أمين السفينة معرفة الحد الأدنى من المتطلبات الفنية اللازمة للتعامل معها. كما يجب على أمين السفينة عدم الإضرار بممتلكات الغير داخل الميناء. كون هذه المنطقة تخضع لنظام سلطة الدولة في الميناء ومن ثم عليه (أمين السفينة) تجنب الاصطدام بالمعدات المينائية، بالإضافة إلى تجنب وضع الحاويات في المواقع المخالفة للأنظمة والتعليمات الخاصة بآلية وضع الرافعات، بحيث إذا تسبب أمين السفينة في إتلاف رافعة أو معدة أثناء عملية توجيهه أو تنسيق عملية تفريغ، فهو يُسأل تقصيراً وأن لم يكن هو من قام بالفعل المادي، طالما كان خطأه في الإشراف أو التنظيم هو السبب. وهذا يقود طرحنا إلى أن أمين السفينة يسأل عن خطأه وخطأ اتباعه. فطالما كان هو من يُشرف على العملية، وكانت أخطاء العمال ناتجة عن تعليماته أو إهماله، فإن الخطأ يُنسب إليه بوصفه (مسؤولية المتبوع عن التابع) من الناحية التقصيرية^(١٨). أما إذا لم تكن له سيطرة تنظيمية على العمال، فلا يُسأل إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه^(١٩). وبناءً على ذلك فإن على أمين السفينة معرفة كل ما يتعلق عن قواعد السلامة البحرية، وقوانين البيئة، والاتفاقيات الدولية في الميناء الذي يعمل فيه ففي حالة تسرب مادة خطرة بسبب سوء تخزينها أو إساءة التعامل معها من قبل أمين السفينة، فإن نطاق الضرر يتجاوز البضائع المعينة ليشمل المياه البحرية، والكائنات الحية، والممتلكات العامة.

ثالثاً- الرابطة السببية بين الخطأ والضرر:

تُبنى المسؤولية التقصيرية على العلاقة بين الخطأ الثابت بركنيه المادي والمعنوي والضرر فلا تستند إلى عقد ولا إلى التزام إيجابي مُسبق، بل تقوم على فكرة الامتناع أو الإخلال العام بالواجب القانوني المتمثل بعدم الإضرار بالغير، وهو واجب ذو طابع سلبي أصيل يُلزم كل فرد بعدم الإضرار بالغير ومن ثم تتبثق المسؤولية التقصيرية من لحظة وقوع فعل ضار يُعدّ قانوناً خروجاً عن الواجب العام في الامتناع عن الإضرار مسبباً ضرر بالغير^(٢٠). وبقدر تعلق الأمر في الجانب البحري تتجلى أهمية الرابطة السلبية، لاسيما في مسؤولية أمين السفينة تجاه الغير ممن لا تربطه بهم علاقة تعاقدية مباشرة سواء مع المرسل إليه أو الشاحن البضاعة^(٢١). ومن ثم، فإن أي إخلال بهذا الالتزام، سواء كان نتيجة الإهمال والتقصير في مراقبة عمليات الرفع والتحميل أو سوء اتخاذ التدابير البحرية، يُنشئ مسؤولية تقصيرية قائمة على أساس هذا الواجب العام في عدم الإضرار^(٢٢). وعلى صعيد الاتفاقيات الدولية يتضح ان اتفاقية بروكسل (وقواعد لاهاي - فيسبي) ١٩٢٤، واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م، واتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨م، قد حسمت بصورة مباشرة او غير مباشرة مسألة المسؤولية التقصيرية لأمين السفينة (وكيل الناقل البحري) عبر منهجية قانونية تضع الأساس لبناء المسؤولية التقصيرية في الاتفاقيات الدولية، ففي اتفاقية بروكسل يظهر الموقف بالمادة (٤) والتي اشارت على ان اي دفع وحود المسؤولية وفقاً لهذه الاتفاقية تُطبّق في أي دعوى تُقام على الناقل، سواء أسست على العقد أو على التقصير، فنجد المادة(٤) من الاتفاقية بروكسل ١٩٢٤م جعلت المسؤولية التقصيرية والعقدية في سياق واحد من الحدود المقررة للمسؤولية^(٢٣).

اما بالنسبة الى اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨م، فنجد المادة (٧) نصت بصورة صريحة وملزمة بأن الدفع وحود المسؤولية المقررة في اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨م تسري على أي دعوى ضد الناقل، أو تابعيه، أو ممثليه بصرف النظر عن دعوى عقدية أم تقصيرية. ونجد أن هذا التوجه كان أكثر توسعاً بحيث شمل اتباع الناقل ومن ضمنهم (أمين السفينة) فضلاً عن الاخذ بالتوجيه الموحد للمسؤوليتين وبالتالي يمنع الازدواج بين أساسين للمسؤولية فلا يقرران إلى نتائج متناقضة في الموضوع الواحد^(٢٤). ومن هذا المنطلق نتساءل هل يمكن للمتضرر الجمع بين المسؤوليتين التقصيرية والعقدية؟ ونجيب على ذلك وحسب التوجه الفقهي إنه لا يمكن القبول التعويض عن الضرر الواحد مرتين في الدعوى؛ لان ذلك سيجمع خصائص المسؤولية التقصيرية والعقدية في دعوى واحدة وهذا غير مقبول اطلاقاً^(٢٥) أما بالنسبة الى اتفاقية روتردام ٢٠٠٨م فتمتيز بأنها أوسع وأفضل في وضع احكام المسؤولية التقصيرية، ففي المادة (٤) (من

المسؤولية المدنية على عاتق أمين السفينة

الاتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨ نصت على أن: ((نطاق الدفوع وحدود المسؤولية 1 - يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه: (أ) الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ أو (ب) ريان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها؛ أو (ج) مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري. ٢- يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للشاحن أو الشاحن المستندي منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، تجاه الشاحن أو الشاحن المستندي أو المتعاقدين معهما من الباطن أو وكلائهما أو مستخدميهم)).

الخاتمة

في خاتمة البحث نجد أن مسؤولية أمين السفينة تتحدد في ضوء طبيعة العلاقة القانونية التي تربطه بالطرف المتضرر، فقد تكون عقدية عند إخلاله بالتزاماته الناشئة عن عقد أمانة السفينة، وقد تكون تقصيرية عند إخلاله بالواجب العام في عدم الإضرار بالغير. كما أن خصوصية عمله البحري تفرض عليه مستوى من العناية المهنية يتناسب مع طبيعة المهام والمخاطر المرتبطة بها، دون أن تمتد مسؤوليته إلى الأضرار التي تقع خارج نطاق اختصاصه أو سيطرته

النتائج

- ١ - تتحدد مسؤولية أمين السفينة بحسب طبيعة العلاقة القانونية مع الطرف المتضرر، فتكون عقدية أو تقصيرية بحسب الأحوال.
- ٢ - يلتزم أمين السفينة ببذل عناية مهنية تتناسب مع طبيعة النشاط البحري والمهام الموكلة إليه.
- ٣ - لا يسأل أمين السفينة عن جميع الأضرار التي تقع أثناء النشاط البحري، وإنما يسأل عن خطئه الشخصي وعن أفعال تابعيه في حدود سلطته أو إشرافه
- تقوم المسؤولية التقصيرية لأمين السفينة على توافر الخطأ والضرر والرابطة السببية. ٤ -
- ٥ - تسهم الاتفاقيات البحرية الدولية في تحديد نطاق المسؤولية والدفوع وحدود التعويض، بما يحقق قدرًا من التوازن بين مصالح أطراف النشاط البحري



التوصيات

- ١ - ضرورة وضع تنظيم تشريعي عراقي أكثر وضوحاً وتكاملاً لمسؤولية أمين السفينة، يحدد نطاق مسؤوليته العقدية والتقصيرية .
- ٢ - تحديد مسؤولية أمين السفينة عن أفعال تابعيه بصورة صريحة، وربطها بحدود سلطته وإشرافه وسيطرته الفعلية .

الهوامش

^(١) ينظر: د. خالص نافع أمين و م. م. رحيم راهي ناصر، مسؤولية الوكيل البحري في العراق (دراسة مقارنة)، بحث مقدم إلى مجلة العلوم القانونية كلية القانون، جامعة بغداد، عدد السادس الخاص بالتدريسين، ٢٠١٩، ص ٣٩٧. ومن الجدير بالذكر بعض الفقه كالدكتور علي جمال الدين عوض والدكتور محمد السيد الفقي حيث قال الأخير ما يلي: ((لا شك أن أمين السفينة مسؤول قبل المجهز مسؤولية تعاقدية عن بذله عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد المبرم بينهما)). ينظر: د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، مصر، ١٩٩٢ م، بند ٣٧، ص ٣٩.

^(٢) ينظر: علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ص ٢٥٢. كذلك: د. شريف الطباخ، المسؤولية المدنية عن النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧ م، ص ١١٧.

^(٣) قرار منشور صادر من محكمة النقض المصرية برقم الدعوى (٣٥) سنة (٥٥) جلسة ١٩٩٠ م/٧/٥، علماً بالقرار منشور لدى: د. أحمد محمود حسني، قضاء النقل البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف المصرية، الإسكندرية، ١٩٩٧ م، بند ١٥٨، ص ١٦٣.

^(٤) ينظر: د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة السادسة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦ م.

بند ٢١٤، ص ١٧٥. كذلك ينظر: د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مصدر سابق، بند ٣٨، ص ٤٠ وما بعدها.

ومن الجدير بالذكر سابقاً ويرأي بعض الفقه رغبة في حماية المرسل اليه وعلى اعتبار أمين السفينة حل محل الريان في العمل البحري فسمح بذلك للمرسل إليهم برفع دعوى مباشرة منهم تجاه أمين السفينة، غير أن الرغبة في التيسير على المرسل إليهم لم يلبث أن أدى في قرارات التي تصدر من المحاكم حول تقرير مسؤولية العقدية لأمين السفينة بسبب أخطاء المجهز أو الريان مما دفع إلى انكار هذه الفكرة التي نجدها غير المنطقية بجود رابطة مباشرة بين المرسل إليهم وأمين السفينة، يمكن الرجوع: د. رفعت فخري، مصدر سابق، ١٥٩، ص ٣٥٣ وما بعدها. كذلك: د. شفيخ محمد أمين، وكيل السفينة في النقل البحري، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد ٤، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، ٢٠١٦ م.

ص ١١٢،

^(٥) ينظر: د. خالص نافع أمين و م. م. رحيم راهي ناصر، مصدر سابق، ص ٤٠٠.

المسؤولية المدنية على عاتق أمين السفينة

- ^٦ (د.ميثاق طالب عبد ود.نهي خالد عيسى، المسؤولية الناشئة عن عدم تقديم المساعدة والانقاذ البحري(دراسة مقارنة) بحث منشور في مجلة دراسات البصرة،ملحق العدد (٥٠) ،سنة الثامنة عشر،كانون الأول ٢٠٢٣ ص٣٣٢.
- ^٧ (ينظر: د.إيمان الجميل،مقاولي الشحن والتفريغ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٥ ص٣٥.
- ^٨ (د.هاني دويدار،النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٨، ص٨٦.
- ^٩ (د.مصطفى كمال طه،أساسيات القانون البحري،مصدر سابق،بند ٢١٤،ص١٧٦.
- ^{١٠} (ينظر: د.يوسف عودة غانم المنصوري وم.عمار مالك عبد الرضا ،مسؤولية الشاحن البحري(دراسة مقارنة)،الطبعة الأولى،دروب المعرفة للنشر والتوزيع،٢٠٢٣م،ص١٧٧.
- ^{١١} (د.يوسف غانم عودة المنصوري وم.عمار مالك عبد الرضا ،مصدر سابق، ص١٧٨.
- ^{١٢} (د.خالص نافع ابراهيم وم.رحيم راهي ناصر ،مسؤولية الوكيل البحري في التشريع العراقي،مصدر سابق،ص٤٠ وما بعدها.
- ^{١٣} (تفاصيل أكثر عن الخطأ المهني يمكن الرجوع: أبراهيم علي حمادي الحلوس،الخطأ المهني والخطأ العادي في إطار المسؤولية الطبية،رسالة ماجستير،كلية القانون/جامعة بابل،٢٠٠٢م،ص١٢.
- ^{١٤} (د.عقيل كريم زغير،النظام القانوني لعقد أمانة السفينة في القانون العراقي والمقارن، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة ،جامعة البصرة، مجلد ١٨ ،عدد ٥٠ ،سنة ٢٠٢٣ ،ص٢٢١.كذلك ينظر:كمال أبراهيم ناصر،الوكلاء البحريون(وكيل الباخرة ووكيل الشحن)، اطروحة الدكتوراه، كلية الحقوق ،جامعة القاهرة ،١٩٩٨، ص٣١٣ وما بعدها.
- ^{١٥} (د.شريف الطباخ،مصدر سابق،ص٢٩١ وما بعدها. كذلك ينظر: د.مجيد العنكي،القانون البحري العراقي، منشورات مركز البحوث القانونية،بغداد،١٩٨٤م،ص١١١.
- ^{١٦} (د.علي جمال الدين عوض،النقل البحري للبضائع،مصدر سابق،بند ٣٧،ص٣٩.
- ^{١٧} (د.هاني دويدار ،النقل البحري والجوي،مصدر سابق،بند ١٣١،ص٩٤.كذلك ينظر: د.يوسف عودة غانم وم.عمار مالك عبد الرضا،مصدر سابق،ص٢٠٥.
- ^{١٨} (د.علي جمال الدين عوض،القانون البحري، الطبعة الأولى،مكتبة النهضة العربية،مصر،١٩٨٧،بند ١١٦،ص٧٨.
- ^{١٩} (ينظر: د.كمال حمدي ، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص١٧٨.كذلك ينظر: د.مصطفى كمال طه،القانون البحري،دار المطبوعات الجامعية،٢٠١٢م،ص٢٤١.
- ^{٢٠} (د.يوسف عودة غانم وم.عمار مالك عبد الرضا،مسؤولية الشاحن البحري،مصدر سابق،ص١٧٥.
- ^{٢١} (ينظر: د.نافع خالص أمين وم.رحيم ناصر راهي،مسؤولية الوكيل البحري(دراسة مقارنة)،مصدر سابق،ص٤٠٠.كذلك ينظر: د.مصطفى كمال طه،القانون البحري الجديد،دار المعارف الجديدة،٢٠٠٤م،ص٢٠٤.
- ^{٢٢} (ينظر: د.لطيف جبر كومان،مسؤولية الناقل البحري،مصدر سابق،ص٣٤.

^{٢٣} (ينظر: د. شريف محمد الغنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته، مصدر سابق، ص ١٣٠. ومن الجدير بالذكر نصت

المادة (٤) من الاتفاقية على ما يلي: (Article IV bis))

١. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage, whether the action be founded in contract or in tort.

٢. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, invoke under these Rules and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.

٤. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result).

ويمكن ترجمتها وفقاً للآتي :

١- تسري الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه القواعد على أي دعوى تُقام ضد الناقل بشأن هلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل، سواء كانت الدعوى قائمة على المسؤولية العقدية أو التقصيرية.

٢- إذا أُقيمت دعوى ضد تابع أو وكيل للناقل (شريطة ألا يكون مقاولاً مستقلاً)، فإنه يحق لهذا التابع أو الوكيل التمسك بذات الدفوع وحدود المسؤولية التي يحق للناقل التمسك بها بموجب هذه القواعد.

٣- لا يجوز في جميع الأحوال أن يتجاوز مجموع المبالغ القابلة للاستيفاء من الناقل ومن هؤلاء التابعين أو الوكلاء الحد الأقصى المقرر في هذه القواعد.

٤- ومع ذلك، لا يحق للتابع أو الوكيل الاستفادة من أحكام هذه المادة إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه بقصد إحداث الضرر أو بإهمال جسيم مع علمه باحتمال وقوع الضرر.

^{٢٤} نصت المادة (٧) من اتفاقية هامبروغ لسنة ١٩٢٤م على ما يلي : ((١- تسري الدفوع وتبقى حدود المسؤولية في هذه الاتفاقية أو أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو التلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحري وكذلك فيما يتعلق في التأخر التسليم سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أم التقصيرية أو خلاف ذلك. ٢- إذا أُقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل الناقل يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل إذا ثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته الحق في الاستفادة من الدفوع وحدود المسؤولية التي يتمتع بها الناقل الحق في الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية ..))

^{٢٥} (ينظر: د. فتحي عبد الرحيم عبد الله، شرح النظرية العامة للالتزامات، الكتاب الأول، مصادر الالتزام، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٠م، ص ٤١٠).

المسؤولية المدنية على عاتق أمين السفينة

قائمة المصادر

أولاً: الكتب

١. أحمد محمود حسني، قضاء النقل البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧م.
 ٢. إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٠م.
 ٣. إيمان الجميل، مقاولو الشحن والتفريغ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٥م.
 ٤. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصرية الجديد، الجزء الأول، دار أبو المجد للطباعة، ١٩٩١م.
 ٥. شريف الطباخ، المسؤولية المدنية عن النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧م.
 ٦. د. شريف محمد الغنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٢م.
 ٧. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة النهضة العربية، مصر، ١٩٨٧م.
 ٨. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، مصر، ١٩٩٢م.
 ٩. علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر الجامعي، القاهرة.
 ١٠. فتحي عبد الرحيم عبد الله، شرح النظرية العامة للالتزامات، الكتاب الأول: مصادر الالتزام، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٠م.
 ١١. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠م.
 ١٢. مجيد العنكي، القانون البحري العراقي، منشورات مركز البحوث القانونية، بغداد، ١٩٨٤م.
 ١٣. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
 ١٤. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة السادسة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦م.
 ١٥. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠١٢م.
 ١٦. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار المعارف الجديدة، ٢٠٠٤م.
 ١٧. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٨م.
 ١٨. يوسف عودة غانم المنصوري، وعمار مالك عبد الرضا، مسؤولية الشاحن البحري: دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دروب المعرفة للنشر والتوزيع، ٢٠٢٣م.
- ثانياً: الرسائل والأطاريح الجامعية
١. إبراهيم علي حمادي الحلوس، الخطأ المهني والخطأ العادي في إطار المسؤولية الطبية، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بابل، ٢٠٠٢م.
 ٢. كمال إبراهيم ناصر، الوكلاء البحريون: وكيل الباخرة ووكيل الشحن، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٩٨م.



ثالثاً: البحوث والدراسات المنشورة

١- خالص نافع أمين، ورحيم راهي ناصر، مسؤولية الوكيل البحري في التشريع العراقي: دراسة مقارنة [المستودع الرقمي جامعة](#) (مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، العدد الخاص السادس، ٢٠١٩م، «بغداد»

٢- د. شبيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد ٤، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، ٢٠١٦م
٣- ميثاق طالب عبد، ونهى خالد عيسى، «المسؤولية الناشئة عن عدم تقديم المساعدة والإنقاذ البحري»، مجلة دراسات البصرة، ملحق العدد (٥٠)، السنة الثامنة عشرة، كانون الأول ٢٠٢٣م
٤- د. عقيل كريم زغير، النظام القانوني لعقد أمانة السفينة في القانون العراقي ومقارنة، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، مجلد ١٨، عدد ٥٠، سنة ٢٠٢٣م.

رابعاً: القوانين والاتفاقيات الدولية

أ- القوانين العراقية

١- قانون الوكالات البحرية رقم (٥٦) لسنة ١٩٨٥، المعدل

٢- قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣

ب- الاتفاقيات الدولية

١- اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المعدلة بموجب قواعد

(IV bis)، ولا سيما المادة (Hague-Visby Rules) لاهاي. فيسبي

٢- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لسنة ١٩٧٨، ولا سيما المادة (٧).

٣- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام) (لسنة ٢٠٠٨، ولا سيما المادة (٤)

خامساً: قرارات القضاء

١- قرار محكمة النقض المصرية في الدعوى رقم (٣٥ لسنة ٥٥ قضائية)، جلسة ١٩٩٠/٧/٥م، منشور لدى أحمد محمود حسني، قضاء النقل البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧م، بند (١٥٨)، ص ١٦٣.

سادساً: المصادر باللغة الإنكليزية

١. Hague-Visby Rules, Article IV bis.

List of Sources

First: Books

1. Ahmed Mahmoud Hosni, Maritime Transport Law, Third Edition, Al-Maaref Establishment, Alexandria, 1997.

2. Iman Fathi Hassan Al-Jamil, Maritime Navigation Persons, Al-Wafaa Legal Library, Alexandria, 2010.
3. Iman Al-Jamil, Loading and Unloading Contractors, Dar Al-Jami'a Al-Jadeeda, Alexandria, 2015.
4. Rifaat Fakhry, A Concise Guide to the New Egyptian Maritime Trade Law, Part One, Abu Al-Majd Printing House, 1991.
5. Sharif Al-Tabakh, Civil Liability for Maritime and Air Transport, First Edition, Dar Al-Fikr Al-Jami'i, Alexandria, 2007.
6. Dr. Sharif Muhammad Al-Ghannam, Shipper's Obligations and Liability in the 2008 Rotterdam Rules for the International Carriage of Goods by Sea, First Edition, Dar Al-Jami'a Al-Jadeeda, Alexandria, 2012.
- 7- Ali Jamal al-Din Awad, Maritime Law, First Edition, Al-Nahda al-Arabiya Library, Egypt, 1987.
- 8- Ali Jamal al-Din Awad, Maritime Transport of Goods, First Edition, Dar al-Nahda al-Arabiya, Egypt, 1992.
- 9- Ali Hassan Younis, Maritime Contracts, Dar al-Fikr al-Jami'i, Cairo.
- 10- Fathi Abdul Rahim Abdullah, Explanation of the General Theory of Obligations, Book One: Sources of Obligation, Third Edition, 2000.
- 11- Kamal Hamdi, Maritime Persons, Ma'arif Establishment, Alexandria, 2000.
- 12- Majid al-Anbaki, Iraqi Maritime Law, Publications of the Center for Legal Research, Baghdad, 1984.
- 13- Muhammad al-Sayyid al-Fiqi, Maritime Law, Dar al-Jami'a al-Jadida, Alexandria.
- 14- Mustafa Kamal Taha, Fundamentals of Maritime Law, Sixth Edition, Al-Halabi Legal Publications, Beirut, 2006. Mustafa Kamal Taha, Maritime Law, University Press, 2012.15-



- 16- Mustafa Kamal Taha, The New Maritime Law, Dar Al-Maaref Al-Jadeeda, 2004.
- 17- Hani Dweidar, Maritime and Air Transport, Al-Halabi Legal Publications, Lebanon, 2008.
- 18- Youssef Awda Ghanem Al-Mansouri and Ammar Malek Abdul-Redha, The Liability of the Maritime Shipper: A Comparative Study, First Edition, Daroub Al-Maarefa for Publishing and Distribution, 2023.

Second: University Theses and Dissertations

- 1- Ibrahim Ali Hammadi Al-Halbous, Professional Error and Ordinary Error within the Framework of Medical Liability, Master's Thesis, College of Law, University of Babylon, 2002.
- 2- Kamal Ibrahim Nasser, Maritime Agents: The Ship's Agent and the Shipping Agent, Doctoral Dissertation, Faculty of Law, Cairo University, 1998.

Third: Published Research and Studies

- 1- Khaled Nafeh Amin and Raheem Rahi Nasser, The Liability of the Maritime Agent in Iraqi Legislation: A Comparative Study, Journal of Legal Sciences, College of Law, University of Baghdad, Special Issue No. 6, 2019. (University of Baghdad Digital Repository)
- 2- Dr. Sheikhi Mohammed Amin, "The Ship's Agent in the Maritime Transport Contract," research published in the Algerian Journal of Maritime Law and Transport, Issue 4, University of Abou Bekr Belkaid – Tlemcen, 2016
- 3- Mithaq Talib Abdul and Noha Khalid Issa, "Liability Arising from Failure to Provide Maritime Assistance and Rescue," Basra Studies Journal, Supplement to Issue (50), Eighteenth Year, December 2023
- 4- Dr. Aqeel Karim Zughair, "The Legal System of the Ship's Trusteeship Contract in Iraqi Law and a Comparison," research published in the Basra Studies Journal,

University of Basra, Volume 18, Issue 50, 2023 Fourth: International Laws and Agreements

A. Iraqi Laws

1. Maritime Agencies Law No. (56) of 1985, as amended
2. Transport Law No. (80) of 1983

B. International Agreements

1. Brussels Convention of 1924 for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, as amended by the Hague-Visby Rules, particularly Article (IV bis)

The 1978 United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), particularly Article 7(2)

3. The 2008 United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), particularly Article 4

Fifth: Judicial Decisions

1. Decision of the Egyptian Court of Cassation in Case No. 35 of 1990 (55th Judicial Year), Session of July 5, 1990, published by Ahmed Mahmoud Hosni, Maritime Transport Judiciary, Third Edition, Dar Al-Maaref, Alexandria, 1997, Item (158), p. 163.

Sixth: Sources in English

1. Hague-Visby Rules, Article IV bis.

