

**عقد نقل البضائع**  
**وفقاً لاتفاقية روتردام ٢٠٠٨**

إعداد

أ.د / عبد الفضيل محمد أحمد  
أستاذ القانون التجارى  
كلية الحقوق - جامعة الكويت

**تمهيد وتقسيم:**

انقسمت الدول بين مؤيدٍ ومعارضٍ، سواءً لاتفاقية بروكسل ١٩٢٤ أو لاتفاقية هامبورج ١٩٧٨، بل يوجد كثيرٌ من الدول التي لم تصادق على أيٍّ من الاتفاقيتين، كما أن عددًا من الدول تبنت في تشريعاتها الوطنية أحكامًا مختلطة من أحكامهما.

وهذا الانقسام لم يكن إلا عبئًا على المتعاملين في مجال النقل البحري لما ينتج عنه من اختلافٍ في المفاهيم يؤدي إلى سيلٍ من الدعاوى بين المتعاقدين. فلذلك سعت لجنة القانون التجاري الدولي في الأمم المتحدة لتوحيد النظام القانوني المطبق على عقود النقل البحري من خلال استحداث قواعدٍ جديدةٍ تكون متطورةً ومتواكبة مع التكنولوجيا الحديثة وتوازن بين مصلحة كلٍّ من الناقلين والشاحنين، فتم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليًا أو جزئيًا، وتمت المصادقة عليها في روتردام في هولندا في ديسمبر ٢٠٠٨، وإن كانت لم تدخل حيز التنفيذ حتى الآن، كما أن كلاً من مصر والكويت لم تنضما بعد إلى هذه الاتفاقية.

وقد جاءت اتفاقية روتردام بأحكامٍ جديدةٍ متطورةٍ مثل تنظيم سند الشحن الإلكتروني وكذلك التعاقد الإلكتروني، كما أن النطاق الزمني لتطبيق أحكام هذه الاتفاقية جاء أوسع وأوضح من سابقتها من الاتفاقيات، حيث تنص هذه الاتفاقية على مسؤولية الناقل عن البضاعة من الباب إلى الباب. فقواعد روتردام جاءت ليس بمجرد بعض التعديلات على سابقتها من المعاهدات الحاكمة لموضوع النقل البحري، ولكنها أتت

بأحكام جديدة كلياً توازن بين حقوق وواجبات كل من الناقل البحري والشاحنين والمرسل إليهم<sup>(١)</sup>،<sup>(٢)</sup>،<sup>(٣)</sup>.

وفي دراستنا لاتفاقية روتردام نتناول في مبحث أول نطاق تطبيقها وفي مبحث ثان أحكامها.

(١) وقد عرضت المواد ٨٧، ٨٨، ٩١ إلى ٩٦ لإيداع الاتفاقية والتوقيع والتصديق عليها والانضمام إليها ونفاذها وانضمام منظمات إقليمية إليها وبدء نفاذها وتنقيحها وتعديلها والانسحاب منها، كما ألزمت المادة ٨٩ الدول التي تصدق على الاتفاقية بالانسحاب في نفس الوقت من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ والبروتوكولات المعدلة لها أو اتفاقية هامبورج لعام ١٩٨٨ حسب الأحوال. ولا تسمح الاتفاقية بإيراد أي تحفظات (م ٩٠).

(٢) ونلاحظ رداً صياغة النسخة العربية من الاتفاقية بحيث بدت لنا كما لو أن من قام بالصياغة العربية ليس من القانونيين أو أنها لم تخضع لمراجعة من قانونيين محترفين وأكفاء.

(٣) ونلاحظ أيضاً أن الاتفاقية أتت بعدد من المصطلحات الجديدة منها: الطرف المنفذ، الطرف المسيطر، حق السيطرة، الشاحن المستندي، الخطاب الإلكتروني، سجل النقل الإلكتروني، العقد الكمي. وقد تولت المادة الأولى من الاتفاقية تحديد معاني هذه المصطلحات.

## المبحث الأول نطاق تطبيق اتفاقية روتردام

### تمهيد وتقسيم:

نعرض أولاً لنطاق تطبيق اتفاقية روتردام المكاني، وثانياً لنطاق تطبيقها الزمني، وثالثاً لعلاقة الاتفاقية بغيرها من الاتفاقيات والقوانين:

### أولاً: النطاق المكاني:

تنص المادة الخامسة من اتفاقية روتردام على أن تطبق الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان تسلّم البضائع<sup>(١)</sup> ومكان تسليمها واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء الشحن (التحميل) وميناء التفريغ في ذات عملية النقل البحري واقعين في دولتين مختلفتين، إذا كان أيٌّ من الأماكن التالية يقع وفقاً لعقد النقل في دولة متعاقدة:

(أ) مكانُ التسلم، أو

(ب) ميناءُ الشحن (التحميل)، أو

(ج) مكانُ التسليم، أو

(د) ميناءُ التفريغ.

(١) وقد حرصت المادة ٨٥ من الاتفاقية على النص على عدم انطباقها على عقد نقل الركاب وأمتعتهم. وطبقاً للمادة ٨٢ لا تنطبق الاتفاقية على نقل البضائع جواً أو براً أو في المجاري المائية الداخلية.

وتنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الأطراف المنفذة<sup>(١)</sup> أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطرافٍ أخرى ذات مصلحةٍ (م ٢/٥).

### ثانياً: النطاق الزمني:

تنص المادة ١٢ من اتفاقية روتردام على أن تبدأ مسؤولية الناقل البحري عما يصيب البضاعة من أضرار من وقت تسلّم الناقل البضاعة أو تسلّم أي طرفٍ آخر يُعتبر مُنفذاً لعقد النقل البحري وتنتهي المسؤولية بمجرد تسليمها<sup>(٢)</sup>. وإذا كانت لوائح مكان تسلّم البضاعة تنص على وجوب تسليمها لسلطةٍ ما أو طرفٍ ثالثٍ أو طرفٍ آخر يمكن للناقل تسليمها منه فتبدأ في هذا الحالة مسؤولية الناقل من لحظة استلامه البضاعة. وإذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه يقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطةٍ ما أو

(١) وفقاً للمادة الأولى من الاتفاقية: (أ) الطرف المنفذ "يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيّاً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورةٍ مباشرةٍ أو غير مباشرةٍ، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته. (ب) ولا يشمل الطرف المنفذ أي شخص يستعين به، بصورةٍ مباشرةٍ أو غير مباشرةٍ، الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه لا الناقل". والطرف المنفذ البحري "يعني أي طرفٍ منفذٍ يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيّاً من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفاً منفذاً بحرياً إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصراً داخل منطقة الميناء". راجع المادة الأولى من الاتفاقية لتحديد المقصود بالشاحن المستندي والطرف المسيطر.

(٢) وهذا يعد توسيعاً لنطاق تطبيق الاتفاقية بالمقارنة لاتفاقيتي بروكسل وهامبورج. فاتفاقية هامبورج تتسع لتشمل النقل متعدد الوسائط، أي النقل المختلط الذي يكون جزءٌ منه بحرياً وجزءاً آخر منه برياً أو جويّاً، والذي يتخذ أحياناً صورة النقل من الباب إلى الباب. فاتفاقية بروكسل تسري على الجزء من الرحلة الذي يقع بين شحن البضائع وتفريغها (م ٥/١، م ٧) على حين أن فترة انطباق اتفاقية هامبورج أوسع قليلاً بحيث "تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ (م ٤/١). ولذلك يكون من المفهوم أن يكون عنوان اتفاقية روتردام: (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً).

أي طرفٍ آخر يُمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضاعة منه تنتهي مسؤولية الناقل عندما يسلم البضاعة إلى تلك السلطة أو هذا الطرف (م ٢/١٢ ب من الاتفاقية). إضافة إلى ذلك من مميزات اتفاقية روتردام أنها أجازت لأطراف عقد النقل البحري تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عن طريق الاتفاق على مكان تسلّم الناقل للبضاعة وكذلك تحديد مكان تسليمها، وذلك بشرط ألا يكون هذا الاتفاق ينص على أن يكون وقت تسلّم البضاعة لاحقاً لبدء شحنها بمقتضى عقد النقل، وألا يكون وقت تسليم البضاعة سابقاً لإتمام تفريغها تفريغاً نهائياً بمقتضى عقد النقل.

فوفقاً لاتفاقية روتردام يكون الناقل يكون مسؤولاً عن البضائع منذ استلامها وليس فقط منذ لحظة شحنها وإلى تسليمها في ميناء الوصول وليس بمجرد تفريغها (م ٢/١٣ من الاتفاقية)<sup>(١)</sup>. وعلى هذا النحو تكون اتفاقية روتردام أفضل مما جاءت به الاتفاقيات السابقة. بيد أن اتفاقية روتردام أجازت الاتفاق على نقل عبء عمليتي الشحن والتفريغ للشاحن أو المرسل إليه.

بيد أن الاتفاقية لا تنطبق في النقل الملاحي المنتظم على مشارطات الاستنجاز والعقود المتعلقة باستخدام سفينةٍ أو جزءٍ منها (م ١/٦ من الاتفاقية). وعلى العكس، تنطبق الاتفاقية في النقل الملاحي غير المنتظم عندما تكون هناك مشاركة استنجاز أو أي عقدٍ آخر لاستخدام سفينةٍ أو جزءٍ منها ويصدر سند شحن (م ٢/٦ من الاتفاقية).

### ثالثاً: علاقة الاتفاقية بغيرها من الاتفاقيات والقوانين الوطنية:

#### (١) اتفاقيات تحديد مسؤولية مالكي السفن:

ليس في اتفاقية روتردام ما يمس انطباق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم الحد الأقصى لمسؤولية مالكي السفن (م ٨٣ من الاتفاقية)<sup>(١)</sup>.

(١) هذا وقد عرضت المادة ٢٦ من اتفاقية روتردام للنقل السابق أو اللاحق للنقل البحري.

(٢) وهو حكمٌ مماثلٌ لحكم المادة ٢٥ من اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨.

## (٢) الأحكام المتعلقة بالخسارات المشتركة:

ليس في اتفاقية روتردام ما يمس انطباق أحكام عقد النقل أو أحكام القانون الوطني المتعلقة بتسوية العوارية العامة (الخسارات المشتركة) (م ٨٤ من الاتفاقية).

## (٣) الاتفاقيات الخاصة بالحوادث النووية:

وفقاً للمادة ٨٦ من اتفاقية روتردام لا تترتب أي مسؤولية عن الضرر الناجم عن حادثٍ نوويٍّ إذا كان مشغّل المنشأة النووية مسؤولاً عن ذلك الضرر:

(أ) بمقتضى اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية

المؤرخة ٢٩ يوليه ١٩٦٠ بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ ٢٨ يناير ١٩٦٤ والبروتوكولين المؤرخين ١٦ نوفمبر ١٩٨٢ و ١٢ فبراير ٢٠٠٤، أو بمقتضى اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخة ٢١ مايو ١٩٦٣ بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس المؤرخ ٢١ سبتمبر ١٩٨٨ وبصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل لاتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية والمؤرخ ١٢ سبتمبر ١٩٩٧، أو بمقتضى اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية المؤرخة ١٢ سبتمبر ١٩٩٧ بما في ذلك أي تعديل لتلك الاتفاقيات وأي اتفاقية مقبلة بشأن مشغلي المنشآت النووية عن الضرر الناجم عن حادثٍ نوويٍّ، أو

(ب) بمقتضى القانون الوطني المنطبق على المسؤولية عن ذات الضرر، شريطة

أن يكون ذلك القانون، بكل جوانبه، معادلاً لاتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا أو اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية في مراعاته للأشخاص الذي قد يصيبهم الضرر<sup>(١)</sup>.

(١) وهذا الحكم مماثلٌ لحكم المادة ٢٥ من اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ كل ما هنالك أن نص المادة ٨٦ من اتفاقية روتردام قد أشار إلى الاتفاقيات والبروتوكولات التي استجرت بعد وضع اتفاقية هامبورج.

## المبحث الثاني

### أحكام اتفاقية روتردام

#### تمهيد وتقسيم:

حرصت الاتفاقية على إبراز الصفة الآمرة لأحكامها بحيث يبطل أي شرط في العقد ينظم التزامات الناقل أو مسؤوليته أو يحد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة أو ينظم التزامات الشاحن أو المرسل إليه<sup>(١)</sup> أو مسؤوليته أو يحد أو يزيد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة (م ٧٩ من الاتفاقية)، وذلك باستثناء النقل الكمي الذي أوردت له الاتفاقية أحكامًا مختلفة<sup>(٢)</sup>.

وتنطبق أحكام الاتفاقية، سواءً أكانت الدعوى منظورةً أمام القضاء أم أمام التحكيم، وسواءً أقيمت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أم المسؤولية التقصيرية، وسواءً أكان المدعى عليه هو الناقل أو المنفذ البحري أو ربان السفينة أو أي شخص يؤدي خدماتٍ على متنها أو مستخدمين لدى الناقل أو المنفذ البحري أو الشاحن أو المتعاقد من الباطن أو الوكلاء (م ٤ من الاتفاقية).

ونعرض لالتزامات الناقل البحري، ولالتزامات الشاحن، ولأساس المسؤولية، وأحوالها، وأسباب دفعها، وحالات الإعفاء منها، وتحديد المسؤولية، ودعوى المسؤولية، وذلك على الترتيب:

(١) أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي (م ٧٩ من الاتفاقية). ويرجع في تحديد معاني هذه الكلمات إلى المادة الأولى من الاتفاقية.

(٢) راجع في ذلك تفصيلًا أحكام المادة ٨٠ من الاتفاقية والمادة الأولى التي تُعرّف النقل الكمي.

**أولاً: التزامات الناقل البحري:**

يلتزم الناقل البحري بإصدار سند شحن يتضمن بيانات معينة، فضلاً عن التزامات بشأن السفينة وإعدادها للنقل والتزامات بشأن البضاعة، كل ذلك على التفصيل التالي:

**(١) إصدار سند شحن:**

يلتزم الناقل بإصدار سند شحن<sup>(١)</sup>.

**(٢) تضمين سند الشحن بيانات معينة:**

أوردت المادة ٣٦ من اتفاقية روتردام البيانات التي يتولى الناقل إيرادها في سند الشحن بقدر ما يوفرها الشاحن وهي:

- وصف للبضائع.
- العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع.
- عدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع.
- وزن البضائع.
- بيان ترتيب البضائع وحالتها الظاهري<sup>(٢)</sup> عندما يتسلمها الناقل أو من يمثله بغية نقلها.

(١) لم تستخدم الاتفاقية مصطلح سند شحن، واستخدمت عوضاً عن ذلك مصطلح سجل النقل أو مستند النقل، وأشارت إلى سجل النقل العادي وسجل النقل الإلكتروني (م ٨، ٩، ١٠، ٣٥). وعرضت المادة ٣٨ من الاتفاقية لتوقيع السند عاديًا كان أو إلكترونيًا.

(٢) وطبقاً للمادة ٤/٣٦ من الاتفاقية فإن عبارة "ترتيب البضائع وحالتها الظاهري<sup>(٢)</sup>" تشير إلى: " (أ) تفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة وبقمتما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف

=

والبيانات السابقة يدونها الناقل حسبما يوفرها الشاحن.

- اسم الناقل<sup>(١)</sup> وعنوانه.

- التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو من يمثله البضائع أو الذي سُحنت فيه البضائع على متن السفينة أو الذي أصدر فيه سند الشحن<sup>(٢)</sup>.

- عدد النسخ الأصلية لسند الشحن إذا كان قابلاً للتداول في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية.

- اسم المرسل إليه وعنوانه إذا حددهما الشاحن،

- اسم السفينة إذا كان محددًا في عقد النقل.

- مكان التسلم ومكان التسليم إذا كان معلومًا للناقل.

- ميناء الشحن وميناء التفريغ إذا كانا محددين في عقد النقل.

ويجوز وفقًا لاتفاقية روتردام للناقل أن يثبت عكس ما هو وارد في سند الشحن وذلك في مواجهة الشاحن فقط، أي أن الناقل لا يستطيع أن يثبت خلاف البيانات الواردة في سند الشحن تجاه الغير حسن النية بما في ذلك المرسل إليه (م ٤٠ من الاتفاقية).

=

المنفذ. (ب) وأي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليًا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني". وقد أضافت المادة ٣٩ من الاتفاقية أنه "إذا لم تبيّن تفاصيل العقد ترتيب البضائع وحالتها الظاهريين وقت تسلمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ أُعْثِرَ أن ترتيب البضائع وحالتها الظاهريين كانا على ما يرام عندما تسلمها الناقل أو الطرف المنفذ".

(١) وقد عرضت المادة ٣٧ من الاتفاقية كيفية تحديد هوية الناقل في الحالات التي لا يُذكر فيها اسم الناقل.

(٢) وقد عرضت المادة ٣٩ من الاتفاقية كيفية تحديد التاريخ في بعض الحالات التي يثور فيها شكُّ بشأنه.

## حجية سند الشحن في الإثبات:

وفقاً للمادة ٤١ من اتفاقية روتردام فإنه ما لم يتضمن سند الشحن تحفظاً<sup>(١)</sup> يُعتبر سند الشحن دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في العقد، ولا يُقبل أي دليل من الناقل لإثبات العكس تجاه الشاحن أو المرسل إليه.

## التحفظات بشأن البضاعة:

(أ) أجازت المادة ٤١ من اتفاقية روتردام للناقل أن يتحفظ بحيث لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي يقدمها الشاحن إذا كان لدى الناقل علم فعلي بأن أيّاً من البيانات الجوهرية الواردة في سند الشحن زائفاً أو مضللاً أو كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بياناً جوهرياً زائفاً أو مضللاً.

(ب) كذلك يجوز للناقل أن يتحفظ بحيث لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي يقدمها الشاحن عندما لا تسلم البضائع إليه في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما تسلم في حاوية أو عربة مغلقة ويتفقد الناقل فعلاً إذا 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 تعذر عليه التحقق منها أو 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.

(١) على النحو الذي نظمته المادة ٤٠ من الاتفاقية على ما سنرى.

(ج) كذلك يجوز للناقل أن يتحفظ بحيث لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي يقدمها الشاحن بشأن وصف البضائع والعلامات الدالة عليها وعدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع إذا لم يكن الناقل قد تفقد فعلياً البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة ولم يكن على علم فعلياً بمحتوياتها.

(د) كذلك يجوز للناقل أن يتحفظ بحيث لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي يقدمها الشاحن بشأن وزن البضائع إذا لم يقم الناقل بوزن الحاوية أو العربة ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا، قبل الشحن، على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يدرج الوزن ضمن بنود العقد أو إذا لم تكن ثمة وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من وزن الحاوية أو العربة.

(٣) التزامات الناقل بشأن السفينة الناقلة وإعدادها للنقل:

يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل (م ١٤ من الاتفاقية):

- جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك.

- تطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة.

- جعل عابري السفينة وسائر أجزائها التي تُنقل فيها البضائع وما يوفره الناقل من حاويات تُنقل البضائع فيها أو عليها مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك<sup>(١)</sup>.

(١) وهذا النص يقابله نص المادة ١/٣ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤.

## (٤) التزامات الناقل بشأن البضاعة:

يلتزم الناقل بتسلم البضاعة وتحميلها (شحنها) ومناولتها وتستيفها (رصها) ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه على نحو ملائم وبعناية (م ١١، ١/١٣ من الاتفاقية)، ما لم يتفق الناقل والشاحن في عقد النقل على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها (م ٢/١٣ من الاتفاقية).

والأصل أن تُنقل البضاعة على متن السفينة لا على سطحها إلا إذا (م ١/٢٥ من الاتفاقية):

- اقتضى القانون ذلك النقل.

- أو إذا نُقلت البضائع في حاويات أو عربات مهياً للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو العربات وكان السطح مهياً خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات.

- أو إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية.

ولا يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف أو تأخر في تسليم البضائع المنقولة على سطح السفينة ينجم عن المخاطر الخاصة المقترنة بنقلها على السطح (م ٢/٢٥ من الاتفاقية).

وعلى العكس، إذا نُقلت البضائع على سطح السفينة في غير الحالات المسموح فيها هذا النوع من النقل يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو

تأخر في تسليمها ينجم حصراً عن نقلها على السطح (م ٣/٢٥ من الاتفاقية)، كما لا يجوز له الاستفادة من تحديد المسؤولية (م ٢٥/أخيرة من الاتفاقية).

وإذا كانت البضائع خطرة أو أصبحت خطرة "يجوز للناقل أن يرفض تسليمها أو تحميلها (شحنها)، ويجوز له 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 يُحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل" (م ١٥ من الاتفاقية).

ويجوز للناقل أن يضحى 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 (م ١٦ من الاتفاقية).

ويجوز لعقد النقل أن يستبعد التزامات الناقل أو مسؤوليته أو يحد منها إذا كانت البضائع حيوانات حية. ولكن هذا الاستبعاد أو الحد لن يكون نافذاً إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم كان ناتجاً عن فعلٍ أو إغفالٍ من جانب الناقل ارتكب بقصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف للبضائع أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر أو ارتكب باستهتارٍ وعن علم باحتمال حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخير (م ٨١ من الاتفاقية).

كما يجوز لعقد النقل أن يستبعد التزامات الناقل أو مسؤوليته أو يحد منها إذا كانت طبيعة البضائع أو حالتها أو الشروط والأحكام التي سيجري بمقتضاها تنفيذ النقل تسوغ، بشكلٍ معقولٍ، إبرام اتفاقٍ خاصٍ، شريطة ألا يكون عقد النقل المعني متعلقاً بشحناتٍ تجاريةٍ معتادةٍ تنقل في السياق المعتاد وألا يصدر لنقل تلك البضائع سند شحن قابل للتداول (م ٨١ من الاتفاقية).

**ثانياً: التزامات الشاحن:**

يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل (م ٤٢ من الاتفاقية).

ويسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل ما لم يُتفق على خلاف ذلك في عقد النقل (م ٢٧ من الاتفاقية).

وعلى الشاحن، في جميع الأحوال، أن يسلم البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل بما في ذلك تحميلها (شحنها) ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذىً للأشخاص أو الممتلكات.

وإذا كان الشاحن يتولى تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة فعلية أن يقوم بتثبيت وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبغاية (م ٢٧ من الاتفاقية).

وعلى المرسل إليه، عند وصول البضائع إلى ميناء التفريغ، أن يقبل تسلم البضائع في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حال عدم وجود اتفاق من هذا القبيل، في الوقت والمكان اللذين يمكن، بصورة معقولة، توقع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة وظروف النقل (م ٤٣ من الاتفاقية).

وعلى المرسل إليه أن يقر، بناءً على طلب الناقل، بتسليم البضائع على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم، وإلا جاز للناقل رفض التسليم (م ٤٤ من الاتفاقية)<sup>(١)</sup>.

(١) وقد عرضت المواد ٤٥، ٤٦، ٤٧ من الاتفاقية، على نحو مفصل، لحالة تسليم البضائع في حالات إصدار أو عدم إصدار سند شحن قابل للتداول أو غير قابل للتداول، والمادة ٤٨ لحالة بقاء البضاعة دون تسليم، والمادة ٤٩ لحبس الناقل البضاعة استيفاءً لبعض حقوقه، والمادة ٥٣ لحالة اعتبار البضاعة مسلمة. هذا وقد عرضت الاتفاقية بشكل مفصل للحق في توجيه البضاعة أو =

ويتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته (م ٣٠ من الاتفاقية)<sup>(١)</sup>.

وعندما تكون البضائع أو يبدو من المعقول أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة فإن على الشاحن أن يبلغ الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إليه، وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل على علم بخطورتها من مصدر آخر كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم من ضرر أو خسارة ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك. وعلى الشاحن أن يضع على البضائع

إصدار تعليمات بشأنها وأسمته الحق في السيطرة على البضاعة فحددت المقصود بحق السيطرة (م ٥٠)، وتحديد هوية الطرف المسيطر (م ٥١)، وحوالة الحق في السيطرة (م ٥١) والتزام الناقل بتنفيذ تعليمات الطرف المسيطر وحقوقه في هذا الشأن (م ٥٢)، وإدخال تعديلات على عقد النقل (م ٥٤)، والتزام الطرف المسيطر بتزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية بشأن البضاعة (م ٥٥)، والحد من حق السيطرة أو استبعاده (م ٥٦)، ومسؤولية حائز سند الشحن وحوالة السند (م ٥٧، ٥٨).

(٢) وتقوم مسؤولية الشاحن ليس فقط عن أفعاله الشخصية بل أيضاً عن أفعال تابعيه ووكلائه والمقاولين من الباطن الذين يستعين بهم (م ٣٤ معاهدة). هذا وقد أوجبت المادة ٢٨ من المعاهدة على كل من الناقل والشاحن الاستجابة 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 المعلومات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة، في حدود المعقول، للطرف الطالب من مصدر آخر. وقد تكون هذه المعلومات والتعليمات والمستندات ضرورية لامثال الناقل لما تقررته السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات تتعلق بالنقل شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات (م ٢٩ من الاتفاقية)، وقد تكون المعلومات لازمة لإعداد تفاصيل العقد وإصدار سند الشحن. ويلتزم الشاحن بأن تكون المعلومات التي يقدمها صحيحة وإلا التزم بتعويض الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر (م ٣١ من الاتفاقية).

الخطرة علامة أو سماً وإلا كان مسؤولاً عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر (م ٣٢ من الاتفاقية)<sup>(١)</sup>.

### ثالثاً: أساس المسؤولية:

عبارات الاتفاقية تعطي الانطباع أنها تقيم المسؤولية في بعض الأحوال على الخطأ واجب الإثبات وفي بعض الأحوال على الخطأ المفترض. فوفقاً للمادة ٤/١٧ أ تقوم المسؤولية على "خطأ ارتكبه الناقل"، على حين أنه وفقاً للمادة ٤/١٧ ب تقوم المسؤولية إذا أثبت المضرور "أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة"<sup>(٢)</sup> قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه". أما المادة ٥/١٧ فتتص على أن يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت المضرور أن سبب هلاك أو تلف أو التأخر في تسليم البضائع قد تسبب أو يُحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه أو في جزء منه أحد الأسباب التالية إذا لم يُثبت الناقل أنه بذل العناية الواجبة:

١- عدم صلاحية السفينة للإبحار.

٢- عدم تطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم.

٣- أن عنابر السفينة أو أجزاءها الأخرى التي نُقلت فيها البضائع أو ما وفره الناقل من حاويات نُقلت فيها البضائع أو عليها، لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها.

(١) وهذا الحكم يماثل تقريباً حكم المادة ١٣ من اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨.

(٢) وهي حالات الإعفاء من المسؤولية على ما سنرى.

وعلى ذلك، فإن مسؤولية الناقل، وفقاً للمادة ٤/١٧ ب من اتفاقية روتردام، مفترضة عما يصيب البضاعة من هلاكٍ أو تلفٍ أو تأخير، وهو ما يُعتبر تشديداً لمسؤولية الناقل حينما لم تجعل مسؤولية الناقل مبنية على الخطأ واجب الإثبات عما يصيب البضاعة من هلاكٍ أو تلفٍ أو تأخير في تسليمها إلى أن يثبت الناقل عكس ذلك، وذلك على أساس أن الناقل هو الشخص الأقرب للأحداث التي تقع على السفينة ومن ثم فهو الأقدر على معرفة الأسباب المسببة للضرر الذي لحق بالبضاعة.

وتقع هنا المسؤولية على الناقل ما لم يُثبت الناقل أن الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة قد حدث بسبب غير الأسباب المذكورة أعلاه وأنه قد قام ببذل العناية الواجبة للمحافظة على البضاعة التي تحت يده (م ٦/١٧ من الاتفاقية).

وأخيراً، وفقاً للمادة ١٧/أخيرة من اتفاقية روتردام إذا ثبت أن الناقل قد شارك في تلفٍ أو هلاك البضاعة أو تأخير تسليمها فإنه يكون ملزماً بدفع تعويض مساوٍ لنسبة مشاركته في إحداث الضرر.

أما بخصوص مسؤولية الشاحن فقد أقامت الاتفاقية على قواعد الخطأ واجب الإثبات. فالمادة ١/٣١ تنص على أن "يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارةٍ أو ضررٍ إذا أثبت الناقل أن الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية". وقد تأكد ذلك في الفقرة الثانية من نفس المادة التي تنص على أن "يُعفى الشاحن من كل مسؤوليةٍ أو جزءٍ منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه".

#### رابعاً: أحوال المسؤولية:

تتحقق مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية روتردام متى هلكت البضاعة أو تلفت أو تسبب الناقل في تأخير تسليمها في الوقت المحدد لذلك، وذلك متى ما أثبت

المضرور أن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل (م ١٧، ٢١ من الاتفاقية).

#### خامساً: أسباب دفع المسؤولية وحالات الإعفاء منها:

يُعفى الناقل من كامل مسؤوليته أو من جزءٍ منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه (م ٢/١٧ من الاتفاقية).

وفضلاً عن دفع المسؤولية أوردت الاتفاقية حالاتٍ عديدةً للإعفاء من المسؤولية؛ فتنص المادة ٣/١٧ على أن يُعفى الناقل من كامل مسؤوليته أو من جزءٍ منها إذا أثبت - بدءاً من إثبات عدم ارتكاب خطأٍ حسبما تنص عليه الفقرة الثانية من المادة ١٧ - أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر. ونلاحظ أن بعض حالات الإعفاء من المسؤولية تدخل في أسباب دفع هذه المسؤولية. وهذه الأحداث أو الظروف (م ١٧ من الاتفاقية) هي:

- القضاء والقدر.

- مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها.

- الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والإضرابات الأهلية.

- 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 يُعزى إلى الناقل أو أي شخصٍ مشارٍ إليه في المادة ١٨<sup>(١)</sup>.

(١) التي تحدد الأشخاص الذين تقوم مسؤولية الناقل عن أفعالهم.

- الإضرابات 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 أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة ٣٣ أو المادة ٣٤<sup>(١)</sup>.
- أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدى بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للمادة ٢/١٣<sup>(٢)</sup>، ما لم يقر 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 سمة أو عيب متأصل في البضائع.
- وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه.
- إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.
- تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.
- تدابير معقولة لتفادي الأضرار بالبيئة أو محاولة تفاديها.

(١) بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن.

(٢) التي تجيز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تفريغها.

- ما يقوم به الناقل من أفعالٍ بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان ١٥ و ١٦<sup>(١)</sup>.

ومما تقدم يتضح أن اتفاقية روتردام - مقتفية في ذلك أثر معاهدة بروكسل - تقدم حماية أكبر للناقل البحري وذلك على حساب الشاحن، وعلى عكس الحال في قواعد هامبورج والتي يمكن وصفها بأنها توازن بين مصلحة كلٍّ من الشاحن والناقل البحري.

ولما كان نقل الحيوانات الحية يتطلب عناية خاصة وقد يتطلب مرافقين للعناية بالحيوانات وإطعامها فإن اتفاقية روتردام أخذت ذلك في الاعتبار وأجازت الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية تجاه ما يصيب البضاعة من هلاكٍ أو تلفٍ أو تأخير في تسليمها، ما لم يكن التلف أو الهلاك أو التأخير في تسليم هذه الحيوانات بسبب فعل أو إغفال الناقل أو أحد الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٨ من قواعد روتردام والذين يُسأل الناقل عن أفعالهم (م ١٨، ٨١ من الاتفاقية).

وكذلك يجوز الاتفاق بين الشاحن والناقل على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عندما يكون النقل البحري متعلقًا بأنواع معينة من البضائع التي تكون طبيعتها أو ظروف نقلها وحالتها والشروط والمواعيد التي يجب النقل فيها مما يبرر أن يتم عقد اتفاق خاص بها، شريطة ألا يكون عقد النقل متعلقًا بشحنات تجارية معتادة وألا يصدر لنقل تلك البضائع سند شحن قابل للتداول (م ٨١/ب من الاتفاقية).

(١) المادة ١٥ تتناول ما يملك الناقل اتخاذه من تدابير بشأن البضائع الخطرة والمادة ١٦ تتناول التضحية بالبضاعة للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك.

**سادساً: أحكام تحديد مسؤولية الناقل البحري:**

تحديد مسؤولية الناقل البحري عما يصيب البضائع المشحونة على السفينة يعتبر من الخصائص المميزة للتجارة البحرية ويمكن اعتبارها عنصراً مشجعاً لتنشيط وانتعاش مثل هذه التجارة. ويُقصد بتحديد مسؤولية الناقل البحري وضع حدٍّ أقصى لما يمكن للمضور - شاحناً كان أو مرسلًا إليه - أن يطالب الناقل به من تعويض عما يصيب البضاعة المشحونة من هلاكٍ أو تلفٍ أو تأخير؛ ذلك أن الناقل البحري لو كان ملزماً بدفع تعويض كاملٍ فإن ذلك سوف يكون مرهقاً له، وهو ما يعيق التجارة البحرية ويدفع رجال الأعمال إلى عدم الاستثمار في النقل البحري أو المبالغة في تحديد قيمة أجرة النقل إلى حدٍّ يعطل التجارة البحرية. لذلك أعتبر مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الشاحنين عما يصيب بضائعهم من هلاكٍ أو تلفٍ أو تأخير في التسليم أمراً ضرورياً، خصوصاً بعد حرمان الناقلين من فرض شروطٍ في عقد النقل تعفيهم من المسؤولية.

ويعتبر هذا الحد الأقصى متعلقاً بالنظام العام لا يستطيع الناقل النزول عنه وإلا عد ذلك النزول تخفيفاً لمسؤوليته، وهو أمرٌ باطلٌ بطلاناً مطلقاً في ظل أحكام اتفاقية روتردام. بيد أنه، على العكس من ذلك، يجوز للناقل الاتفاق مع الشاحن على زيادة الحد الأقصى لمسؤوليته المنصوص عليها في تلك الاتفاقية<sup>(١)</sup>. فلا يجوز للناقل والشاحن الاتفاق على تخفيض حدود المسؤولية المنصوص عليها ولكن يجوز الاتفاق على زيادتها.

(١) معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن ١٩٢٤، المادة ٣ الفقرة ثامناً والمادة ٤ فقرة خامساً.

ومسؤولية الناقل البحري المحدودة تنطبق سواءً أكان أساس دعوى التعويض: تعاقدياً أو تقصيرياً، وأياً كانت طبيعة الضرر: هلاكاً أو تلفاً أو تأخيراً، وسواءً أكان المسؤول هو الناقل أو ربان السفينة أو أي شخص آخر يؤدي خدماتٍ على متنها أو مستخدمون لدى الناقل، وسواءً أكانت الدعوى مقامة أمام قضاء الدولة أو أمام قضاء التحكيم (م ٤ من الاتفاقية).

وإذا قامت مسؤولية الناقل مع غيره قامت مسؤولية المسؤولين المتعددين جماعية وفردية على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الاتفاقية (م ٢٠ من الاتفاقية).

ويحدد نطاق المسؤولية المحدودة بنطاق المسؤولية الزمني فتبدأ المسؤولية عندما يتسلم الناقل البضائع بغرض نقلها وتنتهي بتسليم البضائع (م ١/١٢ من الاتفاقية). وإذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه يقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرفٍ آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه تبدأ مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو هذا الطرف (م ٢/١٢ أ من الاتفاقية). وإذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه يقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو أي طرفٍ آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه تنتهي مسؤولية الناقل عندما يسلم البضاعة إلى تلك السلطة أو هذا الطرف (م ٢/١٢ ب من الاتفاقية). ويجوز للطرفين أن يتفقا على وقتٍ ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ومع ذلك يبطل هذا الاتفاق إذا نص على أن يكون وقت تسلم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأولي أو على أن يكون وقت تسليم البضاعة سابقاً لإتمام تفريغها النهائي (م ٣/١٢ من الاتفاقية).

ويحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك أو تلف البضائع بالرجوع إلى قيمة تلك البضائع في مكان ووقت التسليم. وتحدد قيمة البضائع حسب سعرها في

بورصة السلع أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة أو بالرجوع إلى القيمة المعتادة لبضائع من نفس نوعها، كل ذلك ما لم يُتفق بين الناقل والشاحن على حساب التعويض بطريقةٍ أخرى (م ٢٢ من الاتفاقية). أما في حالة التأخير فيحسب التعويض عن أضرار التأخير بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجره النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة على ألا يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه الحد المقرر في حالة الهلاك الكلي للبضاعة المعنية (م ٦٠ من الاتفاقية).

وتكون مسؤولية الناقل محدودة بما يعادل ٨٧٥ وحدةً حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضائع موضوع التعويض أي المبلغين أكبر (م ١/٥٩ من الاتفاقية).

وعندما تُنقل البضاعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقلٍ مشابهة تُستعمل لتجميع البضائع فيها أو فوقها أو في عربة أو فوقها أو وحدات الشحن التي عُدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها رزمًا أو وحدات شحن. وإذا لم تكن معددة على هذا النحو أُعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة (م ٢/٥٩ من الاتفاقية).

وتكون الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٥٩ هي حق السحب الخاص حسبما عرّفه صندوق النقد الدولي. وتحولّ المبالغ المشار إليها في المادة ٥٩ إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقًا لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو حكم التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتُحسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي مقابل حق السحب الخاص وفقًا لطريقة التقييم المعمول بها لدى صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني فيما يخص عملياته وعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضوًا في صندوق النقد

الدولي مقابل حق السحب الخاص فتُحسب بطريقةٍ تقررها تلك الدولة (م ٣/٥٩ من الاتفاقية)

وليس هناك محلٌ لتطبيق المسؤولية المحدودة إلا على الناقل حسن النية، أي يجب ألا يكون الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يُعزى إلى فعلٍ أو إغفالٍ ارتكب بقصد إحداث الخسارة أو عن استهتارٍ أو عن علمٍ باحتمال حدوث تلك الخسارة (م ٦١ من الاتفاقية). كذلك لا محل للمسؤولية المحدودة عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في العقد أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مقدار أعلى من مقدار حد المسؤولية (م ١/٥٩ من الاتفاقية)<sup>(١)</sup>.

#### سابعاً: دعوى المسؤولية:

نتناول على الترتيب: أطراف الدعوى، المحكمة المختصة، التحكيم، الإخطار عند تسلم البضاعة، وتقادم الدعوى:

#### (١) أطراف الدعوى:

طرفا الدعوى هما الناقل أو أحد تابعيه والشاحن أو المرسل إليه. وتنص المادة ١٨ من اتفاقية روتردام على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعالٍ يقدم عليها أو يغفلها:

(أ) أي طرفٍ منفذٍ، أو

(ب) ربانُ السفينة أو طاقمها، أو

(ج) موظفو الناقل أو الطرف المنفذ، أو

(١) وهو ذات ما تقرره المادتان ٤، ٥ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤.

(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 بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته".

#### (٢) المحكمة المختصة:

ما لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً على اختيار محكمة لنظر النزاع في الحالات ووفقاً للشروط التي عرضت لها المادة ٦٧ من الاتفاقية<sup>(١)</sup> فإن المادة ٦٦ من الاتفاقية أجازت للمدعي رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

(١) مقر الناقل.

(٢) مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل.

(٣) مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل.

(٤) الميناء الذي تُحمّل فيه البضائع على السفينة في بداية النقل البحري أو الميناء الذي تُفرغ فيه البضائع من السفينة في نهاية عملية النقل.

ويحق للمدعي رفع دعواه على الطرف المنفذ البحري أمام محكمة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد المكانين التاليين (م ٦٨ من الاتفاقية):

(أ) مقر الطرف المنفذ البحري

(ب) الميناء الذي يتسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع، أو الميناء الذي يسلمها فيه، أو الميناء الذي يقوم فيه بأنشطته فيما يتعلق بالبضائع.

(١) راجع تفاصيل المادة ٦٦/ب من المادة ٦٦ والمادة ٦٧ من الاتفاقية.

ولا يجوز رفع الدعوى أمام أي محكمةٍ أخرى (م ٦٩ من الاتفاقية)<sup>(١)</sup>. بيد أن ذلك لا يخل بولاية أية محكمةٍ موجودةٍ في أي مكانٍ آخر فيما يتعلق بالتدابير المؤقتة بما فيها الحجز (م ٧٠ من الاتفاقية)<sup>(٢)</sup>، ودون إخلالٍ بأنه، بعد نشأة النزاع، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على نظره أمام أي محكمةٍ أخرى، وبأن المحكمة المختصة حسب القواعد المتقدمة التي يمثل أمامها المدعى عليه دون أن يطعن في ولايتها وفقاً لقواعد تلك المحكمة تكون لها ولاية قضائية (م ٧٢ من الاتفاقية)<sup>(٣)</sup>.

### (٣) التحكيم:

أجازت اتفاقية روتردام للطرفين أن يتفقا على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ بشأن نقل البضائع بمقتضى الاتفاقية، وعرضت للأماكن التي يجوز أن تقام فيها إجراءات التحكيم (م ٧٥، ٧٦). وقد يرد الاتفاق على تسوية النزاع بطريق التحكيم بعد نشأة هذا النزاع (م ٧٧).

### (٤) الإخطار عند استلام البضاعة:

يجب على المرسل إليه، عندما يتبين له أن البضاعة التي استلمها قد تعرضت للهلاك أو التلف، أن يتحفظ في مواجهة الناقل، وذلك بأن يخطر الناقل أو من ينوب عنه كتابةً بذلك الهلاك أو التلف وأن يحدد ماهية هذا الهلاك أو التلف وعلى نحو واضح،

- (١) وقد عرضت المادة ٧١ لتحديد المحكمة في الفرض الذي ترفع فيه دعويان منفصلتان على كلٍّ من الناقل والمنفذ البحري، وما قد يثيره ذلك من طلب ضم الدعاوى المتعددة لكي تُنظر من محكمةٍ واحدةٍ.
- (٢) وقد عرضت المادة ٧٠ من الاتفاقية للأوضاع التي تختص فيها المحكمة التي اتخذت التدابير المؤقتة بالبث في الدعوى.
- (٣) وقد عرضت المادة ٧٣ من الاتفاقية للاعتراف بالأحكام التي تصدر في إحدى الدول المتعاقدة عن محكمةٍ لها ولاية بمقتضى الاتفاقية ويراد تنفيذها في دولةٍ متعاقدةٍ أخرى.

وإلا أعتبر أنه قد تسلم البضاعة مطابقة لما هو وارد في سند الشحن. وفي ذلك تنص المادة ٢٣ من اتفاقية روتردام على أنه يجب على المستلم إخطار الناقل، في غضون سبعة أيام من استلام البضاعة إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر. أما إذا كان التلف أو الهلاك ظاهراً فيجب على المستلم إبداء تحفظاته قبل تسلم البضاعة أو عنده (م ٢٣ من الاتفاقية).

وتضيف اتفاقية روتردام أحكاماً أخرى فيما يتعلق بتوجيه الإخطار من المرسل إليه للناقل، حيث تعطي المادة ٢/٢٣ المرسل إليه الحق في طلب التعويض حتى لو لم يخطر الناقل بما أصاب بضاعته المستلمة خلال المدة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من نفس المادة على أن يقوم بالإثبات، أي ينقلب عبء الإثبات فلا يستفيد من القرينة المقررة لمصلحته.

أما فيما يخص التأخر في تسليم البضاعة بسبب يرجع لفعل الناقل البحري فإن ٢٣/٤ من اتفاقية روتردام تنص على ألا يدفع أي تعويض فيما يتعلق بالخسائر الناتجة عن التأخر في تسليم البضاعة ما لم يوجّه إخطار للناقل في هذا الخصوص خلال ٢١ يوماً من تسلم البضاعة.

وتلزم المادة ٦/٢٣ كل طرف أن يوفر للأطراف الأخرى جميع التسهيلات المعقولة من أجل معاينة البضاعة ومطابقتها مع بيانات سند الشحن وأن يتيح لها الاطلاع على السجلات والمستندات المتعلقة بنقل البضائع.

وفيما يخص تحديد المقصود بتسليم المرسل إليه البضاعة فقد استقرت المحاكم الكويتية في أحكامها على أن المقصود بتسليم البضاعة هو "انتقال البضاعة من حيازة الناقل إلى حيازة المرسل إليه بالتسليم والتسلم، الأمر الذي يتحقق بحصول التسليم المادي الفعلي لهذه البضاعة، ولا يكفي للقول بحصول التسليم المعاينة أو المشاهدة أو

فحص البضاعة والتحقق من كميتها ونوعها، وكلها أمورٌ ماديةٌ يجب أن تقع وتتم عند التسلم". وفي هذا السياق فقد تجنب المشرع الكويتي بعض المنازعات التي يمكن أن تنشأ نتيجة ما جرى عليه العمل في الموانئ الكويتية؛ حيث يتم تسليم البضائع إلى سلطات الميناء التي تتولى بعد ذلك تسليمها للمرسل إليهم<sup>(١)</sup>.

#### (٥) تقادم الدعوى:

تنص اتفاقية روتردام على أن تتقادم بمضي سنتين<sup>(٢)</sup> الدعوى التي تُرفع على الناقل جراء إخلاله بواجباته المنصوص عليها في الاتفاقية (م ١/٦٢ من الاتفاقية). وهذا التقادم القصير يهدف إلى وضع حدٍّ زمنيٍّ يتم خلاله تسوية المطالبات القانونية فيما بين الناقل والمرسل إليه أو الشاحن. ويمكن القول بأن هذا التقادم القصير قد وُضع حمايةً للناقلين البحريين من تراخي الشاحنين أو المرسل إليهم في إقامة دعاوهم تجاه الناقل بشأن ما يصيب البضاعة المنقولة من هلاكٍ أو تلفٍ أو تأخير.

ويبدأ حساب مدة التقادم من يوم تسليم البضاعة تسليمًا فعليًا وليس من لحظة علم المرسل إليه بوصول البضاعة أو فحصها أو معاينتها. وفي حال عدم تسلم البضاعة بسبب هلاكها كليًا أو ضياعها فيسري التقادم من اليوم الذي كان يُفترض فيه أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه (م ٢/٦٢ من الاتفاقية).

(١) انظر المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠، ص ١٨٠.

(٢) مدة التقادم سنة في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ وفي قانون التجارة البحرية الكويتي (م ٢٠١) وستان في اتفاقية هامبورج (م ٢٠) وفي قانون التجارة البحرية المصري (م ٢٤٤ بحري مصري).

وتجدر الإشارة هنا إلى أن مدة التقادم المنصوص عليها في قواعد روتردام لا تخضع للوقف أو الانقطاع (م ٦٣ من الاتفاقية). ومع ذلك فإن المدعى عليه يملك مقاضاة المدعى في غضون أبعد الأجلين التاليين (م ٦٤ من الاتفاقية):

(١) الوقت الذي يسمح به قانون دولة المحكمة التي اختصت بدعوى المدعى.

(٢) تسعين يوماً تبدأ من اليوم الذي صدر فيه حكم نهائي في دعوى المدعى.