مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة
اسم الكاتب: الحسن يوسف يونس
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4966
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 21:13 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (39) العدد (2) 2017
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (39) No. (2) 2017

الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام
دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة

الحسن يوسف يونس*

(تاريخ الإيداع 6 / 2 / 2017. قُبِل للنشر في 19 / 3 / 2017)

□ ملخّص □

قواعد روتردام هي ثمرة جهد دولي مكثف لإيجاد صك دولي يتلاءم مع ما أفرزته التطورات الحديثة في صناعة وتجارة النقل البحري ولذلك كان لا بد من تسليط الضوء على جزء اساسي من هذه القواعد هو التحديد القانوني لمسؤولية الناقل باعتباره العنصر الأساس في التعويض الذي سيتقاضاه الشاحن ووضع الأكاديمي والباحث والمختص بالشأن البحري أمام المفاهيم والتطورات الجديدة التي أدخلتها الاتفاقية و أسلوبها الحديث في التصدي لمشكلات النقل متعدد الوسائط وما ينطوي عليها من تنازع و اختلاف في حدود المسؤولية وفقاً للأنظمة القانونية المختلفة بما يمكن من تحديد دور هذه القواعد لدى بلورة موقف وطني بالانضمام أو العزوف عن هذه الاتفاقية.

الكلمات المفتاحية: تعويض، تحديد مسؤولية، ناقل، شاحن، نقل متعدد وسائط، بروكسل، هامبورغ، روتردام، حق سحب خاص، طرد، وحدة، وزن .

* ماجستير– قسم القانون التجاري– كلية الحقوق– جامعة دمشق– سورية .

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (39) العدد (2) 2017
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (39) No. (2) 2017

The New in Limitation of maritime carrier liability under Rotterdam rules comparative study with former international conventions

Alhassan Yousef Younes*

(Received 6 / 2 / 2017. Accepted 19 / 3 / 2017)

□ ABSTRACT □

Rotterdam Rules is the result of an intensive international effort to find an international instrument in line with what was produced by recent developments in the maritime transport industry and trade . therefore ,it was necessary to highlight the essential part of these rules "legal limitation of the carrier liability" as a basic element in the compensation paid to shipper and put academic, researcher and specialist in maritime affairs in front of the new concepts and developments introduced by the convention and modern style in addressing the problems of multimodal transport including conflict and differences within the limits of liability in accordance with the different legal systems , so these rules can determine the national decision to join or refrain from this Convention.

Keywords: Compensation, Limitation of liability, Carrier, Shipper, Multi Modal Transportation, Brussels, Hamburg, Rotterdam, SDR, package, Unit, weight.

***Master's degree- Commercial Law Department- Faculty of Law- Damascus- Syria.**

مقدمة:

لما كان عقد النقل البحري واحداً من أهم عقود التجارة الدولية، وهو العقد الذي تطور عبر التاريخ وكانت ميزته الأهم الوسائط التي يتم النقل عبرها وهي البحار والمحيطات، بما يكتنفها من شكل معين من المخاطر تجعل مثل هذا العقد مختلفاً بشروطه وبطبيعته عما سواه ، بما يترتب على ذلك من اختلاف في درجة مسؤولية الناقل وهو ما سينعكس انتهاءاً على حدود هذه المسؤولية التي تعتبر العنصر الأبرز في التعويض القانوني الذي سيحصل عليه الشاحن أو مالك البضائع، هذه الحدود التي منح الناقل حق التمسك بها مقابل سهولة إثبات الشاحن لمسؤولية الناقل [1]،ولكي يتمكن الناقل من الاستفادة من هذه الحدود لا بد من توفر عدد من الشروط منها ما هو موضوعي يتعلق بنوع الضرر الحاصل ومنها ما هو شخصي يتعلق بالشخص المطالب بالتحديد كما أن انخراط الناقل البحري في عقد نقل متعدد الوسائط سيضفي على شروط التحديد مزيداً من التعقيد تبعاً لاختلاف النظم القانونية التي ستتبع لها هذه الحدود ، ومن جهة أخرى ولدى حساب قيمة هذا التعويض تثور عدة إشكاليات سواء منها ما يتعلق بالأساس الذي يتم تقدير التعويض على أساسه أو بالوحدة الحسابية المتبعة في حسابه، وهو ما سيدفع بأطراف عقد النقل البحري لتضمينه ما يكفي من الشروط لتجنب أي خلافات من الممكن أن تثور بهذا الصدد، ولما كان سند الشحن البحري الوثيقة التي تمثل هذا العقد فقد تطورت الشروط التي يتضمنها في جو من الحرية التعاقدية كان التوازن الاقتصادي المختل لمصلحة الناقلين هو العامل الأبرز في تحديد مضامينها، وهو الأمر الذي جعل الضرورة تلح للتدخل القانوني لحماية الطرف الآخر في هذا العقد وهم الشاحنون مُلّاك البضائع من جهة، ولتوحيد القواعد التي تحكمه من خلال إيجاد صك دولي يطبق على مختلف الأطراف في العقد ويحول دون التفسيرات المختلفة لأحكامه تبعاً لقضاء الدولة التي قد يثور النزاع بشأنه أمامها، فكان لا بد من التداعي الدولي لخلق مثل هذا الصك.

وقواعد اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لعام 2008* أو ما يعرف بقواعد روتردام، وهي القواعد الجديدة كلياً التي تصدت لموضوع مسؤولية الناقل البحري بما في ذلك حدود هذه المسؤولية ووضعت قواعد مفصلة لها، لم تخلق في يوم وليلة وإنما جاءت ثمرة تطور مستمر منذ قرابة المئة عام مع أول اتفاقية دولية تنظم مسؤولية الناقل البحري للبضائع وهي الاتفاقية الدولية لتوحيد القواعد المتعلقة ببوالص الشحن لعام 1924 أو ما يعرف بقواعد بروكسلHague Rulesوالتي بدورها دعت الحاجة لتعديل بعض قواعدها من خلال بروتوكول عام 1968 أو ما يعرف ببروتوكول فيسبي Visby Protocol. ومن ثم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع أو ما يعرف بقواعد هامبورغ لعام 1978 والتي وعلى الرغم من دخولها حيز النفاذ وتوقيع 34 دولة عليها حتى تاريخه إلا أنها لم تحقق النجاح المطلوب وخاصة في إيجاد نظام بديل لقواعد بروكسل يحقق التوحيد القانوني المنشود وانقسمت دول العالم إلى قسمين الدول التي انضمت لقواعد هامبورغ والدول التي بقيت منضمة لقواعد بروكسل والتي قامت بتبني بعض التحديثات التي جاءت بها قواعد هامبورغ وإضافتها إلى قواعد بروكسل وذلك من خلال التعديل الثاني المعروف ببروتوكول حق السحب الخاص (SDR Protocol) لعام 1979.

وفي ضوء الشرح السابق لا بد من القول أن اي فهم أو تفسير لقواعد مسؤولية الناقل بما في ذلك تحديدها خارج الإطار التاريخي الذي تطورت في خضمه يعتبر فهماً منقوصاً سواء من الناحية التشريعية أو من الناحية القضائية التي أفرزت الواقع الذي دفع باتجاه تطوير هذه القواعد.

***تدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد تصديق أو قبول أو انضمام أو إقرار 20 دولة عليها، وحتى تاريخ 2017/1/17 فقد بلغ عدد الدول الموقعة على الاتفاقية 25 دولة في حين أن الدولة المصادقة هي ثلاثة دول فقط هي إسبانيا وتوغو والكونغو.**

مشكلة البحث:

تنطلق مشكلة البحث من كون قواعد روتردام تعتبر الجهد الدولي الأحدث على مستوى الاتفاقيات البحرية في مجال تحديث وتوحيد قواعد مسؤولية الأطراف في عقد النقل البحري الذي تكمن في ثناياها لإجابة عن التساؤل التاريخي الذي طالما طرح في كل الاتفاقيات البحرية السابقة وهو تحديد فيما إذا كان الدور الذي تلعبه قواعد تحديد مسؤولية الناقل بمقتضى قواعد روتردام يصب في مصلحة الشاحنين أم الناقلين وما هي المكاسب التي تحققها الاتفاقية لكل طرف من هذه الأطراف.

أهمية البحث وأهدافه:

أهمية البحث:

وتأتي أهمية البحث من الدور الذي يلعبه التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري باعتباره العامل الأبرز في تقدير التعويض الذي سيحظى به الشاحن مالك البضاعة، وما سيكون له من آثار مالية على عقد التأمين على البضائع الذي يتم تقدير أقساط التأمين فيه بناءاً على المبالغ التي سيتم دفعها للشاحن، كما تتبدى أهميته في حداثة قواعد الاتفاقية وما تضمنته من تطوير قانوني وحلول جديدة لمشكلات مسؤولية الناقل البحري.

أهداف البحث:

1 -الوقوف على أحدث نقاط التحديث التي جاءت بها الاتفاقية باعتبارها الاتفاقية البحرية الأكثر حداثة.

2 -استقصاء الآثار والنتائج التي ستترتب على قواعد التحديد القانوني للمسؤولية في ظل الاتفاقية.

3 -استخراج العناصر الفعالة المؤثرة في قرار الدولة النهائي بالانضمام أو العزوف عن الاتفاقية.

مكان إجراء البحث وفترته:دمشق، في الفترة ما بين 2016/7/1 وحتى 2017/1/25.

منهجية البحث:

في سبيل تحقيق أهداف البحث فقد عمد الباحث إلى اعتماد المنهج التحليلي من خلال دراسة قواعد الاتفاقية وتحليلها لاستخلاص العناصر اللازمة لمقارنتها مع الاتفاقيات السابقة. كما عمد لاتباع المنهج التاريخي المقارن من خلال بيان التطور التاريخي لقواعد التحديد القانوني للمسؤولية وما أضافته الاتفاقية من جديد على الخطوات السابقة.وفي هذا السياق فقد تم تقسيم البحث إلى مطلبين أساسيين تضمن الأول شروط التحديد القانوني للمسؤولية والثاني تطبيق هذا التحديد.

النتائج والمناقشة:

المطلب الأول: شروط التحديد القانوني للمسؤولية

قبل الخوض في تقدير التعويض القانوني الذي سيحظى به الشاحن ، فإن هنالك عدداً من الشروط لكي يكون للناقل الحق بالتمسك بالحدود القانونية بعضها عامة تتعلق بنوع المسؤولية والاشخاص المشمولين بالتحديد ومدى إمكانية تمسكهم بها، ومنها ما يتعلق بخصوصية الاتفاقية باعتبارها قواعد لنقل بحري متعدد الوسائط اضافت شروطاً جديدة لتطبيق حدود المسؤولية الواردة فيها وهو ما لم تفعله أي من سابقاتها.

الفرع الأول: الشروط العامة

أولاً: المسؤولية التي يشملها التحديد

تتخذ مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع لدى تنفيذ عقد النقل البحري صوراً عدة تتنوع ما بين مسؤولية عن هلاك كلي أو تلف أو تأخير ، كما تتنوع في أساسها ما بين مسؤولية مفترضة وأخرى قائمة على أساس خطأ واجب الإثبات، وفي طبيعتها ما بين مسؤولية عقدية وأخرى تقصيرية، وغني عن البيان أن القول بتحديد مسؤولية الناقل البحري لا يمكن أن يتم إلا بعد تحقق هذه المسؤولية وقد بينت قواعد روتردام في المادة 17 من الاتفاقية أسلوب تأسيس المسؤولية من قبل الشاحن وكيفية نفي الناقل لها أو إعفائه منها[2].

وكانت أغلب القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية قد دأبت على توسيع مفهوم ونطاق المسؤولية التي تقبل الدفع بتحديدها من قبل الناقل ابتداءاً بكونها مسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها وليس انتهاءاً بشمول هذه المسؤولية لكل ضرر مؤسس سواء على أساس المسؤولية العقدية أو التقصيرية.

وفي هذا الصدد نصت قواعد بروكسل معدلة ببروتوكول عام 1968 منها على أن "تطبق الإعفاءات والتحديدات المنصوص عليها في هذه المعاهدة على كل دعوى قِبَل الناقل تتعلق بالهلاك أو التلف الحاصل للبضائع التي يغطيها عقد النقل سواء أسست على المسؤولية العقدية أو التقصيرية[*] كما نصت الفقرة الخامسة من المادة الرابعة على أن الحدود السابقة تطبق على "الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة والمتعلقة بها" وبدورها لم تبتعد قواعد هامبورغ لعام 1978 عن النص السابق من حيث إبقائها على ضرورة أن تكون الدعوى متعلقة بهلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها [†]، وهو ما جاءت قواعد روتردام لتعيد صياغته ولتوسع من نطاق المسؤولية التي تقبل التحديد لتشمل مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى قواعد الاتفاقية بدلاً من أن تكون مسؤولية عن هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة.

بمعنى أن تحديد المسؤولية لن يقتصر على الصور السابقة بل سيمتد ليشمل كل أنواع الخروق للالتزامات التي من الممكن تصورها في الاتفاقية ولعل الغاية من هذا النص بصورته الحالية هو ما تم إثارته من قبل بعض الدول حين مناقشة مواد الاتفاقية من أن بعض صور المسؤولية لم تكن الاتفاقيات السابقة وخاصة بروكسل واضحة حيال إمكانية شمولها بالتحديد القانوني المنشود[‡]، ونورد فيما يلي أبرز صور الالتزامات التي تخضع المسؤولية عنها للتحديد بموجب الصياغة الجديدة لقواعد الاتفاقية[3]:

1 -التزامات الناقل بمقتضى المادة (35) المتعلقة بإصدار مستند نقل بالتفاصيل الواردة في المادة (36).

2 -الالتزامات الواردة في المادة (40) بالتحفظ على المعلومات الخاطئة المتعلقة بالبضاعة misinformation إذا كان لدى الناقل علم فعلي أو كان لديه أرضية معقولة للاعتقاد بأن أي بيانات جوهرية في مستند النقل زائفة أو مضللة[4].

3 -الالتزامات بموجب المواد (45 – 47) المتعلقة بالتسليم الخاطئ للبضاعة misdelivery وهذه الالتزامات كانت سبباً رئيساً للصياغة الحالية للاتفاقية حيث أن الصياغة الواردة في الاتفاقيات السابقة وخاصة في قواعد بروكسل، جعلت بعض الأنظمة القانونية كما في اليابان تعتبر أن فقدان البضاعة نتيجة إخلال الناقل بالتزاماته لن يكون سبباً للتحديد القانوني وستجعل التعويض القانوني شاملاً لكامل ثمن البضاعة[5].

4 -الالتزامات الواردة في المادة (52) والمتعلقة بتنفيذ تعليمات الطرف المسيطر[§].

---

[*] مادة(4) مكرر من قواعد بروكسل.

[†] مادة (7) فقرة (1) من قواعد هامبورغ.

[‡] See UN doc A/CN.9/645 and fn 169 of UN doc A/CN.9/WG.III/WP.101. من الوثائق والأعمال التحضيرية للاتفاقية.

[§] الطرف المسيطر هو مفهوم تبنته قواعد روتردام بخصوص الشخص الذي يحق له ممارسة حق استلام البضائع أو توجيه التعليمات للناقل بشأنها أو الاستعاضة عن المرسل إليه بشخص آخر /المادة (1) ف (12,13) والمادة (50) من قواعد روتردام/.

5 -الالتزامات المتعلقة بعدم الانحراف بالسفينة بشرط أن يشكل مثل هذا الانحراف إخلالاً بواجبات الناقل بمقتضى القانون الوطني المطبق وهو ما تضمنته المادة (24) من قواع الاتفاقية.

ولم تبتعد قواعد روتردام عما جاءت به الاتفاقيات السابقة عندما حرصت على شمول تحديد المسؤولية لكل من المسؤوليتين العقدية والتقصيرية بموجب المادة الرابعة منها، كما استبعدت جملة من المسؤوليات من خضوعها للتحديد القانوني تبعاً لاستبعاد الاتفاقية جملة من عقود النقل من الخضوع لأحكامها، أو إتاحة الفرصة للأطراف في عقود أخرى من الخروج على أحكامها وعليه فإن حدود المسؤولية لن تسري على الناقل بموجب عقود تأجير السفن charter party التي تم استبعادها بموجب المادة (6) منها بالإضافة للعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو حيز عليها، كما لن تسري على نوعٍ معين من العقود اتاحت الاتفاقية للأطراف الخروج على أحكامها عند إبرامها وهي العقود الكمية التي تتضمن اتفاقاً بين الناقل والشاحن على نقل كمية معينة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. كما تم وفق أحكام المادة 86 من الاتفاقية استبعاد المسؤولية عن الضرر الناتج عن الحادث النووي إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولاً عن ذلك الضرر وفق أحكام المادة نفسها.

ثانياً: المستفيدون من التحديد (شرط الهيملايا في الاتفاقية*)

لا يكون العقد ملزماً إلا لأطرافه، فلا يمكن أن يسري تجاه آخرين ليسوا طرفاً فيه، والحماية التي تقدمها شروط عقد ما لا يمكن لغير أطراف هذا العقد أن يعتمدوا عليها ، وعليه فإن فائدة أي شرط إعفاء أو تحديد مسؤولية يرد في عقد النقل لا يمكن لأي شخص ليس طرفاً في هذا العقد الاستناد إليه، وبالتالي كان من اللازم لأي مجهز يريد أن يحمي ربانه أو أفراد طاقمه أو مقاوليه المستقلين أن يدرج في سند الشحن شرطاً يعبر عن إعفاء هؤلاء الأشخاص من المسؤولية أو استفادتهم من حدود المسؤولية المقررة للناقل وهو ما يعرف بشرط الهيملايا في سند الشحن[6].

وكانت قواعد اتفاقية بروكسل معدلة ببروتوكول عام 1968 قد حددت بموجب نص المادة 4 مكرر المستفيدين من هذا التحديد بتابع الناقل أو وكيله، شرط ألا يكون هذا الوكيل مقاولاً مستقلاً[7] ، وبذلك تكون قد استبعدت مقاول الشحن والتفريغ من تطبيق حدود المسؤولية المطبقة بموجبها باعتباره مقاولاً مستقلاً عن الناقل، وهو ما اتبعته قواعد هامبورغ لعام 1978 بموجب نص المادة السابعة منها بفقرتها الثانية.

غير أن قواعد روتردام حققت الاختراق الأهم في هذا الاتجاه حيث قامت بتوسيع نطاق الأشخاص المستفيدين من التحديد بموجب الاتفاقية بحيث أصبح يشتمل بالإضافة لتابع الناقل أو وكيله كلاً من مقاولي الشحن والتفريغ ومشغلي المحطات البحرية وما سواهما ممن قد يتولون أي خدمات متعلقة بالنقل سواء كانوا مقاولين مستقلين أم غير ذلك ويستفاد ذلك من خلال مفهوم الطرف المنفذ البحري الذي عرفته الاتفاقية في المادة الأولى † منها، والذي يتميز بمجموعة من الخصائص والشروط سنلجأ لتفصيلها في ضوء هذا التعريف:

1 - شخص غير الناقل: بمعنى أن الناقل لا يمكن أن يكون طرفاً منفذاً لنفسه وبالتالي يفترض هذا المفهوم مسبقاً أن ثمت متعاقداً مستقلاً أو وكيلاً أو تابعاً يقوم بتنفيذ التزامات محددة لمصلحة الناقل.

***وقد أطلق على هذا الشرط شرط هيملايا بعد صدور الحكم في القضية Adler V. Dickson سنة 1945 وكانت تتعلق باصابة بدنية على ظهر السفينة هيملايا وكان هذا الشرط مدرجاً في تذكرة الراكب، المرجع رقم [6]، ص54.**

†الطرف المنفذ البحري أي طرف منفذ،مادام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا ًمن واجبات الناقل أثناء فترة مابين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفاً منفذا ًبحرياً،إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصراً داخل منطقة الميناء، المادة (1) ف(6). والطرف المنفذ هو أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل في ما يتعلق بتسلم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أوالاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها،متى كان ذلك الشخص يتصرف،بصورة مباشرة أوغير مباشرة،بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرتها لمادة (1) ف(7).

2 -شخص ينفذ أو يتعهد أن ينفذ: يمتد مفهوم الطرف المنفذ البحري ليشمل ليس فقط الطرف الذي ينفذ حقيقة التزامات معينة بموجب عقد النقل، بل الطرف الذي قد يتعهد أو يفوِّض لتنفيذه طرفاً متعاقداً آخر.

3 -أن ينصب التزام الطرف المنفذ البحري على أي من التزامات الناقل المتعلقة بالاستلام أو التحميل أو المناولة أو التستيف أو النقل أو الحفظ * أو الاعتناء بالبضاعة أو تفريغها أو تسليمها وعليه فلكي يحقق المتعاقد المستقل شروط الطرف المنفذ البحري لا بد أن يكون التزامه مرتبطاً بشكل مباشر بالالتزامات السابقة و لعل السمة الأبرز لهذه الالتزامات كونها متعلقة بالبضاعة أو الحمولة أكثر من تعلقها بالسفينة، وبتعبير آخر يمكن القول أنها تتلخص بأعمال تدبير الحمولة ونقلها ويمكن تعدادها كالتالي[8]:

أ - أعمال النقل: وتشمل المتعاقد الثانوي ومتعهدي القطر tug boats (على افتراض أن يقوم بعملية قطر السفينة بشكل كامل لا مجرد مساعدة فقط أو مشاركة في عملية الملاحة).

ب -التحميل والتفريغ والمناولة : كمقاولي الشحن والتفريغ Stevedores ومتعهدي صنادل التفريغ التي تقوم بتخفيف حمولة السفينة Lightering Operators.

ج -الاستلام والعناية والحفظ والإبقاء والتسليم: كحراس المستودعات warehousekeepers ومديري المحطات البحرية terminal operators.

د -المناولة و التستيف والعناية : كمتعدي التخزين المستقلين ومتعهدي التربيط وترتيب البضاعة ضمن السفينة.

4 -أن يتصرف الطرف المنفذ إما مباشرة أو بطريقة غير مباشرة تحت طلب الناقل أو تحت إشرافه أو تحكُّمه، وليس تحت إشراف أي من الأطراف الممثلة للبضاعة.

5 - يجب أن ينفذ الطرف المنفذ البحري واجباته في الفترة من دخول البضاعة إلى مرفأ الشحن وحتى مغادرتها لمرفأ التفريغ. وبالتالي ولأغراض هذا الشرط أصبح بالإمكان التمييز بين الطرف المنفذ البحري والناقل الداخلي عندما يمارس هذا الأخير نشاطاته داخل الميناء، إذ حتى يتم اعتباره طرفاً منفذاً بحرياً يجب أن يمارس نشاطه كاملاً داخل حدود الميناء وفق ما تضمنته المادة(1) ف(7) من قواعد روتردام†[9].

ولكن الاتفاقية وبموجب نص المادة /19/ منها حددت عدد من الشروط كي يكون للطرف المنفذ البحري إمكانية التمسك بالدفوع وحدود المسؤولية وهي:

1. إذا تسلّم الطرف المنفذ البحري البضائع بغرض نقلها في دولة متعاقدة أو سلم البضائع في دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضائع في ميناء واقع في دولة متعاقدة. وهو شرط انطباق ذو طابع دولي يختلف عن شروط انطباق قواعد الاتفاقية الواردة في المادة (5) منها، ويقتصر على المرحلة البحرية من النقل من الميناء إلى الميناء.

2. وقوع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أثناء الفترة ما بين وصول البضائع إلى الميناء الذي تحمل فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذي تفرغ فيه من السفينة، أو أثناء وجود البضائع في عهدة الطرف المنفذ البحري، أو في أي وقت آخر ما دام الطرف المنفذ البحري يشارك في أداء أي من الأنشطة المطلوبة في عقد النقل.

غير أن اتساع النطاق الشخصي للتمسك بالتحديد بموجب الاتفاقية ليشمل أطرافاً آخرين بالإضافة للناقل كتابعيه ووكلائه والذين تنصرف تصرفاتهم إليه باعتباره مسؤولاً عنهم سيجعل من الضروري وضع ضوابط تمنع هؤلاء من التمسك بالتحديد بشكل مطلق وهو ما تصدت له الاتفاقيات الدولية السابقة وما تبنته بدورها قواعد روتردام.

***تم إضافة كلمة "حفظها" إلى تعريف الطرف المنفذ بموجب التصحيح الأخير للاتفاقية بموجب الملحق -CN.563.2012.TREATIES XI-D-8 (Annex/Annexe)**

†راجع أيضاً: يونس،الحسن. المرجع رقم [2] من قائمة المراجع ،ص(70).

ثالثاً: سقوط حق الناقل في الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية

يتمثل فقدان الناقل للحق في التحديد القانوني في حالتي أساسيتين:

1 سوء السلوك الإداري للناقل (العمد وعدم الاكتراث):

سارت قواعد روتردام على خطى سابقاتها في حرمان الناقل من التمسك بالتحديد القانوني لمسؤوليته نتيجة الاستهتار أو التهور والإدراك بإمكانية حصول الضرر،حيث نصت في المادة(61) منها على حرمان الناقل أو أي شخص من الأشخاص المشار إليهم في المادة (18) من الحق في تحديد المسؤولية، إذا أثبت المدعى أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه تعزى إلى فعل أو امتناع شخصي من جانب الشخص المطالب بالحق في تحديد مسئوليته، ارتكب بقصد إحداث الضرر، أو عن عدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث. وتضمنت المادة (18) الأشخاص الذين يعتبر الناقل مسؤولاً عن أفعالهم وهم أي طرف منفذ؛ أو ربان السفينة أو طاقمها؛ أو موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو 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 الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

وبالرغم من كون الناقل مسؤولاً عن أفعال هؤلاء فإن هذا لا يعني أن الأفعال الصادرة عنهم ستؤدي إلى إسقاط حق الناقل في التحديد القانوني ذلك أن نص المادة (61) جاء واضحاً لجهة اشتراط كون مثل هذا الفعل قد ورد شخصياً من الطرف المطالب بالتحديد*[10]، وهو أمر لا يخفى ما فيه من صعوبة في إثبات الفعل المنسوب للناقل وكان سبباً للعديد من الانتقادات للاتفاقيات السابقة بهذا الخصوص [11][12]، غير أن الاتفاقية وخلافاً لقواعد تلك الاتفاقيات جاءت واضحة لجهة تحديد عبء إثبات الشروط التي أدت إلى حرمان الناقل من التحديد بإلقائها على عاتق الطرف المطالب بالحرمان منه[13].

2 الإعلان عن قيمة البضاعة في تفاصيل العقد:

تخضع مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته الواردة في الاتفاقية للتحديد المنصوص عليه في المادة 59 ما لم يكن الشاحن قد قام بالإعلان عن قيمة البضاعة كما تم تضمين هذا الإعلان في تفاصيل العقد، ويشترط في هذا الإعلان أن يتم كتابة وفق ما أوردته المادة (3) من الاتفاقية†، والتي أجازت أيضاً استخدام الوسائل الالكترونية في إيصاله كالفاكس والبريد الإلكتروني.

وفيما خلت قواعد هامبورغ من نص مشابه ‡، كانت قواعد بروكسل قد اشترطت الإعلان عن كل من قيمة البضاعة وطبيعتها في المادة 4 فقرة (5) منها في سبيل تجنيب الشاحن حدود المسؤولية المفروضة في سند الشحن وتمكينه من الحصول على تعويض كامل عن قيمة البضاعة، في حين أن قواعد روتردام نصت فقط على الإعلان عن قيمتها دون طبيعتها، وعلى أية حال فإن الاتفاقية كانت واضحة بإلقاء تعليمات صريحة على عاتق الشاحن في الفصل السابع منها بخصوص التعاون مع الناقل وإبلاغه بطبيعة البضاعة ودرجة العناية التي تتطلبها §، وتعطي الناقل الحق

***بموجب قواع دبروكسل اعتبر تعبيرالناقل شاملاً للناقل نفسه دون أن يتضمن وكلاءه أو مستخدميه ما لم يكونواغطاءاً قانونياً " alter ego" لهذا الناقل، ومنجهة أخرى وفي حالة كون الناقل عبارة عن شركة فإن مدى اعتبار التصرفات الصادرة من أحد تابعيه عبارة عن فعل شخصي يتوقف على كل حالة على حدة وعلى تركيبة كل شركة من الداخل وبصورة عامة تعتبر التصرفات الصادرة من أحد أعضاء مجلس الإدارة صادرة عن الشركة ذاتها.Baatz, Y،المرجع رقم [10] من قائمة المراجع، ص 212.**

†تنص المادة 3 على: " توجه خطيا الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليها في الفقرة 2 من المادة 19 ، .... ،والفقرة 1 من المادة 5".

‡إن إغفال قواعد هامبورغ النص على مثل هذه الحالة قد جاء بحسبان أن ما تقررها لمادة (4/6) منهامن جواز الاتفاق بين الشاحن والناقل على تعيين حدود مسؤولية أعلى والمادة (2/23) أن للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته،فإن ذلك كله كاف لتغطية هذه الحالة. حمدي،كمال. المرجع رقم [11]، ص 143. راجع أيضاً د شفيق،محسن. المرجع رقم[12]،بند 117.

§المادة (29) من قواعد روتردام.

في العودة على الشاحن بقيمة البضاعة عندما يكون الضرر الحاصل نتيجة إخلال الأخير بالتزاماته بموجب الاتفاقية*.
الاتفاقية*.

الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط

تتبدى أهمية قواعد روتردام في كونها أول قواعد تنظم المسؤوليات المتبادلة في عقد النقل البحري وتتصدى في الوقت ذاته لمشكلات النقل متعدد الوسائط حين ينطوي عقد النقل البحري على مراحل من النقل سابقة أو لاحقة للنقل البحري، ولذلك وُصِفت قواعد روتردام بأنها اتفاقية تكملة الاتفاقيات البحرية maritime plus convention[14]، حيث وضعت الاتفاقية قواعد مفصلة لحل أي تنازع من الممكن أن يثور فيما بين الأنظمة القانونية المختلفة التي من الممكن أن يخضع لها عقد النقل البحري، والتي تختلف تبعاً لها حدود المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، عندما يكون مثل هذا الهلاك أو التلف أو الحادث المسبب للتأخير محدد المكان Localizedويكون عقد النقل البحري مشتملاً بالإضافة للمرحلة البحرية من النقل مراحل أخرى جوية أو برية أو بالسكك الحديدية أو من خلال الممرات المائية الداخلية، ويحدث الهلاك أو التلف في إحداها.

وفي سبيل استبعاد الاتفاقية لقواعد حدود المسؤولية فيها من التطبيق لصالح النظام القانوني الذي حدث فيه الهلاك أو التلف أو الحادث المسبب للتأخير فقد وضعت جملة من الشروط من خلال نص المادة 26 من الاتفاقية المعنونة بالنقل السابق أو اللاحق للنقل البحري.

أولاً: أن يكون الضرر حاصلاً قبل أو بعد المرحلة البحرية من النقل

اشترطت المادة 26 في مقدمتها حدوث الهلاك أو التلف أو الحادث المسبب للتأخير أثناء مدة مسؤولية الناقل ولكن قبل تحميلها من السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، وبالتالي فإن حدود للمسؤولية التي تنص عليها قواعد روتردام تبقى مطبقة في حالتين:

أ) في حالة الهلاك والتلف التدريجي أي الذي يبدأ بالحدوث قبل الجزء البحري من النقل ويستمر أثناءه، أو يبدأ أثناءه و يستمر إلى ما بعده[15]، وهو ما يستفاد من كلمة فحسب solely الواردة في مقدمة المادة 26.

ب) في حالة الهلاك أو التلف الخفي concealedأي الذي لا يمكن تحديد مكان وزمان حصوله [16].

ثانياً: شرط النظام القانوني المطبق :

من الواضح أن المادة (26) من الاتفاقية تشترط لتطبيق قواعد المسؤولية على الهلاك أو التلف الحاصل قبل أو بعد الطَّور البحري من النقل أن تكون هذه القواعد جزءاً من صك دولي †مطبق لا قانوناً وطنياً، بمعنى أن تطبيق قواعد المسؤولية المبينة في الاتفاقية مرهون بعدم وجود اتفاقية أو صك دولي من الممكن أن يكون مطبقاً على مسؤولية الناقل في الرحلة السابقة أو اللاحقة للرحلة البحرية وسواء كانت برية أم بحرية أم بواسطة السكك الحديدية أم عبر ممرات مائية داخلية. ويمكن بشكل رئيسي تقسيم الاتفاقيات التي من الممكن أن تطبق حدود المسؤولية فيها إلى الفئات التالية:

1 -اتفاقيات النقل الجوي: ولدينا في هذا الصدد اتفاقيتان أساسيتان وهما اتفاقية وارسو لعام 1929 واتفاقية مونتريال لعام 1999، حيث نصت المادة 22 فقرة 2 من اتفاقية وارسو على أنه في حالة نقل الأمتعة والبضائع المسجلة

---

*المادة (1/30) من قواعد روتردام " يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبدها لناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجمعنا خلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية". راجع أيضا: Baatz, Y ، المرجع رقم [10]، ص208.

†لا بد من الإشارة إلى أن نص المادة 26 لم يستخدم عبارة اتفاقية دولية وإن ما صك دولي "international instrument" وذلك بما يتوافق مع بعض النصوص الدولية الملزمة التي تخرج عن مفهوم الاتفاقيات الدولية ولعل ابرزها التوجيهات الأوروبية directives European الصادرة عن البرلمان الأوروبي،والتي تعتبر ملزمة لكل الدول الأطراف في الاتحاد الأوروبي.VAN DER ZIEL ، المرجع رقم [15]، ص304.

تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ 250 فرنكاً عن كل كيلو غرام (والمقصود بالفرنك: الفرنك الفرنسي الذي يحتوي على 65.5 ملغ من الذهب عيار 900 بالألف وهي نفس قيمة فرنك بوانكاريه). كما نصت قواعد اتفاقية مونتريال في المادة 22 فقرة 3 على أنه عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها او ضياعها او تعيبها او تأخيرها ، محدودة بمبلغ (17) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام.

2 -اتفاقيات النقل البري الدولي:وتعتبر أهمها الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع CMR الموقعة في جنيف عام 1956، وتبلغ حدود المسؤولية فيها مالا يتجاوز 8.33 SDR عن كل كيلو غرام [17]بموجب بروتوكول تعديلها الموقع عام 1978.

3 -اتفاقيات النقل بالمجاري المائية الداخلية: ولدينا في هذا الصدد معاهدة دولية هي معاهدة بودابست لعقود نقل البضائع ضمن المجاري المائية الداخلية لعام 2000م والتي تنص في المادة 20 الفقرة الأولى على أن تحدد مسؤولية الناقل بمبلغ يعادل 666.67 وحدة حق سحب خاص عن كل طرد أو وحدة وما قيمته 2 حق سحب خاص عن كل كيلو غرام.

4 -اتفاقيات النقل البري بواسطة السكك الحديدية: حيث نص الملحق B من الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بواسطة السكك الحديدة والمسمى COTIF–CIM لعام 1999م في المادة 30منه على أن تحدد مسؤولية الناقل البري السككي بما قيمته (17 SDR) عن كل كيلو غرام واحد.

5 -اتفاقيات النقل متعدد الوسائط: ويشترط في تلك الاتفاقيات أن تحكم مرحلتين أو أكثر من المراحل السابقة بشرط أن تكون لاحقة أو سابقة للمرحلة البحرية كما لو تم شحن البضائع جواً من العراق إلى دمشق ومن ثم تم شحنها من دمشق إلى بيروت عبر البر ليتم شحنها عبر مرفأ بيروت إلى وجهتها الأخيرة. ولدينا في هذا الصدد اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية*، والتي تنص على تحديد مسؤولية متعهد النقل بما لا يتعدى(667) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة (SDR) لكل طرد أو وحدة وما لا يتعدى (2) وحدة لكل كيلو غرام واحد إذا كان النقل متعدد الوسائط يشمل النقل بحراً أو نهراً ،و (8.33) وحدة للكيلو غرام الواحد في الحلات الأخرى†.

ثالثاً: إمكانية انطباق الصك الدولي فيما لو وجد عقد مستقل بخصوص المرحلة التي حدث فيها الضرر

من نافلة القول أنه وفي حالة النقل من الباب إلى الباب فإن وجود عقد مستقل بين الناقل والشاحن فيما يخص المرحلة السابقة أو اللاحقة للنقل البحري هو أمر مستبعد طالما أن هنالك عقدا يغطي كافة مراحل النقل، وطالما أن شرط وجود الصك الدولي أو الاتفاقية الدولية قد يتوقف في بعض الأحيان على وجود هذا العقد فكان لا بد من افتراض وجوده افتراضاً وهو ما نصت عليه المادة (26) من قواعد روتردام ، ومن هنا جاءت التقنية القانونية للعقد الافتراضي hypothetical contract، وهي الصيغة التي وصفها كثيرون بأنها مبهمة وغامضة وصعبة الفهم عندما نصت المادة (26) على: "ألا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام،وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحدث أو الظرف المسبب للتأخير كان من شأنها أن تنطبق،بمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي،على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقدا ًمنفصلاً ومباشراً مع الناقل في ما يتعلق بذات مرحلة النقل".

*** هذه الاتفاقية دخلت حيز النفاذ بتاريخ 11 آبعام 2011 بتصديق ثلاث دول عليها وهي سورية والأردن والسعودية .**
† يجدرالقول أن الجهود الدولية لإيجاد صك دولي لنقل متعدد الوسائط لم تتكلل بالنجاح بالرغم من وجود اتفاقية دولية خاصة بمثل هذا النقل هي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام 1980 والتي لم تدخل بعد حيز النفاذ (فقط 13 من 30 دولة لازمة لذلك انضمت للاتفاقية)، كما ليس من المتوقع أن تحقق ذلك بعد أن مضى ما ينوف عن 30 عاماً على صياغتها.

وإيضاحاً للمبدأ السابق لنفترض تحرير سند شحن لنقل بضائع بين مدينة مرسيليا على الشواطئ الفرنسية للمتوسط وبين مدينة بغداد في العراق، على أن يتم نقل البضائع برّاً من مرفأ طرطوس إلى بغداد عبر الاراضي السورية والعراقية وأن يقوم الناقل البحري بإبرام عقد نقل ثانوي مع ناقل طرقي لهذه الغاية. ولنفترض أيضاً أن كلاً من قواعد روتردام وقواعد اتفاقية عقود النقل الدولي للبضائع على الطرق CMR مطبقتان في العراق، ووصلت البضاعة سالمة لمرفأ طرطوس، واثناء نقلها بالشاحنات الطرقية هلك جزء منها في الأراضي السورية.

في العلاقة بين الشاحن والناقل لا يوجد عقد نقل مستقل بخصوص النقل الطرقي بين طرطوس وبغداد ومن ثم لا مجال لانطباق قواعد CMR وتبعاً لذلك حدود المسؤولية الواردة فيها، والتي تنطبق في العلاقة بين الناقل البحري والناقل الطرقي لوجود عقد مستقل بهذا الخصوص، غير أن المادة 26 من قواعد روتردام لم تعد تشترط وجود مثل هذا العقد، بل اشترطت فقط إمكانية انطباق قواعد اتفاقية النقل البري الطرقي عند افتراض وجود مثل هذا العقد، وعندها بإمكان الشاحن الدفع بتطبيق حدود المسؤولية الموجودة في قواعد CMR وبالتالي الحصول على حدود مسؤولية أعلى (SDR8.33 للكيلو غرام الواحد بدلاً من 3 SDRفي قواعد روتردام).

رابعاً: الإلزام: إذ حتى يتم تطبيق حدود المسؤولية التي تتضمنها تلك الصكوك الدولية على حدود المسؤولية في الاتفاقية يشترط وبموجب الفقرة ج من المادة 26 أن تكون تلك القواعد التي تتضمن تلك الحدود ملزمة بموجب ذلك الصك الدولي، أي لا يجوز الاتفاق على خلافها سواءٌ كانت مقرةً على الشاحن أو على الناقل أو على كليهما.

وبعد دراسة الضوابط التي يتطلبها تطبيق قواعد تحديد مسؤولية الناقل البحري بما في ذلك متى تطبق حدود المسؤولية بموجب الاتفاقية ومتى يتم استبعادها أصبح من اللازم توضيح كيفية تطبيق هذه الحدود في حالة الضرر اللاحق بالبضاعة كما يتم تحديد التعويض النهائي للناقل في ضوئها.

المطلب الثاني : حدود مسؤولية الناقل بموجب الاتفاقية

يتم احتساب التعويض القانوني لمسؤولية الناقل البحري بعد معرفة كمية البضائع الهالكة أو التالفة أو التي تم التأخر في تسليمها، ليصار بعدها وفي ضوء الحدود المالية التي وضعتها الاتفاقية ، ووفق الأسس الحسابية التي حددتها وطريقة شحن البضائع ما تم تدوينه في سند الشحن للوصول إلى القيمة النهائية المطلوبة، علماً أن أسس الحساب التي تضمنتها الاتفاقية إنما جاءت نتيجة لتطور قواعد تحديد المسؤولية في الاتفاقيات الدولية السابقة.

الفرع الأول : الحد الأعلى للمسؤولية

يقتضي البحث في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل أن يتم الخوض في الأساس الذي يتم بموجبه هذا التحديد وهو كمية البضاعة الهالكة أو التالفة، وهذه الكمية لا يمكن النظر إليها عددياً كما لا يمكن الاكتفاء بوزنها ولذلك كان لابدّ من اعتماد معيار الطرد أو الوحدة بالإضافة للكيلو غرام الواحد على ما سنرى، كما يقتضي البحث تحديد الاساس المالي أو الوحدة المالية لحساب المسؤولية .

أولاً: وحدة الحساب: حق السحب الخاص (SDR)

تطورت الوحدة الحسابية التي تم على أساسها احتساب التعويض المفروض على الناقل البحري في عقود نقل البضائع بطريق البحر تبعاً للتطور الحاصل في النظام النقدي الدولي، بدءاً من وحدة الجنيه الإسترليني التي جاءت بها اتفاقية بروكسل لسنة 1924 في فقرتها الخامسة من المادة الرابعة. والتي أبرزت عدداً من الصعوبات لدى تطبيقها نتيجة تغير الحد الأقصى للتعويض تبعاً لتغير قيمة النقود من دولة لأخرى ما جعل من الضروري البحث عن بديل لهذه الوحدة، فتمّ اللّجوء إلى وحدة الفرنك بوانكاريه بموجب بروتوكول التعديل لسنة 1968، ولكن عدم تحديد الكيفية

التي يتم بها تحويل هذه الوحدة إلى العملة الوطنية وأساس سعر الصرف، قد أوقع واضعي البروتوكول فيما أوقعتهم فيه قواعد لاهاي 1924، خاصة بعد ظهور السّعر الحرّ للذهب إلى جانب السّعر الرّسمي له والذي يقل بكثير عن سابقه. مما أدى إلى البحث عن وحدة أخرى تكون بمنأى عن كل هذه العيوب و التقّلبات، فتم اللجوء إلى وحدة حق السّحب الخاص[18].

وحق السحب الخاص (Special Drawing Right S.D.R) هو نظام مالي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقا لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية [*].وكانت قيمته في البداية تقدر بما يساوي (0.888671) غرام من الذهب النقي – وهو ما كان يعادل في ذلك الوقت أيضا دولارا أمريكيا واحدا. وبعد انهيار نظام بريتونوودز في عام 1973، أعيد تعريف وحدة حق السحب الخاص باعتبارها سلة من العملات واليوم، أصبحت سلة حقوق السحب الخاصة تتألف من الدولار الأمريكي والين الياباني واليورو والجنيه الإسترليني، واعتبارا من 1 تشرين الأول 2016اتسعت السلة لتشمل اليوان الصيني [19]،وتتحدد قيمة حقوق السحب الخاصة في مقابل الدولار الأمريكي وتُنشر يوميا في موقع صندوق النقد الدولي على شبكة الإنترنت. وتحسب هذه القيمة على أساس مجموع المبالغ المحددة لكل عملة في السلة بالدولار الأمريكي، باستخدام أسعار الصرف المعلنة ظهر كل يوم في سوق لندن[†].

ولقد تم إدخال هذه الوحدة الحسابية كأساس لاحتساب التعويض في عقود نقل البضائع بطريق البحر في سنة 1978 بموجب معاهدة هامبورج ثم في سنة 1979 بموجب بروتوكول تعديل اتفاقية بروكسل و أصبحت حدود التعويض بموجب قواعد هامبورغ (835) وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل طرد أو وحدة و 2,5 وحدة للكيلو غرام من الوزن الإجمالي من البضائع المفقودة أو التالفة أي الحدين أكبر، و بموجب بروتوكول سنة 1979 أصبحت (666,67) وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل طرد أو وحدة، أو وحدتين من حقوق السحب الخاصة لكل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو الهالكة ، أي الحدين أعلى.

وبدورها جاءت قواعد روتردام لتتبنى هذا التوجه وتعتمد على وحدات حقوق السحب الخاصة كأساس لحساب التعويض القانوني للشاحن عن البضائع التي تتعرض للهلاك أو التلف نتيجة إخلال الناقل بالالتزامات الملقاة على عاتقه، مع زيادة الحد الأدنى للتعويض ليبلغ مقدار 875 وحدة لكل طرد أو وحدة ، وثلاث وحدات لكل كيلو غرام واحد من البضائع الهالكة أو التالفة، أي الحدين أعلى.

ثانياً: تحويل مبلغ التعويض

1 **كيفية التحويل** : في الوقت الذي فرّقت فيه كل من معاهدة هامبورج 1978 و بروتوكول تعديل قواعد بروكسل لسنة 1979 بين ثلاثة طوائف من الدول وهي الدول المتعاقدة في الاتفاقية الأعضاء في صندوق النقد الدولي والدول المتعاقدة غير الاعضاء في الصندوق والتي تجيز أنظمتها النقدية حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، والدول غير الأعضاء في الصندوق التي لا تجيز أنظمتها النقدية مثل هذا الحساب. فقد اقتصرت قواعد روتردام على الفئتين التاليتين:

أ -الفئة الأولى : الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، و تحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق أي يؤخذ بالتقييم الذي يضعه الصندوق لعملة هذه

[*]حمدي ،كمال . المرجع رقم[11]،ص 127.
[†]صحيفة الوقائع،المرجع رقم [19]. وقد بلغ تقيمة حق السحب الخاص بتاريخ 22 تموز لعام 2016 مبلغ (1.385450) دولار أمريكي.

الدولة وتكون سارية في التاريخ الذي يتم فيه التحويل . فبالنسبة إلى العملة السورية مثلا، يمكن تعيين الحد الأقصى لمبلغ التعويض بالرجوع إلى النشرات التي يصدرها مصرف سورية المركزي بقيمة ما يمثله حق السحب الخاص من الليرة السورية، وغالباً ما يتم ذلك وفق ما هو موضح على موقع صندوق النقد الدولي على الانترنت استناداً لقيمة الدولار الأمريكي مقابل وحدة حق السحب الخاص وتقريبها إلى ستة أرقام مهمة [*]، وهو ما ذهبت إليه كل من قواعد هامبورغ وبروتوكول تعديل قواعد بروكسل لعام1979[†].

ب -الفئة الثانية : الدول غير الأعضاء في الصندوق وهؤلاء تركت لهم قواعد روتردام الحرية في تحديد الطريقة التي تراها الدولة مناسبة لتحويل قيمة حق السحب الخاص إلى عملتها الوطنية، دون أن تفرق وخلافاً لسابقتها هامبورغ وبروتوكول عام 1979 بين الدول التي تجيز أنظمتها النقدية التحويل للعملة الوطنية والدول التي لا تجيز ذلك التي تم في صددها اعتماد وحدة نقدية، قُيّمت بما يعادل 65,5 مليغرام من الذهب عيار 900 على الألف وهي نفس قيمة فرنك بوانكاريه.

وبذلك تكون قواعد روتردام قد أنهت الصلة التاريخية بين قيمة التعويض والقيمة الذهبية، والتي كانت قواعد هامبورغ وبروتوكول عام 1979 قد تبنياها بصورة احتياطية بالنسبة للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تجيز أنظمتها النقدية تحويل قيمة حق السحب الخاص لعملتها الوطنية.

2 -**تاريخ التحويل:** أضافت قواعد روتردام فيما يتعلق بتاريخ تحويل الوحدة الحسابية المعتمدة تاريخاً جديداً لم تعرفه أيٌ من سابقاتها وهو تاريخ صدور الحكم التحكيمي الفاض للنزاع وبذلك ووفقاً لنص المادة (3/59) من قواعد الاتفاقية فإن التاريخ الذي يتم بموجبه تحويل قيمة حق السحب الخاص للعملة الوطنية:

أ - إما التاريخ المتفق عليه فقد يتفق طرفا النزاع و هما الناقل و الشاحن أو الناقل و المرسل إليه، على التاريخ الذي يجب أن يتم فيه إجراء عملية تحويل حقوق السحب الخاصة إلى العملة الوطنية.

ب -إما تاريخ صدور الحكم: إن لجوء القاضي ، عند عملية تحويل حقوق السحب الخاصة، إلى التاريخ الذي يصدر فيه حكمه بالتعويض، يكون بصفة مكملة، و هو عند عدم انعقاد اتفاق الأطراف على تاريخ معين[‡].

ت -تاريخ صدور الحكم التحكيمي: ففي حال عدم اتفاق الأطراف على تاريخ معين كما ورد أعلاه ، وعدم إحالة النزاع إلى قضاء مختص ، وإنما لجأ الأطراف إلى التحكيم لتسوية النزاع فيما بينهم، فعندها يعتبر تاريخ صدور حكم التحكيم الحاسم للنزاع هو التاريخ المعتمد.

الفرع الثاني: أسس احتساب حدود المسؤولية

على غرار سابقاتها اتبعت قواعد روتردام معياراً ثنائياً في تحديد مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة[§]، وهو المعيار القائم على وضع مقابل مالي للتعويض عن كل من الطرد أو وحدة الشحن والكيلو غرام الواحد الواحد الهالك أو التالف خلال عملية النقل.

1 -**الطرد:** و يعني وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها في رباط واحد بقصد نقلها ، كما لو وضعت في صناديق أو أجولة تحمل أرقاما وعلامات مميزة، فإن كل صندوق أو جوال يسمى في هذه الحالة طرداً، و يذكر عددها

---

[*]صدرفي سورية قرار السيد رئيس مجلس الوزراء رقم (3424) تاريخ 2007/8/15. المتضمن فك ارتباط الليرة السورية بالدولار وربطها بسلة عملات حقوق السحب الخاصة،وتضمن القرار في المادة الثالثة منه تحديد سعرمركزي وهامش ثابت لليرةالسورية تجاه وحدة حقوق السحب الخاصة بناءاً على اقتراح مجلس النقد والتسليف.

[†]حمدي،كمال. المرجع رقم[11]،ص 127. أنظر أيضاً: عقون،عبد الغني. المرجع رقم[18]،ص78-79.

[‡]عقون،عبد الغني. المرجع رقم [18]،ص78.

[§]CAPPAGLI, A. C. ،المرجع رقم [3]، ص 7.

في سند الشحن وعلى أساس هذا العدد يتحدد الحد الأقصى للمسؤولية القانونية للناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية*.

فعلى سبيل المثال فيما لو نص سند الشحن أن البضاعة المشحونة عبارة عن 188 بالة تحتوي على 6768 كرتونة من زيت الذرة فإن العبرة ومن واقع سند الشحن تكون بعدد الكراتين الداخلية التي قدّمت للناقل على هذا الأساس. وفي حال جمعت الطرود المشحونة في صناديق و لم يذكر في سند الشحن عدد الطرود التي تشملها تلك الصناديق اعتبر كل صندوق طردا واحدا فيما يتعلق بالحد الأعلى للمسؤولية بغض النظر عما تحتويه ، فإذا كان الثابت أن سند الشحن أثبت به أن البضاعة عبارة عن أربعة صناديق خلاطات مطلية بالكروم ومجموعة لوازم وأدوات صحية كاملة ، فإن العبرة من واقع سند الشحن تكون بعدد الصناديق†.

2 **الوحدة :** الوحدة باعتبارها أساسا لحساب التعويض ، هي أسلوب خاص بالبضاعة المحمولة صبّا، من غير تغليف والتي لا يعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها أو كيلها كالحبوب والأخشاب و الفحم والبترول.أي وحدة الوزن أو المقاس أو الحجم أو الكيل التي تتخذ عادة أساسا لتحديد أجرة النقل كالطن المتري أو المتر المكعب وإذا ما اختلفت الوحدة الواردة في سند الشحن عن تلك التي تراعى في احتساب أجرة النقل كانت العبرة بالوحدة الواردة في السند‡.

3 الوضع بالنسبة للحاويات وعربات النقل:

يمكن القول أن واحداً من ابرز التغييرات التي قدمتها قواعد روتردام فيما يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحري هو التعديل في صياغة نص شرط الحاويات الذي ورد في الاتفاقية بنص الفقرة الثانية من المادة 59، والذي دأبت الاتفاقيات الدولية السابقة على ذكره لما له من أهمية في عمليات النقل، بحيث أصبحت الاتفاقية تساوي في الحكم بين الحاوية أو المنصة النقالة وبين عربة النقل vehicle التي تحمل البضائع داخلها أو فوقها §، ولعل مثل هذا التعديل يعتبر تكيفاً من الاتفاقية مع عقود النقل بالعبارات roll on – roll off والتي قامت بإخضاعها لأحكامها على نطاق واسع من خلال إخضاع الاتفاقية لعقود النقل المثبتة بواسطة بيانات الشحن البحرية sea waybill أو ما يعرف بوثائق الشحن غير القابلة للتداول**[20] والتي تعتبر الرديف الأبرز للشحن بالعبارات.

وتطبيقاً للمبدأ السابق فيما لو تم شحن حاوية أو صعدت شاحنة محملة على متن إحدى العبارات وتم تحرير سند شحن او بيان نقل مخصص لهذه الغاية، وذكر فيه على سبيل المثال "شاحنة محملة بخمسين بالة قماش أو بعشرين متراً مكعباً من الإسمنت " وغرقت الشاحنة كان حد التعويض استناداً لما هو وارد في عقد النقل ب 875 وحدة حق سحب خاص لكل بالة من بالات القماش الخمسين أو متر مكعب من العشرين متراً مكعباً من الإسمنت، وأما فيما لو ذكر عقد النقل أن الحاوية أو الشاحنة معبأة بالقماش أو الإسمنت دون تحديد أو تعداد لرزم أو وحدات اعتبرت البضاعة الموجودة داخل الحاوية أو العربة أو المسطّفة فوقها على أنها وحدة شحن واحدة ويتحدد التعويض عنها ب

---

* **عقون،عبد الغني. المرجع رقم[18]،ص 82. أيضاً حمدي،كمال. مرجع رقم[11]،ص122. أيضا حسني،أحمد محمود. المرجع رقم [6]،ص 205.**

† **الطعن رقم(79/1)لدى محكمة التمييز الكويتية جلسة 1980/5/28،حسني،أحمد محمود. مرجع رقم [6] ،ص 206.**

‡ **حمدي،كمال. مرجع رقم [11]،ص122.**

§ **CAPPAGLI, A. C.، المرجع رقم [3]، ص 7.**

** **الفرق بين بيان الشحن waybillوسندا لشحن هو أن سند الشحن يعتبر سنداً لملكية البضاعة بينما بيان الشحن ليس كذلك، إذ كلاهما يشكل إيصال أباستلام البضاعة ودليلاً على عقد النقل ، ولكن المشكلة في بيان الشحن هو أن المالك إذا ما أراد أن يبيع البضاعة وهي في الطريق إلى وجهتها فإنه لا يعتبر سنداً مناسباً لذلك طالما أنه لا يعتبر سنداً للملكية . هذا النوع من الوثائق بالرغم من ذلك يستخدم على نطاق واسع وقد تم إحصاء أن مايزيد على 85% من البضائع المنقولة عبر الأطلنطي يمكن أن تغطيها بيانات شحن. راجع في ذلك Wilson, J.F. ، مرجع رقم [20] ص 159-160.أنظر أيضاً،يونس،الحسن. مرجع رقم [2] ،ص 22.**

875 حق سحب خاص، ما لم يتم إعمال شرط الوزن فتكون حدود المسؤولية 3 حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام واحد.

من جهة أخرى وفيما كانت قواعد هامبورغ واضحة في اعتبار الحاوية المقدمة من الناقل التالفة أو الهالكة بمثابة وحدة أو طرد في معرض تحديد مسؤولية الناقل عنها وذلك من خلال نص الفقرة (2/ب) من المادة (6) من قواعد الاتفاقية *، فإن قواعد روتردام لم تورد مثل هذه الفقرة في قواعدها بحيث أصبحت المسؤولية عن الحاوية أو الشاحنة المستخدمة في النقل غير محدودة، وهو نص له أهميته البالغة وانعكاساته المؤثرة على سوق التأمين، إذ من المعلوم أن الحاويات المستخدمة في عملية النقل وخاصة منها المهيئة للتبريد ذات قيمة تعادل في بعض الأحيان أضعاف قيمة البضاعة، وبالتالي ستضطر شركات التأمين على مسؤولية الناقل لرفع أقساط التأمين، في حين ستنخفض أقساط التأمين على البضاعة المؤمنة.

4- حدود المسؤولية عن التأخير:

فيما خلت قواعد بروكسل لعام 1924 ببروتوكلي تعديلها من اي نص يحدد مسؤولية الناقل عن التأخير †[21]، فقد نصت قواعد روتردام بموجب المادة (60) منها على أن تكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة 1 من المادة 59 الحدود المقررة في حالة الهلاك الكلي للبضاعة والمقررة في المادة 59.

وعليه فالاتفاقية وعلى غرار سابقتها هامبورغ لم تعتمد في حالة التأخير في تسليم البضائع في تعيين الحد الأعلى للتعويض على ضابط الطرد أو الوزن وإنما على أجرة النقل، فجعلت هذا الحد مثلي ونصف مثل أجرة النقل عن البضائع التي تأخر تسليمها‡، غير أنها وعلى خلاف قواعد هامبورغ لم تشترط ألا يزيد حد المسؤولية عن البضائع البضائع المُتأخر في تسليمها على مجموع أجرة الناقل كما عينها عقد النقل البحري، وإنما اشترطت فقط ألا يتجاوز هذا الحد الحدود المبينة في المادة 59 من قواعد روتردام§.

وتطبيقاً لما سبق فلنفترض وجود عقد نقل بحري يتضمن على سبيل المثال شحن كمية من الموز معبأة في 1000 صندوق على أن تكون تكلفة نقل الصندوق الواحد 10دولار، تأخر تسليمها فتلف نصفها وترتب على التأخير ضياع فرصة سانحة لبيع النصف الآخر بثمن مرتفع وصدر الحكم التّحكيمي الفاض للنزاع بتاريخ 2016/7/22 ففي مثل هذه الحالة :

أ -فيما لو كانت قواعد هامبورغ هي المطبقة :

تتحدد مسؤولية الناقل عن البضائع المتأخرة بقيمة تساوي ضعفي ونصف أجرة النقل أي

500صندوق × 10 × 2.5 = 12500دولاراً وبموجب نص البند (ب/ 6/1) من قواعد هامبورغ يتعين ألا تتجاوز حدود المسؤولية عن البضائع المتأخرة مبلغ يعادل القيمة الإجمالية لأجرة النقل في عقد النقل أي 1000صندوق × 10 = 10000دولار وعليه تتحدد المسؤولية عن التأخير ب (10000) بدلاً من (12500) دولاراً.

*** نص البند(ب)من الفقرة(2)من المادة (6) من قواعد هامبورغ " في حالاته لا كأداة النقل ذاتها أو تلفها،تعد أداة النقل المذكورة،عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر،وحدة شحن مستقلة واحدة ".**

† تعتبر مسؤولية الناقل عن التأخير بموجب قواعد اتفاقية بروكسل وتعديلاتها من الأمور الخلافية نظراً لعدم وجود نص صريح،للمزيد راجع د عمر،عمر فؤاد. مرجع رقم[21]،ص 34 وما بعدها.

‡ حمدي،كمال. مرجع رقم [11]، ص128.

§ البند (ب) من الفقرة الأولى من المادة(6) من قواعد هامبورغ،والمادة (60) من قواعد روتردام.

ويضاف إليها ما يتقرر بخصوص البضائع التالفة (500صندوق) تتحدد المسؤولية عن كل منها ب 835 وحدة حق سحب خاص، ولما كانت قيمة حق السحب الواحد تبلغ (1.385450دولاراً) بتاريخ 2016/7/22فتتحدد المسؤولية عن الصناديق التالفة ب (500 × 835 × 1.385450) = (578425.375 دولاراً).

وأخيراً يجب ألا يتجاوز المجموع ويبلغ في حالتنا (588425.375 دولاراً) الحد الأعلى للتعويض فيما لو هلكت البضاعة بأكملها ويبلغ هذا الحد (1000 × 835 × 1.385450) = (1156850.75 دولاراً). وتكون قيمة التعويض النهائية (**588425.375 دولاراً**).

ب – فيما لو كانت قواعد روتردام هي المطبقة :

تتحدد المسؤولية عن البضائع المتأخرة كما في حالة هامبورغ بضعفي ونصف أجرة النقل أي (12500 دولاراً) دون اشتراط عدم تجاوز الاجرة الكلية للنقل كما بينا أعلاه.

ويضاف لهذا المبلغ ما يتقرر بخصوص البضائع التالفة (500 × 875 × 1.385450) = (606134.375 دولاراً).

وأخيراً يجب ألا يتجاوز المجموع ويبلغ في هذه الحالة (618634.375 دولاراً) الحد الأعلى للتعويض فيما لو هلكت البضاعة بأكملها ويبلغ هذا الحد (1000 × 875 × 1.385450) = (1212268.75 دولاراً). وتكون قيمة التعويض النهائية (**618634.375 دولاراً**).

ويتضح من خلال الشرح السابق أن التعويض الذي من الممكن أن يناله الشاحن في قواعد روتردام أعلى من التعويض الذي قد يتقاضاه بموجب سواها من الاتفاقيات الدولية وهو دون شك أمر مرغب للدول التي تعطي أولوية لمصالح شاحنيها على ناقليها، وإن تسببت زيادة مثل هذا التعويض في زيادة أجرة النقل نتيجة زيادة أقساط التأمين على البضاعة من قبل الناقل إلا أنها لن تكون زيادة مؤثرة في مقابل الفائدة التي سيتقاضاها الشاحنون .

الاستنتاجات والتوصيات:

الاستنتاجات:

1 وسعت قواعد روتردام من نطاق المسؤولية التي تقبل التحديد لتشمل بعض أنواع المسؤولية التي لم تكن الاتفاقيات السابقة واضحة في شمولها كالمسؤولية عن التسليم المعيب والمعلومات الخاطئة.

2 وسعت من نطاق الأشخاص الذين يمكن لهم الدفع بالتحديد القانوني للمسؤولية ليشمل إلى جانب وكيل الناقل أو نائبه الأشخاص المنخرطين في المرحلة البحرية من النقل من خلال مفهوم الطرف المنفذ البحري سواء كانوا متعاقدين أم غير متعاقدين.

3 اشترطت في الإعلان عن قيمة البضاعة كشرط لفقدان الناقل الحق بالتمسك بالتحديد القانوني أن يتضمن الإعلان عن طبيعتها فقط دون قيمتها.

4 وضعت نظاماً فريداً للنقل البحري متعدد الوسائط مكنت من خلاله الناقل من الحصول على الحدود القانونية للمسؤولية التي يتضمنها الصك الدولي الذي ينطبق على الضرر محدد المكان الحاصل في المرحلة السابقة أو اللاحقة للمرحلة البحرية التي حدث فيها الضرر حتى ولو لم يوجد عقد نقل مستقل ومباشر فيما بين الشاحن والناقل بخصوص هذه المرحلة.

5 -أنهت الاتفاقية الصلة التاريخية بين قيمة التعويض والقيمة الذهبية، والتي كانت قواعد هامبورغ وبروتوكول عام 1979 قد تبنتاها بصورة احتياطية، واعتمدت وحدة حق السحب الخاص كأساس لحساب التعويض الذي يستحقه الشاحن عند حدوث الضرر بالبضاعة.

6 -اعتمدت الاتفاقية المعيار الثنائي في الأساس لتقدير التعويض أي الوزن و(الطرد أو الوحدة) غير أنها أضافت جديداً هاماً يتمثل في المساواة بين الحاوية أو المنصة النقالة وبين عربة النقل.إلا أنها وخلافاً لقواعد هامبورغ اعتبرت المسؤولية عن الحاوية أو المنصة النقالة أو العربة غير محدودة.

7 -خلافاً لقواعد بروكسل وعلى غرار قواعد هامبورغ حددت الاتفاقية المسؤولية عن الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب تسديدها عن البضائع.

8 -رفعت الاتفاقية من الحدود القانونية للمسؤولية لتكون الأعلى بين الاتفاقيات البحرية، والأعلى على الإطلاق فيما يتعلق بالحدود للقانونية للمسؤولية عن الطرد أو الوحدة.

التوصيات:

1 -يوصي الباحث بضرورة تكثيف الدراسات الأكاديمية والبحثية لقواعد اتفاقية روتردام واستقصاء الآثار الممكنة لها على الصعيد القضائي والتشريعي.

2 -ضرورة الاستفادة من قواعد روتردام في تطوير التشريعات الوطنية للدول الراغبة بتحديث تشريعاتها البحرية كونها تشكل كنزاً تشريعياً لا يمكن تجاهله، مع ضرورة التنبه من خطورة اجتزاء أي قواعد في الاتفاقية نظراً لترابط قواعدها وخاصة لجهة كونها اتفاقية نقل بحري متعدد الوسائط.

3 -ضرورة تنبه شركات التأمين في الدول التي ستنضم للاتفاقية للحدود المالية الجديدة التي ستترتب عنها وذلك نظراً لاختلاف مبلغ التعويض في الاتفاقية عما قبلها وهو ما سيرتب آثاراً تأمينية هامة.

4 -اعتبار الحدود القانونية للمسؤولية كما جاءت في قواعد روتردام عنصراً إيجابياً في قرار الدول الشاحنة بالانضمام للاتفاقية ، إلا أنه يتطلب مزيداً من الدراسة لانعكاساته على أجرة النقل وبدل التأمين.

المراجع:

[1]المهتار، بسام عاطف. *معاهدة بروكسل وتعديلاتها* ، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص177.

[2]يونس، الحسن. *إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بموجب قواعد روتردام للنقل البحري*، بحث مقدم لنيل درجة الماجستير في القانون التجاري ، كلية الحقوق- جامعة دمشق،2015، ص134-135.

[3]CAPPAGLI. A, C, Limitation of liability in the Rotterdam rules, paper work presented at Buenos Aires Colloquium (2010), page 6, available on website: http://comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0,2748,14832,00.html last visit 25/7/2016.

[4]TSIMPLIS, M.The Rotterdam rules: A Practical Annotation , 2009. Page 207.

[5] MBIAH, K. The convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by see: The liability and limitation of liability regime, CMI yearbook 2007-2008, page 297.

[6] حسني، أحمد محمود. *عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990* ، منشأة المعارف، بالاسكندرية ، 1998، ص 54.

[7]المهتار، بسام عاطف. *معاهدة بروكسل وتعديلاتها* ، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، 2006، ص 173.

[8] Prof. Dr SMEELE. F, The Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules 2009. European Journal of Commercial Contract Law 1–23.," published in EJCCL 15, 2010-1/2, pp 72-86", Retrieved from http://hdl.handle.net/1765/23175,page 16.

[9] Fujita, T,The Comprehensive Coverage of the New Convention : Performing Parties and the Multimodal Implications. TEXAS INTERNATIONAL LAW JOURNAL, Volume 44 Number 3 (Spring 2009), page 371-372, available on website: http://www.tilj.org/articles-44/ last visit 6/1/2017.

[10]Baatz, Y. et al (2009) The Rotterdam Rules – a practical annotation. Informa, London, 2009, page 212.

[11]راجع في ذلك. د حمدي، كمال. *مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990*، الطبعة الثانية، منشاة المعارف، الاسكندرية، 2003، ص 143-142.

[12]د شفيق، محسن. *الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر "اتفاقية هامبورغ بتاريخ 1978/3/31"*، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، بند 96.

[13]MøLLMANN, A. in GüNER-ÖZBEK, M. D. (ed) The United Nations Convention On Contracts For The International Carriage Of Goods Wholly Or Partly By Sea: An Appraisal of the Rotterdam Rules (Springer, pat, 2011), page 209.

[14]SCHELIN, J. The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization?, Texas International Law Journal;Volume 44 Number 3 (Spring 2009), p324.available at http://www.tilj.org/content/journal/44/num3/Schelin321.pdf. last visit 6/1/2017.

[15]VAN DER ZIEL, G.Multimodal aspects of the Rotterdam Rules, in CMI Yearbook,2009, p.305.

[16]ROSAEG, E. conflicts of convevtions in the Rotterdam Rules, Journal of International Maritime Law ,May-June 2009,LAWTEXT PUPLISHING,P.244 .available on website http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/ConflictsER.pdf . Last visit 6/7/2017.

[17]Von Zeigler, A. Compensation for damage: The Rotterdam rolls appraised, article published in European journal of commercial contract law 2010 – 1/2 .P 56,62.

[18]عقون، عبد الغني. *التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع- دراسة مقارنة*، بحث من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون، السنة الدراسية 2008-2009، ص58.

[19]صحيفة وقائع منشورة على موقع صندوق النقد الدولي على العنوان الإلكتروني:

https://www.imf.org/external/arabic/np/exr/facts/sdra.htm. تاريخ الزيارة 2016/7/25.

[20]Wilson, J.F. Carriage of Goods by Sea-Seventh Edition-Longman-Harlow,210, p 159-160.

[21]د عمر، عمر فؤاد. *إعفاء الناقل البحري من المسؤولية*، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 34 وما بعدها.