

**التزامات الناقل البحري بموجب سندات الشحن في القانون المقارن  
(دراسة مقارنة)**

**The obligations of the shipping carrier under the bills of lading in the  
comparative law  
(A comparative study)**

د. ياسر تاج السر محمد عثمان

DR : YASIR TAGELSIR MOHAMED OSMAN

الاستاذ المساعد / بكلية عنيزة الاهلية – القصيم

ت/ ٠٠٢٤٩٩١٢١١٨٣٦١ السودان

٠٠٩٦٦٥٣٠٩٨٤١١٠ المملكة العربية السعودية

الشكر

الى جميع المجالات القانونية المحكمة التي تسعى دائما الى تطوير البحث العلمي

**المستخلص**

من الثابت ان النقل البحري عبر سندات الشحن يلعب دورا هاما من الناحية الاقتصادية والتجارية للدول حيث ان جل الدول المظلة على البحر تستعمل هذا النوع من النقل وكذلك الامتياز الذي تقدمه وسيلة النقل وهي السفينة من حيث طاقتها الاستيعابية الا ان هذا كلة لا يقي من المخاطر الجسيمة التي تحيط باناقل البحري لان المجال البحري محفوف بالمخاطر لهذا فقد ارتأيت تسليط الضوء على التزامات الناقل البحري بموجب سندات شحن والتي تتعدد بين طرفية ( الناقل والشاحن) لذا تناوت في المطلب الاول التزامات الناقل وهي اللاتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة - والالتزام بشحن البضائع وشحنها ورسها وتغليفها - والالتزام بتفريقها في ميناء الوصول وتسليمها للشاحن -

كما تناوت التزامات الشاحن وهي اللاتزام بتسليم البضاعة للناقل في ميناء القيام والالتزام بسداد اجرة النقل

## Abstract

Maritime transport through bills of lading plays an important role in the economic and commercial terms of the countries. The maritime field is fraught with dangers.

Therefore, I saw the shedding light on the obligations of the maritime carrier under bonds of freight which are held between two terminals (carrier and shipper). -

Binding, stacking and packaging - and commitment to disperse them in the port of - arrival and delivery to the shipper

It also addressed the shipper's obligations to pay the freight

Obligations of the Sea

Carrier of Goods - Bill of Lading - Delay in

Arrival of Goods-Compensation

## المقدمة

عندما ينشأ عقد النقل صحيحاً تترتب عليه إلتزامات متبادلة بين أطرافه " الناقل والشاحن" فليتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة لتنفيذ عقد النقل، كما يلتزم بشحن البضائع ورصها ونقلها والمحافظة عليها أثناء النقل ثم تفريغها وتسليمها في جهة الوصول إلى المرسل إليه، وفي المقابل يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما، ويلتزم بدفع أجرة النقل.

أهمية الموضوع:

تتجلى أهمية النقل البحري في تنمية المبادلات التجارية الداخلية والدولية خصوصاً بالنسبة للدول التي تقع على واجهة بحرية وذلك نظراً لما يتميز به هذا النوع من النقل من سمات يستمدها من طبيعة البيئة البحرية وذلك بإنخفاض تكاليف النقل مقارنة بطرق النقل الأخرى، كما لا يخفى على الجميع أهمية النقل البحري في إشباع حاجات الإنسان فالنقل البحري هو عصب حركة تداول الثروات وتبادل نقل السلع من مكان إلى أرض إلى من مكان إنتاجها إلى أماكن استهلاكها.

### أسباب إختيار الموضوع :

هو عزوف الباحثين عن الإهتمام بالقانون البحري مقارنة بالقوانين الأخرى من فروع القانون الخاص ومدى إزدياد الحاجة لإستيعاب مثل هذا النوع من البحوث كمواضيع تزداد أهميتها مع التوجه الإقتصادي والاجتماعي للدول ولا سيما السودان والمملكة العربية السعودية وجمهورية مصر، وذلك لموقع هذه الدول الجغرافي، حيث أنها على شواطئ البحر الأحمر حيث نجد أن ميناء جدة وميناء وبورتسودان وميناء السويس قد لعبو دور كبير من النهوض بالإقتصادي الوطني وذلك بتبادل نقل البضاعة عن طريق البحر الأحمر.

كما أن موضوع عقد النقل البحري يعد من أهم المسائل التي عالجه القانون البحري من حيث الإلتزامات المترتبة في ذمة طرفيه خاصة إذا نظرنا إلى القضايا التي تطرح أمام القضاء.

كما أن التخصص الدقيق لنيل درجة الدكتوراه كان في القانون البحري وبالتالي كانت جميع هذه العوامل سبباً جعلني إختار موضوع هذا البحث حيث أنه يعتبر إضافة لى في مجال البحث العلمي.

### صعوبات البحث :

لا يخلو أي بحث من صعوبات مهما كانت العزيمة والإجتهد الأكاديمي، ولكن ما واجهتني من صعوبات في إعداد هذا البحث هو ندرة المراجع والبحوث في القانون البحري، لذا وجدت نفسي مضطراً إلى أن أتطرق إلى القانون البحري السعودي ونظام المحكمة التجارية السعودي، والقانون البحري المصري والقانون الأردني والسوابق القضائية الصادرة من المحاكم السعودية.

### منهج البحث:

قد بدأ لى ضرورياً أن أستخدم في هذا البحث المنهج التحليل المقارن، وذلك حيث أجتهدت في أن أقارن أو أقارب بين القانون البحري السعودي، والقانون البحري المصري والقانون البحري الأردني.

### افتتاحية البحث

التزامات الناقل البحري للبضاعة – سندات الشحن – تأخير وصول البضاعة

التعويض

## المبحث الاول

### التزامات الناقل

لقد اصبح اهمية النقل البحري ذات اهمية اقتصادية كبرى وتجارية هامة خاصة وانه يربط الدول بعضها ببعض ولا حاجة للحديث عن اهمية النقل البحري وما وصل الية من تقدم هائل في هذا العصراذ أن الصادرات والواردات في جميع انحاء العالم تعتمد اصلا على النقل البحري كما يعتبر عقد النقل والشحن البحري من اهم العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها اداة الملاحة البحرية وتحثل التزامات الناقل البحري بموجب سندات الشحن اهمية خاصة بين موضوعات القانون البحري اذ انه يؤدي وظيفة لها اهميتها الجوهرية من الناحية الاقتصادية والتجارية سواء على النطاق الدولي او الداخلي حيث انه يسهل عملية تبادل السلع في جميع انحاء العالم كما ان التزامات الناقل بموجب سندا شحن بنقل البضاعة من ميناء الى ميناء مقابل اجر يلتزم به الشاحن فيتم النقل البحري عن طريق استخدام السفينة وذلك بأن يقوم الناقل سواء كان مالكا للسفينة او مستأجرا بنقل البضاعة من ميناء الميناء آخر مقابل اجر متفق عليه وبناء على ما سبق نعرض للإلتزامات التي تقع على عاتق طرفي عقد النقل البحري على النحو الآتي:

### المطلب الأول

#### إلتزامات الناقل ببذل العناية لضمان وصول البضاعة

تتمثل هذه الإلتزامات بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية، وتنفيذ نقل البضاعة من خلال شحنها ورسوها وتسليمها إلى المرسل إليه، وستتناول هذه الإلتزامات تباعاً على النحو التالي

### الفرع الاول

#### الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة

وإعداد السفينة يعني تجهيزها من الناحية المادية بالوقود والمؤن والماء والأدوات اللازمة لسير السفينة في البحر، ومن الناحية البشرية بالتعاقد مع الربان ورجال الطاقم والبحارة لقيادة السفينة من الناحية الملاحية، كما يجب أن تتوفر للسفينة شروط الصلاحية الملاحية، أي قدرتها على نقل البضائع التي خصصت للقيام بها، على أساس أن الناقل هو ضامن لوصول البضائع سليمة إلى جهة الوصول، ويجب أن تكون مهينة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة التجارية، كإعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع محل النقل<sup>(١)</sup> كما يجب وضع السفينة في المكان والزمات المتفق عليها في عقد النقل البحري.

(١) أنظر المادة(٢١٢) من قانون التجارة البحرية الأردني، والمادة(٢١٤) من القانون البحري المصري، حيث أوجبا على عاتق الناقل ضرورة تأمين سفينة صالحة للملاحة البحرية.

ويعد إلتزام الناقل وفقاً للنظام السعودي والقانون المصري إلتزاماً ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة كما يذهب البعض<sup>(١)</sup>، وقد نص على ذلك صراحة المادة (١/٣) من إتفاقية بروكسل، حيث جاء فيها على الناقل أن يبذل في تنفيذ هذا الإلتزام العناية المعقولة، وقد أكدت على ذلك المادة (١/٥) من إتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨م ويسأل الناقل بناء على ذلك عن أي ضرر يصيب البضاعة يعود إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية أو التجارية. ثانياً: الإلتزام بشحن البضائع

إن عملية شحن البضاعة ووضعها على ظهر السفينة هي عملية مادية، الأصل أن يقوم بها الناقل تمهيداً لنقلها من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، ولكن من خلال دراستنا لنصوص نظام المحكمة التجارية في المواد (٢٥٧-٢٦٤) نجد ظاهر هذه النصوص يجعل عملية الشحن على ملقاة على عاتق الشاحن، علماً بأن عملية الشحن هي عملية يقوم بها الناقل عادة لتوافر الخبرة والوسائل الكافية للقيام بذلك، وقد خالف المنظم السعودي في ذلك ما تقضى به المعاهدة الدولية لسندات الشحن الموقعة في بروكسل ١٩٣٤م بمادتها (٢/٣) والتي تقضى بالإلتزام الناقل وحده بالشحن في النقل الخاضع لهذه المعاهدة.

ولا يوجد في نظام المحكمة التجارية ما يمنع من جواز الإلتزام على أن يتولى الناقل شحن البضاعة على ظهر السفينة، لأن الشحن يتم عادة بواسطة الآلات الخاصة، والتي تختلف بحسب طبيعة البضاعة وحجمها، كالروافع أو الأنابيب والخرطوم والمضخات، والسلالم وغيرها، وقد يستعان بالصنادل إذا كانت السفينة راسية بعيداً عن الرصيف<sup>(٢)</sup> وقد يستعين الناقل في القيام بالشحن بعمال الموانئ مباشرة، أو طريق مقاول الشحن، أو التفريغ الذي يقوم بتنفيذ عملية الشحن عن طريق تابعيه.

ويجب أن يتم شحن البضاعة في الموعد المحدد في عقد النقل البحري، وإلا يتبع في ذلك العرف الجاري في ميناء القيام، ويبدأ ميعاد الشحن من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن، ولا تحسب فيه أيام العطل والأيام التي يصعب فيها الشحن لسوء الأحوال الجوية، أو بسبب إضراب عمال الميناء، أو وقف عمليات الشحن من قبل سلطات الميناء وفي حال تأخر الشاحن عن إتمام عملية الشحن في الوقت المحدد على النحو السابق بيانه، فقد أوجب المنظم السعودي تعويض الناقل عن التأخير وحتى وإن لم يلحقه ضرر فعلي جراء هذا التأخير<sup>(٣)</sup>.

## الفرع الثاني

### أولاً: إلتزام الناقل بشحن البضاعة على السطح

الأصل أن البضائع يجب أن تشحن في عنابر السفينة، فلا يجوز للناقل أن يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة، لأنه قد يعرض البضائع للأخطار كالسقوط في البحر أو التعرض للأمطار، ويعد الناقل مسؤولاً عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالبضائع المشحونة على سطح السفينة،

(٢) أنظر د. عبد القادر العطير- الوسيط في قانون التجارة البحري - طبعة سنة ١٩٩٨م مطبعة دار الثقافة العربية - عمان) ص ٢٣٦-٢٣٧.

(١) د. محمد كمال حمدي - عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري - طبعة سنة ١٩٨٣ منشأة المعارف - الاسكندرية - م، ص ٣٨.

(٢) أنظر المواد (٢٥٧، ٢٤١) من نظام المحكمة التجارية السعودي

وقد حظر المنظم السعودي وفقاً للمادة (١٩٣) من نظام المحكمة التجارية على الناقل شحن البضائع على ظهر السفينة<sup>(١)</sup>، وإلا كان مسؤولاً عما يلحق بها من أضرار نتيجة ذلك، ويستثني من ذلك الأحوال الآتية (٣)

١- موافقة الشاحن خطية على قبول شحن البضاعة على ظهر السفينة، أو إذا كان هناك إتفاق بين الشاحن والناقل على شحنها على هذا النحو، على أن يدرج الناقل في وثيقة الشحن أو في الوثيقة المثبتة لعقد النقل ما يفيد ذلك<sup>(٢)</sup>.

٢- إذا إقتضت طبيعة الشحن أو جرى العرف في ميناء الشحن على الشحن على سطح السفينة، كالأخشاب والقاطرات والسيارات.

٣- الشحن على السفن الملاحية الساحلية، وذلك لأنها لا تواجه الأخطار ذاتها التي تواجهها السفن في أعالي البحار.

إضافة إلى ما سبق يتوجب على الناقل في الحالات التي يجوز فيها الشحن على سطح السفينة إتخاذ جميع الإحتياطات اللازمة للمحافظة على البضائع كالربط المحكم، وتغطية البضائع بالمشمعات، وترك مسافات بين البضائع أو تلفها من جراء العواصف والأمواج العالية

### ثانياً: الإلتزام برص البضائع وحزمها وتغليفها

ويقصد بذلك وضع البضائع في الأماكن المعدة لها في السفينة بطريقة تقي البضائع خطر الهلاك أو التلف أثناء النقل وتحفظ للسفينة توازنها، والرص يعتبر عملية تدخل في نطاق الربان الوظيفية، وهو ملتزم بملاحظته ويظل مسؤولاً عنه ولو قام به تابعوا الشحن

كما يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة أثناء سفر السفينة، ويعني ذلك أن الربان نيابة عن الناقل لا يقتصر إلتزامه على رص البضائع عند القيام بالسفر، وإنما يجب على الربان أن يراقب الرص، ويعتني بالبضائع طيلة الرحلة البحرية، فمثلاً على الربان أن يقوم بتهوية البضائع إذا تطلب الأمر، أو أن يعيد رص البضائع إذا إنتقلت من مكانها بسبب إهتزاز السفينة أثناء سيرها، كما أنه ملزم بالمحافظة على البضائع من مخاطر البحر أو الحريق<sup>(٣)</sup>.

(٣) جاء في نص المادة (١٩٣) من نظام المحكمة التجارية السعودي كذلك الربان مسؤول عن كل أنواع الخسارات التي تصيب الأموال والأمتعة التي يكون وسقها على ظهر السفينة عن غير رضا الواسق الخطى إنما حكم هذه المادة لا يجرى في حق السفائن الصغار والفلايك التي تروح وتجي للمحلات القريبة المعروفة بالسباحة الساحلية القصيرة.

(١) وقد أكدت على ذلك هيئة التدقيق بديوان المطالم حيث قضت بتأييد الحكم رقم ١٦٦ (د/تج/٩ لعام ١٤١٩ هـ) الصادر في القضية رقم ٨٣٨/٢ (ق لعام ١٤٢٦ هـ) والذي يقضي برفض دعوي المدعي والذي يطالب في دعواه إلزام الناقل بمسؤوليته عن الأضرار التي أصيبت بضاعته بسبب نقل على ظهر السفينة علماً بأن النقل تم بموافقته ورضاه وتم إدراج ذلك في سند الشحن.

(١) أنظر د. على البارودي و د. وفاء محمد جلال - القانون البحري - طبعة سنة 1992 مطبعة دار النهضة - القاهرة ص ٣٤٨.

## المبحث الثاني

### الإلتزام بنقل البضاعة

ويعد ذلك من أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل، بل يعد الإلتزام الرئيس الذي يلتزم به الناقل، وهو تعهده بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول<sup>(١)</sup>. ويجب على الربان في سبيل تحقيق هذا الإلتزام أن يتبع خط السير الملاحي المتفق عليه في عقد النقل، فإذا لم يتضمن عقد النقل تحديد خط السير وجب إتباع خط السير المعتاد الذي جرت العادة باتباعه فالناقل يلتزم تجاه الشاحن بتهيئة السفينة المتفق عليها في عقد النقل البحري في الزمان والمكان المتفق عليه في العقد وإذا تخلف الناقل عن إحضار سفينة في الوقت المحدد يحق للشاحن فسخ لعقد بعد إخطار المستأجر بذلك حيث ان الناقل ملزم بإعداد سفينة عند بدء السفر ويقم بإعداد السفينة اعدادا حسنا لكي تكون صالحة للملاحة البحرية وان يزودها بالمهمات والرجال والمؤن اللازمة بذلك وان يعمل على تنظيف العنابر وتبخيرها وكذلك الغرف الباردة وسائر اقسام السفينة المعدة لشحن البضائع

### المطلب الاول

#### إلتزام الناقل بالوصول في الوقت المتفق عليه عند تغير السفينة

وذلك في حالة الانحراف عن خط السير المعتاد وفي حالة تغير الناقل للسفينة اثناء السير وسوف نتناول ذلك في فرعين

### الفرع الاول

#### الانحراف عن خط السير المعتاد

لا يجوز للربان تغيير خط سير الرحلة الملاحية المتفق عليه، أو الوقوف في موانئ لم تجر العادة الوقوف فيها<sup>(٢)</sup>، حتى ولو كان ذلك بقصد إختصار الرحلة البحرية، ويهدف أن تتم الرحلة في مدة أقصر من المدة المعتادة، لأن ذلك يؤدي إلى تعرض السفينة لمخاطر جسيمة، أو وجود عوائق ملاحية تعرض سلامة السفينة ومن عليها لخطر غير عادي، أو تتعرض السفينة لعاصفة شديدة تلحق اضراراً بالبضاعة ما كانت لتحدث لو لم تتحرف السفينة عن خط السير المعتاد<sup>(٣)</sup>.

بيد أنه قد يكون للانحراف عن خط السير المعتاد ما يبرره كما إذا وقع بسبب سوء الأحوال الجوية أو محاولة إنقاذ أرواح بشرية تتعرض للهلاك في البحر أو لخشية الوقوع في يد الأعداء،

(٢) د. محمد سمير الشرقاوي (قانون التجارة البحرية المصري - طبعة سنة 1990) مطبعة منشأة المعارف ص ٢٩.  
(١) أنظر د. محمود كمال حمدي - مسؤولية الناقل البحري - (طبعة سنة ١٩٩٥) منشأة دار المعارف، الإسكندرية - ص ٤٨.  
(٢) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٥٦-٣٥٧.

وعلى ذلك لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي تتخذها لإنقاذ الأموال في البحر<sup>(١)</sup>.

## الفرع الثاني

### تغيير الناقل للسفينة أثناء الطريق

الأصل أن الناقل ملزم بالنقل على ظهر السفينة المتفق عليه أبتداء فقد تكون السفينة محل إعتبار في العقد، إما بسبب قوتها أو متانتها أو بسبب طبيعة الشحن، فلا يجوز للربان إذن تغيير السفينة أثناء الطريق، إلا أنه في الأحوال التي تتوقف فيها السفينة عن مواصلة السفر لسبب معين، يجوز للناقل أن يغير السفينة محل العقد، متى كانت هنالك ضرورة تقتضى ذلك، كعطل السفينة، وعدم إمكانية إصلاحها، وذلك من أجل تكملة الرحلة البحرية، وإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، بشرط أن تكون السفينة البديلة صالحة للملاحة البحرية.

ويلتزم الناقل من ناحية أخرى بإخطار الشاحنتين بالظروف الطارئة، ويكون لهم الحق في الخيار بين قيام الربان بإعداد سفينة أخرى لنقل بضائعهم، أو أن يقوموا هم بذلك، وفي كل الأحوال يلتزم الناقل بإتخاذ كل الإحتياطات الضرورية للمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على السفينة الأخرى أو لحين تسليمها لأصحابها لشحنها في سفينة أخرى<sup>(٢)</sup>.

٣- وقوف السفينة في ميناء آخر غير ميناء الوصول:

ينتهى إلتزام الناقل بمجرد وصول البضائع إلى الميناء المتفق عليه في عقد النقل ويسمي ميناء الوصول، وقد أجازت المادة(٢٤٦) من نظام المحكمة التجارية للسفينة أن ترسو في أقرب ميناء آخر قبل وصولها إلى ميناء الوصول المتفق عليه في العقد، لأسباب تحول دون ذلك، كأن يكون ذلك لقوة قاهرة، بسبب العواصف.

أو إضراب عمال الميناء أو تعذر دخول السفينة الميناء بسبب كبر حجمها أو قصور إمكانية الميناء، وفي هذه الحالة يعتبر الميناء الذي رست فيه السفينة هو ميناء الوصول، ومن الممكن أن يحدد الشاحن ميناء آخر للوصول أثناء الرحلة خلاف الميناء المتفق عليه، إذا إشتراط ذلك في العقد.

## المطلب الثاني

### الإلتزام بتفريغ البضاعة

(٣) أنظر المادة(٢٤٢) من القانون البحري المصري.  
(١) أنظر د. طالب حسن موسى - القانون البحري - طبعة سنة ٢٠١٣ م مطبعة دار الثقافة العربية ص ١٥٠ - ١٥١



ويقصد بالتفريغ إنزال البضائع من السفينة إلى رصيف الميناء في ميناء الوصول، أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيداً عنه<sup>(١)</sup>، ويقع التفريغ في الأصل على الناقل، إلا أنه لا يوجد ما يمنع من الإتفاق على أن يقوم الشاحن أو المرسل إليه بالتفريغ وقد تناط عملية التفريغ إلى معينة في الدولة، كما هو الحال في الأردن، حيث يكون الحق لمؤسسة الموانئ القيام بالتفريغ بنفسها أو بواسطة مقاولي الشحن والتفريغ، وفي هذا الحالة لا تقوم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء التفريغ<sup>(٢)</sup> وسوف نتناول ذلك في فرعين تفريغ البضاعة وشرط تفريغ البضاعة :

## الفرع الاول

### تفريغ البضاعة

وتعد عملية التفريغ جزء من عملية النقل البحري، وتسري عليها أحكامه، وإذا لم يتلزم الناقل بالتفريغ ولم يتقدم المرسل إليه لإستلامها، يقوم الربان بتفريغها وإيداعها في أحد المخازن، ويتحمل المرسل إليه مصروفان التفريغ والإيداع مع بقاء قيام مسؤولية الناقل عن سلامة البضائع حتى يتسلمها المرسل إليه وفي الحالة التي يدرج فيها الناقل شرط التسليم تحت الروافع، أي على ظهر السفينة، فلا يسأل في هذه الحالة عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء تفريغها للمرسل إليه<sup>(٣)</sup>

## الفرع الثاني

### شرط التفريغ التلقائي

قد يتضمن سند الشحن في الحالة التي يلتزم فيها المرسل إليه بالتفريغ شرطاً يسمى بالتفريغ التلقائي، ويقصد به إذا لم يصل المرسل إليه عند وصول السفينة في الميعاد المحدد لتفريغ البضاعة في ميناء الوصول، يحق للناقل أن يقوم بتفريغها من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه تجنباً لإنتظار السفينة وتعطيل إستغلالها وفي هذه الحالة على الناقل أن يودع البضائع بعد تفريغها عند أمين أو مخزن عمومي لحساب المرسل إليه تنفيذاً لإلتزامه بالمحافظة على البضائع الذي ظل قائماً حتى تم تسليمها للمرسل إليه<sup>(1)</sup>

## المبحث الثاني

### إلتزام الناقل بتسليم البضائع

ويعد التسليم العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل، وذلك بوضع البضائع المشحونة تحت تصرف المرسل إليه أو نائبه عند وصول البضاعة ويكون تسليم البضاعة تسليمياً فعلياً بحيث تنتقل إليه حيازتها

(١) أنظر د. محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص ٥٠

(٢) د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص ١٥٣.

(3) د. ثروت عبد الرحيم- ود. دريش عبد الله - شرح القانون البحري السعودي طبعة سنة ٢٠١٧ مطبعة جامعة القصيم - ص ١٧٦.

ويمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها<sup>(1)</sup>، وإطلاع عليها وذا وجدها معيبة وجة انزارا للناقل بعد علمة بهذا العيب لكي يقوم الناقل بتعويضه عن ماحدث للبضاعة من تلف او اي عيب آخر خلاف ذلك ويتم تحديد الشخص الشرعي المخول له استلام البضاعة بموجب سند الشحن طبقا لنوع السند فإذا كان سند الشحن اسما هنا واجب على الربان تسليم ان يسلمو البضاعة للمستفيد من السند او الشخص الوارد اسمة في سند الشحن او من حول البية السند عبر حوالات صحيحة وذلك بإتباع إجراءات حولة الحق اما اذا كان سند الشحن لامر فعلى الربان تسليم البضاعة لمن صدرلة السند بإستلامه للبضاعة وذلك مقترنا بشرط الامر ويقع هذا الإلتزام على عاتق الناقل ويثبت هذا التسليم بإعطاء إيصال إستلام البضاعة،

### المطلب الأول

#### التسليم تحت الروافع

الأصل أن يتم التسليم بعد التفريغ، بيد أن قد يسبق عملية التسليم تفريغ البضاعة، كما لو تضمن الشحن شرط التسليم تحت الروافع، في هذه الحالة يستلم المرسل إليه، أو نائبه البضاعة على ظهر السفينة، ويتولى بعد ذلك إنزالها منها بنفسه، وفي هذه الحالة يقع عبء التفريغ على عاتق المرسل إليه في المدة المتفق عليها، أو في المدة الذي يحددها العرف إن لم يوجد نص في العقد، ويلاحظ أن الضرر الذي يلحق بالبضائع بعد تسليمها تحت الروافع، وأثناء قيام المرسل إليه بتفريغها يخرج عن نطاق عقد النقل ولا يسأل عنه الناقل.

ويجب على الناقل أن يسلم البضاعة لصاحب الحق في إستلامها، وهو الحامل الشرعي لسند الشحن، أو الشخص الذي أنتقل إليه السند بمقتضى إجراءات حوالة الحق، ويقضى ذلك التحقق من شخصية من يطالب بالبضاعة عند وصولها إلى ميناء الوصول، أما إذا تم تسليم البضاعة إلى شخص ليس له الحق في إستلامها، فلا يعفي ذلك الناقل من المسؤولية<sup>(2)</sup>.

### المطلب الثاني

#### تسليم البضائع لأمين الحمولة

قد ينوب عن المرسل إليه في تسلم البضاعة وكيل يطلق عليه (أمين الحمولة) يتسلم البضاعة من الربان أو من أمين السفينة ويقوم بنقلها بدوره إلى مخازن المرسل إليه مما يبسر عمليات تفريغ البضاعة وتسليمها وإنجازها على وجه السرعة.

(1) نقض مصري بتاريخ ٢٦ فبراير ١٩٩٠م طعن رقم ٣٧ لسنة ١٩٩٤ م  
(١) قضت لجنة لجنة تسوية المنازعات المصرفية بقرارها رقم ١٤١٧/٢٩هـ ( محكمة الرياض ) حيث أن الوكيل الملاحي (الناقل البحري) يجب عليه تسليم البضاعة لمن يحمل المستندات النظامية مظهرة لأمره سواء البنك ضامناً لإستيفاء حقه من المشتري أو لمن تظهر إليه المستندات وفقاً لما جرى عليه العرف المصري والقواعد النظامية فإذا أخل الوكيل الملاحي (الناقل البحري) وسلم البضاعة للمشتري دون أن يقدم المستندات إليه تظهير سليم فإنه يكون مسئول عن قيمة الإعتقاد.

## الإمتناع عن تسليم البضاعة:

إذا لم يحضر صاحب الحق في إستلام البضاعة أو حضر وأمتنع عن تسلمها أو عن دفع أجرة النقل جاز للناقل أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الأذن بإيداع البضائع عن أمين يعينه القاضي، كما يجوز للناقل طلب الأذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لإستيفاء أجرة النقل بالإمتياز على من عداه<sup>(١)</sup>.

### المطلب الثالث

#### تزام حملة سند الشحن

طبقاً لما جاء في المادة (٢٥١) من نظام المحكمة التجارية ينظم من كل سند من سندات الشحن أربع نسخ على الأقل تعطي أحدهما للشاحن والثانية للمشحون له وواحدة إلى الربان وأخرى إلى صاحب المركب أو الذي جهزه، وتمثل هذه النسخ الحد الأدنى التي يجب أن يحرر فيها سند الشحن، ومع ذلك فقد يقوم الناقل بتحرير نسخ أخرى بناء على طلب الشاحن، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى أحدهما إعتبار النسخ الأخرى ملغاه بالنسبة للناقل.

ولكن ما هي الحلول التي يجب إتباعها في الحالة التي يتقدم فيها أكثر من حائز للسند مطالباً إستلامها من ربان السفينة في ميناء الوصول، وكيف يحسم هذا النزاع بين الحائزين المتعددين لسند الشحن؟ وقد أجابت على ذلك بعض التشريعات، وأوجب مراعاة القواعد الآتية<sup>(٢)</sup>:

١/ إذا تزام عدد ممن يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع من الربان، وجب على الأخير تفضيل حامل النسخة الأقدم تاريخاً في تظهيرها، فيعد هذا الشخص هو المال للبضاعة، وفي الحالة التي يقوم بها الشاحن بتسليم نسخة ثانية من سند الشحن لشخص آخر، وقد تصرف فيما لا يملك.

٢/ إذا تقدم إلى الربان أحد حملة نسخ سند الشحن قبل الآخرين، فيجب على الربان تسليم البضاعة لمن يتقدم أولاً، وإذا تبين له وجود آخرين يسبقونه في حيازة نسخ أخرى فيعد التسليم في هذه الحالة صحيحاً، وذلك طبقاً لقاعدة حيازة المنقول سند الملكية، متى كان حسن النية

(1) جاء في نص المادة (٢٧٦) من نظام المحكمة التجارية على أنه إذا إستتف المستلم عن أخذ المتاع فللربان الحق أن يكلفه رسمياً إستلامه بواسطة إستدعاء يرفعه إلى المحكمة التجارية وبيع بموجب حكمه مقدارا من الأمتعة المذكورة أو كاملها حتى يستوفي نولونه وخسارته البحرية وباقي مصاريفه الواقعة وإذا بقى من ذلك شئ فيودعه في محل أمين، أما إذا كانت تباع جميع الأمتعة على الوجه المشروع، ولا يبقى النولون وغيره تماماً فلا يحرم الربان من الحق في الرجوع على أصحاب الشحن ليستحصل باقي مطالبته.  
(١) أنظر المادة(٢٢٥) من القانون البحري المصري

### المبحث الثالث

#### إلتزامات الشاحن

مقابل الإلتزامات التي يلتزم بها الناقل لصالح الشاحن، يقع أيضاً على عاتق الأخير مجموعة من الإلتزامات وهي ان يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه وفي حالة عدم تحديد زمان ومكان اتسليم فيتم اللجوء في هذه الحالة الى العرف السائد في ميناء الشحن لتحديد وقت ومكان التسليم وفي حالة لم يتم الشاحن بهذا الإلتزام فإنه يلتزم بتعويض يدفعه للناقل لتأخيرة في التزامة على الايتجاوز التعويض قيمة مقدار الاجرة كما يقع على عاتق الشاحن الإلتزام الاساسي وهو دفع اجرة النقل الا انه قد يكون هنالك اتفاق بين الناقل والشاحن على ان المرسل الية يقوم بسداد اجرة النقل ( النولون عند استلام البضاعة و اذا لم يدفع المرسل الية البضاعة فإن الشاحن يلتزم بسداد اجرة النقل بأعتبارة الطرف الأول في عقد النقل البحري ويتم تحديد الاجرة على اساس الرحلة او على اساس المدة الزمنية اذا كانت السفينة مستأجرة مستأجرة بموجب سند اجار او على اساس حجم البضاعة ووزنها او مقدارها عند الشحن كما تحدد بالقطعة في البضائع الثمينة وذلك وفقاً للنقل بسندات الشحن

#### المطلب الأول

##### الإلتزام بتسليم البضائع للناقل

طبقاً لما جاء في صدر المادة(٢٥٧) من نظام المحكمة التجارية، يتوجب على الشاحن شحن البضائع أو تسليمها للناقل، في حالة الإلتفاق على أن يقوم الأخير بشحنها في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد، وإلا فموجب الأعراف الجارية في ميناء القيام، وفي حالة عدم وجود أعراف تقضى بذلك، فيكون ذلك خلال خمسة عشر يوماً من اليوم الذي يعلن فيه الناقل إستعداده لذلك<sup>(١)</sup>.

وفي الحالة التي يتأخر فيها الشاحن عن تنفيذ إلتزامه بشحن البضاعة أو تسليمها أو جزء منها، عن الموعد المحدد، كان الناقل بالخيار بين أمرين<sup>(٢)</sup>

وسوف نتناول ذلك في فرعين

#### الفرع الأول

١/ عدم قيام الشاحن بشحن كامل البضاعة أو تسليمها فيكون للناقل أما بالأتي

أ) طلب التعويض المتفق عليه في العقد، بسبب تأخره، وفي حالة غياب الإلتفاق على تحديد ذلك، يقدر مقدار التعويض بمعرفة أهل الخبرة والدراية في ذلك.

(١) أنظر المادة(٢٤٢) من نظام المحكمة التجارية السعودي  
(٢) أنظر المادة(٢٥٧-٢٥٨) من نظام المحكمة التجارية السعودي

ب) فسخ العقد، ومطالبة الشاحن بنصف الأجرة، وباقي المنافع المشروطة في العقد، ويجوز للشاحن فسخ العقد إذا لم يشحن شيئاً في المدة المذكورة وذلك قبل بدء أيام التوقيف<sup>(١)</sup>، وذلك على شرط إعطاء الناقل نصف الأجرة ونصف المنافع المشروطة في عقد المقاول

## الفرع الثاني

٢/ عدم قيام الشاحن بشحن أو تسليم جزء من البضاعة، فيكون للناقل إما:

- أ) جميع الخيارات المتاحة للناقل في الحالة الأولى (طلب التعويض أو الفسخ).
- ب) أن يقوم بالسفر بالبضاعة التي تم شحنها ويكون له في هذه الحالة صلاحية أن يستوفي كامل الأجرة المتفق عليها.

نقل البضائع ذات الخطورة:

يلتزم الشاحن بالأصل بتسليم بضائع عادية لا تتطوي على خطورة يمكن أن تلحق السفينة وغيرها من البضائع المشحونة، إلا أنه إذا كانت البضائع ذات خطورة ما أو أنها قابلة للإشتعال أو الانفجار، وجب على الشاحن في هذه الحالة إبلاغ الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضائع التحذير من خطورتها وبياناً بكيفية الوقاية منها، وإذا أخل الشاحن بهذا الإلتزام وسلم الناقل أو وضع في السفينة بضائع ذات خطورة معينة أو قابلة للانفجار هنا نميز في هذه الحالة بين حالتين هما:

الحالة الأولى: أن يثبت الناقل عدم علمه بطبيعة هذه البضائع، وأنه ما كان ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، في هذه الحالة يجوز للناقل إخراجها في كل وقت من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، كما يسأل الشاحن عن الأضرار التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة، وهذا ما أشارت إليه المادة (٢٦٣) من نظام المحكمة التجارية<sup>(٢)</sup>، وهي بصدد الحديث عن علم الناقل ببعض المشحونات العادية، فمن باب أولى تطبيق ما جاء فيها من أحكام إذا هذه البضاعة خطيرة.

الحالة الثانية: أن يثبت الشاحن علم الناقل بطبيعة البضائع، ومع ذلك أذن بشحنها، ففي هذه الحالة لا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة، أو إتلافها أو إزالة خطورتها، إلا إذا أصبحت خطورتها تهدد السفينة أو البضائع، ومن ثم لا يتحمل الناقل أية مسؤولية قبل الشحن

(٣) وقد عرف المنظم أيام التوقف في المادة (٢٥٧) بأيام القونتراسترايا وهي عبارة عن أيام معينة بلا أجرة لأجل شحن السفينة ونفريغها.

(١) نصت المادة (٢٦٣) من نظام المحكمة التجارية السعودي على أنه شحن في السفينة أمتعة بدون علم المؤجر أو الريان وإطلاعهما وكان الريان ما زال في محل الشحن فعليه أن يكلف أصحاب البضائع رسمياً ليرجعوا أمتعتهم وفي هذه الحالة يحق له أما بخرج الأمتعة إلى البر وأن يأخذ نولون بحسب أقل قيمة على مثل ذل الجنس في ذلك المحل إنما إذا علم وجود المتاع المذكورة في السفينة بعد قيام أو سفرها فقط فلا يؤذن حينئذ له بأن يخرجها إلى محل آخر غير المحل المرسل إليه وإنما يحق له أن يستحصل النولون بحسب الفئات المار ذكرها.

## المطلب الثاني

### الإلتزام بدفع أجره النقل

وقد عبر عنه المنظم السعودي بمصطلح نولون<sup>(١)</sup>، ويقصد به المبلغ الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بأدائه إلى الناقل مقابل نقل بضائعه من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وقد عالج المنظم السعودي موضوع الأجرة في الفصل الثامن من نظام المحكمة التجارية في المواد (٢٥٥-٢٨٣).

وسنبدأ لما جاء في المادة (٢٥٥) (2) من نظام المحكمة التجارية يكون للأطراف مطلق الحرية في إختيار الطريقة التي يتم بها تحديد أجره النقل، وإلا فإنها تحدد وفقاً للعرف السائد أو أجره المثل بحسب تقدير المحكمة ويتم تحديدها في مشاركة الإيجار على أساس الرحلة وفي سندات الشحن على أساس وزن البضاعة أو مقدارها أو حجمها.

وقد تدفع الأجرة مقدماً من قبل الشاحن عند شحن البضاعة فهو المتلزم بأداء الأجرة حال التعاقد مع الناقل، وقد يتم الإتفاق على أن تدفع الأجرة عن الوصول، ويكون المرسل إليه في هذه الحالة هو المتلزم بدفعها 273 (٣)

### الفرع الاول

#### أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة:

يختلف أثر الحوادث البحرية إستحقاق الأجرة بحسب ما إذا ترتب على الحادث البحري هلاك أو تلف البضائع، وقد يؤدي ذلك إلى إنقضائها نهائياً أو جزئياً أو بقائها كاملة، وذلك على النحو التالي:  
أ/ هلاك البضاعة بقوة قاهرة:

طبقاً لما جاء في المادة (٢٧٣) (١) من نظام المحكمة التجارية إذا هلكت البضائع بقوة قاهرة أو بإهمال الناقل في تنفيذ إلتزامه بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، فلا يستحق أجره النقل في هذه الحالة وإذا كان الهلاك جزئياً فتنقص الأجرة جزئياً بقدر البضاعة الهالكة، ويلتزم الناقل برد الأجرة غير المستحقة التي يكون قد حصل عليها من الشاحن.

وأما في الحالة التي يضطر فيها الربان إلى إلقاء البضائع في البحر للمحافظة على السفينة<sup>(٢)</sup>، أو قيامه ببيع البضائع للحصول من أجل تأمين السفينة أو إصلاحها، فيلتزم عندئذ الشاحن بدفع الأجرة كاملة، وتفسير ذلك هو أن الشاحن يحصل على تعويض عن البضاعة الملقاة يقدر بحسب قيمتها في ميناء التفريغ ومن ثم يلتزم بدفع الأجرة.

(١) المادة ٢٧٣ من نظام المحكمة التجارية السعودي  
(2) جاء في نص المادة (٢٥٥) من نظام المحكمة التجارية السعودي على أن أجره السفائن وسائر المركب البحرية يقال لها (نولون) وتتقدر بمقاولات الطرفين وتثبت (بقوندراتو) أو (ببولس) سندات الشحن والنولون يمكن تعيينه على مجموع السفينة أو على موضوع  
(3) المادة ٢٧٣ من نظام المحكمة التجارية السعودي  
(١) جاء في المادة (٢٧٦) من نظام المحكمة التجارية السعودي على أن " الأمتعة التي تلقى في البحر لأجل سلامة العامة يعطي نولونها إلى الربان ويتوزع غرامة على العامة.

ب/ تلف البضاعة بقوة قاهرة أو بسبب العيب الذاتي فيها

إذا أتلقت البضاعة أو نقصت كميتها أثناء السفر، في هذه الحالة يلتزم الشاحن بدفع الأجرة كاملة على أساس أن الناقل قام بالتزامه بنقل البضاعة، فيستحق على ذلك الأجرة<sup>(١)</sup>، وفي الحالة التي تصبح فيه السفينة خلال سفرها غير صالحة للملاحة البحرية لعيب فيها أو بسبب قوة قاهرة، ولم يتمكن الربان من إستئجار سفينة أخرى لإتمام النقل، فيستحق الناقل أجرة عن المسافة التي قطعها السفينة ثم توقفت

### الفرع الثاني

#### ضمانات الوفاء بالأجرة

سنداً لأحكام المادة(٢٧٦) منح نظام المحكمة التجارية للناقل ضمانات للوفاء بدين الأجرة، هي الحق في الحبس وحق الإمتياز.

أ/ حق الحبس:

من نظام المحكمة التجارية يجوز للناقل متى أمتنع صاحب الحق في تسلم البضائع عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة الأذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، كما أجازت للناقل طلب الأذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لإستيفاء المبالغ المذكورة.

ب/ حق الرهن:

سنداً لأحكام المادة(٢٧٨) من نظام المحكمة التجارية، إذا قام الناقل بتسليم البضاعة إلى صاحبها، قبل حصوله على الأجرة، فتعد البضائع مرهونة حكماً للناقل، بما يطلبه من أجرة أو نفقات أخرى أو المساهمة في الخسارات البحرية المشتركة.

ج) حق الإمتياز:

سنداً لأحكام المادة(٢٧٩) من نظام المحكمة التجارية إذا أفلس الشاحن أو المرسل إليه صاحب الحق في البضاعة، قبل دفع الأجرة إلى الناقل فيكون للناقل حق أمتياز على البضاعة التي تم شحنها، لأجل تحصيل الأجرة والنفقات والمصاريف، ويتقدم في ذلك على سائر الدائنين العائين والمرتهنين

### التقادم

سنداً لأحكام المادة(٤٢٧) من نظام المحكمة التجارية تنقضى الدعوي الناشئة عن نقل البضائع بالبحر، ومنها دعوي المطالبة بأجرة النقل بمضى سنة من التاريخ الذي تصبح فيه الأجرة مستحقة الوفاء، أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، وينطبق على هذه المدة القواعد العامة في التقادم من حيث الوقف والإنقطاع.

(٢) أنظر المادة(٢٧٦) من نظام المحكمة التجارية السعودي

## الخاتمة

من جمع المادة العلمية لهذا البحث بأن قواعد عقد النقل البحري عديدة سواء تعلق الأمر بنقل دولي أو داخلي، وهي تدور في مجملها حول طبيعة أحكام عقد النقل البحري سواء من حيث شكل العقد وتدواله ووظائفه والبيانات المدونة به أو من حيث مضمونه وذلك لمعرفة الإلتزامات المتبادلة وبين طرفيه ومن بعد ذلك خرجة بعدة نتائج وتوصيات أهمها:

### أولاً: النتائج:

١/ يعد سند الشحن دليلاً على إثبات عقد النقل البحري للبضاعة ويحق للشاحن أن يستند إليه عند مقاضاته للناقل.

٢/ يتنوع النقل بتنوع وسيلته ومجاله سواء تم بواسطة الطائرات أو العربات أو بواسطة السفن عن طريق البحر إلا أنه في مجال التجارة الدولية فإن النقل البحري للبضائع يشكل النوع الأكثر شيوعاً حيث أن حصته تمثل ثلاثة أرباع التجارة الدولية، وترتبط عملية النقل البحري للبضائع دور فعال بموجب وثيقة الشحن. فهو عصب التجارة البحرية أو بدون لا تتحرك التجارة بالشكل اللازم أو المنتظم.

### ثانياً: التوصيات :

- ١- يجب ألا تقتصر حجية سندات الشحن على أطرافها فقط (الشاحن والناقل) وإنما يكون لها حجية أيضاً في مواجهة الغير ويقصد بالغير هو كل شخص يكون طرفاً في علاقة قانونية تجعل له مصلحة تتصل بواقعة الشحن أو البضاعة المشحونة كالمرسل إليه أو المؤمن على البضائع
- ٢- إذا تقدم عدة اشخاص يحملون نسخاً من سندات الشحن القابلة للتداول حينها تسلم البضاعة لحامل السند الذي يكون تاريخ أول تظهيره بسند الشحن سابقاً على التظهيرات الأخرى
- ٣-

### قائمة المراجع والمصادر :

- ١/ د ثروت عبد الرحيم سعود - طبعة سنة ١٩٩٩ م- شرح القانون البحري - عمادة شئون المكتبات- جامعة الملك عبد العزيز
- ٢/ د درويش عبد الله - و د احد احسان غندور - القانون البحري والجوي - مطبعة دار النهضة العربية - القاهرة ٢٠١١
- ٣/ د رضا عبيد - مطبعة دار الثقافة العربية - سنة ٢٠١٣ الاردن - عمان
- العقود البحرية
- ٤/ د سمير الشرفاوي - دار النهضة العربية - طبعة سنة ١٩٩٣ م
- القانون البحري -
- ٥/ د طالب حسن موسى - مطبعة دار الثقافة العربية - الاردن - عمان - سنة ٢٠١٣ م



- القانون البحري – مطبعة دار الثقافة العربية – الاردن – عمان – سنة ٢٠١٣ م
- ٦/ د عادل المقدادي – القانون البحري - دار النهضة العربية - طبعة سنة ١٩٩٣
- ٧/ د عبد القادر العطير – مطبعة دار النهضة – لسنة ١٩٩٧
- قانون التجارة البحرية
- ٨/ د بهجت فايد – مطبعة دار النهضة العربية - القاهرة عام ١٩٩٦ م – العقود البحرية
- ٩/ د علي جمال الدين – مطبعة دار النهضة - الطبعة الاولى – سنة ١٩٩٨ العدد رقم ١٥ - القضاء البحري الحديث في مسائل الشحن والتفريغ – مجلة القانون والاقتصاد –
- ١٠ / د علي البارودي – مطبعة منشأة المعارف الاسكندرية عام ١٩٧٥ م - مبادئ القانون البحري
- ١١/ د علي جمال الدين عوض – دار النهضة العربية - عام ١٩٩٢ م النقل البحري للبضائع
- ١٢ / محمود كمال حمدي – منشأة المعارف الاسكندرية عام ١٩٩٥ – مسؤولية الناقل البحري
- ١٣/ د محمود سمير الشراوي – دار النهضة الطبعة الاولى العربية عام ١٩٨٦ م
- ١٤ / د مصطفى كمال طة – مطبعة دار المطبوعات الجامعية القاهرة – الطبعة الاولى عام ٢٠٠٠ م – محاضرات في القانون البحري

#### القوانين والمواثيق الدولية والمقالات والاحكام القضائية

- ١/ المادة رقم ٢٤٢ من القانون البحري المصري لسنة ١٩٩٠
- ٢/ المواد رقم ٢٧٦ – ٢٢٥ – ٢٤٢ – ٢٦٣ – ٢٥٥ – ٢٧٢ – ٢٨٣ – من نظام المحكمة التجارية السعودي لسنة ١٤١٠
- ٣/ قرار لجنة تسوية المنازعات بالرقم ٢٩ / ١٤١٧ ( محكمة الرياض )
- ٤/ حكم نقض محكمة القاهرة بالرقم ٣٧ / لسنة ١٩٩٤