

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة امحمد بوقرة بومرداس



كلية الحقوق ، بودواو

مذكرة الماجستير

مقدمة من طرف:

نبات خديجة

لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة دكتوراه

شعبة الحقوق الأساسية و العلوم السياسية

تخصص : عقود و مسؤولية

عنوان المذكرة

مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام

- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بحقوق النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلها أو جزئيا -

(دراسة مقارنة)

لجنة المناقشة:

أعراب بلقاسم... أستاذ رئيسا جامعة بومرداس

حدوم كمال... أستاذ مشرفا جامعة بومرداس

ملزي عبد الرحمن... أستاذ محاضر قسم "أ" عضوا ممتحنا .. جامعة الجزائر

السنة الدراسية : 2012 / 2013

{إهداء}

أهدي أجر هذا العمل إلى روعي والدي،

أسكنه الله فسيح جنانه وجزاه عنى الخير كله،

وإلى والدي أطال الله عمرهما،

وأدامما لنا تاجا فوق رؤوسنا،

وإلى أخى وأخواتى، مع دواء المحبة إلى الأبد،

وإلى كل من يكن لى قلبه ذرة حب واحترام،

{ شكر و امتنان }

أتقدم بشكري و امتناني إلى كل من بذل في تعليمي جهدا .
و إلى كل من قدم لي العون و النصح لإعداد هذه المذكرة،
و أخص بالذكر الأستاذ الدكتور المشرف حدود كمال .
و كل الشكر و الإمتنان أيضا للأستاذ الدكتور أمواج بلقاسم،
و الأستاذ الدكتور ملزي عبد الرحمن،
لتشريفي وعضويتيما في لجنة المناقشة.

{ شكر، تقدير و عرفان }

إلى الأستاذ المشرف،

الدكتور حدوم كمال

أتقدم إليكم بالشكر و التقدير عرفانا بالمجمود الذي بذلتموه و أنتم
تصرفون على إعداد هذه المذكرة .

كما انني أقدر فيكم صبركم الجميل، و سعة صدركم في تقديمكم لي
العلم الوفي و النصح الكثير .

جزاكم الله عني كل خير، و أطال في عمركم لمنح المزيد من العلم و
المعرفة .

المختصرات :

- ق.ت.ب.م. : قانون التجارة البحرية المصري .
- ت.ب.ف. : التقنين البحري الفرنسي .
- ج.ر.ج.ج.د.ش. : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .
- م.ق. : مجلة قضائية .
- د.و.أ.ت. : الديوان الوطني للأشغال التربوية .

Les Abréviations :

- C.M.I : Comité Maritime International .
- C.N.U.D.C.I : Comité Des Nations Unies Sur Le Droit Commercial International .
- C.D.M.T. : Centre de Droit Maritime et des Transports .
- D.M.F. : Droit Maritime Francais .
- D.T.S. : Droit De Tirage Spécial .
- H.S. : Hors Série .
- L.G.D.J. : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence .
- U.N.C.I.T.R.A.L. : The United Nations Commission On International Trade Law .

مقدمة :

يقوم النقل البحري للبضائع بدور هام في النهوض بالمجال الإقتصادي لمختلف الدول (1)، كما يمثل العمود الفقري و الركيزة الأساسية لحركة التجارة الدولية. و لأجل ذلك، تهتم المعاهدات الدولية بتنظيمه و تطويره عن طريق الإتفاق على وضع بنود تهدف إلى تحقيق المساواة في الحقوق و الواجبات بين الدول المعتمدة على هذا النوع من النقل، و التعاون خدمة لمصالحها المشتركة .

و تكتسي دراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع طابعا هاما، إذ أولتها نصوص الإتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية أهمية كبيرة، لأن 90 بالمائة من التجارة الخارجية تتم بالبحر. و كان قانون هارتر لسنة 1893 أول تشريع وضع لتنظيم مسؤولية الناقل البحري عن الخسارة أو الضرر الذي يصيب البضاعة، ثم ليتم بعدها تنظيم تلك المسؤولية في معاهدة دولية، هي معاهدة بروكسل لعام 1924، و التي أطلق عليها " الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن" أو قواعد لاهاي (2)، إذ تعتبر من بين تلك التي تولتها اللجنة البحرية الدولية (CMI) (3)، هي اليوم تحكم النقل البحري الدولي للبضائع في غالبية الدول البحرية الكبرى (4).

(1) و تعد الجزائر من بين الدول المهتمة بالنقل البحري الخارجي .

(2) - و قد تم توقيع معاهدة بروكسل ببروكسل في 25 أوت 1924، و انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-70، المؤرخ في 2 مارس 1964، ج.ر.ج.ج.د.ش، مؤرخة في 7 أبريل 1964، عدد 29، صفحة 429، على أن الجزائر لم تنضم إلى بروتوكولي 1968 و 1979 المعدلين لهذه المعاهدة . كما فرنسا إلى المعاهدة ، بموجب قانون 9 أبريل 1936، (D. 193, 4,1)، و الذي دخل حيز التنفيذ في 4 أكتوبر 1937 . و وافقت مصر عليها سنة 1940 بمقتضى المرسوم الصادر في 31 جانفي 1944 .

(3) - (CMI)، اللجنة البحرية الدولية، و هي منظمة دولية غير حكومية، أنشئت في بلجيكا عام 1897، هدفها المساهمة في توحيد و تنسيق التشريعات البحرية على المستوى العالمي . و للمزيد من المعلومات،

أنظر الموقع الإلكتروني : www.comitemaritime.org.

(4) - Pierre Bonassies et Christian Scapel, droit maritime, Edition 2006, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence (L.G.D.J.), Paris, P. 14 .

و قد ألحق بهذه المعاهدة بروتوكول عام 1968، نص على منح الدول إمكانية إدراج شرط بارامونت(1) ، أو إدخال قواعد هذه المعاهدة في تشريعها الوطني بالشكل الذي يتناسب معه هذا التشريع .

و لأن معاهدة بروكسل لم تكن لتغير مركز الناقل من حيث أنه الأقوى، و عجزت أيضا عن مجاراة التطور الإقتصادي للنقل البحري و استغلال السفينة، فكان لابد من إيجاد بديل لها يحقق بعض أهداف الشاحنين، و اشتدت الحاجة إلى أهمية تحسين الإطار القانوني لتسهيل التجارة و الإستثمار الدوليين بصفة عامة، و النقل البحري الدولي بصفة خاصة . مع العلم أن تعزيز العلاقات الدولية التجارية منها و السياسية يحتاج إلى خلق نظام قانوني عادل يحكم تلك المصالح.

و لأجل ذلك كله، عكفت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (CNUDCI) (2) على دراسة الوضع .

(1) - و يعني شرط بارامونت (clause Paramount) ، تضمين سند الشحن شرطا يقضي باختيار بتطبيق المعاهدة، بشرط ألا يكون مخالفا للنظام العام، و لا يحدث هذا الشرط أثره إلا إذا نص عليه في سند الشحن أو أية وثيقة مماثلة، و كان النقل دوليا في حكم المعاهدة . و قد نصت عليه معاهدة بروكسل في المادة الخامسة من بروتوكول 1968 (قواعد لاهاي فيسبي) ، و نصت عليه إتفاقية هامبورغ في الفقرة (هـ) من المادة الثانية .

(2) - (CNUDCI) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، هيئة قانونية رئيسية تابعة لمنظومة الأمم المتحدة في مجال القانون التجاري الدولي، ذات عضوية عالمية متخصصة في إصلاح القانون التجاري على النطاق العالمي . أنشئت بقرار من الجمعية العامة 2205 (د - 21)، مؤرخ في 17 ديسمبر 1966، و تتمثل مهمتها في عصرنة و مواجعة القواعد المتعلقة بالأعمال التجارية الدولية. و تسميتها بالإنجليزية : UNCITRAL. للإطلاع على الموقع الإلكتروني : www.uncitral.org

و في 31 مارس 1978، و بمدينة هامبورغ بألمانيا الإتحادية، تم اعتماد إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر "قواعد هامبورغ"، و دخلت حيز النفاذ في أول نوفمبر 1992 (1).

و نظرا للإنقسام الذي حصل في الدول، بين منضمة إلى معاهدة بروكسل و منسحبة منها للإنضمام إلى إتفاقية هامبورغ (2)، لم يعد لأحكام النقل البحري الدولي صفة التوحيد القانوني، حيث ساد عدم استقرار المعاملات التجارية الدولية، زيادة على التطور الحاصل في مجال التجارة الدولية و النقل البحري بصفة خاصة، مثل الإعتماد على النقل بالحاويات، و استعمال التكنولوجيا في النقل، و اعتبار النقل من الباب إلى الباب كمرحلة من مراحل النقل البحري، و غيرها .

و من هنا، فكرت اللجنة البحرية الدولية (CMI) في إدخال تعديلات جديدة على معاهدة بروكسل و تعديلاتها، إلا أن الرأي الغالب في أروقة اللجنة إنحاز نحو بلورة إتفاقية جديدة تحكم عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر. فأخذت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (CNUDCI) على عاتقها إعداد مشروع إتفاقية جديدة متعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام" (3)، لتعتمدها بتاريخ 11 ديسمبر 2008 .

(1) - و بلغ إجمالي الدول التي صادقت أو انضمت إلى إتفاقية هامبورغ 34 دولة، منها ستة دول عربية عدا الجزائر .

(2) - و منها مصر التي انضمت إلى إتفاقية هامبورغ بموجب قرار رئيس الجمهورية، رقم 104 لسنة 1979 .
و طبقت أحكامها نافذة منذ نوفمبر 1992.

(3) - و " قواعد روتردام" هي التسمية غير الرسمية لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008 ، و سميت كذلك نسبة إلى مدينة روتردام الهولندية، و التي وقعت الإتفاقية ضمن إقليمها.

و يتعين الإشارة إلي أن التوقيع على قواعد روتردام لا يرتب أي التزامات على الدول الموقعة (1). كما أن هذه الإتفاقية لن تدخل حيز النفاذ إلا بتصديق عشرين دولة عليها .

و لقد جاءت قواعد روتردام بأحكام عديدة و متعددة فيما يخص واجبات و مسؤوليات الناقل و الشاحن على حد سواء، و الإهتمام بتطوير و تنسيق العلاقة بينهما باعتبارهما طرفين أساسيين في عقد النقل البحري للبضائع . و أهم الجديد الذي جاءت به قواعد روتردام، توسيعها لمجال تطبيقها، حيث يضم النقل من الباب إلى الباب، و أخذها بعين الاعتبار لوثائق النقل الالكترونية، و إدخالها لمفاهيم الطرف المسيطر، الطرف المنفذ و العقد الكمي (2) الذي يعتبر من أنواع العقود الجديدة (3).

و نظرا للأهمية التي يكتسبها موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع، خاصة في ظل قواعد روتردام، إرتأينا أن نطلع على أهم الأحكام التي جاءت بها، لنكتشف الجديد و المتجدد منها . و لقد إعتمدنا في هذه الدراسة المنهج المقارن بين أحكام كل من قواعد روتردام، معاهدة بروكسل و اتفاقية هامبورغ، و التشريعات الوطنية، كالتشريع الجزائري، المصري و الفرنسي. و المنهج التحليلي لمختلف تلك الأحكام، و ما أخذت به الإجتهدات القضائية أيضا .

(1) - على أن يبدأ نفاذ الاتفاقية طبقا لنص المادة 94 منها، في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك 20 من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الإنضمام . كما تقوم الدولة التي تصادق عليها أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها، و طبقا لنص المادة 89 منها، بالإسحاب في الوقت نفسه من معاهدة بروكسل و أحد بروتوكوليهما، أو من اتفاقية هامبورغ، لأن قواعد روتردام تحل محل القواعد العالمية الحالية للإتفاقيات السابقة حول النقل البحري .

(2) -Haddoum Kamel, La Convention Des Nations Unies sur le Contrat de Transport International des Marchandises effectué entièrement ou partiellement par Mer, Appelée « Règles de Rotterdam » .

..... (م.ق.) - دراسات - العدد 2، السنة 2011، (د.و.أ.ت.) الجزائر، صفحة 94 .

(3) - و عرفته الفقرة "2" من المادة الأولى بأنه عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها، و يمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى أو حدا أقصى أو نطاقا معينا .

و عليه، قسمنا البحث إلى فصلين اثنين :

تناولنا في **الفصل الأول**، المركز القانوني للناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام . و قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين :

تطرقنا في **المبحث الأول** إلى مركز الناقل في إطار إبرامه لعقد النقل البحري للبضائع . أما في **المبحث الثاني**، فتطرقنا إلى مركز الناقل البحري للبضائع من حيث المجال القانوني لمسؤوليته.

ثم تناولنا في **الفصل الثاني**، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام . و قسمنا هذا الفصل أيضا إلى مبحثين :
خصصنا **المبحث الأول** لدراسة الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع .
أما **المبحث الثاني**، فخصصناه لدراسة طرق حماية الناقل البحري من مسؤولية .

و من خلال ذلك، علينا أن نبحت في الجديد الذي جاءت به قواعد روتردام، ثم نصل إلى الإجابة على الإشكاليات المطروحة حول مركز الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، هل أنه تغير ؟ و هل أن قواعد روتردام قد غيرت من مستوى الحماية للشاحنين ؟ و هل أن الدول، و الجزائر خاصة، سوف تجد في قواعد روتردام ما يحفزها على الأخذ بأحكامها ؟

الفصل الأول : المركز القانوني للناقل البحري للبضائع في ظل قواعد

روتterdam .

يعتبر الناقل البحري أهم أطراف عقد النقل البحري للبضائع، و قد اختلف تعريفه من إتفاقية دولية إلى أخرى، و من نص تشريعي إلى آخر . و يلعب الناقل البحري الدور الأساسي في تكوين و تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع .

و بالإضافة إلى الناقل، أضافت قواعد روتردام أطرافاً جديدة و متعددة تعمل على مساعدته هو أو الشاحن. و كذلك أضافت و عدلت في الأحكام المتعلقة بالواجبات التي يلتزم الناقل بأدائها . و كل ذلك ضمن مجال قانوني معين .

و عليه، سوف نتطرق في المبحث الأول إلى مركز الناقل في إطار إبرامه لعقد النقل البحري للبضائع. على اعتبار أنه طرف أساسي في العقد، و هو ما نثيره ضمن المطلب الأول، و بالنظر إلى التزاماته المتعددة التي نظهرها في المطلب الثاني

أما في المبحث الثاني من هذا الفصل، فنتطرق إلى مركز الناقل البحري للبضائع من حيث المجال القانوني لمسؤوليته، و ذلك من خلال المطلب الأول المتضمن مدة بداية و نهاية مسؤوليته، و المطلب الثاني المتضمن حالات قيامها .

المبحث الأول: مركز الناقل البحري من حيث إبرامه لعقد النقل :

يختلف تعريف عقد النقل البحري للبضائع باختلاف النصوص الواردة في المعاهدات الدولية و التشريعات الوطنية. فهو في ظل معاهدة بروكسل إتفاقية النقل المثبتة بموجب بوليصة شحن أو وثيقة مماثلة تشكل مستنداً لنقل البضائع بحراً . و في ظل إتفاقية هامبورغ، فهو عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره.

أما في ظل قواعد روتردام، التي توفر للناقلين و الشاحنين نظاما عالميا متوازنا لتنفيذ عقود النقل البحرية أين يمكنهم إدخال وسائط نقل أخرى(1). فقد تغير مفهوم عقد النقل البحري، بحيث أصبح ذلك العقد الذي يضم وسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل بطريق البحر . بحيث تستمر مسؤولية الناقل على البضائع إلى غاية تسليمها خارج منطقة الميناء، و هو ما أطلق عليه النقل من الباب إلى الباب .

و من هذا المنطلق، عرفت قواعد روتردام عقد النقل البحري في الفقرة "1" المادة الأولى، بأنه عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل، و يجب أن ينص العقد على النقل بحرا، و يجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري. و حقيقة الأمر أن النقل متعدد الوسائط هو في جوهره نظام قانوني جديد لنقل البضائع، بمعنى أن واسطة النقل ليست بالشيء الجديد، و لكن الجديد هو النظام القانوني الذي يحكم و يربط الوسائط المختلفة كلها أو بعضها في عقد واحد هو عقد النقل متعدد الوسائط (2) " Transport Multimodal " .

و عقد النقل البحري، عقد رضائي، يتم بموجب إتفاق يبرم بين الناقل و الشاحن، بتطابق إرادتهما، و قد تتدخل في تكوين هذا العقد أطراف أخرى . كما أنه ملزم للجانبين. و يصب محتوى هذا الإتفاق في وثيقة تسمى وثيقة شحن أو مستند نقل .

و من هذا المنطلق، خصصنا المطلب الأول للتعريف بالناقل كطرف أساسي في عقد النقل البحري، و علاقته بالأطراف الأخرى، و التعريف أيضا بوثائق النقل المختلفة، و مدى أهميتها في وجود عقد النقل البحري و إثباته. ثم ضمن المطلب الثاني، نتطرق إلى مختلف الواجبات التي يلتزم الناقل بالقيام بها بمقتضى عقد النقل البحري .

(1) -Boukhatmi Fatma Zohra, Les Règles de Rotterdam, Première lecture de la convention, Le Phare N°131, Mars 2010, P. 06.

(2) - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، طبعة 2005، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، صفحة 408

المطلب 1 : الناقل البحري طرف أساسي في عقد النقل :

ظهرت مهنة الناقلين في حوالي القرن 14، و تطورت مع تطور المؤسسات التجارية، الأمر الذي أدى إلى نشأة تيار منتظم لنقل البضائع بواسطة المحترفين من أهل المهنة(1).

و تختلف صفة الناقل في عقد النقل البحري، فقد يكون هو مالك السفينة التي تنقل عليها البضاعة، و قد يكون مستأجرا لها، مثلما عرفته الفقرة "1" من المادة الأولى من معاهدة بروكسل . و في كلتا الحالتين، يعتبر الناقل هو المجهز. كما تعتبر العلاقة التي تربطه بالشاحن علاقة عقدية محلها السفينة، و مصدر الإلتزام فيها عقد النقل البحري . أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعته للنقل، و يدفع أجرة ذلك النقل . و من ثم، . يعتبر الناقل أهم طرف يقوم بتنفيذ هذا العقد .

و نظرا لأهمية هوية الناقل باعتباره الطرف الأساسي في العقد، فقد نصت قواعد روتردام في الفقرة "2(ب)" من المادة 36، على أن يكون اسم الناقل من بين البيانات و التفاصيل التي يجب على الشاحن أن يوفرها و يدرجها في مستند النقل. و متى كانت هوية الناقل محددة فيه بالإسم، فلا يكون لأي معلومات أخرى، طبقا للفقرة "1" من المادة 37 منها، أي مفعول متى كانت لا تتسق مع ذلك التحديد. أما إذا لم يحدد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه الناقل، فيفترض، طبقا للفقرة "2" من نفس المادة، أن مالك السفينة التي حملت عليها البضائع، و الذي حدد إسمه في تفاصيل العقد هو الناقل، إلا إذا أثبت المالك للسفينة بأنه أجرها وقت النقل عارية، فيحدد هوية مستأجرها عارية و يبين عنوانه، و عندئذ يفترض أن هذا المستأجر هو الناقل .

(1) - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)،

طبعة 2004، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، صفحة 09 .

و قد أورد المشرع الجزائري هذا الإحتمال، المتضمن عدم ذكر إسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن . و في هذه الحالة، يعتبر مجهز السفينة هو الناقل، و يكون مسؤولا عن النقل(1). و يتحمل، طبقا للمادة 754 من القانون البحري المسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة (2).

و بالإضافة إلى الشاحن، هناك المرسل إليه و أطراف أخرى كالناقل الفعلي الذي ذكرته إتفاقية هامبورغ . أما قواعد روتردام، فقد أضافت أطرافا أخرى إلى عقد النقل البحري، للناقل علاقة وطيدة بها، تساعد على تنفيذ العقد . و ستعرف على هذه الاطراف ضمن الفرع الأول من هذا المطلب .

و طالما أن عقد النقل البحري لا يثبت إلا بوثيقة تصب فيها بنود الإتفاق، و تسمى وثيقة أو سند شحن، فقد اعتبرتها الإتفاقيات الدولية ذات أهمية معتبرة عند إبرام العقد لما تلعبه من دور في وجود عقد النقل البحري و إثباته . كما أضافت قواعد روتردام وثائق نقل أخرى تتماشى و التطور التكنولوجي . و هو ما سنتعرف عليه أيضا ضمن الفرع الثاني من هذا المطلب .

الفرع الأول : علاقة الناقل البحري بالأطراف المتعددة في عقد النقل :

تلعب أطراف عقد النقل البحري للبضائع دورا هاما في تشكيله .

و عن الأطراف الجديدة التي تعمل إلى جانب الناقل بالإضافة إلى ربان السفينة أو طاقمها، أضافت قواعد روتردام كلا من :

(1) - و هو ما ورد في القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 1989/07/09، تحت رقم 39957،

م.ق. عدد 01، سنة 1991، (د.و.أ.ت.)، الجزائر، صفحة 71.

(2) - و هو ما ورد في القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 2002/03/05، تحت رقم 271334،

م.ق. عدد 01، سنة 2004، (د.و.أ.ت.)، الجزائر، صفحة 157.

- الطرف المنفذ : و عرفته الفقرة "6" من المادة الأولى منها (1)، على أنه الطرف الذي يعمل لفائدة الناقل، و هو يشبه الناقل الفعلي في اتفاقية هامبورغ، و الذي يعهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع، أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، و يشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ (الفقرة "2" من المادة الأولى).

- الطرف المنفذ البحري : و عرفته الفقرة "7" من نفس المادة منها (2)، على أنه الطرف الذي يعهد إليه بتنفيذ النقل أثناء الفترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء الشحن و ميناء التفريغ فقط.

و يعتبر الناقل البحري للبضائع مسؤولاً عن أحواله المذكورين طبقاً لنص المادة 18 من قواعد روتردام، ما عدا الطرف المنفذ البحري الذي يتحمل بنفسه الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل خلال الفترة المذكورة، و يكون مسؤولاً عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، و ذلك طبقاً لما تنص عليه المادة 19 منها (3).

و ثاني طرف يشارك الناقل في إبرام عقد النقل البحري، هو الشاحن. و بالإضافة إلى الناقل و الشاحن، يوجد المرسل إليه، و هو الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل، أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. و قد يكون هو الشاحن.

-
- (1) - أنظر نص الفقرة "6" من المادة الأولى من قواعد روتردام بالملحق .
 - (2) - أنظر نص الفقرة "7" من المادة الأولى من قواعد روتردام بالملحق .
 - (3) - أنظر نص الفقرة "1" و "2" من المادة 19 من قواعد روتردام بالملحق .

كما أن هنالك أطراف أخرى، يعينهم الشاحن لينتقلوا البضائع بدلا عنه، و هؤلاء الأشخاص، هم الذين وردت تسميتهم في الفقرات "9، 10، 13" من المادة الأولى (1) من قواعد روتردام، و هم على التوالي :

- الشاحن المستندي : و هو شخص غير الشاحن، يقبل بأن يسمى ب "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني .

- الحائز : و هو الذي يحوز مستند نقل قابلا للتداول، و يذكر في ذلك السند أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو حامل المستند إذا كان المستند لأمر مظهر على بياض أو مستندا لحامله .

- الطرف المسيطر : و هو الشخص الذي يحق له أن يمارس حق السيطرة على البضائع بمقتضى المادة 51 من قواعد روتردام (2) . أي أنه، طبقا للمادة الأولى منها، الشخص الذي له الحق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع . و يكون حق السيطرة قائما طوال مدة مسؤولية الناقل، و تنقضي بانقضاء تلك المدة .

و يجوز لطرفي عقد النقل بمقتضى المادة 26 من قواعد روتردام أن يغيرا من مفعول ما ذكر أو أن يحدا من إمكانية إحالة حق السيطرة (3).

(1) - أنظر نصوص الفقرات "9، 10، 13" من المادة الأولى من قواعد روتردام بالملحق.

(2) - و تعرف الفقرة "12" من المادة الأولى من قواعد روتردام، حق السيطرة على البضائع على أنه حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقا لأحكام الفصل العاشر.

(3) - أنظر التعريف الوارد في المادة "56" من قواعد روتردام .

الفرع الثاني : إعداد الناقل البحري للوثائق المتعلقة بعقد النقل :

يلتزم الناقل من ضمن ما يلتزم به، إصداره لسند الشحن بطلب من الشاحن، و ذلك عند تسلمه للبضائع منه، حيث يدون فيه البيانات المتعلقة بالبضاعة و الحالة التي حملت بها على متن السفينة . و لم يكن سند الشحن بالتنوع الذي هو عليه في ظل قواعد روتردام، بحيث نجد اليوم تغيرا في مصطلح سند النقل العادي، مع وجود سند نقل الكتروني .

أولا : الوثائق العادية :

أ - سند الشحن أو مستند النقل :

في مجال نقل البضائع بحرا، ليس ثمة ما يمنع من إفراغ العقد في وثيقة خاصة يتم إثبات العقد بها، تسمى بسند الشحن (Connaissement)، أو ما أسمته قواعد روتردام بمستندات النقل . إلا أن السند الذي يصدره الناقل البحري و بطلب منه، يلعب دورا جوهريا في إثبات العقد، بل أن دوره يتجاوز مجرد الإثبات، حيث تدور أحكام العقد و تنفيذه حول هذا السند، و يمثل سند الشحن البضائع، فيجوز تداولها بتداوله، و يقرر لحامله الشرعي حق إستلام البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول (1) .

و قد كان واضحا من التعريف الوارد في معاهدة بروكسل و تسميتها بمعاهدة سندات الشحن، لا سيما الفقرة "ب" من المادة الأولى منها، بأن وثيقة الشحن أساسية لإبرام اتفاقية النقل و دليل على وجودها، كما أنها تشكل مستندا لنقل البضائع بحرا . فيعتبر سند الشحن في ظل أحكامها دليلا على إثبات عقد النقل البحري . و لذلك جرى العرف على تسمية "النقل بسند الشحن(2) أو "Transport Sous Connaissement" .

(1) - هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، طبعة 1997، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، صفحة 220 .

(2) - وهيب الأسير، القانون البحري، طبعة 2008، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، صفحة 153 .

و مع التطور الذي شهده النقل البحري، و تزايد المعاملات التجارية عن طريق البحر، و ظهور إتفاقية هامبورغ، أصبحت وثيقة الشحن تلعب دورا أساسيا في انعقاد عقد النقل البحري، و حيث عرفتها هذه الأخيرة في الفقرة "7" من المادة الأولى بأنها وثيقة تثبت إنعقاد عقد النقل، و تلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها .

أما قواعد روتردام، فقد أطلقت على وثيقة الشحن تسمية "مستند النقل" (1) .

و قد أعطت التشريعات الوطنية لوثيقة الشحن تعريفا مشابها لذلك الوارد في الإتفاقيات الدولية المذكورة. فالمشرع الجزائري عرف سند الشحن في المادة 749 من القانون البحري(2)، على أنها تشكل الإثبات على استلام البضاعة، و سند حيازة لها .

و قد نصت الفقرة "1" من المادة 199 من قانون التجارة البحرية المصري (3)، على أن يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع، سند شحن . على أن نفس النص قد ورد في المادة 18 من التقنين البحري الفرنسي (4).

و يلعب مستند النقل دوران أساسيان : فهو وسيلة إثبات تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل . و وسيلة إثبات وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه .

(1) أنظر التعريفات الواردة في الفقرات : "14(أ)، و (ب)"، "1(أ) و (ب)"، و 17 من المادة الأولى من قواعد روتردام بالملحق .

(2) - الصادر بأمر 80/76، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل و المتمم، ج. ر. رقم 1977/29، و المتضمن القانون البحري الجزائري .

(3) - و هو القانون رقم 8 لسنة 1990، ج. ر. سنة 33، عدد 18(تابع)، مؤرخة في 3 مايو 1990، و المتضمن قانون التجارة البحرية المصري.

(4) - بموجب قانون 420/66 الصادر في جوان 1966، و المعدل و المتمم بالأمر 1078/66، المؤرخ في 31 ديسمبر 1966، (ج.ر. 11 جانفي 1967)، و المتضمن القانون التجاري البحري الفرنسي.

و لسندات الشحن صور ثلاثة، أوردتها اتفاقية هامبورغ في نص الفقرة "7" من المادة الأولى، و تنشأ عن وجود نص في الوثيقة، أو عن تعهد الناقل بموجب سند الشحن بتسليم البضائع يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن أو لحاملها . و هي نفس الصور التي وردت في نص المادة 758 من القانون البحري الجزائري .

و عن حجية سند الشحن في الإثبات (1)، يعتبر سند الشحن في العلاقة بين الناقل و الشاحن ذو حجية نسبية، فيجوز لأي منهما إثبات عكس ما جاء به، على أن يكون هذا بالكتابة . أما الغير، أي المرسل إليه، فيجوز له إثبات عكس ما جاء بسند الشحن بكافة طرق الإثبات، لأنه لم يكن طرفاً في عقد النقل .

و إذا سلمنا بأن الناقل ملزم بتسليم البضائع من الشاحن بغرض نقلها، و أن تسلمه لها يتم بمجرد وضعها تحت تصرفه، فهل ذلك يكفي لكي يطمئن الشاحن بأن بضاعته ستنتقل و تصل إلى مقصدها بالعدد و الصفة التي سلمت بها إلى الناقل ؟ و في هذا الصدد، نعترف بأن لسند الشحن، بالإضافة إلى كونه دليلاً على انعقاد إتفاقية النقل و تسلم الناقل للبضائع، دور آخر يتعلق بإثبات حالة البضائع التي تسلمها بها الناقل . و حيث أن الشاحن هو الذي يدلي بهذه الأوصاف، فيعتبر مسؤولاً عن صحة البيانات الخاصة بها و التي يدونها الناقل في سند الشحن . و متى ثار الفرض بأن تلك البيانات الواردة في سند الشحن لا تتطابق مع حقيقة الوضع، إستحال تقرير حجية مطلقة لهذه البيانات في الإثبات حتى في العلاقة بين الناقل البحري و الشاحن (2).

(1) - جلال وفاء محمدين، القانون البحري، طبعة 1994، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، صفحة 254

و 255.

(2) - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 234 .

و عن أهم البيانات المتعلقة بالبضاعة، تلك التي وردت في نص الفقرات "1، 2 و 3" من المادة 36 من قواعد روتردام (1) من إدراج لبيان بوصف البضائع، علاماتها، عددها، ووزنها و بترتيبها و حالتها الظاهرة عند تسلمها (2).

و بشأن النواقص في تفاصيل العقد، نصت في الفقرة "1" من المادة 39 على أن إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليه في الفقرات "1، 2، 3" سألفة الذكر من المادة 36 المذكورة، لا يمس في حد ذاته الطابع القانوني لذلك المستند أو السجل، أو صحة أي منهما (3).

و يعتبر توفير المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد من واجب الشاحن في ظل قواعد روتردام، حيث نصت المادة 31 على أن يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد .

إنفاقية هامبورغ بدورها، أوجبت، و ضمن نص الفقرة "1(أ إلى س)" من المادة 15، أن يتضمن سند الشحن بيانات متعلقة بالبضاعة طبقا لما يقدمه الشاحن. و بيانات متعلقة بالأطراف مثل إسم الناقل و إسم الشاحن و المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه . و بيانات متعلقة بمكان التسلم و التسليم، مثل تعيين ميناء الشحن و التاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع فيه، و ميناء التفريغ. و بيانات متعلقة بسند الشحن في حد ذاته، مثل عدد النسخ الأصلية و مكان إصداره و توقيع الناقل عليه أو توقيع شخص آخر ينوب عنه .

(1) - أنظر التعريف الوارد في الفقرة "17" من المادة الأولى من قواعد روتردام بالملحق.

(2) - و هو ما فسرتة الفقرة "4 (أ) و (ب)" من نفس المادة، من أن ترتيب البضائع و حالتها يكون بناء على تفقد خارجي معقول للبضائع و هي مرزومة، و أي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني .

(3) - أنظر نص الفقرة "2" من المادة 36 من قواعد روتردام بالملحق، و المتعلقة بعدم ذكر مدلول التاريخ .

و كذلك، أشارت قواعد روتردام، إلى أن خلو مستند النقل من التفاصيل المشار إليها أنفا، لا يؤثر على صفته القانونية كوثيقة نقل، على أن تكون مستوفية للشروط المنصوص عليها في الفقرة "7" من المادة الأولى المعرفة لسند الشحن و السابق ذكرها .

أما عن المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد، فتعد المعلومات التي تندرج ضمن تفاصيل العقد الواردة في سند الشحن أو مستند النقل مهمة جدا، إذ تعتبر دليلا على أن الناقل قد تسلم البضائع على الحالة التي وردت بها في تلك التفاصيل، و هو ما جاءت به الفقرة "أ" من المادة 41 من قواعد روتردام من أن مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني يعتبر دليلا ظاهرا على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد .

و ما نلاحظه هنا، أن قواعد روتردام لم تخرج عن المفهوم الإثباتي لسند النقل الوارد في كل من معاهدة بروكسل و اتفاقية هامبورغ ، إذ يشكل هذا السند، و طبقا لنص الفقرة الرابعة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل قرينة كافية حتى ثبوت العكس، لجهة استلام البضاعة، كما هي مدونة فيها وفقا للبيانات التي سيأتي بيانها لاحقا .

و يعتبر سند الشحن قرينة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع، إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" مثلما تنص عليه الفقرة الثانية من المادة 15 من إتفاقية هامبورغ . و بالمقابل، يعد الشاحن ضامنا لصحة المعلومات المتعلقة بتفاصيل العقد الواردة في سند الشحن أو مستند النقل، و إلا اضطر إلى تعويض الناقل مقابل ما ينجم عن عدم صحتها من خسارة أو ضرر .

و قد اتفقت مختلف نصوص الإتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية على أن الشاحن ملزم بضمان صحة البيانات الواردة في سند الشحن (1)، غير أن ذلك لا يمنع الناقل من إبداء تحفظات عن حالة، عدد أو وزن البضاعة التي سينقلها، و هو ما سنشير إليها لاحقاً .

ب - خطاب الضمان :

إن التحفظات التي يبديها الناقل في سند الشحن، قد لا تكون في صالح الشاحن، حيث تكون سبباً في استحالة تمكنه من الإقتراض بضمان البضاعة المشحونة، و عرقلة تعاملاته بذلك السند .

لذلك، و تيسيراً لانتقال سند الشحن، جرى العمل على أن يتفق الشاحن مع الناقل على إصدار سند شحن نظيف خال من التحفظات التي تعرقل تداوله، فيحصل الناقل في مقابل ذلك على خطاب الضمان (Lettre de garantie) تثبت فيه التحفظات التي كان الناقل يريد إدراجها في سند الشحن، و لكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن، و يتعهد فيه الشاحن بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا تعرض الناقل للمطالبة بالتعويض من الغير (2). و يعتبر خطاب الضمان الوسيلة التي تحمي الناقل من المسؤولية عن البضاعة غير المطابقة لما هي عليه فعلاً . كما يعتبر أيضاً نوعاً من أنواع وثائق النقل .

(1) - و نصت على ذلك الفقرة "2" من المادة 31 من قواعد روتردام، و الفقرة "5" من المادة الثالثة من معاهدة

بروكسل، و الفقرة "1" من المادة 17 من إتفاقية هامبورغ . و المادة 753 من القانون البحري الجزائري،

و المادة 206 من قانون التجارة البحرية المصري، و المادة 19 من ق. ت. ب. ف .

(2) - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، طبعة 2000، منشأة المعارف بالإسكندرية،

و لم تتكلم قواعد روتردام على خطاب الضمان، مما يجعلنا نفهم من أنها لا تعترف به كوثيقة بديلة لسند شحن نظيف، كما أنها لا تقبل بأن يتفق الشاحن مع الناقل على أن يسلمه مستندا أو سجلا خاليا من التحفظات، و يبقى الشاحن دائما مسؤولا عن البيانات التي تكون غير مطابقة لواقع حالة البضاعة محل النقل.

كما لم تتعرض معاهدة بروكسل لمسألة خطاب الضمان، فثار خلاف الاجتهاد و الفقه بشأنها، فحكم القضاء بصحة خطابات الضمان، طالما أنها لا تنطوي على غش . و اتجه رأي في الفقه إلى أنها باطلة وفقا للمعاهدة لأنها تتضمن إعفاء للناقل من المسؤولية (1) .

و على عكس ذلك، نصت كل من إتفاقية هامبورغ في الفقرة "2" من المادة 17 ، و المشرع المصري بموجب المادة 207 من قانون التجارة البحرية، و المشرع الفرنسي بموجب المادة 20 من القانون التقنين البحري، بالإتفاق على إصدار خطاب الضمان، بحيث يكون بمثابة إتفاق يضمن الشاحن بمقتضاه للناقل تعويضه عن الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خال من أي تحفظ على البيانات الواردة به، على أنه لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات، و بالتالي يعتبر باطلا و غير ذي أثر في حقه أو في حق المرسل إليه الذي تحول إليه السند.

و يكون خطاب الضمان في ظل النصوص المذكورة حجية فيما بين الناقل والشاحن . إذ طبقا لنص الفقرة "3" من المادة 17 من إتفاقية هامبورغ، يكون الخطاب ساريا تجاه الشاحن، إلا في حالة ما إذا كانت نية الناقل أو وكيله تهدف إلى الغش، و ذلك بتمكين إستفادة الطرف الثالث- بما في ذلك أي مرسل إليه- من عدم إخراج التحفظ المذكور آنفا، و يكون قد تصرف إعتمادا على الوصف الوارد على البضائع في سند الشحن .

(1) - بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، الطبعة الأولى 2006، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت،

ثانياً : الوثائق الإلكترونية :

في إطار ما سعت إليه قواعد روتردام، من مجارة المستجدات المذهلة في مختلف جوانب التجارة الدولية، وتفجر ثورة الحاويات، ونهضة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، و التخلي عن استعمال الأوراق، فقد نصت على استعمال الوثائق الإلكترونية بالإضافة إلى العادية، مثل "سجل النقل الإلكتروني" الذي يعني تلك المعلومات الواردة في رسالة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل، و الخطاب الإلكتروني الذي يعني المعلومات المعدة أو المرسله أو المتلقاة أو المخزنة بوسيلة الكترونية، تكون ميسورة المنال، و يمكن الرجوع إليها لاحقاً . و للإشارة، فإن سجل النقل الإلكتروني يلعب نفس الدور الذي يلعبه مستند النقل(1).

و يعد التعاقد الإلكتروني من أهم ما استحدث في عالم التجارة الدولية، و الذي يعني التعاقد بين متعاملين من خلال استخدام أجهزة ووسائل الكترونية. و من مزايا العقد الإلكتروني، أنه يمتاز بصفة العالمية، كما يتميز بالسرعة و الدقة، حيث أن البيانات الخاصة بالعقود تكون صحيحة، و لا مجال لإعادة كتابتها مرة أخرى عند اللزوم، الشيء الذي يؤدي إلى التقليل من الخطأ إلى درجة كبيرة .

و من مزايا العقد الإلكتروني أيضاً، أنه أقل كلفة بالنسبة للتعامل بين الدول على شبكة الإنترنت من التعامل الورقي أو التعامل عبر الفاكس أو البريد العادي .

(1) - و بشأن إصدار كل من مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، راجع المادة 35 من قواعد روتردام بالملحق .
و عن أنواعها، راجع الفقرات "15،16،19،20" من نفس المادة . أما عن إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول، و إبدالها ، و كذا مستند نقل قابل للتداول ، فراجع المادتين 09 و 10 منها .

و تعتبر السرية أيضا من مزايا التعامل الإلكتروني، إذ أن إتمام المعاملات عبر الشبكة الإلكترونية تعطي حيزا كبيرا من الأمان عنه في طرق الاتصال العادية، حيث لا مجال لتسرب المعاملات أو العقود نظرا لحمايتها (1).

و الوثيقة الإلكترونية، أو رسالة البيانات، قد تكون رسالة إلكترونية عادية موقعة، أو تكون رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم من خلالها تشفير مضمونها . و يتم اللجوء إلى هذه النوعية الأخيرة من الرسائل، لإضفاء نوع من الثقة على سندات الشحن التي تتم عبر شبكة الإنترنت، إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة (2) .

و تجدر الإشارة إلى أن سند الشحن الإلكتروني سيثير العديد من المشاكل و النزاعات أيضا، لأنه سيشجع على زيادة عمليات الغش و التحايل في مجال الاستيراد و التصدير، إذ من الحوادث التي وقعت في الآونة الأخيرة، نتجت عن استلام البضائع و الرسائل المرسلة بدون أصول سندات الشحن الأصلية، لان سند الشحن الكتابي الأصلي هو الدليل الوحيد الذي يثبت ملكية البضائع المرسلة، و الدليل الوحيد على من هو المالك الأصلي لهذه الرسائل أمام المحكمة (3).

(1) - مناني فراح، العقد الإلكتروني وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري، طبعة 2009، دار الهدى

للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، صفحة 31، 31 و 32 .

(2) - محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع و المأمول، طبعة 2005، دار الجامعة الجديدة

للنشر، الإسكندرية، صفحة 65 و 66 .

(3) - نبيل فرح، سند الشحن الإلكتروني المقترح الأخذ به و تعارضه مع تشجيع عمليات الغش و التحايل في مجال

التجارة البحرية الدولية . للاطلاع : <http://inter-review.com/magazine-show>

و إشارة إلى أن الوثيقة الإلكترونية تعد وسيلة إثبات مثلها مثل الوثيقة العادية، في ظل التشريع الجزائري، فقد نصت المادة 323 مكرر من القانون 10/05، المتضمن القانون المدني، يتم بسلسلة من الحروف و الأوصاف و الأرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم، و ذلك مهما كانت الوسيلة التي تتضمنها و كذا طرق إرسالها .

و نجد بذلك، أن المشرع الجزائري قد تطرق إلى الكتابة في الشكل الإلكتروني في المادة 323 مكرر 1 من نفس القانون، و التي تنص على انه يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كإثبات بالكتابة على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها، و أن تكون معدة و محفوظة في ظروف تضمن سلامتها . مع الملاحظة بان العمل بهذه الوسيلة لم يتم بعد، نظرا لعدم استكمال الإجراءات الخاصة بها .

المطلب 2 : إلتزامات الناقل البحري بمقتضى عقد النقل :

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين، و من آثاره أنه يرتب الإلتزامات على عاتق طرفيه (1)، و خاصة الناقل البحري الذي يعد الطرف المهم في ذلك العقد . و قد أوردت قواعد روتردام إلتزامات الناقل ضمن نصوص المواد 11، 13 و 14 .

و لمعرفة الإلتزامات المختلفة التي تضمنتها قواعد روتردام، لا يسعنا إلا أن نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نخصص الفرع الأول للإلتزامات الناقل المتعلقة بالسفينة، و الفرع الثاني للإلتزامات المتعلقة بالبضاعة، و في الفرع الثالث، للإلتزامات الناقل المتعلقة بالرحلة البحرية.

(1) - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 240 .

الفرع الأول : التزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة :

تعتبر السفينة عنصرا أساسيا في عقد نقل البضائع عن طريق البحر، عرفت قواعدها روتردام في نص الفقرة "25" من المادة الأولى، على أنها تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحرا . و عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري، على أنها كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة .

و قد وردت إلتزامات الناقل في ظل قواعد روتردام ضمن الفصل الرابع منها، و تحت عنوان "واجبات الناقل"، حيث نصت عليها في المادة 14 بفقراتها "أ،ب،ج" و تحت عنوان: "واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية ". مثلها في ذلك مثل كل من معاهدة بروكسل، القانون البحري الجزائري و القانون التجاري الفرنسي، و كذلك قانون التجارة البحرية المصري .

و تتمثل إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة فيما يلي:

أولا : إلتزام الناقل البحري بجعل السفينة صالحة للإبحار طوال الرحلة و الإبقاء عليها

كذلك :

يعتبر هذا الإلتزام من أولى التزامات الناقل للبدء بتنفيذ عقد النقل البحري، فيجب أن تكون السفينة مهيأة لاستقبال البضائع، فإذا لم تكن كذلك، يكون الناقل قد أخل بهذا الإلتزام، و يسأل تجاه الشاحن عن الأضرار المترتبة عما يقوم بدفعه من رسوم إضافية على البضائع، و كذلك عن أضرار أخرى (1).

(1) - لطيف جبر كوماني، القانون البحري، طبعة 1996، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، صفحة 113.

و تعيين السفينة في عقد النقل البحري لا يعد عنصرا جوهريا مثلما هو الحال في عقد إيجارها (1) .

و تتمثل الصلاحية للملاحة للسفينة في خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، وصالحة للملاحة التجارية بمعنى أن تكون مهيأة بالوسائل اللازمة(2). و يراعى في ذلك بعض الشروط و الأوصاف الفنية التي يجب أن تتوفر في تلك السفينة لأجل ضمان أمنها و سلامتها حفاظا على الأرواح و الأموال الموجودة عليها(3) .

و في ظل قواعد روتردام، يلتزم الناقل بموجب نص الفقرة "أ" من المادة 14 ببذل العناية الواجبة قبل الرحلة البحرية، في بدايتها و أثناءها لجعل السفينة صالحة للإبحار و الإبقاء عليها كذلك. و الصلاحية هنا تمتد حتى أثناء الرحلة و إلى غاية إنتهائها . و هو الفرق (4) الذي نلاحظه بالمقارنة مع ما جاء في الفقرة "1(أ)" من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل، التي تنص على أن يمارس الناقل قبل الرحلة و في بدايتها نشاطا كافيا "Diligence raisonnable" لجعل السفينة صالحة للملاحة "الصلاحية الملاحية".

(1) - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، طبعة 2006، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، صفحة 223 ، 224 .

(2) - عادل علي المقدادي، القانون البحري، طبعة 2011، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، صفحة 117.

(3) - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 241 .

(4) - و يكمن الفرق في أن قواعد روتردام جعلت من هذا الإلتزام واجبا مستمرا طيلة الرحلة البحرية، و هو ما نلتمسه من عبارة: " pendant le voyage " و عبارة: " maintenir " الواردتين في النص المترجم المادة 14 منها .

و يقصد بالهمة الكافية هو الهمة المتوسطة أو اليقظة المعقولة أو العناية المناسبة التي يبذلها الناقل لتنفيذ التزامه بجعل السفينة صالحة للسفر، و كمثل عن الالتزام ببذل الهمة الكافية(1) ، ما حدث في قضية السفينة Maxine(2)، أين انتهت المحكمة إلى ترتيب مسؤولية الناقلين عن هلاك أو تلف البضائع الناتج عن عدم الصلاحية للملاحة بسبب عدم بذل الناقل للهمة الكافية قبل و عند بداية الرحلة كما تقضي به الفقرة "1" من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل .

و في الأخير، نشير بأن التزام الناقل فيما يخص صلاحية السفينة للإبحار في ظل قواعد روتردام، إلتزام متعلق بالنظام العام، فلا يجوز الإتفاق على مخالفته بأن يقوم الشاحن بإعداد السفينة و جعلها صالحة للإبحار مثلا(3) .

و لقد نص المشرع الجزائري على هذا الإلتزام أيضا، بموجب نص الفقرة "1" من المادة 770 من القانون البحري و المشرع المصري، بموجب المادة 214 من ق. ت. ب. و كذلك المشرع الفرنسي بموجب المادة "21 (أ)" من ت. ب. و تتجلى أهمية هذا الإلتزام، في أنه لا يعفي الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا قدم الدليل على أنه قام به على أكمل وجه .

(1) - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، طبعة 1989، منشأة المعارف بالإسكندرية، الصفحات :

99، 100، 102 و 106.

(2) - حيث يمكن للناقل أو عميله أو قبطان السفينة أو الشاحن ملء الحرية بأن يجري أي عقد لجهة البضاعة مهما كان نوعها، و بأية شروط تتعلق بمسؤوليات و التزامات الناقل بشأن هذه البضاعة أو بالتزامات لجهة صلاحية السفينة للملاحة، على ألا يتعارض النص المتعلق بهذه الإلتزامات مع السلامة العامة أو التدابير الإحترازية، و الإتفاقيات من قبل و كلاله أو الأشخاص المولجين من قبله ... " .

و لقد ورد عن محكمة النقض المصرية على أن الناقل ملزم ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر و عند البدء فيه، و أن عليه الناقل عبء إثبات بذل الهمة الكافية في جعلها كذلك ليدراً عن نفسه المسؤولية ، و أن ثبوت بذل الناقل الهمة الكافية لسلامة الشحنة لا يدل بحال على بذل الهمة لجعل السفينة صالحة للسفر(1) .

كما ورد عن القضاء الفرنسي، بأن الناقل البحري مسؤول عن الإخلال بهذا الإلتزام، فقررت المحكمة (2) مسؤوليته عن التلف الذي أصاب البضاعة نتيجة عدم إحترامه إجراءات الفحص، و بالتالي، عدم اتخاذه العناية الكافية، حسب المادة 21 المذكورة لجعل السفينة قبل السفر في حالة صالحة للملاحة، و الأخذ في ذلك بعين الاعتبار السفر و البضاعة التي ستنتقل على تلك السفينة .

ثانيا : إلتزام الناقل البحري بتطبيق السفينة، تهيئتها و تجهيزها على نحو ملائم

و طوال الرحلة :

يلتزم الناقل البحري للبضائع طبقاً للفقرة "ب" من المادة 14 من قواعد روتردام، بتطبيق السفينة (3) و تزويدها بالمعدات و الإمدادات على النحو الملائم .

(1) - أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، الطبعة الرابعة 2007، منشأة المعارف، الإسكندرية،

صفحة 304، 305 .

(2) - Yves Tassel, D.M.F. Op.Cit. N° 624, Mars 2002, P. 257 .(cour d'appel de Versailles, 12^{ème} Ch., sec. 2, 20 décembre 2001).

(3) - و يلاحظ بأن مصطلح "تطبيق" (armement)، لم يرد بالنص العربي للمادة 14 من قواعد روتردام، و لكنه

ورد بالنص المترجم لها كما يلي :

- **Article 14:** " Le transporteur sera tenu d'exercer une diligence raisonnable pour :
b) Convenablement armer, et équiper le navire et le maintenir ainsi armé,équipé et approvisionné tout au long du voyage " .

و يلتزم الناقل طبقا للفقرة الأولى "ب" من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل بتهيئة السفينة و تجهيزها و تموينها .

و طاقم السفينة (l'équipage)، هم جماعة من البحارة الذين يعملون على متنها . و يعتبر الربان (Le capitaine) قائدا لهذا الطاقم (1)، و أهم أشخاص الملاحة البحرية من ضباط و مهندسين و ملاحين . و يرتبط الربان بمالك السفينة أو مجهزها بعلاقة عقدية مصدرها عقد العمل البحري (2)، و يتمتع بسلطات واسعة نظرا للطبيعة الخاصة للرحلة البحرية، ذلك أن سلامة هذه الرحلة تقتضي أن يكون هناك شخص له السلطة في قيادة السفينة و إدارتها (3).

و فيما يخص هذا الإلتزام أيضا، تضيف قواعد روتردام ضرورة الإستمرار في بقاء السفينة مطقمة بالطاقم المناسب، مهيأة، مجهزة و مزودة بالإمدادات طوال الرحلة، فيبقى الناقل مسؤولا طوال هذه المدة عما قد يصيب البضائع من ضرر نتيجة التقصير من احد أفراد الطاقم الذين يتولون الرحلة البحرية.

و نلاحظ بأن المشرع الجزائري أورد مصطلح التسليح في الفقرة "ب" من المادة 770 من القانون البحري، إذ ألزم الناقل البحري ضمن نص بتزويد السفينة بالتسليح، و هو لا شك يقصد به التطعيم الوارد في قواعد روتردام، ويتأكد ذلك إذا ما رجعنا للنص بالفرنسية الذي نجده في كل منهما يستعمل مصطلح (armer) . و كان هذا نفس ما أورده المشرع الفرنسي في المادة 21 "ب" من ت. ب.

-
- (1) - هاني دويدار و علي البارودي، القانون البحري، بدون طبعة، الدار الجامعية، الإسكندرية، صفحة 144 .
 - (2) - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان، طبعة 2005، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، صفحة 09 و 17 .
 - (3) - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعة 2008، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، صفحة 194 .

ثالثا : التزام الناقل البحري بتجهيز أجزاء السفينة، الحفاظ عليها و الإبقاء عليها كذلك :

نصت على هذا الإلتزام الفقرة "ج" من المادة 14 من قواعد روتردام، إذ يلتزم الناقل بتوفير سفينة ذات صلاحية تجارية لتكون قادرة على استقبالها من أجل نقلها، و ذلك من حيث تهيئته للعنابر الملائمة، و وسائل التبريد المناسبة لنوع البضائع (1). و يتبين من ذلك أن صلاحية السفينة لاستقبال البضائع أيضا فكرة نسبية تختلف باختلاف البضاعة و الرحلة، حيث توجد سفن خاصة لكل نوع من البضاعة، مثل السفن التي تنقل البترول(2).

و ما نلاحظه كذلك، بأن قواعد روتردام ألزمت الناقل بضرورة الإبقاء على تهيئة و أمن تلك التجهيزات إلى غاية تنفيذه للنقل بأكملها، و ذلك على خلاف معاهدة بروكسل التي نصت في الفقرة "ج" من المادة الثالثة، على أن يمارس الناقل نشاطا كافيا في جعل الأنبار و غرف التبريد و البرادات، و سائر أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة آمنة و بحالة جيدة و مؤهلة لاستيعاب هذه البضاعة و نقلها و حفظها . و نفس الإلتزام ورد في الفقرة "ج" من المادة 770 من القانون البحري الجزائري، و المادة 21 فقرة "س" من ت.ب.ف.

الفرع الثاني : إلتزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة :

عددت قواعد روتردام أهم الإلتزامات التي يجب على الناقل أن يقوم بها للحفاظ على البضاعة التي ينقلها، و ذلك ضمن نص الفقرة "1" من المادة 13 منها. و تتمثل تلك الإلتزامات في تسلم البضائع، تحميلها، مناولتها، تستيفها، نقلها، حفظها، الاعتناء بها، تفريغها و تسليمها على نحو ملائم و بعناية .

(1) - لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، صفحة 113 .

(2) - بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، صفحة 103 .

و يرى الأستاذ رودبير أن هناك ست عمليات لها معنى قانوني، و هي: إستلام البضاعة، شحنها، رصها، نقلها، تفريغها، و تسليمها (1) . بالإضافة إلى التزام الناقل بإصدار سند شحن إلى الشاحن و بطلب منه .

أولا : التزام الناقل البحري بتسلم أو استلام البضائع : La prise en charge de la marchandise

أولى الإلتزامات التي يبدأ فيها الناقل عند تنفيذه لعقد النقل البحري، هو قيامه باستلام البضائع . و هو ما جاءت به الفقرة "1" من المادة 12 من قواعد روتردام، و الفقرة "1" من المادة الرابعة من إتفاقية هامبورغ .

و المقصود باستلام الناقل للبضائع في هذا الصدد، هو استلامها في ميناء الشحن، و على ذلك، فإن أحكام مسؤولية الناقل البحري التي أوردتها إتفاقية هامبورغ، لا تسري إذا كان استلام الناقل للبضائع قد حصل خارج دائرة الميناء (2). و هو عكس ما ورد في قواعد روتردام، إذ قد تطبق أحكامها فيما لو أن الناقل كان قد استلم البضاعة من المخازن و، أو خارج منطقة الميناء، و هذا اعتبارا من أنها قد نصت على النقل من الباب إلى الباب. و تعتبر واقعة الإستلام بداية النطاق الزمني، و الذي على ضوءه تتحدد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك و التلف الذي يلحق بالبضاعة (3) .

و يعتبر التزام الناقل بتسلم البضائع في ظل قواعد روتردام من النظام العام، بحيث لا يجوز له الإتفاق على أن يقوم به غيره، و ذلك طبقا لنص الفقرة "2" من المادة 13 منها، بحيث لا يجوز ذلك إلا ابتداء من تحميل البضائع و ليس قبلها.

(1) - احمد محمود حسني، المرجع السابق - النقل الدولي البحري للبضائع - ، صفحة 122 .

(2) - كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، طبعة 1998، منشأة المعارف، الإسكندرية، صفحة 47 ، 48 .

(3) - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 242 .

و تجدر الإشارة إلى أن الناقل قد لا يكون وحده الشخص المخول له تسلم البضائع من الشاحن، بل قد تسمي كل اتفاقية شخصا أو أشخاص معينين لذلك . فقد تسميه إتفاقية هامبورغ في الفقرة "2" من المادة الأولى، بالناقل الفعلي الذي يعهد إليه الناقل تنفيذ نقل البضائع. و قد تسميه قواعد روتردام في المادة 14 بالطرف المنفذ، و هو أي شخص غير الناقل، يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل .

و الملاحظ، أن المشرع الجزائري، لم يشر إلى عملية تسلم الناقل للبضاعة، إذ أن التزامات الناقل تبدأ، طبقا للمادة 773 من القانون البحري، من تحميل البضاعة، و ليس من تسلمها . إلا أنه قد يفهم من مضمون نص المادة 772 من نفس القانون البدء بتسليم الناقل للبضاعة، حيث يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالإتفاقية المبرمة بين الأطراف، أو حسب العرف في ميناء التحميل (1) .

و في هذا الإطار، نتساءل عما إذا كان التزام الناقل بتسليم البضاعة إجباري على الإطلاق أم انه يستطيع أن يرفض تسلمها في حالات معينة ؟ و بعبارة أخرى، هل أن الناقل ملزم بتقبل كل البضائع و تسلمها، أم أن له الخيار في عدم تقبلها ؟.

تختلف البضائع التي يقوم الناقل بنقلها، إذ قد تكون تكون خطرة، و ذلك سواء بطبيعتها، أو أنها تصبح كذلك بعد تحميلها على السفينة و أثناء الرحلة . لذلك يستطيع الناقل أو الطرف المنفذ طبقا لأحكام قواعد روتردام، لا سيما المادة 15 منها، أن يرفض تسلم مثل تلك البضائع .

(1) - عباس حلمي، القانون البحري، طبعة 1983، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، صفحة 27 .

ثانيا : التزام الناقل البحري بإصدار سند الشحن أو مستند النقل:
La délivrance d'un connaissance ou d'un

تطرق قواعد روتردام لهذا الإلتزام ضمن الفصل الثامن. و هو طبقا للمادة 35 منها، حقا من حقوق الشاحن لإثبات تسليمه البضاعة إلى الناقل، و إثبات وجود عقد النقل البحري الذي يربطهما، و ذلك في حالة عدم وجود إتفاق بينهما على عدم استخدام ذلك المستند أو السجل .

و الملاحظ بشأن هذا الإلتزام، أن قواعد روتردام أجازت عدم استخدام مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، و ذلك بعكس معاهدة بروكسل التي أوجبت على الناقل بموجب الفقرة "3" من المادة الثالثة، أن يسلم الشاحن بناء على طلبه، وثيقة شحن تتضمن بيانات محددة . و كذلك نصت المادة 14 من إتفاقية هامبورغ، على أن الناقل، و متى اخذ البضائع في عهده، و جب عليه أن يقوم بإصدار سند شحن إلى الشاحن، و بناء على طلب منه.

ثالثا : إلتزام الناقل البحري بشحن أو تحميل البضائع :
Le chargement de la marchandise

يقصد بالشحن أو التحميل، تلك العملية المادية التي تتضمن وضع البضاعة على ظهر السفينة. و يعني بذلك رفعها من الرصيف أيا كانت الوسيلة المستعملة لذلك (1).

و قد ورد هذا الإلتزام، في نص الفقرة "1" من المادة 13 من قواعد روتردام. فيلتزم الناقل البحري بتحميل البضائع أي شحنها، على نحو ملائم و بعناية . و يجوز طبقا للفقرة "2" من نفس المادة، أن يتفق الناقل و الشاحن على أن يتولى هذا الأخير أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع، و يشار إلى ذلك في تفاصيل العقد .

(1) - كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ، طبعة 2002، منشأة المعارف، الإسكندرية، صفحة 24 .

و عن هذا الالتزام، نصت الفقرة "2" المادة الثالثة من معاهدة بروكسل على أن ينجز الناقل وفقا للأصول و بدقة تحميل البضاعة المنقولة . كما ورد هذا الالتزام في المادة 773 من القانون البحري الجزائري، و المادة 215 من ق.ت.ب.م. على أن المشرع الفرنسي لم يبرز هذا الالتزام ضمن أحكام تقنينه البحري.

و قد شرح الدكتور كمال حمدي(1) طريقة للقيام بعملية الشحن أو التحميل على متن السفينة(2). و يعد شحن البضائع على السفينة، من أبرز المشكلات التي تثار في مجال النقل البحري، نظرا للمخاطر البحرية التي تحيط هذا النوع من الشحن بصفة خاصة، و الرحلة البحرية بصفة عامة (3).

و الأصل أن البضائع يجب أن تشحن في عابرة السفينة، فلا يجوز للناقل أن يقوم بشحنها على سطح السفينة، لأن ذلك قد يعرضها لأخطار متعددة كالسقوط في البحر أو الإبتلال بمياه البحر أو بمياه الأمطار(4).

(1) - كمال حمدي، المرجع السابق - إتفاقية الأمم المتحدة - ، صفحة 48، 49 .

(2) - على أن الوضع العادي البسيط، أن تقف السفينة في محاذاة الرصيف، و الغالب أن يتم رفع البضائع بواسطة رافعات السفينة (palan du navire) أو رافعات الرصيف (grues)، أو بواسطة الأنابيب (canalisation) إذا تعلق الأمر بسوائل كالبتروول، فتشحن مباشرة بواسطة خراطيم تصل مستودعها على الرصيف بصهاريج في السفينة، و تستخدم في ذلك مضخات الميناء، أو بواسطة مصاعد خاصة، كما هو الحال بالنسبة لشحن الفحم في بعض الموانئ الانجليزية، و إذا كانت البضائع صبا كالحبوب السانبة، فإنها تصب مباشرة في السفينة بواسطة أقماع خاصة، و تستخدم الدرجة بالنسبة للوسائل و الوحدات المتحركة كالسيارات . و تتم العملية بسحب هذه الوسائل و الوحدات المتحركة من مناطق التخزين و المكشوفة أو الحظائر إلى السفينة .

(3) - يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع و الحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، السنة 16، العدد الأول و الرابع، مارس، يونيو 1992، كلية الحقوق، جامعة الكويت، صفحة 11 .

(4) - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، طبعة 1995، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، صفحة 264.

غير أن قواعد روتردام، و تحت عنوان البضائع المنقولة على سطح السفينة، بما في ذلك نقل البضائع في الحاويات أو العربات و على سطح السفينة، أجازت، و بموجب نص الفقرة "1" من المادة 25، أن تشحن البضائع كذلك، و لكن في حالات معينة (1).

و في هذه الإجازة، نلاحظ بأن قواعد روتردام، قد أخذت من أحكام إتفاقية هامبورغ التي أجازت، و بموجب الفقرة "1" من المادة التاسعة، شحن البضاعة على سطح السفينة، بشرط أن يتفق الناقل مع الشاحن على ذلك، مع تدوين بيان به طبقا للفقرة "2" من نفس المادة، و إلا تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة . و نفس الإجازة قررها المشرع الجزائري في نص المادة 774 من القانون البحري، بشرط أن يتم ذلك وفق الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة، أو عندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا و متعارفا عليه بوجه العموم . على أن معاهدة بروكسل لم تجز تحميل البضائع على سطح السفينة ، و هذا حذوها في ذلك كل من المشرع الفرنسي و المصري.

رابعا : التزام الناقل البحري بمناولة البضاعة و تسييفها : **La manutention et l'arrimage de la marchandise .**

نصت قواعد روتردام على هذا الإلتزام ضمن نص الفقرة "1" من المادة 13، كما نصت عليه معاهدة بروكسل، في الفقرة "2" من المادة الثالثة .

و يقصد بمناولة البضائع أو السلع (La manutention des marchandises)، ترتيبها باليد. و لهذه العملية طرق و وسائل فنية ذات أهمية خاصة . كما أن المناولة قد تكون ضرورية لعدة أسباب، مثل الحاجة إلى التأكد من العلامات على الطرود . و المناولة، يجب أن تكون بعناية، لأن المناولة الخشنة قد تؤدي إلى إحداث أضرار بالشحنة .

(1) - أنظر نص الفقرة "1" المادة 25 من قواعد روتردام بالملحق .

و يقصد بتستيف البضاعة، ترتيبها في عابر السفينة و تنظيمها بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة، ذلك أن الرص المعيب قد يؤثر على سلامة السفينة و اتزانها، و يجعلها غير صالحة للسفر. و التستيف المعيب، هو من أهم العمليات التي تثير نزاعا بين الشاحنين و الناقلين، إذ غالبا ما يكون هو السبب في هلاك البضاعة أو تلفها . و قد تعرضت المحاكم في إحدى القضايا (1) لعواقب التستيف غير اللائق (2) .

خامسا : إلتزام الناقل البحري بتفريغ البضاعة :
Le déchargement de la marchandise

بعد وصول السفينة إلى الميناء، و قبل القيام بتفريغ البضاعة، يتم فكها (Le désarrimage des marchandises) تحت مسؤولية الربان الذي يقوم بها نيابة عن الناقل. و بعدها مباشرة، تأتي عملية تفريغ البضائع، حيث يلتزم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، و طبقا للفقرة "1" من المادة 13 من قواعد روتردام، بتفريغها على نحو ملائم و بعناية . و يعد هذا الإلتزام ضروريا كغيره من الإلتزامات، و الذي نصت عليه أيضا الفقرة "2" من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل (3) .

(1) - و هي قضية Blackwood hodge (India) Private Ltd V. Ellerman Lines Ltd ، حيث صادفت

السفينة عاصفة قوية إستثنائية، أدت إلى كسر القطع الثقيلة من المجرفة المشحونة و إتلافها . فادعى ملاك المجرفة ضد الناقل، مطالبين بالتعويض على أساس أن القطع التي تتكون منها تلك المجرفة لم يتم تستيفها كما ينبغي، مما يعد إخلالا بالالتزام الوارد بالفقرة 2(ج) من المادة الرابعة، و كان لا جدال في أن التلف الذي أصاب المجرفة كان مرجعه إلى مخاطر البحر، إلا أن المحكمة وجدت أن ذلك الإنهيار كان راجعا إلى الأخطاء في الطريقة التي تم بها تستيف الشحنة، و بالتالي، يكون الناقل مسؤولا عن تلف المجرفة لإخلاله بنص الفقرة (2) من المادة الثالثة من المعاهدة تقرير اللويدز القانوني 1963 - 454 .

(2) - أحمد محمود حسني، المرجع السابق - النقل الدولي البحري للبضائع - ، صفحة 124، 125 .

(3) - حيث أوجبت المعاهدة على الناقل القيام بتفريغ البضاعة، مع ملاحظة أن كلمة "تفريغ" لم تذكر في النص الفرنسي ، الذي جاءت صياغته كالتالي :

- **Article 3/2:** " Le transporteur procédera de façon appropriée et soignée au chargement et au déchargement des marchandises "

و بشأن هذا الإلتزام، نلاحظ بأن المشرع الجزائري قد استعمل مصطلح إنزال البضائع عوض تفريغها، و ذلك في نص المادة 780 من القانون البحري، حيث يبدأ الناقل بعمليات فك و إنزال البضائع بنفس العناية مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ .

أما عن جواز أو عدم جواز الإلتفاق على تحمل الشاحن أو غيره القيام بعملية تفريغ البضائع، فلم ينص القانون البحري على ذلك، إلا أن الاجتهاد القضائي الجزائري ذهب إلى التأكيد بأن عملية تفريغ البضائع تتم تحت مسؤولية الناقل البحري، و يعد مسؤولا عن الخسائر اللاحقة بها أثناء عملية التفريغ (1).

و لكن، ماذا لو أن مؤسسة الميناء هي التي قامت بإحدى عمليتي الشحن أو التفريغ ؟ هل تقوم مسؤولية الناقل ؟

على اعتبار أن المناولة المينائية تشمل عمليات شحن، رص، فك، و إنزال البضائع، و على اعتبار أن تلك العمليات تقوم بها المؤسسة المينائية على سبيل الاحتكار، أو بموجب عقد كتابي بين الناقل أو من يمثله، فيجب أن تتم، و طبقا للمادة 914 من القانون البحري(2) بالمهارة و العناية التي يتطلبها نوع و طابع العمليات، مع مراعاة الوسائل التقنية المتوفرة .

و بالتالي، نصل إلى القول بأن المؤسسة المينائية تتحمل مسؤولية الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضاعة من جراء قيامها بتحميلها أو إنزالها أي تفريغها، في حالة ثبوت خطأ مقاول المناولة، و إلا فيكون الناقل البحري مسؤولا، وهو أيضا ما ذهب إليه الإجتهد القضائي الجزائري (3) .

(1) - و هذه الإجازة اعتمدها قضاة المحكمة العليا في القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ

1995/05/16 تحت رقم 113345، م.ق. عدد خاص، سنة 1999، د.و.أ.ت. ، الجزائر، صفحة 208 .

(2) - و المتممة بالمادة 51 من قانون 05/98 المعدل و المتمم للقانون 80/76 و المتضمن القانون البحري .

(3) - و ذلك ضمن القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 1997/06/24، تحت رقم 153703،

نشرة القضاة، عدد 56، سنة 1997، وزارة العدل، الجزائر، صفحة 62 .

La livraison de la
marchandise

سادسا : التزام الناقل البحري بتسليم البضاعة :

يكون تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، إن لم يكن هو الشاحن، آخر ما يلتزم به الناقل .
و يعني التسليم، تلك العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري، على أن يقصد
به أيضا التسليم الفعلي . و قد ورد مثل هذا التعريف في نص الفقرة "2" من المادة 739 من
القانون البحري(1). و يتم التسليم بوضع البضاعة تحت تصرف صاحبها، و يتأكد به إبراءه
من المسؤولية .

و تثبت عملية التسليم، إما بإعطاء إيصال إلى الربان يتضمن اعترافا من الشاحن أو
المرسل إليه باستلام البضاعة، أو بالتأشير على نسخة سند الشحن التي يحملها الناقل،
و يتوجب على الربان أن يتحقق من شخصية مستلم البضاعة، إذ أن تسليم البضاعة لشخص
ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته من التزام التسليم (2) .

و يقول الأستاذ رودبير، بأن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من
خلاله الناقل بتنفيذ التزامه الجوهري، و المتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى
نائبه، و يفترض ذلك تلاقي إرادتي الناقل و المرسل إليه، فالأول يقوم بتقديم البضاعة
ووضعها قانونا تحت تصرف المرسل إليه، و الأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة
و استلامها (3) .

(1) - المعدلة و المتممة بالمادة 45 من قانون 05/98، المتضمن القانون البحري، و قد أضافت هذه المادة شرط إبداء
المرسل إليه أو ممثله القانوني لقبوله تسلم البضاعة .

(2) - عدلي أمير خالد، المرجع السابق - أحكام مسؤولية الناقل البحري - ، صفحة 70 .

(3) - عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، طبعة 2002، دار الجامعة
الجديدة للنشر، الإسكندرية، صفحة 249 .

و إذا كان التسليم غالبا ما يتمثل في تفريغ البضاعة من السفينة، إلا أنه يجب عدم الخلط بين التفريغ و التسليم، فالتسليم تصرف قانوني، في حين أن التفريغ عمل مادي (1) .

و عن هذا الإلتزام، نصت قواعد روتردام في المادة 12 سالفة الذكر، على أن مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع، تنتهي عندما تسلم البضائع، كما نصت في الفقرة "1" من المادة 13 على أن الناقل ملزم بتسليم البضاعة على نحو ملائم و بعناية .

و ما من شك بأن ما تعنيه قواعد روتردام من نص المادة 12 المذكورة، أن التسليم الفعلي للبضائع، هو تلك العملية القانونية و المادية التي يقوم بها الناقل، و يتبين لنا ذلك من خلال نصوص المواد 43 إلى 48 منها.

و يقوم الناقل بتسليم البضاعة إلى الأشخاص المعينين في مستندات النقل أو سجلات النقل الالكترونية التي تلعب دورا أساسيا في تحديد الشخص المطلوب تسليمه تلك البضائع. فبالإضافة إلى المرسل إليه أو الشاحن إذا كان هو المرسل إليه، صاحب الحق في استلام البضائع عند الوصول، يحق، طبقا لقواعد روتردام، للشاحن المستندي، الطرف المسيطر، أو الحائز، القيام بذلك حسب تعيينهم في مستند النقل .

و إذا سلمنا بأن عقد النقل البحري ينتهي، و تنتهي معه مسؤولية الناقل، فماذا لو لم يقبل المستلم، أي كان شخصه، تسلم تلك البضائع ؟

تلزم المادة 43 من قواعد روتردام (2)، الناقل، و عند وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه، أو الذي يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيه، ألا يبرح ذلك المكان إلا بعد أن يبدي المرسل إليه قبوله تسلمها، كما يجب على هذا الأخير أن يقر بذلك بناء على طلب الناقل .

(1) - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، طبعة 1991، منشأة المعارف، الإسكندرية، صفحة 135 .

(2) - راجع نص المادة 43 من قواعد روتردام بالملحق، و الواردة تحت عنوان " واجب قبول تسلم البضائع " .

و قد اعتبرت قواعد روتردام الإقرار شرط لتمام عملية التسليم، بل و أجازت للناقل رفض تسليم البضائع، إذا رفض المرسل الإقرار بذلك (1) . و هو ما ذهب إليه المشرع الجزائري بموجب النص المذكور أعلاه، و القضاء أيضا (2)، من أن التسليم القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه، و يحصل على القبول من طرفه، و هو يختلف عن التفريغ للبضائع بعد وصول السفينة للميناء.

و الناقل لا يكون مسؤولا، طبقا للفقرة "5" من المادة 45 من قواعد روتردام، عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة، ما لم يثبت المطالب أن الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على تلك البضائع، و أن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاكها أو تلفها . و مع ذلك، يظل، أي الناقل، ملزما ببذل العناية في المحافظة عليها قبل تسليمها الفعلي إلى صاحبها .

و بخصوص عملية تسليم البضائع، لم تتعرض اتفاقية هامبورغ لعدد من المسائل المتعلقة بها، و منها التسلم في حالة تعدد نسخ سند الشحن، و إثبات تسليم البضائع، و كذا الإمتناع عن استلام البضائع (3). كما لا يوجد ضمن نصوصها أيضا ما يشير إلى واجب قبول تسلم البضائع أو الإقرار بتسلمها .

(1) - أنظر نص المادة 44 من قواعد روتردام بالملحق، و الواردة تحت عنوان " واجب الإقرار بتسلم البضائع " .

(2) - و قد صدر بشأن ذلك، قرار عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 1994/01/17 تحت رقم 112383،

م.ق. عدد 3، سنة 1994، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 132 .

(3) - كمال حمدي، المرجع السابق - إتفاقية الأمم المتحدة - ، صفحة 57 .

الفرع الثالث : التزامات الناقل البحري المتعلقة بالرحلة البحرية :

يلتزم الناقل، طبقاً لنص الفقرة "1" من المادة 13، بنقل البضاعة على نحو ملائم وبعناية . و يعتبر الإلتزام بنقل البضاعة، إلتزاماً رئيسياً في عقد النقل البحري . كما يجب أن يلتزم الناقل بأمرين اثنين، يلتزم بالوقت المحدد لتوصيل البضاعة بدون تأخير، و يلتزم أيضاً باتباع خط السير، كي لا تقع عليه مسؤولية التأخر في التسليم .

و تجدر الإشارة إلى أن معاهدة بروكسل قد نصت على هذا الإلتزام في الفقرة "2" من المادة الثالثة، إذ يلتزم الناقل بإنجازه وفقاً للأصول و بدقة .

و عملية نقل البضاعة، في ظل كل من قواعد روتردام و اتفاقية هامبورغ، تستلزم احترام الزمن المحدد في تنفيذها، أي أن الناقل يلتزم القيام بتلك العملية في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول لتوصيل البضاعة دون تأخير . و هذا بدوره يستلزم اتباع الناقل لخط سير الرحلة المتفق عليه في عقد النقل، أو الذي جرت عليه العادة باتباعه دون الإنحراف عنه. فلا يجوز له بالتالي، أن ينحرف عن خط السير المعتاد، إلا إذا كان للإنحراف ما يبرره، كما إذا وقع بسبب إنقاذ أو بسبب سوء الأحوال الجوية (1).

فماذا لو أن الناقل انحرف عن خط السير البحري أثناء قيامه بنقل البضائع ؟

قد يضطر الناقل إلى الإنحراف عن خط السير المرسوم له، و يكون ذلك، إذا ما داهمه خطر ما في عرض البحر، و اضطر لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات .

و في هذا الشأن، نصت المادة 24 من قواعد روتردام، على أن الإنحراف عن المسار لا يحرم الناقل أو الطرف المنفذ البحري من أية وسيلة دفاع، أو أي حد من حدود المسؤولية بمقتضى الاتفاقية، إذا ما ثبت أن ذلك الإنحراف لم يكن نتيجة إخلاله بواجبه .

(1) - عدلي أمير خالد، المرجع السابق - أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري - ، صفحة 68 .

و لعلنا نلاحظ، أن قواعد روتردام لم تكن بالوضوح الذي كانت عليه معاهدة بروكسل بشأن الانحراف عن خط السير، حيث سمحت للناقل القيام بذلك في حالتين هما: حالة انحرافه بقصد إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر، و نصت عليها في الفقرة "2(د)" من المادة الرابعة، و حالة الانحراف المعقول الذي نصت عليه الفقرة "4" من نفس المادة (1). كما يلتزم الناقل وفق أحكام معاهدة بروكسل أيضا باتباع خط السير.

أما اتفاقية هامبورغ، فلا نجدها تتكلم عن الانحراف عن خط السير، غير أننا نجد بأن الناقل لا يسأل، طبقا لنص الفقرة "6" من المادة الخامسة منها، إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح، أو تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر (2). و هذه التدابير قد تؤدي بالناقل إلى الانحراف عن خط السير . و هو ما يقول به المشرع المصري أيضا بموجب نص المادة 242 من ق.ت.ب.، إذ يعتبر الانحراف المبرر و المعقول بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح، أو إنقاذ الأموال، سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع، تلفها أو التأخر في تسليمها (3).

و على العكس من ذلك، لا يعد، طبقا لنص الفقرة "1" من المادة 775 من القانون البحري الجزائري مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق يقوم به الناقل بغرض إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، أو المحاولة في ذلك، و بالتالي، فلا يعد مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك . و هو نفس ما ذهب إليه المشرع الفرنسي ضمن نص الفقرة "i" من المادة 27 من ت.ب.

(1) - حيث نصت بصريح العبارة على ألا يترتب على الناقل أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر الناجمين عن

أي انحراف إستراتيجي عن خط السير من أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر .

(2) - مصطفى البنداري سيد أحمد، الانحراف عن خط السير في القانون البحري، طبعة 1994، بدون دار النشر، صفحة 68 .

(3) - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية لسنة 1990، طبعة 1995، منشأة المعارف، الإسكندرية، ، صفحة 04.

المبحث الثاني: مركز الناقل البحري من حيث تحديد مجال مسؤوليته.

يقصد بمجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المدة التي يكون فيها مسؤولاً عن البضائع التي تكون في عهده . كما يقصد به المجال الذي تطبق ضمنه أحكام الإتفاقية . و لتحديد مجال مسؤولية الناقل أهمية كبيرة في تحديد بداية و نهاية تلك المسؤولية . و هو يختلف باختلاف النصوص التي تحدده، و ذلك على حسب المفهوم الذي تعطيه كل إتفاقية أو كل تشريع لعقد النقل البحري أو إتفاقية النقل .

و من خلال مطلبي هذا المبحث، سنتطرق في المطلب الأول إلى المدة القانونية التي يكون الناقل مسؤولاً خلالها عن البضائع، و التي تحدد بداية خضوعه للإلتزامات التي رأيناها . ثم، في المطلب الثاني، إلى الحالات التي يمكن القول فيها بقيام مسؤولية الناقل البحري في حال إخلاله بتلك الإلتزامات .

المطلب 1 : تحديد مدة مسؤولية الناقل البحري .

تبدأ مسؤولية الناقل البحري ببداية عقد النقل البحري، و تنتهي بانقضائه . و مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من تلف أو هلاك تعد بعد ذلك مسؤولية تقصيرية، تسري عليها القواعد العامة، و هو ما ذهب إليه محكمة النقض المصرية (1).

و يرتبط تحديد مدة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إرتباطاً جدياً بالمعنى الذي يتضمنه عقد النقل البحري في ظل الإتفاقيات الدولية أو التشريعات الوطنية . ذلك أنه لا يمكن أن تكون مدة مسؤولية الناقل خارجة عن إطار إنطباق الإتفاقية أو ما ينص عليه التشريع الوطني في هذا المجال .

و على ذلك، سوف نقوم بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين اثنين :

(1) - أحمد محمود حسني، المرجع السابق - عقد النقل البحري - ، صفحة 170، 171 .

الفرع الأول: تحديد المدة إستنادا إلى مفهوم عقد النقل البحري :

تنص الفقرة "1" من المادة الأولى من قواعد روتردام، على أنه يجب أن ينص عقد النقل الذي يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر لقاء أجره، على النقل بحرا، و يجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري .

و تنص الفقرة "د" من المادة الأولى من معاهدة بروكسل، على أن نقل البضائع يشمل الوقت المنصرم منذ تحميل البضاعة على متن السفينة حتى تفريغها منه .

و تحدد الفقرة "6" من المادة الأولى من إتفاقية هامبورغ عقد النقل البحري بأنه ذلك العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر دون سواه .

و من هذه التعريفات المختلفة، يتبين لنا بأن مدة مسؤولية الناقل البحري تتحدد بمرحلة النقل التي تحدها كل إتفاقية .

كما لا يكون الناقل مسؤولا عن البضاعة في ظل معاهدة بروكسل، إذا ما تسلمها عن الشاحن في منطقة الميناء، إذ أن عقد النقل في ظل هذه المعاهدة يبدأ في الفترة الواقعة ما بين شحن البضاعة على متن السفينة و تفريغها منها، أي خلال الرحلة البحرية (1) .

و المستفاد من الأعمال التحضيرية لهذه المعاهدة، أنه إذا تعذر تحديد وقت حصول هلاك البضاعة المشحونة أو تلفها، فإن الضرر يفترض وقوعه في فترة النقل البحري، أي بين شحن البضاعة و تفريغها فقط (2) .

(1) - هشام رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري أنه قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع؟

مجلة الحقوق، السنة 10، العدد الأول، مارس 1986، ص.ب. 5476، الصفاة، الكويت، صفحة 133 .

(2) - سعيد أحمد شعلة، قضاء النقض التجاري في عقد النقل، طبعة 1993، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية،

صفحة 83 .

كذلك لا يكون الناقل مسؤولا في ظل إتفاقية هامبورغ عن البضائع إذا ما تسلمها عن الشاحن خارج منطقة الميناء . فإذا كان الناقل قد تسلم البضائع خارج منطقة الميناء، و قام بإيصالها إلى ميناء الشحن بواسطة نقل أخرى، كالقطار الناقل للبضائع أو الشاحنات، فإن أحكام الإتفاقية لا تنطبق إلا عندما تصل البضائع إلى ميناء الشحن (1).

و قد نلاحظ بأن مجال انطباق القانون البحري الجزائري مثلا يختلف عن ذلك المذكور في معاهدة بروكسل، و إن كانت أحكامه مستمدة من هذه الأخيرة، بحيث تنص المادة 738 بأن الناقل في عقد نقل البضائع يتعهد بإيصال بضاعة من ميناء إلى آخر، لتعود المادة 739 بالقول بأن عقد النقل البحري يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه . فيظهر لنا بأن المشرع الجزائري لم يحدد مجال انطباق القانون البحري على المرحلة البحرية من النقل فقط، بل تجاوزها الى منطقه الميناء، و هذا بالطبع لا يعد مخالفة لأحكام معاهدة بروكسل طالما لم يكن مجال انطباق القانون البحري يسري بعد تحميل البضاعة أو قبل تفريغها

الفرع الثاني: تحديد المدة إستنادا إلى التزامات الناقل :

يلتزم الناقل البحري بأدائه لجملة من الإلتزامات . و تتحدد بداية هذه الإلتزامات بعملية تسلمه للبضاعة و تحميله لها في ظل معاهدة بروكسل، و تنتهي بتسليمها و تفريغها في ظل المعاهدة .

و على ذلك، تنص الفقرة "1" من المادة 12 قواعد روتردام ، على أن تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، و تنتهي عندما تسلم البضائع . و تنص كل من الفقرتين "1" و "2" من المادة الرابعة من إتفاقية هامبورغ، على أن تكون البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن، و أثناء النقل، و في ميناء التفريغ .

(1) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 85 .

أما معاهدة بروكسل، فتنص في المادة الثالثة على أن التزامات الناقل تبدأ بتحميله للبضاعة و تنتهي بتفريغها .

و نشير إلى أن المشرع الجزائري، و إن ذهب إلى القول بتوسيع مجال مسؤولية الناقل البحري، إلا انه لم يخالف بذلك أحكام معاهدة بروكسل . فطبقا لنص المادة 802 من القانون البحري (1)، يكون الناقل مسؤولا عن البضائع منذ تكفله بها إلى غاية تسليمها .

و تكفل الناقل بالبضاعة (La prise en charge) أو أخذها على عاتقه، يعني ذلك التصرف القانوني الذي بموجبه يقوم الناقل بتسلم البضاعة (2)، و لم يفسر المشرع الجزائري معنى التكفل، لفهم بأنه يعنى الوقت الذي يتسلم فيه الناقل البحري للبضائع، دون تحديد للمكان و الزمان، ذلك انه قد ترك للأطراف حرية اختيارهم لبداية عقد النقل البحري .

و تتجلى الحرية في اختيار بداية عقد النقل البحري فيما تنص عليه المادة 772 من القانون البحري الجزائري، حيث توجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف . و هو ما ذهب إليه أيضا المشرع الفرنسي في المادة 27 من ت. ب.، و المادة 15 من نفس التقنين فيما يخص الحرية في تحديد وقت التكفل (3) .

(1) - و المادة 47 من قانون 05/98 جاءت معدلة و متممة للمادة 802 من قانون 80/76 المتضمن القانون

البحري، و قد أضافت هذه المادة الممثل القانوني للمرسل إليه .

(2) - و هو ما قد نفهمه من نص المادة 748 من القانون البحري الجزائري، حيث تنص " بعد استلام البضائع،

يلتزم الناقل أو من يمثله، بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة " إلى آخر المادة .

(3) Martine Remond- Guilloud, Droit Maritime, 2^{ème} Edition, (Pas d'Année d'édition)

A.Pedone, Paris, P. 297.

و في دراسة (1) قام بها في هذا المجال، أثار الدكتور هاشم رمضان الجزائري السؤال التالي : متى يعتبر الناقل البحري أنه قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع ؟ و قال أن الإجابة على هذا السؤال تعتبر ذات أهمية كبيرة في عقد النقل البحري للبضائع، لأنه ابتداء من هذه اللحظة تبدأ مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق البضاعة . و قد أثارت هذه المسألة جدلا كبيرا بين فقهاء القانون البحري، خاصة أن الشاحنين في معظم الأحيان لا يقومون بتسليم البضاعة مباشرة إلى الناقل، و إنما يتم تسليمها إلى مقاول الشحن و التفريغ، أو إلى السلطات المختصة في الميناء، و هي بدورها تقوم بتسليمها إلى الناقل .

و نظرا للغموض الحاصل في تحديد الوقت الذي يعد مهما في معرفة بداية مسؤولية الناقل، حددت قواعد روتردام الوقت الذي يعتبر فيه الناقل قد تسلم البضائع، و ذلك بموجب الفقرة "3" من المادة 12، على ألا يتعدى الوقت السابق على تحميلها الأولي في السفينة .

و يتبين لنا من خلال ما سبق، بأن مجال مسؤولية الناقل في ظل قواعد روتردام أصبح أكثر توسعا عنه في اتفاقية هامبورغ، و هذا راجع إلى تغير مفهوم عقد النقل البحري كما سبق بيانه، و تقرير مبدأ الحرية في التعاقد، حيث أجازت، و بموجب الفقرة "3" من المادة 12، الإتفاق على تحديد مدة مسؤولية الناقل، و إن كانت قد وضعت لذلك شرطين في الفقرتين الفرعيتين "أ" و "ب" من الفقرة "3" من نفس المادة، يقضيان بألا يكون وقت تسلم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي، و ألا يكون وقت تسليمها سابقا لإتمام تفريغها النهائي.

فلماذا قيدت قواعد روتردام حرية طرفي العقد بهذين الشرطين، بالرغم من أنها تعترف بالدور الهام الذي تلعبه الحرية التعاقدية في تسهيل المعاملات فيما بين أطراف العقد .

(1) - هشام رمضان الجزائري، المرجع السابق، صفحة 131 .

يرجع السبب في ذلك ، حسب رأينا، إلى أن قواعد روتردام أرادت تقادي المشاكل التي تأتي من جراء الخلط في المفاهيم المتعلقة بكل من عمليات التسلم، التحميل، التسليم و التفريغ، لأنها تشكل نقطة مهمة في تحديد مسؤوليته، فعملية التسلم لا تعني التحميل لأنها تسبقه، و عملية التفريغ لا يقصد بها التسليم، لان هذا الأخير يأتي بعدها .

و قد أثبت الواقع العملي وقوع هذا الإشكال، إذ يجب تقادي و عدم الخلط بين تسليم البضائع و تفريغها، ذلك أن مسؤولية الناقل البحري لا تنتهي إلا بتسليم البضاعة و ليس بتفريغها . و قد ذهب القضاء الجزائري في أحد قراراته (1) إلى أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق البضاعة في الميناء ثابتة ، لأن تفريغها بالميناء لا يعد تسليمًا.

كما قضي في قرار آخر للمحكمة العليا (2)، بأن الحكم بعدم مسؤولية الناقل عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة أثناء عملية تفريغها بالميناء يعد مخالفا للقانون.

و يحدد قانون ت.ب.ب. المصري بموجب المادة 227، مجال مسؤولية الناقل البحري، و في هذا الشأن، ورد عن محكمة النقض المصرية، بأن عقد النقل لا ينقضي، و لا تبرأ ذمة الناقل إلا بوصول البضاعة سليمة إلى جهة الوصول(3) .

(1) - و هو القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 1998/05/16، تحت رقم 169663،

م.ق. عدد خاص، سنة 1999، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 178 .

(2) - و هو ما ورد في القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 1990/01/14، تحت رقم 62163،

م.ق. عدد 01، سنة 1991، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 87 .

(3) - سعيد أحمد شعله، المرجع السابق، صفحة 77 .

و النقطة المهمة في قواعد روتردام، هو القول بحرية إتفاق الطرفين على تأخير وقت التسلم أو تقديم وقت التسليم، على ألا يكون التسلم لاحقاً على عملية التحميل، و لا يكون التسليم قبل الوصول (1).

المطلب 2 : حالات قيام مسؤولية الناقل البحري .

إن المخاطر الكبيرة التي تتعرض لها الرحلة البحرية قد تؤدي إلى الإضرار بالبضائع المشحونة، و من هنا تكتسب مسؤولية الناقل البحري أهمية قصوى، نظراً لآثارها على أطراف العلاقة في عقد النقل البحري (2). و هي تحتل الصدارة بين المسائل التي يثيرها هذا النقل (3).

و يلتزم الناقل، ووفق الأعراف البحرية، بأن يوصل البضاعة إلى المرسل إليه في الحالة التي تسلمها بها من الشاحن (4).

‘Aussi, la tradition maritime considère qu’il doit rendre au destinataire la marchandise dans l’état ou il l’a reçue des mains du chargeur’.

كما يلتزم الناقل، و رهنا بأحكام قواعد روتردام، بالعناية الواجبة للمحافظة على البضاعة، و احترام الوقت المتفق عليه لتصل البضاعة إلى المرسل إليه و دون تأخير.

و عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزامه التعاقدى، يكون إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً أو جزئياً، أو إذا وصلت تالفة، أو متأخرة عن الميعاد المحدد (5).

(1) -René Rodière , Droit Maritime, 12^{ème} Edition, 1997, Dalloz Delta, P. 312

(2) وهيب الأسير، المرجع السابق، صفحة 200 .

(3) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق - القانون البحري الجديد - ، صفحة 281 .

(4) - Mohamed El Kamel El Khalifa - Le Connaissement, Fascicule 1,(Année d’édition non citée), P. 73 .

(5) - علي البارودي، القانون البحري، طبعة 1988، الدار الجامعية، الإسكندرية، صفحة 248 .

و من هنا، يتبين لنا بأن هناك حالات ثلاثة، تشكل صوراً لقيام مسؤولية الناقل، و تتحقق بسبب إخلاله بالتزاماته، أو نتيجة أفعال يقدم عليها أو يغفلها أحد تابعيه . و هذه الصور هي هلاك البضاعة، تلفها و التأخر في تسليمها .

و لم تحدد معاهدة بروكسل ضمن نصوصها صور مسؤولية الناقل، و اكتفت بذكر الخسائر و الأضرار بمعناها الشامل، مثلها في ذلك مثل المشرع الجزائري في المادة 802 من القانون البحري و كذلك المشرع الفرنسي (1). و قد وردت هذه الصور في الفقرة "1" من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ، و المادة 227 من قانون التجارة البحرية المصري، و كذا الفقرة "1" من المادة 17 من قواعد روتردام .

و سنتطرق إلى كل صورة من صور مسؤولية الناقل البحري ضمن الفروع التالية :

الفرع الأول : المسؤولية عن هلاك البضاعة :

يقصد بهلاك البضاعة، فقدانها إذا كان الهلاك كلياً، و نقص في مقدارها أو جزء منها إذا كان الهلاك جزئياً . و يكون الناقل عندئذ مسؤولاً عن تضرر البضاعة سواء أكان ذلك الهلاك كلياً أو جزئياً. و هو ما ورد بمفهوم المادة 17 من قواعد روتردام التي لم تفصل في نوع الهلاك .

و تقوم مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة كلياً في الأحوال التي تضيع فيها البضاعة، كأن تتعرض للسرقة مثلاً. و يمكن للمرسل إليه أن يثبت الهلاك الكلي بتقديم سند الشحن الذي يثبت استلام الناقل البضاعة لنقلها .

(1) - علماً بأن المشرع الفرنسي، كان قد تكلم عن تلف البضاعة ضمن نص الفقرة "1" من المادة الرابعة من قانون 2 أبريل 1936، المعدل و المتمم، إلا أنه حذفها و استبدلها بموجب نص المادة 27 من التقنين البحري بمصطلح الخسائر أو الأضرار (pertes ou dommages) .

و يأخذ الهلاك الكلي حكم الفقدان، حيث ورد النص عليه في المادة 743 من القانون البحري الجزائري مدعما باجتهادات المحكمة العليا (1).

و استثناء من الأصل، لا يسأل الناقل عن الهلاك الكلي للبضاعة في حالة فقدانها بسبب الإلقاء بها في عرض البحر، و هي الحالة التي وردت ضمن نص المادة 16 من قواعد روتردام، حيث يقوم الناقل أو الطرف المنفذ بالتضحية ببعض البضائع في عرض البحر أثناء الرحلة البحرية، فيكون القيام بتلك التضحية معقولا للحفاظ على السلامة العامة، أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك.

و عن الهلاك الجزئي، يتحمل الناقل البحري مسؤولية ما يلحق البضاعة من نقص في الوزن أو المقدار أو العدد، مقارنة مع ما صرح به في سند الشحن.

و لا يعد نقصا في البضاعة يسأل عنه الناقل، ذلك النقص العادي أو ما يعرف بمصطلح (عجز الطريق)(2) الذي يلحق البضاعة أثناء نقلها بسبب طبيعتها أو بسبب عملية النقل. و قد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي الذي يمكن أن يصيب البضاعة أثناء نقلها أو أثناء عملية الشحن و التفريغ، لا سيما في البضائع التي تشحن صبا كالحبوب، أو بسبب التبخر كالسوائل (3).

و تتم مسألة تقدير وجود أو عدم وجود الهلاك الجزئي، عن طريق مقارنة وزن أو حجم البضاعة أو عددها المذكور في سند الشحن، مع ما أصابه من نقص عند الوصول، على أن يتحمل الناقل الفرق الناتج .

(1) - و من بينها القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 1997/05/06 تحت رقم 151318،

م.ق. عدد خاص، سنة 1999، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 211.

(2) - كمال حمدي، المرجع السابق - إتفاقية الأمم المتحدة - ، صفحة 67 .

(3) - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، صفحة 92 .

و إذا كان الأصل مساءلة الناقل عن العجز الجزئي، فاستثناء من الأصل، لا يسأل الناقل عن الهلاك الجزئي للبضاعة في حالة تضمينه سند الشحن تحفظاً بوزنها و مقدارها. و في هذه الحالة، يجب على المرسل إليه أن يثبت حقيقة القدر المشحون بالبضاعة (1) .

الفرع الثاني : المسؤولية عن تلف البضاعة :

و يقصد بتلف البضاعة، وصولها كاملة من حيث وزنها و مقدارها، و لكنها معيبة، كما لو كانت أجهزة ووصلت محطة، أو مواد من زجاج أو مرايا وصلت مهشمة . و في هذه الحالة، يكون الناقل مسؤولاً عما يلحق البضاعة من تلف، سواء شمل هذا التلف جميع البضاعة أو جزءاً منها (2). و لكنه لا يسأل عن العيب الذي كان قد ثبته الناقل في سند الشحن (3) .

و قد جاءت قواعد روتردام على ذكر هذه الصورة في المادة 17 أيضاً، إذ يعد الناقل مسؤولاً عن تلف البضاعة التي يقوم بنقلها . غير أنه لا يسأل عن تلف البضاعة، في حالة ما إذا قام بإتلافها طبقاً للمادة 15 منها، فيجوز له ذلك إذا كانت تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل .

و لقد ورد نفس الاستثناء ضمن أحكام معاهدة بروكسل، إذ بموجب الفقرة "6" من المادة الرابعة، يمكن للناقل أن يقوم بإتلاف البضاعة، إذا ما كانت تشكل خطراً على البضاعة الأخرى، أو على الحمولة، سواء لقابليتها للإشتعال أو للإنفجار، أو لخطورتها، و ذلك في أي وقت و أي مكان، سواء علم الناقل بخصائصها الخطرة أم لم يعلم .

(1) - عباس حلمي، المرجع السابق، صفحة 30 .

(2) - علي البارودي، المرجع السابق، صفحة 249 .

(3) - عادل علي المقدادي، المرجع السابق - القانون البحري -، صفحة 130 .

كذلك أجازت إتفاقية هامبورغ للناقل، و بموجب الفقرة "1(ب)" و الفقرة "4" من المادة 13، القيام بإعدام البضاعة، أي إتلافها إذا ما شكلت خطرا فعليا يهدد الأرواح أو الممتلكات .

و المفترض في الناقل أنه قد تسلم البضاعة كما تسلمها من الشاحن، و يعد مسؤولا عنها طبقا للتشريع البحري الجزائري إذا ما اكتشف بها عيب عند الوصول، ما عدا العيب الذي يثبت وجوده في سند الشحن.

أما إذا أصبحت بعض البضائع تشكل خطرا على الحمولة أو السفينة بعد تحميلها عليها، فلا يسأل الناقل طبقا للفقرة "2" من المادة 778 من القانون البحري، حين إنزالها أو إتلافها.

و تجدر الإشارة، إلى أن ما قلناه بشأن الصورة الأولى، أي هلاك البضائع في ظل القانون التجاري البحري الفرنسي، يقال بالنسبة لتلفها. و نفس الشيء ينطبق قوله بالنسبة لقانون التجارة البحرية المصري، إذ لا يسأل الناقل عن تلف البضاعة إذا كان العيب الذي أصابها ثابتا في سند الشحن في صورة تحفظ وارد على حالة البضاعة (1).

الفرع الثالث : المسؤولية عن التأخر في تسليم البضاعة :

لاشك أن لمدة إنجاز النقل أهميتها البالغة، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار(2). لذلك، يلتزم الناقل بتسليم البضائع في المكان و الزمان المحددين قانونا أو اتفاقا، و بدون تأخير . و يعد التأخير في تسليم البضاعة إذن، سببا من الأسباب المؤدية إلى تلف البضاعة إذا كان نوع البضاعة يستلزم استهلاكها سريعا، أو كانت بحكم طبيعتها سريعة التلف .

(1) - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، صفحة 339 .

(2) - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 274 .

و يكون الناقل مسؤولاً، و طبقاً للمادة 17 من قواعد روتردام عن التأخير في تسليم البضائع، إذا أثبت المطالب أن ذلك التأخير، أو الحدث الذي تسبب فيه أو أسهم قد وقع أثناء مدة مسؤوليته. و يحدث التأخير طبقاً لنص المادة 21 منها، عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.

و لقد أشارت قواعد روتردام، و بموجب نص المادة 43 منها، إلى المكان و الزمان اللذين يجب تسلم البضاعة فيهما . إذ يجب على المرسل إليه أن يقبل تسلم البضائع في الوقت و المكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في الوقت و المكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، إذ الم يوجد إتفاق من ذلك القبيل، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف الحال .

و منه، يتبين بمفهوم المخالفة، أن الناقل إذا ما خرج عن احترام الوقت و المكان المتفق عليهما في تسليم البضاعة، يعد متأخراً في تسليمها، ذلك أن تسليمها مرهون بالمكان و الزمان المعينين في عقد النقل بموجب مستند نقل أو بموجب سجل نقل الكتروني تحت طلب الشاحن .

و يسأل الناقل أيضاً، و بموجب المادة الخامسة من إتفاقية هامبورغ، عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب فيه أثناء مدة مسؤوليته . و للتأخر في التسليم نتائج وخيمة، ليس من جانب الخسارة التي تلحق الشاحن أو المرسل إليه من جراء هلاك البضاعة أو تلفها فحسب، بل حتى من جانب الضرر الإقتصادي الذي يلحق به، بسبب ما يلحقه من خسارة، و ما يفوته من كسب، و نظراً أيضاً لفوات الفرصة عليه لما قد يجنيه من الربح .

كذلك، يعد الناقل مسؤولاً عن التأخر في تسليم البضائع التي ينقلها على سطح السفينة، إذا ما كان ذلك التأخر بسبب نقلها كذلك (1). أما إذا ما قام الناقل بنقل البضاعة على السطح مخالفاً بذلك ما جاء بنص الفقرة "1" من المادة 25 من قواعد روتردام، فلا يستفيد من الدفع المقررة له في المادة 17، إذا كان التأخر في التسليم ناجماً حصراً عن نقلها فوق سطح السفينة (2).

و بخصوص هذه الصورة من المسؤولية، أي مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحراً، نطرح السؤال فيما يتعلق بما جاءت به معاهدة بروكسل و البروتوكول المعدل لها سنة 1968 ؟

للإجابة، نقول بأنه لم يرد في المعاهدة ما يشير إلى مساءلة الناقل عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضاعة من جراء التأخير في التسليم، و كسبب من أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري، ذلك أن المعاهدة لا تلزم الناقل بالتسليم، إذ تنتهي مسؤوليته عن البضائع عند تفريغها طبقاً للتعريف الوارد بشأن اتفاقية نقل البضائع في نص الفقرة "د" من المادة الأولى، و كل ما ورد في المعاهدة، هو تعبير الهلاك أو الخسائر " Pertes " و تعبير التلف أو الأضرار " Dommages " (3) دون أن تكون متبوعة بأية عبارة تفيد انطباق الضرر المتعلق بالتأخير في التسليم على نصوصها (4).

(1) - أنظر نص الفقرة "2" من المادة 25 من قواعد روتردام بالملحق .

(2) - أنظر نص الفقرة "3" من المادة 25 من قواعد روتردام بالملحق .

(3) - ورد ذلك التعبير في كل من : نص الفقرة (6) من المادة الثالثة، و الفقرات (1،2،3،4) من المادة الرابعة من قواعد روتردام .

(4) - خليل بوعلام، التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحراً في الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية،

(م.ق.) - دراسات - العدد 2، السنة 2004 ، (د.و.أ.ت.) الجزائر، صفحة 51 .

و تجدر الإشارة إلى أن معاهدة بروكسل، و إن لم تذكر في نصوصها عبارة التأخر في التسليم، إلا أنها أشارت إلى الإنحراف عن المسار في الفقرة "4" من المادة الرابعة (1)، و الذي يشكل أحد أسباب التأخر في إيصال البضاعة، و يشكل سببا من أسباب تعرض البضاعة للخسائر و الأضرار، و هذا، بالرغم من أنها، أي المعاهدة، لم تشر إلى الوقت اللازم الذي تأخذه الرحلة البحرية في إيصال البضاعة، و الذي يلتزم الناقل باحترامه حتى لا يسأل عن التأخر في تنفيذ عقد النقل البحري . و من ذلك الإنحراف، ما يكون بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر، و المنصوص عنها في الفقرة "2" من المادة الرابعة .

و من هنا، نجد بأن معاهدة بروكسل قد تركت أمام الناقل و الشاحن حرية الإتفاق على الوقت اللازم لتمام الرحلة البحرية، لأن ذكر الإنحراف عن خط السير، و إعفاء الناقل من المسؤولية إذا ما اضطر لذلك، يشكل دليلا على أن الناقل ملزم بوقت محدد لإيصال البضاعة إلى ميناء التفريغ .

و التأخير في تسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها لا يعد هلاكاً كلياً، و مع ذلك، إذا تأخر الناقل في تسليم البضاعة لمدة ستين يوماً عن التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه ذلك التسليم، فإن البضائع تعد في حكم الهالكة، أي أننا نكون في هذا الفرض بصدد هلاك حكمي (2)، و قد أشارت إلى ذلك المادة 228 من قانون التجارة البحرية المصري، و الفقرة "3" من المادة الخامسة من إتفاقية هامبورغ، و يعتبر هذا النص قرينة، مؤداها اعتبار البضاعة هالكة إذا لم تسلّم خلال الستين يوماً التالية للوقت المحدد للتسليم .

(1) - حيث تنص هذه الفقرة من المادة بأنه لا يعتبر كمخالفة لهذه الإتفاقية، أو لاتفاقية النقل أي انحراف عن خط

السير من أجل إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر، أو أي انحراف إستتبابي *raisonnable* .

(2) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 72 .

أما المشرع الجزائري، و على خلاف لما جاءت به معاهدة بروكسل، فقد وسع في مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع بموجب نص المادة 802 من القانون البحري، بحيث جعلها تمتد إلى غاية تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، و يظهر لنا، و لأول وهلة عند قراءتنا لنص المادة المذكورة، بأنه لم يشر صراحة على التأخير في التسليم كسبب من الأسباب المؤدية إلى الإضرار بالبضاعة . لكننا، و عند قراءتنا للمادة 771 من القانون البحري، يظهر لنا بأن المشرع نص على حالة التأخر في تسليم البضاعة، حين أجاز للناقل الاختيار بين استبدال سفينة بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ، و لكن بدون تأخير .

و كذلك، نص المشرع الجزائري في المادة 775 من القانون البحري، بأن نقل البضائع يجب أن يتم في مدة مناسبة، و تعد هذه إشارة إلى أن الناقل مسؤول عن التأخر في تسليم البضاعة، و كذلك الأمر بالنسبة للانحراف عن خط السير المتفق عليه في عقد النقل، أو الانحراف عن الطريق العادي في حالة عدم تحديده، و الذي قد يشكل في حد ذاته أحد أسباب التأخر .

كذلك يستنتج من نص الفقرة "1" من المادة 48 من القانون البحري الجزائري(1)، أن الناقل ملزم بتعويض يعادل مقدار مرتين و نصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه بين الأطراف، أو في الوقت المعقول أو المناسب المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، و يقاس الوقت المعقول أو الوقت المناسب في تسليم البضائع بالنسبة للرجل الحريص، و الرجل الحريص هو الرجل اليقظ الذي يقاس برب الأسرة المعني بأمور أسرته (2).

(1) - المادة 48 من القانون 05/98، التي بموجبها ألغيت المادة 805 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري .

(2) - خليل بوعلام، المرجع السابق، صفحة 72 .

و بالنسبة لهذه الصورة من المسؤولية، لم يذكر المشرع الفرنسي عبارة " التأخر في التسليم" و اكتفى بذكر عبارة " Pertes ou Dommages"، و تعني بذلك الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة . و المشرع الفرنسي قد اعتبر الناقل البحري مسؤولاً حتى تسليم البضاعة وفقاً للمادة 15 من ت.ب.، و لم يشر ضمنه إلى مسألة التأخير في التسليم، مع أن ذلك قد يضر المرسل إليه اقتصادياً في حالة ما إذا شارك في أحد المعارض مثلاً .

و الناقل، في ظل ق.ت.ب.المصري مسؤول أيضاً عن التأخير في تسليم البضاعة عن الميعاد المتفق عليه أو الذي جرت به العادة، و ذلك ما جاء تقضي به الفقرة "2" من المادة 240 منه .

و يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق، و الضابط هنا مادي، فالعبرة فيه بظروف النقل و ليس بظروف الناقل الشخصية (1)، و أن الناقل لا يبرأ من هذه المسؤولية، إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه .

و تعد البضائع في حكم الهالكة أيضاً، إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم (2) و ذلك حتى يتمكن المرسل إليه من إقامة دعواه ضد الناقل على هذا الأساس(3) .

(1) - أحمد محمود حسني، المرجع السابق - عقد النقل البحري - ، صفحة 169 .

(2) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق - القانون البحري الجديد - ، صفحة 285، 286 .

(3) - أحمد محمود حسني، المرجع نفسه - عقد النقل البحري -، ، صفحة 170 .

الفصل الثاني : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في

ظل قواعد روتردام .

أخذت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (CNUDCI) مشروع قواعد روتردام لبحث تنظيم المسؤولية المتولدة عن نقل البضائع (1).

و تطور قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع يعد نتاجا لذلك الصراع المحتدم و المستمر بين مصالح كل من الشاحنين و الناقلين . و لأن العقد شريعة المتعاقدين، و لأن للإرادة سلطانا واسعا في رسم شروط التعاقد، فلقد ظلت الغلبة للناقلين البحريين، ذلك أن الناقل هو الأقوى مركزا من الشاحن، من حيث أنه الأقدر على إملاء شروطه و فرض البنود التي يرغب إفراغها في العقد (2) .

و يأخذنا الحديث عن مسؤولية الناقل، إلى معرفة من هم الأشخاص التابعين له، و الذين يسأل عن أفعالهم(3). و إذا كان الناقل، و طرف منفذ بحري واحد أو أكثر، مسؤولين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم، طبقا لنص الفقرة "1" من المادة 20 من قواعد روتردام تضامنية و فردية (4) .

(1) Pascale Fabre-Teste, Le Projet de Convention de la CNUDCI sur le Transport Trans-maritime Multimodal, Memoire Master 2 Professionnel, Faculté de Droit et de Sciences Politiques , Aix Marseille III, Année Universitaire 2005-2006, Centre de Droit Maritime et des Transports (C.D.M.T.).

(2) - جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ، صفحة 11 .

(3) - أنظر نص المادة 18 من قواعد روتردام بالملحق .

(4) - مع أننا لا نجد في النص باللغة الفرنسية، كلمة " فردية "، إذ يأتي مضمونه كما يلي :

- **Article 20/1** : " Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises , ils assument une responsabilité solidaire, mais uniquement dans les limites prévues par la présente convention ."

و المسؤولية التضامنية للناقل مع أطراف آخرين، نصت عليها أيضا الفقرة "1" من المادة 10 من إتفاقية هامبورغ، و أخذ بها المشرع المصري بمقتضى الفقرة "1" من المادة 243.

و على خلاف ذلك، يعتبر الناقل في ظل معاهدة بروكسل وحده مسؤولا عن الخسائر و الأضرار الحاصلة للبضاعة. و هو ما ذهب إليه المشرع الجزائري أيضا، من أنه لم ينص على وجود أي شخص آخر يمكن للناقل أن يعهد إليه بتنفيذ عقد النقل البحري، و حتى المشرع الفرنسي، فقد جعل الناقل مسؤولا عن الأخطاء التجارية التي يقوم بها مندوبوه أو ممثلوه، دون أن يكون هنالك تضامن بينهم .

و إذا قلنا بان مسؤولية الناقل تقوم لمجرد عدم تنفيذه لالتزاماته، فما هو نوع التزامه للقول بقيامها؟ و ما هي الطبيعة القانونية لمسؤوليته؟

و إذا قامت مسؤولية الناقل؟ فعلى أي أساس تقوم؟ و كيف يستطيع هذا الأخير أن يتخلص منها؟ و إذا لم يستطع، فهل له أن يستفيد من تحديدها؟

و عليه، خصصنا مبحثين، من خلالهما نحاول الإجابة على ذلك .

المبحث الأول نتطرق فيه إلى دراسة طبيعة و أساس قيام مسؤولية الناقل . أما المبحث الثاني، فنتطرق فيه إلى دراسة وسائل دفع الناقل لمسؤوليته و تحديدها . كل ذلك في ظل قواعد روتردام.

المبحث الأول : طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع .

يلتزم الناقل من خلال الواجبات الملقاة على عاتقه، بالتنفيذ الحسن لعقد النقل البحري.

و يختلف كل التزام من إلتزامات الناقل، من حيث أنه التزم يقوم فيه الناقل ببذل العناية الكافية للقيام به على أحسن وجه، حتى لا يقع الحدث الذي يؤدي إلى الإضرار بالبضاعة، و من حيث انه التزم يقصد منه تحقيق نتيجة، و هي نقل البضاعة و إيصالها سالمة و بالحالة التي كانت عليها .

و مسؤولية الناقل، في حال وقوع الضرر، مسؤولية عقدية لأن منشأها عقد النقل البحري . و منه نساءل عن طبيعة تلك المسؤولية، هل أنها تقوم لأن الناقل قد أخل بالتزامه ببذل العناية، أم أنها تقوم لعدم تحقيقه للنتيجة المرجوة من عقد النقل؟

و هذا ما سنتطرق إليه بالحث ضمن المطلب الأول من هذا المبحث، عن نوع التزم الناقل في ظل قواعد روتردام . و ضمن المطلب الثاني، سنبحث عن عبء إثبات و نفي مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب 1 : طبيعة مسؤولية الناقل البحري :

يأخذنا البحث في طبيعة مسؤولية الناقل في ظل قواعد روتردام، إلى معرفة متى يستطيع الناقل القول بأنه قد إلتزم بواجباته المفروضة عليه وفق أحكام قواعد روتردام، و أنه قام بتنفيذ عقد النقل البحري على أحسن وجه. و السؤال المطروح : هل يكفي لذلك أن يبذل الناقل العناية الكافية ؟ أم أنه يجب عليه أيضا تحقيق النتيجة المرجوة ؟

إن الإجابة على هذين السؤالين، سنيتشفها من خلال دراستنا للفرعين التاليين :

الفرع الأول : إلتزام الناقل البحري، التزم ببذل عناية :

لا شك في أن التزم الناقل التزم ببذل العناية الكافية في الحفاظ على البضاعة، سيؤدي حتما إلى تحقيق النتيجة المرجوة من تنفيذه الحسن لعقد النقل البحري. و قد نصت الفقرة "1" من المادة 13 من قواعد روتردام، على أن الناقل ملزم بالقيام، على نحو ملائم و بعناية، بتسلم البضاعة و تحميلها و مناولتها و تستيفها و نقلها و حفظها و الاعتناء بها و تفرغها و تسليمها . كما انه ملزم طبقا المادة 14 ببذل العناية الواجبة قبل الرحلة البحرية و في بدايتها و أثناءها، بجعل السفينة صالحة للإبحار و بتطعيمها و تزويدها بالمعدات، و بذل العناية للإبقاء عليها كذلك .

و عليه، يسأل الناقل في حال وقوع الضرر، عما إذا كان قد بذل الهمة الكافية لتجنب الحادث الذي أدى إلى وقوع ذلك الضرر أم لا . و تأكيدا على ذلك، تنص الفقرة "5(أ) و (ب)" من المادة 17 من قواعد روتردام، على أن يكون الناقل مسؤولا عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه، إذا كان ذلك قد تسبب أو أسهم فيه عدم التزم الناقل بواجب العناية الواجبة في قيامه بالواجبات المحددة في المادة 14 المذكورة، و لم يتمكن الناقل من إثبات عكس ذلك، أي انه قام بتلك العناية .

و ينطبق نفس الشيء، وفقا لأحكام قواعد روتردام، على التزم الناقل البحري ببذل العناية الكافية للسهر على مراقبة جميع الأشخاص الذين يشاركون في تنفيذ عقد النقل البحري من ربان السفينة إلى الأطراف المنفذة إلى موظفي الناقل و غيرهم ممن هم يتصرفون بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته، ذلك لان هذه العناية إذا ما ساهمت في عدم حدوث الضرر للبضاعة المنقولة، فإنها سوف تحقق النتيجة من عقد النقل و هي إيصال البضاعة في الحالة التي سلمت عليها و تسليمها تسليما فعليا لصاحبها .

أما التزام الناقل ببذل العناية في ظل معاهدة بروكسل، فنستشفه من خلال المادة الثالثة منها، و التي تطرقنا إليها في إطار التزامات الناقل المتعلقة بالسفينة و بالبضاعة، و بذله الهمة الكافية لذلك . و مؤداه، أن يكون التزام الناقل بنقل البضائع كاملة و سليمة من قبيل الالتزام ببذل عناية و ليس بتحقيق نتيجة (1) .

و يلاحظ أن المعاهدة لا تفرض على الناقل إلا بذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة، و يؤخذ من ذلك أن التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة ليس التزاما بتحصيل نتيجة، بل هو التزام بوسيلة، يتحقق الوفاء به إذا بذل في تنفيذه من العناية كل ما يبذله ناقل عادي متوسط معنى بأمره (2) .

و يتبين لنا الأمر بوضوح إذا ما قرأنا نص الفقرة "1" من المادة الرابعة، إذ يستطيع الناقل أن يستند عليها ليتخلص من مسؤوليته عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة المنقولة، و الناتجة عن عدم بذله العناية الكافية للقيام بواجباته المتعلقة بالسفينة . فيكفي لذلك أن يثبت بأنه قام ببذل تلك العناية الكافية و ذلك الإحترار.

أما اتفاقية هامبورغ، فقد أتاحت للناقل أسلوبًا عامًا مرناً و ميسرًا يمكن بمقتضاه أن يتخلص من المسؤولية في حالة حدوث هلاك أو تلف أو تأخير في تسليم البضاعة أثناء وجودها في حراسته، و هو أن يقدم الدليل على أنه هو و وكلاؤه و مستخدموه (3) قد اتخذوا جميع ما كان يلزم اتخاذه من التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخير و اتقاء نتائجه .

(1) - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 271 .

(2) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق - أساسيات القانون البحري -، صفحة 255 .

(3) - و يقصد بهم الناقل الفعلي أو أي شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل .

و مساءلة الناقل عن عدم بذل العناية الكافية في تنفيذ عقد النقل البحري، مرهون بإثباته لذلك . مما يأخذنا إلى القول بأن طبيعة مسؤولية الناقل البحري، هي التزام ببذل عناية، طبقا لنص الفقرة "1" من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ .

و طبيعة مسؤولية الناقل في ظل التشريع الجزائري، لا تختلف عما رأيناه بشأنها ضمن أحكام معاهدة بروكسل، و هو ما تضمنته المادة 770 من القانون البحري سالف الذكر، حيث يلتزم الناقل قبل بدء الرحلة، بالسهر على العناية اللازمة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، و ما إلى ذلك من الإلتزامات التي سبق و أن رأيناها . كما يقوم الناقل رهنا بأحكام المادة 773 و 780 من نفس القانون، بالعناية التامة على القيام بالتزاماته المتعلقة بالبضاعة .

و بذل العناية، سواء بالنسبة لصلاحية السفينة التي ستنتقل عليها البضائع، أو بالنسبة لكيفية معاملة البضاعة أثناء مراحل نقلها، يضاف إليه تحقيق النتيجة المرجوة من عقد النقل، ألا و هي إيصال البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله، لأن مسؤوليته عنها تبقى مستمرة و مفترضة، وفق نص المادة 802 و 803 سالفتي الذكر.

و إذا قلنا بأن الناقل ملزم ببذل العناية في الحفاظ عن البضاعة في أية مرحلة من مراحل تنفيذه لعقد النقل، فهل يسأل الناقل إذا ما تضررت البضاعة أثناء عملية التفريغ مثلا؟ أو أثناء التحميل أي الشحن فقط ؟

و بشأن تضرر البضائع أثناء الشحن، بسبب عدم بذل الناقل للعناية الكافية، ذهبت المحكمة العليا (1) إلى القول بثبوت مسؤولية الناقل طبقا للمادة 802 المذكورة .

(1) - و ذلك بموجب قرار صادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 1998/03/17 تحت رقم 163423، م.ق. عدد 01، سنة 1999، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 152.

أما إذا تضررت البضاعة أثناء عملية التفريغ، و لنفس السبب، فقد ذهبت المحكمة العليا إلى القول أيضا بثبوت مسؤولية الناقل عن تلك الخسائر (1).

و بقراءتنا لعبارة "ما تأتي به أعراف الموانئ" الواردة في نص المادة 780 التي ذكرناها، سنلاحظ بان مسؤولية المؤسسة المينائية تثبت عن الأضرار الناجمة عن عملية التفريغ غير المنتظمة و بدون عناية، و ذلك في حالة احتكارها لهذه العملية، و عدم وجود عقد كتابي يربط بينها و بين الناقل (2).

أما بالنسبة لهلاك البضائع أو تلفها أثناء عمليتي الشحن أو التفريغ التي تقوم بها مؤسسة الميناء، فتختلف فيما إذا كانت تقوم بذلك على سبيل الاحتكار، حيث تعد مسؤولة(3)، أو كان يربطها بالناقل عقد .

و في حالة وجود عقد بين المؤسسة و الناقل، يكون هذا الأخير مسؤولا عن عمليات التفريغ إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، و حسب العقد، فمؤسسة الميناء هي التي تقوم بعمليات التفريغ لحسابه و تحت مسؤوليته، و بالتالي، فعليه هو أن يعرض المرسل إليه ليعود بدعوى الرجوع على المؤسسة، كل ذلك طبقا للمادة 773 و 780 من القانون البحري(4).

-
- (1) - و هو ما ورد في قرار صادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 1994/11/22 تحت رقم 126146، نشرة القضاة، عدد 50، سنة 1994، وزارة العدل، صفحة 108 .
 - (2) - و هو ما جاء في القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 1990/12/30، تحت رقم 72391، م.ق.، عدد 01، سنة 1992، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 87.
 - (3) - و هو ما ورد في قرار صادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 1994/11/22، تحت رقم 355935، م.ق. عدد 02، سنة 2005، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 309 .
 - (4) - و هذا ما أوضحه القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 1995/04/11، تحت رقم 110592، م.ق. عدد 49، سنة 1996، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 259.

الفرع الثاني : إلتزام الناقل البحري ، إلتزام بتحقيق نتيجة :

إن إلتزام الناقل ببذل عناية، هدفه الوصول إلى تحقيق نتيجة .

و لما كان إلتزام الناقل إلتزاما بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة و تسليمها كاملة و سليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول في الميعاد المحدد، فإنه يكون مسؤولا عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضاعة أو عجزها أو تلفها أو التأخر في تسليمها، و لا ترتفع هذه المسؤولية عن الناقل المدين إلا إذا أثبت أن عدم قيامه بتنفيذ إلتزامه إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه (1) .

و مقتضى إلتزام الناقل بتحقيق نتيجة، أن المضرور لا يلزمه إقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما أو إهماله في تنفيذ إلتزاماته الناشئة عن عقد النقل، و إنما يكفي - أي المضرور- إثبات أن الناقل لم ينفذ إلتزامه، الذي هو توصيل البضاعة كاملة و سليمة في الميعاد المحدد ، فإذا ما فعل كان إثباتا منه لخطأ الناقل العقدي (2) .

و في هذا الخصوص، نصت المادة 11 من قواعد روتردام، على أن الناقل يقوم، رهنا بأحكامها، و وفقا لعقد النقل، بنقل البضائع إلى مكان المقصد و تسليمها إلى المرسل إليه .

و على ذلك، يجدر بنا أن نتساءل، هل يكفي القول أن معاهدة بروكسل تستوجب على الناقل بذل العناية الكافية فقط لتنفيذ عقد النقل ؟ أم أنها تفرض عليه تحقيق النتيجة أيضا، ألا و هي إيصال البضاعة سالمة إلى المقصد ؟

(1) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق - القانون البحري الجديد -، دار الجامعة الجديدة للنشر، صفحة 281 .

(2) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق - مسؤولية الناقل البحري للبضائع - ، صفحة 27، 28 .

يشكل هذا السؤال أهمية كبيرة بالنظر إلى عدم وجود نص صريح في المعاهدة يشير إلى واجب إثبات الناقل بذله العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة منذ تحميلها على متن السفينة و إلى تفريغها - مثلما جاءت به المادة الرابعة المذكورة آنفا - . و لكن نص الفقرة "2" من المادة الرابعة منها، و التي تقول بالمسؤولية المفترضة للناقل، تشير إلى أن الناقل يسأل عن عدم تحقيق النتيجة، إلا إذا أثبت تدخل السبب الأجنبي الذي حال دون ذلك . و من هنا، نجيب بأن التزام الناقل بشأن البضاعة أصبح التزاما بتحقيق نتيجة أكثر منه التزاما ببذل عناية .

و فيما يخص طبيعة مسؤولية الناقل البحري في ظل التشريع الفرنسي، فنرى بأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، و الأمر واضح، سواء من خلال ما جاءت به المادة 15 من قانون 420/66 المذكور سابقا، من أن الناقل مكلف بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر، و ذلك ابتداء من التكفل إلى التسليم، أو طبقا لما جاء في نص المادة 27 من نفس القانون من أن الناقل مسؤول عما يصيب البضاعة من ضرر منذ تكفله إلى غاية تسليمها .

و قد أخذ القانون الفرنسي بالالتزام الناقل بتحقيق نتيجة، عكس ما هو ثابت من عقد الإيجار الذي يعتبر التزاما ببذل عناية (1). و لا شيء يضاف هنا، لأن المشرع الفرنسي في هذا المجال أسبق إلى صدور من القانون البحري الجزائري، و بالتالي، فما ينطبق عليه في هذه النقطة هو نفسه ما أشرنا إليه في هذا الأخير .

أما في ظل التشريع المصري، فلا يظهر لنا جليا طبيعة التزام الناقل، فالمادة 196 من قانون التجارة البحرية، قد عرفت عقد النقل البحري بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجر، و لم تبيّن بداية و نهاية مسؤولية الناقل .

(1) - Martine Remond-Gouilloud, Droit Maritime, 2^{ème} Edition, A. Pedone. Paris, P. 297.

و لكننا، إذا ما رجعنا إلى المادة 227 من نفس القانون، و التي تنص على أن الناقل يضمن هلاك البضائع و تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، و بين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها كاملة و سليمة، و في الميعاد المتفق عليه، نجد بأن التزام الناقل البحري التزام بتحقيق غاية، أو نتيجة **Obligation de résultat** و خطؤه خطأ عقدي يتمثل في عدم تحقيق النتيجة(1).

و من المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية، أن عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل إلتزاما بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه، و يعد هذا التزاما بتحقيق غاية، فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت، فانه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك قد حدث أثناء تنفيذ عقد النقل، و يعتبر هذا منه إثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه، فتقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، و لا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا اثبت الناقل أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في ذات البضاعة المنقولة أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ من الشاحن، و لا ينتهي بذلك عقد النقل إلا بتسليم تلك الأشياء إلى المرسل إليه تسليما فعليا(2) .

و بعد هذه النظرة على طبيعة مسؤولية الناقل البحري في ظل التشريعات الوطنية، نعود إلى تلك الطبيعة في ظل قواعد روتردام، و لكن في حالات معينة . فإذا سلمنا بأن الناقل البحري في ظل قواعد روتردام ملزم بتحقيق نتيجة، ألا و هي تسليم البضاعة إلى في الوقت و المكان المحددين دون هلاك و لا تأخير، فما هو الشأن إذا بقيت البضائع غير مسلمة ؟ فهل يعتبر الناقل في هذه الحالة قد حقق النتيجة، و تنتفي مسؤوليته إذا ما تعرضت للضرر؟ أم أن مسؤوليته عنها تبقى قائمة ؟

(1) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 30 .

(2) - احمد محمود حسني، المرجع السابق - قضاء النقض البحري -، صفحة 258 .

لقد أثارت قواعد روتردام، مسألة البضاعة التي تبقى غير مسلمة في الفقرة "1" من المادة 48 منها، و ذلك سواء بسبب عدم قبول المرسل إليه تسلمها، أو بسبب تعذر الناقل في العثور على من يتسلم البضاعة، أو احتفاظه بها ضمانا لاستيفاء أجرته .

و في هذه الحالة، لا يكون الناقل مسؤولا عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف، أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة . على أنه يبقى ملزما ببذل العناية في المحافظة عليها . فإذا أثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذه ما كان يعقل أن يتخذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضائع، قامت مسؤوليته طبقا لنص الفقرة "5" من المادة 48 . و نرجع هنا إلى أن الناقل يبقى ملتزما ببذل تلك العناية حتى التسليم الفعلي للبضائع .

و لا شك أن تكييف التزام الناقل بنقل البضاعة على أنه التزام بتحقيق نتيجة يأتي في مصلحة الشاحن، حيث لن يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية حتى لو أثبت أنه قام هو و تابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، بل لابد من إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع هذا الضرر (1) .

و في الأخير، يتبين لنا بأن طبيعة مسؤولية الناقل في ظل قواعد روتردام، سيف ذو حدين، فهي التزام ببذل عناية استنادا إلى نص الفقرة "1" من المادة 13 و المادة 14، و التزام بتحقيق نتيجة، إستنادا إلى الفقرة (1) من المادة 12 و الفقرة "1" من المادة 17 .

(1) - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، صفحة 335 .

المطلب 2 : أساس قيام مسؤولية الناقل البحري :

تعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة. و لحوادث الملاحة البحرية آثارها الخيمة على البضائع المشحونة ، إذ تفضي كثيرا إلى الهلاك (1).

و بعد أن عرفنا بأن الناقل يلتزم في ظل قواعد روتردام، ببذل العناية الكافية لتحقيق النتيجة اللازمة و المرجوة من إبرامه لعقد النقل البحري للبضائع . سنعرف، على أي أساس تقوم مسؤوليته في حال العكس .

و يتضمن الفصل الخامس من قواعد روتردام، أساس مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة، التلف أو التأخر في تسليمها، ضمن نص المادة 17، و تحت عنوان " أساس المسؤولية " . و تتضمن هذه المادة حالات كثيرة تتضمن إثبات المسؤولية أو الخطأ . و من تحليلنا لهاته الحالات، نستطيع أن نعرف نوع المسؤولية التي تقع على الناقل في حال إخلاله بالتزاماته .

و لذلك، نتساءل : هل أن مسؤولية الناقل في ظل قواعد روتردام خاصة، هي مسؤولية مفترضة، أم هي مسؤولية أساسها الخطأ المفترض في جانب الناقل أو أحد مستخدميها، أم أنها تصل إلى أن تكون مسؤولية واجبة الإثبات ؟. و على من يقع عبء الإثبات ؟

الفرع الأول : مسؤولية الناقل البحري المفترضة :

تكون مسؤولية الناقل المفترضة عن هلاك، تلف البضائع أو التأخر في تسليمها، أثناء مدة مسؤوليته، و في حال الإخلال بالتزاماته التعاقدية.

(1) - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 268 .

أما قرينة المسؤولية المفترضة، فتقوم حيث يكون التزام الناقل التزاما بنتيجة، و في هذا الفرض، لا يكون أمام الناقل لدفع مسؤوليته عن الضرر، إلا إثبات أن مرد ذلك الضرر سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لتابعيه فيه (1) .

و للعلم، فإن مسؤولية الناقل محدودة بالزمان و المكان، بحيث أن المتضرر، و قبل كل شيء، يجب عليه أن يثبت بأن الحادث الذي تسبب في الإضرار بالبضائع، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل التي عرفناها سابقا . و في ذلك، تنص الفقرة "1" من المادة 17، على أن يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها، و كذلك عن التأخير في تسليمها، إذا اثبت المطالب (2) أن الهلاك، أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسب ما حددت في الفصل الرابع (3) .

و طبقا لهذه الفقرة، لا تقوم مسؤولية الناقل البحري إلا إذا أثبت المتضرر أو المطالب بالتعويض أن الضرر الذي أصاب البضائع قد حصل في المدة ما بين تسلمها لها هو، أو أي طرف منفذ بغرض نقلها، و ما بين تسليمه إياها إلى المرسل إليه أو ممثله، و إثباته للوقت الذي حصل فيه الضرر، قرينة على أن الناقل قد أخل بالتزامه المتعلق بالمحافظة على تلك البضائع، و لم يبذل العناية الكافية للحفاظ عليها. و إذا حصل ذلك، تكون مسؤولية الناقل مفترضة .

و تقوم مسؤولية الناقل المفترضة أيضا، إذا لم يستطع الناقل أن يثبت أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف المحددة في الفقرة "3" من المادة 17 قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر .

(1) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 31 .

(2) - و يقصد بالمطالب، الشخص الذي له الحق في البضاعة .

(3) - أنظر نصوص الفصل الرابع من قواعد روتردام بالملحق، و خاصة المادة 12 .

و نظرا للأهمية التي أولتها قواعد روتردام بالنسبة للسفينة التي تنقل عليها البضائع، و نظرا لجدية التزام الناقل بتوفيرها، و جعلها صالحة للملاحة طوال الرحلة، فقد جعلت مسؤوليته عن عدم قيامه، و بذلك بكثير من العناية، إخلالا بالتزامه .

و عليه، تكون مسؤولية الناقل عن الخسائر و الأضرار التي تلحق البضائع من جراء عدم توفر تلك الصلاحية، أو من جراء عدم إعدادها على الوجه الذي بيناه سابقا، مسؤولية مفترضة، طبقا للفقرة "5 (أ) و(ب)" من المادة 17 منها، إذا لم يتمكن الناقل من نفي ذلك، و لم يتمكن من إثبات أنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة 14 المذكورة سابقا .

و نلاحظ بان مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل مفترضة أيضا، و ليس أمام الناقل سوى :

- أن يثبت بأنه اتخذ هو أو أي شخص آخر، الكفاية من تدابير الاحتراز لجعل السفينة صالحة للملاحة طبقا لنص الفقرة "1" من المادة الرابعة، و ذلك على أساس أن الناقل ملزم ببذل العناية الكافية للمحافظة عليها . على أن هذه الفقرة تقابلها الفقرة "5 (أ) و(ب) " من المادة 17 من قواعد روتردام .

- أن يثبت تحقق إحدى حالات الإعفاء طبقا لنص الفقرة "2" من المادة الرابعة. و في هذه الحالة، لا يكون ملزما بإثبات أنه اتخذ التدابير الإحترازية لتفادي الضرر، و إنما يكفي أن يثبت تحقق حالة من حالات الإعفاء التي ساهمت في إحداث الضرر . و هذه الفقرة نجدها تقابل الفقرة الثانية من المادة 17 من قواعد روتردام .

و في ظل أحكام اتفاقية هامبورغ، تظهر المسؤولية المفترضة للناقل من نص الفقرة "1" من المادة الخامسة منها، حيث أتاحت إتفاقية هامبورغ للناقل أسلوبا عاما مرنا يمكن بمقتضاه التخلص من المسؤولية، ألا و هو إثباته لاتخاذ هو أو تابعوه التدابير المعقولة لتفادي الحادث و نتائجه (1) .

و بشأن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري، يعتبر الناقل، و طبقا لنص المادة 802 من القانون البحري سألغة الذكر، مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضاعة منذ أخذها على عاتقه أي منذ تكفله بها و إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني . و على ذلك، لا يستطيع التخلص من مسؤوليته، إلا إذا أثبت تحقق إحدى حالات الإعفاء الواردة في المادة 803 من نفس القانون . و بهذا، تكون مسؤولية الناقل البحري مفترضة .

و في حال قيام المؤسسة المينائية باحتكارها لعملية تحميل البضاعة في الموانئ و رصها و فكها و ما إلى ذلك، باعتبارها طبقا للمادة 873 من القانون البحري، الهيئات المؤهلة لذلك، تكون مسؤولية الناقل مفترضة، إلى حين إثباته لسؤولية المؤسسة المينائية .

و تجدر الإشارة إلى أن الأمر قد تغير مع التعديل الحاصل بموجب القانون 05/98، لا سيما المادتان 912 و 913 المتممتين بالمادة 51 منه، حيث تجري عمليات المناولة المينائية التي تشمل عملية شحن البضائع، رصها، فكها و إنزالها، و كذا وضعها على السطوح الترابية و المغازات (2) و أخذها، بموجب عقد، و تفضي إلى دفع مقابل، ليكون الناقل بذلك مسؤولا مسؤولية مفترضة عن الخسائر التي تلحق البضائع .

(1) - جلال و فاء محمدين، المرجع السابق - مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع - ، صفحة 45 .

(2) - و يقصد بها المخازن، و ذلك حسب الترجمة الواردة لمصطلح " Magasins " .

و لقد ورد أساس مسؤولية الناقل ضمن نص المادة 27 من ت.ب. الفرنسي، إذ يعتبر مسؤولاً عن البضاعة منذ تكفله بها إلى غاية تسليمها، إلا إذا اثبت أن هذه الأضرار أو الخسائر قد نتجت عن حالات الإعفاء المذكورة في نفس المادة (1). و مسؤولية الناقل بذلك تكون مفترضة .

و بالنسبة للقانون الفرنسي، يعتبر نص المادة 27 واضحاً، فإذا لم يقدّم الناقل الدليل على وجود حالة من الحالات الاستثنائية المذكورة بنفس المادة، و هو المبدأ الأساسي بالنسبة للناقلين البحريين، فالقول بمسؤولية الناقل المفترضة، و ليس عليه إلا أن يقيم الدليل على وجود حالة إعفاء التي كانت السبب في الخسائر، الأمر الذي يجعله متكفلاً بالخسارة ذات المصدر المجهول (2).

و كان المشرع المصري بدوره، قد أورد مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها في نص المادتين 227 و 240 من قانون التجارة البحرية . و اعتبر الناقل ضامناً لهلاك البضاعة و تلفها ما دامت أنها تضررت ما بين الفترة التي يتسلمها فيها الناقل و إلى غاية تسليمه إياها إلى صاحب الحق في تسليمها .

(1) - **Article 27** : “Le transporteur est responsable des pertes et dommages subi par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison , à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent des cas exceptés » .

(2) - Pierre Bonassies et Christian Scapel, Droit Maritime ,Edition 2006, Page 674 .

و قد استوحى التقنين البحري المصري أحكامه الخاصة بمسؤولية الناقل البحري من قواعد هامبورغ، و لكنه لم ينقلها نقلا حرفيا و كاملا، و إنما خالفها في كثير من المواضيع، و بخاصة في أساس مسؤولية الناقل البحري (1). حيث تقضي الفقرة "1" من المادة 229 منه بأن الناقل يعفى من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة "1" من المادة 227، إذا أثبت أنه قام هو و تابعوه باتخاذ جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، أو أنه لم يكن في استطاعتهم إتخاذ هذه التدابير .

و من ثم، و في ظل مشروع هذا القانون، كانت المسؤولية تؤسس على الإخلال بالتزام ببذل عناية أو وسيلة، بحيث كان يمكن للناقل درء مسؤوليته إذا توصل إلى إثبات أنه و تابعوه قد اتخذوا كل الاحتياطات و التدابير اللازمة لمنع الهلاك أو التلف لتوصيل البضاعة سالمة في الميعاد .

و لما كان الإلتزام ببذل عناية هو في صالح الناقل، لكونه أخف من الإلتزام بتحقيق نتيجة، فلقد حاول المشرع أن يشدد على الناقل عبء الإثبات لحماية للشاحنين، و ذلك بافتراض الخطأ أو الإهمال في جانب الناقل، بحيث يكون على هذا الأخير، إن أراد نفي مسؤوليته، إثبات اتخاذه لإجراءات الحيطة اللازمة لمنع وقوع الضرر .

على أن واضعي مشروع ق.ت.ب.، أدركوا أن أساس المسؤولية كما ورد فيه، و المأخوذ من قواعد هامبورغ، لا يفي بالحماية المرجوة للشاحنين، لذا ظهر النص الخاص بالمسؤولية في القانون نفسه مغايرا لصورته التي وردت بالمشروع (2) .

(1) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق - القانون البحري الجديد - ، صفحة 283 .

(2) - جلال وفاء محمد، المرجع السابق، - مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع - صفحة 41 .

و على ذلك، جاءت المادة 229 في شكلها الجديد، تقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة "1" من المادة 227، إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها، يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه. و بالنسبة للتأخر في تسليم البضائع، تنص الفقرة "1" من المادة 240 على أن الناقل يسأل عن التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه

و عليه، أصبحت مسؤولية الناقل البحري في ظل التشريع المصري تقوم على أساس افتراضها، أي أنها مسؤوليته مفترضة. و ما من شك أن أحكام القانون المصري تعد أكثر حماية للشاحنين من الحكم الوارد في قواعد هامبورغ، إذ لا يعفى الناقل من المسؤولية وفقاً للقانون المصري حتى و لو اثبت أنه قام هو و تابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر (1).

الفرع الثاني : مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض :

تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض، حيث لا يلتزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل. و قرينة الخطأ المفترض، تقوم حيث يكون التزام الناقل بالتزاماً ببذل عناية مع افتراض ارتكابه الخطأ. و في هذا الفرض، يكون على الناقل لدفع مسؤوليته عن الضرر، إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعوه أي خطأ، و ذلك بإثبات أنه و تابعوه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع ذلك الضرر.

أما عن قيام مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض في ظل قواعد روتردام، فيظهر في نص الفقرة "2" من المادة 17، و التي تنص على أن الناقل مسؤول إذا لم يثبت أن سبب هلاك البضاعة، أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو احد أسبابه، لا يعود إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد الأشخاص المشار إليهم في المادة 18.

(1) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق - القانون البحري الجديد - ، صفحة 285 .

و من هنا، يفترض الخطأ في جانب الناقل، أي أن الناقل قد ارتكب خطأ، و يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعوه ذلك الخطأ، بمعنى أن عليه أن ينفي الخطأ عنه و عن تابعيه .

و يظهر كذلك الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل، فيما ورد في الفقرة "4(ب)" من المادة 17 من قواعد روتردام، إذا لم يتمكن الناقل من إثبات أن الحدث أو الظرف، غير ذلك المذكور في الفقرة "3" من نفس المادة، و الذي أسهم في هلاك، تلف أو التأخر في تسليم البضاعة، لا يعود إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه، ذلك أن خطأه في هذه الحالة، يكون مفترضا .

و إذا كنا قد اشرنا إلى أن مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورغ، مسؤولية مفترضة، فإننا نرجع للقول بأنها تقوم أيضا على أساس الخطأ المفترض، حيث يجوز له إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضائع لا يرجع إلى خطئه أو خطأ تابعيه (1)، و هو ما تنص عليه الفقرة "2(ف)" من المادة الرابعة المذكورة، حيث أجاز هذا النص للناقل، دفع المسؤولية عن أي مانع آخر لا يكون مسببا بفعله أو بخطأ منه، أو بفعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله، و على الناقل أو من يريد الاستفادة من هذا الإستثناء، أن يثبت أن لا علاقة للخطأ الشخصي أو لفعل الناقل و لا لخطأ أو فعل الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله، بالخسارة أو الضرر .

و نلاحظ بان هذه الفقرة مقابلة للفقرة "4(ب)" من المادة 17 من قواعد روتردام .

(1) - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 272 .

و لكن، إذا ما اطلعنا على ما ورد في المرفق رقم "2"، الملحق بالاتفاقية، تحت عنوان: " تفاهم عام إعمده مؤتمر الأمم المتحدة المعنى بالنقل البحري"، نجده ينص على: " من المفهوم أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الإتفاقية تقوم على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض، و مؤدى ذلك كقاعدة، أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الإتفاقية تعدل هذه القاعدة ببعض الحالات " .

و لقد ورد في ذلك التفاهم أيضا، أن مسؤولية الناقل بمقتضى هذه الإتفاقية تعتمد على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض (faute ou négligence présumée)، أي أن الناقل مكبل بقريئة الخطأ (1) .

و نجد بأن هذا المبدأ لم يرد صراحة في الفقرة "1" من المادة الخامسة، و إنما جاء مؤكدا عليه في التفاهم المذكور. و مرد التأخر في أعمال المؤتمر للإتفاق على هذا المبدأ، و على ذلك النحو، إلى الخلاف الذي طال و اشتد بين المؤتمرين حول الصراع بين مصالح الناقلين و مصالح الشاحنين إلى حد كاد أن يؤدي إلى انفضاض المؤتمر(2).

و يتضح من هذا النص، بأن الناقل البحري يكون مسؤولا عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء وجودها في عهدته دون أن يلتزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل، و معنى ذلك أن خطأ الناقل يفترض عند وقوع هذه الأضرار، و لكن يستطيع الناقل نفي قريئة الخطأ و دفع مسؤوليته بإثباته اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر، أي أن التزام الناقل في ظل قواعد هامبورغ هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة (3) .

(1) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 03 .

(2) - سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978،

(قواعد هامبورغ)، طبعة 2000، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، صفحة 31 .

(3) - سعيد يحي، المرجع نفسه، صفحة 40 .

و من التعديل الذي جاءت به أحكام اتفاقية هامبورغ، أنها أقامت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ واجب الإثبات في حالة الحريق، و الواردة كحالة لإعفاء الناقل من المسؤولية . فالأصل هو عدم مسؤولية الناقل، ما لم يستطع المدعي بالتعويض أن يثبت أن الضرر قد ترتب على خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو من جانب تابعيه أو وكلائه . و هذا ما يؤكد نص الفقرة "4 (أ) (1)" من المادة الخامسة من الاتفاقية، على أن الناقل يسأل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشء عن الحريق، إذا أثبت المدعي أن الحريق قد نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه .

و تنص الفقرة "4 (أ) (2)" من نفس المادة، على أن يسأل الناقل، إذا أثبت المدعي أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها قد نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق أو لتفادي آثاره أو للتقليل منها . فلا يسأل الناقل في هذه الحالة، إلا بإثبات المتضرر لذلك .

الفرع الثالث : مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات :

كذلك قد تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات، و في هذه الحالة، يجب على المطالب بالتعويض أو المضرور أن يثبت خطأ الناقل أو تابعيه، و إذا عجز عن ذلك، فلا يكون الناقل مسؤولاً .

و يتجلى لنا الخطأ واجب الإثبات، في نص الفقرة "4(أ)" من المادة 17 ، حيث لا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة، تلفها أو التأخير في تسليمها، إلا إذا أثبت المتضرر وجود خطأ في جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة 18، تسبب أو أسهم في وقوع الحدث أو الظرف الذي أدى إلى ذلك الهلاك، التلف أو التأخر(1)، و دون أن يكون الناقل ملزماً بنفي الخطأ عنه، إذ ينتقل عبء الإثبات إلى المطالب بالتعويض الذي هو المتضرر .

(1) - أي أنه أسهم في وقوع الحدث أو الظرف المنصوص عليه في الفقرة "3" من المادة 17 من قواعد روتردام.

كذلك، تكون مسؤولية الناقل البحري واجب الإثبات من طرف المتضرر، في الحالة المنصوص عليها في الفقرة "5" من المادة 48، حيث يجب على المطالب في هذه الحالة، أن يثبت بأن هلاك البضائع، تلفها أو التأخر في تسليمها، قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على تلك البضائع. و أن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك التدابير، سيؤدي إلى ذلك الهلاك، التلف أو التأخر في تسليمها.

و أخيراً، نصل إلى القول، بأن مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، قد تكون مفترضة، كما قد تقوم على أساس الخطأ المفترض، و قد تقوم في حالات أخرى على أساس الخطأ واجب الإثبات.

المبحث الثاني: طرق حماية الناقل البحري من المسؤولية :

الأصل أن الناقل مسؤول عن الأضرار التي تصيب البضاعة و هي في عهده . إلا أن تلك الأضرار قد تقع خارجة عن إرادته بسبب تدخل العديد من الظروف .

و لذلك، تقررت للناقل طرق لحمايته، يحتمي بها لكي يدفع عنه المسؤولية، و في حالة ثبوت قيامها، يتمكن من الإستفادة من حد أقصى للتعويض مهما كان مقدار الضرر الذي أصاب البضاعة .

و على ذلك، سوف نقسم المبحث الحالي إلى مطلبين، نتطرق في الأول إلى وسائل دفع الناقل لمسؤوليته، و نتطرق في الثاني إلى تحديد مسؤوليته طبقاً لقواعد روتردام.

المطلب 1 : وسائل دفع الناقل البحري للمسؤولية :

حتى تتحقق مسؤولية المدين المدنية، عقدية كانت أم تقصيرية، يتعين توافر أركانها، و هي الخطأ، الضرر و رابطة السببية .

و سبيل الناقل إلى التخلص من هذه المسؤولية، هو أن يقطع رابطة السببية بين خطئه و بين الضرر الذي أصاب الشاحن(1). و قد عدد القانون بعد ذلك أسبابا يترتب على قيام أي منها، انتفاء المسؤولية بانتفاء رابطة السببية، و تلك هي أسباب الإغفاء القانونية (2).

و الناقل قد يعفى من كامل مسؤوليته أو من جزء منها طبقا لنص الفقرة "6" من المادة 17 من قواعد روتردام. فإذا كان ذلك الضرر يعزى بكامله إلى الحدث أو الظرف الذي لا يكون للناقل يد فيه، فإنه يعفى من كامل مسؤوليته . أما إذا أصاب البضاعة ضرر لا يعزى بأكمله، بل بجزء منه فقط إلى الحدث أو الظرف الذي تسبب، فإن الناقل لا يعفى من مسؤوليته إلا عن ذلك الجزء فقط .

و الإستفادة من ذلك الإغفاء لا يتوقف عند الناقل فحسب، بل أن هناك أشخاص آخرون يشملهم هذا الإغفاء. و هم الأشخاص الذين أشارت إليهم المادة 18 من قواعد روتردام (3)، و عميل الناقل المذكور في المادة الرابعة مكرر من معاهدة بروكسل، و المدرجة في المادة الثالثة من بروتوكول 1968، و مستخدمو الناقل أو وكلاؤه الذين ذكرتهم الفقرة "2" من المادة السابعة هامبورغ، و منهم أيضا الناقل الفعلي .

و قد يثور التساؤل عن تعلق أحكام عقد النقل البحري بالنظام العام (4)، فيما لو إتفق الناقل مع الشاحن على إدراج شروط بالعقد بغرض استبعاد مسؤوليته و إعفائه منها.

(1) - علي البارودي، المرجع السابق، صفحة 250 .

(2) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 95 .

(3) - راجع المادة 18 من قواعد روتردام بالملحق .

(4) - أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، دراسة قانونية للنقل بالحاويات و أثره في تنفيذ

عقد النقل البحري، طبعة 2004، منشأة المعارف الإسكندرية، صفحة 49 .

لذلك، سنبحث ضمن الفرع الأول في الحالات المتعددة لإعفاء الناقل من المسؤولية، و ضمن الفرع الثاني، في مدى صحة أو بطلان الشروط التعاقدية .

الفرع الأول : الحالات المتعددة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية :

يسأل الناقل بمجرد تضرر البضاعة . و لكي ينفي الناقل عنه المسؤولية، يجب أن يثبت تحقق حالات معينة، تتمثل من جهة في تلك التحفظات أو التدابير الوقائية التي يكون قد اتخذها بغرض استبعاد مسؤوليته، و تتمثل من جهة أخرى في نفي الخطأ عنه و عن تابعيه، و تتمثل أخيرا في الأحداث و الظروف التي تدخلت أو أسهمت في وقوع الضرر .

أولا : إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حال إبدائه للتحفظات :

قد يرتاب الناقل من صحة المعلومات التي يتلقاها من الشاحن، و مطابقتها فعلا للبضاعة التي سينقلها، ذلك أنه كثيرا ما يتم شحن البضائع بسرعة لتفادي تأخير السفينة على رصيف الميناء و المتسبب في وقوع الخسائر. لذلك، يقوم الناقل بنفسه، إذا ما توفرت لديه أو لدى عميله أسباب معقولة تحمله على الإشتباه في عدم مطابقة البيانات للبضائع المتلقاة فعلا، معاينة البضائع و تدوين تقرير بحالتها الحقيقية في سند الشحن.

فإذا تبين له عدم مطابقة حالة البضائع مع الواقع الذي توجد عليه، يستطيع الناقل حينئذ أن يبدي بشأنها تحفظات (Réserve)، و إذا أصدر بالرغم من ذلك سند شحن نظيف، أي خال من التحفظات، فيفترض عندئذ أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة .

و عن مسألة التحفظات، نصت المادة 36 و 40 من قواعد روتردام على إمكانية تحفظ الناقل على المعلومات المتعلقة بالبضاعة إذا كان لديه علم فعلي بأن أيا من البيانات الجوهرية، أو كانت لديه أسباب وجيهة للإعتقاد بأن بيانا جوهريا واردا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

و في نفس الإطار، كانت معاهدة بروكسل، و بموجب الفقرة "3 (ج)" من المادة الثالثة قد أتاحت للناقل أو عميله أو قائد السفينة، ألا يقوم بالتصريح عن الماركات و العدد و الكمية و الوزن، أو لا يدونها في سند الشحن في حالة ما إذا ما كان لديه سبب جدي يحمله على الشك في أنها ليست مطابقة للبضاعة التي استلمها من الشاحن، أو في حالة ما إذا لم تكن لديه الوسائل اللازمة للتدقيق فيها.

أما المشرع الجزائري، و إن لم يستعمل مصطلح " تحفظات "، إلا أنه أجاز للناقل، و على خلاف المشرع الفرنسي، أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن إذا ما تعلق الأمر بعدد الطرود أو القطع و كمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواع جديّة للشك في صحتها، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من ذلك، و هو ما نصت عليه الفقرتين "أ" و "ب" من المادة 755 من القانون البحري .

كما أجاز المشرع للناقل أو من ينوب عنه، و طبقاً لنص المادة 756 من نفس القانون، أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة و تكييف البضائع الظاهريين و أهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة . و إذا تم تسليم البضاعة، و هي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى انه غير عالم بمحتواها .

و يقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل . و بذلك، تعتبر التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن، إحدى الوسائل التي يستطيع بواسطتها دفع مسؤوليته .

ثانيا : إغفاء الناقل البحري من المسؤولية بنفي الخطأ عنه :

يستطيع الناقل أن يدفع عنه المسؤولية بنفي الخطأ عنه أو عن تابعيه إستنادا إلى نص الفقرة "2" من المادة 17 من قواعد روتردام، و التي جاء فيها، أن الناقل يعفى من كامل مسؤوليته أو من جزء منها، إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر، أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو، أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 .

و بذلك، يستطيع الناقل أن يتخلص من المسؤولية إذا نجح في نفي أو قطع علاقة السببية بين خطئه المتمثل في عدم تحقيق النتيجة المقصودة من العقد، و بين الضرر الذي لحق بالشاحن من جراء هلاك البضاعة، تلفها أو التأخر في تسليمها (1) .

و إضافة إلى ذلك، يمكن للناقل، و طبقا لنص الفقرة "4(ب)" من قواعد روتردام، أن يستفيد من الإغفاء من المسؤولية بنفي الخطأ، في حالة ما إذا أثبت المطالب أن هناك حدث أو ظرف آخر غير مذكور في الفقرة "3" من المادة 17 منها، قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها، و استطاع هو أن يثبت أن ذلك الحدث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 سالفه الذكر . كما عليه، لكي يعفي نفسه من جزء من المسؤولية، إقامة الدليل على أن ثمة سببا آخر ساهم في إحداث هذا الضرر اللاحق بالبضائع (2) .

(1) - محمد السيد الفقي، القانون البحري، طبعة 2006، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، صفحة 347 .

(2) - وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية، طبعة 2011، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، صفحة 376 .

و دفع الناقل للمسؤولية عن طريق نفيه للخطأ لم يكن وادراً في معاهدة بروكسل إلا استثناء في نص الفقرة "ف" من المادة الرابعة من المعاهدة، إذ على الناقل نفي علاقة السببية بين خطئه أو خطأ تابعيه، و بين الضرر الذي أصاب البضاعة، و إثبات أن المانع أو السبب الذي أدى إلى الإضرار بالبضاعة، لا يعزى إلى خطأ الناقل الشخصي أو فعله و لا إلى فعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله .

و في ذلك، نجد بأن الفقرة "1" من المادة 05 من اتفاقية هامبورغ، و فيما يخص هذا الدفع، أتت واضحة في وصفها للتدابير التي يتعين على الناقل اتخاذها لتجنب الحادث و تبعاته، بأنها تلك التدابير (المعقولة)، أي التي يمكن تطلبها من الناقل المعتاد في الظروف المماثلة لمنع وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر (1).

ثالثاً : إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بتوافر حالات معينة :

و لأن الناقل ملزم بتحقيق النتيجة من تنفيذ عقد النقل البحري، ألا وهي إيصال البضاعة سليمة إلى مقصدها، و مفترض فيه بأن يسلمها إلى صاحبها بالحالة التي تسلمها عليها، ووفقاً لوصفها الوارد في تفاصيل العقد ما لم يثبت العكس(2)، تعترف قواعد روتردام للناقل البحري بحقه في الدفاع عن نفسه، و ذلك باستناده إلى بعض أسباب الإعفاء القانونية لنفي المسؤولية عنه في حال هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها .

و بالإضافة إلى نفي الخطأ كوسيلة لإعفاء الناقل من المسؤولية، عدد القانون أسباباً يترتب على قيام أي منها انتفاء رابطة السببية، و انتفاء المسؤولية، و تتمثل في أسباب الإعفاء القانونية (3).

(1) - جلال و فاء محمدين، المرجع السابق - مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري -، صفحة 44، 45، 46.

(2) - و يقصد به، ما لم يثبت وجود التحفظات التي يكون قد أبقاها فيما يخص المعلومات المتعلقة بالبضائع .

(3) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 95 .

و الناقل في ظل معاهدة بروكسل، كان يتمتع بحالات إعفاء متعددة، بموجب نص المادة الرابعة منها، خاصة ما تعلق منها بإعفائه من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية لتابعيه. و قد تولت بنفسها تحديد الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية، بعد أن جردته من أي سلاح إتفاقي للإعفاء من المسؤولية (1)، فقد أصبح البعض يرى أن معاهدة بروكسل ما تزال في صف الناقلين (2).

و من التشريعات الوطنية التي حذت حذو معاهدة بروكسل، ما ورد في المادة 803 من القانون البحري الجزائري و المادة 27 من ت. ب. الفرنسي .

و في ظل اتفاقية هامبورغ، أصبح الناقل يفقد ذلك الإمتياز، حيث انقلبت الأوضاع، لتميل الكفة لصالح الشاحن نوعا ما كما سبق بيانه، إذ أن نص الفقرة "1" من المادة 05 منها، جعل سبيل الناقل لدفع مسؤوليته، هو إثباته أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته .

و الغالب عملا أن يضطر الناقل بغية تقديم هذا الدليل إلى إثبات مصدر الضرر، أي السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الغير(3). و انجر عن ذلك عدم انضمام الدول، خاصة الناقلة منها بسبب فقدانها للحماية، و انتقال دول أخرى باعتبارها شاحنة إلى هذه الإتفاقية التي في رأيها تخدم مصالحها (4).

(1) - علي البارودي، المرجع السابق، صفحة 275 .

(2) - جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية طبعة 1997، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، صفحة 253.

(3) - و هو ما جعل المشرع المصري ينسحب من معاهدة بروكسل لينضم إلى اتفاقية هامبورغ بغرض حماية الشاحن، علما بأن مصر بلد شاحن يهمله ألا يستفيد الناقل من الإعفاء من المسؤولية حماية لمصالحه .

(3) - كمال حمدي، المرجع السابق - إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع - ، صفحة 79، 80 .

و محاولة منها التوفيق بين مصالح الشاحنين و الناقلين، حصرت إتفاقية هامبورغ حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالتين اثنتين فقط، هما نقل الحيوانات الحية و التدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح و الأموال في البحر، و ذلك ضمن نص الفقرتين "5" و "6" من المادة الخامسة، و ألغت ما عدا ذلك من الحالات التي كانت معاهدة بروكسل قد أوردتها (1).

أما قواعد روتردام، فقد أوردت مسألة إعفاء الناقل من المسؤولية، في الفقرتين "2" و "3" من المادة 17، آخذة بذلك ببعض أحكام معاهدة بروكسل، و إن اختلفت عنها في بعض الحالات كما سيأتي بيانه، إلا أنها لم تمل إلى إتفاقية هامبورغ التي قضت على جل حالات الإعفاء .

و لذلك، نجد بأن قواعد روتردام أعادت النظر في تلك الحالات الواردة في معاهدة بروكسل، و نصت عليها ضمن نص الفقرة "3" من المادة 17 . كما أنها أطلقت عليها تسمية الأحداث أو الظروف، و عدتها 15 حدثاً أو ظرفاً (2)، يستطيع الناقل أن يستند على واحد أو أكثر ليتمكن من دفع مسؤوليته .

و بالرغم من أنها قررت للناقل الحماية عن طريق دفعه المسؤولية بواسطة إثبات توافر إحدى أحداث أو ظروف الإعفاء، إلا أننا نلاحظ بأن قواعد روتردام، قد رجعت، و بموجب نص الفقرة "4(أ)" من المادة 17 إلى القول بعدم الإستناد عليها إذا ما أثبت المطالب بأن إحداها قد حدثت بسبب خطأ الناقل أو أحد مستخدميها، إذ عليه في هذه الحالة أن يلجأ إلى دفع المسؤولية عنه بنفي الخطأ كما سبق .

(1) - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، صفحة 354 .

(2) - أنظر نص الفقرة "3" من المادة 17 من قواعد روتردام بالملحق .

و زيادة على حالات الإعفاء، أضافت قواعد روتردام حالات إعفاء أخرى بموجب الفقرة "4(ب)" سالفه الذكر من المادة 17 منها، تكون ناتجة عن أي حدث أو ظرف آخر، لا يعزى إلى خطئه أو خطأ تابعيه، و سنتطرق إلى شرحها حالة بحالة مقارنة مع ما اعتمده كل من معاهدة بروكسل و اتفاقية هامبورغ و غيرها من نصوص التشريعات الوطنية .

أ : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة :

ألزمت قواعد روتردام الناقل، و بموجب الفقرة "أ" من المادة 14 ببذل العناية الواجبة، قبل الرحلة، في بدايتها و أثناءها، بجعل السفينة صالحة للإبحار و الإبقاء عليها كذلك. لذا، يفقد الناقل في ظلها سببا للإعفاء ذا أهمية، كان يتمتع به في ظل معاهدة بروكسل، و المتمثل في إعفائه من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة بعد بدء الرحلة البحرية، لأنها جعلت التزام الناقل في هذا الصدد إلزاما مستمرا يبدأ قبل الرحلة و يبقى مستمرا إلى غاية انتهائها (1) .

و على غير ذلك، نصت الفقرة "1" من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل، على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا أثبت بأنه قام هو، أو المستفيد من الإعفاء، ببذل الهمة الكافية قبل السفر، و عند البدء فيه بإعدادها لتكون كذلك. و يتضح من ذلك، أن الناقل لا يسأل عن الأضرار الواقعة بعد السفر، لأن الفرض أن الناقل بذل العناية الواجبة لإعدادها و تجهيزها، و هو ما يتحقق قبل السفر(2)، و لا يسأل عن أي عيب يمكن أن يظهر فيما بعد (3) .

(1) - شريف محمد غانم، إلتزامات الشاحن و مسؤوليته في قواعد روتردام لسنة 2008، طبعة 2012، دار الجامعة

الجديدة للنشر، الإسكندرية، صفحة 27 .

(2) - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 280 .

(3) - بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، صفحة 136 .

و اعتبارا من أن قواعد روتردام قد أقامت، بموجب نص الفقرة "5(أ)" من المادة 17، مسؤولية الناقل البحري على أساس واجب إثبات المتضرر بأن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه عدم صلاحية السفينة للإبحار، فإن الناقل في مقابل ذلك، يجب عليه أن يثبت، و طبقا لنص الفقرة "5(ب)" من نفس المادة، بأن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر، لم ينجم عن عدم تلك الصلاحية، و إن لم يستطع، فعليه أن يثبت بأنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة لجعلها كذلك.

و في هذا الصدد، تتفق أحكام قواعد روتردام مع أحكام اتفاقية هامبورغ فيما يخص إلغاء حالة إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للإبحار.

و رغم أن المشرع المصري قد أخذ من أحكام هذه إتفاقية هامبورغ، إلا أنه لم يكن مستقرا في شأن هذا الإلتزام. فهو من جهة نص على التزام الناقل بإعداد سفينة لتكون صالحة للملاحة، و من جهة أخرى لم ينص على جزاء إهمال الناقل لهذا الإلتزام، فلم يذكر هذه الحالة من الإعفاء، و اكتفى مثلما جاء في اتفاقية هامبورغ، و بموجب المادة 229 من ق.ت.ب.ب، بالقول بإعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، و دون أن يحدد بالذكر حالة تضرر البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار .

و على عكس ما نصت عليه كل من قواعد روتردام و اتفاقية هامبورغ، نجد أن أحكام كل من المشرع الجزائري و المشرع الفرنسي ، تنص على إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا اثبت أنه قام بالعناية الكافية لتنفيذ ذلك الإلتزام بجعلها. و هو ما نصت عليه الفقرة "أ" من المادة 803 من القانون البحري الجزائري، و البند "a" من المادة 27 من ق.ت.ب.ب. الفرنسي .

ب : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الخطأ الملاحي :

للربان وظيفة فنية، و تعد هذه الوظيفة من أهم اختصاصاته، فهو المسؤول الأول عن قيادة السفينة من الناحية الفنية الملاحية، و إدارة الرحلة البحرية (1).

و الخطأ الملاحي (Faute nautique)، إنما يقع في العمليات الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية، أي كل خطأ فني في قيادة السفينة و تسييرها، و كل خطأ متعلق بعمل يستهدف المحافظة على سلامة السفينة و صيانتها فنيا . و قد حكم في ألمانيا، هامبورغ، أن سهو الضابط المكلف بالمراقبة، بعد أن غط في النوم، عن إطفاء جهاز الإنذار، و الذي أدى إلى غرق السفينة "cita"، يعد من قبيل الأخطاء الملاحية المبرئة لذمة الناقل، كما اعتبر القرار أن الخطأ في سير السفينة، و السهو عن فحص البوصلة و الرادار يعدان من قبيل الأخطاء الملاحية أيضا (2).

و هنا يقتضي التمييز بين الأخطاء الملاحية و الأخطاء التجارية . فالأولى هي تلك التي تقع في إدارة السفينة، بينما الثانية، فهي تلك التي تقع في إدارة البضاعة.

و لذلك يعتبر الخطأ ملاحيا ذلك الذي يرتكبه الربان في قيادة السفينة بعدم تقيده بقواعد الملاحة، كالقيام بمناورة خاطئة أدت إلى تصادم أو جنوح السفينة، أو إبحار السفينة بظروف جوية رديئة بالرغم من توقعها من قبل الأرصاد الجوية (3).

و الإعفاء من الأخطاء الملاحية، يبرره أن الناقل لا يتدخل فعلا و لا قانونا في ملاحة السفينة و سيرها بما للربان من سلطة واسعة في التصرف (4)، و لذا يبقى الربان وحده مسؤولا عن تلك الأخطاء .

(1) - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، صفحة 60 .

(2) - بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، صفحة 137 .

(3) - وهيب الأسير، المرجع السابق، صفحة 216 .

(4) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق - أساسيات القانون البحري - ، صفحة 263 .

و قد ذهبت إلى القول بإعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية، محكمة استئناف فرساي في 20 ديسمبر 2001 (1) . بينما تقرير مسؤولية الناقل عن الأخطاء التجارية، يعتبر من المكاسب التي أحرزها الشاحنون نتيجة الكفاح ضد شروط الإعفاء من المسؤولية (2) .

و لا يعفى الناقل من المسؤولية عن أخطاء الربان أو رجال الطاقم إذا كانت أخطاء جسيمة ترقى إلى مرتبة الغش، أو كانت من قبيل الغش، فهو لا يعفى من المسؤولية إلا عن أخطائهم اليسيرة في الملاحة و في إدارة السفينة (3) .

أما قواعد روتردام فنجدتها قد جعلت الناقل مسؤولاً عما يقوم به الربان من أخطاء ملاحية أثناء القيام بعملية نقل البضائع عبر البحر . لذلك لا يستفيد الناقل من الإعفاء نتيجة تلك الأخطاء . و هو ما يجعله يفقد في ظلها احد أسباب الحماية، و يجعل مسؤوليته أكثر تشديداً . و يرجع السبب في حذف قواعد روتردام لهذه الحالة، إلى أنها ترتبط بالحالة الأولى المتعلقة بإعداد الناقل سفينة صالحة للملاحة و الإبقاء عليها كذلك .

و لقد رأينا بأن الناقل مسؤول عما يرتكبه الأشخاص الذين يعملون تحت إشرافه و سلطته من إخلال بالواجبات المترتبة عليهم، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها ربان السفينة أو طاقمها طبقاً لنص المادة 18 منها . لذلك، فأى عمل يقوم به ربان السفينة أو طاقمها، و أي خطأ يرتكبه و يؤدي إلى الإضرار بالبضاعة، يكون الناقل مسؤولاً عنه، و يطبق عليه نص الفقرة "2" من المادة 17، إلا إذا أثبت الناقل بأن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ إرتكبهه .

(1) - Yves Tassel, D.M F. Op.Cit.N°624, Mars 2002, P. 251.

(2) - وهيب الأسير، المرجع نفسه، صفحة 217 .

(3) - جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية - دراسة مقارنة - أطروحة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، صفحة 95 .

و هكذا، تكون قواعد روتردام قد حذفت ثاني سبب للإعفاء كانت معاهدة بروكسل قد نصت عليه في الفقرة "2(أ)" من المادة الرابعة، و نقله عنها المشرع الجزائري ضمن الفقرة "ب" من المادة 803 من القانون البحري الجزائري و التي تعتبر نقلا عن الفقرة "b" من المادة 27 الواردة في القانون ت.ب.ب.ف، إذ لا يترتب على الناقل و لا على السفينة، وفق هذه المادة، أية مسؤولية عن الخسائر الناتجة عن فعل الربان أو الأشخاص المولجين من قبل الناقل بملاحة السفينة أو بإدارتها أو عن خطأ أو إهمال ارتكبهه .

و الأخطاء التي تقصدها المواد المذكورة، هي الأخطاء البحرية دون الأخطاء التجارية. و قد استبعدت الأخطاء التجارية على فرض أنها تحصل في ميناءي الشحن أو التفريغ، و بالتالي، فهي تجري بتوجيه من الناقل و إشرافه (1).

و بعد أن تطرقنا إلى حالتنا الإغفاء اللتان كانتا واردتين في معاهدة بروكسل و ألغيتنا بموجب أحكام قواعد روتردام، نواصل شرح الحالات الأخرى التي أوردتها عددها هذه الأخيرة ضمن نص الفقرة (3) من المادة 17 منها .

ج : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لتدخل السبب الأجنبي :

و السبب الأجنبي الذي يقطع رابطة السببية بين الخطأ و الضرر يتمثل في حالة كل من القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي في البضاعة و فعل الغير (2) .

1: حالة القوة القاهرة : Le cas de la force majeure

القوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه، و لا يمكن دفعه، و ليس للناقل دخل في حدوثه، مما يجعل التزامه مستحيلا .

(1) - لطيف جبر كوماتي، المرجع السابق، صفحة 124، 125 .

(2) - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، - عقد النقل البحري - ، صفحة 86 .

و مثال عن القوة القاهرة، هبوب العواصف و هياج البحر هياجا غير عادي، و أعمال الحرب المفاجئة و الفتن و الثورات، و الحصار البحري على ميناء الوصول، و استيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة (1).

و لا تعتبر التغيرات الجوية العادية من قبيل القوة القاهرة لانتفاء عدم التوقع، و كذلك الإضراب عن العمل، إلا إذا كان عاما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا و كان فجائيا غير متوقع، و لا دخل لإرادة الناقل فيه (2). كما تعتبر القوة القاهرة من قبيل الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية، إذ تقطع رابطة السببية بين خطأ الناقل و الضرر الذي يلحق بالشاحن (3).

و تعتبر حالات القوة القاهرة، و الواردة في نص الفقرة "3(أ)،(ب)،(و)" من المادة 17، هي نفسها الحالات التي كانت قد أوردتها معاهدة بروكسل ضمن نص الفقرة "2 (ج) و (د)" من المادة 04 . و هي على التوالي : القضاء و القدر، مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة و أخطارها و حوادثها و نشوب الحريق على السفينة .

و من بين حالات القوة القاهرة، حالة الحريق. غير أن الحريق قد لا يعتبر بذاته قوة القاهرة، إذ قد ينشأ عن خطأ من الناقل أو من تابعيه (4).

(1) - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، صفحة 347 .

(2) - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد و أحكام، طبعة 2006، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية
صفحة 76 .

(3) - علي البارودي، المرجع السابق، صفحة 279 .

(4) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق - أساسيات القانون البحري - ، صفحة 264 .

و قد اشترطت معاهدة بروكسل لاعتبار الحريق سببا من أسباب الإعفاء، ألا يحدث بفعل الناقل أو خطئه، و إذ ذاك، لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الحريق فحسب، بل يشمل الإعفاء الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف عنه، و كذلك الأضرار الناشئة عن المياه التي أطفئ بها الحريق . كل ذلك طبقا للفقرة "2 (ب)" من المادة الرابعة من المعاهدة .

و قد حذت إتفاقية هامبورغ حذو معاهدة بروكسل فيما يخص إعفاء الناقل من المسؤولية عن الحريق، بشرط ألا يثبت المدعي بالتعويض أن الحريق قد تسبب بفعل الناقل أو بنتيجة خطأ ارتكبه، و ذلك طبقا للفقرة "4 (أ)، 1)" من المادة الخامسة من الإتفاقية. و يعفى الناقل أيضا من المسؤولية عن الحريق طبقا للفقرة "4 (أ)، 2)" من المادة الخامسة منها، بشرط ألا يثبت المدعي أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماده أو لتفادي آثاره أو للتقليل منها .

و لقد اعتبر المشرع الجزائري حالة الحريق، و بموجب الفقرة "ج" من المادة 803 من القانون البحري، حالة من حالات الإعفاء القانونية، بشرط ألا يكون الحريق قد اندلع بفعل أو خطأ الناقل، و ذلك على خلاف المشرع الفرنسي الذي اعتبر الحريق حالة إعفاء قانونية للناقل بموجب نص الفقرة البند "c" من المادة 27 من ت.ب.، و لم يقل بعدم مسؤوليته عن الحريق الذي ينشأ نتيجة خطأ ارتكبه هو أو أحد مستخدميه . مع الإشارة إلى أن المشرع المصري لم ينص على الحريق كحالة لإعفاء الناقل من المسؤولية .

2 : حالة الخطأ الصادر من الشاحن :

و يقصد بخطأ الشاحن، فعل المضرور، سواء كان هو الشاحن أو المرسل إليه. فيعد وجها لإعفاء الناقل من المسؤولية، كون أن الضرر راجع إلى خطأ المرسل إليه، إذ هو فعل لا يمكن إسناده إلى الناقل، وهو فرض نادر على أي حال .

و بوجود هذا السبب، تنتفي مسؤولية الناقل، و لا يلتزم الناقل بالتعويض إلا إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشىء عن خطأ الشاحن (1).

و يتمثل خطأ الشاحن، في عدم إفصاحه عن الطبيعة الخاصة للبضاعة، حتى يتسنى للناقل إتخاذ ما يلزم من إحتياطات، أو في عدم إحكام ربط البضاعة و سوء التعبئة (2) و جاءت بالنص على هذه الحالة، الفقرة "3(ح)" من المادة 17 من قواعد روتردام (3).

و على خلاف معاهدة بروكسل و اتفاقية هامبورغ، اللتان لم تعددا التزامات الشاحن، أعطت قواعد روتردام لهذه الإلتزامات أهمية كبيرة . و لذلك، يتحمل الشاحن، طبقا للمادة 30 منها مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر، إذا أثبت هذا الأخير أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته.

كذلك، يعفى الناقل من المسؤولية طبقا لما نصت عليه الفقرة "3(ط)" من المادة 17 من قواعد روتردام، إذا أثبت أن هلاك البضاعة، تلفها أو التأخر في تسليمها، يرجع إلى أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي قام بها الشاحن بمقتضى اتفاق مبرم وفقا للفقرة "2" من المادة 13 منها. و يعفى أيضا طبقا للفقرة "3(ك)" من نفس المادة، بسبب وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه .

و كانت هذه الحالة قد وردت أيضا ضمن نص الفقرة "2(ط)" من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل، إذ لا يترتب على الناقل و لا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج عن فعل أو إهمال الشاحن أو مالك البضاعة أو فعل أو إهمال وكيله أو ممثله .

-
- (1) - كمال حمدي، المرجع السابق - اتفاقية الأمم المتحدة - ، صفحة 86،87 .
 - (2) - عدلي أمير خالد، المرجع السابق - أحكام مسؤولية الناقل البحري - ، صفحة 81 .
 - (3) - أنظر نص الفقرة "3(ح)" من المادة 17 من قواعد روتردام بالملحق .

و ضمن نص المادة 12 من اتفاقية هامبورغ، تقوم مسؤولية الشاحن الناتجة عن أخطائه أو إهماله هو أو احد مستخدمييه أو وكلائه . و كقاعدة عامة، نصت على أن الشاحن لا يسأل عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو بالناقل الفعلي، أو عن الضرر الذي يلحق السفينة، ما لم تكن تلك الخسارة أو ذلك الضرر نتيجة خطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدمييه أو وكلائه.

3 : حالة تدخل فعل الغير في إحداث الضرر :

قد تعترض الناقل، و هو يهيم بتنفيذ عقد النقل البحري، بعض الأحداث التي يتسبب فيها الغير بالأفعال التي يقدم عليها، و بدون أن يكون للناقل أو مستخدمييه يد في ذلك . و يكون من نتيجة هذه الأفعال، عرقلة قيام الناقل بأداء التزاماته على أكمل وجه .

و قد ورد النص على هذه الأفعال التي يعفى بموجبها الناقل من المسؤولية، ضمن الفقرة "3(ج)، (د)و(هـ)" من المادة 17 من قواعد روتردام. و تتمثل في الحرب و الأعمال القتالية و النزاع المسلح و القرصنة والإرهاب و أعمال الشغب و الاضطرابات الأهلية، و كذا تقييدات الحجر الصحي، أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات، أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة 18. و نفس هذه الأفعال نجدها منصوص عليها ضمن أحكام معاهدة بروكسل، و بالضبط في نص الفقرة "2(هـ)،(و)،(ز)،(ح)،(ي) و(ك)" من المادة الرابعة منها .

4 : العيب الذاتي في البضاعة : Le vice propre de la marchandises

و يسمى العيب الذاتي في البضاعة ب"عجز الطريق" . و هو العيب الذي يكون متأصلا في البضاعة، و ناشئا عن طبيعتها الداخلية، و يؤدي، و دون ما تدخل من الناقل، إلى هلاك البضائع أو تلفها (1) .

(1) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 102 .

و مثال العيب الذاتي في البضاعة، أن تكون البضاعة مما تتلف بالبرودة أو الرطوبة أو الحرارة (1). و يقصد به أيضا النقص الطبيعي الذي يلحق حجم أو وزن البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر، ناشيء عن طبيعة البضاعة، و لا يسأل حينئذ عن هذا العجز، إذا ما استطاع أن يثبت أن النقص الذي لحق حجم البضاعة أو وزنها ناجم عن طبيعتها (2).

و يعد عجز الطريق حالة خاصة للعيب الذاتي للبضاعة، و لا تقدر أية عناية من جانب الناقل على تفاديه، و هو قاصر على الحجم و الوزن، فلا يدخل في نطاقه العجز بسبب الكسر في الطريق (Casse de route)، و هو ما يحدث لبعض البضائع و الأواني الزجاجية سهلة الكسر (3).

و العيب في البضاعة غير ظاهر بطبيعته، إذ لا يكتشف عند القيام، بل عند الوصول، و لا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن (4). و عليه، فلا يسأل الناقل عن الضرر الذي أصاب البضاعة بسببه، إذ أن مثل هذا الضرر سببه أجنبيا عن الناقل و تابعيه . و قد نصت على هذه الحالة، الفقرة "3(ب)" من المادة 17 من قواعد روتردام .

د : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب أحداث خارجة عن إرادته :

و معناه طبقا للفقرة "3(س)" من المادة 17 من قواعد روتردام، أن الناقل في هذه الحالة لا يقصد الإضرار بالبضاعة حين قيامه ببعض الأفعال المخولة له بمقتضى الصلاحيات المحددة بالمادتين 15 و 16 منها (5)، و على ذلك، فهو لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناشيء بمناسبة قيامه بها .

(1) - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، صفحة 76.

(2) - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، صفحة 136.

(3) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 103.

(4) - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 102، 103.

(5) - أنظر المادتين 15 و 16 من قواعد روتردام بالملحق .

و تتمثل الأفعال أو الأحداث الخارجة عن إرادة الناقل فيما يلي :

1 : إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر : Les actes de sauvetage

جاءت هذه الحالة ضمن الأحداث و الظروف التي نصت عليها الفقرة "3 (د) و(م)", من المادة 17 من قواعد روتردام، حيث اعتبرتها سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية. و جاءت كذلك هذه الحالة، ضمن نص الفقرة "2" من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل. كما تضمنت كل من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ، و المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية الموقعتان في 1910/09/23 (1) و يجب الإنقاذ أو المساعدة . و يراعى أن الإنقاذ التزام قانوني يشغل عائق الربان، و لا يسعه بالتالي الامتناع عن تقديم المساعدة لأية سفينة تكون معرضة للخطر في البحر(2).

و اعتبرت اتفاقية هامبورغ إنقاذ الأرواح و الأموال سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضاعة، فنصت في الفقرة "6" من نفس المادة، على انه: " فيما عدا العوارية العامة (3) لا يسال الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر " .

و لقد أقيمت اتفاقية هامبورغ على هذه الحالة التي وردت في نص الفقرة "2" من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل كما سبق الذكر. و يفرق النص بين إنقاذ الأرواح، و إنقاذ الأموال .

(1) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، صفحة 269 .

(2) - هاني محمد دويدار و علي البارودي، المرجع السابق، صفحة 283 .

(3) - و يقصد بالعوارية العامة، الخسارة المشتركة .

فإذا تعلق الأمر بالحالة الأولى، فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع بسبب عمليات الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ دون قيد أو شرط، كما لو اضطرت السفينة إلى الإنحراف عن خط سيرها، ذلك لأن إنقاذ الأرواح، إلتزام قانوني يقع على عاتق الربان، بحيث يتعرض للعقاب إذا تخلف عنه، كما أن الأرواح البشرية لا يعادلها مال .

أما إذا تعلق الأمر بالحالة الثانية، فلا يعفى الناقل من المسؤولية إلا بسبب اتخاذه التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال في البحر، و ذلك لأن إنقاذ الأموال أمر اختياري لا يجبر الربان على القيام به، و من ثم، لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي ينتج عنه، إلا بشرط أن يكون التدبير معقولا، لأننا نكون بصدد المفاضلة بين مال و مال، و خير للناقل أن يحافظ على مال أو تمن عليه من أن يضحي به لينقذ مالا لا يعنيه (1).

و يقع على الناقل عبء إثبات أن مرد الضرر هو ما اتخذه من تدابير لإنقاذ الأرواح و الأموال، و كذا معقولية تلك التدابير إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال، و تقاس المعقولية بما يفعله الناقل متوسط الحرص في نفس الظروف، و يعني ذلك أن اعتبار المعقولية من عدمه، يتوقف على ظروف كل حالة بما لا يمكن معه وضع ضابط مجرد لها، و من ثم يستقل قاضي الموضوع بتقديرها (2) .

(1) - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، صفحة 345 .

(2) - كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 91 .

2 : العيوب الخفية التي لا تدركها اليقظة المعقولة :

و يقصد بها، تلك العيوب التي تكون بالسفينة . و قد ورد النص عليها في الفقرة "3(ز)" من المادة 17 من قواعد روتردام، على أن يعفى الناقل من المسؤولية في حالة وجود عيوب خفية يتعذر عليه اكتشافها ببذل العناية الواجبة .

و نصت الفقرة "2(ع)" من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل أيضا ، بأنه لا تترتب على الناقل و لا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج عن عيوب مستترة لا يمكن اكتشافها بمجرد الاحتراز العادي . و على ذلك، يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن هذه العيوب الخفية حتى و لو كان هذا العيب موجودا عند بدء السفر. أما العيوب الظاهرة التي يمكن كشفها ببذل اليقظة المعقولة، فيسأل عنها الناقل (1) .

و في الواقع، قد يرجع عدم صلاحية السفينة للملاحة إلى عيوب خفية بها لا تظهر رغم بذل الهمة الكافية و اليقظة المعقولة . و قد صدر قرار عن محكمة استئناف جينون في إيطاليا بتاريخ ي 28 ديسمبر 1998، يقضي بأن الناقل لا يستطيع التذرع، في سبيل التنصل من مسؤوليته، بإمكانية حصول الأضرار بعد البدء بالرحلة تبعا لعيوب خفية، إذا أخفق في إثبات أنه قام، و قبل الإبحار، بجميع الفحوصات الضرورية لمحرك السفينة (2) .

3 : الإنحراف المعقول عن الطريق :

تقتضي عملية نقل البضائع وفقا للقاعدة العامة، إلتزام الناقل في تنفيذ عقد النقل باتباع خط السير و عدم الانحراف عنه . و لذلك، يلتزم الربان باتباع الطريق المعتاد المنصوص عليه في العقد، و إلا فاتباع أقصر الطرق و أكثرها أمنا (3).

(1) - بسام المهتار، المرجع السابق، صفحة 135 .

(2) - بسام عاطف المهتار، المرجع نفسه، صفحة 154 .

(3) - مصطفى البنداري، المرجع السابق، صفحة 02 .

و بموجب الفقرة "4" من المادة الرابعة، أجازت معاهدة بروكسل للناقل أن يحدد عن خط السير، حيث لا يعتبر كمخالفة لهذه الاتفاقية أو لاتفاقية النقل، أي انحراف عن خط السير من أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر، و لا أي انحراف إستتبابي (1)، و لا تترتب على الناقل أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر الناجمين عنه .

أما قواعد روتردام للناقل، فقد أجازت للناقل، و بموجب المادة 24، أن ينحرف عن المسار، بشرط ألا يثبت المطالب بأن هذا الانحراف أدى إلى التأخير في تسليم البضاعة، و ارتكب بقصد إحداث خسارة أو عن استهتار و عن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

هـ : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أحداث أو ظروف أخرى :

وردت هذه الحالة في نص الفقرة "4(ب)" من المادة 17 من قواعد روتردام ، حيث نصت على أن يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه، إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير ذلك المذكور في الفقرة "3" من نفس المادة، قد أسهم في ذلك الهلاك، التلف أو التأخر، و لم يتمكن الناقل أن يثبت أن ذلك الظرف أو الحدث لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد مستخدميه.

و بشأن هذه الحالة، نصت الفقرة "2(ف)" من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل، على أنه، و على أية حال، لا يترتب على الناقل و لا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج عن أي مانع آخر لا يكون مسبباً بفعل الناقل أو بخطأ عنه، أو بفعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله " .

(1) - و يقصد بالانحراف الإستتبابي وفق النص الفرنسي، الانحراف المعقول أي (Déroutement raisonnable).

و كمثل عن هذه الحالة، تحميل البضائع على سطح السفينة، و التي لا يجوز نقلها كذلك في ظل قواعد روتردام، إلا في الحالات المنصوص عليها في المادة 25 منها . فلا يستفيد النقل من الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، و الناتجة عن تحميلها على سطح السفينة، إذ يصبح مسؤولاً طبقاً لنص الفقرة "3" من نفس المادة، ما عدا الهلاك أو التلف أو التأخر الذي ينجم عن المخاطر الخاصة المقترنة بنقلها على السطح (1).

الفرع الثاني : الشروط التعاقدية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية :

تعتبر مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة من النظام العام، إذ اتفقت النصوص الدولية البحرية كلها على أنه لا يجوز الإتفاق على مخالفة أحكام الإتفاقيات فيما يخص استبعاد واجبات و مسؤوليات الناقل البحري، و هو ما أشارت إليه قواعد روتردام في الفصل 16، المادة 79 المتعلق بصحة الأحكام التعاقدية، و كذلك الفقرة "8" من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل، و المادة 23 من أيضا من اتفاقية هامبورغ، و المتعلقة بالشروط التعاقدية .

و قد إنتشرت شروط الإعفاء من المسؤولية في منتصف القرن 19، فسعى الناقلون إلى وضعها في سندات الشحن، و طالب الشاحنون بإلغائها، و أسفر سعيهم و سعي المؤمنين و البنوك عن إصدار قانون "هارتر" لسنة 1893 في الولايات المتحدة، و كان القصد منه، تحديد حرية الناقل في إدراج شروط تعفيه من المسؤولية (2) .

(1) - أنظر المادة 25 من قواعد روتردام بالملحق .

(2) - عبد القادر حسن العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، بدون طبعة، الدار الجامعية،

الإسكندرية، صفحة 275 .

و تحت عنوان " صحة الأحكام التعاقدية "، تقرر في نص الفقرة "1" من المادة 79 من قواعد روتردام مبدأ بطلان كل الشروط التي تأتي مخالفة لأحكامها .

و تشمل هذه الشروط التي تعتبر باطلة طبقا لنصوص قواعد روتردام، ما يتفق عليه الناقل من إستبعاد لواجباته المقرر بموجب النصوص السابق ذكرها، مثل الإشتراط في عقد النقل نقل التزام جعل السفينة صالحة للملاحة على عاتق الشاحن (1)، إذ أن هذا الالتزام يقع على الناقل دون سواه . كما تشمل أيضا الاتفاق على إعفاء الناقل كليا من المسؤولية الناتجة عن الإخلال بالتزاماته أو تقليصها .

ويأتي السبب في بطلان تلك الشروط، إلى أن إلقاء قواعد روتردام عبء الإثبات على المطالب في بعض الحالات، قد لا تكون له جدوى أمام حرية الناقل عند إدراجه لشرط أو شروط تعفيه من المسؤولية، كما يجعل الناقل في غنى عن إثبات عدم خطئه أو خطأ من هو مسؤول عنهم في إحداث الضرر.

و على ذلك، تكون قواعد روتردام قد حذت حذو معاهدة بروكسل، التي تنص في الفقرة "8" من المادة الثالثة على إلغاء كل شرط أو إتفاق أو بند في اتفاقية النقل، يكون الغرض منها إعفاء الناقل من المسؤولية المترتبة عن أي ضرر أو خسارة ألحقت بالبضاعة، و كانت ناتجة عن إهمال الناقل، خطئه أو إخلاله بالواجبات أو الإلتزامات المفروضة عليه بموجب هذه المادة، أو يكون الغرض منها التخفيف من هذه المسؤولية بشكل يتعارض مع أحكام هذه المعاهدة .

و يكون باطلا أيضا، و طبقا لنص الفقرة "1" من المادة 23 من اتفاقية هامبورغ، كل شرط يرد في عقد النقل البحري، أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، و يكون مخالفا لأحكامها بشكل مباشر أو غير مباشر.

(1) - وجدي حاطوم، المرجع السابق، صفحة 397، 398.

كما يعتبر باطلا، طبقا لنص الفقرة "3" من نفس المادة، كل شرط يتضمنه سند الشحن، و يكون مخالفا لأحكامها، و ضارا بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه . و على العكس من ذلك، يعتبر صحيحا، طبقا للفقرة "2" من نفس المادة، كل اتفاق يزيد من مسؤوليات الناقل و التزاماته.

و على كل، لا يؤثر بطلان أي شرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد . إذ يعتبر صحيحا كل شرط يكون الغرض منه تخلي الناقل عن حقه في الإعفاء من المسؤولية، أو التخفيف منها . كما يعتبر صحيحا، كل شرط يزيد من التزامات الناقل، و هو ما أكدته الفقرة "1" من المادة الخامسة من معاهدة بروكسل، من أن للناقل ملء الحرية بان يتخلى كليا أو جزئيا عن حقوقه أو عن الإعفاءات أو أن يزيد في مسؤولياته و التزاماته، بشرط أن يدون هذا التخلي أو تلك الزيادة في وثيقة الشحن .

و بالتالي، فالتوازن الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري، سواء في الاتفاقيات أو التشريعات الوطنية، ركيزته عدم صحة شروط إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها مقابل تحديد حد أقصى لمسؤولية الناقل البحري (1) .

و مبدأ بطلان الشروط التعاقدية الرامية بصفة مباشرة أو غير مباشرة إلى إبعاد مسؤولية الناقل جاء متفقا عليه في المادة 811 من القانون البحري الجزائري، حيث اعتبر مثل تلك الشروط باطلة و عديمة الأثر، باستثناء تلك التي تكون خارج المرحلة البحرية طبقا للمادة 812 من نفس القانون .

و قد قرر المشرع المصري نفس البطلان بموجب المادة 236 من ق.ت.ب.، إذ يقع باطلا كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، و يكون موضوعه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها .

(1) - كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 102 .

و بدوره، نص المشرع الفرنسي في المادة 29 من ت.ب.، على أن يقع باطلا و بدون اثر، كل شرط يفيد بشكل مباشر أو غير مباشر، إعفاء الناقل من المسؤولية المحددة في المادة 27، أو يعكس عبء الإثبات الذي يقع عليه بموجب هذا القانون .

و خلافا للمادة السابقة، تعتبر صحيحة طبقا للمادة 30 منه، الشروط المتعلقة بالمسؤولية و التعويض، فيما يخص نقل الحيوانات و النقل فوق سطح السفينة .

المطلب 2 : التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري :

الأصل، و طبقا للقواعد العامة، أن يغطي التعويض مقدار الضرر اللاحق بالضرور، و كمثل على ذلك، ما نصت عليه المادة 188 من القانون المدني الجزائري(1)، من أن أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه .

و لكن في الواقع، يصعب الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في ظل الظروف الخاصة، و المحيطة بعملية النقل البحري، ذلك أن الرحلة البحرية للسفينة تكتنفها العديد من المخاطر الجسيمة التي تؤدي كثيرا إلى وقوع حوادث بحرية، و ما ينجم عن ذلك من أضرار ضخمة سواء في الأرواح أو الأموال الموجودة على متن السفينة (2)، و في حالة ما إذا ثبتت مسؤولية الناقل، إستفاد من تحديد التعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة (3)

(1) - المادة 188 من أمر 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، ج.ر. عدد 78، مؤرخة في 1975/09/30،

المعدل و المتمم، المتضمن القانون المدني .

(2) - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، صفحة 354 .

(3) - Stéphane Miribel, L’Affaire Rosa Delmas : Limitation et faute Inexcusable, Une Nouvelle Approche ? D.M.F. Op.Cit. N° 729, Octobre 2011, P. 863.

و يكون تحديد مسؤولية الناقل، بوضع حد لمبلغ التعويض الذي يلتزم بأدائه (1). و لا يجوز إلزامه بأكثر من ذلك المبلغ، حتى و لو كانت الأضرار التي تعرض لها الشاحن أكثر (2). و من ثم، يجب النظر إلى الحد الأعلى أو الأقصى للمسؤولية، أو التعويض الذي يلتزم به الناقل البحري، على أنه نوع معين من التعويض أو إحدى صورته، أي أنه تعويض مستقل في الأسس و الإعتبارات عن تلك التي يقوم عليه التعويض الذي تقرره المادة 221 مدني مصري(3)، و قد أظهرت هذه الإعتبارات رغبة المشرع في إقامة توازن بين مصلحة كل من الشاحن و الناقل (4).

و لم يعرف عقد النقل البحري المسؤولية المحدودة على أساس الطرد أو الوحدة كنظام قانوني مستقل عن نظام تحديد مسؤولية مالك السفينة، إلا في بداية القرن الماضي، و ذلك عن طريق المشرع الدولي في بروكسل سنة 1924، حيث أبرمت أول اتفاقية دولية تقرر للناقل الحق في تحديد مسؤوليته عن الأضرار أو التلف الذي يصيب البضاعة المنقولة على سفينته إذا كان عقد النقل ثابتا بسند شحن بحري، بمبلغ معين عن كل طرد أو وحدة من البضاعة الهالكة أو التالفة (5).

(1) - Pierre Bonassies, Christian Scapel, Le droit Positif Français en 2008,

D.M.F. Op.Cit. H. S. N° 13, Juin 2009, P. 70.

(2) - عادل علي المقدادي، المرجع السابق - القانون البحري، طبعة 2011، -، صفحة 144 .

(3) - و مضمون هذه المادة، هو التعويض الذي يغطي ما فات الدائن من كسب و ما فاتته من خسارة .

(4) - شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، طبعة 2005، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، صفحة 161، 162 .

(5) - ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه في الحقوق،

فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، صفحة 13 .

و لتحديد مسؤولية الناقل البحري أهميته بالغة، حيث يتحقق بذلك التوازن بين مصالح الطرفين من تشجيع الاستثمارات البحرية من جانب، و حماية مصالح الشاحنين من جانب آخر، بشرط ألا تكون الحدود القصوى مجحفة بمصالح أصحاب البضائع (1).

و يقوم وراء هذا التحديد للمسؤولية، إعتبرات أخرى هامة، منها أن التعويض كاملا بدا للناقلين عسيرا بسبب جهلهم محتويات الطرود المنقولة، و قد تكون قيمتها كبيرة، كما يصعب على الناقلين التامين من مسؤوليتهم عن طرود مجهولة المحتويات و القيمة، لذا فرض التحديد على مقدار التعويض تسهيفا لهذا التامين، و تمكينا للناقلين من حساب إحتماالاتهم، و هو ما يفيد الشاحنين في نهاية الأمر و على الأجل الطويل، إذ يجنبهم أعباء الأجور الباهضة التي يؤدي إليها الحكم بتعويض كامل (2).

و تحت عنوان "حدود المسؤولية"، نصت قواعد روتردام في الفقرة "1" من المادة 59، على أن تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته محدودة بما مبلغه 875 وحدة حسابية، لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ثلاث وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر (3).

و تكون الوحدة الحسابية، طبقا لنص الفقرة "3" من المادة 59 من قواعد روتردام، هي حق السحب الخاص (DTS)، حسبما عرفه صندوق النقد الدولي، و تحول إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقا لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي، أو قرار التحكيم، أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين .

(1) - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 284 .

(2) - علي جمال الدين عوض، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الدولي في اتفاقية بروكسل في القضاء الكويتي، مجلة الحقوق و الشريعة، السنة الثانية، العدد الثاني، يونيو 1978، صفحة 334.

(3) - و هنا نلاحظ وجود سهو في عدم اكتمال الفقرة مثلما نجدها ضمن النص الفرنسي حيث تنص هي كما

يلي : "..... La limite la plus élevée étant applicable" .

و على غرار ما هو حاصل في اتفاقيتي بروكسل و هامبورغ بشأن الحد الأقصى للتعويض المترتب على الناقل، تضمنت قواعد روتردام أحكاما مماثلة، و ذلك كمقابل لحرمانه من شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها في عقد النقل (1).

و عن تحديد مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل، نصت الفقرة الخامسة من المادة الرابعة، على أن تحدد مبلغ التعويض بالجنيه الإسترلينية عن كل طرد أو وحدة قانونية، أو ما يعادل هذا المبلغ بالعملة الوطنية. غير أنها ألغيت بموجب بروتوكول 1968 الملحق بها، و استعيضت عنها بنص المادة الثانية منه، و التي تنص على ألا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من جراء الخسائر و الأضرار اللاحقة بالبضاعة، أو المتعلقة بها، بمبلغ يفوق العشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة، أو ثلاثين فرنكا عن كل كيلوغرام قائم من البضاعة المفقودة أو المعطوبة .

و يقصد بالفرنك، طبقا لنص الفقرة "د" من المادة الثانية من البروتوكول، وحدة مالية مؤلفة من 65.50 ملغ ذهب عيار 900 من ألف من الذهب الخالص . و يحدد تاريخ تحويل المبلغ المعطى إلى العملة الوطنية بموجب قانون الجهة القضائية التي رفع النزاع أمامها .

أما اتفاقية هامبورغ، فحددت مسؤولية الناقل بموجب الفقرة "أ" من المادة السادسة بمبلغ تعويض يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة، أيهما أكبر. و يلاحظ بأن فكرة التعويض الناجم عن الضرر الذي جاءت به المادة السادسة من إتفاقية هامبورغ، ليست إلا مجرد ترديد للفكرة التي صيغت أحكام معاهدة بروكسل في إطارها، فالإتفاقيتان راحتا تتناولان تحديد هذا التعويض على أساس معايير موضوعية حسابية تحكيمية (2).

(1) - وجدي حاطوم، المرجع السابق، صفحة 408 .

(2) - سعيد يحي، المرجع السابق، صفحة 52 .

و تحديد مسؤولية الناقل، يختلف فيما إذا كان التعويض مقابل هلاك البضاعة أو تلفها، و فيما إذا كان ذلك نتيجة التأخر في تسليمها . و إذا كان التعويض في الحالة الأولى يحسب بالوحدة كأساس للحساب، فإن التعويض في الحالة الثانية يحسب بمقابل الأجرة .

و قد نصت المادة 60 من قواعد روتردام، على أن يحسب التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها الناجم عن التأخر، و تكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي و نصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة. و في حالة الهلاك الكلي للبضاعة، لا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه الحد المقرر في الفقرة "1" من المادة 59 المتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها .

و كذلك، تحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم في ظل اتفاقية هامبورغ، و طبقا لما نصت عليه الفقرة (ب) من المادة السادسة، بمبلغ يعادل مثلي و نصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري .

و عن الحد الأقصى للتعويض في حالة النقل بالحاويات أو أداة مماثلة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها، أو في عربة أو فوقها، تنص الفقرة "2" من المادة 59 على أن تعتبر الرزم أو وحدات الشحن التي عدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة، أو فوقها رزما أو وحدات شحن . و إذا لم تكن معدة على هذا النحو، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة.

و في نفس الإطار، نصت الفقرة "2" من المادة السادسة من إتفاقية هامبورغ على أنه، و لحساب أي المبلغين أكبر، طبقا لنص الفقرة "أ" من نفس المادة، تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة تلك المعددة في سند الشحن، و المذكور أنها معبأة في حاوية أو منصة مماثلة أو أداة نقل مماثلة . و في خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة .

و يقصد بالطرد، ذلك الغلاف كالصندوق أو البرميل أو الكيس الذي توضع فيه البضاعة، و يحمل أرقاما و علامات تميزه . أما الوحدة، فهي تعتمد أساسا لحساب التعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة، و التي لا يعرف عددها كالحبوب و الأخشاب و البترول و الفحم . و يقصد بها وحدة الوزن (كيلوغرام، طن ...) أو الحجم (متر مكعب) أو المقاس أو الكيل، المبينة في وثيقة الشحن للتعريف بالبضاعة المسلمة للناقل و المتخذة أساسا لتحديد أجهزة النقل . فإذا ذكر الوزن بالطن، يكون "الطن" هو الوحدة.

أما عن الحاوية، فهي أوعية تتفاوت في حجمها، توضع فيها البضاعة سواء مغلفة أو سائبة، و قد تحتوي الحاوية الواحدة عدة طرود (1).

و يحسب التعويض على أساس قيمة البضائع في المكان و الزمان اللذين يتم فيهما التفريغ من على متن السفينة، و يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه إثبات مقدار الضرر اللاحق بالبضائع . و يراعى أنه في حالة ما إذا كان الضرر أقل من الحد القانوني، فلا يستحق المضرور إلا بقدر ما لحقه من ضرر، ذلك أن الحد القانوني الأقصى لا ينطبق إلا في حالة ما إذا كان الضرر اللاحق بالمضرور يفوق الحد القانوني، و من ثم، فلا يجوز إلزام الناقل بما يزيد عنه (2).

و يلاحظ أيضا، بأن ذلك هو نفس ما نصت عليه إتفاقية هامبورغ في المادة 26، على أن الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة، هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي . و تحول المبالغ المشار إليها في المادة السادسة إلى العملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف .

(1) - بسام عاطف المهتار، لمرجع السابق، صفحة 161، 162، 163.

(2) - عدلي أمير خالد، المرجع السابق - عقد النقل البحري، قواعد و أحكام -، صفحة 80، 81 .

و بالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي، و التي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته و معاملاته . و بالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة .

أما في ظل معاهدة بروكسل، و طبقا للفقرة "2(ب) " من المادة الثانية من البروتوكول المذكور، فيحسب المبلغ الإجمالي بالإستناد إلى قيمة البضاعة بتاريخ و مكان تفريغها عملا بالإتفاق، أو بالتاريخ و المكان الذي كان يتوجب أن تفرغ فيه . و تحدد قيمة البضاعة بالإستناد إلى سعر البورصة أو في حال عدم توافره، حسب السعر الراجح في السوق، أو في حال عدم توافره، بالإستناد إلى السعر العادي لبضاعة من نفس النوع و الجنس .

و لقد تدخل المشرع في تقدير مسؤولية الناقل، و إخضاعها عند التقدير لمعايير و وحدات معينة قانونا، أي بحد أقصى لا ينبغي تجاوزه، و يقدر الحد الأقصى للمسؤولية بالطرد أو الوحدة المعينة في وثيقة الشحن، حيث ينبغي اتباع الوزن المعين في هذه الوثيقة، حسبما إذا كان الوزن مقدرا بالأطنان أو بالكيلوغرامات أو القناطر، و تقدر الوحدات بذلك أيضا حسب الأحوال، و يرجع هذا التفسير لمفهوم الوحدات إلى اجتهاد محكمة التمييز الفرنسية، و قد عمل به لبساطته بالرغم مما وجه إليه من نقد (1).

(1) - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي و التقاضي و المرافعات في المملكة الأردنية الهاشمية، طبعة 1996، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، صفحة 231 .

و في ظل التشريع الجزائري، ورد تحديد المسؤولية بموجب المادة 805 من القانون البحري (1)، حيث لا يكون الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها، بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق .

و في حالة تأخر البضائع التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، يقدر التعويض بما يعادل مرتين و نصف أجره النقل المستحقة الدفع، و لكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري .

و من قراءتنا لنص المادة 805 قبل تعديلها، نلاحظ بان المشرع الجزائري، و في تحديده لمسؤولية الناقل، قد اعتمد على معاهدة بروكسل، لكونه منضماً إليها، بحيث يطبق الحد الأقصى للتعويض طبقاً لما جاءت هذه المعاهدة . غير أنه تراجع فيما بعد، ليعدل النص المذكور بموجب نص المادة 48 سالفه الذكر، و يحدد المبالغ التي تدفع كحد أقصى مقابل التعويض عن الخسائر أو الأضرار التي قد تصيب البضائع المنقولة.

و لكن، و بالرغم من أن مشرعنا لم يصادق و لم ينضم إلى بروتوكول 1968 المعدل لمعاهدة بروكسل، بحذفه للفقرة "5" من المادة الرابعة منها، إلا أننا نجد بان نص الفقرة "أ" من المادة الثانية منقول حرفياً من ذلك البروتوكول.

(1) - المعدلة و المتممة بالمادة 48 من القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري . و تنص المادة السابقة

على: " إذا لم يصرح الناقل بنوع و قيمة البضائع قبل نقلها، و لم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة نقل أخرى، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع، أو التي تتعلق بها بما يزيد عن المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعة لهذا الغرض، بموجب الإتفاقيات الدولية، و المصادق عليها من قبل الجزائر ."

و في ظل التشريع المصري، حددت مسؤولية الناقل، عن هلاك البضائع أو تلفها، و أيا كان نوعها، و بموجب المادة 233 من ق.ت.ب.ب، بمبلغ لا يجاوز ألفي (2000) جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة، أي الحدين أعلى .

أما المشرع الفرنسي، فلم يبين حدود مسؤولية الناقل . و في ذلك، تنص المادة 28 من التقنين البحري، على أن مسؤولية الناقل لا يمكن أن تتعدى، في حساب الأضرار أو الخسائر اللاحقة بالبضائع، بالطرد أو الوحدة، المبلغ المحدد بموجب مرسوم . و من هنا، نجد بان المشرع الفرنسي لم يحدد المبلغ الأعلى للتعويض إلا عن طريق المرسوم الذي يصدره .

و إذا كان التحديد القانوني للمسؤولية حق للناقل، فلاشك أنه سيحرم منه متى كان غير جدير به لسوء سلوكه الإداري، كما لا يجوز له التمسك به إذا كان الشاحن قد قدم بيانا بطبيعة البضاعة و قيمتها (1). أو غير ذلك من الحالات التي تفقد الناقل حقه في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، و التي سنتطرق إليها في الفرع الأول من هذا المطلب .

الفرع الأول : الإستثناءات الواردة على تحديد مسؤولية الناقل البحري .

و تعني هذه الإستثناءات، سقوط حق الناقل في تحديد مسؤوليته، و تتمثل في :

أولا : عند وقوع الضرر خارج المجال القانوني لمسؤولية الناقل البحري، يعتبر الناقل مدينا طبقا للقواعد العامة، و يلتزم بدفع التعويض كاملا، إذ في هذه الحالة، لا نكون أمام عقد نقل بحري .

ثانيا : عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع و أدرجها في تفاصيل العقد، و هو ما جاء في الفقرة "1" من نص المادة 59 من قواعد روتردام، و أيضا في نص الفقرة "5" من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل .

(1) - شريف أحمد الطباخ، المرجع السابق، صفحة 146، 147 .

و يظهر بأن بروتوكول 1968 أضاف، و بموجب نص الفقرة "أ" من المادة الثانية، بأن الحد الأقصى هو الذي يطبق، بمعنى أن الناقل يلتزم بدفع التعويض مقابل قيمة تلك البضاعة، حتى و إن كانت قيمتها يفوق الحد الأقصى المنصوص عليه في ذلك البروتوكول.

و قد ورد في أحد الطعون(1)، بأنه يجب ألا يتعدى التعويض المستحق عن فقد البضاعة، المبلغ المنصوص عليه في معاهدة بروكسل، و السابق ذكره، إذا لم تدون في سند الشحن قيمة البضاعة المشحونة . أما في حالة العكس، فيكون تقدير التعويض بقيمته الفعلية دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض الوارد بمعاهدة بروكسل، و بالفقرة "5" من المادة الرابعة منها، و هو نفسه ما جرى به قضاء محكمة النقض المصرية، من أن مناط تقدير التعويض عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة بقيمته الفعلية دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض، هو أن يكون الشاحن قد دون في سند الشحن بياناً بجنس البضاعة و قيمتها، باعتبار أن هذا السند وحده هو الذي يحكم العلاقة بين الناقل و الشاحن و المرسل إليه (2).

و على كل، فلا تكون قيمة البضاعة المصرح بها من قبل الشاحن ذات حجية مطلقة بالنسبة للناقل، إذ يستطيع هذا الأخير أن يطعن فيها و يثبت خلافها، و هو ما نصت عليه المادة الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل، و المادة 807 من القانون البحري الجزائري، و كذلك المادة 234 من ق.ت.ب. المصري .

ثالثاً : يسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية، عندما يتفق مع الشاحن على تعويض أقل مما هو مقرر بموجب النصوص، و سنشير إلى هذا الاتفاق ضمن الفرع الثاني المتعلق بالشروط التعاقدية لتحديد المسؤولية .

(1) - سعيد أحمد شعله، المرجع السابق، صفحة 166.

(2) - احمد محمود حسني، المرجع السابق - قضاء النقض البحري - ، صفحة 321 .

رابعاً: لا يستفيد الناقل من تحديد مسؤوليته، إذا ما وقع الضرر نتيجة فعل ارتكبه الناقل أو الشخص المطالب بالحد من المسؤولية، أو إذا ما قام الناقل بارتكاب خطأ غير مغتفر، كأن يكون قد ارتكب ذلك الفعل بقصد إحداث ذلك الضرر، أو كان قد ارتكبه عن استهتار منه و هو يعلم باحتمال حدوث ذلك الضرر . و قد نصت على هذا الإستثناء، المادة 61 من قواعد روتردام، و الفقرة "هـ" من المادة الثانية من بروتوكول 1968، و حتى الفقرة الأولى والثانية من المادة الثامنة من إتفاقية هامبورغ .

و قد ورد تعريف الخطأ غير المغتفر للناقل في ظل التشريع الفرنسي، على أنه الخطأ الصادر نتيجة فعل أو إغفال شخصي، و يكون الغرض منه إحداث الضرر، أو أن الناقل كان على علم بأن ذلك الضرر كان محتمل الوقوع . و في هذه الحالة، على من يريد الإستفادة من عدم تحديد مسؤولية الناقل، أن يثبت بأن هذا الأخير كان يعلم بإمكانية حدوث الضرر، و كان لديه حظ أوفر لاتقاء ذلك الخطر(1).

كما أن محكمة النقض الفرنسية كانت قد فصلت، و بموجب قرار علق عليه الأستاذ فيليب ديلبيك، جاء فيه بان محكمة النقض كانت قد أيدت محكمة استئناف آكس أنبروفونس (Aix-en-Provence)، التي اعتبرت خطأ الناقل، خطأ غير مغتفر، لكونه قام بتحميل البضاعة على سطح السفينة تلاغما (Teleghma)، بالرغم من أن الأحوال الجوية كانت تشير إلى هبوب رياح بقوة 11، و أن مواد الربط البضاعة لا يمكن أن تستبعد فكها إلا بهبوب رياح ذات قوة من 8 إلى 9 (2).

(1) - Stéphane Miribel, Op.Cit. ,P. 86.

(2) - Philippe Delebeque, La Faute Inexcusable, D.M F. Op.Cit. N°730, Novembre 2011, P. 870.

و بذلك، اعتبرت المحكمة بأن الناقل قد ارتكب خطأ غير مغتفر باستهتاره، و دون توقع للنتائج المنجرة عن قوة الرياح و تسببها في تفكك البضاعة.

خامسا : لا يستفيد الناقل من تحديد مسؤوليته طبقا لنص الفقرة "5" من المادة 25 من قواعد روتردام في حال مخالفة الناقل لاتفاقه الصريح مع الشاحن على نقل البضائع تحت سطح السفينة. كما لا يستفيد الناقل، في ظل معاهدة بروكسل، من تحديد المسؤولية، في حالة نقل البضائع على متن السفينة أو نقل الحيوانات الحية، و ذلك لكونها لا تدخل ضمن مفهوم البضائع، و تنطبق عليها القواعد العامة في هذا الشأن . أما بالنسبة لاتفاقية هامبورغ، فيستفيد الناقل من تحديد المسؤولية إذا قام بنقل الحيوانات الحية، و لا يستفيد من ذلك إذا قام بنقل البضائع على سطح السفينة دون موافقة الشاحن.

الفرع الثاني : الشروط التعاقدية لتحديد مسؤولية الناقل البحري :

تعتبر نصوص الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، و فيما يتعلق بمسؤولية الناقل خاصة، من بالنظام العام، و لا يجوز مخالفتها الا اذا نصت على خلاف ذلك .

و تحت عنوان "صحة الأحكام التعاقدية"، إعتبرت قواعد روتردام، و بموجب نص الفقرة "ب" من المادة 79، أي بند في عقد النقل باطلا، متى كان يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري، عن الإخلال بواجب منصوص عليه في الإتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة . كل ذلك، ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الإتفاقية، مثل إتفاق الناقل و الشاحن على مبلغ أعلى من مقدار الحد الأعلى للمسؤولية المنصوص عليه في المادة 59 منها .

و تعتبر الأحكام الخاصة بتحديد مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل، أحكاماً أمراً، إذ تتعلق بالنظام العام . لذلك، يمنع على الناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني بالنسبة للأضرار التي تلحق البضاعة قبل الشحن أو بعد التفريغ (1). و يعد هذا مانعاً يحول دون اتفاق الناقل على تحديد مسؤوليته طبقاً لما جاءت به الفقرة "ز" من المادة الثانية من بروتوكول 1968، من أنه يجوز طبقاً للفقرة "5" من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الإتفاق على أن يكون المبلغ أقل من الحد الأقصى المنصوص عليه .

و طبقاً لاتفاقية هامبورغ، يجوز للناقل طبقاً للفقرة "4" من المادة السادسة، الإتفاق على تعيين حدود لمسؤوليته تتجاوز تلك المنصوص عليها في الفقرة "1" من هذه المادة.

و بموجب الفقرة "ب" من المادة 811 من القانون البحري الجزائري (2)، يعد باطلاً كل شرط تعاقدي، يكون هدفه تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه . و ذلك ما جاءت به أيضاً لمادة 29 من ق.ت.ب. الفرنسي .

و يقع باطلاً أيضاً، و طبقاً لنص الفقرة "ج" من المادة 236 من ق.ت.ب. المصري، كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، و يكون موضوعه تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة "1" من المادة 233 من هذا القانون .

(1) - بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، صفحة 161، 162، 163.

(2) - و تضع المادة 811 المذكورة، استثناء عن بطلان شروط تحديد المسؤولية، تضمنته المادة 808 من القانون البحري الجزائري، و هي الحالة التي تكون فيها الدولة قد وضعت لدائن أجنبي حدود مسؤولية بمبلغ أقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 أعلاه، حيث لا يلتزم الناقل إلا بذلك المبلغ .

خاتمة :

من خلال هذا البحث، نصل إلى القول بأن قواعد روتردام، لا شك أنها جاءت بالجديد فيما يخص مسؤولية الناقل البحري للبضائع، و إلا فلماذا التفكير في إعادة النظر في معاهدة بروكسل، و من ثم بلورة إتفاقية ثالثة ؟

و لعلنا استنبطنا من خلال البحث إلى تغيير قواعد روتردام لمفهوم عقد النقل البحري، بحيث لم يعد يعتمد على أداة السفينة فقط، بل أصبح يشمل وسائل نقل أخرى غير بحرية تسري عليها أحكام عقد النقل البحري .

كذلك، برزت ضمن أحكام قواعد روتردام أطراف متعددة، و تقوم كل منهما بمهام مختلفة على حسب علاقته بالناقل أو بالشاحن، و على حسب مهمته المدرجة في مستند النقل. مع الإشارة بأن علاقة الناقل خاصة بأطراف عقد النقل البحري أصبحت في ظل قواعد روتردام تشكل علاقة تابع و متبوع .

و في ظل قواعد روتردام، تغيرت تسمية وثيقة أو سند الشحن، و أصبح يسمى بمستند النقل، لأنه لم يعد يلعب دور الدليل على البضاعة المشحونة فقط، بل إمتد دوره إلى إثبات عقد النقل البحري، بالإضافة إلى إثبات تسلم البضائع، بغض النظر إن كان هذا المستند عاديا أم إلكترونيا لتماشيه مع التطور التكنولوجي الحاصل في مجال التعاملات التجارية .

و من خلال دراستنا لمجال أو مدة مسؤولية الناقل في ظل قواعد روتردام، تبين لنا بأنه توسع أكثر مما كان عليه في ظل الإتفاقيتين السابقتين، بالنظر إلى توسع مفهوم عقد النقل البحري، مع تقييد حرية الناقل البحري في الإتفاق على تحديد زمان و مكان تسلم البضائع و تسليمها نظرا للمشاكل التي كانت قائمة في ظل من سبقتها، خاصة فيما يتعلق بعملية التسلم و التحميل، و كذا عملية التفريغ و التسليم .

و من حيث التزامات الناقل، فنجدها كثيرة، تتميز في ظل قواعد روتردام بالإستمراية في الأداء، فلا يكفي مثلا إعداد السفينة قابلة للإبحار فحسب، بل لابد من أن تبقى على تلك الصلاحية إلى غاية نهاية الرحلة و انتهاء عقد النقل البحري، و نفس الشيء بالنسبة للإهتمام بالبضاعة المنقولة .

و من خلال دراستنا للنظام القانوني لمسؤولية الناقل، يظهر نوع التزام الناقل في ظل قواعد روتردام على أنه ذو طبيعة مزدوجة، فهو التزام ببذل عناية إعتقادا على ما قلناه بشأن التزامه بأداء واجباته على نحو ملائم و بعناية، كما هو التزام بتحقيق نتيجة إذا ما قلنا بأنه ملزم بالإستمرار بتلك العناية إلى غاية تسليم البضاعة دون إبقائها في الميناء أو تركها دون تسليمها الفعلي إلى صاحبها .

كذلك تبين لنا، بأن عبء الإثبات في ظل قواعد روتردام لم يهدأ، فتارة نرى بأن مسؤولية الناقل مفترضة، و عليه أن يثبت تدخل الظروف أو الأحداث في وقوع الضرر، و تارة نجدها تقوم على افتراض خطأ الناقل أو أحد تابعيه، فيصبح ملزما بنفي ذلك الخطأ، و تارة أخرى ينتقل عبء الإثبات إلى المتضرر حتى تقوم مسؤولية الناقل .

و انطلاقا من مبدأ تحمل الناقل للمسؤولية، نصل إلى أن قواعد روتردام كغيرها، مكنت الناقل من طرق تحميه ووسائل تعفيه.

و تتمثل هذه الطرق في وسائل دفع إحترازية و أخرى للنفي . أما الأولى، فهي التحفظات التي يبديها الناقل بعد تسلمه للبضائع و قبل انطلاق الرحلة، حينما يكون لديه شك يحمله على الارتياح فيما يخص حالة تلك البضائع أو مقدارها الحقيقي، و أما الثانية، فتكون إما بالجوء إلى نفي الخطأ عنه أو عن تابعيه، و إما بإثبات تدخل ظروف أو أحداث خارجة عن إرادته، حالت دون تنفيذه الجيد و الكامل لعقد النقل البحري، و لم يكن ليدفعها.

و في هذا، نشير إلى أن قواعد روتردام شددت من مسؤولية الناقل بإلغائها لحالة إعفائه من المسؤولية المتولدة عن عدم توفيره لسفينة صالحة للملاحة، و كذا إلغائها لحالة إعفائه من المسؤولية عن الأفعال و الأخطاء الملاحية التي يقدم عليها الربان أو الطاقم أثناء الرحلة البحرية .

و إذا لم يستطع الناقل الإحتماء وراء تلك الوسائل التي عدناها، و ثبتت مسؤوليته عن البضائع الهالكة بحيث يلتزم بدفع التعويض عنها، فإنه يستفيد من تحديد مسؤوليته بتقدير تعويض مناسب لقدرته المالية. و في هذا الصدد، رفعت قواعد روتردام من مبلغ التعويض المنصوص عليه في الإتفاقيتين السابقتين، مع أنها لم ترفع من قيمة التعويض مقابل التأخر في التسليم، و هذه الزيادة لا محال سترهق الناقل، و لكنها لا تعد أيضا في مصلحة الشاحن، ذلك أن الخسارة التي يتكبدها من جراء هلاك البضائع أو تلفها قد تفوق التعويض بكثير .

و في الأخير، نضيف بالتعداد، بعض ما جاءت به قواعد روتردام من أحكام :

- 1 - أن قواعد روتردام ألغت، و فيما يتعلق بمجال انطباقها، شرط بارامونت الذي يخول لطرفي العقد الإتفاق على تطبيقها في حال عدم انطباقها .
- 2 - أن قواعد روتردام خصت الشاحن بالتزامات متعددة و قررت في حال إخلاله بها قيام مسؤوليته .
- 3 - أن قواعد روتردام أضافت إلى عقد النقل، العقد الكمي كنوع جديد من العقود، نستوحي منه تجسيدا للإرادة التعاقدية، بحيث تكون للناقل الحرية في الإتفاق على إبرام عقد واحد يتضمن عدة شحنات متفرقة الفترات، و في مدة زمنية متفق عليها، كما تكون له الحرية في تحديد الكمية التي سينقلها .

4 - أن قواعد روتردام مزجت بين أحكام كل من معاهدة بروكسل لسنة 1924، و إتفاقية هامبورغ لسنة 1978، و الغرض من ذلك، سعيها إلى توحيد الأحكام بما يخدم مصالح الناقلين و الشاحنين على حد سواء .

و على ضوء هذه الخاتمة، سنحاول الإجابة الإشكاليات المطروحة في المقدمة.

بالنسبة لمركز الناقل في ظل قواعد روتردام، فإننا نرى بأنه تغير و لم يبق كما كان عليه، بالنظر إلى أن التزاماته و مسؤوليته أصبحتا أكثر صرامة، و خاصة فيما يتعلق بمسؤوليته عما يرتكبه الأشخاص المولجون من طرفه من أخطاء، تجارية و خاصة ملاحية، و إلزامه في ذلك أن يقوم بمراقبة عملية النقل بأكملها من البداية إلى النهاية.

و بالرغم من ذلك، و إن كانت هذه قواعد روتردام تسعى إلى تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين و الشاحنين، إلا أن الناقل لا يزال في ظل أحكامها صاحب المركز القوي، حتى و إن شددت من مسؤوليته . لذلك، قد يأخذ اعتمادها من طرف الدول، خاصة الشاحنة منها وقتا طويلا .

و الأمر لا يسلم إذن من التشتت في الأذهان حول مدى نجاح قواعد روتردام أو فشلها، خاصة أن الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية قد بادرت بالتوقيع عليها، و هذا ما سوف يخلق بعض التخوف لدى الدول الشاحنة، فنتردد في التصديق أو الإنضمام. و يعيد التاريخ نفس ما حدث عند ظهور إتفاقية هامبورغ، التي، إضافة إلى تأخر دخولها حيز النفاذ لمدة 14 سنة، و بالرغم من أنها تخدم مصالح الدول الشاحنة بشكل كبير، إلا أن هذه الأخيرة تخوفت من اعتماد أحكامها، و منها من لم تعتمدھا أصلا .

و كمثال على ذلك، نجد بأن كلا من فرنسا و الجزائر، لم تنضما إلى إتفاقية هامبورغ و لا تزالان على تطبيق معاهدة بروكسل، أما مصر، فلم تصبح الإتفاقية نافذة بالنسبة لها إلا بعد 13 سنة من تاريخ انضمامها بموجب قرار رئيس الجمهورية لسنة 1979، أي في نوفمبر 1992.

هذا، و يظهر لنا، بالنظر إلى توقيعات الدول، بأن قواعد روتردام لقيت ترحيبا من الدول الإفريقية الشاحنة خاصة ، إذ رأت في هذه القواعد فرصة لا يجب تفويتها، لتكون إسبانيا أول دولة شاحنة تبادر بالتصديق عليها. و بالنسبة للدول الشاحنة الأخرى، مثل فرنسا و الدول العربية، كالمغرب، تونس و مصر، فهي لا تزال تعقد اجتماعات مستمرة لدراسة إيجابيات و سلبيات قواعد روتردام، و بالتالي تقرير مدى ضرورة اعتمادها أو لا.

أما الجزائر، و كدولة شاحنة، لا تملك أساطيل بحرية ضخمة نظرا لتراجع أسطولها للنقل البحري بسبب قدم السفن، من 70 سفينة خلال سنوات السبعينيات إلى 32 سفينة، و كدولة تعتمد على النقل البحري للبضائع في مبادلاتها التجارية بنسبة 95 بالمائة، سيساعدها أن تصادق أو تنضم إلى قواعد روتردام بعد دخولها حيز النفاذ، و ذلك إذا ما رأينا بأن أحكام هذه الأخيرة قد جاءت معدلة لأحكام معاهدة بروكسل بشكل تخدم أحكامها مصالح الدول الشاحنة .

و بقاء الجزائر على عهد أحكام معاهدة بروكسل، لخير دليل على التنبؤ بإقبالها على التصديق أو الإنضمام إلى قواعد روتردام . و قد علمنا من مصدر موثوق، بأن الجزائر تنوي ذلك، على اعتبار أن عدم إنضمامها إلى إتفاقية هامبورغ كانت بالنسبة لها فرصة ضائعة . و إن كنا نتساءل، هل أن الوقت فاتها، أم أنها تترصد لتأخذ العبر ؟ .

تم بعون الله،

و الله ولي التوفيق .

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية :

أولا - الكتب العامة :

- 01 - جلال وفاء محمددين، القانون البحري، طبعة 1994، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية .
- 02 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، طبعة 2011، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان.
- 03 - عباس حلمي، القانون البحري، طبعة 1983، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر .
- 04 - علي البارودي، القانون البحري، طبعة 1988، الدار الجامعية، الإسكندرية.
- 05 - محمد السيد الفقي، القانون البحري، طبعة 2006، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية .
- 06 - هاني دويدار و علي البارودي، القانون البحري، بدون طبعة، الدار الجامعية، الإسكندرية .
- 07 - وهيب الأسير، القانون البحري، طبعة 2008، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس .

ثانيا - الكتب المتخصصة :

- 01 - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، طبعة 1989، منشأة المعارف، الإسكندرية .
- 02 - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، طبعة 1991، منشأة المعارف، الإسكندرية .
- 03 - أحمد محمود حسني، قضاء النقص البحري، الطبعة الرابعة 2007، منشأة المعارف، الإسكندرية .
- 04 - أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، دراسة قانونية للنقل بالحاويات و أثره في تنفيذ عقد النقل البحري، طبعة 2004، منشأة المعارف الإسكندرية .
- 05 - بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، الطبعة الأولى 2006، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت .
- 06 - جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، طبعة 1997، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية .
- 07 - جلال وفاء محمدين، مدى فاعلية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري ، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية .
- 08 - سعيد أحمد شعلة، قضاء النقص التجاري في عقد النقل، طبعة 1993، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية .
- 09 - سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978، (قواعد هامبورغ)، طبعة 2000، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية .

- 10 - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوسطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، طبعة 2004، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية .
- 11 - شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، طبعة 2005، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية .
- 12 - شريف محمد غانم، إلتزامات الشاحن و مسؤوليته في قواعد روتردام لسنة 2008، طبعة 2012، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية .
- 13 - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي و التقاضي و المرافعات في المملكة الأردنية الهاشمية، طبعة 1996، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان .
- 14 - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعة 2008، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية .
- 15 - عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، طبعة 2002، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية .
- 16 - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان، طبعة 2005، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية .
- 17 - عبد القادر حسن العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، بدون طبعة، الدار الجامعية، الإسكندرية .
- 18 - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، طبعة 2000، منشأة المعارف، الإسكندرية .
- 19 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد و أحكام، طبعة 2006، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية .
- 20 - كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، طبعة 1998، منشأة المعارف، الإسكندرية .

- 21 - كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ، طبعة 2002، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- 22 - لطيف جبر كوماني، القانون البحري، طبعة 1996، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان .
- 23 - محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الالكترونية بين الواقع و المأمول، طبعة 2005، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية .
- 24 - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، طبعة 2005، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية .
- 25 - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية لسنة 1990، طبعة 1995، منشأة المعارف، الإسكندرية .
- 26 - مصطفى البنداري سيد أحمد، الإنحراف عن خط السير في القانون البحري، طبعة 1994، بدون دار النشر .
- 27 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، طبعة 1995، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية .
- 28 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، طبعة 2006، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان .
- 29 - مناني فراح، العقد الالكتروني وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري، طبعة 2009، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر .
- 30 - هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، طبعة 1997، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت .
- 31 - وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية، طبعة 2011، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان .

ثالثا - الرسائل الجامعية :

- 1 - جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية - دراسة مقارنة - أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون.
- 2 - ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون.

رابعا - المقالات :

- 1 - خليل بوعلام، التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية، المجلة القضائية، عدد 02 (دراسات)، سنة 2004، (د.و. أ. ت.)، الجزائر .
- 2 - علي جمال الدين عوض، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الدولي في اتفاقية بروكسل في القضاء الكويتي، مجلة الحقوق و الشريعة، السنة الثانية، العدد الثاني، يونيو 1978 ، كلية الحقوق و الشريعة، جامعة الكويت، ص.ب. 4576، الكويت .
- 3 - هشام رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري أنه قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع؟ مجلة الحقوق، السنة 10، العدد الأول، مارس 1986، ص.ب. 5476، الصفاة، الكويت.
- 4 - يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع و الحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، لسنة 16، العدد الأول و الرابع، مارس، يونيو 1992 ، كلية الحقوق، جامعة الكويت .

خامسا - النصوص القانونية :

أ - الإتفاقيات الدولية :

- 1 - إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام" ، لسنة 2008.
- 2 - إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لسنة 1978 "إتفاقية هامبورغ".
- 3 - معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، معدلة و متممة ببروتوكولي 1968 و 1979 .

ب - التشريعات الوطنية :

- 1 - أمر 58/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، ج.ر. عدد 78، مؤرخة في 1975/09/30، معدل و متمم، المتضمن القانون المدني الجزائري.
- 2 - أمر 80/76، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، ج.ر. عدد 29 لسنة 1977، المعدل و المتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر. عدد 47 لسنة 1998، و المتضمن القانون البحري الجزائري .
- 3 - أمر 1078/66، مؤرخ في 31 ديسمبر 1966، ج.ر. 11 جانفي 1967، المتعلق بتطبيق القانون الفرنسي رقم 420/66 و المتضمن القانون التجاري البحري الفرنسي .
- 4 - قانون 2 أفريل 1936، جريدة رسمية 11 أفريل 1936، المعدل و المتمم بالقانون 420/66، المؤرخ في جوان 1966.
- 5 - قانون رقم 8 لسنة 1990، المتضمن قانون التجارة البحرية المصري، ج.ر. سنة 33، عدد 18 (تابع)، مؤرخة في 3 مايو 1990 .

سادسا - الإجتهاادات القضائية :

أ - المجلات القضائية ، (د.و.أ.ت.)، الجزائر .

- مجلة قضائية عدد 01 لسنة 1991، صفحة 71 (قرار رقم 33957،
مؤرخ في 1989/07/09)، و صفحة 87 (قرار رقم 62163،
مؤرخ في 1990/01/14).
- مجلة قضائية عدد 01 لسنة 1992، صفحة 87 (قرار رقم 72391،
مؤرخ في 1990/12/30).
- مجلة قضائية عدد 03 لسنة 1994، صفحة 132 (قرار رقم 112383،
مؤرخ في 1994/01/17).
- مجلة قضائية عدد 49 لسنة 1996، صفحة 259 (قرار رقم 110592،
مؤرخ في 1995/04/11).
- مجلة قضائية عدد 01 لسنة 1999، صفحة 152 (قرار رقم 163423،
مؤرخ في 1998/03/17).
- مجلة قضائية عدد خاص لسنة 1999، صفحة 208 (قرار رقم 113345،
مؤرخ في 1995/05/16)، و صفحة 178 (قرار رقم 169663،
مؤرخ في 1998/05/16)، و صفحة 211 (قرار رقم 151318،
مؤرخ في 1997/05/06).
- مجلة قضائية عدد 01 لسنة 2004، صفحة 157 (قرار رقم 271334،
مؤرخ في 2002/03/05).
- مجلة قضائية عدد 02 لسنة 2004، صفحة 51 (دراسات) .
- مجلة قضائية عدد 02، سنة 2005، صفحة 309 (قرار رقم 355935،
مؤرخ في 1994/11/22).
- مجلة قضائية عدد 02 لسنة 2011، صفحة 94 (دراسات) .

- ب - نشرة القضاة ، وزارة العدل، الجزائر .
- نشرة قضاة، عدد 50 لسنة 1994، صفحة 108 (قرار رقم 126146،
مؤرخ في 1994/11/22) .
- نشرة القضاة، عدد 56 لسنة 1997، صفحة 62 (قرار رقم 153703،
مؤرخ في 1997/06/24) .

سابعا - الملحق :

- أ - النص الكامل لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع
عن طريق البحر كليا أو جزئيا " قواعد روتردام".
ب - جدول يحمل أسماء الدول التي وقعت على قواعد روتردام .
ج - جدول يحمل إحصائيات حول النشاط المينائي في الجزائر، (من شهر جانفي
إلى شهر ماي 2010 و 2011) .

المراجع باللغة الفرنسية :

1 - OUVRAGES :

- a - Martine Remond- Guilloud, Droit Maritime, 2^{ème} Edition,(Pas D'Année
D'édition) , A. Pedone, Paris.
b - Mohamed El Kamel El Khalifa - Le Connaissance, Edition , Fascicule 1.
c - Pierre Bonassies et Christian Scapel, droit maritime, Edition 2006, Librairie
générale de Droit et de Jurisprudence, PARIS .
d - René Rodière , Droit Maritime, 12^{ème} édition, 1997, Dalloz, Delta .

2 - MEMOIRES

a - Pascale Fabre-Teste, Le Projet de Convention de la CNUDCI sur le Transport Transmaritime Multimodal . Memoire Master 2 Professionnel, Faculté de Droit et de Sciences Politiques , Aix Marseille III, Année Universitaire 2005-2006, Centre de Droit Maritime et des Transports .

3 - ARTICLES :

- a - Boukhatmi Fatma Zohra, Les Règles de Rotterdam, Première lecture de la convention Le Phare N° 131, Mars 2010 .
- b - Haddoum Kamel, La Convention Des Nations Unies sur le Contrat de Transport International des Marchandises effectué entièrement ou partiellement par Mer, Appelée « Règles de Rotterdam » ... Revue Juridique De La Cour Supreme, N2, Année 2011, Page 94.
- c - Philippe Delebeque, La Faute inexcusable, D.M.F. N° 730, Novembre 2011 .
- d - Pierre Bonassies et Philippe Delebecque, LE Droit Positif Francais en 2008, D.M.F... H. S. N° 13, Juin 2009 .
- e - Pierre Bonassies et Philippe Delebecque, LE Droit Positif Francais en 2006, D.M.F. H. S. N° 11, Juin 2007 .
- f - Stéphane Miribel, L'affaire Rosa Delmas : Limitation et faute inexcusable, une nouvelle approche? D.M.F.N° 729, Octobre 2011 .
- g - Yves Tassel, D.M.F. N° 624, Mars 2002, Lamy SA 21/23,Rue des Ardennes, Paris.

4 - SITES WEB :

- a - www.comitemaritime.org.
- b - www.uncitral.org

الفه رس

<u>المحتويات</u>	<u>الصفحات</u>
مقدمة	01
<u>الفصل الأول</u> : المركز القانوني للناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام	06
<u>المبحث الأول</u> : مركز الناقل من حيث إبرامه لعقد النقل البحري للبضائع.....	06
<u>المطلب 1</u> : الناقل البحري طرف أساسي في عقد النقل	08
<u>الفرع الأول</u> : علاقة الناقل البحري بالأطراف المتعددة في عقد النقل	09
<u>الفرع الثاني</u> : إعداد الناقل البحري للوثائق المتعلقة بعقد النقل.....	12
<u>أولا</u> : الوثائق العادية	12
أ - سند الشحن أو مستند النقل	12
ب - خطاب الضمان	17
<u>ثانيا</u> : الوثائق الإلكترونية	19
<u>المطلب 2</u> : التزامات الناقل البحري بمقتضى عقد النقل	21
<u>الفرع الأول</u> : التزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة	22
<u>أولا</u> : إلتزام الناقل البحري بجعل السفينة صالحة للإبحار طوال الرحلة	
و الإبقاء عليها كذلك	22
<u>ثانيا</u> : إلتزام الناقل البحري بتطعيم السفينة، تهيئتها و تجهيزها على نحو ملائم	
و طوال الرحلة	25

ثالثا : التزام الناقل البحري بتجهيز أجزاء السفينة، الحفاظ عليها و الإبقاء

- 27 عليها كذلك
- 27 الفرع الثاني : التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة
- 28 أولا : التزام الناقل البحري بتسلم أو استلام البضائع
- 30 ثانيا : التزام الناقل بإصدار سند الشحن أو مستند النقل
- 30 ثالثا : التزام الناقل البحري بشحن أو تحميل البضائع
- 32 رابعا : التزام الناقل البحري بمناولة البضاعة و تستيفها
- 33 خامسا : التزام الناقل البحري بتفريغ البضاعة
- 35 سادسا : التزام الناقل البحري بتسليم البضاعة
- 38 الفرع الثالث : التزامات الناقل البحري المتعلقة بالرحلة البحرية
- 40 المبحث الثاني : مركز الناقل البحري من حيث تحديد مجال مسؤوليته
- 40 المطلب 1 : مدة مسؤولية الناقل البحري
- 41 الفرع الأول : تحديد المدة إستنادا إلى مفهوم عقد النقل البحري
- 42 الفرع الثاني : تحديد المدة إستنادا إلى إلتزامات الناقل
- 46 المطلب 2 : حالات قيام مسؤولية الناقل البحري
- 47 الفرع الأول : المسؤولية عن هلاك البضاعة
- 49 الفرع الثاني : المسؤولية عن تلف البضاعة
- 50 الفرع الثالث : المسؤولية عن التأخر في تسليم البضاعة

الفصل الثاني : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

- 56 في ظل قواعد روتردام
- 58 **المبحث الأول : طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البحري**
- 58 **المطلب 1 : طبيعة مسؤولية الناقل البحري**
- 59 **الفرع الأول : التزام الناقل البحري، إلتزام ببذل عناية**
- 63 **الفرع الثاني : إلتزام الناقل البحري، إلتزام بتحقيق نتيجة**
- 67 **المطلب 2 : أساس قيام مسؤولية الناقل البحري**
- 67 **الفرع الأول : مسؤولية الناقل البحري المفترضة**
- 73 **الفرع الثاني : مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض**
- 76 **الفرع الثالث : مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات ...**
- 77 **المبحث الثاني : طرق حماية الناقل البحري من المسؤولية**
- 78 **المطلب 1 : وسائل دفع الناقل البحري للمسؤولية**
- 79 **الفرع الأول : الحالات المتعددة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية**
- 79 **أولاً : إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حال إبدائه للتحفظات**
- 81 **ثانياً : إعفاء الناقل من المسؤولية بنفي الخطأ عنه**
- 82 **ثالثاً : إعفاء الناقل من المسؤولية بتوافر حالات معينة**
- 85 **أ : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة..**
- 87 **ب : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الخطأ الملاحي**

- ج : حالة إعفاء الناقل من المسؤولية لتدخل السبب الأجنبي 89
- 1 : حالة القوة القاهرة 89
- 2 : حالة الخطأ الصادر من الشاحن 91
- 3 : حالة تدخل فعل الغير في إحداث الضرر 93
- 4 : العيب الذاتي في البضاعة 93
- د : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب أحداث خارجة عن إرادته.... 94
- 1 : إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر..... 95
- 2 : العيوب الخفية التي لا تدركها اليقظة المعقولة 97
- 3 : الإنحراف المعقول عن الطريق 97
- هـ : حالة إعفاء الناقل من المسؤولية عن أحداث أو ظروف أخرى 98
- الفرع الثاني : الشروط التعاقدية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية 99
- المطلب 2 : التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري 102
- الفرع الأول : الإستثناءات الواردة على تحديد مسؤولية الناقل البحري 110
- الفرع الثاني : الشروط التعاقدية لتحديد مسؤولية الناقل البحري 113
- خاتمة 115
- الملحق

الملحق

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة
بعقود النقل الدولي للبضائع
عن طريق البحر كليا أو جزئيا



الأمم المتحدة

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة
بعقود النقل الدولي للبضائع
عن طريق البحر كلياً أو جزئياً



الأمم المتحدة
فيينا، ٢٠٠٩

منشورات الأمم المتحدة
رقم البيع A.09.V.9
ISBN 978-92-1-163305-2

المحتويات

١	قرار اتخذته الجمعية العامة
٤	اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا
٥	الفصل ١ - أحكام عامة
٥	المادة ١ - التعاريف
٨	المادة ٢ - تفسير هذه الاتفاقية
٨	المادة ٣ - مقتضيات الشكل
٩	المادة ٤ - انطاق الدفع وحدود المسؤولية
٩	الفصل ٢ - نطاق الانطاق
٩	المادة ٥ - نطاق الانطاق العام
١٠	المادة ٦ - استثناءات خاصة
١٠	المادة ٧ - الانطاق على أطراف معينة
١١	الفصل ٣ - سجلات النقل الإلكترونية
١١	المادة ٨ - استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها
١١	المادة ٩ - إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول
١١	المادة ١٠ - إيداع مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٢	المادة ١١ - إيداع مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٢	الفصل ٤ - واجبات الناقل
١٢	المادة ١١ - نقل البضائع وتسليمها
١٣	المادة ١٢ - مدة مسؤولية الناقل
١٣	المادة ١٣ - واجبات معينة
١٤	المادة ١٤ - واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية
١٤	المادة ١٥ - البضائع التي قد تصبح خطرا
١٤	المادة ١٦ - التضحية ببضائع أثناء الرحلة البحرية

١٥	مسؤولية الناقل عن اهلاك أو التلف أو التأخر.....	١٥	الفصل ٥ -
١٥	المادة ١٧ - أساس المسؤولية	١٥	
١٧	المادة ١٨ - مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين.....	١٧	
١٧	المادة ١٩ - مسؤولية الأطراف المتفذة البحرية	١٧	
١٨	المادة ٢٠ - المسؤولية الجماعية والفردية	١٨	
١٨	المادة ٢١ - التأخر	١٨	
١٩	المادة ٢٢ - حساب التعويض	١٩	
١٩	المادة ٢٣ - الإشتعال في حال هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها	١٩	
٢٠	أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل.....	٢٠	الفصل ٦ -
٢٠	المادة ٢٤ - الانحراف عن المسار.....	٢٠	
٢٠	المادة ٢٥ - البضائع المنقولة على سطح السفينة	٢٠	
٢١	المادة ٢٦ - النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري	٢١	
٢٢	واجبات الشاحن تجاه الناقل.....	٢٢	الفصل ٧ -
٢٢	المادة ٢٧ - تسليم البضائع للنقل	٢٢	
٢٢	المادة ٢٨ - تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات.....	٢٢	
٢٢	المادة ٢٩ - واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات	٢٢	
٢٣	المادة ٣٠ - أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل	٢٣	
٢٣	المادة ٣١ - المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد.....	٢٣	
٢٤	المادة ٣٢ - قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة.....	٢٤	
٢٤	المادة ٣٣ - تولى الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته	٢٤	
٢٤	المادة ٣٤ - مسؤولية الشاحن عن أشخاص آخرين.....	٢٤	
٢٥	مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية.....	٢٥	الفصل ٨ -
٢٥	المادة ٣٥ - إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني	٢٥	
٢٥	المادة ٣٦ - تفاصيل العقد	٢٥	
٢٦	المادة ٣٧ - هوية الناقل.....	٢٦	
٢٧	المادة ٣٨ - التوقيع	٢٧	
٢٧	المادة ٣٩ - النواقص في تفاصيل العقد	٢٧	

المادة ٤٠ -	التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبيضائع في تفاصيل العقد	٢٨
المادة ٤١ -	المفعول الإيجابي لتفاصيل العقد	٢٩
المادة ٤٢ -	”أجرة النقل مدفوعة سلفاً“	٣٠
الفصل ٩ -	تسليم البضائع	٣٠
المادة ٤٣ -	واجب قبول تسليم البضائع	٣٠
المادة ٤٤ -	واجب الإقرار بتسلم البضائع	٣٠
المادة ٤٥ -	تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول	٣١
المادة ٤٦ -	تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول بشروط تسليمه	٣١
المادة ٤٧ -	تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول	٣٢
المادة ٤٨ -	بقاء البضائع غير مسلمة	٣٤
المادة ٤٩ -	الاحتفاظ بالبضائع	٣٦
الفصل ١٠ -	حقوق الطرف المسيطر	٣٦
المادة ٥٠ -	ممارسة حق السيطرة ونطاقه	٣٦
المادة ٥١ -	هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة	٣٦
المادة ٥٢ -	تنفيذ الناقل للتعليمات	٣٨
المادة ٥٣ -	اعتبار البضائع مسلمة	٣٨
المادة ٥٤ -	إدخال تغييرات على عقد النقل	٣٩
المادة ٥٥ -	تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية	٣٩
المادة ٥٦ -	التغيير بالاتفاق	٣٩
الفصل ١١ -	إحالة الحقوق	٤٠
المادة ٥٧ -	في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول	٤٠
المادة ٥٨ -	مسؤولية الخائر	٤٠
الفصل ١٢ -	حدود المسؤولية	٤١
المادة ٥٩ -	حدود المسؤولية	٤١

المادة ٦٠ -	حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر.....	٤٢
المادة ٦١ -	فقدان الانتفاع بالخذ من المسؤولية.....	٤٢
الفصل ١٣ - الوقت المتاح لرفع الدعوى.....		
المادة ٦٢ -	الفترة الرمنية المتاحة لرفع الدعوى.....	٤٢
المادة ٦٣ -	تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى.....	٤٣
المادة ٦٤ -	دعوى التعويض.....	٤٣
المادة ٦٥ -	رفع الدعاوى على الشخص المحدد أنه الناقل.....	٤٣
الفصل ١٤ - الولاية القضائية.....		
المادة ٦٦ -	رفع الدعاوى على الناقل.....	٤٤
المادة ٦٧ -	اتفاقات اختيار المحكمة.....	٤٤
المادة ٦٨ -	رفع الدعاوى على الطرف المتخذ البحري.....	٤٥
المادة ٦٩ -	عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية.....	٤٥
المادة ٧٠ -	الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية.....	٤٦
المادة ٧١ -	ضم الدعاوى ونظلمها.....	٤٦
المادة ٧٢ -	الاتفاق بعد نشوء النزاع وولاية المحكمة في حال مثل المدعى عليه أمامها.....	٤٦
المادة ٧٣ -	الاعتراف والإنفاذ.....	٤٧
المادة ٧٤ -	انطاق الفصل ١٤.....	٤٧
الفصل ١٥ - التحكيم.....		
المادة ٧٥ -	اتفاقات التحكيم.....	٤٧
المادة ٧٦ -	اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم.....	٤٩
المادة ٧٧ -	الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع.....	٤٩
المادة ٧٨ -	انطاق الفصل ١٥.....	٤٩
الفصل ١٦ - صحة الأحكام التعاقدية.....		
المادة ٧٩ -	أحكام عامة.....	٥٠
المادة ٨٠ -	قواعد خاصة بشأن العقود الكمية.....	٥٠
المادة ٨١ -	قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع أخرى معينة.....	٥١

الفصل ١٧ -	المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية	٥٢
المادة ٨٢ -	الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى ..	٥٢
المادة ٨٣ -	حد المسؤولية الإجمالي	٥٣
المادة ٨٤ -	العوارية العامة	٥٣
المادة ٨٥ -	المسافرون والأمتعة	٥٣
المادة ٨٦ -	الضرر الناجم عن حادث نووي	٥٣
الفصل ١٨ -	أحكام ختامية	٥٤
المادة ٨٧ -	الوديع	٥٤
المادة ٨٨ -	التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام	٥٤
المادة ٨٩ -	الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى	٥٤
المادة ٩٠ -	التحفظات	٥٥
المادة ٩١ -	إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها	٥٥
المادة ٩٢ -	النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية	٥٦
المادة ٩٣ -	مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية	٥٧
المادة ٩٤ -	بدء النفاذ	٥٧
المادة ٩٥ -	التصحيح والتعديل	٥٨
المادة ٩٦ -	الانسحاب من هذه الاتفاقية	٥٨

قرار اتخذته الجمعية العامة

١٢٢/٦٣ - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا

إن الجمعية العامة،

إذ تشير إلى قرارها ٢٢٠٥ (د-٢١) المؤرخ ١٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٦٦ الذي أنشأت بموجبه لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مستندة إليها مهمة تعزيز التنسيق والتوحيد التدريجيين للقانون التجاري الدولي ومراعاة مصالح جميع الشعوب في هذا الصدد، وبخاصة شعوب البلدان النامية، في تنمية التجارة الدولية على نطاق واسع،

وإذ يساورها القلق لأن النظام القانوني القائم الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحرا يفتقر إلى التوحيد ولا يأخذ في الاعتبار بشكل كاف ممارسات النقل الحديثة، بما في ذلك النقل بالحاويات وعقود النقل من الباب إلى الباب واستخدام وثائق النقل الإلكترونية،

وإذ تلاحظ أن تنمية التجارة الدولية على أساس المساواة والمنفعة المتبادلة عنصر مهم في تعزيز العلاقات الودية بين الدول،

واقناعا منها بأن اعتماد قواعد موحدة من أجل تحديث وموايعة القواعد التي تنظم النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر جزئيا من شأنه أن يعزّز اليقين القانوني، وأن يزيد من الكفاءة ومن إمكانية التنبؤ التجاري في مجال النقل الدولي للبضائع، وأن يجدد من العوائق القانونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية فيما بين جميع الدول،

وإذ تعتقد أن اعتماد قواعد موحدة تنظم العقود الدولية للنقل عن طريق البحر كليا أو جزئيا سيعزّز اليقين القانوني ويحسن كفاءة النقل الدولي للبضائع وييسر فرصا جديدة للمشاركة أمام أطراف وأسواق كانت نائية فيما مضى، ويؤدي بالتالي دورا جوهريا في تعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي معا،

وإذ تلاحظ عدم وجود نظام عالمي ملزم ومتوازن للشاحنين والناقلين يدعم تنفيذ عقود النقل التي تشمل طرق نقل متنوعة،

وإذ تشير إلى أن اللجنة قرّرت في دورتها الرابعة والثلاثين والخامسة والثلاثين لعامي ٢٠٠١ و٢٠٠٢ إعداد صك تشريعي دولي ينظّم عمليات النقل من الباب إلى الباب التي تشمل على جزء بحري،^(١)

وإذ تسلّم بأن جميع الدول والمنظمات الدولية المهتمة قد دعيت إلى المشاركة في إعداد مشروع الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا وفي الدورة الحادية والأربعين للجنة، إما بصفة أعضاء أو مراقبين، وأتيحت لها كامل الفرص للتكلّم وتقديم المقترحات،

وإذ تلاحظ مع الارتياح أن نص مشروع الاتفاقية قد عمّم على جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وعلى المنظمات الحكومية الدولية التي دعيت إلى حضور اجتماعات اللجنة بصفة مراقبين، لكي تبدي تعليقاتها عليه، وأن التعليقات الواردة عرضت على اللجنة في دورتها الحادية والأربعين،^(٢)

وإذ تحيط علما مع الارتياح بالمقرّر الذي اتخذته اللجنة في دورتها الحادية والأربعين بعرض مشروع الاتفاقية على الجمعية العامة للنظر فيه،^(٣)

وإذ تحيط علما بمشروع الاتفاقية الذي وافقت عليه اللجنة،^(٤)

وإذ تعرب عن تقديرها لحكومة هولندا لعرضها استضافة حفل توقيع الاتفاقية في روتردام،

١- تتي على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لإعدادها مشروع الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا؛

٢- تعتمد اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الواردة في مرفق هذا القرار؛

^(١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ والنصوب A/56/17 و Corr.3، الفقرات ٣١٩ إلى ٣٤٥، والمرجع نفسه، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرات ٢١٠ إلى ٢٢٤.

^(٢) A/CN.9/658 و Add.1 إلى Add.14 و Add.14/Corr.1.

^(٣) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثالثة والستون، الملحق رقم ١٧ والنصوب (A/63/17 و Corr.1)، الفقرة ٢٩٨.

^(٤) المرجع نفسه، المرفق الأول.

- ٣- نأذن بتنظيم حفل فتح باب التوقيع في ٢٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩ في روتردام، هولندا، وتوصي بأن تدعى القواعد التي تنص عليها الاتفاقية "قواعد روتردام"؛
- ٤- لميب بجميع الحكومات النظر في أن تصبح أطرافاً في الاتفاقية.

الجلسة العامة ٦٧

١١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

إذ تؤكّد من جديد اعتقادها بأن التجارة الدولية القائمة على المساواة والمنفعة المتبادلة عنصر مهم في تعزيز العلاقات الودية بين الدول،

واقناعاً منها بأن التنسيق والتوحيد التدريجيين للقانون التجاري الدولي، بتقليل أو إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية، يسهمان إسهاماً كبيراً في قيام تعاون اقتصادي عالمي بين جميع الدول على أساس من المساواة والإنصاف والمصلحة المشتركة، وفي خير جميع الشعوب،

وإذ تسلّم بما قدّمته الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، الموقّعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤ وبروتوكولاتها، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقّعة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، من مساهمة جليّة في تنسيق القانون الذي يحكم نقل البضائع بحراً،

وإذ تدرك ما حدث من تطورات تكنولوجية وتجارية منذ اعتماد هاتين الاتفاقيتين، وضرورة تعزيزهما وتحديثهما،

وإذ تلاحظ عدم وجود نظام عالمي ملزم للشاحنين والناقلين يدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي تشمل وسائل نقل أخرى،

وإذ تعتقد أن اعتماد قواعد قانونية موحدة تحكم العقود الدولية للنقل عن طريق البحر كلياً أو جزئياً سيعزّز اليقين القانوني ويحسن كفاءة نقل البضائع الدولي ويسرّ فرصاً جديدة للمشاركة أمام أطراف وأسواق كانت نائية فيما مضى، ويؤدي بالتالي دوراً جوهرياً في تعزيز التبادل التجاري والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي،

قد اتفقت على ما يلي:

الفصل ١ أحكام عامة

المادة ١ التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

- ١- "عقد النقل" يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.
- ٢- "العقد الكمي" يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى أو حدا أقصى أو نطاقا معينا.
- ٣- "النقل الملاحي المنتظم" يعني خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أو بواسطة ممانلة، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقا لجداول زمنية لمواعيد الإبحار متاحة لعموم الناس.
- ٤- "النقل الملاحي غير المنتظم" يعني أي نقل لا يمثل نقلا ملاحيا منتظما.
- ٥- "الناقل" يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.
- ٦- (أ) "الطرف المنفذ" يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسلم البضائع أو تحميلها أو مناوئتها أو تسليفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفرغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.
- (ب) ولا يشمل "الطرف المنفذ" أي شخص يستعين به، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، لا الناقل.

٧- "الطرف المنفذ البحري" يعني أي طرف منفذ، ما دام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء.

٨- "الشاحن" يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل.

٩- "الشاحن المستندي" يعني أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٠- "الحائز" يعني:

(أ) الشخص الذي يجوز مستند نقل قابلا للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند^{١٦} إذا كان مستندا لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول؛ أو^{١٧} إذا كان ذلك المستند مستندا لأمر مظهرا على يابض أو مستندا لحامله، أنه هو حامله؛ أو

(ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

١١- "المرسل إليه" يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٢- "حق السيطرة" على البضائع يعني ما يقضى به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقا لأحكام الفصل ١٠.

١٣- "الطرف المسيطر" يعني الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة ٥١، أن يمارس حق السيطرة.

١٤- "مستند النقل" يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

(أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه.

١٥- "مستند النقل القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته،

على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول".

١٦- "مستند النقل غير القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي لا يكون قابلاً للتداول.

١٧- "الخطاب الإلكتروني" يعني المعلومات المعدة أو المرسل أو المتلقاة أو المحزنة بواسطة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بواسطة مشاهدة، مما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب مسورة النال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقاً.

١٨- "سجل النقل الإلكتروني" يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بواسطة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطبقاً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

(أ) تبت تسلم الناقل أو الطرف المتخذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) وثبت وجود عقد للنقل أو تختري عليه.

١٩- "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" يعني سجل النقل الإلكتروني الذي:

(أ) يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول"؛

(ب) وفي استخدامه بمقتضيات الفقرة ١ من المادة ٩.

٢٠- "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" يعني سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول.

٢١- "إصدار" سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يعني إصدار ذلك السجل وفقاً لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية.

٢٢- "إحالة" سجل نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل.

٢٣- "تفاصيل العقد" تعني ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضائع (بما فيها من أحكام و ترميزات وتوقعات وتظهِرات).

- ٢٤- "البضائع" تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أما كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه.
- ٢٥- "السفينة" تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحرا.
- ٢٦- "الحاوية" تعني أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تحميل البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك.
- ٢٧- "العربة" تعني عربة شحن طرقية أو عربة شحن بالسكك الحديدية.
- ٢٨- "أجرة النقل" تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل.
- ٢٩- "المقر" يعني (أ) المكان الذي يوجد فيه "١" المقر القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل المركزي، أيها كان منطبقا، أو "٢" الإدارة المركزية، أو "٣" مكان العمل الرئيسي لشركة أو شخص اعتباري آخر أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين، (ب) والمكان الذي يوجد فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي.
- ٣٠- "المحكمة المختصة" تعني المحكمة التي توجد في دولة متعاقدة ويجوز لها، وفقا لقواعد التوزيع الداخلي للاختصاصات بين محاكم تلك الدولة، أن تمارس ولاية على النزاع.

المادة ٢

تفسير هذه الاتفاقية

يراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة العمل على تطبيقها بشكل موحد والالتزام بحسن النية في التجارة الدولية.

المادة ٣

مقتضيات الشكل

توجه خطيا الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ١٩، والفقرات ١ إلى ٤ من المادة ٢٣، والفقرات الفرعية ١ (ب) و(ج) و(د) من المادة ٣٦، والفقرة الفرعية ٤ (ب) من المادة ٤٠، والمادة ٤٤، والفقرة ٣ من المادة ٤٨، والفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١، والفقرة ١ من المادة ٥٩،

والمادة ٦٣، والمادة ٦٦، والفقرة ٢ من المادة ٦٧، والفقرة ٤ من المادة ٧٥، والفقرتين ٢ و ٥ من المادة ٨٠. ويجوز استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسائل بموافقة الشخص الذي ترسل بواسطته والشخص الذي ترسل إليه.

المادة ٤

انطباق الدفوع وحدود المسؤولية

١- 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 التفسير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإحلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه:

(أ) الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) ربان 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 التفسير أو غير ذلك، تجاه الشاحن أو الشاحن المستندي أو المتعاقدين معهما من الباطن أو وكلاهما أو مستخدميهما.

الفصل ٢

نطاق الانطباق

المادة ٥

نطاق الانطباق العام

١- رهنا بأحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين، إذا كان أي من الأماكن التالية يقع، وفقاً لعقد النقل، في دولة متعاقدة:

- (أ) مكان التسليم؛ أو
- (ب) ميناء التحميل؛ أو
- (ج) مكان التسليم؛ أو
- (د) ميناء التفريغ.

٢- تطبيق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

المادة ٦

استثناءات محاصة

- ١- لا تنطبق هذه الاتفاقية على العقود التالية في النقل الملاحى المنتظم:
- (أ) مشارعات الاستحار؛
 - (ب) والعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها.
- ٢- لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل في النقل الملاحى غير المنتظم إلا عندما:
- (أ) لا تكون هناك مشاركة استحار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز عليها؛
 - (ب) ويصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

المادة ٧

الانطباق على أطراف معينة

بصرف النظر عن أحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز الذي ليس طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستحار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية. بيد أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصليين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة ٦.

الفصل ٣ سجلات النقل الإلكترونية

المادة ٨

استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفوها

رهنا بالمتنضيات المبينة في هذه الاتفاقية:

- (أ) يجوز تسجيل أي شيء تقضى هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن؛
- (ب) ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة المحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

المادة ٩

إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول

- ١- يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:
- (أ) طريقة إصدار ذلك السجل وإحالته إلى حائز مقصود؛
- (ب) وتأكيد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تمس؛
- (ج) والكيلية التي يمكنها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛
- (د) والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ١٠ أو الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و٢ (ج) من المادة ٤٧.
- ٢- يشار في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة، ويجب أن يكون التحقق من اتباع تلك الإجراءات ميسوراً.

المادة ١٠

إبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١- إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الحائز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا كان قد أصدر أكثر من مستند واحد؛

(ب) ويصدر الناقل إلى الحائز سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن السجل يحل محل مستند النقل القابل للتداول؛

(ج) ويفقد مستند النقل القابل للتداول بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

٢- إذا أصدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني ذاك بمستند نقل قابل للتداول:

(أ) يصدر الناقل إلى الحائز، عرضاً عن سجل النقل الإلكتروني، مستند نقل قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن ذلك المستند يحل محل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) ويفقد سجل النقل الإلكتروني بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

الفصل ٤

واجبات الناقل

المادة ١١

نقل البضائع وتسليمها

يقوم الناقل، رهناً بأحكام هذه الاتفاقية ووفقاً لأحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه.

المادة ١٢

مدة مسؤولية الناقل

- ١- تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما يتسلم البضائع.
- ٢- (أ) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يتسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.
- (ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يتسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.
- ٣- لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسليم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلا عندما ينص على:
 - (أ) أن يكون وقت تسليم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل؛ أو
 - (ب) أن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

المادة ١٣

واجبات معينة

- ١- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ١٢، ورهنا بأحكام المادة ٢٦، بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتثبيتها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.
- ٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل ٤ وبالفصول ٥ إلى ٧، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تثبيتها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.

المادة ١٤

واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية

يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

- (أ) جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك؛
- (ب) وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مجهزة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛
- (ج) وجعل عناصر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك.

المادة ١٥

البضائع التي قد تصبح خطراً

بصرف النظر عن أحكام المادتين ١١ و ١٣، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلّم البضائع أو تحميلها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل.

المادة ١٦

التضحية ببضائع أثناء الرحلة البحرية

بصرف النظر عن أحكام المواد ١١ و ١٣ و ١٤، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحي ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولاً للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك.

الفصل ٥ مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

المادة ١٧ أساس المسؤولية

١- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك 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 ٤.

٢- يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقتضيها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٣- يعفى الناقل أيضاً من كامل مسؤوليته التي تقتضيها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة ٢ من هذه المادة، أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر:

(أ) القضاء والقدر؛

(ب) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها؛

(ج) الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية؛

(د) تقييدات الحجر الصحي؛ أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجر الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨؛

(هـ) الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛

(و) نشوب حريق على السفينة؛

(ز) وجود عيوب خفية بتعذر اكتشافها يبذل العناية الواجبة؛

(ج) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة ٣٣ أو المادة ٣٤؛

(ط) أعمال تحميل البضائع أو تناولها أو تسييفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق ميرم وفقاً للفقرة ٢ من المادة ١٣، ما لم يقم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه؛

(ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع؛

(ك) وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم توجد نيابة عنه؛

(ل) إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛

(م) تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛

(ن) تدابير معقولة لتفادي الأضرار بالبيئة أو محاولة تفاديها؛

(س) ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان ١٥

و١٦.

٤- بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه:

(أ) إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨ هو الذي تسبب أو أسهم في الحادث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل؛ أو

(ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحادث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٥- يكون الناقل مسؤولاً أيضاً، بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه، إذا:

(أ) أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه^{١٦} عدم صلاحية السفينة للإبحار؛ أو^{١٧} عدم تطبيق السفينة

وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو ٣* أن عناصر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نقلت البضائع فيها، أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها، لم تكن مهيأة وأمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها؛

(ب) ولم يتمكن الناقل من إثبات: ١* أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم يتجم عن أي من الأحداث أو الظروف المشار إليها في الفقرة الفرعية ٥ (أ) من هذه المادة؛ أو ٢* أنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٤.

٦- عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يعزى إلى الحدث أو الظروف الذي هو مسؤول عنه بمقتضى هذه المادة.

المادة ١٨

مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين

يكون الناقل مسؤولاً عن الإحلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها:

(أ) أي طرف متقد؛ أو

(ب) ربان السفينة أو طاقمها؛ أو

(ج) موظفو الناقل أو الطرف المتقد؛ أو

(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.

المادة ١٩

مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

١- يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية، وله الحق في أن تطبق عليه الدفوع وحدود المسؤولية المنطبقة على الناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية إذا:

(أ) تسلم الطرف المنفذ البحري البضائع بغرض نقلها في دولة متعاقدة أو سلم البضائع في دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضائع في ميناء واقع في دولة متعاقدة؛

(ب) ووقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر: ^١ أثناء الفترة ما بين وصول البضائع إلى الميناء الذي تحمل فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذي تفرغ فيه من السفينة؛ أو ^٢ أثناء وجود البضائع في عهدة الطرف المنفذ البحري؛ أو ^٣ في أي وقت آخر، ما دام يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتآة في عقد النقل.

٢- إذا وافق الناقل على تحمل واجبات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، أو وافق على أن تتجاوز حدود مسؤوليته المحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، لا يكون الطرف المنفذ البحري ملزماً بهذه الموافقة ما لم يوافق صراحة على قبول تلك الواجبات أو تلك الحدود الأعلى.

٣- يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولاً عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية بسبب أفعال يقدم عليها أو يفتلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، وفقاً للشروط المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة.

٤- ليس في هذه الاتفاقية ما يلقي المسؤولية على عاتق ربان السفينة أو طاقمها أو على عاتق أحد موظفي الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

المادة ٢٠

المسؤولية الجماعية والفردية

١- إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

٢- دون مساس بالمادة ٦١، لا يجوز أن تتجاوز المسؤولية الإجمالية لؤلأ الأشخاص جميعاً الحدود الإجمالية للمسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية.

المادة ٢١

التأخر

يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.

المادة ٢٢

حساب التعويض

- ١- رهنا بأحكام المادة ٥٩، يحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضائع في مكان ووقت التسليم المقررين وفقا للمادة ٤٣.
- ٢- تحدد قيمة البضائع حسب سعرها في بورصة السلع، أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة المعتادة للبضائع التي هي من النوع نفسه وبالتوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في بورصة السلع ولا سعر سوقي.
- ٣- في حال هلاك البضائع أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولا عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المبينة في الفصل ١٦.

المادة ٢٣

الإشعار في حال هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها

- ١- يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وحه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، بين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا.
- ٢- لا يجوز أن يقضى عدم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بتوزيع عبء الإثبات المبين في المادة ١٧.
- ٣- لا يلزم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه من خلال تفقد للبضائع يشارك فيه الشخص الذي سلمت إليه البضائع والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تحميله المسؤولية.
- ٤- لا يدفع أي تعويض فيما يتعلق بالتأخر ما لم يوجه إلى الناقل في غضون واحد وعشرين يوما متتاليا من تسليم البضائع إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر.

٥- عندما يوجه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، يكون له نفس المفعول كما لو كان قد وجه إلى الناقل، ويكون للإشعار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإشعار الموجه إلى الطرف المنفذ البحري.

٦- في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود تحريف من وقوعه، يوفر كل طرف في النزاع للأطراف الأخرى جميع التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضائع ومطابقتها مع بيانات الشحن، ويتيح لها الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضائع.

الفصل ٦

أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل

المادة ٢٤

الانحراف عن المسار

عندما يقضي القانون المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكل إخلالاً بواجبات الناقل، لا يحرم هذا الانحراف عن المسار في حد ذاته الناقل أو الطرف المنفذ البحري من أي وسيلة دفاع أو أي حد من حدود المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٦١.

المادة ٢٥

البضائع المنقولة على سطح السفينة

١- لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا:

(أ) إذا اقتضى القانون ذلك النقل؛ أو

(ب) إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات؛ أو

(ج) إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية.

٢- ينطبق ما في هذه الاتفاقية من أحكام متعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع التي تنقل على سطح السفينة بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة أو تلف تلك البضائع أو التأخر في تسليمها،

ولكن لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم عن المحامل الخاصة المقترنة بنقلها على السطح عندما تنقل البضائع وفقاً للفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ج) من هذه المادة.

٣- إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم حصراً عن نقلها على السطح، ولا تخق له الدفوع المنصوص عليها في المادة ١٧.

٤- لا يحق للناقل أن يحتج بالفقرة الفرعية ١ (ج) من هذه المادة تجاه طرف ثالث احتجاز بحسن نية مستند نقل قابلاً للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول، ما لم تنص تفاصيل العقد على جواز نقل البضائع على السطح.

٥- إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضائع تحت سطح السفينة، فلا يحق للناقل أن ينتفع بالحد من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف للبضائع أو تأخر في تسليمها متى كان ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر ناجماً عن نقلها على السطح.

المادة ٢٦

النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخراً في تسليمها، أثناء مدة مسؤولية الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام، وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث أو الظرف المسبب للتأخر:

(أ) كان من شأنها أن تنطبق، بمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي، على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقداً منفصلاً ومباشراً مع الناقل فيما يتعلق بمرحلة النقل التي حدث فيها هلاك البضائع أو تلفها أو وقع فيها الحادث أو الظرف المسبب للتأخر في تسليمها؛

(ب) وتنص بالتحديد على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى؛

(ج) ولا يمكن الخروج عنها بالتعاقد، سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى ذلك الصك.

الفصل ٧ واجبات الشاحن تجاه الناقل

المادة ٢٧

تسليم البضائع للنقل

- ١- يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل. وفي أي حال، يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعترم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.
- ٢- يؤدي الشاحن على نحو ملائم وبعناية أي واجب يقع على عاتقه بمقتضى أي اتفاق يبرم عملاً بالفقرة ٢ من المادة ١٣.
- ٣- عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتثبيت وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبعناية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

المادة ٢٨

تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات

يستحجب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادراً على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.

المادة ٢٩

واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات

- ١- يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي، في حدود المعقول، ضرورية:
(أ) لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛

(ب) ولامثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

٢- ليس في هذه المادة ما يحس أي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبيضاء، عملاً بما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم.

المادة ٣٠

أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

- ١- يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من حسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الحسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية.
- ٢- باستثناء ما يتعلق بالحسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣١ والمادة ٣٢، يعفى الشاحن من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الحسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.
- ٣- عندما يعفى الشاحن من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الشاحن مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الحسارة أو الضرر الذي يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

المادة ٣١

المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد

- ١- يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦؛ واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن؛ واسم المرسل إليه، إن وجد؛ واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وجد.
- ٢- يعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات. ويعرض الشاحن الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من حسارة أو ضرر.

المادة ٣٢

قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو بحاصبتها، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

(أ) يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من حسارة أو ضرر؛

(ب) ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وصفا يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتمد لتلك البضائع. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التفسير من حسارة أو ضرر.

المادة ٣٣

تولي الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته

١- تقع على عاتق الشاحن المستندي الواجبات والمسؤوليات المفروضة على الشاحن بمقتضى هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٥، وتكون له حقوق الشاحن ودفعه التي ينص عليها هذا الفصل والفصل ١٣.

٢- لا لمس الفقرة ١ من هذه المادة بما على الشاحن من واجبات أو مسؤوليات وما له من حقوق أو دفع.

المادة ٣٤

مسؤولية الشاحن عن أشخاص آخرين

يكون الشاحن مسؤولا عن أي إحلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجباته، بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن، ولكن الشاحن ليس مسؤولا عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرف نيابة عن الناقل والذي كان الشاحن قد عهد إليه بأداء واجباته.

الفصل ٨ مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية

المادة ٣٥

إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

إذا لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أو كانت العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل، عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها، يحق للشاحن أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك، أن يحصل من الناقل، حسبما يختاره الشاحن، على:

(أ) مستند نقل غير قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، على سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول؛ أو

(ب) مستند نقل مناسب قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ما لم يتفق الشاحن والناقل على عدم استخدام مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو ما لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل.

المادة ٣٦

تفاصيل العقد

١- تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥ المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:

(أ) وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل؛

(ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع؛

(ج) وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع؛

(د) ووزن البضائع، إذا ما أوردته الشاحن.

٢- يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:

(أ) بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها؛

(ب) واسم الناقل وعنوانه؛

(ج) والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(د) وإذا كان مستند النقل قابلاً للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.

٣- يدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:

(أ) اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددتهما الشاحن؛

(ب) واسم السفينة، إذا كان محددًا في عقد النقل؛

(ج) ومكان التسليم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوماً لدى الناقل؛

(د) وميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كانا محددين في عقد النقل.

٤- لأغراض هذه المادة، تشير عبارة "ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين"، الواردة في الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، إلى ترتيب البضائع وحالتها بناءً على:

(أ) تلفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة، وقتما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ؛

(ب) وأي تلفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعلياً قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

المادة ٣٧

هوية الناقل

١- إذا كانت هوية الناقل محددة بالاسم في تفاصيل العقد، لا يكون لأي معلومات أخرى واردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما يتعلق بهوية الناقل أي مفعول من كانت لا تتسق مع ذلك التحديد.

٢- إذا لم يحدد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه الناقل حسبما تقتضيه الفقرة الفرعية ٢ (ب) من المادة ٣٦، ولكن تفاصيل العقد تبين أن البضائع حملت على متن سفينة محددة الاسم، يفترض أن المالك المسجل لتلك السفينة هو الناقل، ما لم يثبت ذلك المالك أن السفينة كانت وقت النقل مؤجرة عارية ويحدد هوية مستأجرها عارية ويبين عنوانه، وعندئذ يفترض أن هذا المستأجر للسفينة عارية هو الناقل. وبدلاً من ذلك، يمكن للمالك المسجل أن يدحض افتراض أنه هو الناقل بتحديد هوية الناقل وبيان عنوانه. كما يمكن لمستأجر السفينة عارية أن يدحض على النحو ذاته افتراض أنه هو الناقل.

٣- ليس في هذه المادة ما يمنع المطالب من إثبات أن أي شخص غير الشخص المحدد في تفاصيل العقد أو بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة هو الناقل.

المادة ٣٨

التوقيع

- ١- بمهر مستند النقل بتوقيع الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه.
- ٢- يضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه. ويحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني.

المادة ٣٩

النواقص في تفاصيل العقد

- ١- لا يحس إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ أو ٢ أو ٣ من المادة ٣٦، في حد ذاته، الطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو صحة أي منهما.
- ٢- إذا كانت تفاصيل العقد تتضمن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، اعتبر ذلك التاريخ هو:
 - (أ) التاريخ الذي حملت فيه كل البضائع المينة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة؛ أو
 - (ب) التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة.

٣- إذا لم تبين تفاصيل العقد ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين وقت تسليمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ، اعتبر أن تفاصيل العقد قد بينت أن ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين كانا على ما يرام عندما تسلمها الناقل أو الطرف المنفذ.

المادة ٤٠

التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضائع في تفاصيل العقد

١- يحتفظ الناقل على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦، لكي يبين أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن، إذا:

(أ) كان لدى الناقل علم فعلي بأن أياً من البيانات الجوهرية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بياناً جوهرياً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

٢- دون مساس بالفقرة ١ من هذه المادة، يجوز للناقل أن يحتفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ في الأحوال وبالطريقة المحددة في الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة، لكي يبين أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن.

٣- عندما لا تسلم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما تسلم في حاوية أو عربة مغلقة وتفقدتها الناقل أو الطرف المنفذ فعلاً، يجوز للناقل أن يحتفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ إذا:

(أ) لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يبين المعلومات التي تعدل عليه التحقق منها؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يدرج بنداً يورد فيه ما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات دقيقة.

٤- عند تسليم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز للناقل أن يحتفظ على المعلومات المشار إليها في:

(أ) الفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة ٣٦، إذا:

١٤ لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعليا البضائع الموحدة داخل تلك الحاوية أو العربة؛

٢٤ ولم يكن الناقل ولا الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ب) والفقرة الفرعية ١ (د) من المادة ٣٦، إذا:

١٤ لم يتم الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد؛ أو

٢٤ ولم تكن ثمة وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من وزن الحاوية أو العربة.

المادة ٤١

المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد

باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف وبالطريقة المبينة في المادة ٤٠:

(أ) يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلا ظاهرا على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد؛

(ب) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أي من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في:

١٤ مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بحال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية؛ أو

٢٤ مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع وبحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية؛

(ج) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية استنادا إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول:

١٦٤ تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل؛

١٦٥ وعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها، ولكن ليس الأرقام المعرفة لأختام الحاويات؛

١٦٦ وتفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٣٦.

المادة ٤٢

”أجرة النقل مدفوعة سلفاً“

إذا تضمنت تفاصيل العقد العبارة ”أجرة النقل مدفوعة سلفاً“ أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع. ولا تطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن.

الفصل ٩

تسليم البضائع

المادة ٤٣

واجب قبول تسليم البضائع

عند وصول البضائع إلى مقصدها، يجب على المرسل إليه الذي يطالب بتسليم البضائع إليه بمقتضى عقد النقل أن يقبل تسليم البضائع في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حال عدم وجود اتفاق من ذلك القبيل، في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل.

المادة ٤٤

واجب الإقرار بتسليم البضائع

يقر المرسل إليه، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضائع، بتسليم البضائع من الناقل أو الطرف المنفذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه أن يقر بذلك التسليم.

المادة ٤٥

تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول ولا سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته تلك على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك؛

(ب) إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشارا إليهما في تفاصيل العقد، يبلغ الطرف المسيطر الناقل بهذا الاسم وهذا العنوان قبل وصول البضائع إلى مكان المقصد أو عند وصولها؛

(ج) دون المساس بأحكام الفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضائع^١ لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعارا بالوصول، لم يطلب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، يتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو^٢ لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته تلك على نحو واف، أو^٣ لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، حاز للناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الطرف المسيطر، حاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، حاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(د) يعنى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ج) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل.

المادة ٤٦

تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه

في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسليم البضائع:

(أ) يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣ عندما يثبت المرسل إليه هويته على نحو واف بناء على طلب الناقل ويسلم مستند النقل غير القابل للتداول. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك، ويرفض الناقل التسليم في حال عدم تسليم المستند غير القابل للتداول. وإذا كان قد أصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند غير القابل للتداول، فيكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية؛

(ب) دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضائع^{١٤} لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعاراً بالوصول لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، يتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو^{١٥} لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته تلك على نحو واف أو لم يسلم المستند، أو^{١٦} لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، حاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك، وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، حاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(ج) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل غير القابل للتداول قد سلم إليه.

المادة ٤٧

تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويسلم الناقل البضائع إلى الحائز في هذه الحالة في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣:

^{١٤} عند تسليم مستند النقل القابل للتداول وإثبات الحائز هويته على نحو واف إذا كان هو أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) ^{١٤} من المادة ٤١، أو

٢٤* عند إثبات الحائز، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) يرفض الناقل تسليم البضائع إذا لم تستوف مقتضيات الفقرة الفرعية (أ) ١* أو (أ) ٢* من هذه الفقرة؛

(ج) إذا أصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول وكان عدد النسخ الأصلية مذكورا في ذلك المستند، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا تعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية. وفي حال استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية عند تسليم البضائع إلى الحائز وفقا للإجراءات التي تنص عليها الفقرة ١ من المادة ٩.

٢- دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ينص صراحة على جواز تسليم البضائع دون تسليم مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، تنطبق القواعد التالية:

(أ) إذا تعذر تسليم البضائع ١* لأن الحائز، بعد تلقيه إشعارا بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو ٢* لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه حائز لم يثبت على نحو واثق أنه أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) ١* من المادة ١، أو ٣* لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الحائز لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، يجوز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(ب) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، وفقا للفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع إلى الحائز بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل القابل للتداول قد سلم إليه أو ما إذا كان الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول قد أثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز؛

(ج) يعرض الشخص الذي يصدر تعليمات بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة الناقل عن الخسارة الناجمة عن اعتباره مسؤولاً تجاه الحائز بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (هـ) من هذه المادة، ويجوز للناقل أن يرفض اتباع تلك التعليمات إذا لم يقدم ذلك الشخص ما قد يطلبه الناقل من ضمان وافٍ في حدود المعقول؛

(د) الشخص الذي يصبح حائزاً لمستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بعد أن سلم الناقل البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة، وإن أصبح كذلك بمقتضى ترتيبات تعاقدية أو ترتيبات أخرى أبرمت قبل ذلك التسليم، يكتسب تجاه الناقل بمقتضى عقد النقل حقوقاً أخرى غير الحق في المطالبة بتسليم البضائع؛

(هـ) بصرف النظر عن الفقرتين الفرعيتين ٢ (ب) و ٢ (د) من هذه المادة، يكتسب الشخص الذي يصبح حائزاً بعد ذلك التسليم والذي لم يكن يعلم ولم يكن ممكناً في حدود المعقول أن يعلم بذلك التسليم عندما أصبح حائزاً، ما يتضمنه مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من حقوق. إذا كانت تفاصيل العقد تذكر الوقت المتوقع لوصول البضائع أو تبين كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت البضائع قد سلمت، يفترض أن ذلك الشخص، عندما أصبح حائزاً، كان يعلم، أو كان يمكن في حدود المعقول أن يكون قد علم، بتسليم البضائع.

المادة ٤٨

بقاء البضائع غير مسلّمة

١- لأغراض هذه المادة، لا تعتبر البضائع قد بقيت غير مسلّمة إلا إذا وصلت إلى مكان المقصد:

(أ) ولم يقبل المرسل إليه تسليم البضائع بمقتضى هذا الفصل في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣؛ أو

(ب) تعذر العثور على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستدي، أو لم يوجه أي منهم إلى الناقل تعليمات وافية بمقتضى المواد ٤٥ و ٤٦ و ٤٧؛ أو

(ج) كان يحق للناقل أو يجب عليه أن يرفض التسليم بمقتضى المواد ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ و ٤٧؛ أو

(د) لم يسمح للناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي يطلب تسليم البضائع فيه؛ أو

(هـ) تعذر على الناقل، لأسباب أخرى، تسليم البضائع.

٢- دون مساس بما قد يكون للناقل من حقوق أخرى تجاه الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، يجوز للناقل، إذا بقيت البضائع غير مسلمة، أن يتخذ، على مسؤولية ونفقة الشخص الذي له الحق في البضائع، ما قد تقتضيه الظروف في حدود المعقول من تدابير بشأن البضائع، بما في ذلك:

(أ) تخزين البضائع في أي مكان مناسب؛

(ب) وفك رزم البضائع إذا كانت مرزومة في حاويات أو عربات، أو التصرف فيها على نحو آخر، بما في ذلك نقلها إلى مكان آخر؛

(ج) والعمل على بيع البضائع أو إتلافها وفقاً للممارسات المتبعة أو بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي توجد فيه البضائع آنذاك.

٣- لا يجوز للناقل أن يمارس الحقوق التي تنص عليها الفقرة ٢ من هذه المادة إلا بعد أن يكون قد وجه إخطاراً معقولاً بالتدابير التي يعزم اتخاذها بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة إلى الشخص الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشخص الذي يجب إبلاغه بوصول البضائع إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، وإلى أحد الأشخاص التاليين، إن كان معروفاً لدى الناقل، بالترتيب المبين: المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الشاحن.

٤- إذا بيعت البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ج) من هذه المادة، يحتفظ الناقل بعائدات البيع لمصلحة الشخص الذي له الحق في البضائع، رهناً باقتطاع أي تكاليف يتكبدها الناقل وأي مبالغ أخرى مستحقة للناقل بخصوص نقل تلك البضائع.

٥- لا يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضائع، وأن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها.

المادة ٤٩

الاحتفاظ بالبضائع

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس ما قد يكون للناقل أو للطرف المتفد من حق في الاحتفاظ بالبضائع، بمتضى عقد النقل أو القانون المنطبق، ضمانا لسداد المبالغ المستحقة له.

الفصل ١٠

حقوق الطرف المسيطر

المادة ٥٠

ممارسة حق السيطرة ونطاقه

- ١- لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى الطرف المسيطر. وهذا الحق مقصور على ما يلي:
 - (أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييرا لأحكام عقد النقل؛
 - (ب) والحق في تسلم البضائع في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي؛
 - (ج) والحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن فيه الطرف المسيطر.
- ٢- يكون حق السيطرة قائما طوال مدة مسؤولية الناقل، حسبما تنص عليها المادة ١٢، وينقضي بانقضاء تلك المدة.

المادة ٥١

هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة

- ١- باستثناء الحالات المشار إليها في الفقرات ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة:
 - (أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن، عند إبرام عقد النقل، المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصا آخر ليكون الطرف المسيطر؛
 - (ب) ويحق للطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر. وتصبح الإحالة نافذة المفعول فيما يخص الناقل عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة، ويصبح المحال إليه هو الطرف المسيطر؛

(ج) ويجب على الطرف المسيطر أن يثبت هويته على نحو واف عند ممارسته حق السيطرة.

٢- في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسليم البضائع:

(أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر، ويجوز له أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه المسمى في مستند النقل بإحالة المستند إلى ذلك الشخص دون تظهير. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية لكي تصبح إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ب) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الطرف المسيطر أن يبرز المستند ويثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٣- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول:

(أ) يكون حائز المستند، أو حائز جميع النسخ الأصلية لذلك المستند في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة، هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقا للمادة ٥٧. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية إلى ذلك الشخص لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يبرز للناقل مستند النقل القابل للتداول، وإذا كان الحائز واحدا من الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) ١ من المادة ١، فعليه أن يثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٤- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الحائز هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩؛

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الخائز أن يثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الخائز.

المادة ٥٢

تنفيذ الناقل للتعليمات

- ١- رهنا بالفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة، ينفذ الناقل التعليمات المشار إليها في المادة ٥٠ إذا:
 - (أ) كان يحق للشخص الذي أصدر تلك التعليمات أن يمارس حق السيطرة؛
 - (ب) وكان تنفيذ التعليمات وفقا لأحكامها ممكنا في حدود المعقول وقت وصولها إلى الناقل؛
 - (ج) وكانت التعليمات لا تتضارب مع عمليات الناقل المعتادة، بما فيها ممارساته الخاصة بالتسليم.
- ٢- على أي حال، يرد الطرف المسيطر إلى الناقل ما قد يتكبده الناقل من نفقات إضافية معقولة، ويعرض الناقل عما قد يتكبده من حسارة أو ضرر نتيجة للحرص على تنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة، بما في ذلك ما قد يصبح الناقل مسؤولا عن دفعه من تعويض في حال حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى.
- ٣- يحق للناقل أن يحصل من الطرف المسيطر على ضمان يغطي مقدار ما يتوقع الناقل، في حدود المعقول، نشوءه من نفقات إضافية أو حسارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عدم تقديم ذلك الضمان.
- ٤- تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر تسليمها بسبب عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر، إحصائيا بواجبه بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، خاضعة لأحكام المواد ١٧ إلى ٢٣، ويكون مبلغ التعويض الذي يجب على الناقل دفعه خاضعا لأحكام المواد ٥٩ إلى ٦١.

المادة ٥٣

اعتبار البضائع مسلمة

تعتبر البضائع التي تسلم عملا بتعليمات صادرة وفقا للفقرة ١ من المادة ٥٢ مسلمة في مكان المقصد، وتنطبق على تلك البضائع أحكام الفصل ٩ المتعلقة بذلك التسليم.

المادة ٥٤

إدخال تغييرات على عقد النقل

١- الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له أن يتفق مع الناقل على إدخال تغييرات على عقد النقل غير تلك المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٠.

٢- تذكر التغييرات المدخلة على عقد النقل، بما فيها التغييرات المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٠، في مستند نقل قابل للتداول أو في مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو تذكر في مستند نقل غير قابل للتداول، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول عندما يطلب الطرف المسيطر ذلك. وفي حال ذكر تلك التغييرات أو إدراجها على هذا النحو، يوقع عليها وفقا للمادة ٣٨.

المادة ٥٥

تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

١- يوفر الطرف المسيطر في الوقت المناسب، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ، ما قد يعقل أن يحتاج إليه الناقل لأداء واجباته بمقتضى عقد النقل من معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبيضائع لم يكن الشاحن قد وفرها بعد وليست متاحة للناقل في حدود المعقول من مصدر آخر.

٢- إذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، أن يحدد مكان الطرف المسيطر، أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، يقوم الشاحن بتوفيرها. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، يقوم الشاحن المستندي بتوفير تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات.

المادة ٥٦

التغيير بالاتفاق

يجوز لطرفي عقد النقل أن يغيرا مفعول الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٠ والفقرة ٢ من المادة ٥٠ والمادة ٥٢. ويجوز للطرفين أيضا أن يحددا من إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليها في الفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١ أو أن يستبعداها.

الفصل ١١ إحالة الحقوق

المادة ٥٧

في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

- ١- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، يجوز للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها المستند بأن يحيله إلى شخص آخر:
- (أ) مظهرًا حسب الأصول، إما إلى ذلك الشخص الآخر وإما على يياض، إذا كان مستندًا لأمر؛ أو
- (ب) دون تظهير، إذا كان: ^١ مستندًا لحامله أو مستندًا مظهرًا على يياض؛ أو ^٢ مستندًا أصدر لأمر شخص مسمى، وجرت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمى.
- ٢- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجوز لحائزه أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أصدر لأمر حامله أو لأمر شخص مسمى، بإحالة ذلك السجل وفقًا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

المادة ٥٨

مسؤولية الحائز

- ١- دون مساس بالمادة ٥٥، لا يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن، والذي لا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزًا.
- ٢- يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن والذي يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، ما يفرضه عليه عقد النقل من مسؤوليات، متى كانت تلك المسؤوليات مدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أو يمكن الاستدلال عليها في ذلك المستند أو السجل.
- ٣- لأغراض الفقرتين ١ و ٢ من هذا المادة، لا يمارس الحائز الذي ليس هو الشاحن أي حق بمقتضى عقد النقل لمجرد أنه:

(أ) يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ١٠، على الاستعاضة عن مستند نقل قابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول؛ أو

(ب) يحيل حقوقه بمقتضى المادة ٥٧.

الفصل ١٢

حدود المسؤولية

المادة ٥٩

حدود المسؤولية

١- رهنا بأحكام المادة ٦٠ والفقرة ١ من المادة ٦١، تكون مسؤولية الناقل عن الإحلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية مملوذة بما مبلغه ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

٢- عندما تنقل البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لجميع البضائع أو فوقها، أو في عربة أو فوقها، تعتبر الرزم أو وحدات الشحن التي عدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها رزما أو وحدات شحن. وإذا لم تكن معدة على هذا النحو، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة.

٣- تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرفه صندوق النقد الدولي. وتحويل المبالغ المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقا لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، وفقا لطريقة التقييم المعمول بها لدى صندوق النقد الدولي في التاريخ المعين فيما يخص عملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة.

المادة ٦٠

حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر

رهنًا بأحكام الفقرة ٢ من المادة ٦١، بحسب، وفقا للمادة ٢٢، التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها الناجم عن التأخر، وتكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة ١ من المادة ٥٩ الحد الذي يقرر بمقتضى الفقرة ١ من المادة ٥٩ في حالة الهلاك الكلي للبضائع المعنية.

المادة ٦١

فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية

١- لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٥٩، أو حسبما ينص عليه عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إحلال الناقل بواجبه بمقتضى هذه الاتفاقية تعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية، ارتكب يقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

٢- لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٦٠ إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم قد نجم عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب يقصد إحداث تلك الخسارة من جراء التأخر أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

الفصل ١٣

الوقت المتاح لرفع الدعوى

المادة ٦٢

الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى

١- لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإحلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان.

٢- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع أو، في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع أو لم يسلم سوى جزء منها، في آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع. ولا يحسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه.

٣- بصرف النظر عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر.

المادة ٦٣

تديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

لا تخضع الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢ لتعليق أو القطع، ولكن يجوز للشخص الذي تقدم المطالبة تجاهه أن يمدد تلك الفترة في أي وقت أثناء سريالها بتوجيه إعلان إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مجددا بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.

المادة ٦٤

دعوى التعويض

يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية أن يرفع دعوى تعويض بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢، إذا رفعت دعوى التعويض في غضون أبعء الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى؛ أو

(ب) تسعين يوما تبدأ من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض قد سوى المطالبة أو بلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه، أيهما كان أسبق.

المادة ٦٥

رفع الدعوى على الشخص المحدد أنه الناقل

يجوز رفع الدعوى على مستأجر السفينة عارية أو على الشخص الذي يحدد أنه الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٧ بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢ إذا رفعت الدعوى في غضون أبعء الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى؛ أو

(ب) تسعين يوماً تبدأ من اليوم الذي تحدد فيه هوية الناقل أو يدحض فيه المالك المسجل أو مستأجر السفينة عارية افتراض كونه هو الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٧.

الفصل ١٤ الولاية القضائية

المادة ٦٦

رفع الدعاوى على الناقل

إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، حق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل:

(أ) أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

١- مقر الناقل؛ أو

٢- مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٣- مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٤- الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية؛ أو

(ب) أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لعرض البت

فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل.

المادة ٦٧

اتفاقات اختيار المحكمة

١- لا تكون ولاية المحكمة المختارة وفقاً للفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦٦ حصرية فيما يتعلق بالتنازعات بين طرفي العقد إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك وكان الاتفاق الذي يسع الولاية:

(أ) وارداً في عقد كمي بين بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما، ويكون إما ١- أجرى

التفاوض عليه بصورة مفردة، أو ٢- يتضمن بياناً حلياً بأن هناك اتفاقاً على اختيار حصري للمحكمة، ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على ذلك الاتفاق؛

(ب) ويسمى بوضوح محاكم دولة متعاقدة واحدة أو محكمة معينة واحدة أو أكثر في دولة متعاقدة واحدة.

٢- لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي ملزماً باتفاق الاختيار المحصري للمحكمة المبرم وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة إلا إذا:

(أ) كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المسماة في الفقرة الفرعية (أ) من المادة ٦٦؛

(ب) وكان ذلك الاتفاق وارداً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ج) وأبلغ ذلك الشخص في الوقت المناسب وبصورة وافية بالمحكمة التي ترفع فيها الدعوى وبأن ولاية تلك المحكمة حصرية؛

(د) وكان قانون المحكمة المختارة يعترف بجواز إلزام ذلك الشخص باتفاق الاختيار المحصري للمحكمة.

المادة ٦٨

رفع الدعاوى على الطرف المنفذ البحري

يجوز للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الطرف المنفذ البحري أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد المكانين التاليين:

(أ) مقر الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) الميناء الذي يتسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع، أو الميناء الذي يتسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع، أو الميناء الذي يقوم فيه الطرف المنفذ البحري بأنشطته فيما يتعلق بالبضائع.

المادة ٦٩

عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية

رهنًا بأحكام المادتين ٧١ و٧٢، لا يجوز رفع أي دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل أو الطرف المنفذ البحري أمام محكمة ليست مسمّاة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨.

المادة ٧٠

الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

ليس في هذه الاتفاقية ما يحس الولاية القضائية فيما يتعلق بالتدابير المؤقتة أو الوقائية، بما فيها الحجز. وليس للمحكمة الموجودة في الدولة التي يتخذ فيها التدبير المؤقت أو الوقائي ولاية للبت في الدعوى بناء على مقوماتها ما لم:

(أ) تستوف مقتضيات هذا الفصل؛ أو

(ب) تنص على ذلك اتفاقية دولية سارية في تلك الدولة.

المادة ٧١

ضم الدعوى ونقلها

١- باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون ذلك الاتفاق ملزماً بمقتضى المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، إذا رفعت على الناقل والطرف المنفذ البحري كليهما دعوى واحدة ناشئة عن حدث واحد، لا يجوز رفع تلك الدعوى إلا أمام محكمة مسماة بمقتضى المادتين ٦٦ و ٦٨ كليهما. وفي حال عدم وجود محكمة من هذا القبيل، يجوز رفع تلك الدعوى أمام محكمة مسماة بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦٨، إن كانت هناك محكمة من هذا القبيل.

٢- باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون ذلك الاتفاق ملزماً بمقتضى المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، يقوم الناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يرفع دعوى يتنمس فيها إعلاناً بعدم المسؤولية أو أي إجراء آخر من شأنه أن يجرم شخصاً من حقه في اختيار المحكمة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨ بسحب تلك الدعوى، بناء على طلب المدعى عليه، متى كان المدعى عليه قد اختار محكمة مسماة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨، أيهما انطبقت، يمكن فيها استهلال الدعوى مجدداً.

المادة ٧٢

الاتفاق بعد نشوء النزاع وولاية المحكمة في حال مثول المدعى عليه أمامها

١- بعد نشوء النزاع، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته في أي محكمة مختصة.

٢- تكون للمحكمة المختصة التي يمثل أمامها المدعى عليه دون أن يطلع في ولايتها، وفقا لقواعد تلك المحكمة، ولاية قضائية.

المادة ٧٣

الاعتراف والإنفاذ

١- يعترف بالقرار الذي يصدر في إحدى الدول المتعاقدة عن محكمة لها ولاية بمقتضى هذه الاتفاقية وينفذ في دولة متعاقدة أخرى وفقا لقانون تلك الدولة المتعاقدة الأخيرة عندما تكون كلتا الدولتين قد أصدرتا إعلانا بمقتضى المادة ٧٤.

٢- يجوز للمحكمة أن ترفض الاعتراف والإنفاذ استنادا إلى أسباب رفض الاعتراف والإنفاذ المتاحة بمقتضى قانونها.

٣- لا يمس هذا الفصل التطبيق قواعد أي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية تكون طرفا في هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالاعتراف بالأحكام القضائية وإنفاذها فيما بين الدول الأعضاء في تلك المنظمة، سواء اعتمدت تلك القواعد قبل هذه الاتفاقية أم بعدها.

المادة ٧٤

اتطبيق الفصل ١٤

لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن، وفقا للمادة ٩١، أنها ستكون ملزمة بها.

الفصل ١٥

التحكيم

المادة ٧٥

اتفاقات التحكيم

١- رهنا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ بشأن نقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية.

- ٢- تقام إجراءات التحكيم، حسبما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل، في:
- (أ) أي مكان يحدد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم؛ أو
- (ب) أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أي من الأماكن التالية:
- ١* مقر الناقل؛ أو
- ٢* مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو
- ٣* مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو
- ٤* الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية.
- ٣- يكون تعيين مكان التحكيم في الاتفاق ملزماً في النزاعات بين طرفي الاتفاق إذا كان ذلك الاتفاق وارداً في عقد كمي يحدد بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما ويكون إما:
- (أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو
- (ب) يتضمن بياناً حلياً بأن هناك اتفاق تحكيم ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على اتفاق التحكيم.
- ٤- في حال إبرام اتفاق التحكيم وفقاً للفقرة ٣ من هذه المادة، لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي ملزماً بتعيين مكان التحكيم في ذلك الاتفاق إلا إذا:
- (أ) كان مكان التحكيم المعين في الاتفاق واقعاً في أحد الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة؛
- (ب) وكان الاتفاق وارداً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛
- (ج) ووجه إلى الشخص الذي سيكون ملزماً بذلك الاتفاق إشعار وافٍ ومناسب التوقيت بمكان التحكيم؛
- (د) وكان القانون المنطبق يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزماً باتفاق التحكيم.
- ٥- تعتبر أحكام الفقرات ١ و ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة جزءاً من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون أي حكم في ذلك البند أو الاتفاق باطلاً متى تضارب معها.

المادة ٧٦

اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

١- ليس في هذه الاتفاقية ما يمس وحسب إنفاذ اتفاق التحكيم يرد في أحد عقود النقل في سياق النقل الملاحي غير المنتظم وتطبيق عليه هذه الاتفاقية أو أحكام هذه الاتفاقية بسبب:

(أ) الطابق المادة ٧، أو

(ب) إدراج الطرفين طوعا هذه الاتفاقية في عقد نقل ليس، بخلاف ذلك، خاضعا لها.

٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، يكون اتفاق التحكيم الوارد في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني تنطبق عليه هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٧ خاضعا لأحكام هذا الفصل ما لم يكن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني:

(أ) بين هوية طرفي مشاركة الاستحجار أو العقد الآخر المستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٦ وبين تاريخ مشاركة الاستحجار أو العقد الآخر؛

(ب) ويتضمن، من خلال إشارة محددة، البند الذي يحتوي على أحكام اتفاق التحكيم في مشاركة الاستحجار أو العقد الآخر.

المادة ٧٧

الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع

بعد نشوء نزاع ما، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان، بصرف النظر عن أحكام هذا الفصل والفصل ١٤.

المادة ٧٨

انطباق الفصل ١٥

لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن، وفقا للمادة ٩١، أنها ستكون ملزمة بها.

الفصل ١٦ صحة الأحكام التعاقدية

المادة ٧٩ أحكام عامة

- ١- ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي بند في عقد النقل باطلا متى كان:
- (أ) يستبعد واجبات الناقل أو الطرف المنفذ البحري المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ب) يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإحلال بواجب منصوص عليه في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ج) يحيل استحقاق التأمين على المضاعف لصالح الناقل أو لصالح شخص مشار إليه في المادة ١٨.

- ٢- ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي حكم في عقد النقل باطلا متى كان:
- (أ) يستبعد واجبات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ب) يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي عن الإحلال بأي من واجباته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

المادة ٨٠

قواعد خاصة بشأن العقود الكمية

- ١- بصرف النظر عن أحكام المادة ٧٩، يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية.
- ٢- لا يكون أي خروج عن الاتفاقية بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة ملزما إلا عندما:
- (أ) يتضمن العقد الكمي بيانا جليا بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية؛

- (ب) ويكون العقد الكمي ^{١٤} قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو ^٣ يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية؛
- (ج) وتتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمثل هذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجه إليه إشعار بذلك الفرصة؛
- (د) ولا يكون الخروج عن الاتفاقية ^{١٤} مدرجاً عن طريق الإشارة إلى مستند آخر ولا يكون ^٣ مدرجاً في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض.
- ٣- لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل، أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه عقداً كمياً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، ولكن يجوز أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن أحكام العقد.
- ٤- لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على الحقوق والواجبات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من المادة ١٤ وفي المادتين ٢٩ و ٣٢ أو على المسؤولية الناشئة عن الإحلال بها، ولا تنطبق على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة ٦١.
- ٥- إذا كان العقد الكمي يفي بمقتضيات الفقرة ٢ من هذه المادة، سرت أحكام ذلك العقد التي تخرج عن هذه الاتفاقية فيما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن، شريطة:
- (أ) أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأبدي موافقته الصريحة على أن يكون ملزماً بذلك الخروج؛
- (ب) وألا تكون تلك الموافقة مبنية في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب.
- ٦- يتحمل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتبة من الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج.

المادة ٨١

قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع أخرى معينة

يصرف النظر عن المادة ٧٩ ودون مساس بالمادة ٨٠، يجوز لعقد النقل أن يستبعد واجبات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو مسؤوليتهما أو يحد منها إذا:

(أ) كانت البضائع حيوانات حية، ولكن ذلك الاستبعاد أو الحد لن يكون نافذا إذا أثبت المطالب أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان ناتجا عن فعل أو إغفال من جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨، ارتكب بقصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف للبضائع أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر، أو ارتكب باستهتار وعن علم باحتمال حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر، أو

(ب) كانت طبيعة البضائع أو حالتها أو الظروف والأحكام والشروط التي سحري بمقتضاها تنفيذ النقل تسوغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص، شريطة ألا يكون عقد النقل المعني متعلقا بشحنات تجارية معادة تنقل في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر لنقل تلك البضائع مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

الفصل ١٧

المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية

المادة ٨٦

الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائل نقل أخرى

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي من الاتفاقيات الدولية التالية النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية التي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، بما في ذلك أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات:

(أ) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع حوا، من كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على أي جزء من عقد النقل؛ أو

(ب) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع الطرقي، من كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن طرقي منقولة على متن سفينة؛ أو

(ج) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية من كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحرا كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية؛ أو

(د) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المحاري المائية الداخلية، من كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن، سواء عن طريق المحاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر.

المادة ٨٣

حد المسؤولية الإجمالي

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم الحد الإجمالي لمسؤولية مالكي السفن.

المادة ٨٤

العوارية العامة

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أحكام عقد النقل أو أحكام القانون الوطني المتعلقة بتسوية العوارية العامة.

المادة ٨٥

المسافرون والأمتعة

لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقد نقل الركاب وأمتعتهم.

المادة ٨٦

الضرر الناجم عن حادث نووي

لا تترتب بمقتضى هذه الاتفاقية أي مسؤولية عن الضرر الناجم عن حادث نووي، إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولاً عن ذلك الضرر:

(أ) بمقتضى اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية، المؤرخة ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤ والبروتوكولين المؤرخين ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٢ و ١٢ شباط/فبراير ٢٠٠٤، أو بمقتضى اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخة ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس المؤرخ ٢١ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨، وبصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل لاتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية والمؤرخ ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، أو بمقتضى اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية المؤرخة ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، بما في ذلك أي تعديل لتلك الاتفاقيات وأي اتفاقية مقبلة بشأن مسؤولية مشغلي المنشآت النووية عن الضرر الناجم عن حادث نووي؛ أو

(ب) بمقتضى القانون الوطني المنطبق على المسؤولية عن ذلك الضرر، شريطة أن يكون ذلك القانون، بكل جوانبه، مساوياً لاتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا أو اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية في مراعاته للأشخاص الذين قد يصيبهم الضرر.

الفصل ١٨

أحكام ختامية

المادة ٨٧

الوديع

يَعَيِّن الأمين العام للأمم المتحدة بحكم هذه المادة وديعاً لهذه الاتفاقية.

المادة ٨٨

التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام

- ١- يفتح باب توقيع هذه الاتفاقية أمام جميع الدول في روتردام، هولندا في ٢٣ أيلول/ سبتمبر ٢٠٠٩، وبعد ذلك في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.
- ٢- هذه الاتفاقية خاضعة للتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.
- ٣- يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول التي ليست دولة موقعة عليها اعتباراً من تاريخ فتح باب التوقيع عليها.
- ٤- تودع صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة ٨٩

الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

- ١- تقوم الدولة التي تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها، وتكون طرفاً في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في ٢٣ شباط/ فبراير ١٩٦٨ لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في ٢١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩ لتعديل الاتفاقية الدولية

لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، بصيغتها المعدلة بموجب البروتوكول التعديلي المبرم في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية ومن البروتوكول الملحق بها أو البروتوكولين الملحقين بها اللذين هي طرف في أي منهما، بإبلاغ حكومة بلجيكا بذلك، مع إعلان أن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

٢- تقوم الدولة التي تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها وتكون طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية بإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك، مع إعلان أن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

٣- لأغراض هذه المادة، لا يكون التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو إقرارها أو الانضمام إليها من جانب الدول الأطراف في الصكوك المذكورة في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، الذي يبلغ به الوديع بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية نافذاً إلا حين يصبح انسحاب تلك الدول، حسبما قد يقتضيه الأمر من تلك الدول فيما يتعلق بتلك الصكوك، ساري المفعول. ويتشاور وديع هذه الاتفاقية مع حكومة بلجيكا، بصفتها وديع الصكوك المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، ضماناً للتنسيق اللازم في هذا الشأن.

المادة ٩٠

التحفظات

لا يسمح بإبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية.

المادة ٩١

إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها

١- يجوز إصدار الإعلانات التي تسمح بإصدارها المادنان ٧٤ و ٧٨ في أي وقت. أما الإعلانات الأولية التي تسمح بها الفقرة ١ من المادة ٩٢ والفقرة ٢ من المادة ٩٣، فتصدر وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام. ولا يسمح بإصدار إعلانات أخرى بمقتضى هذه الاتفاقية.

- ٢- تكون الإعلانات التي تصدر وقت التوقيع مرهونة بتأكيداتها عند التصديق أو القبول أو الإقرار.
- ٣- تصدر الإعلانات وتأكيداتها كتابة، ويبلغ بها الوديع رسمياً.
- ٤- يسري مفعول الإعلان بالتزامن مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص الدولة المعنية. أما الإعلان الذي يبلغ به الوديع رسمياً بعد بدء نفاذ الاتفاقية فيسري مفعوله في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع إشعاراً به.
- ٥- يجوز لأي دولة تصدر إعلاناً بمقتضى هذه الاتفاقية أن تسحب في أي وقت بإشعار رسمي مكتوب يوجه إلى الوديع. ويسري مفعول سحب الإعلان أو تعديله، حيثما تسمح هذه الاتفاقية بذلك، في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع ذلك الإشعار.

المادة ٩٦

النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

- ١- إذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان إقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تناوحتها هذه الاتفاقية، حاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة أو أكثر من تلك الوحدات فحسب، ويجوز لها في أي وقت أن تعدل إعلانها بإصدار إعلان آخر.
- ٢- يبلغ الوديع بهذه الإعلانات، وتذكر فيها صراحة الوحدات الإقليمية التي تسري عليها هذه الاتفاقية.
- ٣- إذا كانت الدولة المتعاقدة قد أعلنت، بمقتضى هذه المادة، أن هذه الاتفاقية تسري على واحدة أو أكثر من وحداتها الإقليمية ولكن لا تسري عليها جميعاً، فإن المكان الواقع في وحدة إقليمية لا تسري عليها هذه الاتفاقية لا يعتبر واقعا في دولة متعاقدة لأغراض هذه الاتفاقية.
- ٤- إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، سرت هذه الاتفاقية على جميع الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.

المادة ٩٣

مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

١- يجوز لأي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية مؤلفة من دول ذات سيادة ولها اختصاص في مسائل معينة تحكمها هذه الاتفاقية أن توقع كذلك هذه الاتفاقية أو تصدق عليها أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية في تلك الحالة ما للدولة المتعاقدة من حقوق وعليها ما على تلك الدولة من واجبات، ما دام لتلك المنظمة اختصاص في مسائل تحكمها هذه الاتفاقية. وعندما يكون عدد الدول المتعاقدة ذا أهمية في هذه الاتفاقية، لا تعد منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية دولة متعاقدة إضافة إلى الدول الأعضاء فيها التي هي دول متعاقدة.

٢- توجه منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية إلى الوديع، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، إعلاناً تحدد فيه المسائل التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أحيل الاختصاص بشأنها إلى تلك المنظمة من جانب الدول الأعضاء فيها. وتسارع منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية بإبلاغ الوديع بأي تغييرات تطرأ على توزيع الاختصاصات المذكورة في الإعلان الصادر بمقتضى هذه الفقرة، بما في ذلك ما يستجد من إحالات للاختصاص.

٣- أي إشارة إلى "دولة متعاقدة" أو "دول متعاقدة" في هذه الاتفاقية تنطبق بالمثل على منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية، حينما يقتضى السياق ذلك.

المادة ٩٤

بدء النفاذ

١- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

٢- فيما يخص كل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على إيداع الصك المناسب باسم تلك الدولة.

٣- تطبق كل دولة متعاقدة هذه الاتفاقية على عقود النقل التي تبرم في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعده.

المادة ٩٥

التنقيح والتعديل

- ١- بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية، يدعو الأمين العام للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل تنقيحها أو تعديلها.
- ٢- أي صك تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية يعتبر ساريا على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة ٩٦

الانسحاب من هذه الاتفاقية

- ١- يجوز للدولة المتعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت بإشعار مكتوب يوجه إلى الوديع.
 - ٢- يصبح الانسحاب نافذا في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تلقي الوديع إشعارا به. وإذا حددت في الإشعار فترة أطول من ذلك، أصبح الانسحاب نافذا عند انقضاء تلك الفترة الأطول على تلقي الوديع ذلك الإشعار.
- حُرِّرت في نيويورك، في هذا اليوم الحادي عشر من كانون الأول/ديسمبر من عام ألفين ومائة، في أصل واحد تتسوى نصوصه الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية.
- وإبانتا لما تقدم، قام المقرّضون الموقعون أدناه، المحرّرون حسب الأصول من قبل حكوماتهم، بتوقيع هذه الاتفاقية.

USD 15
ISBN 978-92-1-633055-2



منشورات الأمم المتحدة
طبع في تونس

رقم البيع A.09.V.9



V.09-85606—September 2009—525

23/09/2009	يونكو
23/09/2009	السنغال
23/09/2009	اسبانيا
23/09/2009	سويديا
23/09/2009	تونس
23/09/2009	الولايات المتحدة الأمريكية

الأطراف:

(20 اجراءات لازمة لبدء نفاذ الاتفاقية)

© 2010 الأونسيترال

ملخص المذكرة

يتمحور بحثنا في إطار التحضير لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، تخصص عقود و مسؤولية، حول مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مقارنة مع ما جاءت به كل من معاهدة بروكسل لسنة 1924 و اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، و كذا التشريعات الوطنية مثل التشريع البحري الجزائري، المصري و الفرنسي.

و لقد تم اختيارنا لدراسة هذا الموضوع لما له من أهمية، خاصة أن الإتفاقية الجديدة جاءت تعالج المسائل و المشاكل المتعلقة بالنقل عن طريق البحر، أو حتى عن طريق وسائل أخرى مضافة إلى النقل عن طريق البحر، بهدف الوصول إلى إيجاد حل يفضي إلى فك النزاع القائم بين الطرفين الأساسيين في عقد النقل الناقل و الشاحن، و يخدم مصالح كل منهما.

و من خلال بحثنا، إرتأينا أن نعتمد الخطة التي توصلنا إلى الإجابة على الإشكاليات التي طرحناها، فبحثنا في الفصل الأول عن المركز القانوني للناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، خاصة من حيث إبرامه للعقد و تحديد مجال مسؤوليته.

أما في الفصل الثاني، فقد بحثنا في النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري، و هذا الشطر مهم جدا على اعتبار أنه يمكننا من معرفة مدى نوع إلتزام و نوع مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، مقارنة بما جاءت به التشريعات الدولية و الوطنية محل الدراسة .

و في خاتمة البحث، توصلنا إلى أن قواعد روتردام حاولت ووفقت نوعا ما في إقرار المساواة بين مصالح الناقلين و الشاحنين، حيث تغير في ظلها مركز الناقل البحري، فأصبح أكثر صرامة من حيث عدد التزاماته و تشديد مسؤوليته، و تميز النظام القانوني لمسؤوليته بجعل التزامه منوطا بتحقيق النتيجة، لا سيما ان مسؤوليته أصبحت مفترضة، مبنية على الخطا المفترض و واجبة الإثبات .

الكلمات المفتاحية :

مسؤولية الناقل البحري للبضائع- قواعد روتردام 2008- معاهدة بروكسل 1924- اتفاقية هامبورغ 1978 .

Résumé de la thèse

La présente étude qui s'inscrit dans le cadre de l'obtention d'un magistère en droit, option contrat et responsabilité, a pour objectif la détermination de la responsabilité du transporteur maritime des marchandises dans le cadre des règles de Rotterdam, en comparaison avec ce que stipule la convention de Bruxelles de l'année 1924 et la convention de Hambourg de l'année 1978, ainsi que les législations nationales à savoir le code maritime algérien égyptien et français.

Notre choix s'est porté sur ce sujet, vu l'importance qu'il revête, surtout que la convention objet de l'étude vise à régler les questions liées au transport maritime, pour par d'autres moyens additifs au transport maritime, en vu de trouver une solution visant à régler le conflit qui oppose les principales deux parties « le transporteur et l'affréteur » pendant le transport.

A travers cette étude, nous avons adopté un plan qui nous conduirait un répondre à la problématique que nous avons posé, nous nous sommes attelé dans le premier chapitre sur la position juridique du transporteur maritime dans le stricte respect des règles de Rotterdam, particulièrement lors de la conclusion du contrat et le champ de sa responsabilité.

Dans le deuxième chapitre nous avons recherché dans le système juridique de la responsabilité du transporteur maritime, sachant que ce chapitre est très important car il nous permet de d'identifié la nature des obligations et de la responsabilité du transporteur maritime dans le stricte respect des règles de Rotterdam en comparaison avec ce que stipule la législation nationale et internationale objet de l'étude.

Et pour conclure notre étude, nous avons pris conscience que les règles de Rotterdam ont pour objectif l'équité entre les intérêts des transporteurs et des affaiteurs, car la position du transporteur maritime a changé, et devenu plus stricte dans ces obligations et ses responsabilités, et qui doit répondre à l'obligation du résultat.

Mots Clés :

Résponsabilité Du Transporteur Maritime – Règlese de Rotterdam 2008 – Convention de Bruxelles 1924 – Convetion de Hambourg 1978 .

Memoir Summary

Our research is centered in preparation for the Master's degree in Law, specialty Agreements and responsibility, on the responsibility of the goods maritime transporter under the rules and the regulations of Rotterdam comparing with the dispositions of Brussels treaty of 1924 and Hamburg convention of 1978, as well the national legislations as the Algerian, Egyptian and French maritime legislation.

We have selected to study this subject because of its importance especially that the new agreement treats the issues and problems relative to the transport by sea or by other means added to the transport by sea in order to find a solution that ends the conflict between the principal parts in the transporter and the shipper which serves the interests of both.

Through our research, we decided to adopt the plan which answers the asked problematic, our research in the first chapter is about the legal position of the goods shipper under the rules and the regulations of Rotterdam, especially in term of his agreement conclusion and definition of his responsibility field.

Concerning the second chapter, our research is about the legal system of the shipper responsibility, this part is very important considering that we allow us to know the kind of commitment and responsibility of the maritime transporter under the rules and the regulations of Rotterdam comparing with the national and international legislations object of the present study.

At the end of the research, we concluded that the rules of Rotterdam tried and succeeded to establish equality between the services of the transporters and the shippers, through which the maritime transporter position have been changed, it became more rigorous regarding his commitments number and responsibility emphasis and the distinguish of the legal system of his responsibility by making the commitment related to result achievement particularly that his responsibility has become supposed, based on the supposed error and due to be proved.

Key Wordf :

Responsibility of the goods maritime transporter – Rotterdam Rules 2008 – Brussels treaty of 1924 –Hamburg convention of 1978 .

