

**التقييم القانوني لمسؤولية الناقل
البحري للبضائع من الباب إلى الباب
في ظل الانضمام لقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩**

الدكتور

سامي محمد الخرابشة

**أستاذ القانون التجاري المساهم - كلية إدارة الأعمال - قسم القانون
- جامعة الأمير سلطان بن عبد العزيز - المملكة العربية السعودية**

ملخص

التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من

الباب إلى الباب

في ظل الانضمام لقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩

د. سامي محمد الخرابشة

أستاذ القانون التجاري المساعد - كلية إدارة الأعمال - قسم القانون

جامعة الأمير سطام بن عبد العزيز - المملكة العربية السعودية

يعتبر موضوع مسؤولية الناقل البحري من الباب إلى الباب في ظل اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ من المواضيع التي تلاقي جدلاً حولها ويحيط بها المعارضون والمؤيدون من الدول الشاحنة والناقلة وذلك على اعتبار أن مسؤولية الناقل البحري تعتبر أحد المحاور الأساسية لانضمام أي دولة لأي معاهدة دولية تختص بالنقل البحري للبضائع ، كما جاءت الاتفاقية بتنظيم جديد وتوسيع نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع لتشمل النقل الدولي من الباب إلى الباب، لذلك سوف يسلط هذا البحث الضوء حول التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب في ظل الانضمام إلى اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٩ حيث تم تناول البحث من خلال مقدمة ومبحثين، وذلك على النحو التالي: المبحث الأول: التعريف بالنقل البحري من الباب إلى الباب ومدى مسؤولية الناقل عنه أما المبحث الثاني: إعفاء الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب من المسؤولية وحدودها القانونية

الكلمات الدالة: النقل البحري من الباب إلى الباب ، قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ ، مسؤولية الناقل البحري، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

Abstract

**Legal Assessment of The Responsibility of The
Maritime Carrier for Goods from Door –to– Door
Under Accession to the Rotterdam Rules of 2009**

Dr. Sami Mohammad Al-Kharabsheh

Professor Assistant of Commercial Law – Faculty of Business

Administration –

Law Department– Prince Sattam Bin Abdulaziz University– Saudi
Arabia

The subject of the carrier's responsibility from door to door under the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods by Sea, in whole or in part, known as the Rotterdam Rules of 2009, is a controversial subject and is surrounded by opponents and supporters of the shipper and carrier States, Maritime transport is one of the main axes of the accession of any state to any international treaty on the carriage of goods by sea. The agreement also regulates the expansion of the maritime carrier's responsibility to include international door-to-door transport.

The legal evaluation of the responsibility of the maritime carrier for goods from door to door in light of accession to the Rotterdam Convention for the year 2009, where the research was dealt with through the introduction and two

sections, as follows: The first topic: definition of maritime transport from door to door and the extent of responsibility of the carrier. : Exemption from door-to-door carriage of goods by the maritime carrier of goods and their legal limits.

Key words: door-to-door shipping, Rotterdam Rules for 2009, liability of the sea carrier, exemption of the maritime carrier from liability

مقدمة

يعتبر موضوع مسؤولية الناقل البحري من الباب الى الباب في ظل اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ من المواضيع التي تلاقي جدلاً حولها ويحيط بها المعارضون والمؤيدون من الدول الشاحنة والناقلة وذلك على اعتبار أن مسؤولية الناقل البحري تعتبر أحد المحاور الأساسية لانضمام أي دولة لأي معاهدة دولية تختص بالنقل البحري للبضائع. لذلك كانت مسؤولية الناقل البحري سبباً رئيساً للسجال بين الدول الناقلة والدول الشاحنة فتارة نجد أن الدول الناقلة تضع شروطها وقواعدها لحماية الناقلين كما فعلت عند إصدار معاهدة بروكسل، وتارة أخرى ترضخ الدول الناقلة لضغوط الدول الشاحنة وتخفف من اعفاءات الناقل من مسؤوليته عن البضاعة كما حصل عند وضع معاهدة هامبورغ^١، ويعود السجال مرة أخرى لتضغط الدول الناقلة لتعيد الحماية لناقليها البحريين في مواجهة الشاحنين كما هو الآن عند وضع اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩.

ويظهر واضحاً ومن خلال ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام) أن هنالك عدم رضا عن الواقع القانوني القائم في ظل التطورات الحديثة لصناعة النقل البحري الدولي، حيث جاء في ديباجة الاتفاقية: "إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية تؤكد من جديد اعتقادها بأن التجارة الدولية

(١) - انظر د جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الاقتصادية، جامعة الاسكندرية، المجلد (١) العدد (٢) السنة ١٩٩٣، ص ١٩.

القائمة على المساواة والمنفعة المتبادلة عنصر مهم في تعزيز العلاقات الودية بين الدول، واقتناعاً منها بأن التنسيق والتوحيد التدريجين 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، ولذا تسلم بما قدمته الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤ وبروتوكولاتها، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، من مساهمة جلييلة في تنسيق القانون الذي يحكم نقل البضائع بحراً ولذا تدرك ما حدث من تطورات تكنولوجية وتجارية منذ اعتماد هاتين الاتفاقيتين، وضرورة تعزيزهما وتحديثهما، ولذا تلاحظ عدم وجود نظام عالمي ملزم للشاحنين والناقلين يدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي تشمل وسائط نقل أخرى، ولذا تعتقد أن اعتماد قواعد قانونية موحدة تحكم العقود الدولية للنقل عن طريق البحر كلياً أو جزئياً سيعزز اليقين القانوني ويحسن كفاءة نقل البضائع الدولي وييسر فرصاً جديدة للمشاركة أمام أطراف وأسواق كانت نائية فيما مضى، ويؤدي بالتالي دوراً جوهرياً في تعزيز التبادل التجاري والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي"١.

(١) - انظر ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩). مع الإشارة إلى أن الدول العربية لم توقع على الانضمام لهذه الاتفاقية حتى الآن.

مشكلة البحث:

نبعت فكرة إعداد هذا البحث حول التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري من الباب إلى الباب في ظل اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩، نتيجة للتعدد الواضح لدى الدول من الانضمام إلى هذه الاتفاقية.

وعليه نحاول من خلال هذا البحث تسليط الضوء على التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري من الباب إلى الباب في ظل قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩. ويحاول الباحث من خلال هذه الدراسة الإجابة على التساؤل التالي:-

ما هي التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري من الباب إلى الباب في ظل اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩؟

والإجابة على هذا التساؤل يتطلب الإجابة على ما تتفرع عنه من تساؤلات هي:-

١- ما الجديد الذي أضافته قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ حول مسؤولية الناقل البحري الدولي للبضائع؟

٢- ما هي الحالات التي يسأل عنها الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب؟

٣- هل نصت قواعد روتردام على أحكام خاصة بحماية الشاحنين؟

٤- هل نصت قواعد روتردام على قواعد لتحديد مسؤولية الناقل البحري؟

٥- هل تعتبر قواعد روتردام بديلاً مناسباً لاتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨؟

أهداف البحث:

- في ضوء صدور اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩، تبلورت لدى الباحث أسباب ودوافع لاختيار هذا الموضوع بما يلي:
- بيان الجوانب القانونية التي رسمتها قواعد هامبورغ حول مسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب الى الباب؟
 - بيان الحالات التي يسأل فيها الناقل البحري للبضائع من الباب الى الباب؟.
 - تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب الى الباب؟

حدود الدراسة:

- يحدد نطاق هذه الدراسة ببيان التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب الى الباب في ظل قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩.

منهج البحث:

سيتم الاعتماد في المقام الأول على تحليل نصوص اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ ومقارنتها بشكل رئيسي مع اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨.

خطة البحث:

تم تقسيم هذا البحث إلى مقدمة ومبحثين، وذلك على النحو التالي:

المبحث الأول:

التعريف بالنقل البحري من الباب إلى الباب ومدى مسؤولية الناقل عنه

المطلب الأول: التعريف بالنقل من الباب إلى الباب ونطاقه الزمني

المطلب الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب

إلى الباب وأساسها القانوني.

المبحث الثاني: إعفاء الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب من

المسؤولية وحدودها القانونية

المطلب الأول: إعفاء الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب من

المسؤولية.

المطلب الثاني: حدود إعفاء الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب من

المسؤولية.

المبحث الأول

التعريف بالنقل البحري من الباب إلى الباب ومدى مسؤولية الناقل عنه سوف نتكلم في هذا المبحث حول التعريف بالنقل البحري من الباب إلى الباب ومدى مسؤولية الناقل عنه من خلال تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين نخصص **المطلب الأول** للحديث حول التعريف بالنقل من الباب إلى الباب ونطاقه الزمني أما **المطلب الثاني** نتحدث فيه حول مدى مسؤولية الناقل البحري عن النقل من الباب إلى الباب.

المطلب الأول: التعريف بالنقل البحري من الباب إلى الباب ونطاقه الزمني

سنتحدث في هذا المطلب عن التعريف بالنقل البحري من الباب إلى الباب ونطاقه الزمني من خلال تقسيمه إلى فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول : التعريف بالنقل البحري من الباب إلى الباب

عرفت المادة الأولى من قواعد روتردام عقد النقل بأنه : العقد الذي يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً ، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

ويقصد بالنقل البحري الدولي من الباب إلى الباب بأنه : نقل البضائع من مكان ما يقع خارج نطاق القيام إلى مكان آخر يقع خارج ميناء الوصول ولو بمسافة بعيدة. وعادة ينفذ هذا النقل بأكثر من واسطة نقل واحدة مثل النقل الطرقي والنقل

البحري والنقل بالسكك الحديدية والنقل النهري والنقل الجوي^١ حيث أصبح هذا النقل أكثر انتشاراً من النقل من الميناء إلى الميناء^٢ وتنتهي عندما تسلم البضائع^٣ .
 ويختلف النقل البحري الدولي من الباب إلى الباب (From Door –to– Door) عن النقل متعدد الوسائط ذلك أن النقل متعدد الوسائط يقتضي وجود عقد نقل دولي واحد بواسطتين أو أكثر من وسائط النقل، يغطي كل وسائط نقل البضاعة سواء أكانت بحرية أم عن طريق السكك الحديدية أو البرية أو النهريّة من مكان القيام في دولة ما إلى مكان الوصول في دولة أخرى، بموجب وثيقة نقل واحدة تحتوي على شروط العقد، يصدرها متعهد نقل واحد لتنفيذ كل مراحل النقل تحت مسؤوليته بصفته أصيلاً وذلك مقابل أجر معلوم يغطي كل مراحل النقل بينما النقل البحري الدولي من الباب إلى الباب يقصد به نقل البضائع من مكان ما يقع خارج نطاق ميناء القيام، إلى مكان آخر يقع خارج ميناء الوصول وعادة ما ينفذ هذا النقل بأكثر من واسطة نقل واحدة، مثل النقل الطرقي والنقل البحري والنقل السككي والنقل النهري وعليه فإن النقل متعدد الوسائط بمفهومه الفني والقانوني يمكن أن يندرج تحت مفهوم

(١) - انظر : د. فاروق محمد ملش، المرجع السابق، ص ٧٣٥ .

(٢) - انظر : duyqu damar , willful Misconduct in International Transport Law , speiger , London,2011, p .146 .

(٣) - انظر د. بن ددوش نضرة قماري ، اتفاقي روتردان : مسؤولية الناقل لبحري مخففة أو مشددة . مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، العدد (٩) لسنة ٢٠١٦ .

النقل من الباب إلى الباب، ولكن ليس كل نقل من الباب إلى الباب يكون نقلًا متعدد الوسائط^١.

ويتضح مما تقدم أن النقل البحري الدولي من الباب إلى الباب يتسم بالخصائص التالية^٢:

- يتم النقل باستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل.
- يكون النقل دولياً أي بين مكانين في بلدين مختلفتين، وبالتالي لا يعد نقل البضائع باستخدام واسطتي نقل داخل نفس الدولة نقلًا دولياً بحرياً.
- تصدر وثيقة واحدة تغطي كافة مراحل النقل تسمى عقد النقل البحري الذي يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من الباب إلى الباب، مقابل أجره نقل ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً ، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري .
- يكون متعهد النقل المسؤول عن البضاعة خلال مراحل النقل منذ استلامها الى أن يتم تسليمها الى المكان المتفق عليه ويتحمل

(١)- انظر د. فاروق محمد ملش، هل حقاً تنظم قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨م أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية لكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد (١) لسنة ٢٠١٢، ص ٧٣٥ .

(٢) - انظر د. محمد جلال محمد السيد خطاب، متطلبات تفعيل دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البينية، مجلة البحوث المالية والتجارية، كلية التجارة جامعة بور سعيد، العدد (٢)، السنة ٢٠١١، ص ٥١٣ وما بعدها.

- مسؤولية تنفيذ العقد في مواجهة أصحاب البضائع عما قد يصيبها من الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها.
- أن النقل الدولي البحري من الباب إلى الباب يرد على البضائع فقط دون الأشخاص.

الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري من الباب إلى الباب

عرفت المادة الأولى من قواعد روتردام الناقل بأنه: الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن. وحددت ذات القواعد هوية الناقل البحري بأنه: الناقل المحددة هويته بالاسم في تفاصيل العقد، ولا يكون لأي معلومات أخرى واردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما يتعلق بهوية الناقل أي مفعول متى كانت لا تتسق مع ذلك التحديد، و إذا لم يحدد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه الناقل 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. وبدلا 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. كما أجازت قواعد روتردام للمطالب إثبات أن أي شخص غير الشخص المحدد في تفاصيل العقد أو على الوجه المتقدم هو الناقل^١.

(١)- انظر: المادة (٣٧) من قواعد روتردام. د. عبد الرزاق أيوب مفهوم الناقل البحري للبضائع في ضوء التشريع والاجتهاد القضائي مجلة المنبر القانوني - المغرب، العدد (١٠) السنة ٢٠١٦، ص ٢١.

وفيما يتعلق بالفترة الزمنية التي يسأل خلالها الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب فقد حددت المادة (١٢) من قواعد روتردام هذه الفترة على النحو التالي :

١. تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ^١ البضائع بغرض نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع^٢.

٢. (أ) إذا كان قانون مكان التسلم أو لوائحه تقضى بتسليم 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 تقضى بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يستلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر .

(١) - عرفت المادة (١) من قواعد روتردام الطرف المنفذ بأنه : " أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تسليمها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها ، متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بناء على طلب الناقل أو تحت اشراف الناقل أو سيطرته . ولا يشمل الطرف المنفذ غي شخص يستعين به بصورة مباشرة أو غير مباشرة الشاحن أو الشاحن المستفيد أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، لا الناقل ."

(٢) - انظر كميلى ، أعراب ، التزامات الناقل البحري بعد تمام المرحلة البحرية وفقاً لعقد النقل البحري للبضائع ، مجلة منازعات الأعمال ، العدد (٢٠) لسنة ٢٠١٧م ، المغرب ، ص ٥٨ .

٣. لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلّم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلاً عندما ينص على :

- أن يكون وقت تسلّم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الاولي بمقتضى عقد النقل.
- أو أن يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفرغها النهائي بمقتضى عقد النقل .

يتضح مما سبق، أن قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ وسعت ضمن قواعدها المدلول القانوني لمدة مسؤولية الناقل البحري^١، فأرجعت المدة إلى إرادة طرفي عقد النقل أي الناقل والشاحن بحيث يجوز لهما أن يتفقا على وقت ومكان استلام البضاعة وتسليمها ولكن بشرطين مانعين هما^٢: ألا يكون وقت تسلّم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الاولي بمقتضى عقد النقل وألا يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفرغها النهائي بمقتضى عقد النقل، وهذا يقودنا للقول أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع يشمل نقل البضائع من الباب إلى الباب إذا اتفق الشاحن والناقل على ذلك بحيث يخضع الناقل لأحكام معاهدة روتردام لتفتح المجال لدخول النقل متعدد الوسائط شريطة وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل للبضائع فقد تشمل عملية النقل البحري من الباب إلى الباب وسائط نقل غير السفينة كالنقل

(١) - انظر د. بن ددوش نضرة قماري، اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد (٩) السنة (٢٠١٦)، ص ١٠٩.

(٢) - انظر : Mahin Faghfoury , Multimodal transport , The Manual on International Marine Law , V11, shipping law , Oxford UK , 2016 , p 371 .

البرى والجوي والنقل بواسطة السكك الحديدية^١، وهو ما اطلقت عليه قواعد روتردام بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. مع الإشارة في هذا الصدد إلى أنه يجوز للشاحن أن يبرم اتفاق مع الناقل البحري فقط لمرحلة النقل البحري أما المراحل السابقة واللاحقة يمكن الاتفاق عليها باتفاقات مختلفة وهذا يترتب عليه خضوع المسؤولية للناقل وفق معاهدة روتردام للمرحلة البحرية فقط.

وعليه يتضح ان اتفاقية روتردام وسعت من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل والتي مرت تاريخياً بتحديد ذلك النطاق من البكرة إلى البكرة (Tackle- to- Tackle) ثم من الميناء إلى الميناء (Port- to- Port)^٢ لتصل إلى من الباب إلى الباب (Door- to- Door) عندما يتم الاتفاق على ذلك.^٣

الفرع الثالث : حالات انطباق قواعد روتردام على النقل البحري من الباب إلى الباب يمر النقل من الباب إلى الباب بعدة مراحل سابقة ولاحقة للنقل البحري فعند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخر في تسليمها أثناء مدة مسؤولية الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة أو بعد تفريغها من السفينة فإنه وفقاً لأحكام المادة (٢٦) من قواعد روتردام لا تكون لأحكام هذه

(1)Maltem Deniz Ozbek , The United Nations Convention on Contracts for the International -1 Carriage of Goods Wholly or Partly sea , An Appraisal of the "Rotterdam Rules" springer , London ,2011 , p.128 .

(٢) - انظر د. لافي محمد داردكه، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية الاردني وقواعد هامبورغ ، مجلة المنارة، جامعه آل البيت ،المجلد (١٣) العدد (٩) السنة ٢٠٠٧.

(٣)Micheal F Srurley , General Principles of Transport Law and Rotterdam Rules , European-٣ Journal of Commercial Contract Law , London , 2010 p.81 .

القواعد غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحدث أو الظرف المسبب للتأخر¹ في الحالات التالية:

(أ) كان من شأنها أن تنطبق بمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي، على كل

الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو إي منها فيما يتعلق بذات مرحلة

النقل التحدث فيها هلاك البضائع أو تلفها أو وقع فيه الحدث أو

الظرف المسبب للتأخر في تسليمها.

(ب) وتنص بالتحديد على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو

على الوقت المتاح لرفع الدعوى.

(ت) ولا يمكن الخروج عنها بالتعاقد، سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة

الشاحن بمقتضى ذلك الصك .

كما تنص المادة (٨٢) على أنه: لا تطبق قواعد روتردام رغم توافر شروطها في حال انطباق أي من الاتفاقيات الدولية التالية :

- أي اتفاقية تحكم نقل البضائع جواً متى كانت تلك الاتفاقية وفقاً

لأحكامها تنطبق على أي جزء من عقد النقل .

- أي اتفاقية تحكم نقل البضائع الطرقي، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقاً

لأحكامها تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن

طرقي منقولة على متن سفينة.

(1)Simon Baughen , Shipping Law , The Edition , Rourledge,
Cavendish -1 ,London,2015,P.160.

- أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية وفقاً لأحكامها تنطبق على نقل البضائع بحراً كجزء مكمّل لنقلها بالسكك الحديدية .

- أي اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية متى كانت الاتفاقية وفقاً لأحكامها تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن، سواء عن طريق المجاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر.

وتطبيقاً لذلك ، إذا وقع الهلاك أو التلف للبضائع أو التأخر أثناء مدة مسؤولية الناقل ولكن وقع الحادث قبل تحميل السفينة أو بعد تفريغها خارج نطاق الرحلة البحرية كما لو وقع أثناء مرحلة النقل البري فإن نصوص الاتفاقية الدولية للنقل البري هي التي تنطبق على مسؤولية الناقل في هذا الجزء متى توافرت الشروط المنصوص عليها في المادة (٢٦)، أما إذا لم تتوافر هذه الشروط أو وقعت الحادثة المسببة للضرر أو التأخر أثناء فترة يصعب تحديدها هل هي في فترة النقل البري أو البحري، أو إذا لم تكن هنالك اتفاقية دولية تحكم الواقعة فتطبق قواعد روتردام المتعلقة بمسؤولية الناقل^١.

وعليه فإن قواعد اتفاقية روتردام تطبق على عقد النقل البحري من الباب إلى

الباب ضمن الشروط التالية^٢:

(١) - انظر د. شريف محمد غنام ، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل

البضائع دولياً عبر البحر ، دراسة مقارنة، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي للإمارات، المجلد (١٩) العدد (١) السنة ٢٠١١ ، ص ٩٣ .

(٢) - انظر د . فاروق محمد ملش ، المرجع السابق ، ص ٧٦٥ .

- وجود عقد نقل بضاعة من مكان إلى آخر مقابل أجره ويجب ان ينص العقد على النقل بحراً مضافاً إليه نقل بوسائط نقل أخرى.
- أن يكون مكان استلام الناقل للبضاعة ومكان تسليمه لها واقعين في دولتين إحداهما على الأقل منضمة إلى الاتفاقية .
- عدم انطباق أي اتفاقية أو معاهدة تتعلق بالنقل السابق أو اللاحق للمرحلة البحرية .

وبناء على ما تقدم، يتضح لنا أن قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ تطبق بشكل ضيق يكاد يكون نادراً لعقود النقل من الباب إلى الباب، وهذا ما يمكن استنباطه من احكام المادتين (٢٦ ، ٨٢) من ذات القواعد في ظل وجود اتفاقيات دولية تعنى بالنقل البري (الاتفاقية الدولية لصفقات النقل البري لعام ١٩٥٦م (CMR) والنقل الجوي (اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ واتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩) وغيرها من اتفاقيات النقل، وهذا ما دعى جانب من الفقه^١ إلى التوصل بان قواعد روتردام ليست إلا اتفاقية دولية للنقل البحري ولم تضاف أكثر من أنها تولت تنظيم أحكام النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري الذي ينشأ بمناسبة عقد نقل بحري ابتداء وأن الاتفاقية أقحمت بعض النصوص المتعلقة بالنقل من الباب إلى الباب في نطاق أحكامها البحرية بحسب الأصل.

(١) - انظر د . فاروق محمد ملش ، المرجع السابق ، ص ٧٥٣ .

المطلب الثاني

حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب وأساسها القانوني. أشرنا فيما سبق، إلى أن قواعد هامبورغ حددت النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، وبالتالي فإن ما يحصل للبضاعة قبل ان تكون في عهدة الناقل وبعد خروجها من عهدة في ميناء التفريغ لا يسأل الناقل عنها سواء كان الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي^١. أما في ظل قواعد روتردام فهناك قواعد خاصة سنوضحها في الفرعين التاليين:

الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب في حال تطبيق قواعد روتردام فيسأل الناقل عن البضاعة أثناء مدة مسؤوليته عن خطأه الشخصي^٢ أو أي أفعال يقدم عليها أو يغفلها أي طرف منفذ أو ربان السفينة أو طاقمها أو موظفو الناقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص آخر

(١) - انظر المادة (١٠) من قواعد هامبورغ .

(٢) - تنص المادة (١٤) من قواعد روتردام على أنه " يكون الناقل ملزماً قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها ولإثناءها ، ببذل العناية الواجبة من أجل : (أ) جعل السفينة صالحة للإبحار والابقاء عليها كذلك . (ب) وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والاعدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والامدادات على هذا النحو طوال الرحلة . (ج) وجعل عنابر السفينة وسائر اجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع بها أو عليها ، مهياً وأمنه لتلقى البضائع ونقلها والحفاظ عليها والابقاء عليها كذلك "

يؤدي أياً 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^١. وعليه فإن الناقل يقع عليه واجب نقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه^٢ كما يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته بتسلم البضائع وتحميلها وتنسيقها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبغناية كما يجوز للناقل والشاحن أن يتفق على تولي الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تنسيقها أو تفريغها يعد مخرلاً بالتزامه الناشئ عن عقد نقل البضائع من الباب إلى الباب^٣ إذا لم تصل البضاعة سليمة إلى جهة الوصول المتفق عليها كهلاكها وتلفها وتأخرها^٤ وهو ما سنوضحه تالياً :

١- هلاك البضاعة : يقصد بهلاك البضاعة الفناء أو الاختفاء الكلي أو الجزئي للبضائع المنقولة^٥ وبالتالي يتعذر على الناقل تسليم البضاعة المتفق عليها في عقد النقل.

(١) - المادة (١٨) من قواعد روتردام . وأيضاً : مريم بن خليفة ، أحكام دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع على ضوء أحكام القانون البحري الجزائري ، اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤م اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م ، اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨م ، مجلة الندوة للدراسات القانونية الجزائرية ، العدد (١٢) لسنة ٢٠١٧م ، ص ١٨٤ .

(٢) - انظر المادة (١١) من قواعد روتردام

(٣) - انظر : . Simon Baughen, Supra, p , 143

(٤) - انظر : المادة (١/١٧) من قواعد روتردام .

(٥) - انظر د. محمد بهجت قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، ط١ ، دار النهضة العربية القاهرة ، ٢٠٠٤ ، ٢٠٠٥ ، ص ١٢١ .

٢- تلف البضاعة : ويقصد بها وصول البضاعة المتفق على نقلها بحالة غير صالحة وفقاً لطبيعتها فهي لم تهلك لكنها أصيبت بعطب أفقدها صلاحها للاستعمال حتى لو كانت صالحة لاستعمال آخر .

٣- التأخر: وهو عدم تسليم الناقل للبضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في العقد في الموعد المتفق عليه في عقد النقل^١ أي أن البضاعة وصلت دون هلاك أو تلف لكن بعد الميعاد المتفق عليه^٢.

الفرع الثاني : أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب الى الباب يقصد بأساس مسؤولية الناقل البحري ذلك السبب الذي من أجله يضع القانون عبء التعويض عن الأضرار على عاتق الناقل البحري^٣ .
والقاعدة العامة في المسؤولية قيامها على الخطأ واجب الإثبات فالخطأ غير مفترض ويكلف الدائن أثباته في جانب المدين، أما الاستثناء على هذه القاعدة فيتمثل بالخطأ المفترض الذي هو قرينه قانونية بافتراض خطأ غير موجود في الحقيقة أو افتراض علاقة سببيه ؛ لكي توفر على المضرور عناء إثبات الخطأ فالقانون يريد حماية حق المضرور والبحث له عن مدين مليء^٤ .

(١) - انظر المادة (٢١) من قواعد روتردام.

(٢) - انظر د. حلو عبدالرحمن أبوظو ، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري "دراسة مقارنة" مجلة المنارة للبحوث والدراسات ، جامعة آل البيت ، المجلد (١٣) العدد (٨) لسنة ٢٠٠٧ م ، ص ١٠٦ .

(٣) - انظر د. بن ددوش نضره قماري ، المرجع السابق ص ١١١ .

(٤) - انظر حمد بن سعد بن عمر ، الخطأ المفترض وأثره في التعويض دراسة مقارنة ، رسالة ماجستير ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ص ٢٥ وما بعدها .

وعلى خلاف الاساس الذى تبنته اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ من افتراض الخطأ على الناقل وتقرير عبء الاثبات ليثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث ونتائجه، وبموجب هذه الاتفاقية فإن مسؤولية الناقل تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدى ذلك كقاعدة أن يقع عبء الاثبات على الناقل إلا ان أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات كالحريق ونقل الحيوانات الحية والهلاك أو التلف أو التأخير ناتج عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر والنقل على سطح السفينة^١. فالشاحن يكفيه إثبات وجود البضاعة في حراسة الناقل وهو أمر جد يسير، في حين نجد أن معاهدة روتردام عدلت عن الاستثناء في المسؤولية المتمثل بالخطأ المفترض لترجع إلى القاعدة العامة في المسؤولية وهى الخطأ الواجب الإثبات، كما أقرت المعاهدة أسلوب التوازن بين الشاحن والناقل في الاثبات ودحض الاثبات وهذا يتضح كما يلي :

- يجب على طالب التعويض أن يثبت أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها (الضرر) وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل، ولدحض هذا الاثبات يجب أن يثبت الناقل أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص تابع له أو أن يثبت الناقل أن واحداً أو أكثر من الأحداث والظروف الواردة في الفقرة الثالثة من المادة (١٧) من المعاهدة هي (الاعفاءات القانونية) قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر.

- إذا قدم الناقل الاسباب الواردة ضمن الاعفاءات القانونية لدحض إثبات الشاحن فهنا ينتقل عبء دحض مما يدعيه على الشاحن الذى يجب عليه إثبات ان خطأ

(١) - انظر المادة (٥) من معاهدة هامبورغ ، لذلك جاءت هذه المعاهدة إلى جانب الشاحنين على حساب الناقلين .

ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه هو الذى تسبب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذى يستند إليه الناقل أو إثبات أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الاعفاءات القانونية قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها وبعدها ينتقل عبء نفي الاثبات إلى الناقل الذى يجب عليه أن يثبت أن هذا الحدث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي من تابعيه، ثم ينتقل عبء الاثبات على الشاحن الذى يجب عليه أن يثبت بان هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها تسبب فيه أو يحتمل أن يكون قد تسبب فيه عدم صلاحية السفينة للملاحة أو عدم تطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والامدادات على النحو السليم، أو أن عناصر السفينة أو أجزائها الخرى التي نقلت البضائع فيها أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع منها أو عليها لم تكن مهيأة وآمنة لتلقى البضائع ونقلها والحفاظ عليها، وهنا ينتقل عبء دحض الاثبات على الناقل الذى يجب عليه أن يثبت أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ليس سبب الضرر الحاصل للبضاعة أو أنه قام بتنفيذ التزامه بعناية ودقة قبل السفر وعند البدء فيه وطوال الرحلة البحرية بجعل السفينة صالحة للإبحار وتطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والامدادات على هذا النحو طوال الرحلة وجعل عناصر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع وما يوفره من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها مهيأة وآمنة لتلقى البضائع ونقلها والحفاظ عليها والابقاء عليها كذلك .

مما تقدم يتضح أن معاهدة روتردام أقرت مبدأ المساواة بين الشاحن والناقل في مسألة الاثبات ودحض الاثبات فالشاحن يقع عليه عبء اثبات الضرر وخطأ الناقل والناقل يقع عليه عبء دحض ما يدعيه الشاحن، وبالتالي فإن الطرف الذى لا يتمكن من دحض اثبات الآخر يخسر دعواه فإن لم يتمكن الشاحن من إثبات الضرر أو الخطأ أو دحض ما يدعيه الناقل يخسر دعواه في التعويض، والناقل الذى لا يستطيع دحض ما يدعيه الشاحن يتحمل المسؤولية الكاملة عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها وبالتالي يتحمل التعويض وفقاً لما تنص عليه

المعاهدة لصالح طالب التعويض هذا من ناحية ومن ناحية أخرى، نرى أن ما جاءت به المعاهدة هو أكثر عدالة لطرفي عقد النقل البحري إلا أن العدالة تتطلب التكافؤ بين الطرفين وإذا ما علمنا ان الشاحنين أقل قوة من الناقلين فإن ما أورده المعاهدة تؤدي إلى انحيازها لصالح الناقلين أكثر من الشاحنين نظراً للنص على قائمة طويلة من الإعفاءات وكذلك إلقاء عبء الإثبات على الشاحنين الذي يكون صعباً في الغالب وأن هذا النظام في الإثبات يفتح الباب للناقل للتخلص من المسؤولية^١.

لذلك يتجه البعض^٢ إلى اعتبار اتفاقية روتردام منحازة لصالح الناقلين على حساب الشاحنين وبالتالي ينبغي عدم التسرع في الانضمام إليها وضرورة الإبقاء على عضوية اتفاقية هامبورغ التي جاءت لصالح الدول الشاحنة مع ضرورة الاستفادة من المزايا الجديدة والأحكام الحديثة التي وردت في اتفاقية روتردام عن طريق تضمين القوانين الداخلية لهذه الأحكام الحديثة كاستخدام سند الشحن الإلكتروني وسجل النقل الإلكتروني واستخدام الوسائل الإلكترونية في الإشعارات واختيار المحكمة المختصة وتشجيع النقل المختلط ومتعدد الوسائط.

في حين يرى جانب آخر^٣ أن اتفاقية روتردام كانت أفضل حل وسط أمكن التوصل إليه للموازنة بين مصالح الناقلين والشاحنين وأن مسؤولية الناقل البحري مازالت عند مستوى منخفض بشأن توفير سفينة صالحة للإبحار فبدلاً من النص على وجوب توفير سفينة صالحة للإبحار تم النص على بذل العناية الواجبة لجعل

(١) - انظر د. محمد بهجت فايد ، المرجع السابق ص ٣١٠ وما بعدها .

(٢) - انظر عبدالحميد الساعدي ، السعي لتوحيد قواعد النقل الدولي البحري للبضائع ، قراءة في قواعد روتردام ، مجلة الفقه والقانون، المغرب، ص ١٦٩ العدد (٦) ، ٢٠١٣ .

(٣) - انظر د. بن ددوش نضرة قماري ، المرجع السابق ، ص ١٢١ .

السفينة صالحة للإبحار. واعتبر البعض قواعد روتردام نقله نوعية في مجال القانون البحري لما تضمنته من أحكام وقواعد تواكب التطورات في صناعة النقل البحري.

المبحث الثاني

إعفاء الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب

من المسؤولية وحدودها القانونية

يعفى الناقل من كامل مسؤوليته أو جزء منها في حالات كما أن لهذه المسؤولية حدود وردت في هذه الاتفاقيات الدولية نبيها في الطلين التاليين:

المطلب الأول : إعفاء الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب من المسؤولية

يمكن للناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب أن يستفيد من الحالات القانونية والاتفاقية التي تعفيه من تحمل المسؤولية ودفع التعويضات لطلبها حيث سنين هذه الحالات في الفرعين التاليين:

الفرع الاول : الاعفاءات القانونية

حددت الفقرة الثالثة من المادة (١٧) من قواعد روتردام حالات إعفاء الناقل من كامل المسؤولية أو جزء منها وعلى سبيل الحصر تتمثل بما يلي :

١- إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعود إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة (١٨)^١ .

(١) - نصت المادة (١٨) من قواعد روتردام على أنه لا يكون الناقل مسؤول عن الاخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها : أ - أي طرف منفذ ، أو ب - ريان السفينة أو طاقمها أو ج - موظفو الناقل أو الطرف المنفذ ، أو د- أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل ، متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بناء على طلب النقل أو تحت إشرافه أو سيطرته .

- ٢- إذا أثبت بدلاً من إثبات عدم ارتكابه خطأ، أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر .
- القضاء والقدر.
 - مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وخطورها وحوادثها .
 - الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والارهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية .
 - تقييدات الحجر الصحي؛ أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق ، بما الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة (١٨).
 - الاضطرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة.
 - نشوب حريق على السفينة.
 - وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة.
 - فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة (٣٣) أو المادة (٣٤)١.

(١) - تنص المادة (٣٣) من قواعد روتردا على أنه: "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 " كما تنص

- أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تنسيقها أو تفريقها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة (٢) من المادة (١٣) مالم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه.

- حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمه أو عيب متأصل في البضاعة

- وجود قصور أو عيب في أعمال لم يؤديها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه .

- إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.

- اتخاذ تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.

- اتخاذ تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولته تفاديه .

- ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان ١٥ و١٦ .

كما أعفت المعاهدة هذه الناقل من أية مسؤوليه عن الضرر الناجم عن حادث نووي إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولاً عن ذلك الضرر^١

المادة (٣٤) من ذات القواعد على أنه : " يكون الشاحن مسؤولاً عن أي إخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال يقدم عليها ولا يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجباته ، بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن ، ولكن الشاحن ليس مسؤولاً عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرف نيابة عن الناقل والذي كان الشاحن قد عهد إليه بأداء واجباته ."

(١) - انظر المادة (٨٦) من قواعد روتردام .

وتجدد الاشارة الي أن قواعد روتردام حددت الحالات التي يعفى معها الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف أو تأخر البضاعة الا أن هذه القواعد ألقت المسؤولية على الناقل عن كل ما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أو تأخر أو عن جزء منه وبغض النظر عنه توفر حالات الاعفاء في الحالات التالية.

- إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل هو الذي تسبب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذي استند اليه الناقل .
- إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور من حالات الاعفاء - والتي سبقت الاشارة إليها - قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها ولم يتمكن الناقل من إثبات ان هذا الحدث أو الظرف لا يعزي إلي خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار اليه في المادة (١٨).

كما حملت قواعد روتردام الناقل المسؤولية عن البضاعة من هلاك أو تلف تأخر أو عن جزء منه حتى ولو توافرت حالات الاعفاء المشار إليها سابقا في الحالات التالية:

- إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو تلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه أو يحمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه: عدم صلاحية السفينة للإبحار أو عدم تطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والامدادات على النحو تسليم أو أن عنابر السفينة أو أجزاءها الأخرى التي نقلت البضائع منها أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها لم تكن مهيأة وآمنة لتلقى البضائع ونقلها والحفاظ عليها.

(١) - انظر الفقرة (٥) من المادة (١٧) من قواعد روتردام .

- عدم تمكن الناقل من إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم ينجم من الأحداث المشار إليها آنفاً أو أنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بجعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والامدادات على هذا النحو طوال الرحلة وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها مهياً وآمنة لتلقى البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها.

و يلاحظ مما تقدم أن قواعد روتردام أقرت مبدأ تداول عبء الإثبات بين الشاحن والناقل في مسألة تقرير مسؤولية الناقل عن البضاعة ، كما يلاحظ بأن هذه القواعد كانت أكثر ميلاً لمصلحة الناقل بتقرير مجموعة كبيرة من الإعفاءات ومهدت السبيل للناقل للإفلات من المسؤولية^١ .

الفرع الثاني: الإعفاءات الاتفاقية

يقصد بالإعفاءات لاتفاقية تلك الاعفاءات غير الاعفاءات القانونية التي يتفق عليها الناقل والشاحن على إعفاء الناقل من مسؤوليته أو يتم تحديدها باقل مما نصت عليه الاتفاقية^٢ .

(١) - انظر : سعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات

الدولية ، رسالة ماجستير - جامعة أبي بكر بلقايد ، للمسان ، ٢٠١٢م ، ص ٢٧٥

(٢) - من الامثلة على الاعفاءات الاتفاقية: احالة استحقاق التأمين على البضائع لصالح

الناقل أو لصالح شخص تابع له، انظر د. محمد بهجت عبدالله قايد، الموجز في القانون البحري، ط٤، الرحمة للطباعة، ٢٠١١-٢٠١٢، ص ٢٩٧.

وبموجب قواعد روتردام يتم إبطال كل شرط يعفى الناقل من مسؤوليته تجاه الشاحن أو يحد أو يزيد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، إلا أن هذه القاعدة يرد عليها مجموعة من الاستثناءات التي يجوز معها إعفاء الناقل من المسؤولية أو تعديلها زيادة أو نقصاناً، وهذه الاستثناءات هي :

١- العقد الكمي ^١ :

وهو العقد الذي يبرم بشأن كمية محددة من البضائع تتم في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها، وقد أجازت الاتفاقية تضمين العقد الكمي بين الناقل والشاحن والخاضع لهذه الاتفاقية على حقوق وواجبات ومسؤولية أكثر أو أقل عن الحقوق والواجبات التي تفرضها الاتفاقية^٢، ويقع على الشاحن عبء إثبات استيفاء الشروط. ويشترط لاعتبار الاتفاق بين الشاحن والناقل تعديل المسؤولية ملزماً توافر الشروط التالية ^٣ :

- ان يتضمن العقد الكمي بياناً صريحاً بالخروج عن أحكام بحيث تتم المفاوضات عليه بصورة مستقلة وبشكل محدد وتفصيل ، ولا يعتبر بالإحالة أو الإشارة إلى مستند في عقد غير خاضع للتفاوض .
- لا يسرى شرط تعديل المسؤولية إذا أثبت الطالب بالتعويض أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه بمقتضى المعاهدة تعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب

(١) - اشترطت المادة (١) من قواعد روتردام.

(٢) - انظر المادة (80) من قواعد روتردام .

(٣) - انظر المادة (٢/٨٠) من قواعد روتردام .

بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة أو أحد تابعيه.

- لا يسرى شرط تعديل المسؤولية إذا لم يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع أو احتمال أن تصبح خطيرة ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر أو لم يضع الشاحن علامة أو رسم يوضح خطورة البضاعة.

- لا يسرى شرط تعديل المسؤولية إذا لم يزود الشاحن الناقل في الوقت المناسب بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر تكون ضرورية لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة بما في ذلك الاحتياطات الملائمة أو ما قامت السلطات العامة من قوانين أو لوائح أو اشتراطات.

٢- نقل الحيوانات الحية أو البضائع ذات الطبيعة الخاصة:

أجازت الاتفاقية تضمين عقد النقل شروط تستبعد واجبات كل من الناقل أو الطرف المنفذ البحري أو مسؤوليتها أو تحد منها ، ولا تكون هذه الشروط نافذة إلا إذا أثبت المطالب أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان ناتجاً عن فعل أو اغفال من جانب الناقل أو تابعيه ارتكب بقصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف للبضائع أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر أو ارتكب استهتار وعن علم باحتمال حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخير أو كانت طبيعة البضاعة أو حالتها أو الظروف والاحكام والشروط التي سيجري بمقتضاها تنفي النقل تسوغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص

شريطة ألا يكون عقد النقل المعني متعلقاً بشحنات تجارية معتادة تنقل في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر لنقل تلك البضائع مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

المطلب الثاني

حدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب حددت معاهدة هامبورغ^١ مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل (٨٣٥) وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى (٥.٢) وحدة حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف أيهما أكثر. كما حددت المعاهدة مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع. ويقصد بالوحدة الحسابية حسب ما حددته المادة (٢٦) من اتفاقية هامبورغ بأنها: حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي وتحول المبالغ إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف. ولا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل المشار إليها آنفاً الحد الذي ستقره بالنسبة للهلاك الكلي الذي ينشأ هذه المسؤولية بشأنه.

ولحساب أي المبلغين أكثر تسرى القواعد التالية :

- في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقله أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة في سند الشحن والمذكورة أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه

(١) - انظر : المادة (٦) من معاهدة هامبورغ .

تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة وفي خلاف ما تقدم تعتبر

البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة .

- في حالة هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها تعد أداة النقل المذكورة

عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر وحدة

شحن مستقلة واحدة.

ويجوز الاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود المسؤولية تتجاوز الحدود

المتعلقة بالهلاك أو التلف ، ولا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية إذا ثبت

أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل أو

تابعيه ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن

استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير^١ .

أما قواعد روتردام^٢ فقد حددت مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى

هذه الاتفاقية بمبلغ (٨٧٥) وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ثلاث

وحدات حسابية لكل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع

المطالبة أو النزاع أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن

قيمة البضائع ودرجتها في تفاصيل العقد، أو يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على

مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة . وعندما تنقل

البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع 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 رزماً أو وحدات شحن

(١) - انظر المادة (٨) من معاهدة هامبورغ .

(٢) - انظر المادتين (٥٩ ، ٦٠) من قواعد روتردام .

ولذا لم تكن معدة على هذا النحو اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة . وتكون الوحدة الحسابية المشار إليها أعلاه هي حق الشحن الخاص، حسبما عرفه صندوق النقد الدولي، وتحول المبالغ المشار إليها إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقاً لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين وحسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي مقابل حق السحب الخاص فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة. ويحسب 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 .

كما قررت المادة (٢٥) من قواعد روتردام بخصوص 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 .
- (ت) 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 او تلف تلك البضائع أو التأخر في تسليمها .

وعليه يتضح أن اتفاقية روتردام تضمنت تحديداً أعلى لمسؤولية الناقل بالمقارنة مع معاهدة هامبورغ بمعنى أن اتفاقية روتردام رفعت مبالغ التعويض التي يستحقها الشاحن في حال إثباته مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها، كما جاءت الاتفاقية بمعيار منطقي مفاده أن المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير تكون محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه عن الحد المقرر في حالة الهلاك الكلي للبضائع^١.

(١) - انظر : د. شعيد مراد، المرجع السابق ، ص ٣٠١

الخاتمة

بعد أن استعرضنا موضوع التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب في ظل اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٩ توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات التالية.

النتائج:

- يعرف عقد النقل البحري من الباب من الباب بأنه: العقد الذي يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره نقل ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً بالإضافة إلى النص على النقل بوسائط نقل أخرى.
- وسعت اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٩ من المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري فأرجعت المدة إلى اتفاق الشاحن والناقل لتشمل بذلك البضاعة التي تنقل من الباب إلى الباب.
- إن اتفاقية روتردام وفي ضوء ما نصت عليه المادتين (٨٢،٢٦) لا تجد لها تطبيقاً واسعاً حول عقود النقل البحري من الباب إلى الباب حيث أن الاتفاقيات والمعاهدات المتعلقة بالنقل البري أو الجوي لها أولوية التطبيق، مما يجعل قواعد روتردام تطبق فقط في حال وجود حالات لا تنطبق عليها المعاهدات والاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالنقل وهذا يعني ان قواعد روتردام في واقعها بالنسبة للدول المنظمة لاتفاقيات النقل البري والجوي ماهي الا معاهدة نقل بحري جديدة جاءت لتحل محل معاهدة هامبورغ.
- أقامت قواعد روتردام مسؤولية الناقل البحري من الباب غلي الباب على أساس الخطأ واجب الاثبات وتبنت مبدأ التوازن بين الناقل والشاحن في

الاثبات ودحض الاثبات على خلاف معاهدة هامبورغ التي أقامت مسؤولية الناقل البحري على الخطأ المفترض على الناقل.

- تضمنت قواعد روتردام قائمة من الاعفاءات التي يمكن أن يتمسك بها الناقل مما يمكن معه القول أن هذه القواعد جاءت تميل مع الناقل ولن أعطت هذه القواعد توازناً بين الناقل والشاحن حول الاثبات ودحض الاثبات على عكس معاهدة هامبورغ التي تميل لصالح الشاحنين.
- بموجب قواعد روتردام فإن أي شرط يعفى الناقل من المسؤولية تجاه الشاحن أو يحد أو يزيد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة يعتبر باطلاً إلا في حالات عقد النقل الكمي أو عقد نقل الحيوانات الحية أو البضائع ذات الطبيعة الخاصة.
- رفعت قواعد روتردام مبالغ التعويض التي يستحقها الشاحن في حال اثباته مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها.
- جاءت قواعد روتردام بمعيار منطقي حول المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير بتحديد التعويض بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه عن الحد والمقرر في حالة الهلاك الكلي للبضاعة.

التوصيات

- ضرورة مواكبة التطورات العالمية في مجال النقل البحري لا سيما نقل البضائع الباب إلى الباب لما له من مزايا اقتصادية للشاحن بما في ذلك السرعة والمسؤولية القانونية .
- ضرورة إجراء دراسات خاصة لكل دولة ترغب في الانضمام لقواعد روتردام حول حجم القضايا والتعويضات عن مسؤوليه الناقل البحري وهل هذه القضايا والتعويضات كانت لصالح الشاحن أم لصالح الناقل لاسيما أن قواعد روتردام رفعت مقدار التعويض على مسؤوليه الناقل البحري في مقابل اقامة التوازن بين الشاحن والناقل في عملية إثبات المسؤولية.
- ضرورة تعديل اتفاقية روتردام لتقليص التوسع في مجال إعفاء الناقل البحري من مسؤولية عن هلاك أو تلف أو تأخر البضائع وذلك لتشجيع الدول على الانضمام إليها على الرغم أن الاتفاقية رفعت مقدار التعويض إلا انها بالمقابل توسعت بشكل ملحوظ نحو منح الناقل حصة وفيرة من الإعفاءات.
- ضرورة تعديل اتفاقية روتردام بإقرار مواد خاصة لتنظيم النقل من الباب إلى الباب بحيث تكون هذه الاحكام أكثر فاعلية إذا إن نص المادتين (٨٢،٢٦) من الاتفاقية يضعف وبشكل ملحوظ النقل البحري الدولي من الباب إلى الباب.

المراجع

- المراجع العربية

- أحمد بن سعيد بن عمر، الخطأ المفترض وأثره في التعويض، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠١٣
- بن درويش نضرة قماري، اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية: العدد (٩) لسنة ٢٠١٦م.
- حلو عبدالرحمن ألوحلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري دراسة مقارنة: مجلة المنارة للبحوث والدراسات، جامعة آل البيت، المجلد (١٣) العدد (٨) لسنة ٢٠٠٧م.
- سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعه أبي بكر بلقايد وتلمسان، الجزائر، ٢٠١٢.
- عبد الرزاق أيوب، مفهوم الناقل البحري للبضائع في ضوء التشريع والاجتهاد القضائي، مجلة المنبر القانوني، المغرب، العدد (١٠) السنة ٢٠١٦.
- عبدالحميد المساعدي، السعي لتوحيد قواعد النقل الدولي البحري للبضائع، قراءة في قواعد روتردام، مجلة الفقه والقانون، المغرب، العدد (٦) السنة ٢٠١٣م.

- فاروق محمد ملش ، هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية ، كلية الحقوق ، جامعة الاسكندرية ، العدد (١) لسنة ٢٠١٢م.
- كملة أعراب ، التزامات الناقل البحري بعد تمام الرحلة البحرية وفقاً لعقد النقل البحري للبضائع ، مجلة منازعات العمال ، العدد (٢٠) لسنة ٢٠١٧م المغرب.
- لافي محمد داردكه ، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية الاردني وقواعد هامبورغ ، مجلة المناره ، جامعه آل البيت ، المجلد (١٣) العدد (٩) السنه ٢٠٠٧ .
- محمد بهجت قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، ط ١ ، دار النهضة العربية القاهرة ، ٢٠٠٤ / ٢٠٠٥ .
- محمد بهجت قايد ، الموجز في القانون البحري ، ط ٤ ، الرحمة للطباعة ، ٢٠١١م - ٢٠١٢م.
- محمد جلال محمد السيد خطاب ، متطلبات تفعيل دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البينية ، مجلة البحوث المالية والتجارية ، كلية التجارة جامعة بور سعيد ، العدد (٢) السنة ٢٠١١ .
- محمد غنام ، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨م لنقل البضائع دولياً عبر البحر ، دراسة مقارنة ، مجلة الأمن والقانون ، أكاديمية شرطة دبي ، الامارات ، المجلد (١٩) العدد (١) لسنة ٢٠١١م.

- مريم بن خليفة ، أحكام دعوى المسؤولية الناشئة عن عقود النقل البحري للبضائع على ضوء أحكام القانون البحري الجزائري ، اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤ م، اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ م، اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ م ، مجلة الندوة للدراسات القانونية بالجزائر، العدد (١٢) السنة ٢٠١٧.

المراجع الأجنبية :

- Duyqu damer , willful mis conduct in international transport law ,spriger . aondon , 2011.
- Maltem Deniz Ozbek , The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly sea , An Appraisal of the "Rotterdam Rules" springer , London ,2011.
- Micheal F Srurley , General Principles of Transport Law and Rotterdam Rules , European Journal of Commercial Contract Law , London.
- Mohin Faghfoury , Multimodal transport , The Manual on International Marine Law , V11, shipping law , Oxford UK , 2016.
- Simon Baughen , Shipping Law , The Edition , Rourledge, Cavendish ,London,2015.

