

**اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟**

**د/بن ددوش نضرة قماري**

**كلية الحقوق والعلوم السياسية.**

**جامعة عبد الحميد بن باديس- مستغانم**

**ملخص:**

تحكم عقود النقل البحري الدولي للبضائع اتفاقيتان: بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول تعديلها ومعاهدة هامبورج 1978، فالأولى التي وضعت في وقت كانت فيه مخاطر الملاحة البحرية كثيرة ووسائل الاتصال محدودة جاءت بأحكام منحازة لمصلحة الناقل، فخففت من مسؤوليته وذلك بتقرير قائمة طويلة من الإعفاءات يستند إليها للإفلات من المسؤولية وفي مقدمتها الدفع بالخطأ الملاحي الذي كان له الأثر الكبير في إفساد دعوى التعويض.

أما اتفاقية هامبورج فقد جاءت، تحت طلب الدول الشاحنة، بأحكام منحازة لمصلحة الشاحنين فشددت مسؤولية الناقل البحري فأقامتها عموماً على أساس الخطأ المفترض إلا في حالتين: حالة الحريق وحالة النقل على سطح السفينة.

وبوجود اتفاقيتين دوليتين تنظمان النقل البحري للبضائع، انقسمت الدول المهتمة بالملاحة البحرية بين العضوية في كل من الاتفاقيتين فاستشعرت الأمم المتحدة ممثلة في لجنة القانون التجاري الدولي الحاجة الملحة إلى قواعد قانونية دولية مستحدثة وموحدة تحكم عقود النقل البحري، فجاءت اتفاقية روتردام التي تناولت أساس مسؤولية الناقل عموماً بأسلوب إيجابي صريح، فعقدت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض وعلى أساس المسؤولية المفترضة وكذلك على أساس الخطأ الواجب إثباته وذلك في قواعد مفصلة الهدف منها الموازنة بين حقوق والتزامات الناقل والشاحن في مسألة عبء الإثبات.

**Abstract:**

The international contract of maritim carriage is governed by two conventions, the convention of BRUXELE of 1924 as well as the treaty of HAMBURG, the first one instituted a regime in favour of the carrier considering the risks of maritim navigation and restricted means which existed at this moment, these circumstances contributed to the institution of a an attenuated system of liability based on Fault, and by the admission of several means of exoneration of the shipping company, this system constituted an obstacle to the right of compensation.

On the other hand the Hamburg Convention has Instituted a system of liability for the shipper, with introduction of a system more or less strict based on the principle of the presumed fault of the carrier, with the exception of cases of fire or carrying on the deck of the ship.

Finally, the ROTTERDAM convention constituted a positive liability system of transport for the marine accident, based on the principle of presumed fault and sometimes on the principle of the presumption of liability by establishing a balance between the interests of the carrier and the shipper, in the burden of proof.

**مقدمة:**

يعتبر نقل البضائع عن طريق البحر نقلا دوليا في غالبية الدول التي تمتد موانئها على شواطئ البحار الطويلة. لذلك تضافرت جهود المجموعة الدولية في حل ما يواجه النقل البحري للبضائع من صعاب والتي أثمرت عن عقد اتفاقيات دولية، أهمها اتفاقية بروكسل 1924 للنقل البحري بموجب سندات الشحن<sup>(1)</sup>، وثمة ما أخذ على هذه المعاهدة أهمها عدم توازن حقوق والتزامات طرفي عقد النقل البحري، حيث تميل أحكامها ميلا شديدا لمصلحة الناقل على حساب الشاحن وسبب ذلك المخاطر التي كانت تتعرض لها الملاحة البحرية.

لكن بعدما تطورت الصناعة البحرية خاصة سفن الحاويات بحيث لم يعد النقل البحري بالخطورة التي كان عليها وتحت ضغط الدول النامية وأغلبها دولاً شاحنة

## **اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري**

أعدت لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية والتي تعرف اختصاراً بـاونسترال<sup>(2)</sup> اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر التي وقعت سنة 1978 بمدينة هامبورج والمعروف عن قواعدها أنها تميل أكثر نحو مصالح الشاحنين، هذا ما دعا شركات الملاحة إلى معارضتها ودعوة حكوماتهم إلى عدم الانضمام إليها.

نتيجة لدخول هاتين الاتفاقيتين حيز النفاذ توزعت معظم دول العالم المهتمة بالتجارة البحرية بين عضويتها، فبذلك فقدت أحكام النقل البحري الدولي صفة التوحيد، فشعرت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الحاجة الملحة إلى قواعد قانونية دولية موحدة تحكم عقود النقل البحري بهدف إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية فجاءت اتفاقية روتردام<sup>(3)</sup> لخلق توازن بين مصلحة الناقلين من جهة ومصصلحة الشاحنين من جهة أخرى.

أساس مسؤولية الناقل البحري هو أخطر أحكام الاتفاقيات المتعلقة بالنقل البحري للبضائع لأنه المحور الذي تدور من حوله أحكام المسؤولية وقبل الانضمام إلى عضوية الاتفاقية تبدأ دراسة أساس المسؤولية<sup>(4)</sup>.

نعني بأساس المسؤولية السبب الذي من أجله يضع قانون عبء التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين، فما هو الأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل البحري في ظل أحكام قواعد روتردام مقارنة بالاتفاقيتين السابقتين لها؟

### **أولاً- أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل**

لم تحدد الاتفاقية أساس المسؤولية في مبدأ واضح وإنما تعرضت لالتزامات الناقل في المادة (3) فقرة 1 و2 وأوردت حالات يعفى فيها الناقل من المسؤولية ضمن المادة 4 فقرة 1 و2<sup>(5)</sup>.

في ظل معاهدة بروكسل إذا اثبت مالك الشحنة الهلاك أو التلف تفترض مسؤولية الناقل ولكن يستطيع الناقل أن يدفع عنه المسؤولية إذا أثبت أن سبب الضرر يرجع إلى إحدى حالات الإعفاء التي تتضمنها الفقرة 2 من المادة 4. ويرى الفقه أن وسيلة الناقل في

### اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري

إبعاد المسؤولية تبني على تحديد الواقعة التي أدت إلى حصول الضرر (إحدى حالات الإغفاء) والعلاقة السببية بين تلك الواقعة والضرر الحاصل للشحنة، فإذا ظل سبب الضرر مجهولاً فلا إعفاء للناقل.

وإذا نجح في ذلك انتقل عبء الإثبات إلى طالب التعويض ليقوم الدليل على أن خطأ الناقل كان السبب الحقيقي للخسارة أو ساهم فيها.

وإذا كانت هذه القاعدة العامة فهناك حالات استثناء، حيث مسؤولية الناقل تبني على أساس الخطأ المفترض إذ يستطيع الناقل أن يتحرر من المسؤولية بنفي الخطأ عن مسلكه وهي:

- في حالة كون سبب الضرر يرجع إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة فعليه أن يثبت أنه اتخذ جميع الاحتياطات لجعل السفينة صالحة للملاحة كأن يقدم ما يثبت تجهيزاتها وسلامتها من العيوب،

- وفي حالة العيوب الخفية (الفقرة ع/ثانياً من المادة (4)) عليه أن يثبت أن مثل هذه العيوب لا يتم اكتشافها باليقظة المعقولة،

- إذا كان سبب الضرر سبباً آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم وذلك بنفي الخطأ عن مسلكه<sup>(6)</sup>.

وعلى الرغم من كون اتفاقية بروكسل لم تنص صراحة على أنه للاستناد على حالات الإغفاء للتحرر من المسؤولية على الناقل أن يثبت أولاً أنه بذل الهمة الكافية لتفادي الحادث وتبعاته باستثناء الحالات الثلاث

(صلاحية السفينة للملاحة-العيوب الخفية-أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم).

إلا أن المحاكم ترى أنه لا يكفي للناقل لدفع مسؤوليته إثبات أن سبب الضرر هو حالة من حالات الإغفاء وإنما عليه أن يثبت قبل ذلك أنه بذل العناية الواجبة للبضاعة

## **اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري**

وذلك بالاستناد إلى المادة 3 الفقرة 1، أو يثبت أنه بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة بالاستناد إلى المادة (4) الفقرة 1<sup>(7)</sup>

وفي حالة كون سبب الضرر من جهة عدم صلاحية السفينة للملاحة ومن جهة أخرى مخاطر البحر أو إحدى حالات الإعفاء، القاعدة هي أن تعتبر عدم صلاحية السفينة للملاحة السبب الوحيد للضرر بما أن بذل العناية الواجبة هو التزام أساسي يسبق الإعفاء من المسؤولية. وتطبق نفس القاعدة عندما يبقى سبب الضرر مجهولاً ولا يستطيع الناقل إثبات أنه بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه .

عندما يستطيع الناقل التحرر من المسؤولية بالاستناد إلى حالات الإعفاء يستطيع مالك الشحنة أن يثبت أن خطأ الناقل كان السبب الحقيقي للضرر أو ساهم فيه.

نستخلص أن مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل هي مسؤولية مفترضة بمجرد إثبات وقوع الضرر والشحنة في عهد الناقل، إلا إذا اثبت أن سبب الضرر يرجع إلى إحدى حالات الإعفاء. باستثناء ثلاث حالات تكون فيها مسؤولية الناقل البحري مبنية على أساس الخطأ المفترض وهي:

- عدم صلاحية السفينة للملاحة
- وجود عيوب خفية لا يتم اكتشافها باليقظة المعقولة
- أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم في هذه الحالات يكفي للناقل أن ينفي الخطأ عن مسلكه للتحرر من المسؤولية .

### **ثانياً- أساس مسؤولية الناقل البحري اتفاقية هامبورج:**

لوضع معيار موحد وشامل لمسؤولية الناقل البحري، فإن واضعي مسودة اتفاقية هامبورج تبنا الحجة المقدمة من الشاحنين وهي الناقل يجب أن يكون مسؤولاً عن هلاك أو تلف الشحنة الذي ينشأ عن خطئه وتبعاً لذلك فقد اختاروا أن يضعوا قاعدة

### **اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري**

المسؤولية ايجابية<sup>(8)</sup> تقوم على أساس الخطأ المفترض<sup>(9)</sup>، وأن يلغوا قائمة الاستثناءات التي تضمنتها اتفاقية بروكسل هذا البيان الخاص بأساس المسؤولية ورد في عبارات الفقرة 1 من المادة (5) من اتفاقية هامبورج<sup>(10)</sup>.

فتقتضي هذه الفقرة بمسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الضرر أثناء وجود البضائع في عهده، مالم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر<sup>(11)</sup>. و تتسحب مدة مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية هامبورج من وقت تسلمها في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ ومعنى ذلك أن مسؤولية الناقل عن البضائع تكون ما دامت هذه البضائع بعهده، أي منذ تسلمها من قبل الناقل أو من يمثله إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه أو لصاحب الحق فيها أو ممثليهم<sup>(12)</sup>.

رغم هذا فأساس المسؤولية لم تتوضح معاملة إلا في التفاهم العام الذي ورد في آخر نصوص الاتفاقية والذي جاء فيه " أنه لفهم مشترك فأن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية قائمة على مبدأ الخطأ المفترض أو الإهمال وهذا يعني كمبدأ بأن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل ولكن أحكام هذه الاتفاقية تعدل هذا المبدأ في حالات معينة ". فتبنت معاهدة هامبورج قاعدة موحدة لعبء الإثبات تقوم على افتراض الخطأ أو الخطأ المفترض في كل حالات التلف أو الهلاك الذي يحصل للشحنة ومن ثم فرضت عبء إثبات موحدة على الناقل باعتباره الطرف الذي يكون أكثر معرفة بالوقائع والأحداث<sup>(13)</sup>.

فالشاحن يكفيه إثبات وجود البضائع في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر وهو أمر جد يسير يكفي بالنسبة له تقديم عقد النقل وما يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن وإثبات الضرر المدعى به وعندئذ يفترض وجود خطأ أو إهمال من الناقل وقيام علاقة السببية بين الخطأ أو الإهمال والضرر، ويكون على الناقل لدفع مسؤوليته نفي

## **اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري**

صدور الخطأ أو الإهمال من جانبه وذلك بإثبات أنه قد اتخذ هو ومستخدموه أو وكلائه كل ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته<sup>(14)</sup>.  
غير أن قواعد هامبورج خرجت على الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري وهو الخطأ المفترض في الحالتين:

### **1- حالة الحريق: تنص الفقرة 4 من المادة 5 على كون الناقل مسئولاً عن:**

أ- هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير تسليمها بسبب الحريق إذا أثبت طالب التعويض بأن ذلك نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل وتابعيه أو وكلائه.

ب- عن هلاك أو تلف البضائع أو تأخير تسليمها إذا اثبت طالب التعويض بأن ذلك نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل، وتابعيه أو وكلائه من اتخاذ كل الإجراءات المطلوبة لإخماد الحريق لتجنب أو تقليل نتائجه.

والبين من النص سالف الذكر أنه قد أتى بعكس القاعدة التي قررتها الفقرة 1 من المادة 5، فذهبت أبعد في الميل لصالح الناقل عندما قلبت الأمر فجعل مسؤولية الناقل تبنى على أساس الخطأ الثابت إذ جعل على عاتق طالب التعويض عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل الذي أدى إلى نشوب الحريق أو الخطأ أو إهمال الناقل في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها في حالة حصوله<sup>(15)</sup>.

### **2- النقل على سطح السفينة:**

تنطبق معاهدة هامبورج خلافا لمعاهدة بروكسل 1924 على نقل البضائع وهي على سطح السفينة وأفردت المادة التاسعة منها لهذا النوع من النقل، فهي تنص في هذه المادة على المبدأ وهو تحريم شحن البضائع على السطح إلا إذا وافق الشاحن على ذلك وإذا كان العرف في ميناء الشحن قد استقر على شحن بضائع معينة على السطح أو إذا وجد بها نص قانوني أمر بقرار ذلك كما في حالة بعض أنواع البضائع الخطرة كالمتفجرات والبضائع السريعة الاشتعال<sup>(16)</sup>.

### **اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري**

ولقد تناولت الفقرة 3 من المادة 9 أساس مسؤولية الناقل الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي يجوز فيها هذا الشحن وكذلك في الحالة التي لا يجوز فيها للناقل الاحتجاج على الغير حسن النية بوجود اتفاق مع الشاحن عن الشحن على السطح، لم يدرج في سند الشحن، وقضت بأنه استثناء من أحكام الفقرة 1 المادة (5) يظل الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح دون أن يستطیع دفع المسؤولية بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أي أنه لا يتبرأ من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي<sup>(17)</sup>.

#### **ثالثاً- أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية روتردام:**

خلال الأعمال التحضيرية لمشروع الاتفاقية اختيار أساس مسؤولية الناقل أثار جدلاً كبيراً، فبعض المشاركين أوصوا باختيار المسؤولية المفترضة كأساس لمسؤولية الناقل البحري والبعض الآخر فضلوا المسؤولية على أساس الخطأ المفترض، فدمجت اتفاقية روتردام عناصر كلا الاتفاقيتين السابقتين لها ووضعت أساساً جديداً لمسؤولية الناقل البحري وأحكام وقواعد مفصلة حول عبء الإثبات، فحاولت الموازنة بين الناقل وطالب التعويض في هذه المسألة.

فالمادة (17) من الفصل 5 تحت عنوان "أساس المسؤولية تناولت أساس مسؤولية الناقل في فقرتها 1 عموماً بأسلوب إيجابي صريح<sup>(18)</sup>، فعقدت مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها إذا أثبت طالب التعويض أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء مدة وجود البضاعة في حراسة الناقل، وحددت اتفاقية روتردام هذه المدة في المادة (12) الفصل الرابع تحت عنوان "مدة مسؤولية الناقل"، فنصت المادة على أن حدود الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً هي الفترة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسة الناقل، أي تكون منذ اللحظة التي يتسلمها الناقل من الشاحن أو نائبه أو من الجهة التي توجب القواعد السارية في ميناء الشحن بتسليم



## **اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري**

البضاعة إليها، إلى اللحظة التي يقوم فيها الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه، أو بتسليمها إلى أية جهة أخرى بموجب القواعد السارية في ميناء التفري<sup>(19)</sup>، وذهبت الاتفاقية إلى أبعد من ذلك فأرجعت هذه المدة إلى إرادة طرفي عقد النقل<sup>(20)</sup> أي الناقل والشاحن وأوردت شرطين مانعين وهما:

1- ألا يكون وقت تسليم الناقل البضاعة لاحقاً لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل.

2- ألا يكون وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل<sup>(21)</sup>.

ونستقر من نص المادة (17) أن الناقل مسئول بافتراض الخطأ فيه مع إمكانية التحرر من المسؤولية وهذا كله في جولتين حقتنا توازنا لكل من الناقل والشاحن في مسائل عبء الإثبات ودحض الإثبات<sup>(22)</sup>

### **الجولة الأولى: تقديم إثبات - دحض الإثبات**

على ضوء الفقرة 1 من المادة (17) لكي تتعقد مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو تأخير في تسليم البضاعة على طالب التعويض إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير أو الحدث أو الطرف الذي تسبب أو أسهم فيه قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل.

عندما يثبت طالب التعويض هذا يعتبر الناقل مسؤولاً وينتقل عبء الإثبات إلى الناقل، ولدحض الإثبات المقدم من طرف طالب التعويض على الناقل تقديم احد الإثباتين:

- أ- بأن سبب الضرر لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مسئول عنه، أو
- ب- بأن سبب الضرر يرجع إلى واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف المنصوص عليها في الفقرة 3 من المادة 17 حالات الإعفاء<sup>(23)</sup>.

## اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري

في هذه الجولة للناقل الخيار في إثبات أحد الإثباتين المذكورين أ أو ب للتححرر من المسؤولية فإذا لم يستطع تقديم أحد الإثباتين عقدت مسؤوليته.

بينما إذا استطاع تقديم كإثبات أن سبب الضرر لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مسئول عنه تستبعد مسؤوليته بكاملها أو في جزء منها على حسب ما يقدمه كإثبات.

وفي حالة ما إذا قدم الناقل كإثبات للتححرر من المسؤولية بأن سبب الضرر يرجع إلى واحد أو أكثر من الأحداث والظروف المنصوص عليها في الفقرة 3 من المادة (17) في هذه الحالة يستطيع طالب التعويض دحض ما قدمه الناقل كإثبات للتححرر من المسؤولية وهنا تبدأ الجولة الثانية.

### الجولة الثانية: تقديم إثبات - دحض الإثبات

على طالب التعويض لدحض الإثبات المقدم من طرف الناقل للتححرر من المسؤولية إثبات أحد الإثباتات الآتية:

أ- بأن خطأ الناقل أو خطأ من هو مسؤول عنهم تسبب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل، أو

ب- بأن سبب آخر أو ظرف آخر غير منصوص عليه ضمن حالات الإعفاء هو سبب الضرر الحاصل للبضاعة أو

ج- كذلك طالب التعويض يستطيع أن يثبت بأن هلاك أو التلف أو التأخر تسبب فيه أو أسهم فيه أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه:

1- عدم صلاحية السفينة للملاحة

2- عدم تطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم

### **اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري**

3- أن عنابر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نقلت البضائع فيها أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها.

إذا اثبت طالب التعويض بأن خطأ الناقل أو خطأ من هو مسئول عنهم تسبب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل تنعقد مسؤولية الناقل ولا يستطيع التحرر منها.

وإذا أثبت بأن سبب آخر أو ظرف آخر غير منصوص عليه ضمن حالات الإعفاء هو سبب الضرر الحاصل للبضاعة يفترض الخطأ في الناقل وللتحرر من المسؤولية عليه تقديم إثبات بأن الضرر لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مسئول عنه.

وإذا أثبت طالب التعويض إحدى الحالات المنصوص عليها في (ج) يفترض الخطأ في الناقل وتتعقد مسؤوليته ولاستبعادها عليه بتقديم أحد الإثباتين:

1- أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ليس سبب الضرر الحاصل للبضاعة

2- بأنه قام بتنفيذ التزامه بعناية ودقة كما هو منصوص عليه في المادة (14) قبل السفر وعند البدء فيه وطوال الرحلة البحرية

ويلاحظ من هذا الترتيب المفصل لحالات مسؤولية الناقل وحالات إعفائه منها، أن التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة الذي كان يفسر من قبل محاكم قانون الشريعة العامة بكونه التزام أساسي (overriding obligation) يجب إثباته قبل الاستفادة من حالات الإعفاء، ففي اتفاقية روتردام على الناقل إثبات قيامه بهذا الالتزام متى أثبت طالب التعويض أن الضرر الحاصل للبضاعة يرجع إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة<sup>(24)</sup>.

#### **خاتمة**

أوردت اتفاقية روتردام أحكاماً تعتبر أكثر عدالة في شأن توزيع عبء الإثبات بين الناقلين وأصحاب البضائع، خصوصاً فيما يتعلق بإلغاء إعفاءات الناقل من المسؤولية

## **اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري**

الخاصة بالأخطاء الملاحية والأخطاء في إدارة السفينة، وكذلك الإعفاء من المسؤولية التي تنشأ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة الذي يستجد بعد بدء السفر.

### **النتائج**

- ألزمت اتفاقية روتردام الناقل البحري بالتزام عام وهو نقل البضاعة وتسليمها بحالة سليمة إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول وبذلك تكون قد انتهجت منهجا يقترب من جعله التزاما بتحقيق نتيجة أو غاية أكثر منه التزاما ببذل عناية.
- وسعت اتفاقية روتردام ضمن قواعدها من المدلول القانوني لمسؤولية الناقل البحري فأرجعت هذه المدة إلى إرادة طرئ عقد النقل أي الناقل والشاحن، بحيث يجوز لهما أن يتفقا على وقت ومكان استلام البضاعة وتسليمها ولكن بشرطين مانعين
- عدلت اتفاقية روتردام عن الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد هامبورج وهي من حيث المبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض في جانبه.
- قررت أحكام قواعد روتردام إقامة مسؤولية الناقل البحري في بعض الحالات على أساس الخطأ المفترض وفي حالات أخرى على أساس المسؤولية المفترضة وكذلك على أساس الخطأ الواجب إثباته.
- احتفظت قواعد روتردام بالقائمة الطويلة للحالات التي يمكن للناقل الاستناد عليها لدفع مسؤوليته وهي تقريبا التي نصت عليها اتفاقية بروكسل وهذه القائمة لا تمثل حالات الاعفاء المطلق من المسؤولية بل هي ظروف من شأنها أن تعكس عبء الإثبات لتتسنى افتراضا قابلا للدحض بأن التلف لم يكن بسبب خطأ الناقل.
- ألغت اتفاقية روتردام ما كان يتمتع به الناقل في كنف معاهدة بروكسل، فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها الذي يحدث بسبب أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل، في الملاحة أو في إدارة السفينة وهذه خطوة إلى الإمام لصالح الشاحنين.

## اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري

- على عكس اتفاقية بروكسل، جعلت اتفاقية روتردام التزام الناقل بتوفير سفينة صالحة للملاحة التزاما مستمرا يشمل الرحلة البحرية بأكملها وهذا ما يمثل زيادة في النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري.
- هذا كله وما زالت مسؤولية الناقل البحري، في ظل اتفاقية روتردام، عند مستوى منخفض بشأن توفير سفينة صالحة للإبحار فبدلا من النص على وجوب توفير سفينة صالحة للإبحار تم النص على بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للإبحار.
- يعتبر أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام أفضل حل وسط أمكن التوصل إليه للموازنة بين مصالح الناقلين الشاحنين هذا ما أعربت عنه لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي واعتبرت أنه سيكون من المستبعد جدا تحقيق نتيجة أفضل.

### **الهوامش:**

(1) - تعرف اتفاقية بروكسل 1924 للنقل البحري بموجب سندات الشحن أيضا بقواعد لاهاي (Hague Rules)، وقد جرى عليها تعديلات هامة عام 1968 بموجب بروتوكول فسمي (Hague Visby Rules)

(2) - UNCITRAL: United Nation Commition of International Trade Law

(3) - استعانت اونسترال باللجنة البحرية الدولية لإعداد مشروع أولي للاتفاقية الذي عهدت به إلى فريق عامل لتتبعه منذ عام 2002 إلى غاية 2008 ثم عرض مشروع الاتفاقية في صورته النهائية على هيئة اونسترال للموافقة عليه ثم أرسل إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة التي أجازته يوم 11 ديسمبر 2008 والتي أوصت بأن يطلق على هذه الاتفاقية الجديدة اسم قواعد روتردام وأن يكون الاسم الرسمي لها: اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا لسنة 2009.

(4) - المذكرة الاسترشادية في شأن ورشة العمل لتحليل و تحديد إيجابيات و سلبيات (قواعد روتردام- لصياغة رؤية عربية حيال الانضمام إليها، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية ص10

## اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري

(5) - لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص34

(6) - « En cas d'innavigabilité du navire, de vice caché du navire ou d'un fait extérieur au navire ne faisant pas partie des cas exceptés, il aura seulement à apporter la preuve de sa diligence raisonnable pour être exonéré », Boukhatmi Fatima, Aspect du contrat de transport de marchandise par mer en droit algérien et dans les convention internationales , thèse de doctorat ,université d'Oran, Algérie,2002, p187.

(7) - Ce raisonnement rejoint l'ordre de preuve majoritairement appliqué à l'heure actuelle par la jurisprudence et soutenu par les différentes hautes cours de justice.

Tetley résume le nouvel ordre de preuve comme suit:

« 1- The cargo claimant proves his loss and damage in the hands of the carrier;

2- The carrier must prove the cause of the loss;

3- The carrier must prove due diligence to make the ship seaworthy before and at the beginning of the voyage in respect of the loss;

4- The carrier must prove one of the exculpatory exceptions of art.

4(2- (a- to (q- of the Hague or Hague/Visby Rules;

5- The cargo claimant then attempts to prove lack of care of cargo or attempts to disprove the above evidence of the carrier, including lack of seaworthiness and lack of due diligence;

6- Booth parties the have various arguments available to them. », ADIL Hind, le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandise sous connaissance: un échec ?, thèse pour l'obtention du grade de doctorat en droit , option droit des affaires, Université de Montréal, 2009, page 82.

(8) - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي الإسكندرية،

2008، ص135

(9) - René RODIÈRE, La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978, DROIT MARITIME FRANÇAIS. 1978. note451. note457

(10) - المادة 5 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج

(11) - لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص35

(12) - جلال وفاء محمددين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية،

1997، ص151

(13) - سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا

لعام1978(قواعد هامبورج)، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 2000، ص31.

## **اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري**

- (14) - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 32
- (15) - لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 40
- (16) - سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2003، ص 56
- (17) - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانونين البحريين، المرجع السابق، ص 136
- (18) - المادة 17 من اتفاقية روتردام
- (19) - أعضاء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2009، ص 11

(20) - Philippe DELEBECQUE, « La Convention des Nations- Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle »,

,annuaire du droit maritime et océanique, 2008,p485,486

(21) - Le professeur Delebecque souligne à ce propos: Art. 12- 3 uses the term initial loading and initial receipt; so, Initial

(sic- loading means the first modes of transportation (ship, truck,train. . . - . If the only modes of transport used in the contract of carriage is a ship, art. 12- 3 means that the parties cannot agree on a

contract of carriage with a period of responsibility that is shorter than "tackle to tackle". Philippe DELEBECQUE, « Obligations and Liability Exemptions of the Carrier », in The Rotterdam Rules Appraised Conference, 24- 25 septembre 2009, Erasmus University of Rotterdam, p. 4

(22) - SiYUZHOU et Henry HAI LI, The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier, in Rotterdam Rules 2009 of Signing Ceremony Colloquium, en ligne:

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Final%20Paper%20of%20Prof%20Si%20and%20Li%20for%20the%20Rotterdam%20Rules%202009%20Colloquium.pdf>, consulté le (17

avril 2012- .

(23) - La Convention maintient la liste des "risques exclus" ou des causes d'exonération formulées dans les Règles de La Haye- Visby, avec des modifications, notamment la suppression de l'exonération en raison d'un acte, de la négligence ou du

## اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟ — د/ بن ددوش نضرة قماري

défait du commandant, des marins, des pilotes ou des commettants du transporteur dans la navigation ou la gestion du navire. Autre modification: l'inclusion d'une nouvelle exonération, soit les dommages causés par un risque environnemental, Claire MESSER, les règles de Rotterdam, en ligne: <http://www.hilldickinson.com/pdf/Hill%20Dickinson%20update%20Les%20Regles%20Rotterdam%2020110.pdf>, consulté le (15 AVRIL 2012- .

<sup>(24)</sup>- « Article 17. 5 of the Rotterdam Rules, which deals with carrier's liability for seaworthiness obligation, contains a phrase which reads "*notwithstanding paragraph 3 of this article...*", and that the exemptions are listed in the said paragraph 3. Obviously, the structural arrangement of the Rotterdam Rules suggests that the exemptions are no longer subject to the seaworthiness obligation, as a result, "the issue of the seaworthiness of the ship would become relevant only in an actual claim for cargo damage, i. e. when the cargo claimant could prove unseaworthiness as a cause of damage to rebut the carrier's invocation of one of the "excepted perils". »: SiYUZHOU et Henry HAI LI, The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier, Op. cit.