



## جامعة وهران 2 - محمد بن أحمد

كلية الحقوق والعلوم السياسية

أطروحة

للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم

في القانون الخاص

العقد الكمي في قواعد روتردام 2008

"اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع

عن طريق البحر كليا أو جزئيا"

مقدمة ومناقشة علنا من طرف

السيد: بوزبوجة حسين

أمام لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	المؤسسة الأصلية	الصفة
أ- قمراري عز الدين	أستاذ	جامعة وهران 2	رئيسا
أ- بوخاتمي فاطمة	أستاذة	جامعة وهران 2	مقررة
أ- حوباد حياة	أستاذة محاضرة "أ"	جامعة وهران 2	عضوة مناقشة
أ- حدوم كمال	أستاذ	جامعة بومرداس	عضوا مناقشا
أ- حساين محمد	أستاذ محاضر "أ"	جامعة مستغانم	عضوا مناقشا
أ- سماعيل فاطيمة	أستاذة محاضرة "أ"	جامعة الشلف	عضوة مناقشة

السنة الجامعية: 2023/2022



# إهداء

إلى والدي الكريمين اللذان كانا سنداً لي، أهدى هذا العمل المتواضع.

إلى زوجتي التي لم تتفان في تقديم يد المساعدة لي.

إلى إخوتي الأعزاء: نعيمة ويمينة وإسماعيل ورابع،

وإلى ابنتي قرّة عيني: ملاك.

إلى كافة عائلتي وعائلة زوجتي، وكل الأساتذة الكرام الذين بفضلهم

أتمت هذه الأطروحة.

# شكر

نشكر الله عزّ وجلّ على نعمه وفضائله وعلى منه وتوفيقه لنا  
لإنجاز هذا العمل المتواضع.

كما أتقدم بكلمة شكر وتقدير للأستاذة الفاضلة بوخاتمي فاطمة التي  
كانت نعم السند، في توجيهنا نحن طلبة العلم، وإمدادنا الدائم  
بالمعلومات والتوجيهات في مجال تخصص القانون البحري  
والنشاطات المينائية.

وكذا أتوجه بكلمة شكر وتقدير لكافة الأساتذة الكرام على قبولهم  
الاشتراك في مناقشة هذه الأطروحة والإشراف عليها.



قائمة المختصرات :

باللغة العربية :

ج ر : جريدة الرسمية

م : المادة

ق م ج : القانون المدني الجزائري

ق ت ج : القانون التجاري الجزائري

ق ب ج : القانون البحري الجزائري

ق إ ج م إ : قانون الإجراءات المدنية و الإدارية

ص : الصفحة

ف : الفقرة

الأنسيترال : لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

باللغة الأجنبية

p: page

dmf : droit maritime français

omi: organisation maritime international

uncitral: united nation commission on international trade law

cmi : comite maritime international.

## مقدمة:

يمتاز النقل البحري للبضائع بدور كبير في التجارة الدولية والداخلية وقد اهتمت به القوانين الدولية من معاهدات واتفاقيات إضافة إلى التشريعات الداخلية.

ويعد قانون هارتر الأمريكي<sup>1</sup> الصادر بتاريخ 13 فبراير 1893، المصدر الأول للاتفاقيات الدولية إذ يعتبر نقطة انطلاق بدأت منها اللجنة البحرية الدولية<sup>2</sup> CMI محاولات من أجل وضع اتفاقية دولية في مجال النقل الدولي للبضائع.

فعلى المستوى الدولي نجد اتفاقية بروكسل المؤرخة في 20 أوت 1924، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن وتعرف باسم اتفاقية بروكسل 1924، ويطلق عليها في الدول الأنجلو سكسونية اسم (قواعد لاهاي)<sup>3</sup>، والتي تم تعديلها بموجب بروتوكولين هما بروتوكول 1968 الصادر في 23 فبراير 1968، الذي يطلق عليه بروتوكول لاهاي فيسبي وبروتوكول 1979 الذي يعرف ببروتوكول بروكسل، وقد انضمت الجزائر<sup>4</sup> إلى معاهدة بروكسل

---

<sup>1</sup> - قانون فيديرالي أمريكي صدر في 1893/02/19 سمي بالهارتر أكت HARTER ACT نسبة لمقترحه على مجلس الشيوخ الأمريكي.

<sup>2</sup> - Comite Maritime International

<sup>3</sup> - محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ 31 من مارس 1978)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص11.

- ودخلت اتفاقية بروكسل حيز النفاذ في 3 جوان 1941، وتم المصادقة عليها من معظم الدول، وهي تمثل القانون العام للنقل البحري الدولي:

-Arnaud Montas : Droit Maritime, éd Vuibert, 2e éd, 2015, pp 185 et 186.

<sup>4</sup> - المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28، 1964، ص 12 .

دون تعديلاتها رغم تبني المشرع الجزائري لبعض أحكام البرتوكول الأخير عند إعداده لتعديل القانون البحري سنة 1998.

تلتها اتفاقية هامبورج الصادرة بتاريخ 31 مارس 1978 والمسماة باتفاقية الأمم المتحدة في شأن نقل البضائع بحرا وتعرف باسم (قواعد هامبورج)<sup>1</sup> والتي لم تصادق عليها الجزائر. وهذه الاتفاقيات تكمل بعضها البعض وتعد نافذة في وقت واحد، إلا أن هذا التعدد يؤثر سلبا على توحيد القواعد الدولية في مجال النقل الدولي للبضائع، ويفوت الهدف الذي تبتغيه كل هذه الاتفاقيات وهو القضاء على مشكلة تنازع القوانين وما ينجم عنه من عدم استقرار التجارة الدولية.

أما على المستوى الوطني فقد اعتمدت الجزائر على التقنين الفرنسي إلى أن صدر الأمر رقم 29 المؤرخ في 1975/07/05، الذي تقرر بموجبه إلغاء الأمر رقم 157 لسنة 1962 الذي نص على استمرار العمل بالتشريع الفرنسي، وفي سنة 1976 صدر أول قانون ينظم المجال البحري بموجب الأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23<sup>2</sup> وهو القانون الذي كان يغلب عليه الاتجاه الاشتراكي المنتهج من طرف الدولة الجزائرية آنذاك<sup>3</sup>، وبعد التحولات الكبرى

---

<sup>1</sup> - دخلت قواعد هامبورج حيز التنفيذ في الأول من نوفمبر عام 1994، أي بعد أربعة عشر سنة من إعلانها ومع ذلك لم يتم التصديق عليها من قبل أي دولة بحرية كبرى، كما أن نصوصها لم تدخل في التشريعات الوطنية، وتقدر التجارة البحرية الدولية الخاضعة لقواعد هامبورج بنسبة 5%.

-Arnaud Montas, Op. Cit, P. 186.

<sup>2</sup> - تأخر نشر القانون البحري الجزائري في الجريدة الرسمية إلى 10 أبريل 1977 مما نجم عنه فراغ قانوني من 1975 إلى 1977، وبصدوره نص في المادة الأخيرة المادة 887 على أن يسري مفعول هذا القانون ابتداء من 5 جويلية 1975 .

<sup>3</sup> - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الطبعة 2002، ص 08.

التي عرفتها الجزائر في مجال الاستثمار والتجارة الدولية تم تعديل القانون البحري الجزائري بما يتماشى مع ذلك سنة 1998 بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 05/06/1998<sup>1</sup>.

ونظرا لأهمية التنظيم الدولي للنقل البحري، ووجود عدد من المعاهدات التي تنظم هذا المجال (اتفاقية بروكسل وبروتوكولاتها - واتفاقية هامبورج)، ونظرا للتطور التكنولوجي في مجال النقل البحري للبضائع ودخول النقل بالحاويات مجال النقل البحري أصبح من اللازم توحيد التنظيم الدولي للنقل البحري للبضائع بمقتضى اتفاقية واحدة هذا من جهة وكذلك لإقامة التوازن بين مصالح الناقل والشاحن التي ظلت محل صراعات كبيرة طيلة المرحلة الماضية<sup>2</sup> من جهة أخرى.

ومن أجل ذلك قامت اللجنة البحرية الدولية بوضع صياغة أولية لاتفاقية لتنظيم النقل البحري سنة 2002 بطلب من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي<sup>3</sup>، وعهدت الأنسيترال إلى الفريق العامل الثالث الذي يعمل في إطارها بإعداد مشروع اتفاقية<sup>4</sup>، لينتهي المشروع في منتصف سنة 2008، ودعت مختلف الدول لمناقشة نصوصها والتي انتهت باعتمادها من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة في 11 ديسمبر 2008، أطلق عليها "اتفاقية الأمم المتحدة

---

<sup>1</sup> - القانون 05/98 المؤرخ في 05/06/1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 80/76 ج ر رقم 47 لسنة 1998.

<sup>2</sup> - عدنان خالد كوثر سعيد، النظام القانوني للعقد الكمي، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2012، ص 3.

<sup>3</sup> - تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الأعمال الممكنة المقبلة بشأن قانون النقل، الدورة الرابعة والثلاثون، فيينا 2001، ص4.

<sup>4</sup> - Kamel Haddoum, La nouvelle Convention des Nation Unies sur le Contrat de Transport International des marchandises effectué entièrement ou partiellement par Mer Appelée " Règles de Rotterdam", revue de la cour suprême, Numéro 2 ,2011 ,P.96.

المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً<sup>1</sup>، لتحل محل الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع، ثم تم الدعوة للتوقيع عليها في مدينة روتردام بهولندا في 23 سبتمبر 2009 لذلك يطلق عليها (قواعد روتردام).

هذا ولم تدخل اتفاقية روتردام حيز التنفيذ بعد حيث أنها تشترط مصادقة عشرين دولة عليها، في حين صادقت عليها خمس دول فقط<sup>2</sup>، ولم تصل بعد إلى العدد العشرين، ولم توقع الجزائر عليها حتى الآن<sup>3</sup>.

ومن إيجابيات قواعد روتردام أنها توفر إطاراً قانونياً موحداً، حيث أنّ التصديق عليها يتطلب الانسحاب من كل الاتفاقيات<sup>4</sup>، كما تتضمن أحكاماً تفصيلية واضحة، وتوسعت

---

<sup>1</sup> - اصطلح على تسمية الاتفاقية "النقل البحري كليا أو جزئياً" بما يعني أنه يمكن أن ينشأ عنها نقلا متعدد الوسائط أو نقلا من الباب إلى الباب.

<sup>2</sup> - الدول التي صادقت على الاتفاقية لحد الآن هي : إسبانيا والطوغو والكونغو والبنين والكاميرون.

<http://www.unictr.org>

<sup>3</sup> - الدول التي وقعت على الاتفاقية لحد الآن عددها 25 دولة وهي : أرمينيا والكاميرون والكونغو وجمهورية الكونغو الديمقراطية والدنمارك وفرنسا وغابون وغانا واليونان وغينيا وغينيا بيساو ولكسمبرغ ومدغشقر ومالي وهولندا والنيجر ونيجيريا والنرويج وبولندا والسنغال وإسبانيا والسويد وسويسرا والطوغو والولايات المتحدة الأمريكية.

<http://www.unictr.org>

- التوقيع في الاتفاقيات الدولية يسبق إجراء المصادقة و لدخول الإتفاقية حيز النفاذ لابد من مصادقة عدد معين من الدول عليها.

<sup>4</sup> - تنص المادة 89 من قواعد روتردام على أنه تقوم الدولة التي تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها، وتكون طرفاً في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في 25 أوت 1924، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في 23 فبراير 1968 لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، أوفي البروتوكول الموقع في بروكسل في 21 ديسمبر 1979 لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، بصيغتها المعدلة بموجب البروتوكول التعديلي المبرم في 23 فبراير 1968، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية ومن البروتوكول الملحق بها أو البروتوكولين الملحقين بها اللذين هي طرف في أي منهما.

في مسؤولية الناقل، ونظمت النقل متعدد الوسائط لتشمل النقل البري والنهري والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي أيضا بشرط أن تتضمن مرحلة النقل رحلة بحرية<sup>1</sup>.

وبالرغم من الإيجابيات السابقة التي تتميز بها اتفاقية روتردام إلا أنها تعرضت للانتقاد من طرف البعض، وحجتهم في ذلك، أنها تتكون من 96 مادة في مقابل 10 مواد في قواعد لاهاي، و34 مادة في قواعد هامبورج، وأنها تضمنت الكثير من الاستثناءات والإشارات المتتالية والمتقاطعة التي جعلت من الصعب فهم نصوصها<sup>2</sup>.

كما استحدثت اتفاقية روتردام العديد من المصطلحات الجديدة مثل، الطرف المنفذ والطرف المسيطر وحق السيطرة والشاحن المستندي ومستند النقل وسجل النقل الإلكتروني والخطاب الإلكتروني، والعقد الكمي الذي يعتبر موضوع الأطروحة.

وتكمن أهمية موضوع الأطروحة في أن العقد الكمي<sup>3</sup> يعتبر أحد مستحدثات قواعد روتردام 2008، إذ لم يسبق وأن تطرقت إليه أي إتفاقية أو معاهدة دولية متعلقة بالنقل الدولي للبضائع باستثناء اتفاقية هامبورج التي أشارت للموضوع دون أن تعطيه مسمى أو تنظيم قانوني

---

<sup>1</sup> - شريف محمد غنام: التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012، ص 19.

<sup>2</sup> - Gaston Ngamkan : La nouvelle convention des Nations Unies sur le contrat de transport des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer – dite "règles de Rotterdam" 2008 : Le point de vue d'un avocat maritimiste africain, communication l'occasion de la journée nationale de réflexion sur les règles de Rotterdam, douala (SAWA NOVOTEL), 16 Novembre 2010, P.9.

<sup>3</sup> - لقد جاء النص على العقد الكمي نتيجة اقتراح أمريكي، والذي يماثل عقد الخدمة الأمريكي، حيث قدمت الولايات المتحدة الأمريكية ورقة عمل للدورة الثانية عشر لمجموعة العمل الثالثة في عام 2003، وفي هذه الوثيقة شرحت الولايات المتحدة خلفية اقتراحه وكيف سيبدو التنظيم.

،وتتمثل أهميته كذلك أنه نوع من أنواع عقد النقل البحري للبضائع ولكنه ذو طبيعة خاصة، حيث أنّ النقل يتم لكمية من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال مدة معينة بخلاف عقد النقل التقليدي الذي يتم إبرامه لمرة واحدة لنقل شحنة واحدة، وهو ما يقتضي تمييزه عن غيره من العقود المشابهة له، ومن ناحية ثانية، يمتاز هذا العقد بشروط صحة لنفاذه، وأخرى لحجيته في مواجهة أطرافه وفي مواجهة الغير.

كما أنّ هذا العقد يحكمه مبدأ الحرية التعاقدية و الذي يعتبر من أهم المحاور التي تعرضت لها الإتفاقية، إذ خولت قواعد روتردام 2008 لأطراف العقد الكمي "الناقل والشاحن" الاتفاق على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها قواعد روتردام<sup>1</sup>.

وقد أثارت الحرية التعاقدية جدلا واسعا بين الدول عند إعداد مشروع اتفاقية روتردام 2008 خصوصا الدول الشاحنة، وذلك منذ المناقشات الأولى على إقرار الاتفاقية، وهو ما كان له أثر على الصياغة النهائية للاتفاقية، ولحد الساعة لازال هناك بعض من القلق بشأن العقد الكمي من حيث مدى تحقيقه لمصالح الشاحنين ومدى تعبيره عن الحرية التعاقدية بحق وهذا ما يفسر عدم دخول الاتفاقية حيز النفاذ بعد.

وبناء على ما تقدم توصلنا إلى طرح الإشكالية الآتية والمتمثلة في: ماهية النظام القانوني للعقد الكمي وفقا لقواعد روتردام 2008 " اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود

---

<sup>1</sup> - أنظر م 80 ف 1 من قواعد روتردام.

النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر"؟ وما مدى توفر الحرية التعاقدية لأطراف العقد الكمي والحدود الواردة عليها؟.

وللإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا على مناهج مختلفة بداية بالمنهج التاريخي الذي فرضه التطور الحاصل لأحكام عقد النقل البحري للبضائع، كما اعتمدنا على المنهج الوصفي والتحليلي لأجل وصف وتحليل الجزئيات المتعلقة بالدراسة وعرض الآراء الفقهية وكذلك استعنا بالمنهج المقارن نظرا لتعدد الأنظمة القانونية المنظمة لعقد النقل البحري للبضائع على الصعيد الدولي وكذلك المقارنة بينها وبين القانون البحري الجزائري، وهذا في الحدود التي تقتضيها الدراسة، وكان ذلك من خلال فصلين:

**الفصل الأول: النظام القانوني للعقد الكمي.**

**الفصل الثاني: تكريس الحرية التعاقدية على العقد الكمي.**



## الفصل الأول: النظام القانوني للعقد الكمي

تطرقت قواعد روتردام للعقد الكمي وعرفته في المادة 01 فقرة 02، وأنّ هذا التعريف عرف انتقاداً شديداً من جانب كبير من فقهاء القانون البحري، في حين عرف قبولا من البعض الآخر والعقد الكمي هو عقد نقل بحري من نوع خاص لدى يتميز بمميزات ينفرد بها عن باقي العقود الأخرى المشابهة له.

هذا ويتشابه العقد الكمي مع غيره من العقود، في مقدمتها عقد الخدمة الأمريكي والذي اقترح بناء عليه الوفد الأمريكي<sup>1</sup> موضوع العقد الكمي على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، ومع ذلك هناك بعض الاختلافات بين العقدين سنتطرق إليها، كما سنتطرق إلى تمييز العقد الكمي عن عقد إستئجار السفينة وكذلك تمييزه عن اتفاقات التسعير بالإضافة إلى تمييز العقد الكمي عن الخطوط الملاحية المنتظمة والخطوط الملاحية غير المنتظمة.

---

<sup>1</sup> - أنظر لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الجمعية العامة، الدورة 12، الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، اقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية، فيينا 2003، ملحق رقم 01.

## المبحث الأول: العقد الكمي ومدى اختلافه عن باقي العقود

من خلال هذا المبحث سنتطرق إلى مفهوم العقد الكمي طبقا لما نصت عليه اتفاقية روتردام 2008، ونظرا لحدثة هذا العقد وعدم دخول اتفاقية روتردام حيز النفاذ فإنه لا توجد تعريفات فقهية ولا قضائية له، كما سنتطرق لمميزات العقد الكمي، وذلك بتقسيمها إلى مميزات عامة ثم بيان المميزات الخاصة، ثم سنبين الطبيعة القانونية لهذا العقد.

### المطلب الأول: مفهوم العقد الكمي

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام 2008، عقد النقل في المادة 01 فقرة 01 بأنه: "عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري".

وقد أدرج هذا التعريف النقل المتعدد الوسائط ضمن مفهوم عقد النقل البحري، كأن يتضمن العقد نقل بالسكك الحديدية أو عن طريق المركبات النقل البري على أن يكون جزءا من تنفيذ عقد النقل عن طريق البحر (نقل بحري) وذلك خلافا لاتفاقية هامبورج 1978 اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع التي اقتصررت في مفهوم عقد النقل البحري على النقل بالبحر فقط، حيث عرفت هذه الأخيرة عقد النقل في المادة 6 فقرة 1 بأنه: "عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا

يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر"<sup>1</sup>.

أمّا فيما يخص مفهوم العقد الكمي فهو حسب المادة 01 ف 02 من قواعد روتردام 2008 يعتبر كأحد أنواع عقود النقل البحري للبضائع ، وهو ما سنتفصل في شرحه فيما يأتي.

### الفرع الأول: تعريف العقد الكمي.

فقد عرفته اتفاقية روتردام في المادة 01 فقرة 02 بأنه "يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها، ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى أو حدا أقصى أو نطاقا معينا".

من هذا التعريف يتضح أنّ العقد الكمي يتطلب توافر ثلاثة شروط وهي أن تكون الكمية<sup>2</sup> محددة، وأن تكون هذه الكمية عبارة عن سلسلة من الشحنات وأن يكون النقل خلال فترة زمنية متفق عليها<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - عرفت معاهدة بروكسل 1924 في م 1 ف ب عقد النقل بأنه ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سنداً لنقل بضائع بحراً وكذلك ينطبق على سند شحن أو أي وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل السند الشحن، كما عرفه ق ب ج في م 738 منه بأنه عقد يتعهد الناقل بموجبه بنقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة، وقد عرف قانون النقل الفرنسي عقد النقل البحري للبضائع بأنه شاحن يتعهد بأن يدفع أجرة محددة وناقل يتعهد بأن يشحن بضاعته المحددة وينقلها من ميناء لآخر (م 5422 ف 2).

<sup>2</sup> - تشير كلمة كمية إلى طرق القياس وتعني البضائع السائبة المنقولة في سفينة أو بضائع في حاويات.

<sup>3</sup> - Philippe Delebecque, Droit maritime ,Dalloz, 13e édition , P.445.

ما يستخلص من هذا التعريف أنه لا يحدد أي شرط يتعلق بكمية البضائع أو عدد الشحنات أو تتابع الشحن، ومن ثم تركت الاتفاقية لأطراف العقد الشاحن والناقل الحرية التعاقدية، ليحددوا تعاقديا كمية البضائع وعدد الرحلات و مدتها<sup>1</sup>.

### أولاً: نقد تعريف العقد الكمي

هذا التعريف المرن للعقد الكمي تم انتقاده بشدة بواسطة الشاحنين باعتباره يتسع ليخفي ثغرات ويمكن أن يشمل أجزاء كبيرة من النقل، وثار التساؤل حول: ما المقصود "ب كمية محددة"؟ هل يقصد بذلك حاوية أو ثلاثة أو أكثر؟ وما المقصود بسلسلة من الشحنات؟ وبيرون أن هذا الأمر هام لأنّ الاتفاقية تخضع هذا العقد إلى نظام مخالف بشكل كبير لتقاليد القانون البحري لأنه بالنسبة لهذا النوع من العقود يجوز للأطراف مخالفة النصوص الأمرة في الاتفاقية وذلك بالنص على حقوق والتزامات ومسؤوليات أكثر أهمية من تلك المنصوص عليها ويعتبرون أن المادة 1 فقرة 2 غير ملائمة للشاحنين<sup>2</sup>، ويرى البعض أن العقد الكمي ضار بصغار الشاحنين ويعرضهم لاستغلال وتعسف الناقلين<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>-Kamelia Kolli : Contrat de volume : quels effets ? : Quelques Leçons tirées du contrat de service américain, Revue générale de droit, volume 46, numéro1, 2016, P. 156.

<sup>2</sup>-Gaston NGAMKAN, Les "Règles de Rotterdam" 2008 : Le point de vue d'un avocat maritimiste africain , DMF, n° 756-mars 2014, P 268.

<sup>3</sup>-Proshanto K. Mukherjee, & Abhinayan Basu Bal, A legal and Economic Analysis of the Volume contract concept under the Rotterdam Rules : Selected Issues in perspective, journal of maritime law and commerce Octobre 2009. P. 19

وقد عبرت عن هذه الآراء مجموعة العمل في الدورة الثالثة عشرة<sup>1</sup> إذ رأت أن 90% من الخطوط التجارية يجوز أن تتم بواسطة العقود الكمية وتركت 10%، فقط لتنظيمها الاتفاقية الجديدة، وقد ذهب بعض المختصين إلى أن عقد النقل الكمي سوف يسمح للناقل بأن يختار بين نوعين من أجرة النقل، نوع تطبق عليه قواعد روتردام الآمرة والآخر الذي تكون فيه استثناءات العقد الكمي، ويرون أن تخفيض أجرة النقل ينصب على العقود الكمية، فضلا عن أن هذه النصوص القانونية تجعل من رفع الدعوى القضائية معقد في حالة وقوع نزاع مع الناقل في حالة الإخلال بالالتزامات<sup>2</sup>.

وما يجعل هذا التعريف منتقدا أنه لم يحدد حد أدنى للكمية أو الفترة الزمنية، مما يجعل مجال التعريف واسعا ويؤدي إلى غموضه وهو ما يترك المجال مفتوحا لإساءة فهمه وتنفيذ بنوده إذ من المتصور من الناحية القانونية أن نقل حاويتين خلال فترة سنة واحدة يمكن أن يحكمه عقد كمي<sup>3</sup>، كما يكون متاحا للأطراف استثناء تحديد مسؤولية الناقل أو الشاحن أو حتى زيادة مسؤولية الشاحن، كما أن هذا التعريف سيجعل من الصعب معرفة الطلب القضائية المتعلقة بالعقد في حالة النزاع القضائي، ليس فقط بالنسبة للمتدخلين بالفصل

---

<sup>1</sup> - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الجمعية العامة، الدورة 13، الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، نيويورك 2014، ص 36.

<http://www.unictral.org>

<sup>2</sup> - Proshanto K. Mukherjee, & Abhinayan Basu Bal, Op. Cit, P. 19.

<sup>3</sup> - أبدت بعض الوفود (استراليا ونيوزيلندا وفرنسا) أثناء المفاوضات على بنود الاتفاقية رغبتها في حصر الحرية التعاقدية على الشاحنين الكبار بحيث تكون الأطراف على قدم المساواة أثناء التفاوض على العقد الكمي، وقاموا باقتراح تعريفا أكثر تقييدا للعقد الكمي ولكن لم يتم الأخذ بهذه المقترحات.

في النزاع، ولكن أيضا لأطراف العقد، فمثلا بموجب المادة 80 كل عقود نقل النفط ستكون في شكل عقود كمية ولها نفس الحق في الاستبعاد من الاتفاقية (اتفاقية روتردام)<sup>1</sup>.

### ثانيا: تأييد تعريف العقد الكمي

فيما يرى البعض الآخر من الفقه أنه بالرغم من أنّ التعريف غامض ومرن ومفتوحا لإساءة الاستخدام إلا أنّ الضمانات الواردة في المادة 80 فقرة 2<sup>2</sup> مهمة لمنع إساءة الاستخدام، كما تحظر المادة 79 من الإتفاقية التحايل غير المباشر على قواعد روتردام، إضافة أن المحاكم لن تقبل العقود التي تستخدم المادة 80 من الإتفاقية فقط وتمنح حرية التعاقد عندما لا تكون مسألة العقد الكمي حقيقية<sup>3</sup>، وإذا رأت المحكمة أنه ليس هناك عقد كمي حقيقي وإنما تم إبرام العقد للتحايل وللاستفادة من الحرية التعاقدية فقط يمكن أن يوقف أي شرط إعفاء على هذا الأساس واعتباره باطل طبقا للمادة 79 من الاتفاقية.

وأثار التعريف الواسع للعقد الكمي تخوفات أثناء المناقشات حول بنود الاتفاقية، وهو ما أدى إلى اقتراح تعديل تعريف العقد الكمي الوارد في الفقرة 2 من مشروع المادة الأولى بغية تضيق الحكم الخاص بالعقد الكمي، فاقترح أنه إذا أضيف إلى التعريف عدد محدد من الشحنات أو الحاويات، أو كمية محددة من أطنان البضائع، فذلك يمكن أن يوفر حماية إضافية

---

<sup>1</sup>-William Tetley , transports de Cargaison Par mer, les Régles de Rotterdam,leur adoption Par les États-Unis, le Canada, L'union Européenne et les pays transporteurs du monde?, May 20-21. 2011, at the McGill University Faculty of law quebec,canada, P. 16-17.

<sup>2</sup>- المادة 80 فقرة 6 تضع شروط صحة العقد الكمي.

<sup>3</sup>- Joakim Adamsson : The Rotterdam Rules A transport convention for the Future? Master thesis, Faculty of law lund university, 2011, P.49.

بحيث يكون واضحا أن الأطراف التي تبرم عقودا كمية ستكون لها فعلا قوة تفاوضية متساوية، وأعرب البعض عن تأييد ذلك الاقتراح.

إلا أن هذا الاقتراح لم ينل الإجماع، حيث حول الفريق العامل اتجاهه تبعا لذلك إلى إدراج المزيد من الحماية في نص المادة 80، للأطراف التي يتصور أنها في وضع غير مناسب وانتقدت اللجنة على الحفاظ على تعريف العقد الكمي بصيغته الحالية، والحفاظ بالتالي على الحل الوسط الذي توصل إليه الفريق العامل<sup>1</sup>.

ويتبين أن الصياغة المقترحة في مشروع الاتفاقية أفضل من التعريف بوضعه الحالي حيث أن خصوصية العقد الكمي تأتي من النقل لكمية من البضائع في سلسلة من الشحنات هذه الخصوصية التي يترتب عليها منح أطراف العقد حرية الاتفاق على بنود عقدهم واستبعاد الاتفاقية لذلك كان لا بد أن يكون أطراف هذا العقد على قدم المساواة وقت التفاوض والتي يعكسها العقد من تحقيق لهذه المساواة من خلال التوازن في حقوق والتزامات ومسؤوليات كل طرف<sup>2</sup>.

هذه المساواة التي لا تعتبر موجودة مع الشاحنين الصغار والتي تأتي مع كبار الشاحنين فقط، وفي مقابل ذلك الناقلين غالبا ما يكونون في مركز قوي، لذلك كان اقتراح تحديد عدد معين من الشحنات أو كمية محددة من أطنان البضائع أو عدد الحاويات مناسبة لأن من يقوم

---

<sup>1</sup> -تقرير لجنة الأمم المتحدة لقانون التجاري الدولي، الدورة الحادية والأربعون، 16 جوان - 03 جويلية 2007، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، ص 9-10.

بعملية شحن هذه الكمية يفترض أنه في مركز قوي ومتساوي مع الناقل، أمّا التعريف بوضعه الحالي يسمح للناقلين بفرض إرادتهم على صغار ومتوسطي الشاحنين ويحرمون بالتالي من الحماية الموجودة في نصوص الاتفاقية، هذا من ناحية.

ومن ناحية أخرى، فإنّ شروط صحة العقد الكمي المنصوص عليها في المادة 80 فقرة 02 قد لا تكفي لتحقيق الحماية اللازمة للطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: مميزات العقد الكمي

يتميز العقد الكمي بعدة مميزات بعضها عام باعتباره عقد نقل بحري للبضائع وينفرد بعدد من المميزات الخاصة باعتباره عقد استثنائي، ولذلك سوف نقسم المميزات إلى عامة ومميزات خاصة.

### أولاً: المميزات العامة لعقد النقل الكمي<sup>2</sup>

يقصد بالمميزات العامة الخصائص التي يشترك فيها العقد الكمي مع عقد النقل البحري، وهي:

#### (1) عقد رضائي<sup>3</sup>:

أي ينعقد بتوافق إرادة كل من الناقل والشاحن، ويجب أن يكون التراضي صادراً عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المطلب الأول من المبحث الثاني من الفصل الأول ، ص 44 .

<sup>2</sup> - سميحة القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011، ص 226.

<sup>3</sup> - نص المشرع الجزائري على التراضي في العقود بموجب المادة 59 من م ج م ج على أنه "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية"

<sup>4</sup> - فايز نعيم رضوان، القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، أكاديمية شرطة دبي، دبي، 2008، ص 255.



هذا وتجدر الإشارة أن العقد الكمي يجب أن يكون مكتوبا، والكتابة هنا للانعقاد وللإثبات كذلك، حيث أن المادة 80 فقرة 02 "أ" من قواعد روتردام تنص على وجوب أن يتضمن العقد الكمي بيانا جليا بأنه يخرج عن الاتفاقية، وهو ما يستخلص منه وجوب كتابة العقد الكمي وأنها واجبة من أجل انعقاد العقد وكذلك لإثباته<sup>1</sup>.

## (2) عقد ملزم لجانبين<sup>2</sup>:

فهو يرتب التزامات وحقوق في مواجهة كل واحد من المتعاقدين، فالناقل يلتزم بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه وفي المقابل يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل ودفع أجرة النقل، والتزامات كل طرف هي حقوق للطرف الآخر، لذلك يخضع هذا العقد لأحكام العقود الملزمة لجانبين خاصة أحكام الفسخ والدفع بعدم التنفيذ.

## (3) عقد معاوضة<sup>3</sup>:

إذ يحصل كل متعاقد على عوض لما يقدمه للطرف الآخر، ويتمثل ذلك في مبادلة خدمة النقل البحري للبضائع بمبلغ من النقود المتمثل في أجرة النقل.

---

<sup>1</sup> - المشرع الجزائري و بموجب المادة 30 من ق ت ج جعل العقود المتعلقة بالإستغلال البحري تخضع لحرية الإثبات، إلا أنه خرج على هذا المبدأ في إثبات عقد النقل البحري للبضائع و إعتبر وثيقة الشحن وسيلة لإثباته، وهو ما يتوافق مع ما جاءت به قواعد روتردام 2008 فيما يخص إثبات عقد النقل البحري.

<sup>2</sup> - نص المشرع الجزائري على هذه الخاصية بموجب المادة 55 من ق م ج على أنه "يكون العقد ملزما للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الإلتزام بعضهما البعض"

<sup>3</sup> - نص المشرع الجزائري على هذه الخاصية بموجب المادة 58 من ق م ج على أنه "العقد بعوض هو الذي يلزم كل واحد من الطرفين إعطاء، أو فعل شيء ما"

#### 4) عقد تجاري:

يعتبر العقد الكمي مثل عقود النقل البحري للبضائع عقدا تجاريا و عملا تجاريا ، إذ أنه بالنسبة للناقل تتفق النصوص القانونية في اعتبار النقل البحري عملا تجاريا بحسب الشكل<sup>1</sup> سواء كان نقل بضائع أو نقل أشخاص<sup>2</sup>.

أما الشاحن يميز الفقه بشأنه بين أمرين: فلا أن يكون الشاحن تاجر ويكون إبرام عقد النقل الكمي مرتبط بنشاطه التجاري في هذه الحالة يكون النقل عملا تجاريا بالنسبة للشاحن وهذا هو الغالب، إذ أنه وفقا لتعريف العقد الكمي يرتبط الشاحن مع الناقل بنقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات، أما إذا كان الشاحن غير تاجر أو أنّ الشحن تم لأغراض خاصة فلا يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للشاحن وهو أمر نادر.

#### ثانيا: المميزات الخاصة لعقد النقل الكمي

بالإضافة إلى المميزات العامة السابق ذكرها، يتمتع العقد الكمي بعدد من المميزات الخاصة وهي كونه عقد نقل بضائع في سلسلة من الشحنات، عقد حديث، عقد إطار، عقد نقل من الباب إلى الباب وعقد يخضع لمبدأ الحرية التعاقدية.

---

<sup>1</sup> - دحماني محمد الصغير، مدى تطبيق مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية والبحرية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، المجلد 01 ، العدد 01 سنة 2014 ، ص 40.

<sup>2</sup> - كما يعتبر العقد الكمي عملا تجاريا بحسب الموضوع طبقا لما نصت عليه المادة 02 من ق ت ج: "أنه يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية...".

## 1) العقد الكمي عقد نقل بضائع في عدة شحنات:

أطلق على العقد الكمي هذه التسمية لارتباطه بنقل كمية من البضائع في سلسلة من الشحنات، وذلك خلافا لعقد النقل البحري التقليدي والذي قد يحتوي على نقل بضائع قليلة الكمية في شحنة واحدة، لذلك العقد الكمي لا يتعلق بشحنة واحدة ولكن بسلسلة من الشحنات تتم خلال فترة زمنية متفق عليها، ويمكن أن يحدد العقد الكمي حد أدنى أو حد أقصى للشحنة المطلوب نقلها أو النطاق الذي تتم فيه<sup>1</sup>.

بناء على ذلك يجوز أن يبرم الشاحنون الكبار والناقلون عقود كمية دون الاستعانة بالوسطاء، خاصة الوكيل بالعمولة، على العكس ليس هذا هو الوضع بالنسبة للشاحنين الصغار أو المتوسطين يكون من النادر أن يبرموا عقد كمي متواضع في مواجهة الشركات البحرية على الخطوط المنتظمة، وذلك لأنّ الشركات الكبيرة لا تعطي أجرة نقل منخفضة للشاحنين الصغار أو المتوسطين في العقد الكمي، لذلك يقوموا بطلب هذا العقد من خلال الوسطاء، وبناء على ذلك توجد سلسلة من العقود لتلبية الطلب التجاري للشاحنين المختلفين<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - مصطفى محمد أحمد رجب، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (اتفاقية روتردام)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2017، ص30.

<sup>2</sup> - Wei How : la Liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises. L'exemple du contrat de volume soumis aux règles de Rotterdam, thèse du doctorat, université Paul Cézanne - Aix-Marseille 3, 2010, P. 114.

## (2) العقد الكمي حديث النشأة:

العقد الكمي هو عقد نقل حديث، استحدثته قواعد روتردام 2008، إذ لم يكن معروفاً من قبل في الاتفاقيات الدولية السابقة<sup>1</sup>، وإن كان مصدره عقد الخدمة الأمريكي، إلا أنّ قواعد روتردام هي أول اتفاقية دولية في مجال النقل البحري تقوم بوضع تنظيم قانوني خاص به من تعريفه وشروط صحته وحجيته في مواجهة الغير، و رغم حداثة نشأته إلا أنه واسع الإستعمال في التعامل التجاري البحري الدولي .

## (3) العقد الكمي عقد إطار<sup>2</sup> – un contrat cadre :-

العقد الكمي هو عقد نقل حديث مضمونه نقل كمية محددة من البضائع في رحلات كثيرة خلال مدة زمنية محددة، وهو يضع الشروط العامة للنقل، فيتضمن ذكر أطراف العقد البضائع المراد نقلها، مكان الاستلام، ومكان الوصول، ميناء الشحن، وميناء التفريغ، السفينة تاريخ الاستلام، وفي كل رحلة يكتب الناقل وثيقة نقل، لتحديد تاريخ الاستلام، البضائع المراد نقلها ميناء الشحن والتفريغ، والجهة المرسل إليها، وتتعدد وثائق النقل بتعدد الرحلات ويتكون من مجموع هذه الوثائق مع العقد الكمي عقد النقل، وبالنسبة للعقد الكمي ذاته فهو عقد إطار<sup>3</sup> لعقد النقل أي عقد إطارى لعملية النقل، أمّا الوثائق الأخرى المحررة لكل رحلة يكون محلها هو

---

<sup>1</sup> - تعرضت اتفاقية هامبورج 1968 لمضمون مفهوم العقد الكمي دون أن تعطيه هذا المسمى وذلك في المادة الثانية نطاق التطبيق الفقرة الرابعة ولكن هذا الأمر مختلف تماماً عن العقد الكمي وفقاً لقواعد روتردام 2008 التي وضعت له تنظيماً كاملاً وأخضعته لمبدأ الحرية التعاقدية.

<sup>2</sup> - Philippe Delbecq : Contrats de services: quelle qualification? Gazette de Chambre, No 4, 2004, P.2.

<sup>3</sup> - هو إتفاق بموجبه يتفق الأطراف على الخصائص العامة المتعلقة بعلاقتهم التعاقدية المستقبلية ، و تم إستحداثه من طرف المشرع الفرنسي بموجب المادة 1111 من القانون المدني المؤرخ في 10 فبراير 2016 .

تنفيذ العقد الإطاري (العقد الكمي)، وبالنسبة للتدرج بين العقد الإطاري والوثائق الأخرى التي يطلق عليها عقود التطبيق<sup>1</sup>، يعلو العقد الكمي (العقد الإطاري)، وتكون له الأفضلية بالنسبة لعقود التطبيق في حالة التنازع بين العقد الكمي والوثائق الأخرى ما لم يتفق على خلاف ذلك، ومن الناحية العملية يلتزم الناقل بأن يوفق بين العقد الكمي والوثائق الموضوعة لتفادي التنازع بين الاثنين، فإذا وجد تنازع بين العقد الكمي والوثائق المصدرة تكون الأولوية للعقد الكمي<sup>2</sup>.

#### 4) العقد الكمي عقد من الباب إلى الباب:

لقد تضمنت قواعد روتردام العقد الكمي واعتبرته عقد نقل، وعقد النقل هو عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ويجوز أن ينص على النقل بوسائط بنقل أخرى إضافة إلى النقل البحري<sup>3</sup>.  
بناء على هذا التعريف يعتبر عقد نقل إذا كان منفذا بشكل كامل بواسطة البحر أو عقد نقل منفذ بشكل جزئي بواسطة البحر وفقا لقواعد روتردام، أي أنه يدخل النقل البري والجوي في مفهوم عقد النقل البحري إذا كان جزء من العقد نقل بحري.

من ثم يمكن أن يتضمن العقد الكمي نقل بضائع بواسطة البحر فقط، وقد يتضمن نقل مزدوج أي نقل بضائع بواسطة البر مع نقل بواسطة البحر، فالنقل متعدد الوسائط، أو ما يطلق عليه النقل من الباب إلى الباب الذي نظمته اتفاقية روتردام بصفة أساسية، ينطبق كلية على

<sup>1</sup> - هي العقود التي تحدد طرق و أساليب التنفيذ و لا تكون مستقلة عن العقد الأصلي بخلاف العقد الإطاري .

<sup>2</sup> - عدنان خالد كوثر سعيد، المرجع السابق، ص 50.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 1/1 من اتفاقية روتردام 2008 الملحق رقم 2.

العقد الكمي، إذ يمكن في التطبيق العملي أن يتضمن النقل من الباب إلى الباب بعقد واحد ويخضع لاتفاق الأطراف.

### 5) العقد الكمي يخضع لمبدأ الحرية التعاقدية:

أخضعت قواعد روتردام العقد الكمي لمبدأ الحرية التعاقدية، وهو أمر غير مسبوق في الاتفاقيات الدولية السابقة إذ نصت المادة 80 فقرة 01 من اتفاقية روتردام على أنه: "بصرف النظر عن أحكام المادة 79، يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية"، ومن ثم سمحت الاتفاقية أطراف العقد الكمي بالخروج على أحكامها والاتفاق فيما بينهم على حقوق والتزامات أكثر أو أقل مما تتضمنه الاتفاقية بما يمثل تغليب لإرادة أطراف عقد النقل.

وقد اعتبرت قواعد روتردام الجديدة العقود الكمية استثناء من حكم المادة 79 التي تبطل كل شرط يخالف أحكامها، وأجازت بمقتضى هذا الاستثناء للطرفين أن يعيدا تنظيم العلاقة بينهما حتى ولو تضمن هذا التنظيم زيادة أو إنقاص في الحقوق والالتزامات ومسؤوليات كل طرف إذا توافرت الشروط التي تنص عليها الفقرة الثانية من المادة 80 من هذه القواعد<sup>1</sup>، ومن ثم يحكم العقد الكمي مبدأ سلطان الإرادة<sup>2</sup>، إلا أنّ الاتفاقية قد وضعت شروط معينة تضمنتها المادة 80 لصحة الخروج على أحكامها وتطبيق مبدأ الحرية التعاقدية.

<sup>1</sup> - شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 43.

<sup>2</sup> - وهذا ما يتعارض مع الناحية التاريخية من حيث أن القواعد المطبقة على عقد النقل هي قواعد أمره.

وبذلك تكون الأونسترال قد أدرجت استثناء على نص المادة 79 ومنحت حرية تعاقدية محدودة في العقود الكمية<sup>1</sup>، إضافة إلى ذلك أجازت المادة 13 فقرة 02 من قواعد روتردام للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد ويمكن أن ينطبق هذا النص على العقد الكمي، كما أجازت المادة 67 فقرة 01 "أ" لأطراف العقد الكمي حرية اختيار المحكمة كما يتم تحديد أبواب العقد الكمي المحتوية على هذا الاتفاق، كما يجوز لأطراف العقد الكمي اختيار اللجوء إلى التحكيم للفصل في أي نزاع ينشأ عن العقد ولهم حق تعيين مكان التحكيم في الاتفاق، حسبما نصت عليه المادة 75 فقرة 3 من قواعد روتردام، كما أنّ الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع جائز طبقاً لنص المادة 77.

### الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للعقد الكمي

لقد تطرقت قواعد هامبورج 1978 إلى فكرة العقود الكمية قبل قواعد روتردام 2008 ولكنها عالجتها بشكل مختلف، إذ أنّها تعتبر أن كل شحنة منفصلة عن باقي الشحنات ومكونة لعقد نقل مستقل، ومن ثم تخضع لأحكامه إذا توافرت صفة الدولية في هذا النقل، ولا تنطبق الاتفاقية في حالة وجود عقد إيجار إلا إذا أشار عقد الإيجار إلى سند شحن قد صدر استناداً إلى هذا العقد<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>-Arnaud Montas, Op. Cit, P.187.

<sup>2</sup>- شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 43.

وقد نصت المادة 4 فقرة 2 من اتفاقية هامبورج على أنه: "إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات، إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار تسرى عليها أحكام الفقرة 3 من هذه المادة<sup>1</sup>."

فبالرغم من تعرض هذا النص لمسألة العقد الكمي إلا أن اتفاقية هامبورج لم تعطي له هذا المصطلح ولا أي مصطلح آخر، كما أنها لم تضع له تعريفاً، وعلى العكس تماماً قامت اتفاقية روتردام 2008 بوضع مصطلح "العقد الكمي" ووضعت له تعريفاً في المادة الأولى الفقرة الثانية من الاتفاقية، كما وضعت له تنظيمًا كاملاً بالمادة 80 منها وبعض النصوص المتفرقة الأخرى ونستخلص منه أن العقد الكمي يعتبر عقداً مسمى.

إضافة إلى ذلك سيساهم العقد الكمي في تحول النشاط البحري التقليدي إلى نشاط الخدمات اللوجستية<sup>2</sup> إذ سيتجاوز الناقل دور القائم بعملية النقل البحري فقط إلى دور المشارك في سلسلة متعددة الوسائط و الخدمات، فالعقد الكمي سيساعد في تطوير النقل البحري وانتقاله من النقل من ميناء إلى ميناء آخر نحو النقل من الباب إلى الباب ونحو الخدمات اللوجستية، وكذلك دمج الخدمات البرية مع الخدمات البحرية بالإضافة إلى تقديم خدمات فنية.

---

<sup>1</sup> - يلاحظ على النص أنه يتطرق للنقل المتتابع في حين أن العقد الكمي مضمونه نقل كمية من البضائع في سلسلة من الشحنات ولا يشترط التتابع، كما تطبق قواعد هامبورج بشكل إلزامي على كل شحنة يتم إجراؤها بموجب هذا العقد، بينما العقد الكمي المنظم بموجب قواعد روتردام يخضع لمبدأ الحرية التعاقدية.

<sup>2</sup> -Kamelia kolli, Op.Cit, P. 168.



فقد لحق بميدان النقل البحري العديد من التحولات الكبيرة منذ الحاويات سنوات الخمسينيات<sup>1</sup> وهذا التّحول ليس فقط تكنولوجي بدخول عصر الحاويات ولكن أيضا تحول في المفاهيم وذلك من خلال انتشار إدارة السلسلة اللوجيستية العامة والمتكاملة، والتي تقدم فرص جديدة للخطوط البحرية<sup>2</sup>.

هذا وتعني اللوجيستيات قيام شركات متخصصة بمهام شركات النقل البحري وشركات الإنتاج في نقل وتوريد السلع والخدمات، في محاولة لتقليل التكلفة وأعباء العمل واختصار الوقت والبعد المكاني، بأشكال متعددة ومن ثم أصبحت تدخل في مجال الخدمات<sup>3</sup>.

وأنّ العقد الكمي هو أداة ستسمح للخطوط البحرية بالسيطرة على أسواق شحن الحاويات كاملة التعبئة والتي تتعلق بالشاحنين الكبار مثال ذلك صناعة السيارات أو المواد الغذائية، أمّا بالنسبة للشاحنين الصغار فسيعتمدون على وكلاء النقل البحري لشحن بضائعهم كونها قليلة<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup>-بلحاج خديجة، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء ، مجلة حقوق الإنسان و الحريات العامة ، المجلد 7، العدد 02 ، ص 533.

<sup>2</sup>-Kamelia Kolli, Op. Cit, P. 165.

<sup>3</sup>- عبد الحميد مرسي عنبر، شركات النقل البحري. شركات الملاحة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 100.

<sup>4</sup>-Kamelia Kolli, Op. Cit, P. 173

كما أنّ القواعد المنظمة للعقد الكمي ملائمة للمشاريع الاستثمارية وشركات النقل الكبيرة ومقدمي الخدمات اللوجستية في جميع أنحاء العالم<sup>1</sup>، لذلك العقد الكمي هو مدخل إلى السوق العالمية للخدمات اللوجستية.

### المطلب الثاني: مدى اختلاف العقد الكمي عن باقي العقود

بعد التطرق لمفهوم العقد الكمي ومميزاته وطبيعته القانونية، سنتعرض لتمييز العقد الكمي عما يشابهه معه من العقود، وذلك بتمييزه عن عقد الخدمة الأمريكي، وعقد تأجير سفينة مجهزة واتفاقات التسعير، وكذلك تمييزه عن الخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة.

### الفرع الأول: اختلاف العقد الكمي عن عقد الخدمة الأمريكي

اعتمد عقد الخدمة في قانون النقل البحري الأمريكي عام 1984، لكي يعطي الناقلين مرونة أكبر في تقديم أسعار تختلف وفقا لحجم البضائع التي يتم نقلها خلال فترة زمنية يتفق عليها الطرفان، وهكذا كانت شركات النقل تقدم نوعين من الأسعار، أسعار عامة لجميع الشاحنين وأسعار خاصة فردية من خلال عقود الخدمة.

وقد نقل الوفد الأمريكي هذا المفهوم عند اقتراحهم للعقد الكمي في مناقشات اتفاقية روتردام، والتي انتهت بضم العقد الكمي ضمن بنود الاتفاقية، الأمر الذي يسمح للخطوط البحرية أن تدخل في سوق جديدة وتقدم الخدمات اللوجيستية، مثل عقد الخدمة الأمريكي، إلا أنّه بدراسة العقدين يتضح أنّ هناك اختلافات جوهرية بينهما نتطرق لها فيما يلي:

---

<sup>1</sup>-Lucas BERNAUX : L'évolution de la responsabilité contractuelle du transporteur maritime international de marchandises : Cas d'exonération, limitations de responsabilité, obligation du chargeur et aménagements contractuels, 2016, P.77. <http://ged.univ-valenciennes.com>

## أولاً: من حيث المفهوم

يعرف عقد الخدمة بأنه "عقد مكتوب، بين واحد أو أكثر من الشاحنين وناقل مشترك للمحيط الفردي أو اتفاق بين شركات النقل البحري المشتركة، حيث يلتزم الشاحن بتوفير حد أدنى معين من البضائع خلال فترة زمنية محددة، ويلتزم الناقل المشترك للمحيطات بجدول معين للمعدلات أو الأسعار كمستوى خدمة محدد، مثل المساحة المضمونة أو وقت العبور أو دوران الميناء أو ميزان خدمة مماثلة"<sup>1</sup>.

بينما يعرف العقد الكمي بأنه "عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى أو حدا أقصى أو نطاقا معيناً".

ما يلاحظ من التعريفين، أنّ تعريف العقد الكمي أوسع من تعريف عقد الخدمة، لأنّه لا يتطلب من الناقل القيام بأي من مستوى الخدمة المحددة أو الالتزام بسعر معين أو لجدول أسعار كما أنه يتم تعريف العقد الكمي بالرجوع إلى التعهدات التي التزم بها الشاحن لتوفير كمية معينة من البضائع للشحن<sup>2</sup>.

إلا أنّه يتفق العقدين في تطلب كتابة العقد، كما يتفقا في مضمون العقد الذي يتطلب نقل كمية من البضائع خلال فترة زمنية معينة، بينما يختلفان في أن عقد الخدمة يتطلب إلزام الناقل بجدول معين للأسعار للخدمة المقدمة من حيث المساحة ووقت العبور للشحنة أو أي خدمات

---

<sup>1</sup>-Kamelia Kolli, Op. Cit, P. 150.

<sup>2</sup>- مصطفى محمد أحمد رجب، المرجع السابق، ص ص 26 و 27.

أخرى، بينما العقد الكمي لا يلزم الناقل بجدول أسعار للخدمات المطروحة، ولا القيام بأي مستوى خدمة محدد.

### ثانياً: من حيث أطراف العقد

من الناحية التقليدية يشمل عقد النقل شاحن وناقل بينما في عقد الخدمة يجوز أن يكون هناك العديد من الشاحنين، كما أنّ جمعية الشاحنين يمكن أن تكون طرفاً في عقد الخدمة وذلك لدعم القدرة التفاوضية على سعر تأجير السفينة مجهزة، وفي نفس الوقت فإنّ الناقلين يجوز أن يكونوا طرفاً في عقد الخدمة لتوازن المصالح بين الشاحن والناقل فإذا لم تقدم جمعية الشاحنين كمية البضائع المتفق عليها إلى الناقل فإن عقد الخدمة يتضمن في الغالب شرطاً جزائياً على أن يتحمل الشاحنون مسؤولية تضامنية في مواجهة الناقل<sup>1</sup>.

أمّا العقد الكمي فلم يتناول التعريف إمكانية أن يكون هناك العديد من الشاحنين أو الناقلين أطرافاً في العقد، ولكن هناك إمكانية لتطبيق ذلك في هذا العقد، ويكون ذلك بغرض تدعيم القوة التفاوضية للشاحنين في مواجهة الناقلين، كما يجوز للعديد من الشاحنين إبرام عقد كمي مع ناقل واحد<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>-Wei Hou, Op. Cit, P.99 .

<sup>2</sup>-Wei Hou, Op. Cit, P.99.

### ثالثاً: من حيث الغاية والهدف من العقد

عرفت الولايات المتحدة الأمريكية عقد الخدمة بمقتضى قانون النقل البحري 1984 كما أعيد النص عليه بمقتضى قانون إصلاح الشحن البحري 1998 وكانت الغاية من تنظيمه تكمن في إرساء مبدأ المعاملة المتساوية لجميع الشاحنين والذي يضمن وجود سوق شحن عادل وكذلك السماح للناقلين بتقديم أسعار قد تختلف وفقاً لحجم البضائع التي يتم نقلها خلال فترة زمنية يتفق عليها الطرفان، ومن ثم منحت شركات النقل البحري الفرصة لتقديم نوعين من الأسعار، الأسعار العامة لجميع الشاحنين، والأسعار الخاصة الفردية من خلال عقود الخدمة<sup>1</sup>.  
بينما تكمن الغاية من إضافة العقد الكمي لاتفاقية روتردام في منح مرونة للأطراف المتعاقدة كلما كان واحد أو أكثر من الشاحنين والناقلين يرغب في الدخول في اتفاقات تتصل على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات، والتي تسمح للشاحن أو الشاحنين بالتفاوض حول أجرة النقل وإعطاء حد أدنى لحجم البضائع<sup>2</sup>.

### رابعاً: من حيث محل العقد

إنّ محل عقد الخدمة ضمان الشاحن حجم معين من البضائع كحد أدنى خلال مدة معينة ويتعهد الناقل بتقديم خدمة متفق عليها مقابل أجر متفق عليه، إذن محل عقد الخدمة هو المقابل لهذه الخدمة والذي يتعهد من خلاله الناقل بالسعر الأقل المنخفض عن السعر المعمول به<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>-Kamelia Kolli, Op. Cit, P. 146.

<sup>2</sup>- مصطفى محمد أحمد رجب، المرجع السابق، ص 29.

<sup>3</sup>-Wei Hou, Op. Cit, P.99.

بينما محل العقد الكمي هو السماح للأطراف بتجاوز القواعد الآمرة في اتفاقية روتردام وذلك وفقا للمادة 79 و80 من الاتفاقية، إذ تنص المادة 80 على جواز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية.

في المقابل، فإنّ عقد الخدمة لا يجوز أن يخالف النظام الأمر في القانون الوضعي الأمريكي، ويكون عقد الخدمة خاضعا بشكل غير مباشر للنظام الإلزامي الأمر، خاصة قواعد قانون تنظيم أداء الخدمة في الولايات المتحدة لسنة 1939 وذلك بإصدار سندات شحن بموجب عقد الخدمة<sup>1</sup>.

من ثم فإنّ العقد الكمي، هو عقد يستفيد الشاحن بموجبه بأجرة نقل أقل وفي المقابل يستطيع الناقل أن يخالف النظام الأمر، وهذا فارق جوهري بين عقد الخدمة الأمريكي والعقد الكمي وفقا لقواعد روتردام، ويلاحظ أن الشاحن لو استفاد من أجرة نقل منخفضة فإنّه يلتزم بدفع أقساط تأمين عالية ويفقد حماية النظام الأمر وهو المتعارف عليه في ميدان النقل البحري للبضائع، وعلى هذا الأساس تقدمت الولايات المتحدة في دورات الأونستيرال على أنّها بدراية وخبرة بعقد الخدمة منذ سنوات، وأن هذه النقطة قد تم تجاهلها من طرف مجموعات العمل التي أعدت مشروع الاتفاقية<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>– Wei Hou, Op. Cit, P. 100.

<sup>2</sup>–Wei Hou, Op. Cit, P. 100.

## خامساً: من حيث الحرية التعاقدية

كرست قواعد روتردام مبدأ الحرية التعاقدية وأرست مبدأ سلطان الإرادة، إذ سمحت للأطراف (الشاحن - الناقل) بالخروج على أحكام الاتفاقية والنص على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها الاتفاقية.

بينما في عقد الخدمة الأمريكي، يجوز للأطراف أن يتفاوضوا على مبلغ أجرة النقل حسب نوع البضاعة، ولكن لا يجوز أن تمس الحرية التعاقدية الالتزامات أو المسؤوليات المفروضة بواسطة النظام الأمر، كما تخضع جميع المستندات الناتجة عن عقد الخدمة للنظام الأمر بشكل وجوبي، وبعبارة أكثر دقة "لا يهدف عقد الخدمة لمخالفة النظام الأمر"<sup>1</sup>.

بناء على ذلك فإن الحرية التعاقدية هي فارق جوهري بين عقد الخدمة في القانون الوضعي الأمريكي، والعقد الكمي في قواعد روتردام، فإذا كان مبلغ الأجرة محل تفاوض وفقاً لعقد الخدمة يتحمل الناقل المسؤولية المفروضة عليه بالنظام الأمر، ومن ثم وفقاً لعقد الخدمة لا يسمح للناقل بالتعسف مع الشاحن فيما يتعلق بالتزاماته أو مسؤوليته، في حين أنّ العقد الكمي وفقاً لقواعد روتردام يعطي للناقل إمكانية أن يستغل سلطة التفاوض ويتعسف فيها في مواجهة الشاحنين الصغار الذين يرغبون في الاستفادة من أجرة النقل المنخفضة.

من أجل ذلك لم تترك اتفاقية روتردام الحرية التعاقدية مطلقة للأطراف يلجئون إليها دون قيد أو شرط، بل على العكس أخضعت الاتفاقية الحرية التعاقدية لعدد من الشروط يجب توافرها وذلك بمقتضى المادة 80 بكل بنودها.

---

<sup>1</sup> - Wei Hou, Op. Cit, P.101.

## الفرع الثاني: اختلاف العقد الكمي عن عقد استئجار السفينة

قد يتشابه العقد الكمي مع عقد استئجار السفينة ، ووجه التشابه أن العقد الكمي يتم من خلاله نقل كمية من البضائع في سلسلة من الشحنات، وعقد استئجار السفينة يتم من خلاله استئجار السفينة لنقل البضائع لمدة معينة أو لرحلات<sup>1</sup>، أي أنّ وجه التشابه بين العقدين يكمن في التابع أو توالي سلسلة من الشحنات، وبالرغم من هذا التشابه بين العقدين إلا أنّه توجد فروق جوهرية بينهما نتعرض لها فيما يلي:

### أولاً: من حيث المفهوم

يكون عقد استئجار السفينة والذي يتم إما لمدة معينة، وإما عقد إيجار السفينة بهيكلها أو عقد إيجار على أساس الرحلة.

هذا ويقصد بعقد إيجار السفينة بالمدة:<sup>2</sup> التزام المؤجر بموجب هذا العقد في مقابل أجرة يحصل عليها بوضع سفينته مجهزة تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة معينة<sup>3</sup>، وفي هذا العقد يحتفظ المؤجر بصفة المجهز، ويترتب عليه انتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر فهو الذي يقوم

---

<sup>1</sup> - تنص المادة 643 من ق ب ج أنه: "يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها".

<sup>2</sup> - يقصد بالسفينة المجهزة التزام المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة (م 695) من القانون البحري الجزائري أمر 76-80، أي تجهيز السفينة بالطاقم البحري من ربان وبحارة وتجهيزها بالمؤن والأدوات بحيث تكون جاهزة للملاحة البحرية.

<sup>3</sup> - رضا عبيد، قانون التجارة البحرية، دار الثقافة العربية، بني سويف، 2009، ص 255.



باستغلال السفينة، أمّا الإدارة الملاحية وتشمل صيانة السفينة وتسييرها وكل ما يلزم لملاحتها فيحتفظ بها المؤجر<sup>1</sup>.

أمّا عقد إيجار السفينة بهيكلها (غير المجهزة) فيقصد به: أنّه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل<sup>2</sup>، وفي هذا النوع من الإيجار تنتقل إلى المستأجر كل سلطات المالك ويصبح المجهز (المؤجر) بعيداً تماماً عن استغلال السفينة، ويكون للمستأجر حق استغلال السفينة وإدارتها من الناحيتين الملاحية والتجارية<sup>3</sup>.

أمّا عن مفهوم العقد الكمي فقد سبق توضيحه، يتضمن نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها.

وعليه من خلال مفهوم عقد تأجير السفينة السابق بيانه، يلاحظ أنه يتشابه مع مفهوم العقد الكمي، حيث أن مؤجر السفينة يتعهد بتوفير مكانا في السفينة، وذلك للنقل من ميناء إلى آخر كأن يؤجر المؤجر 100 مكان خاص بالحاويات خلال سنة إلى المستأجر، وبالتالي يتم تأجير مساحة لرحلات عديدة خلال فترة محددة، ومن ثم يتداخل مفهوم عقد استئجار السفينة في مفهوم العقد الكمي<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2020، ص 292.

<sup>2</sup> - المادة 724 من قانون البحري الجزائري أمر 76-80، وفي هذا العقد يقوم المستأجر باستلام السفينة عارية من المؤجر ويقوم هو بتجهيزها بالبحارة وبالمؤن والأدوات اللازمة لتسييرها، لذلك يكون له حق إدارتها من الناحيتين الملاحية والتجارية.

<sup>3</sup> - عصام حنفي محمود وعاطف محمد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة أو 2019، ص 368.

<sup>4</sup> - Wei Hou, Op. Cit, P. 102.

## ثانياً: من حيث الطبيعة القانونية

إنّ عقد استئجار السفينة ليس هدفه نقل البضائع فقط وإنّما تأجير مساحة في السفينة لنقل الحاويات الخاصة بالمستأجر خلال مدة محددة، وعلى العكس من ذلك فإنّ العقد الكمي محله نقل بضائع وليس فقط تقديم مساحة أو مساحات في السفينة، لذلك فإنّ هذا العقد لا يعتبر عقد إطار لعقد النقل بخلاف العقد الكمي الذي يعتبر عقد إطار لعقد النقل (contrat cadré)<sup>1</sup>.

## ثالثاً: من حيث النظام القانوني الواجب التطبيق

إنّ عقد تأجير السفينة مستبعد من نطاق تطبيق اتفاقية روتردام المادة 6 فقرة 1 والتي تنص على "لا تنطبق هذه الاتفاقية على العقود التالية في النقل الملاحي المنتظم: أ- مشارطات الاستئجار، ب- العقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها".  
يعني هذا النص استبعاد عقود تأجير السفينة من نطاق تطبيق الاتفاقية<sup>2</sup>، أي لا تنطبق أحكام اتفاقية روتردام على عقد تأجير السفينة، ولكن يجوز تطبيق قواعد روتردام باعتبارها قانون مختار بواسطة الأطراف من خلال شرط برامونت clause Paramount<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>-Wei Hou, Op. Cit, P. 103.

<sup>2</sup>-وفقاً للقانون الفرنسي لا يخضع عقد تأجير مساحة متتالي للنظام الأمر، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك (م 14 من قواعد العقد النموذجي Slothire de BIMCO).

<sup>3</sup>-Wei Hou, Op. Cit, P. 104.

هذا ويقصد بشرط برامونت أو اتفاق برامونت في مجال عقد النقل البحري اتفاق ذوي الشأن في العقد على النص في سند الشحن على إخضاعه لأحكام اتفاقية دولية معينة في شأن سندات الشحن أو لأحكام قانون معين نقل أحكام الاتفاقية<sup>1</sup>، وذلك على الرغم من أنّ السند لا يخضع في الأصل لنصوص هذه الاتفاقية ولأحكامها<sup>2</sup>.

بناء على ذلك يجوز تطبيق نصوص قواعد روتردام على عقود تأجير السفينة استنادا إلى إرادة أطراف هذا العقد التي تختار تطبيق الاتفاقية وتضع ذلك كبنء أو شرط في عقدها استنادا إلى شرط برامونت المعترف به دوليا.

أمّا العقد الكمي فإنه يدخل في نطاق تطبيق قواعد روتردام إذا أراد الشاحن ذلك ويجوز للطرفين (الناقل والشاحن) الاتفاق على تطبيق أي قانون آخر أو أي اتفاقية أخرى استنادا إلى مبدأ الحرية التعاقدية الذي أرسته قواعد روتردام إذا توافرت أسسها<sup>3</sup>، فإن لم تتوافر تلك الأسس طبقت قواعد روتردام وجوبيا.

---

<sup>1</sup> - إعترف المشرع الجزائري ضمنا بشرط برامونت clause Paramount من خلال نص المادة 812 من ق ب ج إذ نص على أنه "يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كمايلي : عن المدة الواقعة ما بين إستلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة و حتي نهاية تفريغها و لغاية تسليمها ..."

<sup>2</sup> - محسن شفيق، المرجع السابق، ص 50.

<sup>3</sup> - أنظر المطلب الأول من المبحث الثاني من الفصل الأول، ص 46.

### الفرع الثالث: اختلاف العقد الكمي عن اتفاق الأجرة

عرفت قواعد روتردام أجرة النقل بأنها "تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل" المادة 1فقرة 28، وعند حساب الأجرة يدخل الناقل أيضا مصاريف الشحن والتفريغ وأي مصاريف أخرى مرتبطة بالنقل، كما يدخل طبيعة البضاعة ودرجة العناية اللازمة لها في تحديد الأجر<sup>1</sup>.

ومن المهم التمييز بين العقد الكمي واتفاق الأجرة ففي الحالة الأخيرة يطلب الشاحن من الناقل عرض أسعاره الخاصة بنقل البضائع ولكن بصفة غير محددة<sup>2</sup>، والتي سيتم شحنها خلال فترة معينة في المستقبل، فإذا قبل الناقل هذا العرض، فلا يعد عقدا كميا لأنّ الكمية غير محددة كونه من الناحية العملية بمجرد أن تقدم شركة نقل أخرى سعرا أقل للشاحن سيتعاقد معها لأنّه لا يوجد أي التزام تجاه الناقل الأول فيما يتعلق بسعر نقل أي كمية<sup>3</sup>.

ومن الناحية الاقتصادية العملية يقوم الشاحنين بطلب الأسعار من الناقلين ويقوموا بمقارنة أسعار أكثر من شركة نقل في نقل بضائع معينة ويختار الشاحنون السعر الأقل

---

<sup>1</sup> - تختلف طرق تحديد الأجرة بحسب تعلقها بخط ملاحى منتظم أو بسفينة عارية أو بحاوية، ففي النقل عبر الخط الملاحى المنتظم تضاف إلى الأجرة الأعباء الزائدة التقنية المرتبطة بخصائص البضاعة تسمى أعباء تجارية ظرفية متأتية من وضع السوق العالمى، أمّا بخصوص السفن العارية فإنّ الأجرة تخضع لقاعدة العرض والطلب مع بعض المتغيرات المرتبطة بنوع السفينة وحجم البضاعة المزمع نقلها وقرب أو بعد الميناء واستهلاك الوقود.

<sup>2</sup> - أي أن الشاحن لا يضمن للناقل نقل هذه الكمية بالفعل ولا يؤكد له هذا الأمر.

<sup>3</sup> - Proshanto K. Mukherjee & Abhinayan Basu Bal, Op, cit, P.11.

وتوضح التجارب التجارية الافتراضية التالية المواقف النموذجية التي يتم فيها استخدام العقود الكمية كما هو محدد في قواعد روتردام<sup>1</sup>:

فمثلاً<sup>2</sup> يشتري مصنع للحديد في بلجيكا (B) خام الحديد من شركة مناجم (A) بموجب شروط FOB<sup>3</sup>، ليتم تسليمها خلال السنة التالية، فبعد إبرام عقد البيع يطلب المشتري عرض أسعار في سوق الشحن لنقل مليون طن من خام الحديد، ليتم شحنها من A إلى B في ست رحلات موزعة بالتساوي على مدار العام.

وفي الغالب يتم نقل هذه البضائع من خلال عقد تأجير سفينة Contract of Affreightment COA، لأنّ معظم التجارة العالمية في المواد الخام يتم نقلها عن طريق البحر بموجب عقود تأجير من ميناء إلى آخر كونه لا يتطلب إجراءات لوجستية معينة.

ويتم إصدار سند شحن لكل شحنة فردية بموجب عقد FOB النموذجي ويكون المشتري فوب هو الشاحن التعاقدى ولكن الشاحن المذكور في سند الشحن يكون البائع لأنه يحتاج لسند الشحن لغرض تقديمه للبنك المحدد من قبل المشتري للحصول على ثمن البضاعة وفقاً للاعتماد المستندى.

---

<sup>1</sup> - عدنان خالد كوثر سعيد، المرجع السابق، ص 38.

<sup>2</sup> -proshanto K. Mukherjee&AbhinayanBasu Bal, Op. Cit, P. 11.

<sup>3</sup> - FOB هي اختصار ل Free on board ويقصد به البيع الذي يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة إلى المشتري أو وكيله فوق ظهر السفينة التي حددها له المشتري وذلك في ميناء الشحن المتفق عليه ويعد البائع قد نفذ التزاماته بوضع البضاعة فوق ظهر السفينة المعنية من قبل المشتري، ويتحمل البائع كافة الأخطار والنفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تمام التسليم بعبور البضاعة لحاجز السفينة في ميناء الشحن المتفق عليه.

هنا لا تنطبق قواعد روتردام على عقد التأجير (مشاركات الاستئجار) ولا على المستأجر لأنه وفقا للمادة 6 فقرة 1 من هذه القواعد يتم استبعاد هذه العقود من نطاق تطبيقها، بينما تنطبق قواعد روتردام على سند الشحن أو مستند النقل عندما يكون هذا المستند في يد البائع / الشاحن FOB والبنك وأي حامل آخر باستثناء المشتري فوب الذي هو الشاحن التعاقدى وفقا للمادة 07 من قواعد روتردام<sup>1</sup>.

**وفي المثال الثاني** كأن يبيع مصدر كبير للسلع المصنعة غير الاستهلاكية من الجزائر منتجاته إلى العديد من المشترين في أنحاء مختلفة من العالم بشروط التسليم، أو شروط C أو D الخاصة ب<sup>2</sup>INCOTERMS، يدعو المصدر الناقلين إلى تقديم عروض أسعار لجميع الشحنات التي سيتم إجراؤها خلال السنة القادمة إلى وجهات في أوروبا وإلى الولايات المتحدة وإلى الشرق الأقصى وسيتم شحن البضائع بكميات حد أدنى أو أقصى أسبوعيا.

إذ يعتبر هذا نموذجا للعقد الكمي للنقل بالحاويات لكل جهة من الجهات الثلاث ويمكن من خلاله اختيار شركات نقل مختلفة، وقد تتضمن هذه العقود النقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط من طرف واحد أو من كلا الطرفين.

---

<sup>1</sup> - تنص المادة 07 من قواعد روتردام أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصليين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة 06.

<sup>2</sup> - قسمت قواعد الأنكوترمز إلى أربع مجموعات، المجموعة الثالثة تضم اصطلاحات حرف C وتشمل أربعة مصطلحات تشترك جميعها في أن تسليم البضاعة يتم في ميناء القيام، ويلتزم البائع بإبرام عقد النقل ودفع أجرة النقل إلى الناقل، أنظر إلى مرجع حنان عبد العزيز مخلوف: النظام القانوني للطرف المنفذ البحري (في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (قواعد روتردام 2009)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012، ص 29.

هذا النوع من العقود الكمية قد ينطوي على مجموعة متنوعة من المتطلبات اللوجستية مثل شحن البضائع من ميناء إلى آخر، وعادة يتم إصدار سند شحن لكل شحنة، يكون فيه الشاحن هو البائع ويتم إرسال البضائع إلى المشتري أو إلى بنك المشتري، في هذا النموذج يعتمد انطباق قواعد روتردام على العقد الكمي بالنظر إلى صياغته، فإذا تمت صياغته على أنه استئجار مساحة في سفينة، فلن تنطبق قواعد روتردام على العقد الكمي عملاً بالمادة 6 فقرة 1-ب، ولكن وفقاً للمادة السابعة ستطبق القواعد بين الناقل والطرف الثالث من سند الشحن (مستند النقل) مثل المرسل إليه المشتري للبضائع إذا لم تتم صياغة العقد الكمي على أنه استئجار مساحة في سفينة فهنا قواعد روتردام هي التي ستطبق على العقد الكمي وعلى كل شحنة فردية تتم بموجب هذا العقد.

**وفي المثال الثالث<sup>1</sup>:** نتعرض في هذا النموذج إلى حالة الشركة المصنعة للسلع الاستهلاكية الموجودة في بلد عالي التكلفة، مثل الولايات المتحدة، عادة ما يقوم هذا المصنع بتطوير الإنتاج الفعلي لهذه السلع إلى منشأة تقع في بلد منخفض التكلفة، على سبيل المثال في آسيا وينقلها بكميات كبيرة إلى مناطق عالية التكلفة حيث سيتم بيعها، بموجب هذه العقود قد تكون هناك وجهات مختلفة سيتم إبرام عقود شراء هذه السلع في الغالب على أساس FOB<sup>2</sup>، ويمكن إبرام العقود الكمية المعنية من قبل شركة النقل، ويكون الشاحنون تحت سندات الشحن هم البائعون/المصنعون الفعليون للسلع الاستهلاكية في البلد المنخفض التكلفة والمرسل إليهم هم الشركات

---

<sup>1</sup>-Proshanto K. Mukherjee & Abhinayan Basu Bal, Op. Cit, P. 13-14.

<sup>2</sup>-حيث يعد البيع FOB من أقدم البيوع البحرية وهو العقد الذي يلتزم فيه البائع بتسليم المبيع بوضعه على ظهر السفينة التي يحددها المشتري و إرسال المستندات إليه بمجرد الشحن في مقابل قيام المشتري بسداد الثمن، أنظر إلى رضا عبيد، المرجع السابق، ص 509، 512.

الفرعية المحلية في بلد عال التكلفة وهنا تكون الخدمات اللوجيستية والنقل عناصر أساسية في عقد النقل مثل النموذج السابق.

في هذه الحالة أيضا يعتمد تطبيق قواعد روتردام على صياغة العقد الكمي، فإذا تمت صياغته على أنه استئجار مساحة في سفينة فلن تنطبق القواعد على العقد الكمي نفسه عملا بالمادة (6 ف 1-ب)، أمّا عن انطباق قواعد روتردام على الشحنات الفردية يعتمد على نوع عقد بيع فوب، فإذا كان هذا العقد FOB فإنّ البائع المذكور على أنّه الشاحن المستندي<sup>1</sup> في سند الشحن ليس طرفا أصليا في عقد النقل، وطبقا للمادة 7 من الاتفاقية ستنطبق قواعد روتردام بين الناقل والشاحن وكذلك بين الناقل وأي حامل آخر في سند الشحن باستثناء المرسل إليه الذي تم إبرام عقد النقل نيابة عنه، أمّا إذا لم يكن عقد البيع FOB وبائع فوب المذكور كشاحن مستندي في سند الشحن، يبرم عقد النقل مع الناقل المعين من قبل المرسل إليه، وعملا بالمادة 7 فإنّ قواعد روتردام لا تنطبق بين الناقل والشاحن المستندي وبين الناقل والمرسل إليه لأنه يجب اعتبار كل من الشاحن المستندي والمرسل إليه الطرف الأصلي في عقد النقل.

مع ذلك في الحالة الأخيرة ستنطبق قواعد روتردام بين الناقل وأي طرف ثالث في سند الشحن، مثل بنك المشتري الذي يتعين على البائع تقديم سند الشحن له من أجل الحصول على ثمن البضاعة، وإذا لم يتم صياغة العقد الكمي على أنه استئجار مساحة في سفينة فإنّ قواعد روتردام تنطبق على العقد الكمي وعلى كل شحنة فردية تتم بموجب هذا العقد.

---

<sup>1</sup> - قماز ليلي إدياز، قواعد روتردام والمصطلحات التجارية ل2010 : تكامل قانوني تسهيلا للتجارة الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص43.



وفي المثال الأخير<sup>1</sup> نتعرض في هذا النموذج إلى شركة تصنيع سيارات ترغب في إرسال قطع غيار سيارات إلى مصنع تركيب خارجي، قد تنطوي عقود النقل على كميات كبيرة وخصائص لوجيستية خاصة، في مثل هذه الحالات ينتمي الشاحن والمرسل إليه عادة إلى نفس الكيان الاقتصادي ولا يشارك أي بنك في تمويل التجارة.

عندما تصاغ بنود العقد الكمي كعقد لاستئجار سفينة، لن تنطبق قواعد روتردام، وإذا أبرم البائع العقد الكمي نيابة عن المرسل إليه والذي غالبا ما يحدث في مثل هذه الأنواع من العقود الكمية، فلن تنطبق القواعد على سند الشحن الصادر بموجب الشحنة الفردية لأنه لا يوجد طرف ثالث معني وإذا لم تتم صياغة العقد باعتباره عقدا لاستئجار سفينة، فستسري القواعد على العقد الكمي والشحنات الفردية التي تتم بموجبه.

يتضح من عرض النماذج السابقة أنّ العقود الكمية يمكن أن تكون بمثابة العمود الفقري المحتمل للنقل المتعدد الوسائط للسلع التي يسهلها النقل بالحاويات والتي أصبحت المعيار لحركة البضائع في جميع أنحاء العالم، ويتم خدمة التجارة المنقولة بالحاويات عن طريق خطوط الشحن التي تقدم خدمات منتظمة وتتطور عملياتها كجزء من إدارة سلسلة التوريد العالمية كما تتيح هذه العملية للشاحنين ميزة المقارنة من خلال الأسعار المختلفة للشحن<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>–Proshanto K. Mukherjee, & AbhinayanBasu Bal, Op. Cit, P. 14.

<sup>2</sup>–Proshanto K. Mukherjee&AbhinayanBasu Bal, Op. Cit, P.15.

## الفرع الرابع: اختلاف العقد الكمي عن الخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة

سبق الإشارة أن تعريف العقد الكمي وفقا لقواعد روتردام يشمل النقل في الخطوط المنتظمة والنقل في الخطوط غير المنتظمة، لذلك وجب هنا التفريق بين العقد الكمي في نطاق الخطوط المنتظمة والعقد الكمي في نطاق الخطوط غير المنتظمة.

### أولاً: من حيث المفهوم

لقد عرفت قواعد روتردام النقل الملاحي المنتظم بأنه: "يعني خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أو بوسيلة مماثلة، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقا لجداول زمنية لمواعيد الإبحار متاحة لعموم الناس" المادة 1 فقرة 3، كما عرفت النقل الملاحي غير المنتظم بأنه: "يعني أي نقل لا يمثل نقلا ملاحيا منتظما" المادة 1 فقرة 4<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - ويقصد بالخطوط الملاحية المنتظمة شبكة الربط بين الأطراف البحرية فالموانئ هي الطرف والخط الملاحي هو الرابط، وسفن البضائع الخطية Liners هي تلك السفن التي تقوم بالخدمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد بين مجموعة من الموانئ بتردد ثابت وبجدول معلنة، وأساس تشغيل السفن الخطية هو الخدمة المنتظمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد، لذلك يغلب على شركات الملاحة المنتظمة أن تكون مؤسسات تجارية كبيرة، أما النقل الملاحي غير المنتظم يقصد به نظام السفن الجواله التي تعتمد على نوع البضاعة، المشحونة لعدد محدود من الشاحنين ولعدد شحنات محددة ويتم التفاوض على النقل على أساس العرض والطلب، ولا يوجد جدول إبحار ثابت، وهي سفن تعمل بين جميع الموانئ ومعظمها متوسطة الحجم أو كبيرة الحمولة، أنظر إلى المرجع السابق عبد الحميد مرسي عنبر، ص ص191، 192.

وفي نطاق النقل وفقا للخطوط الملاحية غير المنتظمة Le tramping، فقد نشر المكتب الدولي للمنظمة الدولية البحرية<sup>1</sup> BIMCO ثلاثة أنواع من العقود النموذجية للعقد الكمي في النقل الملاحى غير المنتظم<sup>2</sup> هي:

1- عقد volcOA<sup>3</sup>: وهو عقد تأجير مساحة لنقل كمية من البضائع الجافة.

2- عقد GENCOA<sup>4</sup>: وهو كالعقد السابق مع جواز تغيير الأجرة حسب نوع البضاعة.

3- عقد INTERCOA<sup>5</sup>: أي عقد تأجير مساحة من السفينة، ويطلق عليها عقد COA affreightment بالإنجليزية وعقد Tonnage بالفرنسية، أي الاتفاق على تأجير مساحة لكمية من البضائع الجافة وليست السائلة، ويكيف هذا العقد في معظم البلاد في حالة الخطوط غير المنتظمة Tramping على أنه عقد إيجار<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> - BIMCO هو اختصار Baltic and International maritime Council وهي منظمة نقل عالمية مستقلة غير حكومية، تتألف عضويتها من مالكي السفن والمديرين والوسطاء والوكلاء والعديد من أصحاب المصلحة الآخرين المهتمين بأعمال الشحن، والهدف من هذه المنظمة هو تطوير وتعزيز سياسة شحن دولية عادلة ومنصفة وإزالة الحواجز التجارية الدولية.

<sup>2</sup> - Wei Hou, Op. Cit, P. 104

<sup>3</sup> - Volcoa Volume Contract of :Affreightment for the transportation of Bulk Dry Cargos

<sup>4</sup> - GENCOA Standard Contract of Affreightment for Dry Bulk Cargoes

<sup>5</sup> - "Tanker Contract of Affreightment".

<sup>6</sup> - Wei Hou, Op. Cit, P. 104.

## ثانياً: من حيث الطبيعة القانونية

بالنسبة للطبيعة القانونية للعقد الكمي على الخط الملاحي المنتظم، يمكن اعتباره قد نقل عقد تأجير، عقد عمولة<sup>1</sup>، أمّا عن الطبيعة القانونية للعقد الكمي على الخطوط غير المنتظمة فإنّه يعتبر نوعاً من أنواع عقد النقل أو عقد التأجير مع التجهيز حسب الحالة<sup>2</sup>.

باختصار إن العقد الكمي في الخط الملاحي المنتظم هو نموذج لعقد النقل، عدا حالة التأجير لمساحة متتابع، كما أنّ العقد الكمي في النقل غير المنتظم يعتبر عقد إداري لعقد التأجير<sup>3</sup>.

## ثالثاً: من حيث النظام القانوني الواجب التطبيق

يخضع العقد الكمي على الخطوط الملاحية المنتظمة لتطبيق قواعد روتردام 2008 وعندما توضع وثائق النقل سواء بين الناقل والشاحن أو بين الناقل والمرسل إليه غير الشاحن فإنّ هذه الوثائق تكون مقننة بموجب قواعد روتردام 2008.

بينما لا تخضع العقود الكمية على الخطوط غير المنتظمة لتطبيق قواعد روتردام في حين تطبق الاتفاقية على بعض النقل الفردي في إطار العقود الكمية في الخطوط غير المنتظمة حيث يعتبر العقد الكمي في الخطوط غير المنتظمة عقد إداري مكون من العديد من

---

<sup>1</sup>– Wei Hou, Op.Cit, P. 105.

<sup>2</sup>–Wei Hou, Op. Cit, P. 105.

<sup>3</sup>– Wei Hou, p. Cit, P. 105.

العقود ذات التطبيق خاصة عقد إيجار السفينة بالرحلة أي لرحلة واحدة، ويجب استخدام عقد استئجار السفينة في كل رحلة أو شحنة لاستبعاد العقد الكمي في الخطوط غير المنتظمة<sup>1</sup>.

هذا ويحرر سند شحن في كل رحلة لتنفيذ كل عقد إيجار بالرحلة وتطبق قواعد روتردام طبقاً للمادة 6 فقرة 2 من الاتفاقية الدولية أيضاً على سند الشحن الفردي عندما يكون الناقل (الحامل) ليس هو المجهز<sup>2</sup>.

كما يجب الإشارة إلى أنه في حالة انطباق قواعد روتردام على العقد الكمي، فإنه يجوز أن يتضمن العقد الكمي حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية المادة 80 فقرة 1، ومن ثم سمحت الاتفاقية للناقل والشاحن بالخروج على أحكامها بالنص على بنود في العقد الكمي تضع حقوق أو التزامات أكثر أو أقل من المنصوص عليه في الاتفاقية وفقاً لمبدأ الحرية التعاقدية، إلا أن قواعد روتردام لم تترك هذا الأمر مطلقاً للأطراف بينما وضعت له قيود معينة تنظمه، أي وضعت أسس معينة يجب توافرها لصحة الخروج على أحكام الاتفاقية وهو ما سنتطرق له من خلال المطلب الأول من المبحث الثاني.

---

<sup>1</sup>–Wei Hou, Op. Cit, P. 106.

<sup>2</sup>– Wei Hou, Op. Cit, P. 106.

## المبحث الثاني: أسس وأثار العقد الكمي

أجازت المادة 80 فقرة 1 من قواعد روتردام للناقل والشاحن (أطراف العقد الكمي)، أن يتقفا في العقد على حقوق والتزامات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والالتزامات والمسؤوليات التي تفرضها الاتفاقية.

بالتالي أخضعت الاتفاقية العقد الكمي لمبدأ الحرية التعاقدية إذ سمحت للناقل والشاحن بالخروج على أحكام الاتفاقية، وتنظيم عقدهم وفقا لإرادتهم، لذلك يعتبر العقد الكمي استثناء على الاتفاقية، إلا أن هذه الحرية التعاقدية ليست مطلقة، بل قيدها المشرع الدولي بأسس معينة يجب توافرها لصحة العقد الكمي، ولكي يرتب العقد الكمي كافة آثاره، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى، وضعت الاتفاقية شروط للاحتجاج بالعقد الكمي في مواجهة الغير وكل ما هو غير الناقل والشاحن، كما نظمت الاتفاقية أمر إثبات صحة العقد الكمي واستيفائه للشروط اللازمة لذلك.

وعليه سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى أسس العقد الكمي في المطلب الأول وإلى الآثار المترتبة عن هذا العقد في المطلب الثاني.

## المطلب الأول: الأسس التي يقوم عليها العقد الكمي

تطرت المادة 80 فقرة 2 من قواعد روتردام إلى توضيح أسس العقد الكمي وأكملتها المادة 80 فقرة 3، حيث تنص المادة 80 فقرة 2 على أنه: "لا يكون أي خروج عن الاتفاقية بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة ملزماً إلا عندما: (أ) يتضمن العقد الكمي بياناً جلياً بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية؛ (ب) ويكون العقد الكمي "1" قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو "2" يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية؛ (ج) وتتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمتثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجه إليه إشعار بتلك الفرصة؛ (د) ولا يكون الخروج عن الاتفاقية "1" مدرجاً عن طريق الإشارة إلى مستند آخر ولا يكون "2" مدرجاً في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض"، وتنص المادة 80 فقرة 3 على أنه: "لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل، أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه عقداً كميًا بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة ولكن يجوز أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن أحكام العقد".

ومن خلال التّصنيف السابقين نحدد أسس العقد الكمي من خلال أربعة فروع على النحو التالي: الفرع الأول: تدوين الخروج عن الاتفاقية، الفرع الثاني: أولوية الشاحن في اللجوء إلى الاتفاقية، الفرع الثالث: التفاوض الفردي، الفرع الرابع: الكفاية الذاتية.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> - وهذه المصطلحات المستعملة في تسمية الفروع هي نفسها التي إستحدثها المشرع الدولي عند إعداده لاتفاقية روتردام بموجب المادة 80 ف 2.

## الفرع الأول: تدوين الخروج عن الاتفاقية

وفقا لنص المادة 80 فقرة 2 "أ" لا يكون الخروج عن الاتفاقية ملزما إلا عندما يتضمن العقد الكمي بيانا جليا بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية ، وبالتالي يجب أن ينص العقد الكمي بشكل واضح على أنه يخالف قواعد روتردام، ومن ثم يجب أن يكون هذا البند مكتوبا ولا يجوز أن يكون شفاهة، وهو مستخلص من النص من عبارة يتضمن العقد الكمي بيانا جليا، وبالإضافة إلى ضرورة كتابة هذا البند أي يجب أن تكون عبارته واضحة الدلالة في الخروج عن أحكام الاتفاقية وألا تحتل أي تأويل أو تفسير آخر.

لذلك يجب أن يكون هذا البيان بارز، أي ملحوظ بشكل خاص<sup>1</sup>، وعلى سبيل المثال يستطيع الناقل أن يضع بيانا بالألوان في كل صفحة من العقد الكمي "يخالف العقد الحالي قواعد روتردام" وبالتالي يذكر هذا الشرط الشاحنين الذين يبرمون عقود كمية مع الناقل بأن هذا العقد يخالف قواعد روتردام<sup>2</sup>.

كما يجب أن تكون عبارات هذا البند واضحة، وليس بها أي غموض، ويعود السبب من هذا الشرط في تنبيه الشاحنين المقدمين على إبرام عقود كمية مع الناقلين إلى أهمية هذا العقد، وأنه لا يخضع لقواعد روتردام، بل يخضع للاتفاقات والبنود التي يتضمنها هذا العقد.

---

<sup>1</sup>—Noro Michelle RAFENOMANJATO: volume contracts under the rotterdam rules, revue centre de droit maritime et oceanique, univ.de nantes, vol19,2013/2 , P.6.

<sup>2</sup>—Wei Hou, Op. Cit, P. 186.



فهذا البند بمثابة إعلام للشاحنين أنه توجد استثناءات في العقد الكمي، وذلك حتى لا يتعاجزوا بالشروط الاستثنائية، وبالنسبة للشاحنين أو الناقلين المتوسطين أو الصغار، فإن ذلك الشرط يمثل حماية جيدة لهم قبل إبرام العقد الكمي<sup>1</sup>.

ويرى البعض أن فكرة "بيان بارز" سوف تؤدي بلا شك إلى نشوء نزاعات بشأن تفسيره<sup>2</sup> أي يمكن للقاضي في حالة النزاع تقدير إن كان البيان واضحاً أو مبهماً، فإذا لم ينفذ هذا الالتزام فإنه طبقاً لصياغة نص المادة 80 فقرة 2 من قواعد روتردام، يترتب عليه عدم صحة العقد الكمي، إذ أنّ المادة 80 فقرة 2 تتحدث عن شروط صحة العقد الكمي، وبالتالي بمفهوم المخالفة إذا لم يتوافر أي شرط من الشروط التي نصت عليها هذه المادة فالأثر هو عدم صحة العقد الكمي ومن ثم عدم صحة الشروط التي يتضمنها هذا العقد سواء كانت معفية أو مقيدة للمسؤولية، ويجب في هذه الحالة الرجوع إلى الاتفاقية وتطبيق نصوصها.

وحتى وإن أثبت الناقل أن الشاحن كان يعلم بأنّ هناك مخالفات واستثناءات في العقد الكمي (أي يعلم أنه يخرج عن الاتفاقية)، ولم يتم ذكر بوضوح أنّه يخالف الاتفاقية في هذه كذلك يترتب البطلان على أي شرط استثنائي في العقد الكمي، حيث أنه يجب تفسير الشرط الوارد بنص المادة 80 فقرة 2 "أ" تفسيراً ضيقاً كونه وضع لحماية الطرف الضعيف<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>– Wei Hou, Op. Cit, P. 187.

<sup>2</sup>– Hannu Honka: United nations Convention on Contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, CMI - colloquium on the Rotterdam Rules - Rotterdam, September 21, 2009, P.15.

<sup>3</sup>– Wei Hou, Op. Cit, P. 188.

أي أنّ الناقل لا يستفيد من البنود الاستثنائية المدرجة في العقد الكمي إلا إذا كان العقد الكمي يتوافر فيه شرط الشكل المطلوب "احتوائه على بند واضح بالخروج عن الاتفاقية" حتى ولو كان المتعاقد معه يعلم أن هناك مخالفة للاتفاقية وفقا للعقد.

### الفرع الثاني: أولوية الشاحن في اللجوء إلى الاتفاقية

يجب على الناقل إتاحة الفرصة للشاحن كي يبرم عقد النقل يمثل لأحكام قواعد روتردام ويجب عليه إرسال إشعار له بتلك الفرصة، وذلك وفقا لنص المادة 80 فقرة 2 "ج" من قواعد روتردام التي تنص على أنه "وتتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمتثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجه إليه إشعار بتلك الفرصة<sup>1</sup>.

والهدف من تطلب هذا الأساس هو منح الفرصة للشاحن للاختيار بحرية شكل العقد من وجهة النظر التجارية، سواء عقد نقل دون استثناء (وتطبيق قواعد روتردام)، أو اختيار العقد الكمي مع وجود الاستثناء (وضع بنود وشروط تخالف الاتفاقية)، وبالتالي يقرر هذا الاختيار النظام الواجب التطبيق على عقد النقل.

---

<sup>1</sup> - لم يكن هذا النص موجود في الصياغة الأولية للاتفاقية، وإنما تمت إضافته في مشروع النص في الدورة الختامية من قبل الوفود التي حضرت الدورة الأخيرة، وذلك من أجل ضمان حماية الأطراف ذات القوة التفاوضية الأضعف، وبذلك يكون الفريق العامل قد حقق حلا وسطا مقبولا لدى العديد من الوفود التي كانت قد أعربت سابقا عن قلقها بشأن حماية الأطراف ذات القوة التفاوضية الأضعف، أنظر: تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة الحادية والأربعون، 3 جويلية 2008، الجمعية العامة، ص60.

لذلك يجب أن يقدم خيارا حقيقيا للشاحن، ومن خلال الإشعار الذي يرسله الناقل يتم التحقق من كونه قدم خيار حقيقي للشاحن أم لا، ويجب تقرير ذلك بشكل منفصل في كل حالة على حدة<sup>1</sup>.

وتم تجسيد هذا الأساس لتفادي التعسف عند التفاوض من الناقل في عقد النقل، فإذا كان الناقل يقيد من حرية الشاحن، فإن المخالفة الواردة في العقد الكمي لا تكون نافذة، لذلك يجب أن يعطي الناقل للشاحن إمكانية فعلية حقيقية لإبرام عقد النقل دون أي استثناء أو مخالفة<sup>2</sup>. ولا يجوز للناقل رفض اختيار الشاحن، إذا اختار إبرام العقد وفقا للاتفاقية، لذلك يقتضي تنفيذ هذا الالتزام إعطاء الشاحن الوقت الكافي للتفكير في الاختيار ويجب أن يكون الإشعار الذي يرسله الناقل للشاحن مكتوبا ويجوز استخدام الاتصالات الإلكترونية، بشرط أن يكون استخدام تلك الوسائل بموافقة الشخص الذي ترسل بواسطته والشخص الذي ترسل إليه<sup>3</sup>.

أما إذا كان الإشعار شفهي فإنه لن يحقق النتيجة المرجوة منه إذ أن التزام الناقل هنا التزام بتحقيق نتيجة، وهو ضمن أسس العقد الكمي الذي يلتزم الناقل بإثبات توافرها إذا أراد الخروج عن الاتفاقية والتمسك بالبنود الواردة بالعقد الكمي التي تمثل خروجاً عن الاتفاقية وبالتالي يجب على الناقل أن يثبت قيامه بتوجيه إشعار للشاحن بإمكانية إبرام عقد يمتثل

---

<sup>1</sup>-Hannu Honka, Op. Cit, P. 15.

<sup>2</sup>- Wei Hou, Op. Cit, P. 192 et 193.

<sup>3</sup>-وفقا للمادة 3 من اتفاقية روتردام التي تحمل عنوان "مقتضيات الشكل" وتحدد شكل الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات المطلوبة وفقا لبنود الاتفاقية ومنها م2/80.

لأحكام الاتفاقية، وذلك وفقا للشكل المحدد بالاتفاقية (الكتابة أو عن طريق الاتصالات الإلكترونية).

كما أنّ النص لم يكتف بإتاحة الفرصة للشاحن لإبرام عقد نقل يمتثل للاتفاقية، بل أضاف ضرورة توجيه إشعار له بتلك الفرصة، لذلك لا بد أن يتضمن الإشعار إتاحة الاختيار للشاحن في إبرام العقد وفقا لأحكام الاتفاقية، وأن تكون عبارات الإشعار واضحة العبارة على البيان المقصود، وألا تكون غامضة أو تحتل عدة تأويلات، وذلك حتى يتحقق الشرط.

ووضع هذا النص ضمانا للشاحن، ومن ثم لا يلتزم بالرد على الإشعار، إلا إذا رغب في إبرام العقد وفق نصوص الاتفاقية، فيجب إرسال رده للناقل بنفس شكل الإشعار (إما بخطاب مكتوب، أو بوسيلة إلكترونية يتفق عليها الطرفان).

ويطلق البعض على ذلك الشرط "شرط الفرصة الملائمة أو شرط الملائمة العادلة"<sup>1</sup> أي أن الناقل يجب عليه أن يعطي الشاحن فرصة ملائمة للاختيار، بحيث يستفيد الشاحن من إمكانية إبرام عقد نقل دون مخالفة أو استثناء.

---

<sup>1</sup> - The Fair Opportunity Doctrine ويستنبط ذلك من التفسير القضائي في القانون الأمريكي، حيث أنه طبقا لقانون 1939 لا يسأل الناقل في أي حالة عن الأضرار التي تلحق بالبضائع إلا في حدود مبلغ 500 دولار عن كل طرد، إلا إذا كان الشاحن قد أعلن إلى الناقل طبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها وهذا الإعلان قد تم إدراجه في سند الشحن، ويفيد القضاء الأمريكي الحق في تحديد المسؤولية، مسؤولية الناقل بشرط أو مبدأ الفرصة الملائمة، والذي يوجب أن يعطي الناقل للشاحن فرصة ملائمة للكشف عن القيمة الحقيقية للبضائع، وإذا لم يوجد هذا البيان لا يستفيد الناقل من حق تحديد المسؤولية، فيجب أن يعطي الناقل بيان في ظهر السند، ومن ثم فإنّ عدم القيام بهذا الشرط يسقط الحق في التمسك بتحديد المسؤولية.

## أولاً: إدراج الناقل لشرط اختيار عقد النقل

فإذا وضع الناقل شرطاً في العقد الكمي مضمونه يجوز للشاحن أن يختار عقد النقل العادي ودون استثناء قبل إبرام العقد الكمي، هل هذا الشرط يكون إشعار فعال؟ يرى البعض أن ذلك يعتمد على علم الشاحن بهذه الإمكانية قبل إبرام العقد الكمي، ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل<sup>1</sup>.

في حين يبدو للبعض الآخر خلاف ذلك<sup>2</sup> حيث أن نص المادة 80 ف2-ج يتضمن عبارة "ويوجه إليه إشعار بتلك الفرصة" مما يفيد أن الناقل يجب عليه إرسال إشعار للشاحن، ولا يتحقق ذلك بأن يتضمن العقد الكمي بند يسمح للشاحن باختيار إبرام العقد وفقاً للاتفاقية، حتى وإن قرأه الشاحن وعلم بمضمونه قبل إبرام العقد الكمي، إذ أن الحكمة من النص هو إتاحة فرصة للشاحن للتفكير في القرار الذي سوف يتخذه، إما إبرام عقد يمثل للاتفاقية أو إبرام عقد كمي يخرج عن الاتفاقية وهو ما يقتضي إعطاء الشاحن الوقت الكافي لاتخاذ هذا القرار بعد تسلمه إشعار الناقل.

ويرى البعض الآخر كذلك أن الشرط ج من المادة 80 فقرة 2 هو الأكثر صعوبة في الامتثال له، لأنه يتطلب إخطاراً منفصلاً للشاحن بفرصة حقيقية لإبرام عقد النقل وفقاً للشروط والأحكام التي تتوافق مع القواعد دون استثناء، ولكن من الناحية العملية قد يصبر الشاحنين الكبار على تلقي إشعار خطي والذي يمثل فرصة حقيقية، في حين أن الناقلين قد

<sup>1</sup>– Wei Hou, Op. Cit, P. 192.

<sup>2</sup>– عدنان خالد كوثر سعيد، المرجع السابق، ص 72.

يمنحون فقط إشعار بموجب المادة 80 فقرة 2 "ج" ومع ذلك يحاولون أن يتعاقدوا بشروطهم الخاصة، حيث يقومون بإرسال الإشعار مرفقا بعرض مصحوب بسعر أقل خارج قواعد روتردام<sup>1</sup>، وذلك طبعاً من أجل التأثير على إرادة الشاحن وجعله يقبل الخروج عن قواعد روتردام ليستفيد من أجره النقل المنخفضة.

فإذا لم يتم الناقل بتوجيه إشعار للشاحن يتضمن إتاحة الفرصة له لإبرام عقد نقل يتفق مع أحكام الاتفاقية، فإن أثر ذلك أن الاستثناءات الواردة في العقد الكمي لا تكون نافذة، إذ أنه بفقدان أساس من أسس العقد الكمي، تطبق قواعد روتردام وتستبعد الشروط الاستثنائية في العقد الكمي.

وبما أنّ العقد الكمي قد جاء بناء على الاقتراح الأمريكي على غرار عقد الخدمة الأمريكي فإنّ الواقع العملي سيشهد أن الناقل يخير الشاحن بين أجره نقل عالية مع الأخذ بالمسؤولية الكاملة وفقاً لقواعد روتردام، أو يقدم سعر منخفض للشاحن مبني على العقد الكمي والاستثناءات الواردة فيه.

ويرى أنصار الحرية التعاقدية في العقد الكمي أن الشاحن ليس ملزماً أن يبرم عقد كمي مع الناقل يتضمن شروط استثنائية، ولكن يستطيع أن يختار عقد نقل دون استثناء مقابل سعر النقل أو الأجرة المعلومة المرتفعة أكثر من الأجرة المتفاوض عليها<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>-WilliamTetley , Op. Cit, P. 17-18.

<sup>2</sup>- Wei Hou, Op. Cit, P. 191.

بينما يرى آخرون أنه عندما يتعلق الأمر بشركات النقل القوية العملاقة يكون لدى الشاحن خيارات محدودة بسبب المنافسة حيث تكون البدائل الأخرى محدودة<sup>1</sup>، وهنا يبدو أن الشاحنين الصغار سيتجهون إلى قبول الشروط الاستثنائية في العقد الكمي بالنظر إلى المزايا التجارية من الأجر المنخفض، ومن ثم يفقدون الحماية بموجب النظام الأمر.

بناء على ذلك فإنّ هذا الأساس إذا تم وفق الضوابط المذكورة فإنه يقدم حماية فعالة للشاحنين المتوسطين والصغار.

### الفرع الثالث: التفاوض الفردي أساس العقد الكمي

تنص المادة 80 فقرة 2 "ب" من قواعد روتردام على أنه "ويكون العقد الكمي: (1) قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ (2) أو يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية"؛ يضع هذا النص أحد أسس العقد الكمي، إذ يجب أن يكون قد أُبرم نتيجة مفاوضات فردية بين الناقل والشاحن، أي جاء تحقيقاً لمبدأ الحرية التعاقدية الذي جاءت الاتفاقية لتكرسه في العقود الكمية.

ويثور التساؤل هل أساس خضوع العقد الكمي للتفاوض الفردي ضروري أم اختياري؟ فطبقاً لصياغة نص المادة 80 فقرة 2 "ب" السابق ذكره، يكون التفاوض الفردي ليس شرطاً ضرورياً ولكنه شرطاً احتياطياً بديلاً، إذ اشتمل النص على كلمة (أو) بين الفقرة (1) والفقرة (2) في النص وهو ما يجعل الأمر اختياري، أمّا فقرة (1) الذي يعني التفاوض الفردي وإما فقرة (2) التي تحدد أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية بأمر واضح بمعنى

---

<sup>1</sup>-Joakim Adamsson, Op. Cit, P. 50-51.

آخر، إذا بين العقد الكمي بشكل واضح بنود العقد الكمي التي تشمل استثناءات وخروج عن قواعد الاتفاقية يتحقق الشرط المطلوب وبالتالي المفاوضات الفردية لا تكون ضرورية، وسوف نقوم بتوضيح هذين الفقرتين فيما يلي:

### أولاً: خضوع العقد الكمي للتفاوض الفردي

بمقتضى الاتفاقية يجوز للأطراف (الناقل - الشاحن)، أن يتفقوا بشكل حر أو بحرية على محتوى العقد الكمي، وأن يبتعدوا عن الاتفاقية، مع مراعاة بعض الضمانات وبعض الحقوق أي أنّ الاتفاقية تستعمل أسلوب غير مباشر للاعتراف بالحرية التعاقدية، كما يجب أن يتم التفاوض الفردي للعقد أي التفاوض حالة بحالة<sup>1</sup>.

فيجب لصحة الخروج على قواعد روتردام أن يخضع العقد الكمي لمفاوضات ومناقشات حول كل بند من بنود هذا العقد بين الطرفين (الناقل - الشاحن)، مثل بند الأجرة، حقوق كل طرف، التزامات كل طرف، المسؤولية، المحكمة المختصة، أو التحكيم في حالة حدوث نزاع متعلق بهذا العقد، أي أن تشمل المفاوضات كل بنود العقد، كما يجب أن تتم هذه المفاوضات حالة بحالة أو عقد بعقد، ويعني ذلك أنّه إن كانت قد سبق إبرام عقد كمي بين ناقل وشاحن نتيجة مفاوضات فردية لا يجوز أن يطبق نفس العقد بنفس الشروط على العقود الكمية اللاحقة بين نفس الطرفين، بل يجب أن يخضع كل عقد لمفاوضات فردية خاصة وتجدر الإشارة إلى أن حرية الأطراف في التفاوض ليست مطلقة، إذ أنّ الحرية التعاقدية لا تمس بعض

---

<sup>1</sup>- Illescas Rafael : L'Espagne ratifie Les règles de Rotterdam : Ce qui change au niveau du droit du transport international suite à ces règles, DMF, 728, Septembre 2011, P.695.



العناصر التي توصف بأنها "غير قابلة للتفاوض"<sup>1</sup>، إذ أن قواعد روتردام قد أخرجت بعض الحقوق والالتزامات الخاصة بالناقل والشاحن من نطاق الحرية التعاقدية وأخضعتهم للقواعد الآمرة بالاتفاقية المادة 80 فقرة 4 ومن ثم لا يجوز لأطراف العقد الكمي المساس بها أو إعادة تنظيمها.

وينبغي أن يلتزم الأطراف المتفاوضة بحسن النية ولا يعتمد أحدهما تضليل الآخر أو إخفاء أي معلومة ما دامت جوهرية ومهمة للعقد محل التفاوض<sup>2</sup>، ويفترض حسن النية وجوب التفاوض على العقد وإبرامه وتنفيذه والانتهاه منه وفقا لما يقتضيه التعامل بين الطرفين أي أن يكون التعامل بين المتعاقدين في الإطار الأخلاقي، حيث واجب الإخلاص وواجب التعادل والعمل معا<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>- Illescas Rafael, Op. Cit, P. 695.

<sup>2</sup>- ظفر محمد الهاجري، التزام التفاوض بحسن نية في ضوء تعديلات القانون الفرنسي أكتوبر 2016 بالمقارنة بالقانون الكويتي، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد 3، السنة 41، سبتمبر 2017، ص 97.

<sup>3</sup>- مصطفى عبد الحميد عدوي، الوجيز في قانون العقود الفرنسي الجديد الصادر سنة 2016 وتعديلاته الصادرة بالقانون رقم 287 سنة 2018، دار النهضة العربية، القاهرة، 2020، ص ص 19 - 20.

- لقد أدخلت فرنسا الالتزام بحسن النية في مرحلة المفاوضات ضمن نصوصها القانونية وذلك بمقتضى المادة 1104 (مدني فرنسي) بموجب تعديلات القانون الصادر في أكتوبر 2019، فأصبح الالتزام بحسن النية التزاما قانونيا شمل مراحل التفاوض على شروط العقد وإبرامه وتنفيذه، وذلك خلافا للنص السابق الذي اقتصر على وجوب تنفيذ العقد بحسن نية، ثم نظمت المادة (1112) المفاوضات العقدية والمسؤولية الناشئة عنها والالتزام بالإعلام وحدوده وعبء إثبات القيام به، وجزاء الإخلال به.

ويقتضي مبدأ الحرية التعاقدية الممنوح لأطراف العقد الكمي أن يكون الأطراف على قدم المساواة، حتى تأتي المفاوضات بالنتيجة المرجوة منها، وهي إبرام عقد يعبر عن الإرادة الحرة والواعية للأطراف.

وعلى ذلك إذا افتقدت المفاوضات للمساواة بين الطرفين أصبح العقد معبرا عن إرادة الطرف القوي الذي يفرض إرادته على الطرف الضعيف والذي قد يتعسف في إجراء المفاوضات أو يسئ استغلال سلطته ومركزه القوي في إبرام عقد يتضمن شروط تعفيه من المسؤولية أو تزيد في حقوقه، أو تزيد في التزامات ومسؤوليات الطرف الضعيف وتضعف أو تقلل من حقوقه.

لذلك يرى البعض أنّ الشاحنين الصغار والمتوسطين ليس لديهم القدرة على التفاوض في مواجهة شركات النقل الكبرى العالمية نظرا لعدم توازن القوى الإقتصادية بينهما، ويرون أنّ هذه القواعد ملائمة للشركات والناقلين الكبار الذين يقدمون خدمات لوجيستية على المستوى العالمي<sup>1</sup>.

حيث يمكن لشركات النقل الكبيرة صياغة العقود الكمية وفقا لمتطلبات قواعد روتردام ولكن بدون تفاوض حقيقي، ومن المحتمل أن يقوم القضاة في حالة النزاع بإلغاء هذا العقد لتقادي أن بعض شركات النقل ستغير روح قواعد روتردام وتتجنب الاتفاقية، وفي هذا الصدد

---

<sup>1</sup> – Lucas Bernaux, Op. Cit, P. 76.

يجوز في رأي البعض للقضاة اختيار تفسير للغاية التي وضعت من أجلها المادة 80 على تفسير ضيق للنص يضر بالشاحنين الصغار.<sup>1</sup>

### ثانيا: تحديد أبواب العقد التي تتضمن خروجاً عن أحكام الاتفاقية

تطرقنا أنّ نص المادة 80 فقرة 2 "ب" قد جاء على سبيل الاختيار إمّا أن يخضع العقد للتفاوض الفردي أو تحدد أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية بجلاء. المقصود بكلمة بجلاء أي بوضوح، أي أن تحدد بنود العقد الكمي التي تخالف القواعد الآمرة في روتردام، وتضع لها تنظيماً استثنائياً تحديداً دقيقاً وواضحاً وظاهراً أي تحدد الحقوق والالتزامات والمسؤوليات التي تمثل خروجاً عن الاتفاقية بوضوح.

ويجب أن يكون هذا البند مكتوباً بلغة واضحة لا تحتمل أكثر من تأويل، ليس بها أي غموض وأن تكون ظاهرة أي بارزة، وإذا تحقق هذا الشرط وفق هذه المعايير المحددة لصحته يكفي وحده دون حاجة إلى التفاوض الفردي.

### 1) الأعمال التحضيرية حول نص المادة 80 فقرة 2 "ب" من الاتفاقية:

لابد من الإشارة أنه كانت هناك بعض الاقتراحات من الوفود الممثلة في مناقشة مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بهذا النص (م 80 فقرة 2 "ب") والذي يقضي بأن يكون العقد الكمي قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة أو بأن يحدد العقد الكمي بصورة جلية أبواب العقد التي تتضمن أي خروجاً عن أحكام الاتفاقية، وذلك بجعل أداة الفصل أداة للوصل (بدلاً من أو - تكتب و) وقد كان هناك بعض التأييد في اللجنة لهذا الموقف.

<sup>1</sup> -Noro Michelle Rafenomanjato, Op. Cit, P.7.

حيث أعرب بعض الوفود المشاركة في مشروع الاتفاقية عن قلقهم بشأن النص المتعلق بالعقود الكمية وأثرها على الشاحنين المتوسطين، وكذلك الناقلين المتوسطين على الخطوط الملاحية المنتظمة إذ لن تكون لهم قوة تفاوضية أمام الشاحنين الكبار ويجدون أنفسهم مضطرين إلى قبول شروط مجحفة للغاية<sup>1</sup>.

وبعد مناقشات من الوفود حول العقد الكمي، تم تعديل مشروع نص الاتفاقية المادة 80 فقرة 2 وذلك بإضافة فقرتين جديدتين هما (ج، د) من أجل ضمان حماية الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية، ومن أجل المزيد من الحماية، إذ كان ذلك حلا وسطا مقبولا لدى العديد من الوفود التي كانت قد أعربت سابقا عن قلقها بشأن حماية الأطراف ذات القوة التفاوضية الأضعف<sup>2</sup>، وبناء على ذلك جاءت الصياغة النهائية للمادة 80 ف2 تشمل أربع فقرات (أ، ب، ج، د)، حيث أضيفت الفقرتين (ج ، د) في الصياغة النهائية للاتفاقية، وعليه تعتبر الفقرتين (ج، د) مكملتين للفقرتين (أ ، ب) ، وتوجب الفقرة (ج) إتاحة الفرصة للشاحن بإبرام عقد كمي يتفق مع الاتفاقية وإرسال إشعار له بذلك، أما الفقرة (د) فيشترط ألا يكون الخروج عن الاتفاقية عن طريق الإشارة إلى مستند آخر ولا يكون مدرجا في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض.

---

<sup>1</sup> - تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة الحادية والأربعون، 13 جوان 2007، الجمعية العامة، ص 60.

<http://www.unictrral.org>

<sup>2</sup> - تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، المرجع السابق، ص 60.

## 2) العقد الكمي الخاضع للحرية التعاقدية ليس عقد إذعان<sup>1</sup>:

تنص المادة 80 فقرة 2 (د) من قواعد روتردام على أنه "ولا يكون الخروج عن الاتفاقية:

1- مدرجا عن طريق الإشارة إلى مستند آخر ولا يكون 2- مدرجا في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض"، ويلاحظ أن الجزء الأول من الفقرة (د) لا يجيز إدراج الاستثناء (العقد الكمي) بالإحالة إلى وثيقة أخرى، والجزء الثاني من الفقرة (د) لا يجيز إدراج الاستثناء في عقد إذعان.

ويلاحظ أن نص المادة 80 فقرة 2 "ب" يتطلب أن يكون العقد الكمي قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة وذلك تطبيقاً لمبدأ الحرية التعاقدية السابق الذكر، إلا أن هذا الشرط جاء اختياري وليس إلزامي حيث أن نفس المادة ذكرت " أو يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية"، ومن ثم إذا تحقق تحديد بنود العقد الكمي المستثناءة من الاتفاقية يتحقق الشرط.

وقد لوحظ أنه يمكن للطرف القوي أن يضيف إرادته على الطرف الضعيف ويقوم بتحديد بنود العقد التي تخرج عن الاتفاقية وحده دون تفاوض بشأنها مع الطرف الضعيف وهو ما يمثل إذعان الطرف الضعيف لإرادة الطرف القوي، وهو ما يعد نقيضاً لمبدأ الحرية التعاقدية الذي أراد واضعوا قواعد روتردام إرسائه بالنسبة للعقود الكمية، وهذا الأمر خلق قلقاً لبعض الوفود المشاركة في المناقشات حول الاتفاقية، لذلك تم التوصل في الصياغة النهائية للاتفاقية

---

<sup>1</sup> - في الغالب يأخذ عقد النقل البحري صورة عقد الإذعان خاصة عقود النقل البحري التي تتم بسندات شحن على خطوط منتظمة، حيث أن الخطوط المنتظمة غالباً ما تكون محتكرة هذه الخدمة وتضع شروطها في سند الشحن وليس أمام الشاحن إلا أن يقبلها كما هي، وساعد على ذلك طبيعة نصوص القانون البحري التكميلية لإرادة الأطراف، وإعطاء الحرية الكاملة للأطراف على الاتفاق على ما يخالفها : فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص 259 .

إلى إضافة البند (د) وذلك لتحقيق التوازن ولمنع إضفاء الطوف القوي إرادته على الطرف الضعيف، ومن أجل الحفاظ على مبدأ الحرية التعاقدية، وبناء على ذلك ووفقاً لنص المادة 80 فقرة 2 "د" لا يجوز أن يكون العقد الكمي مدرج عن طريق الإشارة إلى مستند آخر، وكذلك لا يجوز أن يكون مدرج في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض، فإذا جاء العقد الكمي في شكل عقد إذعان يبطل هذا العقد أو بمعنى آخر تبطل الشروط الاستثنائية المدرجة في هذا العقد ويتم تطبيق القواعد الآمرة في اتفاقية روتردام.

### (أ) مفهوم عقد الإذعان<sup>1</sup>:

لقد تضمن نص المادة 80 فقرة 2 "د" مصطلح عقد الإذعان، Contrat d'adhésion، فما المقصود به ؟

قد يكون مصطلح عقد الإذعان غير معروف أو غير واضح في بعض الأنظمة القانونية ولكنه تم إدراجه في الاتفاقية بناء على فهم مشترك إلى حد ما للمفهوم<sup>2</sup> ويطلق مصطلح عقد الإذعان على كل الحالات التي يكون فيها أحد الأطراف من مركز اجتماعي أو اقتصادي متميز يسمح له بأن يفرض بطريقة مطلقة ومفردة الجانب كل شروط العقد الذي سيبرم<sup>3</sup>، كما أنّ استعمال مصطلح عقد إذعان في النص وضع لبيان فكرة استعمال المصطلحات النموذجية

---

<sup>1</sup> -تطرق المشرع الجزائري لعقد الإذعان بموجب المادة 110 ق م ج من إذ نص "على أنه إذا تم العقد بطريقة الإذعان، و كان قد تضمن شروطاً تعسفية، جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن منها..."

<sup>2</sup> -Hannu Honka, Op. Cit, P.16.

هذه الفكرة ابتدعها Saleilles بمناسبة دراسة التعبير عن الإرادة وفقاً للقانون المدني الألماني، وقد تلقى هذه المسألة مجموع الفقه الفرنسي، أنظر :

Jean-Luc Aubert, Notions et Rôles de l'offre Et de L'acceptation dans la formation du contrat, éd librairie générale de droit et de jurisprudence, 1970, P. 276.

<sup>3</sup> - Jean-Luc Aubert, Op. Cit, P. 276.

أو الشرط الإذعاني (الذي لا تجوز مناقشته) بشكل حر، وبالتالي هو أمر محظور وفقا للبند(د) ، ويجب أن يكون هناك تفاوض فردي كاف لإدخال الشروط الاستثنائية في عقد النقل الكمي<sup>1</sup>.

#### ب- مدى إمكانية إدراج العقد الكمي في شكل عقد نموذجي :

قد يضع الناقل عقد نموذجي وي طرحه على الشاحنين ينظم به العقد الكمي ويتضمن شروطا استثنائية، ينفرد الناقل وحده بوضعها دون السماح للشاحنين بالتفاوض بشأنها<sup>2</sup>، وهنا يعتبر العقد النموذجي شكل من أشكال الإذعان، ومن ثم لا يجوز اعتباره عقد كمي، ويتم استبعاد أي عقد كمي يبرم دون تفاوض فردي بين الأطراف، لأنهم لا يكونوا على قدم المساواة، فإذا أثبت الشاحن أن العقد ليس خاضعا للتفاوض الفردي بالمعنى الصحيح، فإنه يعتبر عقد إذعان ومن ثم يتم استبعاده.

#### الفرع الرابع: اشتمال العقد الكمي على مبدأ الكفاية الذاتية.

يطبق على العقد الكمي مبدأ الكفاية الذاتية، من حيث وجوب إدراج البنود المخالفة لحكم الاتفاقية في العقد الكمي نفسه، لا أن يحيل إلى مستند آخر، ولا أن تكون البنود التي فيها خروج عن أحكام الاتفاقية مدرجة في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>–Proshanto K. Mukherjee & AbhinayanBasu Bal, Op. Cit, P.17.

<sup>2</sup>– تنص المادة 112 ف 2 من م ج م ج على أنه "لا يجوز أن يكون تأويل العبارات الغامضة في عقود الإذعان ضارا بمصلحة الطرف المذعن".

<sup>3</sup>– بن دومية سعديّة، أبعاد قواعد روتردام بالنسبة للدول الشاحنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، محمد بن أحمد، الجزائر، 2018، ص 129.

ووجوب أن يشتمل العقد الكمي على مبدأ الكفاية الذاتية مستخلص من نص المادة 80  
فقرة 2 "د" الشق الأول: إذ تنص على أنه "ولا يكون الخروج عن الاتفاقية 1- مدرجا عن طريق  
الإشارة إلى مستند آخر".

ويقصد بمبدأ الكفاية الذاتية بصفة عامة أن يكون العقد كافيا بذاته لتوضيح مضمون  
الحق الثابت فيه، بحيث يكفي مجرد قراءته لمعرفة ذلك، دون الحاجة إلى تفسيره، فيلزم أن  
يكون العقد كافيا في ذاته لتحديد الالتزام الثابت فيه من حيث أطرافه و آثاره، وهو ما يؤدي  
إلى تيسير أداء الوظائف المنوطة به<sup>1</sup>.

وطبقا للشق الأول من الفقرة (د) المادة 80 فقرة 2 المذكور أعلاه يجب ألا يحيل العقد  
الكمي في أي بند يخصه إلى أي مستند آخر، بل يجب أن يكون العقد الكمي مكتوبا ومدرج  
في مستند مستقل به وقائم بذاته، كما يجب أن يحتوي العقد على كافة البيانات والبنود التي  
تخص هذا العقد مثل تحديد أطراف العقد، وتحديد كمية البضاعة التي سيتم نقلها وعدد  
الرحلات واسم السفينة التي تقوم بالنقل، ومينائي الشحن والوصول، اسم المرسل إليه وشروط  
التسليم، والأجرة، وحقوق والتزامات ومسؤوليات أطراف العقد الكمي بحيث يكون مستند العقد  
الكمي ذاته كافي لبيان مضمونه ومحتواه وآثاره بمجرد قراءته، ولا يحيل إلى أي مستند آخر  
في أي بند من بنوده.

---

<sup>1</sup> - عبد الفضيل محمد أحمد: الأوراق التجارية، دار الفكر والقانون، المنصورة، 2010، ص 15.



إذا أحال العقد الكمي في أي بند من بنوده إلى مستند آخر أو كان العقد بأكمله مدرجا عن طريق الإشارة إلى مستند آخر، فهنا يفقد العقد الكمي شرط من شروط صحته، وهو احتوائه على مبدأ الكفاية الذاتية، وعليه يعتبر العقد باطلا، وتطبق النصوص الآمرة في قواعد روتردام. واستكمالا لنص الفقرة الأولى من البند (د) من المادة 80 فقرة 2، والتي تشترط احتواء العقد الكمي على مبدأ الكفاية الذاتية، وألا يكون مدرجا عن طريق الإشارة إلى مستند آخر جاءت المادة 80 فقرة 3 لتكمل هذا النص وتضع أمثلة لبعض المستندات التي قد تحتوى إحالة أو إشارة إلى العقد الكمي بمحتواه والتي لا تعتبر عقدا كميا.

حيث تنص المادة 3/80 من قواعد روتردام على أنه "لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو أي مستند مشابه عقدا كميا بمقتضى الفقرة (1) من هذه المادة، ولكن يجوز أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن أحكام العقد".

وبناء على هذا النص، وتحقيقا لمبدأ الكفاية الذاتية في العقد الكمي، لا يعتبر عقدا كميا ما يلي:

1- جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل: في نطاق النقل الملاحي المنتظم الذي يقوم به الناقل وفق جدول زمني محدد المواعيد، يقوم الناقل بوضع جدول لأسعار النقل والخدمات التي يقدمها وتشمل الخدمات اللوجيستية يطرحه على الشاحنين بصفة عامة خلال مدة معينة وهي المدة المحددة في الجدول الزمني للرحلات.

2- مستند النقل: لقد عرفت المادة 1 فقرة 14 من قواعد روتردام مستند النقل بأنه "يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي: (أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل. (ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه"، وينقسم مستند النقل إلى قابل للتداول وغير قابل للتداول، ويعرف مستند النقل القابل للتداول بأنه "يعني مستند النقل الذي يدل بعبارة مثل الأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول" (م15/1).

ويعرف مستند النقل غير القابل للتداول بأنه "يعني مستند النقل الذي لا يكون قابلاً للتداول" (م 16/1).

3- سجل النقل الإلكتروني: ويعرف سجل النقل الإلكتروني بأنه "يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

(أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛ (ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه" (م18/1).

ينقسم سجل النقل الإلكتروني إلى قابل للتداول، وغير قابل للتداول، ويعرف سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بأنه "يعني سجل النقل الإلكتروني الذي: (أ) يدل بعبارة مثل الأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته<sup>1</sup>، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول"؛ (ب) وفي استخدام بمقتضيات الفقرة 1 من المادة 9 (م9/1)، ويعرف سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول بأنه "يعني سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول" (م 20/1)<sup>2</sup>.

4- أي مستند مشابه: إذ تضمنت المادة 80 فقرة 3 ذكر عبارة "أو أي مستند مشابه" وهو ما يعني أن ما سبق ذكره من جداول أسعار الناقل، أو مستند النقل، أو سجل النقل الإلكتروني، قد ورد ذكره على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر، ومن ثم يمتد حظر إحالة العقد الكمي إلى أي مستند آخر يتشابه مع المستندات السابقة، مثل الخطابات الإلكترونية المتبادلة بين الناقل والشاحن ويعرف الخطاب الإلكتروني بأنه: "يعني المعلومات المعدة أو المرسلة أو الملقاة

---

<sup>1</sup> - عماد الدين عبد الحي، التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 32، العدد الأول، 2016، ص 121.

<sup>2</sup> - محمد محمود خليل، مسؤولية الناقل البحري الدولي وفقاً لأحكام قواعد روتردام لسنة 2009 دراسة مقارنة مع قواعد هامبورج لسنة 1978 وموقف القانونيين المصري والأردني، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، 2019، ص 119.

أو المخزنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقاً" م 18/1<sup>1</sup>.

وعليه فإنّه وتحقيقاً لمبدأ الكفاية الذاتية في العقد الكمي، يحظر إحالة العقد الكمي عن طريق الإشارة إلى أي مستند آخر، مثل جدول أسعار الناقل، أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو أي مستند مشابه، كل ذلك لا يعتبر عقداً كميًا.

**أولاً: جواز الإشارة في العقد الكمي إلى المستندات السابقة ضمن أحكام العقد:**

لا يعتبر جدول أسعار الناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو أي مستند مشابه عقداً كميًا تحقيقاً لمبدأ الكفاية الذاتية في العقد الكمي، في حين سمحت المادة 80 فقرة 3 أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن مستندات العقد، أي أنه يجوز أن يشير العقد الكمي ضمن بنوده إلى مستندات معينة، مثل (مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو غيرها) وتعتبر هذه المستندات ضمن أحكام العقد، أي تحكم العقد الكمي بناءً على الإشارة إليها.

---

<sup>1</sup>- عملياً توجد وثائق تصدر بمناسبة النقل البحري ويلجأ إليها أحياناً على خلاف سند الشحن لتحقيق وفر في الرسوم المقررة على إصدار هذا السند، وهي متعددة وتختلف تسمياتها من دولة إلى أخرى، ومن أمثلتها الشائعة: الإيصالات التي يصدرها الناقل وتشمل إقراره بتسليم البضاعة، وأوامر التسليم التي يصدرها الناقل أيضاً ويسلمها إلى حامل سند الشحن بعد أن يسترده منه ليستلم بموجبها البضاعة من الریان، وهذه المستندات تثبت تسلّم الناقل البضاعة والتزامه بتسليمها ولكنها على خلاف سند الشحن لا تمثل البضاعة ولا تقوم حيازتها مقام حيازة البضاعة.

## الفرع الخامس: إثبات صحة العقد الكمي

يجب توافر الأسس السابقة مجتمعة لتحقيق صحة العقد الكمي ولكي ينتج آثاره وفي حالة فقدان أساس من تلك الأسس لا يعتد بالعقد الكمي ولا بالشروط الاستثنائية التي يتضمنها، وإنما تطبق الأحكام الإلزامية في قواعد روتردام.

ويقع عبء إثبات استيفاء الأسس الأربعة على عاتق الطرف الذي يطالب بالحق في عدم التقيد بالاتفاقية وتطبيق العقد الكمي<sup>1</sup>، ويتم الإثبات وفقا لقواعد الإثبات المحددة في القانون التجاري، إذ أنّ هذه العناصر (قواعد الإثبات) توصف بأنها غير قابلة للتفاوض كما يمكن للمحاكم في حالة النزاع أن تفحص كل الأخطاء المرتكبة من الناقل ومحاولته الخروج عن الاتفاق لهذا وضع المشرع الدولي في اتفاقية روتردام الحماية اللازمة للطرف الضعيف ضد أي تعسف قد يتعرض له<sup>2</sup>.

## المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن إبرام العقد الكمي

يعد العقد الكمي نوع من أنواع عقود النقل البحري للبضائع كما سبق الإشارة إليه وقد استحدثته اتفاقية روتردام لأول مرة بخلاف الاتفاقيات السابقة، ولنفاذ هذا العقد وترتيب آثاره بين الأطراف المختلفة للعلاقة التعاقدية في مجال النقل البحري للبضائع لا بد أن تتوفر فيه معايير نطاق تطبيق اتفاقية روتردام، إذ نصت اتفاقية روتردام على ضوابط اختصاص لا بد من توافرها في عقد النقل بصفة عامة وفي العقد الكمي بصفة خاصة وذلك لكي تطبق أحكامها التنظيمية.

---

<sup>1</sup>– William Tetley, Op. Cit, P. 17.

<sup>2</sup>– Gaston Ngamkan , Op. Cit, P. 269.

وكما هو ثابت أن آثار أي عقد تترتب في مواجهة أطرافه طبقاً لمبدأ نسبية أثر العقد إلا أنه يثار في هذه المسألة مدى استفادة تابعي الناقل من الشروط التي يضعها لصالحه في العقد الكمي ك(شرط الهيمالايا)، هذا من ناحية.

من ناحية أخرى، وضعت قواعد روتردام شروط الاحتجاج بالعقد الكمي في العلاقة بين الناقل والغير (ومنهم المرسل إليه) طبقاً للمادة 80 فقرة 5 من قواعد روتردام، كما حددت المادة 80 فقرة 6 من يتحمل عبء إثبات استيفاء العقد الكمي لشروطه لذلك سنتطرق لنطاق انطباق قواعد روتردام على عقد النقل البحري كضابط لنفاذ أحكامه و ترتيب آثاره<sup>1</sup> كما سنبين كيفية سريان هذا العقد بين أطرافه المختلفة.

---

<sup>1</sup> - نصت إتفاقية روتردام على نطاق إنطباقها في المادة 05 أي في بداية الإتفاقية بخلاف باقي الإتفاقيات الدولية التي تنص على ذلك في آخر بنودها ، إذ جعلت من نطاق الإنطباق شرطاً لسريان أحكامها و ترتيب آثارها، و هو ما إستلزم التطرق لهذه النقطة في هذا الموضوع .

## الفرع الأول: نطاق انطباق قواعد روتردام 2008 على عقد النقل البحري

تنطبق قواعد روتردام على عقود النقل البحري، وأن لهذه الاتفاقية نطاق تطبيقي واسع من نطاق الاتفاقيتين التي سبقاها (اتفاقية بروكسل و اتفاقية هامبورج)، إذ أنها لم توضع لتنظم عقد النقل البحري فقط<sup>1</sup>، ولتوضيح هذه المسألة أكثر سنتطرق لاختصاص قواعد روتردام، كما نظمتها هذه القواعد، فنتعرض للاختصاص الموضوعي، والإقليمي والشخصي.

### أولاً: الاختصاص الموضوعي لقواعد روتردام

وفقاً لنص المادة الخامسة من اتفاقية روتردام، تنطبق الاتفاقية على عقود النقل ويعرف عقد النقل بأنه "عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى، إضافة إلى النقل البحري<sup>2</sup>، وبالتالي تنطبق الاتفاقية على النقل المتعدد الوسائط، حيث أن تطبيق الاتفاقية ليس فقط على الجزء البحري من النقل ولكن أيضاً تطبق على كل نقل سابق أو لاحق للنقل البحري أياً كانت وسيلته (نقل بالبر، أو بالسكك الحديدية، أو نقل جوي)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - أحمد الرشيد أسماء، نطاق تطبيق قواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد (1)، جويلية 2019، ص 117.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 1/1 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً.

<sup>3</sup> - Arnaud Montas, Op. Cit, P. P.187.

ويخرج من هذا التعريف النقل النهري من نطاق تطبيق الاتفاقية إلا إذا توافرت فيه شروط النقل متعدد الوسائط الخاضع لنطاقها، فإذا كان النقل أحادي الوسائط يجب أن يكون نقلا بحريا دون غيره من الوسائط لكي يخضع لقواعد روتردام ، مع مراعاة أن القول بتطبيق قواعد روتردام على المراحل غير البحرية من النقل لا يعني بالضرورة تطبيق أحكام هذه الاتفاقية بذات طريقة تطبيقها على مرحلة النقل البحري، إذ أنه قد تطبق قواعد أخرى حددتها المادتان 26 فقرة "أ" و 2 فقرة "أ" من قواعد روتردام<sup>1</sup>، وفي الوقت نفسه قد تخضع المرحلة البحرية لقواعد أخرى غير روتردام بموجب الفقرات (ب)، (ج)، (د) من المادة 82<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - تعنون المادة (26) من قواعد روتردام ب "النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري"، وتتص على أنه "عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف بسبب تأخر في تسليمها، أثناء مدة مسؤولية الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون الأحكام هذه الاتفاقية غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام، وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث أو الظرف المسبب للتأخر:

(أ) كان من شأنها أن تنطبق، بمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي، على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدثت فيها هلاك البضائع أو تلفها أو وقع فيها الحادث أو الظرف المسبب للتأخر في تسليمه، في حين المادة (82) والتي تحمل عنوان "الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى" تتص على أنه "ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي من الاتفاقيات الدولية النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية التي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، بما في ذلك أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات: (أ) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع جوا، متى كانت تلك الاتفاقية وفقا لأحكامها، تنطبق على أي جزء من عقد النقل، أو.

<sup>2</sup> - نص المادة 82/ب، ج، د: (ب) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع الطرقي، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن طرقي منقولة على متن سفينة؛ أو (ج) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحرا كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية،

أو (د) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن، سواء عن طريق المجاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر.



وتتفق قواعد روتردام مع قواعد هامبورج، إذ لم تجعل من إصدار أي مستند شرطاً مسبقاً لتطبيق أحكامها، إذ أنها جاءت لتنظيم عقد النقل البحري دون أن تجعل سندات الشحن عنصراً فاعلاً في تحديد نطاقها التطبيقي، بخلاف اتفاقية بروكسل التي قيدت نطاق تطبيقها بإثبات عقد النقل في سند الشحن أو وثيقة مماثلة<sup>1</sup>.

وتتطبق الاتفاقية على النقل الملاحي المنتظم، ولا تنطبق الاتفاقية على النقل الملاحي غير المنتظم، إلا في حالات مستثناة نصت عليها المادة 6 ف2 من قواعد روتردام.

والسبب وراء قصور الاتفاقية على التطبيق على عقود النقل الملاحي المنتظم دون عقود النقل الملاحي غير المنتظم، هو الاتجاه نحو تنظيم العقود التي يغيب فيها مبدأ سلطان الإرادة من جانب الشاحن، بحيث يذعن لكافة شروط الناقل، فلا يكون له مناقشة الناقل في أجره النقل أو بنود العقد الأخرى، لذلك جاءت الاتفاقية لوضع نظام قانوني ينظم هذا النوع من العلاقات في سبيل خلق توازن بين أطراف التعاقد<sup>2</sup>، في حين أوردت المادة السادسة من قواعد روتردام نوعين من الاستثناءات:

الأول يتعلق باستبعاد انطباق الاتفاقية على عقود معينة في النقل الملاحي المنتظم، ويتعلق الاستثناء الثاني بانطباق الاتفاقية على بعض العقود في النقل الملاحي غير المنتظم.

---

<sup>1</sup> - أحمد الرشيد أسماء، المرجع السابق، ص 119.

<sup>2</sup> - أحمد الرشيد أسماء، المرجع السابق، ص 122.

## 1) استبعاد اختصاص الاتفاقية على عقود معينة في النقل الملاحي المنتظم:

تنص المادة 1/6 من قواعد روتردام على أنه "لا تنطبق هذه الاتفاقية على العقود التالية

في النقل الملاحي المنتظم:

(أ) مشارطات الاستئجار؛ (ب) والعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها".

بموجب هذا النص يتم استبعاد مشارطات الاستئجار والعقود الأخرى لاستخدام سفينة أو حيز عليها في نطاق الخطوط المنتظمة من اتفاقية روتردام.

ولا يقتصر هذا الاستثناء على قواعد روتردام، حيث أن قواعد لاهاي فيسبي وقواعد هامبورج استبعدتا أيضا مشاركة الاستئجار من نطاق تطبيقهما، وذلك بسبب القدرة التفاوضية المماثلة لكل من المؤجر والمستأجر<sup>1</sup>، فهم ليسوا بحاجة للحماية التي توفرها الاتفاقية للشاحنين الذين يطلبون من الناقل نقل بضائعهم من مكان لآخر<sup>2</sup>.

وقد اقترح عند المناقشات حول بنود الاتفاقية، أن يترك تحديد المقصود بالأطراف المستأجرة وعقود استخدام سفينة أو أي مساحة عليها (المذكورة في المادة 6) بإحالتها إلى المحاكم للبت فيها<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> – William Tetley, Op. Cit, P. 14.

<sup>2</sup> – مصطفى محمد أحمد رجب، المرجع السابق، ص 25.

<sup>3</sup> – Linda Innocent Matshinga : The Suitability of the Rotterdam Rules in Modern Multimodal transport : The Possibility of Harmony for liability under multimodal carriage contracts, Master of Laws, University of KwaZulu-Natal, 2015, P.60.

## 2) اختصاص الاتفاقية على بعض العقود في النقل الملاحي غير المنتظم:

تنص المادة 2/6 من قواعد روتردام على أنه " لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل

في النقل الملاحي غير المنتظم إلا عندما:

(أ) لا تكون هناك مشاركة استئجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز

عليها؛ (ب) ويصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني"<sup>1</sup>.

وبناء على هذا النص تكون الاتفاقية قد استبعدت مشارطات الاستئجار والعقود المتعلقة

باستخدام سفينة أو حيز عليها، من نطاق تطبيقها، سواء كانت هذه العقود على الخط الملاحي

المنتظم أو على الخط الملاحي غير المنتظم.

ولا تنطبق قواعد روتردام في النقل الملاحي غير المنتظم إلا في حالة عدم وجود طرف

مستأجر أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي مساحة عليها وصدور مستند نقل

أو إصدار سجل نقل إلكتروني"<sup>2</sup>.

ويقصد بذلك أن يتم النقل بموجب عقود نقل لا يمكن اعتبارها مشارطات إيجار، أي أن

يتضح من شروط العقد أن الشاحن يطلب نقل بضائع معينة ولا يقصد استئجار السفينة

أو جزء منها"<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - يقصد بمشاركة الاستئجار عقود إيجار السفن والتي قد تكون إيجار السفينة مجهزة أو غير مجهزة وقد يكون إيجار السفينة المجهزة بالمدة أو بالرحلة، كما يقصد بعبارة استخدام سفينة أو حيز عليها، عقود إيجار السفينة أو جزء منها. أنظر ما سبق تحت عنوان: تمييز العقد الكمي عن عقد إستئجار السفينة، ص 30.

<sup>2</sup> - William Tetley, Op. Cit, P. 14.

<sup>3</sup> - مصطفى محمد أحمد رجب، المرجع السابق، ص 22.

-Tomotaka Fujita : the Coverage of the Rotterdam rules, CMI year Book2010, Annuaire, P. 151.

وتتفق اتفاقية روتردام مع اتفاقيتي لاهاي ولاهاي فيسبي مع هذا الاستثناء في اشتراط صدور وثيقة نقل في النقل على الخطوط غير المنتظمة لكي تطبق الاتفاقية، ويطلق على هذا العقد أحيانا مسمى "النقل عند الطلب"، ومثال ذلك أن يكون هناك شاحنون يريدون شحن سياراتهم، فهم من يقومون بنقلها إلى ميناء الشحن، وينتظرون إلى أن يكتمل العدد المطلوب لاكتمال حمولة السفينة وتستطيع المغادرة، فهو ليس له جدول زمني محدد، ويتم إصدار سندات شحن لهذا النقل لأنّ سندات الشحن تصدر بموجب العقد<sup>1</sup>، وكثيرا ما تستخدم هذه العقود لشحن السيارات المستعملة في اليابان، ولذلك يجب ملاحظة أن الهدف من المادة 6 فقرة 2 هو إعادة إدخال "النقل عند الطلب في نطاق تطبيق قواعد روتردام"<sup>2</sup>.

### ثانيا: الاختصاص الإقليمي لقواعد روتردام

وضعت المادة الخامسة من قواعد روتردام الشروط الواجب توافرها من الناحية الجغرافية لكي تنطبق الاتفاقية على عقود النقل البحري، وتنص المادة الخامسة الفقرة الأولى على أنه: "رهنّا بأحكام المادة 6، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسلم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين، إذا كان أي من الأماكن التالية يقع، وفقا لعقد النقل، في دولة متعاقدة:

(أ) مكان التسلم؛ (ب) ميناء التحميل أو (ج) مكان التسليم؛ أو؛ (د) ميناء التفريغ".

---

<sup>1</sup> - The CMI International working Group on the Rotterdam Rules: Questions and Answers on the Rotterdam Rules, Ver. 10-10-2009, P. 4.

<sup>2</sup> - Tomotaka Fujita, Op. Cit, P. 151.

بموجب هذا النص يجب توافر شرطين: الشرط الأول: يجب أن يكون النقل دولياً والشرط الثاني: أن يقع أياً من عوامل الربط الجغرافي في دولة متعاقدة.

### 1) الشرط الأول: يجب أن يكون النقل دولياً:

بموجب جميع الاتفاقيات، يجب أن يكون النقل دولياً، وبموجب قواعد روتردام فإنّ عوامل الاختصاص الجغرافي هي أماكن الاستلام والتسليم وموانئ الشحن والتفريغ، وتشتمل الاتفاقيات السابقة على النص على وقوع مينائي الشحن والتفريغ في دولتين مختلفتين في حين أضافت روتردام عاملين آخرين هما مكان التسليم ومكان التسليم الواقعيين في دولتين مختلفتين، وهذه الإضافة منطقية لأنّ قواعد الاتفاقية تنطبق على النقل من الباب إلى الباب<sup>1</sup>.

بناء على ذلك إذا كان الاستلام والتسليم يقعان في داخل دولة واحدة (أي نقل داخلي) فلا تنطبق الاتفاقية، فالاتفاقية تشترط النقل الدولي لكي يتم تطبيقها، وكذلك مينائي التحميل والتفريغ في عملية النقل البحري إذا كان يقعان داخل دولة واحدة، كان هذا النقل داخلي وليس دولي ومن ثم يخضع للقانون الوطني الداخلي وليس الاتفاقية روتردام.

ويقصد بمكان التسليم أو مكان التسليم أي مكان يمكن أن يتسلم فيه الناقل البضائع أو يسلمها فيه لأصحاب الحق في تسلمها وذلك أياً كانت وسيلة النقل، فقد يكون المكان الذي يوجد به الشاحن أو المرسل إليه محطة طرفية أو ميناء جوي، أما ميناء التحميل أو ميناء التفريغ فيقصد به الميناء البحري الذي تشحن منه البضائع أو يتم تفريغها فيه<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> – Francesco Berlingieri, A comparative Analysis of the Hague - Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009.

<sup>2</sup> – مصطفى محمد أحمد رجب، المرجع السابق، ص 21.

وتتفق قواعد روتردام مع الاتفاقيات السابقة عليها وهي اتفاقيتي بروكسل وهامبورج في انطباقها على عقود النقل الدولية وليس المحلية، وتشمل عبارة دولتين مختلفتين الواردة في النص، الدول المتعاقدة والدول غير المتعاقدة، لذلك تشترط المادة الخامسة أن يكون النقل دولي بين دولتين مختلفتين ولو لم تكن تلك الدول من الدول المتعاقدة<sup>1</sup>.

## (2) الشرط الثاني: أن يقع أيا من عوامل الربط الجغرافي في دولة متعاقدة:

بالإضافة إلى تطلب أن يكون مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين وأن يكون ميناء الشحن وميناء التفريغ واقعين في دولتين مختلفتين، يجب أن يكون أيا من عوامل الربط الجغرافي يقع في دولة متعاقدة وعوامل الربط الجغرافي هي: مكان التسليم ميناء التّحميل، مكان التّسليم، ميناء التفريغ.

وعلى ذلك إذا كان النقل سيتم جزئيا بالبحر، تنطبق الاتفاقية إذا تم استلام البضائع من الشاحن في أي مكان بدولة متعاقدة، أي أن يتم استلام البضائع في المكان الذي يوجد به الشاحن أو محطة طرفية أو ميناء جوي أو بحري، وكذلك الأمر إذا كان سيتم تسليم البضائع بأي مكان بدولة متعاقدة، ولكن يشترط في هذه الحالة أن يكون الجزء البحري دولي، فإذا كان النقل بكامله دولي ولكن الجزء البحري تم داخل حدود نفس الدولة لا تنطبق الاتفاقية على هذا النوع من النقل<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - أحمد الرشيد أسماء، المرجع السابق، ص 125.

<sup>2</sup> - مصطفى محمد أحمد رجب، المرجع السابق، ص 21.

وتتفق روتردام مع الاتفاقيات السابقة في تطلب أن يرتبط النقل بدولة متعاقدة، ولكنهما يختلفا في تحديد معامل الربط الجغرافي، فنجد أن قواعد لاهاي - فيسبي مطلوب لتطبيقها أن يكون إما سند الشحن أو ميناء الشحن في دولة متعاقدة، بينما قواعد هامبورج تجاهلت مكان إصدار سند الشحن، وأخذت بميناء الشحن وميناء التفريغ ، لذلك لا تنطبق قواعد لاهاي فيسبي على عقد من ميناء يقع في دولة غير متعاقدة إلى ميناء تفريغ يقع في الدولة المتعاقدة (لأن سند الشحن صدر في دولة غير متعاقدة)<sup>1</sup>، في حين تنطبق قواعد هامبورج<sup>1</sup>.

لذلك يتضح أن قواعد روتردام لم تعط لمكان إصدار سند الشحن وزنا في تحديد نطاق تطبيقها المكاني، إذ تهدف إلى توسيع نطاق تطبيقها وذلك من خلال تعدد عوامل الربط الجغرافي والعمل على تطبيقها على النقل المتعدد الوسائط.

لذا تحكم الاتفاقية النقل البحري منذ بدء السفر إلى الوصول في مكان التسليم، فهي تهدف إلى توحيد النظام القانوني لنقل البضائع التي تشمل مرحلة بحرية دولية (النقل بالحاويات من الباب إلى الباب)، كما تهدف إلى تحديث النقل البحري بمراعاة التطورات التكنولوجية الحديثة كالوثائق الإلكترونية للنقل - والأخذ بالحاويات<sup>2</sup>.

### ثالثا: الاختصاص الشخصي لقواعد روتردام

تنص المادة 5 فقرة 2 من قواعد روتردام على أنه "تنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة".

---

<sup>1</sup> - Francesco Berlingieri, Op. Cit, P. 3.

<sup>2</sup> - Arnaud Montas, Op. Cit, P. 187.

حددت اتفاقية روتردام نطاق انطباقها بالشروط السابقة، إذ اهتمت شأنها شأن باقي الاتفاقيات الدولية بشرطي دولية عقد النقل، وشرط الدولة المتعاقدة محددة معايير الأربعة (مكان التّسلم والتّسليم وميناء التحميل وميناء التفريغ)، دون اعتبار لموضوع جنسية المركب أو السفينة التي تقوم بعملية النقل البحري، ولا جنسية الناقل ولا معاونيه (الأطراف المنفذة) وكذلك لا يعتد بجنسية الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

وقد جاء هذا النص ليزيل أي لبس يمكن أن ينجم عن جنسية أي طرف من أطراف العقد<sup>1</sup>.

### 1) نطاق الانطباق الشخصي:

من المتفق عليه أن تنطبق الاتفاقية على أطراف عقد النقل (الناقل - الشاحن)، في العقد الذي تتوافر فيه شروط انطباق الاتفاقية، كما تنطبق الاتفاقية على عقود النقل المبرمة عبر خطوط النقل غير المنتظمة إذا توافرت الشروط المنصوص عليها في المادة 2/6 كذلك يخضع لبنود الاتفاقية الأشخاص المرتبطين بأطراف عقد النقل المتوافر فيه شروط انطباق الاتفاقية مثل المرسل إليه والطرف المسيطر والطرف المنفذ والشاحن المستندي الحائز... إلخ.

وقد تضمنت قواعد روتردام النص على انطباقها على أشخاص آخرين بالرغم من عدم انطباقها على العقد الأصلي الذي يرتبط به هؤلاء الأشخاص ليس بصفتهم أطراف أصليين ولكن لأنهم مرتبطين شخصيا بهذه العقود، ويكتسبون حقوقا بموجبها، لذلك لهم حق التمسك بأحكام الاتفاقية.

---

<sup>1</sup> - مصطفى محمد أحمد رجب، المرجع السابق، ص 21.



ف نجد أن المادة السابعة من قواعد روتردام تحمل العنوان "الانطباق على أطراف معينة" وتتص على أنه "بصرف النظر عن أحكام المادة 6، تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز الذي ليس طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية، بيد أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصليين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة 6".

ويوضح هذا النص أمرين:

أ- تطبيق الاتفاقية على العلاقة بين الناقل وأشخاص آخرين في العقود المستثناة والعقود المستبعدة من نطاق تطبيق الاتفاقية.

ب- التأكيد على استبعاد تطبيق الاتفاقية بين الطرفين الأصليين في العقود المستثناة بمقتضى المادة 6.

أ- انطباق الاتفاقية على العلاقة بين الناقل وأشخاص آخرين في العقود المستثناة والعقود المستبعدة من نطاق انطباق الاتفاقية:

طبق قواعد روتردام في العلاقة بين الناقل وكل من: - المرسل إليه<sup>1</sup> أو الطرف المسيطر<sup>2</sup> أو الحائز<sup>1</sup> وذلك باعتبارهم ليسوا طرفاً أصيلاً في العقود الآتية، ولكن لأنهم مرتبطين

---

<sup>1</sup>-المرسل إليه: "يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني" م 11ف1 من قواعد روتردام.

<sup>2</sup>-الطرف المسيطر: "يعني الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة 51، أن يمارس حق السيطرة م 13ف1 من قواعد روتردام. ويعرف حق السيطرة على البضائع بأنه "يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى النقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الفصل 10" م 12/1 من قواعد روتردام.

شخصاً بهذه العقود، ويكتسبون حقوقاً بموجبها، لذلك لهم حق التمسك بأحكام الاتفاقية، وهذه العقود هي:

- مشاركة الاستئجار - أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق تطبيق الاتفاقية، مثل العقد الكمي، والعقود المستثناة بمقتضى نص المادة السادسة سواء على الخطوط المنتظمة وهي العقود المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها، وكذلك العقود المستثناة على الخطوط الملاحية غير المنتظمة وهي مشاركة الاستئجار وعقود استخدام سفينة أو حيز عليها.

وقد أتت المادة السابعة من قواعد روتردام بمبدأ شامل، وهو أن قواعد روتردام تنطبق بين الناقل وأي طرف آخر ليس طرفاً أصلياً في عقود النقل المستبعدة من تطبيق القواعد بموجب المادة السادسة<sup>2</sup>.

أما بموجب قواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورج تمنح الحماية (تطبق نصوص الاتفاقية) فقط في حالة إصدار سند شحن وإقراره لطرف ثالث، في حين نجد أن قواعد روتردام تقرر تطبيق قواعدها في جميع الحالات المستبعدة من نطاقها، وذلك على أطراف أخرى غير الطرف الأصلي المتعاقد بغض النظر عن صدور مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وكذلك بغض النظر عن أي وثيقة صادرة أم لا<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - الحائز: يعني (أ) الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلاً للتداول، ويذكر في ذلك المستند (1) إذا كان مستنداً لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند. حسب الأصول؛ أو (2) إذا كان ذلك المستند مستنداً لأمر مظهراً على بياض أو مستنداً لحامله، أنه هو حامله؛ أو (ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 9.

<sup>2</sup> - Linda Innocent Matshinga , Op. Cit, P.60.

<sup>3</sup> - Francesco Berlingieri, Op. Cit, P.4.

ويرجع السبب في ذلك إلى أن قواعد روتردام تهدف ببساطة إلى حماية أي طرف لا يشارك في مفاوضات عقد مستثنى<sup>1</sup>.

ومفاد ذلك أن أي شرط يمثل خروجاً عن قواعد روتردام بين الناقل والطرف الآخر الأصلي لا يكون نافذاً في مواجهة الغير ولو كان ذلك الشرط نافذاً وملزماً بموجب القانون الواجب التطبيق، إذ أن مثل هذه الأحكام تخضع للمادة 79 التي تبطل مثل هذه الاتفاقات<sup>2</sup>.

ويرى البعض أن المادة السابعة تضيف المزيد من القلق، لأنها تعلن بشكل مريب أن تنطبق القواعد عندما لا يكون الناقل و المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز - الطرف الأصلي للعقد<sup>3</sup>.

ب)- التأكيد على استبعاد انطباق الاتفاقية بين الطرفين الأصليين في العقود المستثنات بمقتضى المادة السادسة:

لقد نصت المادة السادسة من قواعد روتردام على استبعاد واستثناء بعض العقود في النقل الملاحى المنتظم من نطاق تطبيقها وهي: أ- مشارطات الاستئجار. ب- العقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها.

---

<sup>1</sup> - Tomotaka Fujita, Op. Cit, P.152.

<sup>2</sup> - أحمد الرشيد أسماء، المرجع السابق، ص 128.

<sup>3</sup> - William Tetley, Op. Cit, P. 14.

وهي نفس العقود المستثناة من نطاق انطباق قواعد روتردام في النقل الملاحي غير المنتظم، وبالرغم من النص صراحة في المادة السادسة على هذا الاستبعاد والتي تحمل عنوان استثناءات خاصة، إلا أن المادة السابعة من قواعد روتردام جاءت لتؤكد على استبعاد هذه العقود في العلاقة بين أطرافها الأصليين، إذ تضمنت الفقرة الأخيرة من المادة السابعة النص كالتالي "بيد أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصليين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة 6".

وبتحليل نص المادة السابعة مع نص المادة السادسة يتضح أن الاتفاقية تطبق على الأشخاص المرتبطين بالعقود المستثناة من تطبيق الاتفاقية، في حين لا تنطبق الاتفاقية على الأطراف الأصليين في هذه العقود المستثناة.

ويرجع السبب في ذلك أن الأطراف الأصليين في هذه العقود لديهم القدرة التفاوضية حول بنود العقد، ومن ثم تركت الاتفاقية لهم تنظيم عقدهم بإرادتهم، واستبعدت تطبيق أحكامها على هذه العقود<sup>1</sup> في حين أن الأشخاص الآخرين المرتبطين بهذه العقود المستثناة مثل المرسل إليه والطرف المسيطر والحائز، لا يعتبرون طرفا أصليا في هذه العقود، ومن ثم لم يحضروا المفاوضات الخاصة بإبرام هذه العقود والتي ترتب عليها حقوقا والتزامات لهم وعليهم، وخوفا من إساءة الأطراف الأصليين إليهم وتعسفهم بهم من خلال البنود التي يبرمونها في العقود، جاءت الاتفاقية لتقرر انطباق أحكامها عليهم لتمد إليهم حمايتها القانونية.

---

<sup>1</sup> - مشارطات الإيجار المستبعدة بنص المادة (6/1- أ) كانت تعتبر لفترة طويلة مثلا للعقود التي يجب أن يكون فيها حرية التعاقد بسبب طبيعتها المتفاوض عليها بشكل فردي وأنه لا توجد مخاوف من حماية الطرف الضعيف من القوة التفاوضية للطرف القوي.

وبمقارنة اتجاه قواعد روتردام مع الاتفاقيات السابقة عليها يلاحظ اتجاه كافة الاتفاقيات إلى حماية أطراف من الغير، إذ أن كل من اتفاقية لاهاي واتفاقية هامبورج تتضمن أحكاماً تهدف إلى حماية حائز سند الشحن من الغير، ما لم يكن الشاحن، في حال إصدار سند شحن بناء على مشاركة إيجار بين الشاحن والناقل، إلا أن قواعد روتردام حددت صراحة غير المشمول بحمايتها، كما استبعدت شرط الاتفاقيات السابقة المتعلق بحيازة سند الشحن، لأنه ليس له أي أهمية في نطاق تطبيق قواعد روتردام<sup>1</sup>.

وتجدر الملاحظة أنه بالإضافة إلى انطباق قواعد روتردام على أشخاص آخرين في علاقاتهم بالناقل في العقود المستثناة من انطباق الاتفاقية، فإن اتفاقية روتردام تنطبق على الطرفين الأصليين في العقد وفقاً لنص المادة 6 فقرة 2 أي على العقود المبرمة عبر الخطوط الملاحية غير المنتظمة وذلك في حالة توافر شروط انطباقها، ففي هذه الحالة تطبق القواعد بين الناقل والشاحن، وذلك من أجل الحفاظ على الوضع الراهن تحت قواعد لاهاي، لاهاي فيسبي أو قواعد هامبورج<sup>2</sup>، لذلك تعتبر المادة السابعة مكتملة للمادة السادسة من قواعد روتردام، حيث قامت اللجنة البحرية الدولية CMI بطرح السؤال الآتي:

- هل صحيح أن قواعد روتردام تنطبق في الحالة التي يتم فيها اعتماد مستند النقل لطرف ثالث طبقاً للمادة 7، لكنها لن تنطبق بموجب المادة 6 بين الناقل والشاحن؟

---

<sup>1</sup> - أحمد الرشيد أسماء، المرجع السابق، ص 129.

<sup>2</sup> - The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, Op. Cit, P.5.

وقامت هذه اللجنة برصد الإجابة التالية: نعم وينطبق نفس الحكم كذلك بموجب قواعد لاهاي - ولاهاي فيسبي أو قواعد هامبورج<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: سرعان العقد الكمي بين الأطراف المختلفة

نتطرق في هذا الفرع إلى سرعان العقد الكمي في مواجهة أطرافه، والتي يحكمها أصلاً مبدأ نسبية أثر العقد، ثم نتعرض لسريان العقد الكمي في مواجهة الغير ومنهم المرسل إليه وكذا لشروط الاحتجاج بالعقد الكمي في مواجهة الغير، كما سنتعرض لمسألة شرط الهيمالايا الذي يسمح للناقل باشتراط بنود في العقد لصالحه تمتد لتابعيه ومدى صحة ذلك الشرط في نطاق العقد الكمي، ومدى جواز وضع الشرط الإعفائي أو الذي يحد من المسؤولية من قبل الشاحن ومدى امتداد هذا الشرط لينتفع به المرسل إليه.

### أولاً: سرعان العقد الكمي في مواجهة أطرافه

طبقاً لقاعدة نسبية أثر العقد والتي تقضي بأن أثر العقد بما ينشئه من حقوق والتزامات لا ينصرف إلى غير العاقدين، وكذلك قاعدة العقد شريعة المتعاقدين والتي تعني انصراف آثار العقد إلى طرفيه فقط، والتي ينشئها ويرتبها أحكام العقد نفسه، ومن ثم يترتب على العقد الكمي آثاره (من حقوق والتزامات ومسؤوليات) على عاتق أطرافه (الناقل - الشاحن) فقط، ولا تمتد لغيرهما، كما أنّ البيانات المدونة بالعقد الكمي حجة على كل طرف من أطرافه يستطيع الناقل أن يحتج بالعقد الكمي في مواجهة الشاحن، وكذلك يستطيع الشاحن أن يحتج بالعقد الكمي في مواجهة الناقل، وإذا أخل أي طرف من الطرفين بالتزاماته المترتبة على العقد يستطيع الطرف الآخر أن يقاضيه ويطلبه بتنفيذ التزاماته مثبتاً ذلك بالعقد الكمي المحرر بينهما، ولكن

<sup>1</sup> -The CMI International working Group on the Rotterdam Rules, Op. Cit, P.5.

يشترط للاحتجاج بالعقد الكمي وتطبيق أحكامه أن يكون العقد الكمي صحيحا، أي مستوفي للأسس التي نصت عليها المادة 3/80 من قواعد روتردام.

ويتحمل عبء إثبات صحة العقد الكمي الطرف الذي يطالب بتطبيق أحكام العقد الكمي والخروج على أحكام اتفاقية روتردام طبقا لنص المادة ( 6/80) من الاتفاقية<sup>1</sup>.

### ثانيا: سرعان العقد الكمي في مواجهة الغير ومنهم المرسل إليه

نظمت المادة 80ف5 من قواعد روتردام أمر حجبية العقد الكمي في مواجهة الغير<sup>2</sup> ومنهم المرسل إليه<sup>3</sup>، إذ تنص على أنه "إذا كان العقد الكمي يفي بمقتضيات الفقرة 2 من هذه المادة سرت أحكام ذلك العقد التي تخرج عن هذه الاتفاقية فيما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن، شريطة:

(أ) أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأبدى موافقته الصريحة على أن يكون ملزما بذلك الخروج؛

---

<sup>1</sup> - حيث تنص المادة 80 ف 6 على أنه يتحمل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتية من الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج".

<sup>2</sup> - يقصد بالغير كل شخص لم يكن طرفا في إبرام العقد، وتنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، مما يترتب عليه إمكانية التمسك بما ورد بالعقد من بيانات، محمد فريد العريني وهاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 394.

وقد يطلق الغير على صاحب المصلحة والتي تتمثل في نفاذ أو عدم نفاذ تصرف ما في مواجهته: محمد عبد الفتاح ترك: عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 167.

<sup>3</sup> - لقد اعتبر المشرع الجزائري المرسل إليه من الغير في عقد النقل البحري، وذلك عندما تعرض لأحكام تنفيذ عقد النقل في الفصل الثالث من القانون البحري معتمدا على نظرية الإنظام : حوباد حياة ، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري ، مذكرة ماجستير ، جامعة وهران ، 2010-2011 ، ص 64.

(ب) وألا تكون تلك الموافقة مبينة في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب".

بما أنّ الأصل هو مبدأ نسبية أثر العقد، وهو أن العقد لا يرتب التزامات أو مسؤوليات تجاه الغير<sup>1</sup>، إذ أن الغير ليس طرفا في العقد ولم يحضر المفاوضات الخاصة بهذا العقد ولم يوافق على بنوده، لذلك في نطاق العقد الكمي وضعت اتفاقية روتردام شروطا معينة لسريان العقد الكمي الذي يمثل خروجاً على أحكام الاتفاقية في مواجهة الغير، ولكي يمكن الاحتجاج به في مواجهة الغير (أي شخص آخر غير الشاحن)، ويعتبر المرسل إليه من الغير وفقاً لهذه المادة إذ أنه ليس الشاحن ولا وكيل عنه.

ويعرف المرسل إليه طبقاً لقواعد روتردام بأنه "يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني" (المادة 1/11 من قواعد روتردام).

### 1) شروط الاحتجاج بالعقد الكمي في مواجهة الغير ومنهم المرسل إليه:

طبقاً لنص المادة 5/80 من قواعد روتردام يجب توافر شرطين للاحتجاج بالعقد الكمي في مواجهة الغير، وهما تلقي الغير معلومات تبين بجلاء خروج العقد الكمي على الاتفاقية وموافقته الصريحة على ذلك، وألا تكون الموافقة مبينة في جدول الأسعار أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، وهذا بعد استيفاء العقد الكمي شروط صحته ابتداءً، فإن لم يستوفيه فلا نبحت عن شروط حجيته في مواجهة الغير.

<sup>1</sup> - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2011-2012، ص 204.



## أ)-الشرط الأول:

تلقي الغير معلومات تبين بجلاء خروج العقد الكمي عن الاتفاقية، وموافقة الصريحة

على ذلك:

ينقسم هذا الشرط إلى شقين،

الشق الأول: هو وجوب تلقي الغير معلومات تبين بجلاء خروج العقد الكمي على الاتفاقية،

والشق الثاني: هو موافقة الصريحة على ذلك، ومن ثم فإن العقد الكمي الصحيح (المستوفي

للشروط) لا يكون له حجية في مواجهة المرسل إليه إلا إذا كان قد تلقى معلومات توضح

بطريقة صحيحة أن العقد يخالف الاتفاقية)<sup>1</sup>.

واقترنت المادة 80 فقرة 5 "أ" على وجوب تلقي الغير معلومات تبين بوضوح أنّ العقد

الكمي يخرج عن الاتفاقية، ولم تحدد الملتزم بتقديم هذه المعلومات للغير، هل هو الناقل أم

الشاحن، ومن ثم يستوي أن يقدمها الناقل أو الشاحن، غير أن المعلومات التي يتلقاها الغير قد

تكون كتابة أو بوسيلة اتصالات إلكترونية يتفق عليها المادة 3 من روتردام.

هذا ولا يكفي تلقي الغير المعلومات التي تفيد بخروج العقد الكمي على الاتفاقية، إذ يجب

كذلك أن يبدي موافقته الصريحة على أن يكون ملتزماً بذلك الخروج، كما يجب أن يكون التعبير

عن الموافقة الصريحة بالكتابة أي في وثيقة مكتوبة، وذلك وفقاً لنص المادة 3 من الاتفاقية

---

<sup>1</sup>- Gaston NGAMKAN , Op. Cit,P.269.

التي تقتضي أن يكون التعبير كتابة أو بوسيلة إلكترونية، وإذا كان هناك نزاع حول صحة الاستثناء، فإن الوثيقة المكتوبة يجوز أن تستعمل لغرض الإثبات<sup>1</sup>.

وترجع الحكمة من اشتراط الموافقة الصريحة من الغير على العقد الكمي ومنهم المرسل إليه، لأنهم (الغير) ليسوا أطراف في هذا العقد، ولم يصل إلى علمهم، ومن هنا تكمن فائدة الرضاء الصريح منهم بالعقد<sup>2</sup> وكذلك لفت انتباه الغير إلى أهمية موافقته وأنه يترتب عليها استبعاد قواعد الاتفاقية، وتطبيق بنود العقد الكمي في العلاقة بينه وبين الناقل، فإن لم يوافق المرسل إليه (أو الغير) بالعقد الكمي صراحة تسري على علاقته بالناقل الأحكام العامة في قواعد روتردام.

#### ب) - الشرط الثاني:

ألا تكون الموافقة مبينة في جدول الأسعار أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني: وفقا لنص المادة 80 فقرة 5 "ب" يجب ألا تكون موافقة الغير ومنهم المرسل إليه على الالتزام بأحكام العقد الكمي مدرجة في جدول الأسعار والخدمات العلني للناقل أو مدرجة في مستند النقل، كما لا يجوز أن تكون مدرجة في سجل النقل الإلكتروني، وقد سبق واشترطت المادة 80 فقرة 3 نفس الشرط واعتبرت أن هذه الوثائق المذكورة أعلاه لا تمثل عقد كمي في العلاقة بين الناقل والشاحن.

---

<sup>1</sup> - Proshanto K. Mukherjee & Abhinayan Basu Bal, Op. Cit, P. 17.

<sup>2</sup> - Lucas Bernaux, Op. Cit, P. 76.

ويرى البعض أن هذه الشروط غير كافية لحماية الطرف الثالث نظرا لاحتمالية التواطؤ بين شركات النقل والشاحن<sup>1</sup>، في حين أن هذا الرأي مردود عليه، حيث أن الطرف الثالث تتاح له فرصة قبول الالتزام بالعقد الكمي أو رفضه، ولا يفرض عليه.

### ثالثا: شرط الهيماالايا

يكون العقد ملزما لأطرافه طبقا لقاعدة نسبية أثر العقد، فلا يمكن أن يسرى تجاه آخرين ليسوا طرفا فيه، والمميزات التي تقدمها شروط عقد ما لأحد أطرافه لا يمكن لغير هذا الطرف أن يستفيد منها، وعليه فإنه في حالة وجود شرط إعفاء أو تحديد مسؤولية يرد في عقد النقل لا يمكن لأي شخص ليس طرفا في هذا العقد الاستناد إليه، وبالتالي كان من اللازم للناقل الذي يريد أن يحمي ربانه وأفراد طاقمه أو مقاوليه المستقلين أن يدرج في سند الشحن شرطا يعبر عن إعفاء هؤلاء الأشخاص من المسؤولية أو استقادتهم من حدود المسؤولية المقررة للناقل وهو ما يعرف بشرط الهيماالايا في سند الشحن<sup>2</sup>.

ويعرف شرط الهيماالايا بأنه شرط يدرجه الناقل البحري في سند الشحن، بموجبه يشترط استفاة تابعيه من حدود وحالات إعفائه من المسؤولية ، نتيجة ما تبتغيه الضرورة التجارية من توفير حماية للغير المتعاقد مع الناقل<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>-William Tetley, Op. Cit, P.19.

<sup>2</sup>- الحسن يوسف يونس، الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية -سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 39، العدد (2)، 2017، ص 282.

<sup>3</sup>- ليلي قماز إدياز، شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشحن من التطبيق إلى الإقرار القانوني شرط هيماالايا وشرط استحالة فحص الحاوية، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد الخامس، ص84.

ويؤسس البعض ذلك على أساس نظرية الوكالة، فالناقل يتعاقد مع الشاحن باسمه وباعتباره وكيلًا عن تابعيه، ومن ثم يستفيدون مثله بموجب شرط الهيمالايا المدرج في سند الشحن من بنود إعفاء الناقل من المسؤولية<sup>1</sup>، إلا أنّ هناك رأي آخر وهو الأقرب للصواب يعتبر شرط الهيمالايا يخضع لنظرية الاشتراط لمصلحة الغير<sup>2</sup>.

وإذا كان شرط الهيمالايا يجد سنده في الاشتراط لمصلحة الغير فإنّ هذا المبدأ في حد ذاته استثناء، ويجب عدم التوسع في تفسيره، بحيث يجب أن يحدد الشرط بدقة الأشخاص

---

=- وترجع نشأة شرط الهيمالايا إلى قضية نظرتها محكمة الاستئناف الإنجليزية باسم Adler vs Dickson وخلصتها أنه في يوليو 1952 قررت السيدة Adler القيام برحلة سياحية عن متن السفينة هيمالايا، وأثناء الرحلة سقطت السيدة أثناء نزولها على سلم السفينة، وكسرت قدمها لكنها لم تستطع الحصول على تعويض من الناقل بموجب تذكرة السفر، الذي احتج بالإعفاء من المسؤولية العقدية، فرفعت دعوى ضد الريان Dickson لمطالبته بالتعويض نتيجة إهماله في تثبيت السلم جيدًا، والمحافظة على سلامة الركاب، لكن الريان أنكر ذلك وأكد أن السلم قد تم تثبيته بعناية تامة وأن سبب الحادث هو الرياح القوية التي قامت بتحريكه، وقد دفع الريان أنه في كل الأحوال يوجد شرط في عقد النقل يحميه من المسؤولية، بحيث يقرر أن يتحمل المسافر مخاطر النقل التي قد تلحق به وبأمتعته، السؤال الذي طرح على محكمة الاستئناف الإنجليزية هو أن الشرط كان مقررًا لحماية الناقل، فهل يستفيد الريان من هذا الشرط الاستثنائي المدون على السند الذي أصدره الناقل، باعتبار أنه ليس طرفًا في العقد؟ قرر مجلس اللوردات أن الناقل يستطيع أن يشترط في عقد النقل صراحة أو ضمنا لمصلحة نفسه ولمصلحة مستخدميه المشتركين في تنفيذ عقد النقل سواء كان عقد نقل بضائع أو عقد نقل أشخاص، وإن كان الناقل في هذه القضية قد اتجهت إرادته إلى إعفاء نفسه من المسؤولية دون مستخدميه، فلا يستفيدون من الشرط - لذلك حكم بمسؤولية الريان نتيجة إهماله، إلا أنّ الحكم شكل سابقة قضائية من خلال تمكين تابعي الناقل البحري ومستخدميه من ذات الحماية القانونية التي يستفيد منها الناقل، أي الحدود القانونية للمسؤولية وحالات الإعفاء منها، وكذا المدة القانونية لتقادم دعوى المسؤولية مشار إليه لدى: ليلي قماز إدياز، المرجع السابق، ص 58.

<sup>1</sup>- François- Xavier PIERRONNET, La Clause Himalaya : Fondement et application, Revue Juridique Neptunus, Neptunus, Law Review, 1997. <https://cdmo.univ-nantes.fr>

<sup>2</sup>- ليلي قماز إدياز، المرجع السابق، ص 85 .

المستفيدون منه والحقوق التي يستفيدون منها<sup>1</sup> حيث أن هذا الشرط يعتبر خروجاً على مبدأ نسبية أثر العقد، والذي يقضي بانصراف آثار العقد إلى أطرافه فقط<sup>2</sup>.

ولقد أقر القضاء والفقهاء هذا الشرط، ثم تباعهم الاتفاقات الدولية، والقوانين الوطنية<sup>3</sup> حيث أقرت هذا الشرط اتفاقية بروكسل بموجب بروتوكولها المعدل سنة 1968 المادة 4 مكرر وحددت المستفيدين من هذا الشرط بتابعي الناقل أو وكيله، شرط ألا يكون هذا الوكيل مقاولاً مستقلاً، وبذلك تكون قد استبعدت مقاول الشحن والتفريغ من تطبيق حدود المسؤولية المطبقة بموجبها باعتباره مقاولاً مستقلاً عن الناقل، وهو ما اتبعته قواعد هامبورج 1978 بموجب نص المادة السابعة (الفقرة الثانية)<sup>4</sup>.

أمّا عن قواعد روتردام، فقد أقرت شرط الهيمالايا ومكنت إضافة إلى الرّبان والطاقم مستخدمي الناقل والطرف المنفذ البحري ومستخدميه من حماية هيمالايا التلقائية من خلال المادة 1/4 والمادة 1/19 من الاتفاقية دون ضرورة إدراج الشرط في السند<sup>5</sup> حيث أنه وفقاً للمادة

---

1 - ليلي قماز إدياز، المرجع السابق، ص ص 85 - 86 .

2- Francois- Xavier PIERRONNET, Op. Cit, P.7.

3- أنظر موقف الدول المختلفة من اعترافهم بشرط الهيمالايا في الأنظمة القانونية:

-François - Xavier PIERRONNET, Op. Cit, P.8.

4- الحسن يوسف يونس، المرجع السابق، ص 282.

5- ليلي قماز إدياز، المرجع السابق، ص 89.

حيث تنص المادة الرابعة من قواعد روتردام على: "انطباق الدفوع وحدود المسؤولية:

1- يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير، أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية تجاه: أ- الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ أو ب- ربان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها؛ أو ج- متخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري".

1/4 يستفيد تابعي الناقل (الطرف المنفذ البحري، وريان السفينة وطاقمها، وأي شخص يؤدي خدمات على متنها، ومستخدمي الناقل، ومستخدمي الطرف المنفذ البحري) من كل ما توفره الاتفاقية من وسائل دفاع أو حدود للمسؤولية للناقل وذلك في الدعاوى القضائية أو التحكيمية وسواء أقيمت على أساس المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية، بسبب هلاك البضائع محل عقد النقل أو تلفها، أو التأخر في تسليمها<sup>1</sup>.

ومما لا شك فيه استعادة تابعي الناقل المذكورين أعلاه من كل وسائل الدفاع أو حدود مسؤولية يشترطها الناقل لنفسه في عقد النقل، إذ يمتد إليهم (شرط الهيمالايا) بما أنه يمتد إليهم الاستعادة من كل ما يفيد الناقل في نصوص الاتفاقية، كذلك يمتد إليهم الاستعادة من الشروط التي يدرجها الناقل في عقد النقل الكمي إذا اشترط امتدادها إليهم، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، فإنه وفقا للمادة 4 فقرة 2 من إتفاقية روتردام يستفيد الشاحن والشاحن المستندي والمتعاقدين معهما من الباطن وكذلك وكلاهما أو مستخدميها من كل ما توفره الاتفاقية من

---

وتنص المادة 19 على: "مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية": 1- يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية، وله الحق في أن تنطبق عليه الدفع وحدود المسؤولية المنطبقة على الناقل حسب ما تنص عليه هذه الاتفاقية إذا : (أ)..... (ب)....<sup>1</sup> - يلاحظ على نص المادة 4 ف1 أنه ذكر الطرف المنفذ البحري دون أي طرف منفذ آخر، ومن ثم لا تستفيد الأطراف المنفذة غير البحرية من الحماية الواردة بالنص، إلا أن هناك من يرى أنه ليس في الاتفاقية ما يمنع من إدراج شرط الهيمالايا، لحماية الأطراف المنفذة غير البحرية التي لا تشملها الحماية القانونية، المشار إليه لدى: ليلي قماز إدياز، المرجع السابق، ص 89.

- وأكدت المادة هذا الحق للطرف المنفذ البحري، ووضعت شروط الاستعادة منه، كما أوضحت اللجنة البحرية الدولية جواز الاتفاق على شرط الهيمالايا لصالح الأطراف المنفذة غير البحرية أو الأشخاص الآخرون الذين لا تشملهم المادة 1/4 من قواعد روتردام.

- The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, Op. Cit, P.8.

وسيلة دفاع للشاحن أو الشاحن المستندي، وذلك في الدعاوى القضائية أو التحكيمية التي تقام على أساس المسؤولية العقدية أو التقصيرية أو غير ذلك.

ويلاحظ أنّ المادة 4 فقرة 2 قصرت حق الشاحن والشاحن المستندي وأتباعهما المذكورين في النص في الاستفادة فقط من كل حكم يوفر وسيلة دفاع للشاحن أو الشاحن المستندي ولم تمده إلى حدود المسؤولية كما هو منصوص عليه في البند (1) من المادة الرابعة والذي يخص الناقل وأتباعه، وذلك لأنّ الاتفاقية لم تنص على حدود مسؤولية الشاحن أو الشاحن المستندي.

وإذا وافق الناقل على تحمل واجبات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى الاتفاقية أو وافق على أن تتجاوز حدود مسؤوليته الحدود المنصوص عليها في الاتفاقية، لا يكون الطرف المنفذ البحري ملزماً بهذه الموافقة ما لم يوافق صراحة على قبول تلك الواجبات أو تلك الحدود الأعلى م 19 فقرة 2.

ووفقاً لنص المادة 80 فقرة 1 يجوز لأطراف العقد الكمي وضع شروط بالعقد تزيد أو تنقص من الحقوق والواجبات والمسؤوليات المنصوص عليها بالاتفاقية، ومن ثم يجوز للشاحن أن يضع شروطاً تخفض مسؤوليته أو تحد منها ويشترط امتداد الانتفاع بها إلى الشاحن المستندي وأتباعهما مثل المرسل إليه أو وكلائهما ومستخدميهما (شرط الهيما لايا).

ولقد وضعت المادة 80 فقرة 5 شروطاً سريان آثار العقد الكمي في مواجهة الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن، ومنهم المرسل إليه، والتي من بينها موافقة المرسل إليه الصريحة على الالتزام بالخروج عن أحكام الاتفاقية، وهذا في حالة ما إذا كان الاتفاق بين الناقل والشاحن في غير مصلحته، كالاتفاق على الحد من مسؤولية الناقل حتى يسرى في مواجهة المرسل إليه،

وإلا تحمل الناقل المسؤولية في مواجهة المرسل إليه وفقا لأحكام الاتفاقية الملزمة، وهذا بهدف حماية المرسل إليه من تعسف الناقل على أساس أنه لم يشارك في العقد، أمّا إذا كان الاتفاق في مصلحة المرسل إليه، كالرفع من الحدود القانونية لمسؤولية الناقل، يثور التساؤل فيما إذا كان يشترط قبول المرسل إليه لهذه الشروط حتى يتمكن من الاستفادة منها؟، حيث أنّ المادة 80 فقرة 5 لم تشر إلى ذلك باعتبار أنّها تهدف إلى حماية المرسل إليه.

كما يمكن للشاحن إدراج شرط الهيمالايا لاستفادة المرسل إليه من الحد المرتفع لمسؤولية الناقل المتفق عليه، وحينئذ لن تكون الموافقة الصريحة للمرسل إليه ضرورية وهو السبب الذي يجعل صاحب الحق على البضاعة هو الآخر يستفيد من شرط الهيمالايا بموجب قواعد روتردام وليس فقط الناقل وتابعيه، ليكون ذلك من مستجدات هذه الاتفاقية<sup>1</sup>.

أما على مستوى التشريع الجزائري فقد تطرق القانون البحري الجزائري لشرط الهيمالايا بموجب المادة 916 منه إذ اعتبر مقال المناولة يخضع لذات التحديد القانوني للمسؤولية المقررة للناقل البحري<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> لأن الشرط كان يدرج من سند الشحن لحماية مصالح الناقل، ولكن وجود شرط هيمالايا لاستفادة المرسل إليه لم تطرح سابقا، ليلي قماز الدياز، المرجع السابق، ص 91.

<sup>2</sup> تنص المادة 916 من ق ب ج أنه " إذا حدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عمليات الشحن و التفريغ و النقل الذي أستعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقال المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤوليته وفقا للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث الكتاب الثاني من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 و المذكور أعلاه .



#### رابعاً: عبء إثبات سريان العقد الكمي

يتحمل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتية من الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج وهو ما نصت عليه م 80ف6 سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو غيرهم ممن لهم مصلحة في التمسك بالعقد الكمي، أي أنه يقع على الطرف الذي يتمسك بالمخالفة أن يثبت أن ذلك كان وفقاً للشروط المطلوبة، وعبء الإثبات من العناصر التي توصف بأنها غير قابلة للتفاوض<sup>1</sup> أي لا يجوز الاتفاق على مخالفة نص المادة 80 فقرة 6، وفي حالة وقوع النزاع يفحص القاضي الناصر في القضايا البحرية كل الأخطاء الصادرة من الناقل ومحاولته الخروج على أحكام الاتفاقية.

نستخلص مما سبق التّطرق إليه في الفصل الأول أنّ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً أو ما يعرف بقواعد روتردام 2008 استحدثت ما يسمى بالعقد الكمي والذي يعد كنوع من أنواع عقود النقل البحري للبضائع، ولهذا العقد أسس لا بد من توافرها لكي ينتج هذا العقد آثاره ويصبح ساري المفعول بين الأطراف المختلفة إضافة إلى أنّه يتشابه ويختلف مع عدة عقود في مجال النقل البحري للبضائع، وله خصائص يتميز بها عن غيره من العقود أهمها الحرية التعاقدية بين أطرافه وهذه الأخيرة هي التي تمنح الطابع الإستثنائي للعقد الكمي وتجعله الفقرة الأهم في اتفاقية روتردام كونها أول اتفاقية في مجال النقل البحري للبضائع من تطرقت صراحة إلى الحرية التعاقدية بالوصف السابق ذكره.

<sup>1</sup>- Gaston NGAMKAN, Op. Cit, P. 270.

## الفصل الثاني: تكريس الحرية التعاقدية على العقد الكمي

إنّ مشروع الولايات المتحدة الأمريكية بإدراج العقد الكمي في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا قواعد روتردام<sup>1</sup> 2008<sup>1</sup> لقي نقاشا حادا بين أنصار إلزامية النصوص القانونية المفضلين للمساواة بين الشاحنين، وبين أنصار الحرية التعاقدية المفضلين للمرونة الضرورية لعصر العولمة وللتوفيق بين ضرورة تحديد مسؤولية الناقل وإدخال عقد النقل الكمي الذي يسمح بالخروج على أحكام الاتفاقية هناك العديد من النصوص أضيفت إلى قواعد روتردام، وهذه القواعد تجعل من الإلزامية هي المبدأ والحرية التعاقدية الاستثناء<sup>2</sup>.

فوفقا لنص المادة 79 من قواعد روتردام، يكون أي بند في عقد النقل باطلا متى كان يستبعد واجبات أو مسؤوليات الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بواجب منصوص عليه في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، كما يقع باطلا وفقا لهذه المادة أي بند في عقد النقل متى كان يستبعد واجبات أو مسؤوليات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي عن الإخلال بأي من واجباته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

---

<sup>1</sup> - أنظر الملحق رقم 1، بشأن إقتراح الولايات المتحدة الأمريكية على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، فيينا نوفمبر /ديسمبر 2003.

<sup>2</sup> - Kamelia Kolli , Op.Cit, P.153.

وتضع المادة 79 قاعدة عامة، إذ أنها تقضي بأن الانحرافات عن أحكام الاتفاقية باطلة إذا كانت تستبعد أو تحد من التزامات أو مسؤوليات الأطراف المذكورة<sup>1</sup>.

واستثناء على نص المادة 79 من قواعد روتردام، يأتي نص المادة 80 فقرة 1 من نفس القواعد والتي تنص على أنه: "بصرف النظر عن أحكام المادة 79، يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية".

وبناء على هذا النص يجوز لأطراف العقد الكمي الاتفاق فيما بينهم على حقوق والتزامات ومسؤوليات للناقل والشاحن أكثر أو أقل من التي نصت عليها الاتفاقية، ومن ثم تكون الاتفاقية قد أخرجت العقد الكمي من الخضوع لأحكامها وتركت أمر تنظيمه لمبدأ الحرية التعاقدية للأطراف، هذا من ناحية.

ومن ناحية ثانية، فقد قيدت الاتفاقية مبدأ الحرية التعاقدية بأمرين، الأول: هو ضرورة توافر عدد من الأسس في العقد الكمي لكي يصبح صحيحاً منتجاً لأثاره (المادة 80 فقرة 2، 80 فقرة 3)، والثاني: أخضعت الاتفاقية بعض التزامات الناقل والشاحن للتنظيم الوارد بالاتفاقية ولم تسمح للمتعاقدين بالخروج عليها (80 فقرة 4).

لذلك سنتطرق في هذا الفصل إلى الحرية التعاقدية كمصدر للعقد الكمي في المبحث الأول وإلى الحدود الواردة على الحرية التعاقدية في المبحث الثاني.

---

<sup>1</sup> – Joakim Andersson : The UNCITRAL Convention: Changes to existing law, 2009, P.17.

## المبحث الأول: الحرية التعاقدية كمصدر للعقد الكمي

نظمت قواعد روتردام الأحكام الخاصة بالعقد الكمي بمقتضى المادة 80 من الاتفاقية والتي يحمل عنوانها مسمى "قواعد خاصة بشأن العقود الكمية".

ووفقاً لنص الفقرة الأولى من المادة 80 من الاتفاقية، يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها الاتفاقية، ومن ثم أخضعت الاتفاقية العقود الكمية لمبدأ الحرية التعاقدية، وأصبح هذا المبدأ هو أساس العقد الكمي هذا من جهة، ومن جهة أخرى أخضعت اتفاقية روتردام بعض التزامات الناقل والشاحن الناتجة عن إبرام العقد الكمي للحرية التعاقدية.

## المطلب الأول: تطبيق الحرية التعاقدية على العقد الكمي

يعد أحد العناصر الجديدة في اتفاقية روتردام، أنه لأول مرة تم إدراج مبدأ الحرية التعاقدية في وثيقة دولية لقانون النقل، ولم يسبق مطلقاً أن أخذت اتفاقية للنقل البحري بالسماح للأطراف أن يخالفوا القواعد الآمرة المعتادة المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري أو الالتزامات المرتبطة بتنفيذ العقد<sup>1</sup>، إذ أجازت اتفاقية روتردام إمكانية تعديل التزامات الأطراف وكذلك مسؤولياتهم بمقتضى العقد الكمي، وذلك خلافاً لما هو ثابت من قبل في اتفاقية بروكسل وبروتوكولاتها، وكذلك اتفاقية هامبورج<sup>2</sup>.

ولقد منحت اتفاقية روتردام قواعدها الطبيعية الآمرة، وقررت بطلان أي اتفاق يستبعد واجبات أو مسؤوليات أطرافها المادة 79، ثم سمحت لأطراف العقد الكمي الناقل - الشاحن الاتفاق على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي

---

<sup>1</sup> - لقد أثار موضوع الحرية التعاقدية جدلاً كبيراً ومناقشات واسعة منذ بداية الجلسات سنة 2004 للإعداد لبنود الاتفاقية، وهناك بعض الوفود الهامة قد عارضت بشدة مثل هذا التجديد خلال سنوات عديدة، وتمسك المعارضون بالطبيعة الآمرة للقواعد في موضوع المسؤولية، وبالحاجة إلى حماية الناقلين والشاحنين الصغار من الأطراف الآخرين في العقد، إذ لديهم قدرة هامة على التفاوض وقوة اقتصادية كبيرة، والواقع أن الانقسام في إطار مجموعة العمل لم يكن يقوم على التفرقة بين الدول المتقدمة والدول النامية، ولكن تعلق الأمر تحديداً بالمعارضة بين أولئك المعارضين للحرية التعاقدية والمناصرين لها، وقد استمرت هذه المعارضة طوال جلسات النقاش، وقد تم في النهاية التوصل إلى توافق في إطار هذه المناقشات في شكل اتفاق واسع لم يتم الإجماع عليه لذلك أطلق عليه "المجموع المتوافق عليه وتم التوصل إليه في المرحلة الأخيرة من المفاوضات. وتعتبر الصيغة التي تم التوصل إليها صيغة اتفاقية لا تتكون من إعلان الحرية التعاقدية البحتة الكاملة والعامة للنقل من ميناء إلى ميناء ولا بالنسبة للنقل الجزئي، وتأخذ الاتفاقية بالمفهوم الأمر التقليدي للقواعد، وأدخلت العقد الكمي.

-Illescas Rafael, Op. Cit, P.94.

<sup>2</sup> - Lucas Bernaux Op. Cit, P.73.

تفرضها الاتفاقية المادة 80 فقرة 1، إعمالاً لمبدأ الحرية التعاقدية، لذلك هذه القواعد تجعل من القواعد الآمرة المبدأ والحرية التعاقدية المحددة المقيدة جداً الاستثناء<sup>1</sup>.

بناء على ذلك، فإنّ الاتفاقية تشمل نظامين أساسيين مختلفين في عقود نقل البضائع البحرية من "ميناء إلى ميناء"، و"من الباب إلى الباب" بشرط أن تشمل هذه العقود رحلة أو جزء بحري، وهما:

- فالنظام الأول هو نظام النقل البحري العادي التقليدي الذي يخضع كلياً للطبيعة الآمرة للاتفاقية طبقاً لنص المادة 79.

- والنظام الثاني هو نظام العقد الكمي، وهو يعتبر عقد نقل بحري، يخضع لمبدأ الحرية التعاقدية طبقاً لنص المادة 80، إذ يعطي أطرافه مستوى مرتفع من الحرية التعاقدية، وهذه الحرية لا تمس بعض العناصر والتي توصف بأنها "غير قابلة للتفاوض"، وينشئ عقد النقل الكمي حقوق والتزامات ومسؤوليات هامة مثل تلك المفروضة بواسطة الاتفاقية في إطار عقد النقل البحري العام<sup>2</sup>.

إذن تسمح اتفاقية روتردام لأطراف العقد الكمي، عند اتفاهم على بنود هذا العقد بأن يخالفوا ويتعدوا عن قواعد الاتفاقية الآمرة.

---

<sup>1</sup> - Kamelia Kolli, Op. Cit, P. 153.

<sup>2</sup> - Illescas Rafael, Op. Cit, P. 694 .

## الفرع الأول: المقصود بالحرية التعاقدية

يقصد بالحرية التعاقدية أن يقوم أطراف العقد بمناقشة كل بند من بنود العقد بصفة منفردة والتفاوض عليه، حتى يبرم العقد في النهاية معبرا عن الإرادة الحرة والواعية لأطرافه.

وفي نطاق العقد الكمي يجب أن يتناقش ويتفاوض أطرافه حول كل بند من بنوده وأهمها بند الأجرة (أجرة النقل)، وكذلك التسليم (مكانه وميعاده)، وشروط النقل، والتزامات الأطراف، ومن يقوم بتحميل البضائع ومناولتها ورصها وتفريغها، وكذلك الاتفاق حول مسؤولية كل طرف الناتجة عن إخلاله بالتزاماته المحددة بالعقد، مع ضرورة أن يتوافر في العقد الكمي شروط انطباق الاتفاقية باعتباره عقد نقل بحري أولا لكي يخضع للحرية التعاقدية ويستبعد من نطاق تطبيق الاتفاقية إذ تنص المادة 80 فقرة الأولى من قواعد روتردام على أنه: "بصرف النظر عن أحكام المادة 79، يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية".

هذا النص هو الذي يخضع العقد الكمي لمبدأ الحرية التعاقدية، ويتيح لأطرافه الخروج على أحكام الاتفاقية، ولكن تجدر الملاحظة أنّ النص السابق قد تضمن عبارة "الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية"، قبلها جملة يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن، وبعدها جملة على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية، وهو ما يعني أنّ المشرع الدولي يشترط بداية لكي يخضع العقد الكمي للحرية التعاقدية، أن يكون العقد عقد نقل بالمعنى العام المحدد في الاتفاقية في مادتها الأولى فإن تحقق ذلك خرج من نطاق تطبيق الاتفاقية وخضع لمبدأ الحرية التعاقدية.

وقد عرفت اتفاقية روتردام عقد النقل في مادتها الأولى الفقرة الأولى بأنه: "يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري".

إذن بالإضافة إلى توافر مفهوم العقد الكمي وشروط صحته، يجب في البداية أن يشتمل العقد الكمي على مفهوم عقد النقل، ومن ثم يجوز أن يكون العقد الكمي عقد نقل من ميناء إلى ميناء ويجوز أن يكون عقد نقل من الباب إلى الباب.

كما أنه يجوز أن يبرم العقد الكمي للنقل عبر الخطوط المنتظمة، ويجوز أن يبرم للنقل عبر الخطوط غير المنتظمة.

كما يجب أن تتوافر في العقد الكمي شروط انطباق اتفاقية روتردام باعتباره عقد نقل بحري، أي النطاق الجغرافي والنطاق الشخصي لانطباق الاتفاقية المحدد بالمواد 5، 7 من الاتفاقية هذا بالإضافة لخضوعه للأحكام الواردة في المادة السادسة، ويرجع ذلك إلى أنه طبقا لنص المادة 80 فقرة 2 "ج" يجب أن تتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمتثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة 80 فقرة 2 التي تضع شروط صحة العقد الكمي، كما يجب وفقا للنص أن يوجه إليه إشعار بتلك الفرصة ومن ثم يجوز للشاحن أن يختار الخضوع لأحكام قواعد روتردام وعدم إبرام عقد كمي، هذا ومن ناحية أخرى، إذا حدث نزاع متعلق بالعقد الكمي وثبت عدم توافر شروط صحته أو فقدان بعضها، في هذه الحالة يفصل في النزاع وفقا لقواعد روتردام ومن ناحية الثالثة، إذا توافرت شروط صحة العقد الكمي كانت أحكام هذا العقد نافذة في مواجهة كل من أطرافه فقط ووضعت المادة 80 فقرة 5 مجموعة من الشروط التي يجب توافرها لسريان العقد في مواجهة الناقل وأي شخص آخر غير



الشاحن مثل المرسل إليه، والطرف المسيطر والشاحن المستندي، الحائز أو غيرهم<sup>1</sup>، فإذا لم تتوافر هذه الشروط أو رفض الغير الخضوع لأحكام العقد الكمي، هنا تطبق قواعد روتردام والواقع أنّ نص المادة 80 فقرة 5 من قواعد روتردام هو الشرح المفصل للقاعدة الواردة في نص المادة السابعة من نفس القواعد ومكمل لها، وذلك حيث أن المادة السابعة قررت انطباق قواعد الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز الذي ليس طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية.

والمقصود بعقد النقل المستبعد من نطاق انطباق الاتفاقية العقد الكمي، وبالتالي إذا لم تتوافر في حق الغير الشروط الواردة في نص المادة 80 فقرة 5 في هذه الحالة تطبق قواعد روتردام على العلاقة بين الناقل والغير الناشئة عن عقد النقل الكمي.

وعليه، يجب توافر شروط انطباق قواعد روتردام في العقد الكمي، بالإضافة إلى شروط صحة العقد الكمي، لكي يخرج عن نطاق الاتفاقية ويخضع لمبدأ الحرية التعاقدية والتنظيم الحر بإرادة أطرافه والمتمثل في التزامات الناقل والشاحن التي سنفصلها في المطلب اللاحق.

---

<sup>1</sup> - وهذه الشروط هي: أ- أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأبدي موافقته الصريحة على أن يكون ملزماً بذلك الخروج، ب- وألا تكون تلك الموافقة مبينة في جدول الأسعار والخدمات العيني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب.

## الفرع الثاني: مقومات الحرية التعاقدية

وللتأكد من توافر الحرية التعاقدية في العقد الكمي من عدمها، لابد من معرفة مدى توافر

مقومات الحرية التعاقدية، إذ أن هذه الأخيرة تتكون من عدة عناصر ومقومات، وهي:

### أولاً- التوازن بين حقوق والتزامات الأطراف:

تقتضي الحرية التعاقدية أن يكون الأطراف على قدم المساواة، بحيث تكون قدرتهم على

التفاوض متماثلة، فهذا ما يبرر الحرية في التفاوض<sup>1</sup>.

والمقصود بالمساواة بين الطرفين هنا المساواة الاقتصادية والفنية والقانونية، فافتقار أي من

الطرفين إلى المعرفة القانونية يضعفه و يجعل المساواة غير قائمة، وكذلك الفارق الكبير

في الناحية الاقتصادية يؤدي بطرف أن يكون قوى والطرف الآخر يكون ضعيف<sup>2</sup>، وهو ما

نلاحظه بالنسبة لشركات النقل الكبرى والشاحنات الصغار.

### ثانياً- القدرة على التفاوض:

يترتب هذا العنصر على العنصر السابق، إذ أن المساواة بين المتعاقدين على النحو

السابق، تتيح للطرفين القدرة على التفاوض، فالقدرة على التفاوض تتبع من المساواة بين

المتعاقدين، إذ يجب أن يتم التفاوض حول كل بند من بنود العقد على حده، أي تتم مناقشة كل

بنود العقد مناقشة موضوعية حيادية، وألا يذعن طرف لإرادة طرف آخر، لأن عقد الإذعان

يعني أن أحد الطرفين لم تكن لديه إمكانية التفاوض على العقد.

---

<sup>1</sup> - Lucas Bernaux, Op. Cit, P. 76.

<sup>2</sup> - تطرق المشرع الجزائري للتوازن التعاقدية في المادة 90 من ق م ج إذ نص على أنه "إذا كانت إلتزامات أحد المتعاقدين متفاوتة كثيرا بالنسبة مع ما حصل عليه هذا المتعاقد من فائدة بموجب العقد أو مع إلتزامات المتعاقد الآخر.....جاز للقاضي بناء على طلب المتعاقد المغبون ، أن يبطل العقد أو أن ينقص إلتزامات هذا المتعاقد"

لذلك يجب أن تكون صياغة العقد الكمي نتيجة مناقشات ومفاوضات حقيقية بين الأطراف المتعاقدة، ربما يحدث ذلك في العقود المبرمة بين الناقلين والشاحنين الكبار الذين يتمتعون بالمساواة وبالقدرة على التفاوض، في حين يبدو أن الشاحنين الصغار والمتوسطين ليس لديهم القدرة على التفاوض في مواجهة شركات النقل الكبرى<sup>1</sup>.

والقدرة على التفاوض تؤدي إلى تحقيق التوازن بين حقوق والتزامات الطرفين وهي الغاية المبتغاة من وراء منح الحرية التعاقدية لأطراف العقد.

بالإضافة إلى القدرة على التفاوض، فإن التفاوض يحتاج إلى الوقت، إذ أن مناقشة بنود العقد وتبادل الآراء حولها يتطلب المزيد من الوقت، ويلاحظ أن الناقلين وكبار الشاحنين لديهم القدرة على التفاوض ولكن ليس لديهم الوقت دائما للقيام بذلك، وعلى العكس من ذلك فإن الشاحنين الصغار لديهم الوقت للقيام بذلك ولكن الوسائل اللازمة للقدرة على التفاوض لا تتوافر لهم<sup>2</sup>.

### ثالثا - ضرورة توافر حسن النية:

تقتضي الحرية التعاقدية توافر عنصر حسن النية وقت إجراء المفاوضات<sup>3</sup>، إذ يجب أن يتحلى الطرفين بحسن النية، والالتزام بحسن النية هو مبدأ أخلاقي رفيع وهو يعني الاستقامة والنزاهة والتعامل بشرف، ففي مجال العقود ينبغي أن يلتزم الأطراف المتفاوضة بحسن النية ولا

---

<sup>1</sup> - Lucas Bernaux, Op. Cit, P.77.

<sup>2</sup> - Philippe Delbecque, Op. Cit, P.1.

<sup>3</sup> - بركان فضيلة، مبدأ حسن النية في العقود في القانون المدني الجزائري، مجلة الحقوق و العلوم السياسية جامعة خنشلة، المجلد رقم 9، العدد 2، 2022، ص 663.

يتعمد أحدهما تضليل الآخر أو إخفاء أي معلومة ما دامت جوهرية ومهمة للعقد محل التفاوض.

وهو يعني ضرورة أن يتمتع أطراف العقد بالإخلاص<sup>1</sup>، والأمانة والتعاون المشترك<sup>2</sup> وأن يفصح كل منهما للآخر عما يرتبط بالعقد بصدق وألا يخدع الطرف المتعاقد معه أو يقدم له معلومات مغلوبة أو كاذبة، مما يسمح بإبرام العقد وفق معطيات صحيحة ودقيقة، ويترتب على ذلك قلة المنازعات القضائية المترتبة على هذا العقد.

### المطلب الثاني: التزامات الناقل والشاحن الخاضعة للحرية التعاقدية

تعتبر التزامات الناقل والشاحن من بين النتائج المترتبة على تجسيد الحرية التعاقدية في نطاق العقد الكمي، وهو ما استحدثته قواعد روتردام 2008 استثناء على أحكامها الآمرة إذ أنّ بعض التزامات الشاحن والناقل يجوز الاتفاق على مخالفتها إقرارا للحرية التعاقدية المكرسة في إطار العقد الكمي.

### الفرع الأول: التزامات الناقل الخاضعة للحرية التعاقدية

اعترفت قواعد روتردام في العقد الكمي بحرية تعاقدية واسعة، فجردت بعض الالتزامات المتعلقة بهذا العقد من صفتها الإلزامية وجعلتها التزامات مكتملة تقوم على أساس إطلاق الحرية التعاقدية، وإعتبرتها التزامات خاضعة للتعديل شريطة استيفاء جميع شروط تحقيق الحرية

---

<sup>1</sup> - وهو نفس ما تطرق إليه المشرع الجزائري بموجب المادة 107 من ق م ج .

<sup>2</sup> - لقد اهتمت قواعد روتردام بالالتزام بالتعاون وجعلته التزاما عاما على عاتق كل من الناقل والشاحن في عقود النقل البحري بصفة عامة وذلك بمقتضى المادة 28 والتي تحمل عنوان "تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات".

التعاقدية المذكورة سابقا، ويتعلق الأمر بالتزامات متعلقة بالبضاعة (أولا) وكذلك الأحكام المتعلقة بحدود المسؤولية وعبء الإثبات التي تخضع للحرية التعاقدية (ثانيا).

### أولا- التزامات الناقل المتعلقة بالبضاعة:

وفقا لنص للفقرة 2 من المادة 3 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924<sup>1</sup> يلتزم الناقل بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك بعناية ودقة، وهو ما أخذت به معظم التشريعات الوطنية وكرسته في قوانينها الداخلية من بينها القانون البحري الجزائري من خلال المادة 773 منه؛ وهو نفس النهج الذي سارت عليه قواعد روتردام" مع بعض التعديلات خاصة فيما يتعلق بالالتزام بالتسليم.

وباستقراء نص الفقرة 4 من المادة 80 من قواعد روتردام نجد أنّ هذه الالتزامات المتمثلة عموما في الشحن والتشوين والرص والتفريغ والتسليم هي التزامات للناقل إمكانية التنصل منها في العقد الكمي بموجب شرط استثنائي على الحرية التعاقدية، وهو ما استحدثته قواعد روتردام بعد أن كان مستبعدا في قواعد النقل السابقة، وعليه تعتبر الحرية التعاقدية في العقد الكمي بمثابة الثورة في قواعد النقل البحري للبضائع، وهو ما سيتم التطرق له من خلال : ( 1 ) بذل العناية اللازمة في كل من الشحن، النقل والتفريغ ؛ ( 2 ) الإلتزام بالتسليم.

---

<sup>1</sup> - المادة 3 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924، المادة 4 من معاهدة هامبورج ل1978، وتنص المادة 773 من ق. ب. ج على: " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الإتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن ."

## 1) بذل العناية اللازمة:

وفقا لقواعد روتردام 2008 إن أول الالتزامات التي يبدأ بها الناقل عند تنفيذها لعقد النقل البحري للبضائع هو قيامه بتسليم البضائع وفقا لما نصت عليه المادة 12، فتبدأ عملية النقل البحري بتسليم الناقل للبضائع<sup>1</sup>، ثم شحنها، وحرصها طبقا للطرق الفنية المعروفة دوليا، ليكون الناقل بعد ذلك ملزما بالعناية والمحافظة على البضائع ضمانا لسلامتها لينتهي بتفريغ البضائع من على متن السفينة من أجل تسليمها إلى المرسل إليه<sup>2</sup>.

فبمجرد انتهاء التحضيرات السابقة لعملية النقل البحري، يقوم الناقل باستلام البضائع من أجل شحنها على متن السفينة طبقا لما جاء في الفقرة 2 "أ" من المادة 12 من قواعد روتردام، فيقوم الناقل باستلام البضائع من الشاحن في المكان والزمان المحددين، ولا تشترط الإتفاقية أن تتم عملية استلام البضائع بميناء الشحن، فقد تتم تلك العملية خارج الميناء كأن يستلمها من المخازن أو المستودعات باعتبار أن قواعد روتردام هي اتفاقية تحكم النقل من الباب من الباب أي بطابع متعدد الوسائط<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - مذكرة الأمانة العامة للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل 3، الدورة 16 ديسمبر 2005، ص 118.

<sup>2</sup> - خلادي إيمان، الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع على ضوء القانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، جامعة أوبكر بلقايد، تلمسان، 2020-2021، ص 325.

<sup>3</sup> - النقل متعدد الوسائط هو نقل بضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعدد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر. المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980. (لم تدخل حيز النفاذ لعدم بلوغها النصاب القانوني المقدر بمصادقة 30 دولة) فإن النقل متعدد الوسائط يقوم على أساس تعدد وإدماج وسائط النقل من مكان القيام إلى مكان الوصول، بمعنى من مكان المصدر إلى مكان المستورد النهائي للبضاعة في سلسلة واحدة ومتناسقة ومتكاملة الحلقات، كل حلقة مثل واسيلة من وسائط النقل المستخدمة في رحلة البضاعة. عالجت قواعد روتردام النقل البحري متعدد

## أ) استلام البضائع :

إنّ استلام البضاعة هو عمل مادي بموجبه يعتبر الناقل حائزا فعليا للبضاعة بهدف نقلها، كما أنّه عمل قانوني بموجبه يتعين على الناقل أن يذكر الحالة الظاهرة للبضاعة في سند الشحن - مستند النقل-، من حيث الطبيعة العامة للبضاعة والعلامات الرئيسية وعدد الطرود ووزن الحاوية ... إلخ، باعتبارها قرائن على كون الناقل قد أخذ البضاعة في عهده كما هي موصوفة في السند<sup>1</sup>، وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني والذي من خلاله تتحدد مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يلحق بالبضاعة<sup>2</sup> وعليه فبعد إبرام عقد النقل يصبح الناقل ملتزما بتسلم البضائع من الشاحن في الزمان والمكان المحددين في تفاصيل العقد، فوفقا لقواعد روتردام يتم التسلم إمّا من الشاحن شخصيا، وإمّا من السلطة أو طرف ثالث آخر إذا كانت قوانين مكان التسلم ولوائحه تقضي بأنه يمكن للناقل استلام البضاعة من سلطة أو طرف ثالث<sup>3</sup>، وقد أجازت المعاهدة لأطراف العقد تحديد وقت تسلّم البضائع بمقتضى عقد النقل، فلهما أن يشترطا أن يكون التسليم في أي وقت بعد التسلم الفعلي

---

الوسائط من خلال قواعد تحكم النقل السابق أو اللاحق للرحلة البحرية من خلال المادة 26 والمادة 82، معتبرة أن النقل متعدد الوسائط في مفهوم النقل متعدد الوسائط هو ذلك النقل الذي تتخلله رحلة بحرية، فيتعلق النقل من الباب إلى الباب عندما يتضمن واسطة بحرية دون إعادة، لمزيد من التفصيل أنظر : قماز ليلي الدياز، قواعد روتردام اتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان، 2015، ص 45.

<sup>1</sup> - أسامة عبد العزيز إبراهيم، التنظيم القانوني للنقل بطرق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 172.

<sup>2</sup> - هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1997، ص 242.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 12 فقرة 2 بند (أ) من قواعد روتردام.

للبضائع من جانب الناقل شريطة أن لا يكون هذا الوقت لاحق لبداية التحميل الأولي للبضائع<sup>1</sup>، وفي هذه الحالة يعتبر تسلم الناقل للبضاعة قبل شحنها الأولي هو على سبيل الوديعة إلى حين شحنها، وعليه تطبق القواعد المتعلقة بعقد الوديعة<sup>2</sup> على الفترة الممتدة بين تسلم البضائع وعملية شحنها الأولية.

## ب) فحص البضائع:

إنّ إتمام الناقل لالتزامه بتسليم البضائع من الشاحن يتم بناء على قيامه بفحص البضائع كون أن عملية فحص الناقل للبضائع تعتبر الخطوة الأولى في تنفيذ عقد النقل البحري، فإذا تم قبول البضاعة بشحنها على السفينة بناء على نتيجة هذا الفحص يتم السير في باقي خطوات النقل، أمّا إذا تم رفض البضاعة فتتوقف عملية نقلها<sup>3</sup>، فبفحص البضائع وقبولها يتحقق الالتزام بالتسليم الذي يترتب على الناقل وبذلك تليه عملية الشحن والرّص ليتم النقل ويتم إثبات تسلم البضائع بإصدار الناقل لمستند النقل<sup>4</sup> الذي يعتبر قرينة على استلام هذا الأخير للبضاعة

---

<sup>1</sup> - أنظر المادة 12 فقرة 3 بند (1) من قواعد روتردام

<sup>2</sup> - عرف القانون المدني الجزائري في المادة 590 عقد الوديعة بأنها: "الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئاً منقولاً إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه وعلى أن يرده عينا".

<sup>3</sup> - أنظر المادة 15 من قواعد روتردام: " بصرف النظر عن أحكام المادتين 11 و13 يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنهما يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل ..".

<sup>4</sup> - أنظر الفقرة 14 من المادة الأولى من قواعد روتردام: " مستند النقل يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي: (أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل، (ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه..".



وتصبح البيانات الواردة به حجة على مصدره "الناقل"، وفي حالة تبين للناقل عدم تطابق حالة وكمية ووصف وطبيعة البضاعة المسلمة مع البيانات التي قدمها الشاحن من أجل تدوينها ضمن تفاصيل العقد في مستند النقل أتاحت له المادة 40 من قواعد روتردام بإبداء التّحفظ في السند وفقا لشروط تضمنتها بنود هذه المادة<sup>1</sup>، وعليه فإنّ قبول الناقل للبضائع دون فحص حالتها ودون إبداء أي تحفظ يجعله مسؤولا عن أي أضرار تلحق بالبضاعة منذ تسلمها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه.

إنّ التزام الناقل بتسلم البضائع محل عقد النقل البحري من الشاحن في الزمان والمكان المحددين في العقد سواء من على رصيف ميناء القيام أو من مخازن الشاحن وفقا للاتفاق يعطي للناقل الحق في التحقق من البضاعة وفحصها والتأكد من مطابقتها للمواصفات المعلنة من الشاحن، فيتم تنفيذ عملية الكشف أو فحص البضائع من طرف الناقل، إلا أنّه وبالرجوع إلى مضمون المادة 18 من قواعد روتردام نجد أن الناقل مسؤول عن أي إخلال بالواجبات المترتبة عليه نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها أي طرف منفذ أو ربان السفينة أو الطاقم أو موظفو الناقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل<sup>2</sup>، متى تصرف ذلك الشخص بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب من الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته، وجاء في المادة 19 أيضا بأن يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية وله الحق

---

<sup>1</sup> - أنظر المادة 40 من قواعد روتردام.

<sup>2</sup> - طيب إبراهيم ويس، تأثير قواعد روتردام 2009 والمادة 812 من القانون البحري الجزائري على وحدة عقد النقل البحري، مجلة صوت القانون، العدد الثاني، أكتوبر 2014، ص 89.

في الاستفادة من الدفع وحدود المسؤولية المنطبقة على الناقل إذا تسلم البضائع بغرض نقلها أو سلم البضائع في دولة متعاقدة، فبناء على ما سبق ذكره يتضح أن عملية فحص البضائع تقع أصلاً على الناقل، ويجوز لمن ينوب عنه أن يتولى عملية الفحص سواء كان ريان السفينة أو غيره كالطرف المنفذ الذي يتولى القيام ببعض أعمال وواجبات الناقل على أن يتحمل هذا الأخير المسؤولية عن تقصير من يقوم بواجباته وفقاً لعقد النقل البحري.

وعليه فيوصف الاستلام بأنه عمل مادي وقانوني في نفس الوقت فإنه يتطلب الفحص المستندي، وهو الأوراق والمستندات المتعلقة بالبضاعة واللازمة لعملية شحنها ونقلها<sup>1</sup> مثلاً بوليصة التأمين على البضاعة، بالإضافة إلى الفحص المادي الفعلي أو كما يسمى بالفحص الظاهري للبضاعة، الذي يقوم به الناقل أو يمثله قانوناً مثل الريان بإجراء عملية التفتيش المعقول لتحديد الحالة الظاهرية للبضاعة وما إذا كانت سليمة ومطابقة للمستندات أم لا، فلا يفترض وجود خبير أو إجراء فحص دقيق إنما يكفي الفحص العادي للرجل المعتاد، بمعنى التفقد الخارجي المعقول للبضائع، والفحص المادي أو الظاهري للبضاعة ذو أهمية كبيرة لضمان سلامة الرحلات البحرية، فأحياناً لا تُعبر الأوراق ومستندات البضاعة عن حقيقة

---

<sup>1</sup> - طبقاً لقواعد روتردام يلتزم الشاحن بتوفير المعلومات والمستندات والتعليمات للناقل في الوقت المناسب طبقاً لما جاء في نص المادة 29. يتم تزويد الشاحن للناقل بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وإصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، على أن يتكفل الشاحن بصحة المعلومات التي يوفرها، ويتحمل التعويض عما ينجم من خسارة أو ضرر نتيجة عدم صحة المعلومات التي يوفرها وهو ما كرسته المادة 31. نذكر من هذه المستندات: - الفاتورة التجارية: وهي ورقة تحتوي على وصف البضاعة وكميتها أو وزنها.....

- شهادة المنشأ: تشتمل على تحديد من أين أتت هذه البضاعة، ويتم اعتماد هذه الشهادة عادة من الجهات التجارية المختصة والتي مثل الغرفة التجارية. - أوراق تفيد الحصول على الموافقات اللازمة الصادرة عن الجهات الإدارية المختصة حسب نوع البضاعة محل عقد النقل بوليصة التأمين على البضاعة: وهي عبارة عن وثيقة تثبت قيام الشاحن بالتأمين على البضاعة من مخاطر النقل.

وطبيعة البضاعة، فقد تشكل هذه البضائع خطراً على الممتلكات والأشخاص، وفي هذا الصدد نصت قواعد روتردام في مادتها 15 بأنّ للناقل أن يرفض تسلّم البضائع أو تحميلها كما له اتخاذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها إذا كانت هذه البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنّها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل".

كما تجدر الإشارة إلى تأثير التطور العلمي والتقني الحديث على عملية فحص ومعاينة البضائع، أين أصبح النقل البحري للبضائع يتم من خلال سفن ناقلات الحاويات والتي جعلت من هذه العملية مهمة صعبة نوعاً ما حالت دون تمكن الناقل من الإطلاع على محتوى الحاوية نظراً لأنها محكمة الغلق وتحتاج إلى الوقت، بالإضافة إلى عددها الهائل مما يجعل من الصعب عملياً قيام الناقل أو من يمثله بفتح جميع الحاويات ومعاينتها، الأمر الذي جعل من الحاويات وسيلة لتهرب البضائع غير مشروعة كالأسلحة والمخدرات"، وأمام خطورة هذا الوضع وضع الإتحاد الأوروبي معايير مشتركة لتحليل المخاطر الأمنية قبل وصول البضائع من خلال إلزام التجار بالقيام بالإعلان الإلكتروني المسبق عن البيانات المتعلقة بالبضائع، وذلك بداية 1 جانفي 2011<sup>1</sup> ولتقادي هذه المخاطر أصبح فحص البضائع يتم بوسائل تكنولوجية حديثة تعطي صورة واضحة عن محتوى الحاوية دون فتحها، وإتّما عن طريق إظهارها عبر شاشات تلفزيونية باستعمال جهاز السكّانير le scanner-، وكذلك كجهاز الكشف الإشعاعي، وعليه أصبحت موانئ الدول المتقدمة تستخدم الفحص الإلكتروني لمعاينة البضائع، إلا أنّ المشكلة لا

---

<sup>1</sup> -Review of Maritime Transport 2014 .p.95.

زالت مطروحة لحد الآن لعدم الأخذ بالفحص الإلكتروني في الدول النامية نظرًا للتكلفة المالية التي يتطلبها الأخذ بهذا النظام".

### (ج) تحميل البضائع :

بعد قيام الناقل بواجبه في فحص البضائع لتسلمها وإصدار مستند النقل كوثيقة لإثبات الإستلام، فإنّ قواعد روتردام قد ألزمته بتنفيذ عملية التّحميل على نحو ملائم وبعناية<sup>1</sup> والجدير بالذكر أنّ قواعد روتردام أجازت للناقل والشاحن الاتفاق على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي تحميل البضائع، ويشار إلى ذلك في تفاصيل العقد، وبهذا سيقع على عاتق الشاحن التزام جديد نتيجة هذا الإتفاق يتعلق بتحميل البضائع"، وبهذا فقد منحت قواعد روتردام لطرفي عقد النقل البحري إدراج شرط في مستند النقل يقضي بتحويل الالتزام بالتّحميل من الناقل إلى الشاحن أو الشاحن المستندي<sup>2</sup>.

### (د) مناولة البضائع:

حسب الترتيب التّسلسلي الذي جاءت به الفقرة 1 من المادة 13 يلي عملية التّحميل التزام الناقل بمناولة وتستيف البضائع على نحو ملائم وبعناية"، من أجل ترتيبها وتنظيمها بطريقة تضمن حمايتها من خطر الهلاك أو التلف أثناء مدة تنفيذ عقد النقل البحري، وبعد تنفيذ كافة الالتزامات المفروضة قبل بدء الرحلة البحرية والمتمثلة أساسا في تجهيز السفينة وضمان صلاحيتها، بالإضافة إلى تحميل البضاعة وتستيفها وفقا لما يضمن سلامتها، وبهذا ستصبح

---

<sup>1</sup> - الفقرة 1 من المادة 13 من قواعد روتردام.

<sup>2</sup> - الشاحن المستندي هو أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ الشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. الفقرة 9 من المادة 1 من قواعد روتردام.

السفينة متأهبة للسفر ، ويكون الناقل بصدد تنفيذ الالتزام الرئيسي والجوهري بمقتضى عقد النقل والمتمثل في تحريك البضاعة لإيصالها إلى المكان المقصود، مع الالتزام بالمحافظة على سلامة البضاعة طول رحلة النقل والاعتناء بها إلى غاية تسليمها بعد الانتهاء من تنفيذ الالتزام بالتفريغ، فالملاحظ أنّ قواعد روتردام قد نصت على الإلتزام بالمحافظة والاعتناء ببذل العناية اللازمة صراحة في مضمون الفقرة 1 من المادة 13، وتختلف إجراءات الحفاظ والعناية بالبضاعة حسب طبيعتها، فمنها ما يتطلب الاحتفاظ بها في درجات حرارة منخفضة، ومنها ما يتطلب تهويتها خلال فترات الرحلة<sup>1</sup>.

تقضي الفقرة 02 من المادة 13 من قواعد روتردام على أنه يجوز للناقل والشاحن بصفتهم طرفين في عقد النقل البحري للبضائع أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها، ويشار إلى هذا الإتفاق في تفاصيل العقد، يتضح من النص أن لطرفي عقد النقل الإتفاق على تحمل الشاحن بعض الإلتزامات التي تقع بحسب الأصل على الناقل والمتمثلة في تحميل البضاعة ومناولتها وتستيفها وتفريغها، وبهذا يكون هذا النص قد كرس مبدأ سلطان الإرادة الذي يجيز لإرادة الأطراف تحديد نطاق العقد، وتحديد إلتزامات وحقوق كل طرف، وعليه فإن قواعد روتردام قد أعلت الحرية التعاقدية لكل من الشاحن والناقل في عقد النقل البحري للبضائع بخصوص هذه الإلتزامات الواردة في نص الفقرة السالفة الذكر، كما حددت نفس الفقرة النطاق الشخصي لهذا الإتفاق بالناقل والشاحن، ويجوز للشاحن أن يتفق على أن يتولى هو أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تنفيذ هذا الإلتزام الجديد، أي أنّ الإتفاق بين الشاحن والناقل قد يمتد إلى شخص

---

<sup>1</sup> - Philippe Delebecque ,Droit Maritime , Op. Cit ,p.132.

آخر ويلزمه مثل الشاحن المستندي، وهو أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بالشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني<sup>1</sup>، كما قد يمتد الإتفاق بين الناقل والشاحن أيضا إلى المرسل إليه، وهو الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني<sup>2</sup>، وبطبيعة الحال إذا كان الشاحن المستندي هو الذي سيتولى القيام بعمليات الشحن والتفريغ بدلا من الشاحن، فإنه يستطيع القيام بكل هذه الأعمال كالشاحن تماما، أما إذا كان المرسل إليه هو الذي يتولى القيام بهذه الأعمال بدلا من الشاحن، فإنه لن يستطيع القيام سوى ببعض هذه العمليات مثل التفريغ، لأن دوره يأتي أصلا بعد وصول البضاعة إلى ميناء الوصول.

ويتضح من خلال الفقرة 3 بند (ط) من المادة 17<sup>3</sup> أن الإتفاقية تعفي الناقل من المسؤولية إذا كان الهلاك أو الضرر أو التأخير قد نتج عن أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها من جانب الشاحن، بناء على الإتفاق بينه وبين الناقل، ويسأل الناقل فقط في حالة قيامه شخصا بهذه العمليات نيابة عن الشاحن بعد الإتفاق معه على أن يتحمل هذا الأخير هذه العمليات، وبمعنى آخر حسب قواعد روتردام يعتبر الإتفاق مع الشاحن على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه الإلتزام بالتحميل أو المناولة أو التسطيف

<sup>1</sup> - أنظر إلى المادة 01 ف9 من قواعد روتردام.

<sup>2</sup> - أنظر إلى المادة 01 ف11 من قواعد روتردام.

<sup>3</sup> - تنص المادة 17 ف3 ط من قواعد روتردام: "... يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 01 من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ جسيما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر: ... (ط) أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى إتفاق مبرم وفقا للفقرة 2 من المادة 13، ما لم يقر الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه....."

أو التفرغ سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية، لو وقع الهلاك أو التلف أو التأخير بسبب هذه الأعمال.

فمن خلال ما سبق ذكره قد أجازت قواعد روتردام نقل بعض التزامات الناقل إلى الشاحن إلى جانب مسؤوليته عن التزاماته الأصلية التي تفرضها عليه هذه القواعد وأقامت مسؤولية هذا الأخير عن عدم قيامه بهذه الأعمال الجديدة التي عهدت إليه، وليس هذا فقط بل واعتبرت عدم تنفيذها سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية، أمّا الالتزامات المتعلقة بالتسلم والنقل والحفاظ على البضائع والاعتناء بها وتسليمها، فهي التزامات أمره لا يجوز الاتفاق على نقلها إلى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه، وبهذا فقد قيدت قواعد روتردام الحرية التعاقدية بخصوص هذه الالتزامات، فلا يمكن للناقل إعفاء نفسه أو التخفيف من مسؤوليته عنها بمقتضى عقد النقل البحري للبضائع فيما يخص هذه الالتزامات.

أمّا بالنسبة للعقد الكمي فقد فتحت قواعد روتردام باب الحرية التعاقدية بشأن الالتزامات المنصوص عليها في الفقرة 1 مادة 13، والمتمثلة في تسلّم الناقل للبضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفرغها وتسليمها.

فبالرغم من أن قواعد روتردام قد شددت من مسؤولية الناقل، من خلال حذفها للخطأ الملاحي كحالة من حالات الإعفاء<sup>1</sup>، والرّفْع من الحد الأدنى للمسؤولية المحدودة للناقل<sup>2</sup> بالإضافة إلى التوسيع في مدة مسؤولية الناقل<sup>3</sup> بما في ذلك النطاق الزمني للالتزام بصلاحيّة

---

<sup>1</sup> -أنظر الفقرة 3 من المادة 17 من قواعد روتردام.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 59 و المادة 60 من قواعد روتردام.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 12 فقرة 1 من قواعد روتردام.

السفينة للملاحة<sup>1</sup>، إلا أنّ مجمل هذه الامتيازات الهادفة إلى حماية أصحاب الحق على البضاعة ستتقلص وتضيق دون أي شك عند تحقيق الحرية التعاقدية في العقد الكمي<sup>2</sup>.

فبموجب هذه الحرية التعاقدية سيتم تفعيل الخطأ الملاحي كحالة لإعفاء الناقل من المسؤولية، كما سيتمكن الناقل من التخفيف من مسؤوليته بخفض قيمة الحد الأدنى للمسؤولية المحدودة المنصوص عنه في الاتفاقية.

فيتضح أنّ الناقل في العقد الكمي لن يلتزم بالتكفل بالبضاعة، وبمفهوم المخالفة للناقل الالتزام بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية فقط، فيمكن اعتبار هذه القاعدة بمثابة ثورة حقيقية في مجال النقل البحري ستؤدي دون أي شك إلى تغييرات بالجملة في العديد من الدول وبهذا ستكون حماية الطرف الضعيف في العقد مسألة في غاية الصعوبة.

## (2) الالتزام بالتسليم:

إنّ العقد الكمي بصفته عقد استثنائي في النقل البحري جعل الخروج عن بعض أحكام الاتفاقية الآمرة جائزاً، فنجد من خلال نص المادة 45 من قواعد روتردام والتي جاءت تحت عنوان تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، التي جعلت من غير الضروري تقديم مستند النقل الإسمي أثناء تنفيذ التسليم<sup>3</sup> هذا من جهة، ومن جهة أخرى نصت الاتفاقية في مادتها 46 على إمكانية نص مستند النقل الغير قابل

---

<sup>1</sup> - أنظر المادة 14 من قواعد روتردام.

<sup>2</sup> - خلادي إيمان ، المرجع السابق ، ص 334.

<sup>3</sup> - Wei Hoo ,La livraison sans connaissance original-un débat loin d'être terminé ,Revue de Droit Commerciale, Maritime, Aérien et des Transports – SCAPEL-, 86 ° Année – N° 1, Presses Universitaires d'Aix-Marseille P.U.A.M, 2009, p.11.



للتداول على وجوب تقديم السند من أجل تنفيذ تسليم البضائع<sup>1</sup> وفي الوقت نفسه، اشترطت تسليم مستند النقل القابل للتداول من أجل مطالبة الناقل بتسليم البضائع، والملاحظ أيضا أن نص المادة 47 فقرة 2 صرح بإمكانية أن يتضمن مستند النقل القابل للتداول في بعض الحالات نفا يمكن من تسليم البضائع دون تقديم مستند النقل، بمعنى تنفيذ الناقل لعملية التسليم دون تقديم صاحب الحق في التسليم مستند النقل موضوع البضائع المسلمة.

وعليه فمن خلال ما سبق ذكره، منحت قواعد روتردام الحرية التعاقدية للأطراف المتعاقدة بخصوص الالتزام بالتسليم، ويتعلق الأمر بتنفيذ التسليم دون تقديم مستند النقل سواء كان هذا المستند غير قابل للتداول أو كان لأمر أي قابل للتداول، وعليه ستصبح وظيفة مستند النقل معدلة وفقا لإرادة الأطراف.

فنظريا، قد أقامت اتفاقية روتردام أحكام الالتزام بالتسليم في العقد الكمي على أساس الحرية التعاقدية تبعا لما سبق ذكره وطبقا لمضمون ف 4 من المادة 280<sup>2</sup>، أما من الناحية العملية سيؤدي تطبيق هذه القاعدة المستحدثة في قواعد روتردام إلى تغيير النظام المتعامل به في هذا المجال منذ زمن طويل، مما سيعكس نظام عقد النقل البحري الدولي بموجب سند الشحن كليا، وبذلك تزعزع نظام التجارة البحرية، فبالرغم من أن نص المادة 47 وخاصة فقرتها

---

<sup>1</sup> - أنظر الفقرة 1 من المادة 47 من قواعد روتردام.

<sup>2</sup> - تنص الفقرة 4 من المادة 80 من قواعد روتردام على ما يلي: " لا تنطبق الفقرة الأولى من هذه المادة (والتي تعلقت بالإعتراف بالحرية التعاقدية في العقد الكمي) على الحقوق والواجبات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين - أ-ب- من المادة 14 (والتي تتعلق بالالتزام الناقل بالصلاحيات الملاحية طوال الرحلة البحرية)، وفي المادتين 29 (والتي تتعلق بواجب توفير الشاحن للمعلومات والتعليمات والمستندات) و 32 (والتي تتعلق بنقل البضائع الخطرة)، أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، ولا تنطبق على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة 61 (والتي تتعلق بارتكاب الخطأ الجسيم)."

الثانية أثار العديد من الخلافات والنقاشات على المستوى الدولي، إلا أنّ الواضح أن العقد الكمي يمكن أطرافه من إعلاء حرية إرادتهم بخصوص تنفيذ الالتزام بالتسليم، فلناقل إعفاء نفسه من المسؤولية بخصوص خطأ في تنفيذ التسليم<sup>1</sup>، بمعنى صحة شرط الإعفاء من المسؤولية عن الخطأ في التسليم-، وبذلك يتصل الناقل من مسؤوليته شرط انتفاء الخطأ الجسيم.

### ثانياً: الأحكام المتعلقة بحدود المسؤولية وعبء الإثبات

إنّ النتائج المترتبة على إبرام العقد الكمي طبقاً لقواعد روتردام لم تتوقف في حدود الالتزامات المتعلقة ببذل العناية اللازمة بخصوص الالتزامات المتعلقة بالبضاعة بما فيها الالتزام بالتسليم، وإنّما تعدى ذلك ليشمل الآثار المتبقية عن تنفيذ العقد الكمي والمتمثلة في حدود المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير (1)، تحديد آجال رفع دعوى المسؤولية، بما في ذلك من إشعار عن حدوث هلاك للبضائع أو تلفها أو تأخرها (2)، وكذا تحديد الملزم بالإثبات (3).

#### 1) حدود المسؤولية:

في مقابل حرمان الناقل البحري من إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع، منحت التشريعات الدولية والداخلية تحديداً أقصى لمسؤوليته، وتم استحداث لأول مرة هذا النظام القانوني الخاص بالتعويض عن الأضرار الماسة بالبضائع محل عقد النقل في شكل أحكام منظمة بموجب نصوص قانونية موحدة من خلال الاتفاقية الدولية الخاصة

---

<sup>1</sup>– Wei Hoo, La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises -l'exemple du contrat du volume soumis au Règles de Rotterdam, Thèse de doctorat, Droit, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille, 2010, p.325.

بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن اتفاقية بروكسل<sup>1</sup>، فكانت أول تشريع تضمن حكما يخرج عن القواعد العامة في تحديد مقدار التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه في حالة قيام مسؤوليته اتجاه أصحاب الحق على البضائع.

يقصد بحدود المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع أنه التزام الناقل بحد أقصى للتعويض في حالة قيام مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، فلا يجوز مطالبة الناقل بأكثر من قيمة هذا الحد المنصوص عنه قانون، فهذا النظام يقرر للناقل الحق في الاستفادة من التحديد القانوني لمسؤوليته عن الأضرار أو التلف الذي يصيب البضاعة محل عقد النقل بموجب سند الشحن، بمبلغ معين عن كل طرد أو وحدة من البضاعة الهالكة أو التالفة، ويرجع هذا التشريع للحد الأقصى للتعويض إلى ثقل المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل البحري<sup>2</sup>.

وطبقا للمادة 59 من قواعد روتردام لا يجوز لأطراف عقد النقل البحري التقليدي خفض الحد القانوني للتعويض المنصوص عنه في المادة السالفة الذكر، فكل شرط في سند الشحن يفيد بخفض مبلغ التعويض هو شرط باطل، أما بالنسبة لأطراف العقد الكمي الخاضع لقواعد روتردام فقد أجازت لهم الاتفاقية، الاتفاق على خفض مبلغ التعويض عن هلاك البضاعة أ

---

<sup>1</sup>– Fatima Boukhatmi, le contrat de transport de marchandise par mer en droit algérien, Le phare N° 39\_juillet 2002, page. 6.

<sup>2</sup>– ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007/2006، ص 99.

وتلفها أو التأخر في تسليمها كما هو محدد في نص المادة 59 منها<sup>1</sup>، بمعنى جواز الاتفاق بين الناقل والشاحن في العقد الكمي على الخروج عن نص المادة 59، شريطة توافر متطلبات الفقرة 02 من المادة 80، وبالتالي فقد اعترفت قواعد روتردام بصحة الشرط الذي يدرج في مستند النقل الصادر بموجب العقد الكمي الذي يفيد بتحديد مبلغ أقل من الحد الأقصى للمسؤولية<sup>2</sup> إعلاء للحرية التعاقدية، باستثناء حالة ارتكاب الناقل لخطأ جسيم، فلأطراف العقد الكمي الحرية التعاقدية بشأن الاشتراطات الخاصة بتحديد المسؤولية سواء بالرفع من الحد القانوني أو بخفضه.

## (2) تضيق آجال رفع الدعوى:

سايرت قواعد روتردام اتفاقيات النقل البحري السابقة عندما أوجبت على المرسل إليه توجيه إخطار أو كما ذكر في نص الاتفاقية إشعار إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، يكون في صورة تحفظات خطية يوضح من خلالها طبيعة الهلاك الجزئي أو التلف، أو الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير، مثبتا بذلك الضرر، فيقصد بالإشعار أو الإخطار هو توجيه المرسل إليه خطابا مكتوبا للناقل مفاده أنّ البضاعة محل العقد قد أصابها ضرر بملّاكها جزئيا أو أن تلفا ما قد لحق بها، أو أنّ التأخير سبب خسارة اقتصادية.

---

<sup>1</sup> - تنص المادة 59 فقرة 01 على رهنا بأحكام المادة 60 والفقرة 1 من المادة 61، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما يبلغه 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

<sup>2</sup> - حو باد حياة، الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية طبقا لقواعد روتردام، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، المجلد 7 العدد 1، سنة 2022، ص 561.

وفي هذا الشأن أوردت قواعد روتردام المادة 23 بنصها:

"1- يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون 07 أيام عمل من مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا.

2- لا يجوز أن يفرض عدم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بتوزيع عبء الإثبات المبين في المادة 17.

3- لا يلزم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه من خلال تقعد للبضائع يشارك فيه الشخص الذي سلمت إليه البضائع والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تحميله للمسؤولية.

4- لا يدفع أي تعويض فيما يتعلق بالتأخر ما لم يوجه إلى الناقل في غضون 21 يوما متتاليا من تسليم البضائع إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر.

5- عندما يوجه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضائع يكون له نفس المفعول كما لو كان قد وجه إلى الناقل، ويكون للإشعار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإشعار الموجه إلى الطرف المنفذ البحري.

6- في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود تخوف من وقوعه، يوفر كل طرف في النزاع للأطراف الأخرى جميع التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضائع ومطابقتها مع بيانات الشحن، ويتيح لها الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضائع.

فبناء على نص المادة، حتى يحدث الإشعار عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها أثره القانوني يشترط أن: "أن يتم في الميعاد المحدد، ويختلف هذا الميعاد حسب ما إذا كان الهلاك الجزئي أو التلف ظاهراً أو غير ظاهر، ففي الحالة التي يتم فيها التسليم ويكون الهلاك جزئياً أو التلف ظاهراً فيجب توجيه الإشعار قبل التسليم، أو في اليوم الذي يتم فيه التسليم على أبعد تقدير<sup>1</sup>، وهي مدة قصيرة من شأنها أن تضيع حقوق أصحاب الحق على البضاعة، فالإتفاقية لا تتيح لهم إلا يوم التسليم فقط لفحص البضائع أما في الحالة التي يكون فيها الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب توجيه الإشعار خلال 07 أيام عمل بعد تسليم البضائع<sup>2</sup>، ليتمكن من خلالها صاحب الحق من فتح الحاويات وإزالة الأغلفة للوقوف على حالة البضاعة، والكشف عن أي تلف أو هلاك بها، ويتم تحديد الضرر الظاهر من غير الظاهر من طرف قاضي الموضوع الناظر في النزاع، وإن كان الفقه وضع قاعدة عامة مفادها أن الضرر يكون ظاهراً في الحالة التي يكون الكشف عنه يسيراً باستعمال الوسائل العادية الممكنة عند الاستلام وبالتالي فالعيب

---

<sup>1</sup> - هو نفس الميعاد الذي نص عليه المشرع الجزائري متى كان الضرر ظاهراً، المادة 790 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري. أما بالنسبة للإتفاقيات الدولية فهو نفس ما نصت عنه المادة 3 فقرة 6 من إتفاقية بروكسل، والمادة 19 فقرة 1 من إتفاقية هامبورج، سليم بودليو، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع إتفاقية بروكسل، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة قسنطينة، عدد 42، ديسمبر 2014 ص 523.

<sup>2</sup> - حددها المشرع الجزائري ب 03 أيام عمل من تاريخ التسليم طبقاً لنص المادة 790 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري، إتباعاً لما نصت عليه إتفاقية بروكسل في المادة 3 فقرة 6، أما إتفاقية هامبورج فجعلتها 15 يوم متصلة إبتداء من يوم التسليم المادة 19 فقرة 2.

الذي يمكن الكشف عنه بمجرد الفحص العادي، دون حاجة إلى استخدام أدوات أو وسائل خاصة يعد عيبا ظاهرا.

أما في حالة التأخير، فيجب أن يصدر في غضون 21 يوما<sup>1</sup> متتاليا من تسليم البضائع إشعار بالخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر في تسليمها.

كما تشترط اتفاقية روتردام أن يصدر الإشعار كتابة دون أن تحدد شكلا معيناً لهذه الكتابة، الأمر الذي يعني أن الإشعار يمكن أن يوجه من خلال إعلان على يد محضر أو بخطاب موصي عليه، أو من خلال كتابته على مستند النقل، كما يمكن أن يتم بموجب برقية.

كما يجب كذلك أن يصدر الإشعار بصيغة واضحة ومحددة، فلا يعتد بالإشعار الذي يصدر غامضا وعماما لا يحدد ماهية الهلاك أو التلف موضوع الشكوى، فحتى يقبل الإشعار من قبل المحكمة المختصة للنظر في النزاع، يجب أن يتضمن طبيعة وحجم الضرر الذي أصاب البضائع، غير أنّ ذلك لا يعني ضرورة أن يكون الإشعار مفصلا.

فبتوافر الشروط المذكورة ينتج الإشعار أثره القانوني المتمثل في قيام قرينة قانونية لصالح المرسل إليه، تفيد أنّه لم يتسلم البضائع طبقا لمواصفاتها المدونة في سند النقل، وبهذا قيام مسؤولية الناقل عما لحق البضائع من أضرار، ويتعين عليه تعويضها، إلا أنّ هذه القرينة هي قرينة بسيطة يجوز للناقل إثبات عكسها، أما في حالة عدم توجيه الإشعار أو كان الإشعار فاقدا لشروطه القانونية أهمها حصوله خارج الميعاد القانوني المحدد في الاتفاقية فسيؤدي ذلك

---

<sup>1</sup> - أنظر الفقرة 4 من المادة 23 من قواعد روتردام.

إلى نشوء قرينة قانونية لصالح الناقل، تفيد أنه سلم البضائع بالحالة الموصوفة في سند النقل، غير أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات.

ومما لا شك فيه أنّ أي شرط يفيد بتضييق مواعيد توجيه الإشعار بملاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها بموجب عقد النقل البحري للبضائع هو شرط باطل، لا ينتج أي أثر قانوني وفقا لمضمون المادة 79 من قواعد روتردام.

رغم عدم وجود نص صريح في قواعد روتردام 2008 على جواز الاتفاق على هذا الشرط إلا أنه يجوز إدراج بند في العقد الكمي يفيد بتضييق آجال توجيه الإشعار عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها ويعد هذا الشرط صحيحا إذ يؤثر بصفة غير مباشرة على مسؤولية الناقل، وذلك أن المادة 80 اعترفت بالحرية التعاقدية لأطراف العقد الكمي ومنحت الناقل إمكانية النقصان من الواجبات والمسؤوليات، فبهذا تكون قد منحت الفعالية لمثل هذا الشرط إذا وجد في بنود العقد الكمي.

#### أ) المساس بآجال رفع الدعوى:

كما حددت قواعد روتردام أن كافة الدعاوى القضائية والتحكيمية المتعلقة بمطالب أو نزاعات ناجمة عن الإخلال بالواجبات المنصوص عنها في موادها يسقط الحق بإقامتها بعد مرور سنتين، وتسري مدة التقادم هذه على أية دعوى ترتبط بأي التزام فرضته الاتفاقية على أحد الأطراف بمناسبة تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع<sup>1</sup>، على أن تبدأ مدة احتساب السنتين من

---

<sup>1</sup> - " لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان.



اليوم الذي يلي قيام الناقل بتسليم البضاعة، وإذا لم يتم تسليم البضائع فمن اليوم الذي يلي آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه، والمقصود بالتسليم في احتساب المدة هو التسليم المادي الفعلي للمرسل إليه، الذي من خلاله يتمكن من إجراء الفحص على البضاعة والتأكد من حالتها وفي حالة استمرار التسليم عدة أيام، يبدأ احتساب هذه المدة من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في حيازة المرسل إليه، أما في حالة الهلاك الكلي ف يبدأ سريان هذه المدة من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة، أما في الحالة التي لا يحضر فيها صاحب الحق على البضاعة لتسلمها، فإنّ بدأ سريان هذه المهلة يتم من ميعاد التسليم المتفق عليه في العقد أمّا إذا لم يكن ثمة اتفاق على ذلك، فعلى الناقل البحري إخطار صاحب الحق بإيداع البضاعة ليتم حساب مدة التقادم ابتداء من تاريخ الإخطار بالإيداع"، أمّا في حالة حضور صاحب الحق في التسليم وامتناعه عن ذلك برفض تسلم البضاعة، أو بالامتناع عن دفع ما بذمته من مبالغ ناشئة عن عقد النقل للناقل، فإنّ بداية سريان هذه المدة سيكون من تاريخ الامتناع، لأنّ الحكم بغير ذلك يعد بمثابة إطالة لمدة التقادم، وبالتالي تبقى مسؤولية الناقل البحري مرهونة بمشيئة صاحب الحق.

---

2- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع أو في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع أو لم يسلم سوى جزء منها، في آخر يوم كان ينبغي أن سلم البضائع، ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه.

3- بصرف النظر، عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة الأولى من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر".

- الفقرة 1 و 2 و 3 من المادة 62 من قواعد روتردام 3.

وتعتبر هذه المدة المحددة بسنتين حداً أدنى لتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، وكل شرط يفيد الاتفاق على تضييقها وتقييدها هو شرط باطل<sup>1</sup>، لما في ذلك من تخفيف في مسؤولية الناقل البحري، إلا أنه يجوز إبطالها من طرف الناقل في أي وقت أثناء سريانها<sup>2</sup> شريطة توجيه إعلان إلى المدعي، ويجوز ذلك لمرات متتالية بذات الكيفية<sup>3</sup>، ويقصد بهذا أن يتم الاتفاق على إطالة المدة الزمنية للتقادم بعد قيام الدعوى بمعنى بعد تحقق الهلاك أو التلف أو التأخير الذي كان سبباً في رفع دعوى المسؤولية.

أمّا بخصوص العقد الكمي فإن الفقرة 4 من المادة 80 من قواعد روتردام تمنع من تطبيق قاعدة جواز اتفاق الأطراف على التمديد من مدة تقادم دعوى المسؤولية دون إمكانية تضييقها بهدف حماية المدين - المرسل إليه -، وبالتالي فلا أطراف العقد الكمي الحرية الكاملة للاتفاق

---

<sup>1</sup> - أنظر المادة 79 من قواعد روتردام.

<sup>2</sup> - من خلال الفقرة 2 من المادة 743 من ق ب ج، أجاز المشرع الجزائري أيضاً تمديد مدة التقادم، إلا أنه وضع حداً أقصى لهذا التمديد يُقدر بسنتين.

<sup>3</sup> - المادة 63 فقرة 1-2-3-4 من قواعد روتردام: "الإشعار في حال هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها 1- يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضائع وفقاً لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً. 2- لا يجوز أن يفرض عدم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بتوزيع عبء الإثبات المبين في المادة 17. 3- لا يلزم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه من خلال تفقد البضائع يشارك فيه الشخص الذي سلمت إليه البضائع والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تحميله المسؤولية. 4- لا يدفع أي تعويض فيما يتعلق بالتأخر ما لم يوجه إلى الناقل في غضون 21 يوماً متتالياً من تسليم البضائع إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر.

من أجل إدراج شرط في سند النقل يفيد بالتضييق من أجل رفع دعوى المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها ضد الناقل البحري.

### 3) تحديد الملزم بالإثبات:

جاءت قواعد روتردام في هذا المجال بخصوصية نظام الإثبات الخاص بمسؤولية الناقل البحري، وذلك من خلال ما جاء في مضمون الفقرة 4 من المادة 17 التي اعتبرت أنّ الناقل مسؤول عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر في التسليم الراجع إلى خطئه أو خطأ من يقوم مقامه<sup>1</sup>، فإذا أثبت المضرور المدعي خطأ الناقل في التسبب بالحدث المسبب للضرر أو أثبت أن حدثاً قد أسهم في الضرر، ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث لا يرجع إلى خطأه أو خطأ من يقوم مقامه، وبالتالي سيتم نقل عبء الإثبات من طرف إلى آخر، بمعنى من الناقل إلى المدعي المتضرر دون أن يتمكن من معرفة فيما إذا كان الناقل سيعفى من المسؤولية جزئياً، أم سيكون مسؤولاً مسؤولية كاملة<sup>2</sup>.

بعد تحديد نظام الإثبات لمسؤولية الناقل البحري وفقاً لقواعد روتردام، فهل هذا النظام يشمل نطاق تطبيق المادة 79 من قواعد روتردام؟ بمعنى هل الاتفاق على قلب عبء الإثبات بموجب شرط في عقد النقل البحري بموجب سند النقل هو جائز؟

---

<sup>1</sup> - الفقرة 4 من المادة 17 من قواعد روتردام تنص على: "بصرف النظر عن الفقرة 3 من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر أو عن جزء منه".

<sup>2</sup> - قماز ليلي إلبياز، المرجع السابق، ص 342.

إنّ الشرط الذي يفيد بقلب عبء الإثبات من على عاتق الناقل وجعله على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، دون أي شك يهدف إلى التخفيف من مسؤولية الناقل وهو ما جعلته المادة 79 غير جائز، فيعتبر شرط باطل كأنه لم يكتب في بنود سند النقل، وعليه لا يخضع نظام الإثبات في عقد النقل البحري للحرية التعاقدية كونه عنصر غير مباشر للتخفيف من المسؤولية والإنقاص من الالتزامات المفروضة بموجب الاتفاقية، فكل شرط يدرج في مضمون عقد النقل البحري العادي بغرض قلب عبء الإثبات هو شرط باطل بمقتضى المادة 79 من قواعد روتردام.

أمّا بالنسبة للعقد الكمي، فما أنّ قواعد روتردام منحت أطرافه إمكانية التشديد أو التخفيف من واجباتهم ومسئولياتهم، بالإضافة إلى مضمون نص الفقرة 4 المادة 80 من قواعد روتردام، فإنّها لم تستثني مجال من الإثبات (نطاق المادة 17) من نطاق الحرية التعاقدية بخصوص العقد الكمي، ولذا فيمكن للناقل أن يقلب عبء الإثبات ليجعله على عاتق الشاحن في حالة تضرر البضاعة وكان سبب هذا الهلاك أو التلف غير معروف أو إدراج شرط يفرض على أصحاب الحق على البضاعة إثبات سبب الضرر من أجل قيام مسؤولية الناقل أو غيره من الشروط التي يمس بنظام الإثبات المتعلقة بمسؤولية الناقل، فهي شروط صحيحة تتمتع بالفعالية الكاملة في العقد الكمي، وعليه فإنّ مجال الإثبات في العقد الكمي يخضع للحرية التعاقدية.

## الفرع الثاني: التزامات الشاحن الخاضعة للحرية التعاقدية

يرتب عقد النقل البحري بصفة عامة عدة التزامات على الشاحن فصلت فيها قواعد روتردام، خلافاً عن ما جاء في اتفاقيات النقل البحري السابقة، أمّا بخصوص العقد الكمي كعقد خاص من عقود النقل البحري، فقد استثنت الاتفاقية البعض من التزاماته من نطاق الحرية التعاقدية الخاصة بهذا العقد، ومن جهة أخرى جعلت البعض الآخر من التزامات الشاحن خاضعاً للحرية التعاقدية كأصل عن عقد النقل البحري العادي، ومنها كاستثناء عن عقد النقل البحري العادي وتتمثل إجمالاً في، التزامات الشاحن العامة (أولاً)، حق السيطرة باعتباره التزام وحق مستحدث في قواعد روتردام (ثانياً).

### أولاً: التزامات الشاحن العامة طبقاً لقواعد روتردام

تتمثل هذه الالتزامات بداية بالالتزام بتقديم البضاعة للناقل (1)، الالتزام بتقديم البيانات والمعلومات المتعلقة ببيانات العقد (2)، الالتزام باستلام البضاعة بصفته المرسل إليه (3)، إضافة إلى الالتزام بدفع الأجرة (4).

#### 1) التزام الشاحن بتقديم البضاعة إلى الناقل:

تنص المادة 27 من قواعد روتردام المعنونة بتسليم البضائع للنقل " على ما يلي:  
"1- يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل ؛ وفي أي حال يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعترزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتستيفها وربطها وتثبيتها وتفريغها، حيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

2- يؤدي الشاحن على نحو ملائم وبعناية أي واجب يقع على عاتقه بمقتضى أي اتفاق يبرم عملا بالفقرة 2 من المادة 13.

3- عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتستيف وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها، على نحو ملائم وبعناية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

إنّ التزام الشاحن بتسليم البضائع للنقل يقابله التزام الناقل بتسلم البضائع، إذ أنّ هاذين الالتزامين يتزامنان في وقت واحد، ويعتبر التزام الشاحن بتقديم البضائع للناقل تمهيدا لشحنها وهي الخطوة الأولى نحو تنفيذ عقد النقل، وعلى ذلك اقتضت الفقرة الأولى من المادة السالفة الذكر، بأن يقدم الشاحن البضائع جاهزة للشحن، بمعنى موضبة على وجه قابل معه لمباشرة شحنها، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك وتختلف عملية تجهيز البضائع من أجل شحنها حسب طبيعة كل بضاعة، فالبعض لا يتطلب ربطا أو تثبيتا أو حزما أو تغليفا كالألات الميكانيكية والسيارات وغيرها، والتي تكون بحد ذاتها صالحة للنقل دون أي تجهيز في حين هناك نوع آخر من البضائع يكون بحاجة إلى تغليف وتثبيت وربط، كوضعها في صناديق محكمة الغلق، أو في أكياس متينة بالوجه الذي ستكون به جاهزة لتحمل عمليات الشحن والمناولة والتستيف والتفريغ دون أن تؤدي إلى إيذاء الأشخاص والممتلكات"، ولم تترك الاتفاقية أمر تحديد معنى عبارة "جاهزة للنقل" للاجتهاد، وإنما وضحت معناها من خلال نفس الفقرة أنها تعني تحمل البضائع ظروف النقل المخصص لها بدءا من عملية التّحميل وعملية المناولة من يد إلى أخرى، وربطها مع بعضها البعض، وتثبيتها على السفينة، وتفريغها، فتعتبر البضاعة جاهزة للنقل متى لم تتحرك من أماكنها المثبتة فيها، على وجه لا يسبب أي ضرر أو أذى

للأشخاص الموجودين على متن السفينة، أو عمال التسليم أو في ميناء الشحن والتفريغ أو ممتلكات الآخرين، بمعنى أنها تتحمل ظروف النقل ولا تسبب أذى للآخرين ولا لأموالهم<sup>1</sup>.

ومن خلال الفقرة الثانية من نفس المادة يتبين أنها تتحدث عن واجب الشاحن في تأدية عمله بمقتضى الفقرة الثانية من المادة 13، التي تجيز الاتفاق بين الناقل والشاحن على أن يتولى هذا الأخير عمليات تحميل البضائع ومناولتها وتستيفها وتفريغها، وبالتالي يجوز للناقل نقل هذه الالتزامات للشاحن بموجب الشرط المتعارف عليه في الواقع العملي ب La clause FIOST<sup>2</sup>، فبموجبه سيتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع المعنية بهذا الشرط<sup>3</sup> والخاصة بالشاحن الملتزم هذا من جهة، ومن جهة أخرى لا يمكن للناقل أن يتصل من مسؤوليته بخصوص هذه الالتزامات في حالة أصاب الهلاك أو التلف بضائع شاحنين آخرين بسبب تنفيذ الشاحن هذه الالتزامات وفقا لشرط FIOST، ففي هذه الحالة يعتبر الناقل مسؤولا اتجاه أصحاب الحق على البضاعة، بالرغم من الاتفاق المدرج في العقد، فلن يستفيد من البند ط من الفقرة 3 من المادة 17، إنما عليه أن يتحمل مسؤوليته اتجاه الشاحنين الآخرين من خلال دفعه للتعويض الواجب قانونا نتيجة الهلاك أو التلف، ليمارس بعده حقه في الرجوع على الشاحن الملتزم بموجب شرط FIOST.

---

<sup>1</sup> - غنام شريف محمد، المرجع السابق، ص 116.

<sup>2</sup> - يعتبر شرط إعفاء غير محظور وفقا للنظام الأمر لعقد النقل البحري للبضائع .

<sup>3</sup> - أنظر المادة 17 فقرة 3 بند- ط - من قواعد روتردام.

وإذا تعلق الأمر بالعقد الكمي، فيمكن للشاحن التوصل من هذه المسؤولية الناتجة عن هذا الإتفاق، من خلال إدراج شرط يعفيه من أي مسؤولية ناتجة عن هذه الالتزامات إعمالاً للحرية التعاقدية، وبالتالي فلن يكون للناقل إمكانية الرجوع على الشاحن منفذ الالتزام لمطالبته بالتعويض، باستثناء حالة ارتكاب الشاحن لخطأ جسيم، أما إذا كان الشاحن هو الملتزم بتعبئة البضائع في الحاوية في حالة التعبئة - FCL -<sup>1</sup>، فعليه أن يقوم بتستيف وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية وكل ما تتطلبه هذه العملية على نحو ملائم، بحيث لا تسبب أذى للأشخاص والممتلكات، فإذا تضررت البضائع أثناء تنفيذ الشاحن لهذه العملية، فسيلتزم الناقل بتحمل المسؤولية اتجاه أصحاب الحق على البضاعة من خلال دفع التعويض الواجب ليمارس بعدها حقه في دعوى الرجوع على الشاحن الملتزم بتعويضه عن كل ما خسره وبموجب العقد الكمي سيتمكن الشاحن من التوصل من مسؤوليته هذه، من خلال إدراج شرط يعفيه من هذه المسؤولية إعلاء للحرية التعاقدية المعترف بها في العقد الكمي<sup>2</sup>.

## (2) الالتزام بتقديم البيانات والمعلومات:

تنص المادة 31 من قواعد روتردام على التزام الشاحن بأن يزود الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات والتعليمات والمستندات الخاصة بالبضاعة والتي تكون ضرورية لمناولة البضاعة، وإصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، ونقلها بصورة ملائمة، وتمكن الناقل أو الطرف المنفذ من اتخاذ التدابير والإحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة أثناء النقل

---

<sup>1</sup> - FCL هي إختصار ل less than container load : و هي طريقة لشحن عدة البضائع لعدة مرسل إليهم في حاوية واحدة .

<sup>2</sup> - خلادي إيمان، المرجع السابق، ص 127.



وتساعد الناقل في الامتثال لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل البحري المعتمزم.

فثمة عدة معلومات يدرجها الناقل في تفاصيل العقد، منها ما لا يعلمها غير الشاحن لاسيما تلك المتعلقة بالبضائع بما في ذلك البيانات التي عدتها المادة 36-1<sup>1</sup>، وكذا هوية المرسل إليه والشاحن المستندي، أضف إلى ذلك اعتبارها ضرورية لإصدار مستند النقل ويجب

---

<sup>1</sup> - تنص المادة 36 فقرة 1 من قواعد روتردام: " تفاصيل العقد:

1- تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 25 المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:

(أ) وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل، (ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع، (ج) وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع،  
(د) ووزن البضائع إذا ما أورده الشاحن.

2- يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:

(أ) بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها،  
(ب) وإسم الناقل وعنوانه،

(ج) والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني،

(د) وإذا كان مستند النقل قابلاً للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.

3- يدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:

( أ) إسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددهما الشاحن ، (ب) وإسم السفينة إذا كان محددًا في عقد النقل، ( ج) ومكان التسلم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوماً له لدى الناقل،

(د) وميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كانا محددين في عقد النقل.

4- لأغراض هذه المادة، تشير عبارة ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين الواردة في الفقرة الثانية - أ - من هذه المادة إلى ترتيب البضائع وحالتها بناء على:

(أ) تفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة، وقتما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ،

(ب) وأي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعلياً قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني."

أن يتم تزويد الناقل بهذه المعلومات في الوقت المناسب، وقد يختلف هذا الوقت بحسب ظروف النقل.

ويقتضي أن تكون هذه المعلومات المقدمة صحيحة، حيث رتبت الاتفاقية على الشاحن جزاء قاسيا عن عدم صحة هذه المعلومات، فقد وضعت على عاتقه ضمان الأضرار اللاحقة بالناقل عن عدم صحة المعلومات المقدمة منه، وتقضي قاعدة الضمان هذه بإلزامه بالتعويض بغض النظر ما إذا توفر خطأ في تقديم هذه المعلومات غير صحيحة، فيستوي إن قدمها عن سهو أو عن سوء نية أو عن حسن نية، وتبقى مسؤولية الشاحن قائمة حتى ولو أثبت أن سبب عدم صحة هذه المعلومات يعود إلى سبب أجنبي، ما لم يكن هذا السبب الأجنبي الذي دعا الشاحن إلى تقديم معلومات غير صحيحة لإعداد تفاصيل العقد هو فعل الناقل بتحريضه على التصريح بمعلومات خاطئة إما للتواطؤ بهدف خداع الغير، وإما لتمرير بضائع على وجه غير مشروع، وعليه تقوم مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري العادي عن إخلاله بما جاء في المادة 31 على أساس الضمان لا على أساس الخطأ الواجب الإثبات<sup>1</sup>، وترتبط على ذلك، لا يلزم الناقل بإثبات خطأ الشاحن وعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي أصابه ولكنه يثبت فقط عدم صحة ودقة هذه المعلومات التي زوده بها الشاحن.

---

<sup>1</sup> - أنظر المادة 30 من قواعد روتردام.

وبالتالي سيتحمل الشاحن مسؤولية صارمة بشأن التزامه بتوفير المعلومات اللازمة بإعداد تفاصيل العقد بشأن عقد النقل البحري العادي، خلافاً لهذا خففت قواعد روتردام من صرامة المسؤولية الناتجة عن تنفيذ هذا الإلتزام عندما يتعلق الأمر بالعقد الكمي، فيمكن للشاحن التخفيف من هذا الإلتزام أو المسؤولية الناتجة عنه أو الإعفاء منها إعمالاً لمبدأ الحرية التعاقدية وطبقاً لما جاء في مضمون المادة 80 من قواعد روتردام، بشرط عدم ارتكاب الشاحن لخطأ جسيم.

### (3) الإلتزام بتوفير التعليمات:

يلتزم الناقل بتسليم البضائع محل عقد النقل في مكان الوصول إلى صاحب الحق عليها في المقابل قد يلتزم الشاحن بتوجيه تعليمات للناقل تتعلق بتنفيذ الإلتزام بتسليم البضائع بمقتضى المواد 45، 46، 47 من قواعد روتردام، فقد يطلب الناقل من الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر تعليمات بشأن عملية التسليم، وبناء على هذا سيعفى الناقل الذي سلّم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل، مع وجود استثناء يتعلق بالتسليم مقابل سند النقل القابل للتداول<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> -أنظر المادة 48 من قواعد روتردام .

فعند تنفيذ الناقل للتسليم وفقا للتعليمات الصادرة من الشاحن، فإنّ هذا الأخير يعتبر ضامناً للناقل، كونه سيصبح مسؤولاً اتجاه الناقل عن أي ضرر ومطالبة بالتعويض يلحقه من جراء هذا التسليم، وعليه سيكون للناقل الرجوع على الشاحن بما أنّه صاحب هذه التعليمات فعلى الناقل الالتزام بتعويض صاحب الحق الشرعي، وللناقل الرجوع على الشاحن الذي أبلغه بتلك التعليمات، كما يجوز للناقل رفض القيام بالتسليم في حالة عدم تقديم الشخص الذي تضمنته تعليمة الشاحن ضماناً كافية للناقل بأنّه صاحب الحق الشرعي، وإذا لجأ الشاحن إلى شرط يعفيه من مسؤوليته عن هذا التسليم في العقد الكمي إعمالاً للحرية التعاقدية، فهذا الشرط صحيح طبقاً لنص المادة 80 عموماً وفقرتها الرابعة، إذ هذا الشرط يتمتع بالفعالية الكاملة، تطبيقاً للحرية التعاقدية لأطراف العقد الكمي، هذا باستثناء حالة ارتكاب الشاحن خطأ جسيم.

#### (4) الالتزام بدفع الأجرة:

على الرغم من أهمية هذا الالتزام إلا أنّ قواعد روتردام لم تخصص له نصاً في الفصل السابع المعني بالتزامات الشاحن، بالرغم من حضور مجهزي السفن والناقلون أثناء مناقشات إعداد الاتفاقية وتجدر الإشارة إلى أن تقرير مجموعة العمل 3 التابعة للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الذي ورد به مشروع قواعد روتردام - Le projet de CNUDCI - والذي عرض بعد ذلك على اللجنة قد تضمن فصلاً خاصاً بأجرة النقل تحت عنوان "الأجرة" Fret<sup>1</sup>، إلا أنّه نظراً لكون نصوص هذا الفصل لم تكن ملزمة، وتركت للأطراف حرية الاتفاق

<sup>1</sup> - تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، الدورة الثانية عشرة، فيينا 2003 .

على تحديد الأجرة وكيفية تحديدها وغيرها من الأحكام المتعلقة بها لذا ارتأت اللجنة حذف هذا الفصل وترك الأمر لاتفاق الأطراف<sup>1</sup>.

بالرغم من عدم وجود نص خاص بدفع الأجرة، إلا أن قواعد روتردام قد عرفت أجرة النقل في الفقرة 28 من المادة أولى بنصها: "أجرة النقل تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل"، وبهذا فقد أخضعت قواعد روتردام التزام الشاحن بدفع الأجرة التزاما يخضع للحرية التعاقدية سواء بمقتضى عقد النقل البحري العادي أو العقد الكمي على حد سواء، وعليه سيكون لأطراف العقد حرية التفاوض بشأن أحكام دفع الأجرة.

### ثانيا: حق السيطرة أو حق التوجيه<sup>2</sup>

يتضمن الفصل 10 من قواعد روتردام نصوصا بمثابة حلول للثغرات التشريعية التي أظهرها الواقع العملي في النقل البحري، فحاولت قواعد روتردام تقادي هذه الثغرات من خلال نصوص قانونية، فمن خلال هذا الفصل نظمت حق الشاحن في توجيه البضائع أو كما أسمته بـ "حق السيطرة".

---

<sup>1</sup> - تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة السابعة و الثلاثون، نيويورك 2004.

<sup>2</sup> - بسعيد مراد، قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الأول 2014، ص 44.

عرفت الفقرة 12 من المادة الأولى من قواعد روتردام بأن حق السيطرة على البضائع يعني ما يقضي به عقد النقل من حق توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الفصل 10، كما عرفت الفقرة 13 من المادة ذاتها الطرف المسيطر بأنه الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة 51 أن يمارس حق السيطرة.

وأنّ التعليمات الموجهة في حق السيطرة وفقاً لقواعد روتردام، هي التزامات خاضعة للحرية التعاقدية بخصوص العقد الكمي طبقاً لمضمون الفقرة 1 و 4 من المادة 80، فيمكن للشاحن وأي طرف يحيل إليه حق السيطرة التصل من مسؤولياته الناتجة عن ممارسة هذا الحق اتجاه الناقل إعمالاً للحرية التعاقدية في العقد الكمي، المعتبرة استثناءً للحرية المتعارف عنها في عقد النقل البحري العادي.

فيجوز للطرف المسيطر في العقد الكمي إدراج أي شرط في مستند النقل يخفف أو يعفيه من المسؤولية الناتجة عن ممارسته لهذا الحق<sup>1</sup>.

وفي ختام هذا الفرع، لا بد من الإشارة إلى إمكانية الشاحن كطرف في العقد الكمي من تحديد مسؤوليته بهدف التخفيف منها بموجب شرط تعاقدي في سند الشحن - مستند النقل - وهو شرط جائز في العقد الكمي طبقاً للمادة 80 فقرة 1 و 4 باستثناء بعض الالتزامات الواردة في المادة 29 و 32، ولا يمكن تعطيل فعالية هذا الشرط في العقد الكمي إلا بإثارة ارتكاب الشاحن لخطأ جسيم.

---

<sup>1</sup> - عبد الحميد عيسى الساعدي، السعي لتوحيد قواعد النقل الدولي للبضائع قراءة في قواعد روتردام، مجلة الفقه والقانون، المغرب، العدد السادس، أبريل 2013، ص 175.

ولا يمكن التّطرق لالتزامات الشاحن والناقل الخاضعة للحرية التعاقدية دون التعرض لمسألة الاختصاص القضائي والتحكيم بالنسبة للعقد الكمي لارتباطهما أيضا بمبدأ الحرية التعاقدية وذلك في حالة وقوع نزاع بين أطرف العقد.

### الفرع الثالث: الاختصاص القضائي وعلاقته بالحرية التعاقدية

عملا بمبدأ الحرية التعاقدية في عقود النقل الكمية، ترك تحديد المحكمة المختصة لإرادة الأطراف، حيث نصت عليه المادة 66 ف ب من قواعد روتردام تحت عنوان "رفع الدعاوى على الناقل" والتي يتضمنها الفصل 14 بعنوان الولاية القضائية<sup>1</sup>، وقد تركت لأطراف العقد الكمي حق الاتفاق على اختيار حصري للمحكمة يتضمنه عقدهم، في حين حددت بصيغة أمره المحكمة المختصة التي يجب أن يلجأ إليها المدعي والمتعلقة بعقود النقل البحري الخاضع للاتفاقية المادة 66 فقرة "أ"<sup>2</sup> والتي تقابل نص المادة 1/21 من اتفاقية هامبورج، في حين حدد

---

<sup>1</sup> - تنص المادة 74 من إتفاقية روتردام والتي تحمل العنوان "انطباق الفصل 14 على أنه "لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن، وفقا للمادة 91، أنها ستكون ملزمة بها" وهو ما يسمى بخيار الاشتراك.

<sup>2</sup> - تنص المادة 66/أ على أنه "إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقا بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة 97 أو المادة 72، حق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل: (أ) أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية: 1- مقر الناقل؛ أو 2- مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو 3- مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو 4- الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية".

- تتفق اتفاقية روتردام مع اتفاقية هامبورج في إعطاء الخيار للمدعي في إقامة دعواه أمام المحكمة التي تقع في دائرتها مقر المدعي عليه أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، إلا أن اتفاقية هامبورج قد أعطت المدعي الحق في رفع دعواه أمام محكمة دولية متعاقدة وقع الحجز على السفينة في مينائها، وهو ما لم تنص عليه روتردام، كما أن اتفاقية روتردام قد أعطت للمدعي الحق في رفع دعواه أمام محكمة الدولة التي فيها استلام الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة "مكان التسلم المتفق عليه، أو محكمة دولة مكان التسليم وهما لم تشملهم اتفاقية هامبورج، نظرا لقصر نطاقها على المرحلة البحرية من الميناء إلى الميناء، محمد محمود خليل، المرجع السابق، ص 492.

المشرع الجزائري في المادة 745 من القانون البحري الاختصاص لقواعد القانون العام وبذلك تنطبق المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على الاختصاص في مجال عقد النقل البحري للبضائع.

وتنص المادة 66 ف ب من اتفاقية روتردام على حق المدعي في أن يرفع دعوى قضائية على الناقل أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل.

ولقد وضعت المادة 67 من اتفاقية روتردام شروط صحة الاتفاق المبرم بين الشاحن والناقل على اختيار المحكمة، وكذلك شروط نفاذ هذا الاتفاق في مواجهة الغير.

#### أولاً: شروط الاتفاق على اختيار المحكمة

تنص المادة 67 التي تحمل عنوان "اتفاقات اختيار المحكمة"، الفقرة الأولى على أنه "لا تكون ولاية المحكمة المختارة وفقاً للفقرة الفرعية (ب) من المادة 66 حصرية فيما يتعلق بالنزاعات بين طرفي العقد إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك وكان الاتفاق الذي يسبغ الولاية: (أ) وارداً في عقد كمي يبين بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما، ويكون إمّا:

1- جرى التفاوض عليه بصورة منفردة، أو 2- يتضمن بياناً جلياً بأنّ هناك اتفاقاً على اختيار حصرى للحكمة، ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على ذلك الاتفاق؛ (ب) ويسمى بوضوح محاكم دولة متعاقدة واحدة أو محكمة معينة واحدة أو أكثر في دولة متعاقدة واحدة".



ويقصد بعبارة ولاية المحكمة المختارة حصرية، أي أن أطراف العقد الكمي يقومون باختيار محكمة معينة أو أكثر لتختص وحدها دون غيرها (تحديد حصري) بنظر المنازعات الناشئة عن هذا العقد بين أطرافه أو بين الناقل والغير المرتبط بهذا العقد إذا توافرت الشروط.

وعلى ذلك تحدد المادة 67 ف أ الشروط الصلاحية لاختيار المحكمة القضائية الحصرية، وتذكر هذه المادة بعض الشروط المنصوص عليها في المادة 80 فقرة 2 بند ج، د<sup>1</sup>.

وتؤكد الشروط السابقة في نص المادة 79 فقرة أ على أهمية التفاوض حول بند "اختيار حصري للمحكمة"، وإعلاء مبدأ الحرية التعاقدية وسلطان الإرادة، بحيث لا يدون هذا البند بإرادة الطرف القوي وإذعان الضعيف، ولكن يلاحظ أنه طبقاً لصياغة نص المادة 2/67، يجب توافر أحد شرطين التفاوض، فإن لم يوجد فيتم تعويضه بأن يتضمن العقد الكمي بياناً جلياً بأن هناك اتفاقاً على اختيار حصري للمحكمة، ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على ذلك الاتفاق.

وقد قررت اللجنة البحرية الدولية CMI في منشورها أسئلة وأجوبة على قواعد روتردام، أن المادة 67 استثناء على القاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 66، إذ أن القاعدة العامة هي أن خيار اتفاق المحكمة الحصري غير مسموح به بموجب قواعد روتردام ولكن إذا تم إدراجه في عقد كمي فإنه يسري وفق الشروط المنصوص عليها في المادة 79<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> – Francesco Berlingieri, Op. Cit, P 46.

<sup>2</sup> –The CMI International Working Group on the Rotterdam rules, Op. Cit, P 18.

## ثانياً: شروط سرّيان بند اختيار المحكمة في مواجهة الغير

تنص المادة 2/67 على أنه "لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي ملزماً باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة المبرم وفقاً للفقرة 1 من هذه المادة إلا إذا: (أ) كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المسماة في الفقرة الفرعية (أ) من المادة 66؛ (ب) وكان ذلك الاتفاق وارداً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛ (ج) وأبلغ ذلك الشخص في الوقت المناسب وبصورة وافية بالمحكمة التي ترفع فيها الدعوى وبأن ولاية تلك المحكمة حصرية؛ (د) وكان قانون المحكمة المختارة يعترف بجواز إلزام ذلك الشخص باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة"<sup>1</sup>.

بناءً على هذا النص لكي تختص المحكمة التي اختارها أطراف العقد الكمي لتفصل في منازعاتهم الناشئة عن العقد، بالنظر في المنازعات الخاصة بالغير (المرسل إليه - الحائز - الطرف المسيطر أو غيرهم) في علاقته بأطراف العقد الكمي يجب أن تكون هذه المحكمة إما محكمة مقر الناقل أو محكمة مكان التسليم أو محكمة مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل أو محكمة مكان الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة، أو محكمة مكان ميناء التفريغ.

---

<sup>1</sup> - ونرى أن الفقرة (د) الواردة في النص السابق ذكره بها تزيد لا داعي له لحماية الغير، إذ أنه إذا كان من الضروري حمايته من اتفاق لم يكن طرفاً فيه حرره الناقل والشاحن واختارا المحكمة المختصة حصرياً بالمنازعات الناشئة عن العقد الكمي، والذي من المحتمل ألا يكون هذا الاختيار في صالحه. فإن نص المادة 97/ ببنوده (ب، ج) كافياً لحمايته وخصوصاً البند (أ) لأنه يوجب لسريان الاتفاق في مواجهة الغير أن يحدد الاتفاق المحكمة المختصة بأحد المحاكم التي نصت الاتفاقية على اختصاصها طبقاً للقاعدة العامة (م66) والتي تخضع لها عقود النقل البحري التقليدية، والتي تعتبر مختصة بنظر النزاع بين الناقل والغير في إطار العقد الكمي إذا لم تتوافر شروط سريان الاتفاق حول الاختيار الحصري للمحكمة في مواجهة الغير.

وقد ذكرت اللجنة البحرية الدولية في منشورها أسئلة وأجوبة على قواعد روتردام السؤال

الآتي: - هل شرط الاختصاص الحصري في العقد الكمي ملزم للأطراف وكذلك الحائز؟

وتمت الإجابة بنعم، ولكن فقط إذا استوفى الشرط المنصوص عليه في المادة 67

(وخاصة المادة 67 فقرة 2 "ج" التي يجب أن يرسل للشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي

إشعار مناسب وفي الوقت المناسب من المحكمة حيث يتم رفع الدعوى وبأن اختصاص تلك

المحكمة حصري<sup>1</sup>.

### الفرع الرابع: التّحكيم وعلاقته بالحرية التعاقدية

التّحكيم هو الطريق الثاني البديل للقضاء والذي يؤدي إلى حسم المنازعات في أسرع وقت

ممكن، ويستخدم في مجال التجارة الدولية على نطاق واسع، لذلك تقره كل التشريعات

والاتفاقيات الدولية<sup>2</sup>.

وامتداداً لمبدأ الحرية التعاقدية الذي يهيمن على العقد الكمي فقد سمحت اتفاقية روتردام

لأطراف العقد الكمي أن يختاروا الفصل في المنازعات الناشئة عن عقودهم عن طريق التحكيم

وأن يتفاوضوا حول هذا البند بصورة منفردة، وقد نظمت المادة 75 فقرة 3، 4 من الاتفاقية هذا

الأمر<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, Op.Cit, P 18.

<sup>2</sup> - بن دومية سعية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2013/2012، ص 102.

<sup>3</sup> - أجازت المادة 75 ف1 لأطراف عقد النقل البحري الذي يخضع لقواعد روتردام أن يتفقا على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ بشأن نقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية، وحددت المادة 2/75 أماكن التحكيم التي تقام بها إجراءات التحكيم حسبما يختار الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل.

إذ تنص المادة 75 فقرة 3 من اتفاقية روتردام على أنه "يكون تعيين مكان التّحكيم في الاتفاق ملزماً في النزاعات بين طرفي الاتفاق إذا كان ذلك الاتفاق وارداً في عقد كمي يحدد بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما ويكون إما: (أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو (ب) يتضمن بياناً جلياً بأن هناك اتفاق تحكيم ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على اتفاق التّحكيم".

ويضع هذا النص شروط صحة اتفاق التحكيم بين الناقل والشاحن في العقد الكمي والتي يلاحظ تشابهها مع شروط صحة بند اختيار المحكمة الحصري الواردة بالمادة 67 ف1 من قواعد روتردام، ويكون الاتفاق المحدد لمكان التحكيم في العقد الكمي اتفاق ملزم لأطرافه بشرط أن يتضمن العقد الكمي بوضوح أسمائهما وعنوانيهما، وأن يتم التفاوض عليه بصورة فردية أو يتضمن بياناً واضحاً بأن هناك بند في العقد يشير إلى وجود اتفاق تحكيم محدد به أبواب العقد الكمي التي تخضع لاتفاق التحكيم.

والشرط الأخير الهدف منه لفت انتباه الشاحن إلى وجود شرط تحكيم يحتوي على مكان التحكيم دون غيره<sup>1</sup>.

#### أولاً: شروط سريان اتفاق التحكيم في مواجهة الغير

وضعت هذه الشروط المادة 75 فقرة 4 من قواعد روتردام والتي تنص على أنه: "في حال إبرام اتفاق التحكيم وفقاً للفقرة 3 من هذه المادة، لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي ملزماً بتعيين مكان التحكيم في ذلك الاتفاق إلا إذا: (أ) كان مكان التحكيم

---

<sup>1</sup> - محمد محمود خليل، المرجع السابق، ص 480.

المعين في الاتفاق واقعا في أحد الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية 2 (ب) من هذه المادة؛  
(ب) وكان الاتفاق واردا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛ (ج) ووجه إلى الشخص  
الذي سيكون ملزما بذلك الاتفاق إشعار واف ومناسب التوقيت بمكان التحكيم؛ (د) وكان القانون  
المنطبق يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزما باتفاق التحكيم".

ويلاحظ أنّ هذه الشروط هي نفس الشروط المطلوبة لسريان بند اختصاص المحكمة  
الحصري في مواجهة الغير 2/67، وبالتالي يلزم لسريان اتفاق التحكيم وتحديد مكان التحكيم  
المحدد بالعقد الكمي في مواجهة الغير توافر عدد من الشروط:

### 1- الشرط الأول:

أن يكون مكان التحكيم المحدد في الاتفاق واقعا في أي مكان في دولة يوجد فيها أيا من  
الأماكن التالية:

1- مقر الناقل، 2- مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل، 3- مكان التسليم المتفق عليه  
في عقد النقل، 4- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

### 2- الشرط الثاني:

أن يكون الاتفاق واردا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

### 3- الشرط الثالث:

أن يوجه إلى الشخص الذي سيكون ملزما بذلك الاتفاق (الغير) إشعارا بذلك الاتفاق وافيا  
وفي وقت مناسب بمكان التحكيم.

#### (4) - الشرط الرابع:

أن يكون القانون الواجب التطبيق<sup>1</sup> يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزماً باتفاق التحكيم وذلك حيث أن بعض القوانين لا تسمح لأشخاص أو جهات أو هيئات معينة بقبول شرط التحكيم<sup>2</sup>.

وتجدر الملاحظة إلى أن موضوع التحكيم قد تم تنظيمه بمقتضى الفصل الخامس عشر، وقد تم النص على أنه لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن، وفقاً للمادة 91، أنها ستكون ملزمة بها المادة 78<sup>3</sup>.

#### المبحث الثاني: حدود الحرية التعاقدية في العقد الكمي ومبرراتها

تتمتع قواعد روتردام بالإلزامية في التطبيق طبقاً لنص المادة 79 منها وتعتبر هذه القاعدة العامة، إلا أن العقد الكمي يعتبر استثناء على ذلك كونه يتمتع أطرافه بالحرية التعاقدية وهو ما نصت عليه المادة 80 فقرة 1، إلا أن هذه الحرية التعاقدية الممنوحة بموجب العقد الكمي ليست

---

<sup>1</sup> - القانون الواجب التطبيق هو القانون الوطني للمكان الذي يتم فيه إقامة إجراءات التحكيم من الشخص الذي يقدم إدعاء ضد الناقل.

.Francesco Berlingieri, Op. Cit, P. 49.

<sup>2</sup> - تنص المادة 1023 من إجماع على أنه "يفصل المحكمون وفقاً لقواعد القانون" وعبارة القانون يقصد بها كل القواعد الوطنية والدولية المكتوبة وغير المكتوبة الرسمية وغير الرسمية: تراري ثاني مصطفى، التحكيم الرياضي مجلة نظرة على القانون الاجتماعي، عدد 5، سنة 2014، ص 6.

<sup>3</sup> - نص المادة 78 هو مشابه لنص المادة 74 المتعلق بانطباق الفصل الرابع عشر المتعلق بالاختصاص القضائي، وقد أوضحت اللجنة البحرية الدولية في منشورها أسئلة وأجوبة على قواعد روتردام، أنه بموجب المادتين 74، 78 (شرط الاختصاص والتحكيم) ينطبق فقط إذا أعلنت الدولة المتعاقدة بشكل إيجابي وفقاً للمادة 91 أنهم سوف يلتزمون بها، وإلا فإن المواد 73-98 و 75-77 لن تفعل، وأنه عندما لا تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بأنها ستكون ملزمة بالأحكام الواردة في الفصلين 14، 15 تخضع مسألة الاختصاص لقانونها الوطني.

-The CMI International Working Group on the Rotterdam Ruels, Op. Cit, P.19.

مطلقة وإنما مقيدة بشروط صحة سبق التعرض إليها، إضافة إلى أمرية بعض التزامات الشاحن والناقل ومنه تكون الحرية التعاقدية في العقد الكمي محدودة وغير مطلقة وهذا ما سنتطرق إليه فيما يأتي.

**المطلب الأول: القيود الواردة على الحرية التعاقدية في مجال التزامات الناقل والشاحن**  
أخضعت قواعد روتردام العقد الكمي لمبدأ الحرية التعاقدية ومن ثم تركت لأطراف العقد الكمي (الناقل والشاحن) حرية تحديد آثار هذا العقد، من حيث الحقوق، والالتزامات والمسؤوليات، سواء كان اتفاقهم هذا يخرج عن أحكام الاتفاقية بالتقليل من الحقوق والالتزامات والمسؤوليات المنصوص عليها أو يزيد منها.

واستثناء وتقييدا لمبدأ الحرية التعاقدية، لا يجوز لأطراف العقد الكمي الخروج عن القواعد الآمرة في الاتفاقية فيما يتعلق ببعض الحقوق والالتزامات والمسؤوليات الخاصة بالناقل والشاحن والتي أشارت إليها المادة 80 فقرة 4 من الاتفاقية، إذ أنّ الالتزام بها أمر وجوبي، حيث تنص المادة 80 فقرة 4 على أنه: "لا تنطبق الفقرة (1) من هذه المادة على الحقوق والواجبات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من المادة 14 وفي المادتين 29 و 32 أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، ولا تنطبق على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة 61".

ومن ثم تشمل الالتزامات الوجوبية ما يلي:

1- التزام الناقل ببذل العناية اللازمة من حيث جعل السفينة صالحة للإبحار وتزويدها بالمعدات والإمدادات وتطبيق السفينة طوال الرحلة (م14/ (أ) و(ب)).

2- فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية المادة 61.

3- التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات، وكذلك التزامه بإبلاغ الناقل

بخطورة البضائع في وقت مناسب، المادتين 29، 32.

ويطلق على هذه البنود "الشروط الإلزامية"<sup>1</sup>، وسنتطرق بالشرح إلى هذه البنود الثلاثة المحددة، وحيث أن ما عداها من حقوق أو التزامات أو مسؤوليات يخضع لمبدأ الحرية التعاقدية، وإتفاق الناقل والشاحن بشأنها حسبما تم التطرق إليه سابقا.

### الفرع الأول: التزامات الناقل المقيدة للحرية التعاقدية

طبقا للمادة 80 فقرة 4 من الاتفاقية فإنّ الالتزامات الوجوبية بالنسبة للناقل تتمثل في التزامه ببذل العناية اللازمة من حيث جعل السفينة صالحة للإبحار وتزويدها بالمعدات والإمدادات وتطبيق السفينة طوال الرحلة ، إضافة أنه يسقط حق الناقل وتابعيه من الانتفاع بالحد من المسؤولية و تنعدم من خلاله الحرية التعاقدية في الحالات التي حددتها المادة 61 من قواعد روتردام.

### أولا: التزام الناقل بتجهيز السفينة

أحالت المادة 80 فقرة 4 من قواعد روتردام إلى المادة 14 فقرة أ، ب، والتي تنص على أنه "يكون الناقل ملزما، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل: (أ) جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك؛ (ب) وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مجهزة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو

<sup>1</sup>-Joakim Adamsson, Op. Cit, P. 51.



طوال الرحلة"، ويتضح أن الاستثناء اقتصر على الفقرتين أ و ب دون الفقرة ج من المادة 14 فهذا يدل على أنه يمكن تقليص المسؤولية بشأن هذه الفقرة المتعلقة بجعل عنابر السفينة مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها، وهو صلب ولب الالتزام الواقع على عاتق الناقل، وهذا سيثقل كاهل الشاحنين بدون شك<sup>1</sup>.

ولعلّ أهم التزام إجباري هو أنّ الناقل يتحمل مسؤولية غير قابلة للتفاوض لتوفير وصيانة سفينة صالحة للإبحار<sup>2</sup>.

وترجع الحكمة من وجوب هذا الالتزام في توفير الضمان للشاحن من أنّ بضائعه تصل سليمة دون تعرضها للتلف<sup>3</sup>، فلا يكتفي المشرع بفرض التزام على عاتق الناقل بإنجاز عملية النقل والمحافظة على البضائع المنقولة، وإنّما يحرص على تأكيد وجوب إعداد سفينة صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل على نحو يسمح بالمحافظة على البضائع<sup>4</sup>، ووفقا لصياغة نص المادة 14، فإنّ التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للإبحار وتطعيمها وتزويدها بالمعدات والإمدادات طوال الرحلة البحرية هو التزام ببذل عناية، وليس التزام بتحقيق نتيجة، ومن ثم يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخير في التسليم أو عن جزء منه إذا أثبت المطالب أنّ الهلاك أو التلف أو التأخير قد تسبب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه: 1- عدم صلاحية السفينة للإبحار، 2- أو عدم تطعيم السفينة أو تزويدها بالمعدات

<sup>1</sup> - بن دومية سعدية، أبعاد قواعد روتردام بالنسبة للدول الشاحنة، المرجع السابق، ص 130.

<sup>2</sup> -Hannu Honka , Op. Cit, P. 16.

<sup>3</sup> - رضا عبيد، المرجع السابق، ص 315.

<sup>4</sup> - محمد فريد العريني وهاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 397.

والإمدادات على النحو السليم المادة 17 فقرة 5 "أ"، ولم يتمكن الناقل من إثبات أنّ الهلاك أو التلف أو التأخر لم ينجم عن أي من الحالات السابقة أو أنّه قام بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة 14.

ولكي يتحلل الناقل من المسؤولية عليه إثبات أنّه وتابعوه قد بذلوا العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة، وبالأخص إثبات أن عدم صلاحية السفينة كان نتيجة عيب خفي، لا يمكن اكتشافه ببذل العناية المعقولة أو المناسبة<sup>1</sup>.

ويقتضي تنفيذ هذا الالتزام قيام الناقل بالتأكد من متانة هيكل السفينة وكفاءة ماكيناتها وأجهزة القيادة والتوجيه، كما يتعين عليه تزويدها بالمهمات والمؤن اللازمة وبطاقم كاف ومؤهل على نحو ما تقتضي القوانين واللوائح<sup>2</sup>، ويلاحظ أنّ كفاءة طاقم السفينة من ربان وبحارة أمر هام للغاية<sup>3</sup>، كما لا تعد السفينة صالحة للملاحة إذا استخدم الناقل وقودا من درجة رديئة في تسييرها<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> - محمد محمود خليل، المرجع السابق، ص 130.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 344.

<sup>3</sup> - سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 171.

<sup>4</sup> - رضا عبيد، المرجع السابق، ص 319.

ويدخل ضمن صلاحية السفينة للإبحار استعدادها لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية التي قد تواجهها أثناء رحلتها البحرية مما يوجب أخذ نوعية السفينة بعين الاعتبار<sup>1</sup>، وكذلك عمرها ونوع المياه التي ستبحر فيها والمسار الذي ستسلكه في رحلتها ووقت الرحلة<sup>2</sup>.

ويرتبط بهذا الالتزام التزام الناقل بصيانة السفينة<sup>3</sup>، وتجميع وتجهيز جميع الأوراق والمستندات اللازمة للرحلة البحرية سواء متعلقة بجنسية السفينة أو صلاحيتها للرحلة البحرية أو درجة السفينة وموطنها وحمولتها وعقود البحارة وغير ذلك من المستندات اللازمة<sup>4</sup>، وعليه لا بد من توسيع مفهوم صلاحية السفينة للرحلة البحرية لتشمل المجال الإداري أيضا<sup>5</sup>.

ويلاحظ أن قواعد روتردام قد أوجبت على الناقل الالتزام بجعل السفينة صالحة للإبحار وتطعيمها وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وذلك الالتزام يبدأ قبل البدء في الرحلة البحرية ويستمر هذا الالتزام على عاتق الناقل طوال مدة الرحلة البحرية<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> -المشرع الجزائري حدد بعض الحالات التي يعني فيها الناقل من التزامه بالنقل أو التعديل فيه، حيث نصت المادة 740 على إمكانية فسخ العقد إذا وقع بناء على قوة قاهرة ما يمنع مغادرة السفينة التي ستقوم بالنقل أو يؤخر قيامها به.

- Fatima BOUKHATMI, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, thèse, université d'Oran, page 152.

<sup>2</sup> - محمد محمود خليل، المرجع السابق، ص 132.

<sup>3</sup> - إستقرت المحكمة العليا الجزائرية بموجب القرار الصادر بتاريخ 2017/03/16 أن الناقل يتحمل مسؤولية الخطر لعدم توظيفه لطاقم مختص في إصلاح السفن ، مجلة المحكمة العليا ، العدد الأول 2017 ، ص 230 ، أنظر الملحق رقم 4.

<sup>4</sup> - عصام حنفي محمود وعاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 314.

<sup>5</sup> - Pierre Bonassies ,Christian Scapel ,Droit maritime ,LGDJ ,2006,P.638.

<sup>6</sup> - لقد كانت المادة 1/3 من قواعد لاهاي وبروتوكولها تفرض على الناقل أن يبذل العناية المطلوبة قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة، ومن ثم لا يقع عليه أي التزام فيما لو تعطلت السفينة عن الملاحة، الأمر الذي انتهجه القضاء في بعض الدول التي ما زالت قوانينها مستمدة من قواعد لاهاي، ويعد هذا النص غير ملائم

ولابد من الإشارة أن هذا الالتزام هو التزام وجوبي على الناقل، ولا يجوز الاتفاق على نقل هذا الالتزام على عاتق الشاحن وإلا كان الاتفاق باطل.

### ثانيا: سقوط حق الناقل وتابعيه في الانتفاع بتحديد المسؤولية

تنص المادة 80 فقرة 4 على أنه: "لا تنطبق الفقرة 1 من هذه المادة على ....، ولا تنطبق على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة 61"، وبالرجوع إلى نص المادة 61 من قواعد روتردام نجد كالتالي: "فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية":

1- "لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة 59، أو حسبما ينص عليه عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه بمقتضى هذه الاتفاقية تعزي إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

---

لمتطلبات النقل، ويحد من التزام الناقل فيما يخص صلاحية السفينة للملاحة، ومن ثم يذهب في اتجاه محاباة الناقلين على حساب الشاحنين، أما قواعد هامبورج فلم تتعرض لهذا الأمر نهائيا، مما يعد نقضا في التزامات الناقل وإحدى الهفوات التي انتابت هذه القواعد التي كان من المفترض أن تكون أكثر دقة من قواعد لاهاي في هذا المجال، عماد الدين عبد الحي، المرجع السابق، ص 119.

- إضافة أن القانون البحري الجزائري طبقا لنص المادة 770 قد تعرض لهذا الالتزام إذ نص على أنه: "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب، ج - تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها و حفظها"، ويلاحظ أن القانون الجزائري يتفق مع قواعد روتردام في جعل التزام الناقل يبدأ قبل الرحلة ويستمر طوال الرحلة البحرية، بينما يختلف القانون الجزائري عن قواعد روتردام في طبيعة الالتزام، إذ يستشف من النص المذكور أنه التزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية.

2- لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة 60 إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم قد نجم عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة من جراء التأخر أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة<sup>1</sup>.

ومن ثم يسقط حق الناقل وتابعيه في تحديد مسؤوليتهم إذا توافر أحد الشرطين المنصوص عليهما في النص، وطبقا للحالات المحددة بالنص التي نعرض لها فيما يلي مع بيان الأشخاص الذين يشملهم سقوط هذا الحق.

---

<sup>1</sup> - لم تباعد قواعد روتردام عن الاتفاقيات السابقة، حيث شملت تحديد المسؤولية لكل من المسؤوليتين العقدية والتقصيرية بموجب المادة الرابعة منها، كما استبعدت جملة من المسؤوليات من خضوعها للتحديد القانوني تبعا لاستبعاد الاتفاقية جملة من عقود النقل من الخضوع لأحكامها، وعليه فإن حدود المسؤولية، لن تسري على الناقل بموجب عقود تأجير السفن التي تم استبعادها بالمادة السادسة، بالإضافة إلى العقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو حيز عليها. هذا بالإضافة إلى العقود الكمية. كما تم وفق أحكام المادة 86 من الاتفاقية استبعاد المسؤولية عن الضرر الناتج عن الحادث النووي إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولا عن ذلك الضرر وفق أحكام المادة نفسها، الحسن يوسف يونس، المرجع السابق، ص 282.

## 1) الأشخاص الذين يسقط حقهم في الانتفاع بتحديد المسؤولية:

وفقا لنص المادة 61 من قواعد روتردام المذكور فقد تم تحديد الأشخاص المحظور عليهم الانتفاع بتحديد المسؤولية وذلك بالناقل وأي شخص من الأشخاص المذكورين في المادة 18<sup>1</sup> حيث يسأل الناقل أمام الشاحن عن إخلاله بواجباته وكذلك إخلال أيا من تابعيه الذين شملهم النص بواجباتهم التي يقومون بها بأمر الناقل وتبعا لإشرافه وتوجيهاته وهم الطرف المنفذ والريان وطاقم السفينة (بحارة وغيرهم) وموظفو الناقل أو الطرف المنفذ البحري، وأي شخص آخر أو يتعهد أن يؤدي أيا من واجبات الناقل بناء على طلبه أو تحت إشرافه وسيطرته، ويسقط حقهم جميعا في تحديد المسؤولية إذا توافرت حالة من الحالات المنصوص عليها في هذه المادة.

فكان المشرع يشترط صفة في الناقل لكي يستفيد من تحديد المسؤولية وهي أن يكون الناقل أمينا بحيث لا يرتكب فعلا يتعمد به إحداث الضرر بالبضائع، بل أكثر من ذلك لا يكفي أن يتعمد ارتكاب الفعل وإنما يجب ألا يقع منه إهمال ينجم عنه عدم اكتراث<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> وتتص المادة 18 على أنه "مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين: يكون الناقل مسؤولا عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها. أ- أي طرف منفذ؛ أو ب- ريان السفينة أو طاقمها؛ أو ج- موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو د- أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته". وبناء على هذا النص تم توسيع مجال مسؤولية الناقل البحري إلى أشخاص آخرين يقعون تحت أمره وتحت إشرافه وسيطرته، وهو ما يعتبر أمر جيد في مصلحة الشاحنين: "أمانة بورطال، انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية على ضوء قواعد هامبورج و روترام والتشريع البحري الداخلي، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 7، العدد 1، 2018، ص 189.

<sup>2</sup> - رضا عبيد، المرجع السابق، ص 402.

## (2) شرط سقوط حق الناقل وتابعيه في الانتفاع بتحديد المسؤولية:

أوجبت المادة 61 من قواعد روتردام توافر أحد شرطين لفقدان الانتفاع بالحق

في تحديد المسؤولية، ولا يشترط توافر الاثنتين، بل يتطلب توافر أحدهما فقط، وهما:

- قيام الناقل أو تابعيه بتعمد إحداث الخسارة، - أو قيام أحد هؤلاء بفعل أو إغفال عن استهتار وإهمال مع العلم باحتمال حدوث الخسارة، وفقا لنص المادة 61 بفقرتيها من قواعد روتردام إذا تعمد الناقل أو أحد تابعيه إحداث الضرر (إحداث الخسارة)، لا يجوز له التمسك بالإعفاء من المسؤولية.

ويقصد بتعمد إحداث الخسارة: اتجاه إرادة الناقل أو أحد تابعيه إلى قصد إحداث الخسارة وإلحاق الضرر بناء عن إرادة حرة وواعية تعي جيدا بالتصرف المقدمة عليه وترغب في تحقق النتيجة المبتغاة من وراء هذا التصرف، وذلك من خلال القيام بعمل أو إغفال عمدي.

وهو ما يعني توافر الغش الذي يفسد كل شيء، كإحراق البضاعة أو سرقتها أو إتلافها أو إلقاءها دون مبرر<sup>1</sup>، وكذلك الإغفال العمدي في المحافظة عليها مما يعرضها للضرر.

ويلتزم المدعي بإثبات أنّ الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل أو تابعيه بواجباته المنصوص عليها في الاتفاقية ترجع إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية (الناقل - أو أحد تابعيه)، وأنه ارتكب عن عمد وقصد إحداث الضرر أو الخسارة أو قيام الناقل أو تابعيه بفعل أو إغفال عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث الخسارة.

<sup>1</sup> - محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر، ص 391.

ويطلق الفقه على هذه الحالة الخطأ غير المغتفر وهي حالة الفعل أو الامتناع غير العمدى الذي يتسم باللامبالاة والإهمال، مع إدراك أنّ عدم الاكتراث في السلوك قد يترتب عليه حدوث ضرر ومع ذلك واصل المسؤول فعله أو إهماله<sup>1</sup>.

وتتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل بأنه من المحتمل وفقاً لمجريات الأمور أن يترتب على فعله أو امتناعه الإرادى هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة محل عقد النقل ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث فهو ينطوي على عنصرين:

1 - أن تتصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، فإذا كان الفعل غير إرادى فلا يعد عدم اكتراث ويحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية.

2- أن يكون الناقل وقت قيامه بالفعل على يقين باحتمال وقوع الضرر<sup>2</sup> ومع ذلك يقدم عليه غير مهتم بما يترتب عليه من ضرر أو خسارة.

ويجب على المدعى إثبات تعمد الناقل أو تابعيه (الشخص المطالب بتحديد مسؤوليته) إحداه الضرر أو إثبات عدم الاكتراث بحدوث الضرر، وهذا الأمر صعب في الإثبات<sup>3</sup> وقد حددت قواعد هامبورج بعض الحالات التي تعد قرائن على سوء نية الناقل مثل إصداره سند شحن خال من التّحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها في السند، وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية، وحالة ما إذا شحن الناقل البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح

<sup>1</sup> - محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص 391.

<sup>2</sup> - بن دومية سعدية، المرجع السابق، ص 107.

<sup>3</sup> - الحسن يوسف يونس، المرجع السابق، ص 284.



يوجب شحنها في العنابر<sup>1</sup>، وحالة إدراج شروط مخالفة لأحكام الاتفاقية في عقد النقل البحري، أو إغفال إدراج بيان يفيد أن النقل يخضع لأحكام الاتفاقية<sup>2</sup>.

### (3) الحالات التي يشملها سقوط الحق في الانتفاع بتحديد المسؤولية:

وفقا لنص المادة 61 من قواعد روتردام يسقط حق الناقل وتابعيه في تحديد المسؤولية إذا توافرت إحدى الحالتين المنصوص عليهما في المادة 59 والمادة 60 من قواعد روتردام مع توافر أحد الشرطين السابقين.

- مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة 59، أو حسبما ينص عليه عقد النقل: تتعلق المادة 59 فقرة 1 بالحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته<sup>3</sup>، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد<sup>4</sup> أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

---

<sup>1</sup> يوجد نص مماثل في قواعد روتردام (م 5/25) وكذلك القانون الجزائري (م/774).

<sup>2</sup> بن دومية سعدية، المرجع السابق، ص 284 .

<sup>3</sup> حيث تنص المادة 1/59 على أنه رهنا بأحكام المادة 60 والفقرة الأولى من المادة 61، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بمبلغ 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية لكل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر.

<sup>4</sup> لا يستطيع الناقل التمسك بتحديد مسؤوليته، إذا قام الشاحن بالإفصاح عن قيمة البضاعة فهنا يلتزم بدفع هذه القيمة حتى لو تجاوزت الحد الأقصى، إلا إذا أثبت عدم صحة البيانات المقدمة من الشاحن : محمود مختار أحمد بريري ، المرجع السابق، ص 421.

ويشترط أن يكون إعلان الشاحن عن قيمة البضاعة كتابة أو بوسيلة اتصالات إلكترونية وفقا للمادة 3 من الاتفاقية، ولم تشترط الاتفاقية سوى الإعلان عن قيمة البضاعة دون طبيعتها على خلاف المادة 5/4 من قواعد لاهاي والمادة 4 ف 5 من اتفاقية بروكسل التي توجب الإعلان عن كل من قيمة البضاعة وطبيعتها، وكان الهدف من هذا الحكم تجنيب الشاحن حدود المسؤولية المفروضة في سند الشحن وتمكينه من الحصول على تعويض كامل عن قيمة البضاعة<sup>1</sup>، كما أنه وفقا لنص المادة 59 فقرة 1 يجوز لأطراف العقد الكمي الاتفاق على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

ولكن إذا لم يتم تحديد مبلغ التعويض في العقد الكمي، يسقط حق الناقل أو تابعيه في الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة 59 فقرة 1، أو المبلغ المتفق عليه في العقد الكمي إذا أثبت المدعي أن الناقل أو تابعيه قد تعمد إحداث الخسارة أو إذا أثبت أن أحدهم (الناقل أو تابعيه) قد أهمل واستهتر عن علم باحتمال حدوث الخسارة وذلك من خلال إخلاله بواجباته بمقتضى الاتفاقية نتيجة فعل أو إغفال شخصي منه، وتعليقا على نص المادة 59 فقرة 1 يمكن القول أنّ قواعد روتردام جاءت في صالح الناقل أكثر من الشاحن، ويظهر ذلك من خلال النص على حدود مسؤولية الناقل أيا كانت الالتزامات التي أخل بها، إذ لا تقتصر فقط على هلاك أو تلف البضائع، ولكن تمتد إلى أي انتهاكات أخرى

---

<sup>1</sup> - حنان عبد العزيز مخلوف، مسؤولية الشاحن البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 119.

لالتزاماته بموجب الاتفاقية المادة 59 فقرة 1، وهذا الأمر يخلق نوعا من عدم التوازن مقارنة مع الشاحن ومسؤوليته اللا محدودة تجاه الناقل<sup>1</sup>.

ووفقا للمادة 61 فقرة 1 من قواعد روتردام إذا أثبت المدعي أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه ترجع إلى فعل أو امتناع شخصي من جانب الشخص المطالب بالحق في تحديد مسؤوليته ارتكب بقصد إحداث الضرر، أو عن عدم اكتراث مصحوب بإدراك أنّ ضررا يمكن أن يحدث<sup>2</sup>، وتتعرض المادة 59 فقرة 2 لحالة النقل بالحاويات أو منصة ناقلة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها، لكي تخضع لحدود التعويض المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة<sup>3</sup>، وتتعلق المادة 59 فقرة 3 بالوحدة المالية لحساب المسؤولية<sup>4</sup>.

وتجدر الإشارة أن سقوط الحق في التحديد القانوني للمسؤولية لا يقتصر على حالات هلاك البضائع أو تلفها الناجم عن التأخر أو التأخر في التسليم، وإنما ينسحب إلى أي التزام يخل به الناقل أو تابعيه عما هو وارد في الاتفاقية، كما أنّ سقوط الحق في التحديد القانوني

---

<sup>1</sup> - مبارك بن محمد بن خميس الغيلاني: مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام لسنة 2008 "دراسة مقارنة باتفاقيتي بروكسل وهامبورج، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، 2019، ص 194.

<sup>2</sup> - محمد محمود خليل، المرجع السابق، ص 422.

- ويتفق القانون البحري الجزائري مع قواعد هامبورج فيما يتعلق بهذه المادة بخلاف قواعد بروكسل التي تقصر حرمان الناقل من تحديد المسؤولية إلا بسبب فعل أو امتناع صدر عنه شخصيا دون تابعيه.

<sup>3</sup> - حنان عبد العزيز مخلوف، المرجع السابق، ص 122.

<sup>4</sup> - الحسن يوسف يونس، المرجع السابق، ص 287.

للمسؤولية يشمل أيضا إلى ما هو متفق عليه في العقد، أي بين الناقل والشاحن في حال الاتفاق على مبلغ أعلى عما هو مقرر في الاتفاقية<sup>1</sup>.

في حين نص بروتوكول بروكسل 1968 على حرمان الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر حدث بفعل أو امتناع صدر منه بقصد إحداث ضرر أو بعدم اكتراث مصحوبا بإدراك بأن ضررا يمكن أن يحدث وكذلك ما نصت عليه اتفاقية هامبورج في نص المادة (م 1/8)، وما نص عليه قانون البحري الجزائري بموجب المادة (809).

ويلاحظ أنّ اتفاقية بروكسل<sup>2</sup> تتعلق بسقوط الحق في تحديد المسؤولية عن الهلاك والتلف والتأخير في حين تتعلق قواعد روتردام بسقوط الحق في تحديد مسؤولية الناقل وتابعيه عن الإخلال بأي التزام وارد بالاتفاقية.

### ثالثا: سقوط حق الناقل من تحديد المسؤولية عن التأخر في التسليم

تنص المادة 60 من قواعد روتردام على الآتي "حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر: رهنا بإحكام الفقرة 2 من المادة 61، يحسب وفقا للمادة 22<sup>3</sup>، التعويض عن هلاك

<sup>1</sup> - مبارك بن محمد بن خميس الغيلاني، المرجع السابق، ص 211.

<sup>2</sup> - رضا عبيد، المرجع السابق، ص 402.

<sup>3</sup> - وتنص المادة 22 على حساب التعويض وتشمل: "1- رهنا بأحكام المادة 59، يحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضائع في مكان ووقت التسليم المقررين وفقا للمادة 43.

2- تحدد قيمة البضائع حسب سعرها في بورصة السلع، أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة المعتادة للبضائع التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في بورصة السلع ولا سعر سوقي.

3- في حال هلاك البضائع أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولا عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين 1، 2 من هذه المادة إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المبينة في الفصل 16".

البضائع أو تلفها الناجم عن التأخر، وتكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة، ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة 1 من المادة 59 الحد الذي يقرر بمقتضى الفقرة 1 من المادة 59 في حالة الهلاك الكلي للبضائع المعنية".

هذا ولم تتضمن قواعد لاهاي 1924 ولا بروتوكولي 1968 و1979، أي نص يحدد مسؤولية الناقل عن التأخر في تسليم البضائع، في حين تضمنت قواعد هامبورج (المادة 2/6 "ب") تحديد مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع بمبلغ يعادل مثل ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع التي تأخر تسليمها، على ألا يزيد هذا المبلغ عن مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري<sup>1</sup>.

يتناول نص المادة 60، 22 حدود التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها الناجم عن التأخر في التسليم، وكيفية حسابه، وتسمح المادة 22 ف3 باتفاق الناقل والشاحن على حساب التعويض بطريقة مختلفة في العقد الكمي (ضمن الحدود المبينة في الفصل 16 الذي يتضمن العقد الكمي).

ووفقا لنص المادة 61 فقرة 2 من قواعد روتردام لا يحق للناقل ولا لتابعيه الطرف المنفذ الريان وطاقم السفينة، موظفو الناقل أو الطرف المنفذ، أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، طالما يخضع لإشراف الناقل وسيطرته، الانتفاع بالحد من المسؤولية المنصوص عليه في المادة 60 المذكورة أعلاه، إذا أثبت المدعي

---

<sup>1</sup> - حنان عبد العزيز مخلوف، المرجع السابق، ص 127.

أن التأخر في التسليم قد نجم عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية (الناقل أو أحد تابعيه المذكورين في المادة 18) وإثبات أن الفعل أو الإغفال قد ارتكب عن عمد بقصد إحداث الضرر أو الخسارة من جراء التأخر، أو إثبات أن الفعل أو الإغفال قد نتج عن استهتار وإهمال وعن عدم اكتراث بحدوث الضرر أو الخسارة من جراء التأخر، أي اتجاه الإرادة إلى القيام بالفعل أو الإغفال مع العلم باحتمالية حدوث تلك الخسارة من جراء التأخر وعدم الاكتراث لذلك.

وبتطبيق ذلك على العقد الكمي، فلا يجوز للناقل أو أحد تابعيه التمسك بحقه في تحديد المسؤولية عن التأخر في التسليم سواء التحديد المنصوص عليه في الاتفاقية أو التحديد الاتفاقي لأطراف العقد الكمي، إذا ثبت أن التأخر في التسليم والضرر المترتب عليه قد حدث نتيجة تعمد الناقل أو أحد تابعيه (الشخص الذي يتمسك بتحديد مسؤوليته القيام بعمل أو الامتناع عن عمل بقصد تحقيق الضرر والخسارة، أو إذا ثبت أن الناقل أو أحد تابعيه (الشخص الذي يتمسك بحقه في تحديد مسؤوليته) قد أهمل واستهتر مع علمه باحتمال حدوث ضرر نتيجة إهماله واستهتاره إلا أنه لم يكثر ذلك مما أدى إلى حدوث الضرر نتيجة التأخر في التسليم من تلف البضاعة أو هلاكها أو أية أضرار أخرى.

ففي هاتين الحالتين يسقط حق الناقل أو تابعيه في التمسك بتحديد المسؤولية<sup>1</sup>، ويلتزم بالإثبات المدعي الذي يطالب بسقوط حق الناقل أو تابعيه في التمسك بتحديد المسؤولية<sup>2</sup>.

ويتضح مما سبق أنه يسقط حق الناقل وتابعيه في العقد الكمي بالتمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية في حالات الهلاك والتلف والتأخر في التسليم والتمسك بحد التعويض المنصوص عليه في المادة 59 فقرة 1 والمادة 60، أو المبلغ المتفق عليه بين الشاحن والناقل في العقد الكمي، وذلك إذا أثبت المدعي (المضروب)، أن الخسائر والأضرار التي نتجت عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم أو الإخلال بأي التزام آخر موجود بالاتفاقية على عاتق الناقل وتابعيه، قد حدث نتيجة تعمد الناقل أو تابعيه إحداث الضرر والخسارة أو حدث نتيجة إهمال واستهتار الناقل أو تابعيه في القيام بفعل أو الامتناع عن فعل مع العلم بأن ذلك سوف يؤدي أو محتمل أن يؤدي إلى تحقق أضرار وخسائر إلا أن الشخص المدعي عليه (الناقل أو أحد تابعيه) لم يكثرث لذلك وأقدم على الفعل أو الامتناع متغافلا عن النتائج المتوقعة من خسائر أو أضرار، وفي هذه الحالات يلتزم الناقل بتعويض المضروب عما أصابه من ضرر تعويضا كاملا يشتمل على كل ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب.

---

<sup>1</sup> - بن ددوش نضرة قماري، إتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أو مشددة ؟، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد التاسع، جوان 2016، ص 117.

<sup>2</sup> - و هو نفس ما نص عليه المشرع الجزائري في ق ب ج طبقا لنص م 809.

## الفرع الثاني: التزامات الشاحن المقيدة للحرية التعاقدية

إنّ التزامات الشاحن الوجوبية طبقاً لقواعد روتردام تتمثل في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات (أولاً)، وكذلك التزامه بإبلاغ الناقل بخطرورة البضائع في وقت مناسب (ثانياً).

### أولاً: التزام الشاحن بتوفير المعلومات عن البضائع

أوجبت المادة 80 فقرة 4 من قواعد روتردام على عدم الإخلال بالالتزامات المنصوص عليها في المادتين 29، 32 من الاتفاقية، وهما التزامان على عاتق الشاحن بالالتزام بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات، وكذلك الالتزام بإبلاغ الناقل بخطرورة البضائع في وقت مناسب.

### 1) التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات:

تنص المادة 29 من قواعد روتردام على أنه "واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات":

1- يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي، في حدود المعقول ضرورية: (أ) لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ، (ب) ولامتثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.



2- ليس في هذه المادة ما يمس أي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبضائع، عملاً بما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم"

بناء على هذا النص يجب على الشاحن أن يزود الناقل بالمعلومات والتعليمات والمستندات التي تخص البضائع، وذلك في الوقت المناسب (قبل تسلم البضائع أو بالتزامن مع تسلم البضائع)، وكذلك على الناقل أن يبلغ الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

ويقصد بالمعلومات: المعلومات التي تتعلق بالبضائع محل النقل، من حيث بيان نوعها وكميتها وحجمها ووزنها وعدد الطرود وذلك بشكل محدد ودقيق.

ويقصد بالتعليمات: تعليمات الشاحن للناقل بشأن كيفية نقل البضائع ومناولتها والمحافظة عليها التي تتناسب مع طبيعة البضائع وتسمح بوصولها وتسليمها بحالة جيدة.

ويقصد بالمستندات: المستندات التي تخص البضائع وتمثلها مثل فاتورة البضائع، وصك التأمين عليها، أو خطاب الضمان، أو غيرها من المستندات المتعلقة بالبضائع مثل الوثائق الجمركية الخاصة بالاستيراد أو التصدير.

ويطلق البعض من الفقه على هذا الالتزام مصطلح "البيانات الأساسية"<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> وهذا المصطلح تمييزاً عن البيانات التي أسمتها قواعد روتردام "إضافية في المادة (55)، والتي تقع على عاتق الطرف المسيطر، ثم الشاحن نفسه في حالة عدم التوصل إلى الأول، ثم الشاحن المستندي في حالة عدم التوصل إلى الأول أو الثاني، أي أن هناك تدرج في تحديد شخص المسئول عن توفير هذه البيانات. بعكس المنصوص عليها في المادة (29) إذ تضع الالتزام بتوفيرها على عاتق الشاحن فقط دون شخص آخر، شريف محمد غنام، المرجع السابق ص 69.

ويجب أن تكون هذه البيانات صحيحة وحقيقية، ويعد الشاحن ضامنا للناقل لصحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة عن الأخطاء المتعلقة بذلك<sup>1</sup>، كما يجب ألا تكون هذه المعلومات والتعليمات والمستندات غير متاحة للناقل من مصدر آخر.

## (2) أهمية التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات الناقل:

لقد تم وضع عنوان للمادة 29 "واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات"، وذلك لمنح أهمية لهذا الالتزام، وتم تحديد هذه الأهمية في مضمون هذه المادة، حيث يجب توفير المعلومات والتعليمات والمستندات في حدود المعقول<sup>2</sup> لأهميتها في الآتي:

### (أ) لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة:

تختلف درجة عناية الناقل وتابعيه بمناولة البضائع ونقلها والمحافظة عليها وتسليمها في ميناء الوصول تبعا لنوع البضائع، فالبضائع ذات الطبيعة الخاصة كالbضائع النادرة مثل اللوحات الفنية أو الأشياء الثمينة أو القطع الأثرية أو الأجهزة الدقيقة (كالأجهزة الطبية أو الهندسية مثلا) وغيرها<sup>3</sup>، تقتضي درجة عناية في المحافظة عليها تختلف عما إذا كانت البضائع عبارة عن حبوب تحتاج للتخزين في درجة حرارة معينة، وعما إذا كانت البضاعة

<sup>1</sup> - بن دومية سعدية، المرجع السابق، ص 39.

<sup>2</sup> - تعني عبارة في حدود المعقول، أنها لا يتطلب أن تكون هذه المعلومات والتعليمات تفصيلية، ولا يجوز أن تكون مقتضبة ومختصرة للحد الذي لا يحقق الغاية من اشتراطها، بل تكون في حدود المعقول الذي يساعد الناقل في معرفة كيفية مناولة البضائع وكيفية المحافظة عليها، ونقلها وتسليمها سالمة.

<sup>3</sup> - جلال وفاء محمد، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2012، ص 67 .

حيوانات حية، أو كانت أشياء قابلة للكسر مثل الأجهزة الكهربائية أو الزجاج ، وعمّا إذا كانت أشياء صلبة أو سائلة.

ومن ثم تأتي أهمية التزام الشاحن بتزويد الناقل بالمعلومات المتعلقة بالبضائع، وإعطائه التعليمات، وذلك حتى يتمكن الناقل من اتخاذ الوسائل اللازمة للعناية بالبضائع والمحافظة عليها ووضعها في المكان الملائم في السفينة، أو رفض القيام بعملية النقل إن لم يكن في استطاعته المحافظة على البضائع بالكيفية التي تم الإعلان عنها<sup>1</sup>.

ويكون للشاحن مصلحة أكيدة في تقديم هذه المعلومات عن طبيعة البضائع للناقل بشأن النقل والمناولة والحفظ والتسليم، وكذلك المستندات التي تمثل البضاعة وتعكس طبيعتها، إذ تساهم هذه البيانات في وصول البضائع وتسليمها سليمة وبحالة جيدة.

وبالإضافة إلى ذلك، فقد تطرقت المادة 29 فقرة 2 من قواعد روتردام على أهمية المعلومات والتعليمات في الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 67 .

<sup>2</sup> - ويعرف الطرف المنفذ بأنه يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمتقضي عقد النقل فيما يتعلق بتسلم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته" (م 1/6 - أ). "ولا يشمل الطرف المنفذ أي شخص يستعين به، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، لا الناقل" (م 1/6 - ب).

- كما يعرف الطرف المنفذ البحري بأنه "يعني أي طرف منفذ، ما دام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة، ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء" (م 8/1) من قواعد روتردام.

ويتعين على الطرف المنفذ البحري في كل مرة يتدخل فيها في تنفيذ عقد النقل البحري أن يتصرف بشكل مناسب وبعناية من بداية تدخله وحتى نهايته، أي أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة<sup>1</sup>، ومن ثم تساعد المعلومات والبيانات والمستندات التي يقدمها الشاحن للطرف المنفذ في تنفيذ العمل المكلف به من قبل الناقل، وتساعده في اتخاذ الاحتياطات والتدابير اللازمة للمحافظة على البضائع.

### (3) امثال الناقل للقوانين واللوائح والاشتراطات:

وفقا لنص المادة 29 من قواعد روتردام تساعد البيانات الأساسية المعلومات -التعليمات - المستندات التي يقدمها الشاحن للناقل في امثال هذا الأخير للقوانين واللوائح والاشتراطات التي تتطلبها السلطات العمومية والمتعلقة بالنقل، حيث يجب على الشاحن أن يسلم الناقل أو الشخص المفوض من قبله (الطرف المنفذ في الغالب) الوثائق الخاصة بالبضائع المراد نقلها كالوثائق الخاصة بالتصدير والوثائق الجمركية كي يستطيع الناقل إبرازها إلى السلطات المختصة في الدول التي تمر بها البضائع، وبالتالي يعد الشاحن مسؤولا عن عدم كفاية الوثائق اللازمة للنقل أو عدم صحة البيانات الواردة في تلك الوثائق<sup>2</sup> ووفقا لنص المادة 29 فقرة 2 يلتزم الشاحن أيضا بتوفير أي معلومات أو تعليمات أو مستندات معينة خاصة بالبضائع تتطلبها السلطات العمومية في دولتي الشحن والتفريغ بخلاف المنصوص عليها في المادة 29 فقرة 2.

<sup>1</sup> - حنان عبد العزيز مخلوف، المرجع السابق، ص 63 .

<sup>2</sup> - محمد محمود خليل، المرجع السابق، ص ص 193 ، 194.

ويعتبر هذا النصّ جديداً في الاتفاقيات الدولية إذ يؤدي إلى تمكين الناقل من معرفة البضاعة قبل نقلها إلى دولة قد يجهل القوانين والتراخيص اللازمة لنقل البضائع بها<sup>1</sup>. وكيف التزم الشاحن هنا بأنه التزم ببذل عناية، يتمثل في قيامه بتزويد الناقل بأي معلومات تتعلق بالبضائع وتخص سلامة الرحلة<sup>2</sup>، بينما كان لا بد أن يكون التزم الشاحن بتزويد الناقل بالمستندات المتعلقة بالبضائع التي تتطلبها السلطات العمومية في دولة الشحن أو التفريغ طبقاً لقوانينها ولوائحها واشترطتها والمتعلقة بالنقل بالتزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية، إذ يجب أن يسلم الشاحن الناقل أو الطرف المنفذ<sup>3</sup> تلك المستندات بالفعل، وإلا تقوم مسؤوليته.

#### 4) جزاء عدم صحة البيانات الأساسية التي يقدمها الشاحن:

وفقاً لنص المادة 30 فقرة 1 من قواعد روتردام يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية.

يتضح من ذلك أنّ عدم صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة يقيم مسؤولية الشاحن العقدية على أساس الخطأ واجب الإثبات<sup>4</sup> ومن ثم إذا أثبت الناقل أنه قد لحقه الضرر أو الخسارة

---

<sup>1</sup> - عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص 229.

<sup>2</sup> - محمد حمود خليل، المرجع السابق، ص 194.

<sup>3</sup> - بورطال أمينة، المرجع السابق، ص 190.

<sup>4</sup> - شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 93.

نتيجة عدم صحة المعلومات والتعليمات والمستندات التي قدمها الشاحن أو عدم كفايتها، تتحقق مسؤولية الشاحن<sup>1</sup>.

ويعتبر عدم دقة أو صحة البيانات التي يقدمها الشاحن سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار المترتبة على عدم صحة هذه البيانات، وقواعد روتردام تتفق في ذلك مع اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورج والقانون البحري الجزائري.

وعلى ذلك تتعدّد مسؤولية الشاحن عن الأضرار الناشئة عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت الناقل أن عدم صحة البيانات المتعلقة بالبضائع محل عقد النقل والتي تعمد الشاحن تدوينها هو الذي أدى إلى حدوث الضرر، ولا يشترط إثبات علاقة سببية بين خطأ الشاحن العمدي والمتمثل في ذكر بيانات كاذبة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها والضرر الذي نتج عن ذلك<sup>2</sup>.

ويعفي الشاحن من المسؤولية إذا استطاع إثبات أن الضرر أو الخسارة التي حدثت لا ترجع إلى خطأ منه هو وكذلك لا يرجع إلى خطأ من أحد تابعيه بما في ذلك موظفيه ووكلائه ومقاوليه من الباطن (وفقا لمسؤوليته عن يعملون بالنيابة عنه م 34 من قواعد روتردام ) كما يمكن للشاحن التصل من المسؤولية عن طريق إثبات أن هذه المعلومات والتعليمات والوثائق كانت متاحة بشكل معقول للناقل وفقا للمادة 29 فقرة 1 من قواعد روتردام<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - وقد أخذت اتفاقية هامبورج وق ب ج بهذا الحكم، وقررا مسؤولية الشاحن وتعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم صحة البيانات وهو ما نصت عليه المادة 753 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - حنان عبد العزيز مخلوف، المرجع السابق، ص 74.

<sup>3</sup> - José Vicente Guzmán : The Rotterdam Rules Shipper's Obligations and Liability, CMI Year Book 2010, annuaire, P. 160.

## ثانياً: التزام الشاحن بإبلاغ الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب

أوجبت المادة 80 فقرة 4 التزام أطراف العقد الكمي بالنص الوارد في المادة 32 من قواعد روتردام، ونص المادة 32 كالاتي: "قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة: عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

(أ) يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ، وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر.

(ب) ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسماً يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعترف لتلك البضائع، وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر".

ويلاحظ على النص أنه جاء واضحاً حيث أنه حدد مفهوم البضائع الخطرة وتشمل (البضائع الخطرة بطبيعتها - البضائع الخطرة بخاصيتها) ، كما شمل المفهوم البضائع الخطرة، والبضائع التي من المحتمل أن تصبح خطرة، وهو أمر إيجابي حيث يشمل كل ما يستجد من بضائع قد تمثل خطورة، حيث أن البضائع التي لم تكن خطرة سابقاً قد تصبح خطرة لاحقاً أو في المستقبل، ومن بين إيجابيات النص أنه لم يضع ضابط فني لتحديد مفهوم البضائع الخطرة، ليترك ذلك للاتفاقيات المتخصصة، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى، حدد النص

نطاق الحماية من البضائع الخطرة، لتشمل الأشخاص، الممتلكات والبيئة<sup>1</sup>، وهذا أمر إيجابي أيضا للنص، حيث أنه ليست كل البضائع الخطرة تمثل خطورة على الثلاثة بنود المذكورة، وإنما مجرد أن تمثل خطورة على إحداها يتحقق الالتزام.

وبناء على هذا النص يلتزم الشاحن بأمرين: أ- إبلاغ الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب، ب- وضع علامة أو وسما على البضائع الخطرة<sup>2</sup>.

وسوف نتطرق إلى هذان الالتزامان وبيان المسؤولية عن تخلفهما ونوضح مفهوم البضائع الخطرة.

## 1) مفهوم البضائع الخطرة:

طبقا لنص المادة 32 من قواعد روتردام البضائع الخطرة هي البضائع التي تمثل خطورة على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو من المحتمل أن تكون كذلك وذلك بسبب طبيعتها أو خاصيتها، والبضائع الخطرة بطبيعتها، هي البضائع التي تمثل خطورة على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يحتمل أن تصبح كذلك بسبب مكوناتها وتركيباتها الصناعية

---

<sup>1</sup> - المقصود بالأشخاص كل من هم على متن السفينة من طاقم السفينة الريان، أو البحارة أو العمال أو غيرهم، والمقصود بالممتلكات السفينة الناقلة للبضائع نفسها أو بضائع الغير الموجودة بالسفينة، والمقصود بالبيئة، البيئة البحرية من هواء وماء وثرثرة سمكية.

<sup>2</sup> - وهو نفس ما نص عليه المشرع الجزائري في ق ب ج، حيث أوجب على الشاحن إخطار الناقل بالطبيعة الخطرة للبضائع أو قابليتها للاشتعال أو الانفجار المادة 778 من ق ب ج الأمر 76-80.



أو الكيميائية، مثل الشحنات التي تحتوي على إشعاعات نووية<sup>1</sup>، أو الشحنات التي تحتوي على مواد متفجرة، حيث يحتمل أن ينفجر طرد منها في السفينة فيحدث تلفا في جسم السفينة أو في البضائع الأخرى المحملة على السفينة، كما أنها قد تضر الأشخاص الموجودين على متن السفينة، وكذلك شحنات المواد البترولية.

أما البضائع الخطرة بسبب خاصيتها فهي البضائع التي تمثل خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، أو يحتمل أن تكون كذلك بسبب خاصيتها، أي أنها لا تكون بذاتها تشكل خطرا إلا إذا رافقتها ظروف وعوامل تجعلها خطرة بحكم خواصها<sup>2</sup>، مثل شحنة الزيوت التي لا تعتبر خطرة بطبيعتها، ولكنها تعتبر من المواد القابلة للاشتعال، وإذا وقع حادث بحري أو تسرب لهذه الزيوت فتصبح مضرّة للبيئة البحرية، وكذلك تصبح خطرا على الأشخاص والممتلكات، وكذلك المبيدات الحشرية، فهي من المواد القابلة للاشتعال.

إنّ المنظمة البحرية الدولية IMO تتدخل بشكل مستمر ومتجدد لوضع قائمة بالبضائع التي تكون خطرة<sup>3</sup>، وكل عام تدرج هذه القائمة في القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة IMDG (نصوص هذا القانون ملزمة لكل دولة تصدق على الاتفاقية تلتزم بنصوص هذا القانون باعتباره ملحقا للاتفاقية)، وهذا القانون يصدر تطبيقا لنصوص الفصل السابع من الاتفاقية

---

<sup>1</sup> - حيث أن نقل هذه الشحنات يجب أن يتم وفقا لمعايير السلامة والأمن النووي : أكرم مصطفى السيد أحمد الزغبى، الحماية الدولية من الإشعاع النووي، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد 3، السنة 41، سبتمبر 2017، ص 129.

<sup>2</sup> -بن دومية سعدية، المرجع السابق، ص 128 .

<sup>3</sup> -عمار فيصل، مدى مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة اتجاه الناقل البحري طبقا لمستجدات قواعد روتردام 2008، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد الأول، ص 268.

الدولية لحماية الإنسانية في البحر الصادر في 1 نوفمبر 1979 والتي دخلت حيز النفاذ في 25 ماي 1980<sup>1</sup> ، ومن ثم يضع هذا القانون قائمة سنوية بالبضائع الخطرة، ولكن ملاحظة أنه حتى وإن كانت بضاعة تنقل وفقا لقواعد روتردام تعتبر خطرة وإن لم تكن مدرجة في هذا القانون بالنظر إلى المفهوم الواسع للبضائع الخطرة الذي قدمته قواعد روتردام في المادة 32.

## (2) التزام الشاحن بإبلاغ الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب:

وفقا لنص المادة 32 يلتزم الشاحن بإبلاغ الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب<sup>2</sup> وتم تحديد الوقت المناسب بالنص وهو قبل تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ. وترجع الحكمة من تحديد الوقت المناسب للإبلاغ، بالمدة قبل تسليم البضاعة إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ، بإتاحة الفرصة للناقل كي يقيم الموقف ويبرم عقد النقل مع الشاحن ويتسلم البضائع ويلتزم بمراعاة الاحتياطات والإجراءات الاحترازية التي يجب اتخاذها قبل خطورة هذه البضائع، للوقاية والحماية من خطورها، ومراعاة ذلك الأمر عند القيام بمناولتها ورسها وتفريغها وتسليمها، أو رفض الشحنة ورفض عقد النقل برمته إذا لم تكن لديه القدرة هو أو الطرف المنفذ على توفير ضوابط الأمان والحماية ضد خطورة هذه البضائع.

وهذا الأمر مرده إلى المادة 15 من قواعد روتردام حيث نصت هذه المادة على أنه يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلّم البضائع أو تحميلها، إذا كانت البضائع تشكل خطرا فعليا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك.

<sup>1</sup> - شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص114.

<sup>2</sup> - والإبلاغ قد يتم شفاهة أو كتابة إذ لم يحدد النص شكلا معينا للإبلاغ.

كما أعطت هذه المادة للناقل أو الطرف المنفذ الحق في أن يتخذ ما يراه معقولا من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت هذه البضائع تمثل خطورة أو من المحتمل أن تكون كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل<sup>1</sup>.

لذلك يجوز للناقل والطرف المنفذ أن يقوم بنقل هذه البضائع التي تمثل خطورة من مكانها ونقلها إلى مكان آخر على متن السفينة للوقاية من خطورتها، أو إعادة رصها أو غير ذلك من التدابير.

وإذا لم يتم الشاحن بإبلاغ الناقل بخطورة البضائع في الوقت المحدد قبل تسليمها، ولكنه قام بالإبلاغ بعد التسليم وقبل وقوع الضرر الناجم عن طبيعة البضائع وكان مازال ممكنا اتخاذ الاحتياطات اللازمة، فهل يكون الشاحن قد أوفى بالتزامه؟

طالما ممكنا اتخاذ التدابير اللازمة بجهد معقول لتفادي وقوع الضرر يكون الشاحن قد أوفى بالتزامه على أن يعرض الناقل عن تكبده خسائر ونفقات إضافية ناتجة عن الاحتياطات التي اتخذها استنادا إلى الالتزام التبادلي بالتعاون مع الناقل في توفير المعلومات اللازمة وهو ما نصت عليه م28 من روتردام<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - وفقا لنص المادة 64 من اتفاقية بروكسل للريان حق إنزال البضائع لو كان الناقل أو الریان لا يسمح بشحنها في السفينة لو علم بخطورتها قبل شحنها، كما يحق له اعدام هذه البضائع أو إزالة خطورتها دون أي تعويض لصاحبها، ويكون الشاحن مسؤولا عن الأضرار والمصاريف الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر من شحنها في السفينة، شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 117.

<sup>2</sup> - بن دومية سعديّة، المرجع السابق، ص ص 45، 46.

### 3) جزء إخلال الشاحن بالتزامه بإبلاغ الناقل بخطر البضائع:

وفقا لنص المادة 32 فقرة 1، إذا أخل الشاحن بالتزامه بإبلاغ الناقل أو الطرف المنفذ بخطر البضائع في الوقت المناسب، ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطرتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر.

والسؤال الذي يطرح في هذا الموضوع، إذا علم الناقل بخطر البضائع من مصدر آخر غير الشاحن، هل يعفي ذلك الشاحن من المسؤولية؟ وهل يجوز للناقل إلقاء البضائع الخطرة أو إتلافها دون أدنى مسؤولية؟

فبالنسبة للشق الأول من السؤال، وهو أنه إذا علم الناقل أو الطرف المنفذ بخطر البضائع من مصدر آخر غير الشاحن هنا إذا كان العلم قبل تسليم البضائع للناقل أو الطرف المنفذ يكون لهما رفض استلام البضائع ورفض نقلها، أما إذا علم الناقل قبل استلام البضائع ونقلها لا يجوز له أن يعفي من المسؤولية عن تدميرها أو إلقاءها أو تفرغها<sup>1</sup>، إلا إذا أثبت الناقل أن إلقاء البضائع في البحر كان ذلك للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن الأرواح أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك المادة 16 من روتردام<sup>2</sup>، ولكن يجب

---

<sup>1</sup> - وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا روتردام 2008 مقارنة مع اتفاقية لاهاي - فسي 1924-1968 وهامبورج 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013، ص 156.

<sup>2</sup> - قد يسمح نص المادة (16 من قواعد روتردام) للناقل بالإفلات من المسؤولية عن البضائع الملقاة في البحر استنادا لهذا النص، في حين يكون السبب الحقيقي لإلقاء البضائع في البحر هو صعوبات واجهت السفينة في الإبحار، بسبب كونها غير صالحة للإبحار أساسا (وهو ما يلتزم به الناقل وجوبيا وفقا للمادة 14 من الاتفاقية)، وهو ما قد يستغله الناقل من أجل إعفاء نفسه من المسؤولية.

أن تكون التّضحية بالبضائع متوافقة مع درجة الخطورة ولم يكن بإمكان الناقل اتخاذ تدبير آخر للحفاظ على الأرواح والممتلكات، وإلا كان مسؤولاً، حيث أنّه طبقاً لنص المادة 32 فقرة "أ" يجب تطلب شرطين لقيام مسؤولية الشاحن:

أ - الشرط الأول: عدم قيام الشاحن بإبلاغ الناقل بخطورة البضائع.

ب- الشرط الثاني: لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر.

فإذا علم الناقل أو الطرف المنفذ بخطورة البضائع من مصدر آخر غير الشاحن، (مثل ذكر بيانات البضاعة في مستند النقل أو من خلال إرفاق فاتورة البضاعة والتي تحوي ذكر طبيعة البضاعة أو من خلال العلامات التي يضعها الشاحن على البضاعة وتوضح خطورتها أو أي مصدر آخر) هنا لا يكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل، ويعفى من المسؤولية.

حيث أنّه بعلم الناقل بخطورة البضائع من أي مصدر يكون بإمكانه اتخاذ التدابير الاحتياطية للوقاية من خطورة البضائع، فإن لم يكن بإمكانه اتخاذ التدابير الاحتياطية أو لم يملك وسائل الأمان جاز للناقل وللطرف المنفذ رفض استلام الشحنة.

أمّا بالنسبة للشق الثاني من السؤال، وهو حالة علم الناقل أو الطرف المنفذ بخطورة البضائع بعد استلامها وأثناء القيام بالرحلة البحرية للنقل، هل يجوز للناقل أو الطرف المنفذ إلقاء البضائع الخطرة أو إتلافها؟

إذا علم الناقل أو الطرف المنفذ بخطورة البضائع بعد استلام البضائع وأثناء عملية النقل من الشاحن أو من مصدر آخر يكون على الناقل اتخاذ التدابير اللازمة لمنع حدوث الضرر وتجنب وقوعه، أمّا إذا لم يكن في استطاعة الناقل أو الطرف المنفذ المقدرة أو الإمكانيات

أو الوقت الكاف لتوقي الضرر فيكون من حق الناقل أو الطرف المنفذ حق تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها<sup>1</sup> دون أدنى مسؤولية، سواء كان العلم بذلك من خلال الشاحن أو من مصدر آخر، وهنا يكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن الأضرار والخسائر التي تنتج عن ذلك أو عن التدابير التي اتخذها الناقل<sup>2</sup>.

وذلك استناداً إلى أن التبليغ بعد الميعاد المحدد بالاتفاقية "الميعاد المناسب" والذي يكون قبل استلام الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، يتساوى مع عدم التبليغ نهائياً، وتكون النتيجة واحدة وهي مسؤولية الشاحن تجاه الناقل عن الأضرار التي تتجم عن البضائع الخطرة. وتقوم مسؤولية الشاحن هنا على أساس المسؤولية الموضوعية التي تقوم بمجرد تحمل الناقل ضرر من جراء عدم الإبلاغ<sup>3</sup>، فتتحقق مسؤولية الشاحن إذا أثبت الناقل أنّ الضرر الذي أصابه كان جراء عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزامه بإبلاغه بخطورة البضائع.

---

<sup>1</sup> -طبقاً لنص المادة 15 من قواعد روتردام، إلا أن هذا النص لم يربط حق الناقل والطرف المنفذ في إلقاء البضائع الخطرة أو إتلافها أو التخلص من آذاها بعدم إبلاغ الشاحن أو العلم من مصدر آخر.

<sup>2</sup> -وفقاً لـ ب ج (م 778)، في حالة وجود بضائع خطرة، ولم يخطر الشاحن الناقل بخطورة هذه البضائع، جاز للناقل إخراجها في أي وقت أو إتلافها أو إزالة خطورتها، ولا يسأل الناقل عن ذلك إذا أثبت أنه ما كان ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، ويسأل الشاحن في هذه الحالة عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة، أمّا إذا كان الناقل يعلم بخطورة هذه البضائع عند الشحن، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا صارت الخطورة تهدد السفينة أو الشحنة، وفي هذه الحالة الأخيرة لا يتحمل الناقل أية مسؤولية إلا ما يتعلق بالخسارة البحرية المشتركة.

<sup>3</sup> - شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 117.

ويستطيع الشاحن أن يدفع المسؤولية عن نفسه إذا أثبت أن الناقل كان على علم بخطورة البضائع في الوقت المناسب من مصدر آخر، مثل العلامات الموجودة على البضاعة أو من خلال مستندات البضاعة أو من خلال علمه اليقيني بنشاط الشاحن ومن ثم طبيعة البضائع المنقولة، ومن ثم كان بإمكانه اتخاذ التدابير اللازمة لمنع حدوث الضرر<sup>1</sup> وتتفق قواعد روتردام مع قواعد هامبورج في تقرير مسؤولية الشاحن بناء على عدم قيامه بإخطار الناقل بخطورة البضائع، ولم تشترطاً توافر الخطأ في جانب الشاحن أن يثبت الناقل عدم قبوله بشحن هذه البضائع على السفينة فيما لو علم بطبيعتها كما هو الحال في معاهدة بروكسل والقانون الجزائري<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - لقد نظم هذا الالتزام بموجب المادة 6/4 من اتفاقية لاهاي فسبي والمادة 13 من اتفاقية هامبورج، لكن هذا الالتزام تباين في قواعد روتردام عنه في الاتفاقيتين السابقتين، من حيث أن البضائع الخطرة بطبيعتها تحدد استناداً إلى معقولية أو احتمالية خطورتها، بالنسبة للأشخاص أو الممتلكات أو البيئة. في حين أن اتفاقية لاهاي فسبي لم تتناول معيار المعقولية أو الاحتمالية حيث قررت هذا الالتزام على الشاحن متى كانت البضائع مواد ملتهبة أو مواد متفجرة، أما بالنسبة لاتفاقية هامبورج قررت هذا الالتزام على الشاحن متى كانت البضائع خطرة دون أي إضافة، وبالتالي فإن ما قرره اتفاقية روتردام من حيث احتمالية ومعقولية الأضرار بالأشخاص أو بالممتلكات أو بالبيئة يعد أكثر دقة وأكثر صرامة، كما أن قواعد روتردام قد أعطت للناقل الحق في رفض استلام البضائع الخطرة أو اتخاذ التدابير وفقاً للمادة 15، في حين أن المادة 6 من قواعد لاهاي، والمادة 2/13- ب من قواعد هامبورج نظمت حق الشاحن في اتخاذ التدابير عند تحميل البضائع الخطرة على السفينة : وائل حمدي أحمد، المرجع السابق، ص 156.

<sup>2</sup> - كما أنه وفقاً لمعاهدة بروكسل وهامبورج والقانون البحري الجزائري في المادة 778 منه يجب على الناقل أن يتخذ أحد الإجراءات الثلاثة (إتلاف البضاعة - أو إنزالها من السفينة أو جعلها غير ضارة) حسب ما تقتضيه ظروف الحال، وهي نفس التدابير التي تضمنتها المادة (15) من قواعد روتردام، إذ للناقل أو الطرف المنفذ تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها.

وفي حالة تنفيذ الشاحن لالتزامه بإبلاغ الناقل بخطورة البضائع في الوقت المناسب، وقبل الناقل أو الطرف المنفذ تنفيذ عقد النقل، وحدث الضرر يعفي الشاحن من المسؤولية، بإثبات أنه نفذ التزامه في الوقت المناسب دون إثبات أن الناقل لم يتخذ التدابير اللازمة لمنع حدوث الضرر.

#### 4) التزام الشاحن بوضع علامة أو وسما على البضائع الخطرة:

وفقا لنص المادة 32 فقرة "ب" يلتزم الشاحن بأن يضع على البضائع الخطرة علامة أو وسما يتوافق مع القوانين واللوائح والاشتراطات التي تتطلبها السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعترف لتلك البضائع<sup>1</sup>.

هذا الالتزام هو التزام مستقل وقائم بذاته على عاتق الشاحن وليس مكملا للالتزام الوارد في نص المادة 32 فقرة "أ" التي تتطلب إبلاغ الشاحن للناقل بخطورة البضائع في الوقت المناسب ، فإذا قام الشاحن بإبلاغ الناقل أو الطرف المنفذ بخطورة البضائع وجب عليه أيضا أن يضع على البضائع العلامات أو الشكل الذي يوضح خطورة هذه البضائع وإلا كان مسؤولا أمام الناقل عن عدم تنفيذ هذا الالتزام، ولكن العكس ليس صحيح، إذ أنه إذا قام الشاحن بوضع العلامات والأشكال والرسومات التي تتطلبها القوانين واللوائح للتدليل والإشارة على خطورة هذه البضائع، فإن هذا الالتزام يغني عن التزامه بإبلاغ الناقل بخطورة البضائع، إذ أنّ القيام بوضع العلامات التي تدل على الخطورة على البضائع يتحقق معه علم الناقل والطرف المنفذ بخطورة

---

<sup>1</sup> - هذا الالتزام يقابل نص المادة 1/13 من اتفاقية هامبورغ.



البضائع من مصدر آخر التي اشتملها نص المادة 32 فقرة "أ" ومن ثم إذا تحقق الضرر يعفى الشاحن من المسؤولية.

ويجب على الشاحن تقديم البضائع للناقل وعليها بياناتها التي يجب أن تكون مطبوعة ومكتوبة بطريقة محكمة وظاهرة، بحيث تسهل قراءتها وذلك حتى نهاية الرحلة البحرية<sup>1</sup> لتسهيل على الناقل معرفة طبيعتها وتخصيصها بالمعاملة التي تلاءمها<sup>2</sup>.

ويحدد العلامات أو الأوسمة (التي قد تكون رسماً أو شكلاً معيناً)، القوانين واللوائح للدول الشاحنة والدول التي يقع بها ميناء الشحن وكذلك الدول التي يقع بها ميناء التفريغ وقوانين دولة المرسل إليه إذا كان عقد النقل الكمي يتضمن نقل من الباب للباب، وهو ما يفهم من عبارة "تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتمز لتلك البضائع" التي اشتملها نص المادة 32 فقرة "ب".

كما يجب أن تكون هذه العلامات أو الأوسمة قابلة للاحتفاظ بها طوال الرحلة البحرية بحيث لا يسهل مسحها أو محوها نتيجة العوامل المتعلقة بالنقل البحري من رياح وأمواج وارتطام، كي تظل تحت بصر الناقل أو الطرف المنفذ وكل تابعي الناقل من ربان وبحارة طوال مدة الرحلة البحرية، حتى يسهل عليهم استمرار المحافظة عليها وأخذ الاحتياطات والتدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر نتيجة خطورتها.

<sup>1</sup> - و يقابل هذا الإلتزام نص المادة 755 فقرة ب من ق ب ج.

<sup>2</sup> - محمد محمود خليل، المرجع السابق، ص 183.

## 5) جزء إخلال الشاحن بالتزامه بوضع علامة على البضائع الخطرة:

طبقاً لنص المادة 32 فقرة "ب" من قواعد روتردام إذا لم يقيم الشاحن بتنفيذ التزامه المنصوص عليه في هذه المادة بوضع علامة أو وسماً على البضائع الخطرة وفقاً للقوانين واللوائح والاشتراطات التي تتطلبها السلطات العامة، يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر، أي أن الشاحن يكون مسؤولاً عن تعويض الناقل عن الأضرار التي تصيبه جراء إخلاله بتنفيذ التزامه.

ويسأل الشاحن على أساس المسؤولية الموضوعية التي تقوم بمجرد تحمل الناقل ضرر من جراء عدم وضع البيانات التي تدل على خطورة البضائع، ويترتب على ذلك أنه لا يلتزم الناقل بإثبات أن عدم وضع العلامة أو الوسم يشكل خطأ من الشاحن، وإنما يكفي إثبات إصابته بضرر من جراء عدم القيام بهذا الالتزام<sup>1</sup>، ومن ثم إن لم يلحق الناقل ضرر أو خسارة فلا مسؤولية على الشاحن.

والتزام الشاحن هنا هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية، بمعنى أن الشاحن لا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه قام بالفعل بوضع العلامات والأوسمة وفقاً لقوانين ولوائح السلطات العامة ووفقاً للشروط السابق التنويه عنها، كما يجب أن يكون وضع العلامات التي تدل على خطورة البضائع تم قبل تسليمها للناقل أو للطرف المنفذ، حيث أنه يصعب ذلك بعد تسليمها للناقل ودخولها حيازته.

---

<sup>1</sup> - شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 117.

وطبقا لما سبق ذكره فإنه يلتزم الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات المتعلقة بالبضائع محل النقل وتقديمها للناقل، وكذلك يلتزم الشاحن بإبلاغ الناقل أو الطرف المنفذ بخطورة البضائع في الوقت المناسب، كما يلتزم الشاحن بوضع العلامات والأوسمة التي تعبر عن خطورة البضائع على البضائع محل النقل ومراعاة القوانين واللوائح التي تقرها السلطات العامة في هذا الشأن وذلك كله طبقا لنصوص المواد 29، 32 من قواعد روتردام، ويجب الإشارة إلى أن هذه الالتزامات إجبارية على أطراف العقد الكمي وفقا لنص المادة 80 فقرة 4 ولا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفتها، كما لا يجوز إعفاء الشاحن من هذه الالتزامات أو تغيير مسؤوليته لأن هذه الالتزامات هي التزامات إجبارية وأمرة ووفقا لنص المادة 80 فقرة 4 ولا يجوز مخالفة قواعد المسؤولية الناشئة عن الإخلال بهذه الالتزامات.

### **المطلب الثاني: دواعي تحديد الحرية التعاقدية والآثار الناتجة عنها**

وضعت بعض القواعد الخاصة بالعقد الكمي كاستثناء على مبدأ إلزامية قواعد روتردام 2008، وذلك لتلبية طلبات المرونة التي تميز الاتفاقات التي تتناول الخدمات المنتظمة<sup>1</sup> وهو حتمية مرتبطة بالبيئة الفكرية والاقتصادية وقت إجراء المفاوضات مع اهتمام خاص بالعلومة والتحرر والنمو<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> – Kamelia Kolli, Op. Cit, P. 153

<sup>2</sup>– Illescas Rafael, Op. CI, P. 695.

إلا أنّ الحرية التعاقدية الممنوحة لأطراف العقد الكمي ليست مطلقة، بل مقيدة، وذلك حيث أنّ المشرع الدولي قد وضع شروطاً معينة لصحة الخروج على الأحكام الآمرة للاتفاقية بمقتضى العقد الكمي وهذه الشروط تمثل تقييداً للحرية التعاقدية، والتي يصفها البعض<sup>1</sup> بالشروط الحتمية<sup>2</sup>، وهي الشروط التي نصت عليها المادة 80 ف2، من قواعد روتردام كما أنّ المادة 80 فقرة 4 من قواعد روتردام قد تضمنت النص على بعض الحقوق والالتزامات الواردة بالاتفاقية والتي لا يجوز لأطراف العقد الكمي المساس بها أو الخروج عليها ومن ثم هي قواعد آمرة تسري على العقد الكمي ولا يسمح بإعادة تنظيمها فهي استثناء على الاستثناء، ويصفها البعض بأنها "العناصر غير القابلة للتفاوض"، وهذا النص أيضاً يعتبر تقييداً للحرية التعاقدية إذ يقيد حرية الأطراف في الاتفاق حول البنود الواردة في هذا النص.

### الفرع الأول: دواعي تحديد الحرية التعاقدية في العقد الكمي

إنّ مبررات تقييد الحرية التعاقدية في العقد الكمي متعددة و مختلفة إذ كان تعريف العقد الكمي الذي اعتمده اتفاقية روتردام واسع جداً<sup>3</sup> بحيث يشمل أصغر العقود التي من غير المرجح أن يكون أطرافها على قدم المساواة، ومن أجل ذلك كان لابد من حماية الشاحنين الصغار<sup>4</sup> وذلك بتقييد الحرية التعاقدية.

---

<sup>1</sup> – Illescas Rafael, Op. Cit, P. 696.

<sup>2</sup> – Illescas Rafael, Op. Cit, P. 695.

<sup>3</sup> – حيث أن التعريف لم يتضمن حداً أدنى لكمية البضائع ولا لعدد الشحنات التي يشملها، وقد كانت هناك محاولات لتقييد التعريف على العقود التي تغطي كمية كبيرة من البضائع لكنه فشل. راجع ما سبق تحت عنوان نقد مفهوم العقد الكمي.

<sup>4</sup> – Francesco Berlingieri; Op. Cit, P. 39.

إضافة أن قواعد روتردام تحمي الحقوق والالتزامات الأساسية للأطراف المتعاقدة لأنها حقوق والتزامات أساسية لا يجوز المساس بها، ولكن يمكن تقوية هذا الغرض إذا أعطيت للأطراف حرية واسعة للتفاوض بشأن الخروج من أحكام الاتفاقية<sup>1</sup>.

كما أنّ القول بمنح حرية غير محدودة لأطراف العقد الكمي، يمثل خطر احتمال حرمان الشاحنين الصغار من أي حماية ضد شروط انفرادية غير معقولة تفرضها عليهم شركات النقل الكبرى المسيطرة على التجارة البحرية الدولية.

وأنّ منح الحرية التعاقدية المطلقة يتطلب وجود التوازن بين قوى التفاوض لدى الأطراف في الإطار المحدد لهذه العقود، والتي تتميز بالتعاون الوثيق بين الأطراف التي لديها ذات الأهمية التجارية وكذلك المعرفة الجيدة بقواعد التجارة الدولية، أي أن منح الحرية التعاقدية المطلقة لأطراف العقد الكمي يتطلب أن يكون أطراف هذا العقد على قدم المساواة من حيث القدرة على التفاوض، والذي لا يتأتى إلا بمعرفة أطراف العقد الكمي المعرفة الجيدة بقواعد التجارة الدولية، وكذلك المعرفة التجارية الأساسية للتعامل مع عقود النقل والمبيعات والخدمات اللوجيستية ونقل الملكية والتغليف، والجمارك، وخطابات الضمان والاعتمادات المستندية والمستندات المالية الأخرى، والتأمين<sup>2</sup>.

وبالتأكيد هذه المتطلبات لا تتوافر لدي طرف أو طرفي العقد الكمي، ومن ثم كانت الحاجة ملحة إلى تقييد الحرية التعاقدية من أجل العمل على إعادة التوازن العقدي.

---

<sup>1</sup> – Joakim Andersson : Op. Cit, P. 51.

<sup>2</sup> – Kamelia Kolli, Op. Cit, P. 155.

وإنّ القول بتقييد الحرية التعاقدية يعمل على أن يكون اللّجوء إلى أمر فعال في الممارسة<sup>1</sup>، حيث أن هناك احتمال كبير بتوقع زيادة نسبة إبرام العقود الكمية مقارنة بعقد النقل البحري، وذلك نظرا لما تتمتع به من حرية تعاقدية، من أجل ذلك وجب تقييد هذه الحرية إلى الحد الذي يسمح بحماية الحقوق الأساسية للشاحنين الصغار.

كما أنّ أهم مبرر لتقييد الحرية التعاقدية في إطار العقد الكمي، يرجع إلى منع إساءة استخدام حق التفاوض من قبل الناقل، إذ أن منح الحرية التعاقدية يرتبط بالمساواة بين الطرفين المتفاوضين، ولا يمكن القول بأن الشاحنين وشركات النقل على قدم المساواة، إذ أن الحقيقة الثابتة هي أن الناقل هو الطرف التفاوضي القوي<sup>2</sup>، في حين أن الشاحن هو الطرف الضعيف في التعاقد، ومن ثم قد يؤدي ذلك إلى إساءة استخدام الناقل لحقه في التفاوض، وهو ما يمثل خطورة على الطرف الضعيف.

فقد تتمثل قدرة الناقل التفاوضية الكبيرة على فرض شروط تعسفية ضد الشاحن، كأن تقلل من حقوق الشاحن وتزيد التزاماته أو تعمل على زيادة حقوق الناقل والتقليل من التزاماته، لذلك وجب تقييد الحرية التعاقدية بالنص على أمرية بعض التزامات الناقل التي لا يجوز له المساس بها، حفاظا على حقوق الشاحن الذي يعتبر الطرف الضعيف في التعاقد.

---

<sup>1</sup> – Kamelia Kolli, Op. Cit, P. 155.

<sup>2</sup> – Hannu Honka; Scope of application, Freedom of Contract, Part II- the work of the CMI, year Book 2009 annuaire, Athens II, P. 260.

## الفرع الثاني: الآثار الناتجة عن تطبيق الحرية التعاقدية على العقد الكمي

تتمثل الآثار المترتبة على منح الحرية التعاقدية للعقد الكمي، في الآثار القانونية، والاقتصادية.

### أولاً- الآثار القانونية:

أول وأهم أثر يترتب على توافر شروط صحة العقد الكمي من الناحية القانونية، هو استبعاد تطبيق اتفاقية روتردام، وذلك بناء على نص المادة 80 فقرة 1 من قواعد روتردام التي تسمح لأطراف العقد الكمي تنظيم عقدهم وفقاً لإرادتهم ومن ثم يمكن للناقل أن يدرج بنداً باستبعاد أي من التزاماته أو إلغاء مسؤوليته أو حتى تحديدها، وهذا الأمر وارد بالنسبة لمسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة وكذلك المسؤولية عن الهلاك والتلف<sup>1</sup>.

ولا يخفى ما لهذا الأمر من أثر خطير بالنسبة للشاحن، خصوصاً إذا كان الشاحن شاحن صغير أو متوسط، ولا يملك الخبرات القانونية في صياغة العقود وليس لديه قدرة اقتصادية ومهنية تؤهله لتقييم الأمور ومناقشتها كطرف مساو للناقل.

كما يثير العقد الكمي مجموعة من المشاكل القانونية المستقبلية، مثل إمكانية أن يحدث تنازع بين القواعد الجديدة والاتفاقيات الأخرى، وكذلك تضمن العقد التزامات ومسؤوليات غير متساوية بين الشاحنين والناقلين، إضافة أن إثبات خطأ الناقل يشكل أكبر صعوبة بالنسبة للشاحنين، وكذا المطالبة بالتعويض الذي يعد من الأمور المستعصية على الشاحنين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الحميد عيسى الساعدي، المرجع السابق، ص 171.

<sup>2</sup> - مصطفى محمد أحمد رجب، المرجع السابق، ص 182.

## ثانياً - الآثار الاقتصادية:

إنّ التّقدم التّكنولوجي الكبير وتطور الأعمال التجارية الحالية، وعولمة التجارة، خلق الحاجة إلى ترتيبات تعاقدية بين شركات النقل والشاحنين والتي تتضح بصورة أفضل من خلال العقد الكمي، لذلك فمن المفترض أن تعزز العقود الكمية الكفاءة الاقتصادية<sup>1</sup>، كما تعمل على تطوير وكفاءة النقل السلس الذي يشكل جزء من إدارة سلسلة التوريد العالمية التي يتم تعزيزها بشكل كبير للخدمات اللوجيستية والتي تهدف إلى ربط السوق، وشبكة التوزيع والتصنيع والمعالجة أو عملية التجميع بطريقة يتم بها خدمة الاقتصاد على مستوى أعلى وبتكلفة أقل في بيئة متعلقة بالإعلام الآلي تعمل ضمن بنية تحتية عالمية، لذلك فمن المهم أن تكون عقود إدارة سلاسل التوريد بشكل جيد في نطاق العقود الكمية، كما أنه يمكن أن تكون العقود الكمية بمثابة العمود الفقري المحتمل للنقل المتعدد الوسائط للسلع التي يسهلها النقل بالحاويات والتي أصبحت معيار حركة البضائع غير السائبة<sup>2</sup> في جميع أنحاء العالم<sup>3</sup>.

هذا ويلاحظ أن الشاحن قد يختار إبرام عقد كمي لنقل بضائعه كي يستفيد من أجرة النقل المنخفضة، في حين قد تزيد عليه تكاليف التأمين، لذلك على الشاحن أن يقيس بعناية الأمرين قبل إبرام العقد الكمي، إضافة أن التزامات الشاحن أصبحت أكثر كلفة عما كانت عليه في الاتفاقيات السابقة.

---

<sup>1</sup> - Proshanto K. Mukherjee & Abhinayan Basu Bal Op. Cit, P. 15.

<sup>2</sup>- يقصد بمصطلح البضائع السائبة البضائع والسلع المختلفة التي يتم شحنها غير معبأة أو مغلقة في طرود يسهل التعامل معها وشحنها.

<sup>3</sup> - proshanto K. Mukherjee & Abhinayan Basu Bal, Op. Cit, P. 14.



يستخلص ممّا سبق التطرق إليه في الفصل الثاني أنّ الحرية التعاقدية التي كرستها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر ليست مطلقة كليا وإنما تخضع لإستثناءات قررتها الاتفاقية بموجب المادة 80، وهذا ما يجعل الحرية التعاقدية والتي تعد إستثناء على القواعد العامة في النقل البحري للبضائع تخضع هي الأخرى لإستثناءات تحد منها ، و العبرة من ذلك أنّ النقل البحري للبضائع يمتاز بقواعد أمره لا يجوز للأطراف الإتفاق على مخالفتها وهو ما حافظت عليه قواعد روتردام ولم تتجاوزه عند استحداثها للحرية التعاقدية بموجب العقد الكمي.

## خاتمة:

العقد الكمي كنوع من أنواع عقود النقل البحري للبضائع تم تقنينه دوليا لأول مرة بموجب قواعد روتردام 2008، إذ يعتبر هذا العقد صورة من صور الحرية التعاقدية بين الناقل والشاحن، ولكي يكسب تلك الحرية لابد أن تتوفر فيه شروط صحة قررتها قواعد روتردام 2008 هذا من جهة، ومن جهة أخرى هذه الحرية ليست مطلقة كليا بحيث استثنت قواعد روتردام بعض الالتزامات من الحرية التعاقدية وجعلتها ملزمة لكل من الناقل والشاحن نظرا لكونها التزامات آمرة.

هذا وجعلت قواعد روتردام العقد الكمي كعقد من عقود النقل الوسيلة القانونية لنفاد إرادة المتعاقدين، وإدراجها في عقد يتضمن شروط إرادية، والواضح من هذا هو تكريس الحرية التعاقدية من خلال هذا العقد وأنه كلما زاد دور الإرادة والاتفاق بين الشاحن والناقل كلما كانت هناك فرصة أكبر أمام المتعاقد الشاحن بالاختيار وفقاً لما يراه أقل حدة بشأن بنود العقد، وهذا ما يدفع إلى التخفيف من طابع الإذعان والتوفيق بين مصالح الطرفين، أخذاً بعين الاعتبار توازن المراكز الاقتصادية لكلا الطرفين-الناقل والشاحن-، ففتح مجال الحرية التعاقدية أمام طرفين متساويين اقتصادياً سيولد حرية الاختيار.

ومن خلال استقراء أحكام قواعد روتردام بشأن العقد الكمي يتبين أنها تحقق مصالح الناقلين أكثر، وهذا ما سيجعل الناقلين يتعاقدون وفقاً للعقد الكمي مع جميع الشاحنين في الفترة المقبلة، وإن كان هذا الإجراء سيخدم كبار الشاحنين إلا أنه سيرتب ضرراً بمصالح صغار الشاحنين إذ يسمح العقد الكمي بالخروج عن أحكام اتفاقية روتردام، ويتيح لأطرافه تنظيمه وفقاً لمبدأ الحرية التعاقدية ونظراً لتوافر مقومات الحرية التعاقدية لدى كبار الشاحنين، سيحقق العقد

الكمي مصالحهم، إذ أن تمتعهم بالحرية التعاقدية يؤدي إلى إبرام العقد على النحو الذي يحقق التوازن العقدي بين حقوق والتزامات طرفي العقد، وبالطبع عدم الإضرار بهم، أما عن صغار ومتوسطي الشاحنين والذين يتصفون بالضعف، فإنّ الحرية التعاقدية ستتعدم في مواجهة الطرف الضعيف ومن هنا يتضح عدم المساواة بين صغار أو متوسطي الشاحنين وشركات النقل الكبرى، الأمر الذي يؤدي إلى زوال الحرية التعاقدية في مواجهة صغار ومتوسطي الشاحنين، وتعسف الناقلين ضدهم مستغلين الحرية التعاقدية لحماية مصالحهم والتقليل من مسؤوليتهم وهو ما سيرتب أضراراً بهؤلاء الشاحنين نتيجة ضعفهم وعدم قدرتهم على التفاوض.

وتعد الولايات المتحدة الأمريكية مؤيدا قويا لقواعد روتردام بصفة عامة وللحرية التعاقدية بصفة خاصة، وهي من أول الدول التي وقعت عليها لأنها تؤدي إلى تحسن واضح للقوانين الأمريكية السارية، إذ تعد الولايات المتحدة الأمريكية إضافة إلى الصين واليابان من الدول الكبرى الناقلة للبضائع عن طريق البحر، ومن ثم سوف تطبق قواعد روتردام على التجارة الدولية في حالة دخولها حيز التنفيذ، ورغم ذلك لم تصادق الولايات المتحدة بعد على الاتفاقية.

كما أنّ الاتحاد الأوروبي يشكل حالة فريدة من نوعها، لآته بصفته اتحادا من 28 دولة ذات سيادة وسوق واحدة، إلا أنه في البداية خرجت المفوضية الأوروبية ضد الاتفاقية الجديدة، معتقدة أنّها قد توصي على نظام قانوني بديل لأعضاء الاتحاد الأوروبي في حين قد اعتمد برلمان الاتحاد الأوروبي اقتراحا في سنة 2010 بدعوة الدول الأعضاء إلى تبني قواعد روتردام 2008.

أما فيما يخص الدول العربية فالاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية اجتمع مجلس إدارته الرابع عشر بالإسكندرية مصر في 15 نوفمبر 2009، وكان من بين جدول أعمال

المجلس التعرف على إيجابيات وسلبيات قواعد روتردام 2008، وتم الاتفاق على ضرورة عقد ورشة عمل بالعاصمة الأردنية عمان لتوضيح الجوانب الإيجابية والسلبية في قواعد روتردام خلال الربع الأول من العام 2010.

وفي إعلان الإسكندرية 2010، تم المصادقة على توصية جامعة الدول العربية ومجلس وزراء النقل والتجارة العربية، للمشاركة على توقيع اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، وأوصى هذا الإعلان بتاريخ 3 فبراير 2010 بانضمام 21 دولة عربية لاتفاقية روتردام.

حيث إن تطبيق قواعد روتردام في الدول الناقلة الكبرى كالولايات المتحدة الأمريكية والصين لن يثير أي مشاكل، فالحرية التي يتمتع بها التجار وحجم تجارتهم تسمح لهم بالتفاوض والحصول على أكبر المزايا، أما في الدول الشاحنة كالجزائر والتي تستورد البضائع فإنه لا يوجد مثل هذا الحجم من التجارة الدولية، لذا لن يتمكن شاحنها من التفاوض للحصول على مزايا مثلما يحدث بالولايات المتحدة الأمريكية، وعليه فإن تطبيق قواعد روتردام في الجزائر سوف يؤدي إلى تعريض التجار لخسائر ضخمة، لأنه عندما تصلهم البضائع من الخارج بها نقص أو تلف سوف يواجهون عدة مشاكل، أولها عدم سريان القواعد الإلزامية على مسؤولية الناقل وخضوع النقل للعقد الكمي الذي يعفي الناقل من المسؤولية، وإذا تمت مسألة الناقل سيكون التعويض ضئيل ولا يتناسب مع حجم الضرر الذي حدث، وذلك لتضمن العقد الكمي تعويض زهيد يتساوى والإعفاء من المسؤولية.

ومن خلال ما تقدم تدعوا الدراسة إلى ما يلي:

على المشرع الجزائري تعديل أحكام القانون البحري الجزائري وجعله يتماشى مع التطور الحاصل في مجال النقل البحري للبضائع و ذلك لكي يواكب الاتفاقية الجديدة رغم عدم دخولها حيز النفاذ بعد، إذ أن إتفاقية روتردام إستحدثت أحكام و قواعد جديدة و التي يمكنها أن تثيري التشريع البحري الجزائري .

على السّلطات المعنية التريث في التوقيع على قواعد روتردام 2008 كونها في غير صالح تجار الجزائر بصفتهم شاحنين صغار خاصة فيما يتعلق بالحرية التعاقدية كما على الجهات المعنية الانتظار حتى تدخل إتفاقية روتردام حيز النفاذ ومعرفة مساوئها وإيجابياتها واقعيا.

على الأطراف الفاعلين في مجال النقل البحري للبضائع تنظيم أيام دراسية وتكوينات وورشات عمل لتقييم قواعد روتردام وما إن كان يجب الانضمام إلى الاتفاقية أم لا، إذ تعد الجزائر وبصفتها دولة شاحنة من الدول القليلة التي لم تنظم أي مبادرة تتعلق بدراسة إيجابيات وسلبيات قواعد روتردام 2008 رغم مشاركتها في إعداد مشروع الاتفاقية عن طريق ممثل لدى لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في الدورة السادسة عشر بفيينا شهر ديسمبر سنة 2005.

وأخيرا على الجزائر أن تستغل موقعها الاستراتيجي كبوابة لإفريقيا بساحل يتجاوز 1644  
كلم وذلك بالتحول من دولة شاحنة للبضائع إلى دولة ناقلية للبضائع وذلك بتدعيم سفن النقل  
البحري وتطويرها ويصبح بذلك انضمامها إلى أي اتفاقية يشكل عامل قوة لها و لتجارها.

## قائمة الملاحق :

- الملحق رقم 01 :إقتراح الولايات المتحدة الأمريكية بشأن العقد الكمي
- الملحق رقم 02 : إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا .
- الملحق رقم 03 : بعض النماذج عن العقود الكمية .
- الملحق رقم 04 : القرار رقم 1180449 المؤرخ في 16/03/2017، مجلة المحكمة العليا ،العدد الأول 2017.

**الملحق رقم 1 :**

إقتراح الولايات المتحدة الأمريكية بشأن العقد الكمي



Distr.: Limited  
7 August 2003  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
الدورة الثانية عشرة  
فيينا، ٦-١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣

## قانون النقل: إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [بجراً]

اقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية

مذكرة من الأمانة

في إطار التحضير للدورة الثانية عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، التي يُنتظر من الفريق العامل أن يبدأ خلالها قراءته الثانية لمشروع صك بشأن نقل البضائع [بجراً] استناداً إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.32)، قدمت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، في ١١ تموز/يوليه ٢٠٠٣، نص اقتراح يتعلق بعشرة جوانب من مشروع الصك لكي ينظر فيه الفريق العامل. ويرد في مرفق بهذه المذكرة نص ذلك الاقتراح مستنسخاً بالشكل الذي تلقتته الأمانة.



## مرفق - اقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية

## المحتويات

الصفحة	الفقرات
٣	٤-١ .....مقدمة
٤	٩-٥ .....أولاً- نطاق الانطباق والأطراف المنفذة
٥	١٢-١٠ .....ثانياً- حدود المسؤولية في قواعد لاهاي فيسي/الإجراء المتبع للتعديل
٦	١٧-١٣ .....ثالثاً- عناصر الاعفاء من المسؤولية، والخطأ الملاحي، وأعباء الإثبات
٨	٢٩-١٨ .....رابعاً- اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة
٨	٢٢-١٩ .....ألف- ما هو اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة؟
	باء- المعاملة بمقتضى الفصل ١٧ مقابل المعاملة بمقتضى الفصل ٣ من مشروع الصك
٩	٢٨-٢٣ .....جيم- التوصية
١١	٢٩ .....خامساً- اختيار المحكمة ذات الاختصاص
١٢	٣٥-٣٠ .....ألف- قاعدة عامة
١٢	٣٣-٣٠ .....باء- الاستثناءات من القاعدة العامة في الحالات ذات الصلة باتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة
١٣	٣٥-٣٤ .....سادساً- الأحكام الشرطية
١٤	٣٦ .....سابعاً- الانحراف
١٥	٣٨-٣٧ .....ثامناً- التآمر
١٥	٤٠-٣٩ .....تاسعاً- العقود المختلطة وترتيبات وكيل الشاحن
١٦	٤١ .....عاشراً- بيانات الشاحن الخاطئة
١٦	٤٣-٤٢

## مقدمة

- ١ - ترحب الولايات المتحدة بهذه المبادرة الجديدة التي تضطلع بها الأونسيترال لتعزيز التوحيد في قانون النقل الدولي. ونود أن نعرب أيضا عن امتناننا للجنة البحرية الدولية على إسهامها في هذا الميدان.
- ٢ - لقد ناقش أعضاء الوفود والمراقبون، في الدورات التاسعة والعاشرية والحادية عشرة للفريق العامل الثالث، أحكام مشروع الصك<sup>(١)</sup> المفردة كلا على حدة. وقد كانت تلك العملية مفيدة جدا، وتعرب الولايات المتحدة عن تقديرها لجميع الآراء البناءة التي أبدت خلال تلك المناقشات سعيا للتقدم بالمشروع. بيد أننا نشعر أن الوقت قد حان الآن للتسليم بأن المسائل الخلافية لا يمكن أن تحل بصفة فردية. ويتطلب إكمال هذا المشروع بنجاح تسويات تجارية يمكن خلالها لكل صناعة من الصناعات المختلفة المعنية أن تحقق بعض أهدافها العامة فقط.
- ٣ - وفي الولايات المتحدة، أجرينا مشاورات مع ممثلي الصناعات الرئيسية المعنية وقد شاركوا بفعالية في عملية التفاوض سعيا لتحقيق تسوية تجارية يمكن أن تكون مقبولة على نطاق واسع من جميع مؤسسات الأعمال المعنية. ويسعى الاقتراح الحالي، القائم على نتائج تلك العملية التفاوضية إلى معالجة المسائل الأساسية المعترض عليها معالجة شاملة. ونعتقد أن أي اتفاقية تعتمد على هذا الاقتراح الشامل ستعزز الكفاءة والتوحيد في التجارة الدولية.
- ٤ - ويغطي هذا الاقتراح عشرة مواضيع محورية ينبغي أن تعالج في أي اتفاقية مقبلة، ولكن ينبغي أن يعتبر الاقتراح كلا متكاملًا. وهو يمثل موازنة دقيقة بين المصالح والحقوق. وهذا لا يعني أن الولايات المتحدة غير راغبة في مناقشة جوانب مفردة من هذا الاقتراح؛ بل إنه يعني ببساطة أن إدخال تغييرات على جانب واحد من جوانب الاقتراح قد يتطلب إعادة النظر في جوانب أخرى وتنقيحها من أجل المحافظة على التوازن الدقيق بين المصالح الذي نعتقد أنه لازم لتحقيق الإصلاح المطلوب بشدة. وقد قام بالفعل كل واحد من أصحاب المصالح التجارية الرئيسية المعنية بتقديم تنازلات كبيرة للوصول إلى موقف التسوية المعرب عنه هنا.

(1) جميع الإشارات إلى "مشروع الصك" الواردة في هذا الاقتراح تحيل إلى مشروع الصك المتعلق بقانون النقل الوارد في مرفق الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21.

## أولا- نطاق الانطباق والأطراف المنفذة

٥- في إطار الصيغة التوافقية العامة، تؤيد الولايات المتحدة إيجاد نظام نقل من الباب إلى الباب على أساس مسؤولية موحدة فيما بين الأطراف المتعاقدة، مع الأخذ باستثناء شبكي محدود. وهذا يعني أن مسؤولية الناقل المتعاقد إزاء شاحني البضاعة ستحدد دائما في إطار أحكام الصك الموضوعية الخاصة بالمسؤولية (بما في ذلك أحكام الصك الخاصة بمحدود المسؤولية والإعفاء منها) باستثناء الحالات التي ينطبق فيها المبدأ الشبكي ويبطل تلك الأحكام. ولتوفير أقصى درجة ممكنة من التوحيد، سنحتفظ بالاستثناء الشبكي في أضيق نطاق ممكن. والاستثناء الشبكي الضيق الوارد في المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك يمكن أن يكون مقبولا من الولايات المتحدة.

٦- وفضلا عن وضع نظام المسؤولية بين الناقل المتعاقد وشاحني البضاعة، ينبغي أن يوفر الصك قواعد المسؤولية الموضوعية بشأن "الأطراف المنفذة البحرية"، أي الأطراف التي تنفذ التزامات الناقل المتعاقد أو تتعهد بتنفيذها فيما يتعلق بجانب النقل من الميناء إلى الميناء. وبذلك تشمل الأطراف المنفذة البحرية، على سبيل المثال، الناقلين عبر المحيطات والناقلين الفرعيين ومتعهدي الشحن والتفريغ العاملين في منطقة الميناء ومتعهدي المحطات الطرفية البحرية.

٧- وفيما يتعلق بالأطراف المنفذة الأخرى، لا ينبغي للصك أن ينشئ أسبابا جديدة لإقامة الدعاوى أو يبطل الأسباب الموجودة لإقامتها. وينبغي، على سبيل المثال، أن تستند مسؤولية أي ناقل داخلي (كالناقل بالطرق البرية أو السكك الحديدية) إلى القانون القائم. وفي بعض البلدان، قد يكون ذلك اتفاقية إقليمية بشأن النقل الأحادي الواسطة مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع. وفي بلدان أخرى، قد يكون قانوننا داخليا ملزما أو غير ملزم ينظم النقل الداخلي، أو قانون المسؤولية التقصيرية الساري بصفة عامة. وفي بعض البلدان، قد لا تكون لشاحني البضاعة أسباب لإقامة دعاوى على الأطراف المنفذة الداخلية. والحفاظ على الوضع الراهن في هذا الصدد سيحافظ، بالطبع، على أي حقوق يمكن أن يكون الطرف المنفذ الداخلي متمتعا بها بمقتضى القانون الوطني الساري للتحويل على شرط هيمالايا للمطالبة بالاستفادة من حقوق الناقل المتعاقد بمقتضى الصك. ولا ينبغي للصك أن يزيد هذه الحقوق القائمة ولا أن ينقصها.

٨- ولتنفيذ هذا الاقتراح فيما يتعلق بالأطراف المنفذة، تؤيد الولايات المتحدة اعتماد تعريف الطرف المنفذ المقترح في الفقرة ١٦ من التعليق على مشروع الصك. فالتعريف الوارد في المادة ١-١٧، والذي يشترط مناولة البضاعة "فعليا"، بالغ التقييد. وسيكون من الأنسب إيجاد تعريف موسع توسيعا طفيفا يشير إلى الطرف "الذي يؤدي أو يتعهد بأداء"

واجبات الناقل المتعاقد. والطرف الذي يتعهد بتنفيذ جزء من عملية النقل ولكنه يخفق بعد ذلك في تنفيذ أي منها لا ينبغي أن يكون في وضع أفضل من الطرف الذي هو في وضع مشابه والذي يحاول القيام بذلك بحسن نية ولكن بإهمال بالغ. وفضلا عن ذلك، طالما أن الدافع إلى تقييد التعريف كان يستند إلى الرغبة في تجنب فرض مسؤولية على الأطراف الداخلية التي لم تتناول البضاعة مناولاً فعلية، فذلك الشاغل يعالجه اقتراحنا الداعي إلى استثناء جميع الأطراف المنفذة الداخلية من شروط المسؤولية الواردة في الصك.

٩- التوصيات: من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، ينبغي تعديل المادة ١-١٧ من مشروع الصك على النحو المقترح في الفقرة ١٦ من التعليق. وينبغي إدراج تعريف إضافي لتوضيح أي أطراف منفذة هي الأطراف المنفذة "البحرية". وينبغي أن تنقح المادتان ٦-٣-١ و ٦-٣-٢ (ب) من مشروع الصك لكي ينشئ الصك سببا مباشرا لإقامة دعاوى ضد الأطراف المنفذة البحرية فقط، وينبغي أن تنقح المادة ٦-٣-٣ من مشروع الصك لتنص على عدم إتاحة الحماية المباشرة. بمقتضى شرط هيمالايا إلا للأطراف المنفذة البحرية التي تتحمل المسؤولية بموجب الصك.

## ثانياً - حدود المسؤولية في قواعد لاهاي - فيسي/الإجراء المتبع للتعديل

١٠- ستكون حدود المسؤولية عنصراً جوهرياً في أي صك جديد بشأن المسؤولية عن البضائع المشحونة. والمادة ٦-٧-١ غير كاملة في الوقت الحالي؛ فهي لا تبين الحدود المنطبقة، ولكنها تترك مساحات فارغة للأرقام التي ستدرج لاحقاً. وفي إطار الصيغة التوافقية العامة، تؤيد الولايات المتحدة إكمال المادة ٦-٧-١ بحدود الطرود والأوزان المبينة في قواعد لاهاي - فيسي (أي ٦٦٦,٦٧ من حقوق السحب الخاصة للطرود الواحد أو اثنان من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد). ونعتقد أن حدود لاهاي - فيسي الحالية تمثل موازنة عادلة للمصالح. وتتاح للشاحنين ضمانات حماية معقولة لسداد المطالبات، حيث إن الغالبية العظمى من المطالبات تقع داخل نطاق حدود لاهاي - فيسي.<sup>(٢)</sup> ويتاح للناقلين المستوى المعقول من إمكانية التنبؤ الذي يحتاجونه للتأمين وإجراء حسابات المخاطر.

(2) لا تقع الغالبية العظمى من المطالبات في نطاق حدود لاهاي - فيسي فحسب، بل يقل متوسط المطالبة أيضاً كثيراً عن حدود لاهاي - فيسي. ففي عام ٢٠٠١ (أقرب سنة توجد معلومات بشأنها)، بلغ متوسط قيمة الشحنات إلى الولايات المتحدة ومنها ٠,٤٤ من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد. وفضلاً عن ذلك، فإن لما يسمى "بشروط الحاوية" (الذي أخذ به باعتباره المادة ٦-٧-٢ من مشروع الصك) أثر عملي يتمثل في كفاءة أن تكون جميع "الطرود" المعبأة في حاوية باستثناء "الطرود" الأكثر استثناء ذات قيمة تقل عن ٦٦٦,٦٧ من حقوق السحب الخاصة.

١١- بيد أنه، لضمان عدم تقادم الصك الجديد على مر السنوات، تقترح الولايات المتحدة أن يتضمن الصك أيضا إجراء يمكن استخدامه لتحديث حدود المسؤولية الواردة فيه. وفي إطار الصيغة التوافقية العامة، تؤيد الولايات المتحدة إيجاد إجراء يتسم بما يلي: '١' عدم خضوع الحدود للتعديل لمدة سبع سنوات من تاريخ دخول الصك حيز النفاذ؛ '٢' قبل النظر في أي تغيير، وجوب تقديم أغلبية الأطراف في الصك اقتراح تعديل لكي تنظر فيه جميع الأطراف؛ '٣' اشتراط تصويت ثلثي الأطراف في الصك لتعديل حدود المسؤولية؛ '٤' عدم جواز زيادة الحدود السارية أو تخفيضها بأكثر من ٢١ في المائة في أي تعديل واحد، ومن حيث المجموع، عدم جواز زيادة حدود المسؤولية بصفة تراكمية بأكثر من ١٠٠ في المائة على الحدود الأولية؛ '٥' بدء نفاذ أي تعديل بعد مرور سنة من تاريخ التصويت بالموافقة عليه.

١٢- إن إدراج إجراء بشأن التعديل في الصك الجديد على النحو المبين أعلاه سيتيح للصك أن يظل وثيقة "حية" ويؤدي بذلك إلى تفادي مشكلة الاضطرار إلى إعادة التفاوض بشأن معاهدة جديدة تماما لمجرد تحديث حدود المسؤولية في المستقبل. ولكن الإجراء المقترح لن ينص على تعديل تلقائي لحدود المسؤولية. بل إنه يتيح إمكانية للتنبؤ بإبقاء تلك الحدود ثابتة لفترة ثماني سنوات على الأقل. ولن يكفي أن يقدم بضعة أطراف فحسب اقتراحا لتحديث الحدود، فهو يشترط تصويت ثلثي الأطراف قبل أن يمكن اعتماد أي تعديل. وفضلا عن ذلك، يتضمن الإجراء حدا أقصى للنسبة المئوية للتغيير التي يمكن اعتمادها. ونعتقد أن هذا الإجراء يمثل نهجا متوازنا لمعالجة مستوى مسؤولية الناقل الذي ينبغي تطبيقه مستقبلا.

### ثالثا- عناصر الإعفاء من المسؤولية، والخطأ الملاحي، وأعباء الإثبات

١٣- في إطار الصيغة التوافقية العامة، تؤيد الولايات المتحدة الاحتفاظ بجل عناصر إعفاء الناقل الواردة الآن في المادة ٤ (٢) من قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي بنفس الشكل الذي ترد به حاليا في قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي من حيث المضمون. والإعفاء الوحيد الذي ينبغي حذفه هو دفع الخطأ الملاحي الوارد حاليا في المادة ٤ (٢) (أ) من قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي (وفي المادة ٦-١-٢ (أ) من مشروع الصك). وتؤيد أيضا إعادة صوغ الدفع المتعلق بالحريق الوارد حاليا في المادة ٤ (٢) (ب) من قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي من أجل كفالة ألا يؤدي توسيع نطاق الانطباق من النقل "من الرافعة إلى الرافعة" (بمقتضى

قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي) إلى النقل "من الباب إلى الباب" (بمقتضى الصك الجديد) إلى توسيع مضمون الدفع المتعلق بالحريق.

١٤- وينبغي للدفع المدرجة في الصك أن تعفي الناقل من المسؤولية، بدلا من أن تكون مجرد افتراض بعدم خطأ الناقل. ولا يوجد اختلاف حقيقي في الممارسة بين النهجين. وحتى بمقتضى نظام الإعفاء في قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي، يفقد الناقل حقه في التذرع بإعفاء إذا تمكن شاحنو البضاعة من إثبات خطأ الناقل. وبذلك يعمل نظام الإعفاء في الواقع كنظام للافتراض. ومع ذلك نعتقد أنه يجدر الاحتفاظ بقائمة دفع الناقل كاستثناءات من المسؤولية من أجل تحقيق قدر أكبر من إمكانية التنبؤ والاتساق في تطبيق الدفع، نظرا لمجموعة السوابق القضائية الكبيرة التي تجمعت بالفعل في إطار معاهدات المسؤولية عن البضائع المشحونة الحالية التي تنظر في الدفع التي تعفي الناقل من المسؤولية.

١٥- ورغم أن الولايات المتحدة تؤيد إلغاء دفع الخطأ الملاحي، فإننا نعتقد أن هذا التغيير يتسبب في مشاكل تتعلق بالتوزيع الحالي لأعباء الإثبات. وفي إطار التوزيع الوارد في البديل الأول في المادة ٦-١-٤ من مشروع الصك، الذي يتسق مع القانون الحالي في العديد من البلدان (حسبما هو موضح في الفقرة ٨٩ من التعليق)، من المحتمل جدا أن يكون لإلغاء دفع الخطأ الملاحي أثر غير مقصود وهو حرمان الناقل من أي دفع قانوني في أي حالة يمكن الاحتجاج فيها بقدر معقول على الخطأ الملاحي. والبديل الثاني في المادة ٦-١-٤، الذي هو موضح بمزيد من التفصيل في الفقرتين ٩٠ و ٩١ من التعليق، يصحح هذه المشكلة. وفضلا عن ذلك، يعرض البديل الثاني نهجا أكثر توازنا وقابلية للتطبيق من أجل التعامل مع حالات خطأ الناقل الجزئي والحالات التي يكون فيها من غير المؤكد مدى خطأ الناقل وما هي عناصر الإعفاء المنطبقة.

١٦- التوصية: من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، ينبغي أن يستعاض عن المادتين ٦-١-٢ و ٦-١-٣ من مشروع الصك بنص مماثل في جوهره لنص المادة ٤(٢)(ج)-(ف) من قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي. وإضافة إلى ذلك، ينبغي أن يعاد صوغ المادة ٦-١-٤ على غرار البديل الثاني. وأخيرا ينبغي أن يدرج الدفع المتعلق بالحريق في صيغة تكون على النحو التالي:

لا يتحمل الناقل البحري ولا السفينة المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناجمين عن حريق ينشأ على السفينة ما لم يكن ذلك بسبب خطأ الناقل أو تواطؤه، فيما يتعلق بحريق على سفينة قام بتوفيرها. ولا يتحمل الناقل

المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناجمين عن حريق ينشب على السفينة ما لم يكن الحريق بسبب خطأ الناقل أو تواطؤه الفعليين.

١٧- يستحدث هذا الحكم مصطلح "الناقل البحري"، الذي يمكن تعريفه بأنه "طرف منفذ يملك أو يشغل أو يؤجر سفينة تستخدم في نقل بضائع بحرا."

#### رابعاً- اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة

١٨- تتمثل إحدى المسائل الأساسية في الولايات المتحدة (ونعتقد أن الأمر كذلك في أجزاء أخرى من العالم أيضاً) في الطريقة التي ينبغي أن يعالج بها الصك الاتفاقات المتخصصة والمعدة خصيصاً المستخدمة لأغراض الخدمات الملاحية المنتظمة والتي يجري التفاوض عليها بين الشاحنين والناقلين. وفي إطار الصيغة التوافقية العامة، تعتقد الولايات المتحدة أن الصك ينبغي أن يشمل هذا النوع من الاتفاقات، الذي نشير إليه باسم اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة، ما لم تتفق أطراف هذا الاتفاق صراحة على الخروج عن كل الصك أو جزء منه. بيد أن القرار بالخروج عن الصك لن يكون ملزماً إلا لأطراف الاتفاق. وهناك آراء مختلفة، داخل الولايات المتحدة وعلى الصعيد الدولي على السواء، بشأن خيار الخروج عن حدود المسؤولية الواردة في الصك. بيد أن الولايات المتحدة ترى أنه ينبغي أن يكون بإمكان أطراف الاتفاق الخروج عن أي شرط من شروط الصك.

#### ألف- ما هو اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة؟

١٩- زاد نطاق استخدام اتفاقات الخدمات المنتظمة في العديد من ميادين التجارة الدولية منذ أن أُصلح تنظيم الولايات المتحدة لصناعة الملاحة البحرية المنتظمة في عامي ١٩٨٤ و ١٩٩٨ للسماح باستخدام عقود الخدمات الملاحية المنتظمة المُتفاوض عليها تنافسياً. ونتيجة لذلك، تنقل الآن كميات كبيرة من البضائع بانتظام بمقتضى هذه الاتفاقات في العديد من طرق التجارة الدولية.

٢٠- وتستخدم هذه الاتفاقات حصراً للخدمات الملاحية المنتظمة. ولا تستخدم للنقل الخصوصي أو الصناعي فيما يتعلق بخدمات نقل البضائع السائبة أو السفن الصهرية أو البضائع السائبة الجديدة أو غير ذلك من خدمات نقل البضائع غير المنتظمة. وتكون بذلك مميزة عن عقود أطراف مشاركات الاستئجار وعقود الحجم (المذكورة في الفصل ٣ من الصك)، التي تستخدم للخدمات غير المنتظمة.



٢١- ومصطلح "الخدمات الملاحية المنتظمة" مفهوم تماما في جميع الميادين التجارية. وعملية الملاحة المنتظمة هي عملية تستخدم لنقل بضاعة عامة وفقا لنمط تجاري ثابت ومنتظم بين طائفة من الموانئ المحددة. وخلافا لترتيبات النقل الخصوصية، تبحر السفينة الملاحية المنتظمة بناء على جدول زمني متاح للجمهور بمواعيد رسو منتظمة في الموانئ، سواء أكانت هناك بضاعة للنقل أم لا. وتكون الخدمات الملاحية المنتظمة، عادة، معلنا عنها ومتاحة لجميع الزبائن الذين لديهم بضائع مناسبة للنقل على السفن وحسب الخدمة التي يعرضها الناقل.

٢٢- ولأغراض تعريف العقود التي تنطبق عليها صفة اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة بمقتضى الصك، ينبغي أن يتسم العقد بالخصائص التالية: (١) أن تتفق عليه الأطراف كتابة (أو بوسيلة إلكترونية مماثلة)، وليس بواسطة سند شحن أو وثيقة نقل تصدر في الوقت الذي يستلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛ (٢) أن يستخدم لخدمات ملاحية منتظمة؛ (٣) أن ينطوي على التزام ناقل بخدمة غير مطلوبة خلاف ذلك من الناقلين بمقتضى الصك (كالتزام الناقل بأن يستلم البضاعة ويحملها ويستفها وينقلها ويسلمها على نحو سليم)؛ (٤) أن يوافق الشاحن على تقديم كمية من البضاعة ليحري نقلها في سلسلة من الشحنات (أي أن العقد يشمل أكثر من شحنة واحدة)؛ (٥) أن يتفاوض الشاحن والناقل على الأسعار والرسوم بناء على الحجم والتزامات الخدمة

#### باء- المعاملة بمقتضى الفصل ١٧ مقابل المعاملة بمقتضى الفصل ٣ من مشروع الصك

٢٣- تعتقد الولايات المتحدة أنه، كمسألة عامة، ينبغي أن تخضع لأحكام الصك كل الشحنات المنقولة بمقتضى اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة، باستثناء الحالات التي تتفق فيها الأطراف تحديدا على الخروج كليا أو جزئيا عن أحكام الصك. وهذا سيكفل خضوع معظم حركة المرور التي تتم في إطار اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة للصك، ما لم تتفق الأطراف المتعاقدة اتفاقا صريحا على الخروج عنه. ولا يكون أي اتفاق على الخروج عن أحكام الصك ملزما إلا للأطراف في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة. وبالتالي، عندما يتم إصدار سندات شحن أو وثائق نقل أخرى بشأن الشحنات القائمة على اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة، لن يكون أي طرف في سند الشحن أو وثيقة النقل أو أي حائز لهما ليس طرفا أيضا في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة ملزما بأي اتفاق على الخروج عن الصك.

٢٤- وتمكين الأطراف من الاتفاق على أحكام مخصصة يعزز الكفاءة وقد أتاح ترويج خدمات أكثر ملاءمة لاحتياجات الأعمال التجارية الدولية. وقد أظهرت التجربة الممتدة

على ما يقارب ٢٠ سنة أنه لا صناعة النقل ولا صناعة الشحن مغيونة بشكل خاص من حيث القدرة التفاوضية فيما يتعلق بأحكام النقل الأساسية. بل إن الأطراف في اتفاق من اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة كثيرا ما تبرم عقودا من هذا القبيل من أجل تصميم علاقة نقل مكيفة وفقا لاحتياجات الأطراف في ميدان الأعمال التجارية.

٢٥- ولو كانت اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة متناولة في الفصل ٣ ومستبعدة من الصك بمقتضى المادة ٣-٣-١، لاستبعد آلاف الشاحنين في إطار الخدمات الملاحية المنتظمة وحجم كبير من الشحنات من نطاق الصك ما لم تبرم الأطراف عقدا يطبق الصك بنجاح بصفة ذلك مسألة تتعلق بعقد خصوصي. وتعترض الولايات المتحدة بشدة على هذا النهج. ونحن نعتقد أن الصك ينبغي أن يكون القاعدة التي تنطبق تلقائيا من الباب إلى الباب بين الشاحن والناقل فيما يتعلق بالشحنات المنقولة بمقتضى اتفاق خدمات ملاحية منتظمة. غير أنه ينبغي للأطراف التجارية أن تكون حرة في هيكله ترتيباتها المتعلقة بالنقل حسبما تراه مناسبا، عندما تتطلب مقتضيات التجارة ذلك، وهذا يشمل الاتفاق على الخروج عن أحكام الصك.

٢٦- وقد أعرب عن قلق مثاره أن هذا الحكم قد يكون مجحفا في حق صغار الشاحنين. ومن الناحية العملية، لم يكن الأمر كذلك فيما يتعلق بقدرة صغار الشاحنين على إبرام عقود نقل على خطوط ملاحية منتظمة وعلى التفاوض حول السعر وشروط الخدمة في إطار تلك العقود. وعلاوة على ذلك، إذا كان أي شاحن غير راض بنتيجة التفاوض بشأن اتفاق خدمات ملاحية منتظمة، جاز له أن يختار عدم إبرام العقد وجاز له أن يشحن بضاعته وفقا لقوائم الأسعار أو التعريفات القياسية التي عادة ما يعرضها الناقلون على خطوط ملاحية منتظمة، أو جاز له أن يشحن البضاعة لدى ناقل منافس. كما إن توافر شروط التعريفات القياسية هذه والبدائل التنافسية المتاحة بانتظام يميز أيضا الشحن على خطوط ملاحية منتظمة عن أشكال أخرى من النقل البحري.

٢٧- وخلافا للمعاهدات التي تتناول الركاب والأمتعة، والتي تشمل بالدرجة الأولى الناقلين والمستهلكين، من الجدير بالذكر أن الصك سيتناول بشكل يكاد يكون حصريا الأعمال التجارية التي تألف متطلبات المعاملات التجارية الدولية. ومن الضروري أن يكون لدى بائعي البضائع ومشتريها مستوى أساسي من المعرفة بالأعمال التجارية لكي يتناولوا أوامر الشراء واتفاقات البيع واللوجستيات ونقل الملكية والتغليف والرسوم الجمركية والضمانات وخطابات الاعتماد وغيرها من الوثائق المالية والكفالات والتأمين. وينبغي لتلك الأطراف أيضا أن تكون قادرة على التفاوض حول أحكام خاصة بشأن المسؤولية كجزء من

ترتيب تعاقدى بشأن خدمة نقل يكون مكيفًا خصيصًا بحيث يفي باحتياجاتها الخاصة فيما لو رغبت في ذلك.

٢٨- أخيرًا، وبسبب مسألة استحدثتها القانون في الولايات المتحدة وتمنع فعلا الناقلين العموميين غير متعهدي السفن من إبرام اتفاقات مع زبائنهم من نوع اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة، فإننا نرغب في تناول شواغل معينة أثارها أصحاب هذه المصالح لتجنب جعل الناقلين العموميين غير متعهدي السفن في وضع غير مؤات دون لزوم. وعلى وجه الخصوص، فإن من المقبول إدراج حكم يحظر على الناقلين البحريين إبرام اتفاقات خدمات ملاحية منتظمة مع الناقلين العموميين غير متعهدي السفن تتضمن حدودا للمسؤولية أدنى من الحدود القياسية المنصوص عليها في الصك.

### جيم- التوصية

٢٩- من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، ينبغي تعديل المادة ١٧ لمنح الأطراف في اتفاق خدمات ملاحية منتظمة حرية تعديل شروط المسؤولية المنصوص عليها في الصك على النحو المبين أعلاه. وإضافة إلى ذلك، ينبغي تعريف التعبير "اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة" في الصك على النحو التالي:

(أ) "اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة" هو عقد مكتوب (أو في شكل إلكتروني)، غير سند الشحن أو غيره من مستندات النقل التي تصدر ساعة تلقي الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، بين واحد أو أكثر من الشاحنين، وواحد أو أكثر من الناقلين ويوافق فيه الناقل أو الناقلون على توفير تعهد خدمة مجد بشأن نقل حجم أدنى من البضاعة بحرا (وهو يمكن أن يتضمن أيضا النقل الداخلي والخدمات ذات الصلة) في مجموعة من الشحنات على متن سفن مستعملة في خدمة ملاحية منتظمة، ويوافق فيه الشاحن أو الشاحنون على دفع سعر متفاوض عليه وعلى تسليم حجم أدنى من البضاعة.

(ب) لأغراض الفقرة (أ)، يعني التعبير "تعهد خدمة مجد" تعهدا أو التزاما بالخدمة ليس في العادة مطلوبا إلزاميا من ناقل بموجب هذا الصك.

(ج) لأغراض الفقرة (أ)، يعني التعبير "خدمة ملاحية منتظمة" خدمة نقل بحري للبضائع معلنا عنها تستخدم سفنا لنقل البضائع العامة وفقا لنمط تجارة ثابت ومنتظم بين مجموعة من الموانئ المحددة.

(د) لا يشمل اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة استئجار سفينة أو استئجار حيز أو سعة على متن سفينة نقل منتظم.

## خامسا- اختيار المحكمة ذات الاختصاص

### ألف- قاعدة عامة

٣٠- في إطار الصيغة التوافقية العامة، تعتقد الولايات المتحدة أن الصك ينبغي أن يجعل المحكمة المسموح لها بالنظر، قضائيا أو تحكيميا، في المطالبات مقصورة على بعض الأماكن المعقولة. وكقاعدة عامة، سيكون من المقبول اتباع نهج قريب في مضمونه من النص المعتمد في قواعد هامبورغ، غير أنه سيكون من الضروري اعتماد تنقيحين رئيسيين. فأولا، تمكّن قواعد هامبورغ "المدعي" من الاختيار بين المحاكم المحددة، متيحة بذلك إمكانية أن يرفع الناقل (المدعى عليه المحتمل في مطالبة بالتعويض عن هلاك البضاعة) دعوى بصفته المدعي للحصول على إعلان بعدم المسؤولية، مما يحول دون الاختيار الذي يعود بالأحرى إلى المطالب المتضرر. وينبغي للصك أن يوضح أن الاختيار يعود إلى المطالب. وثانيا، ينبغي تحديد قائمة المحاكم ذات الاختصاص المعقولة على النحو التالي:

١' المكان الذي يستلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ في البداية البضاعة من الشاحن، أو الميناء الذي تشحن فيه البضاعة في البداية على متن سفينة نقل بحري؛ أو

٢' المكان الذي يسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة عملا بالمادة ٤-١-٣ أو ٤-١-٤، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضاعة في نهاية المطاف من على متن سفينة نقل بحري؛ أو

٣' مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أو مكان إقامته المعتاد؛ أو

٤' المكان المحدد في عقد النقل أو في اتفاق آخر.

٣١- وهذه القائمة تختلف عن قائمة قواعد هامبورغ من جانبين رئيسيين. فهي تستعمل مكاني الاستلام والتسليم إضافة إلى ميناءي الشحن والتفريغ. وهذا التغيير يعترف ببساطة بإمكانية تطبيق الصك من الباب إلى الباب (خلافًا لقواعد هامبورغ التي تنطبق من الميناء إلى الميناء). كما إن مكان التعاقد ملغى من القائمة. ففي عصر التعاقد الإلكتروني هذا، كثيرا ما يكون من الصعب تحديد مكان التعاقد، كما إن مكان التعاقد ليس بشكل عام ذا صلة

بالمعاملة حتى عندما يمكن تحديده. وعلاوة على ذلك، يمكن بسهولة تزويره إذا ما كان ذلك يعود بأي مزية.

٣٢- ويمكن بطرائق شتى تحديد "المكان" ذي الصلة الذي يصحّ اعتباره ذا ولاية قضائية مناسبة بشأن المطالبات ذات الصلة بالبضائع. ويمكن اعتبار النهج المتبع في قواعد هامبورغ (التوجه إلى المحكمة التي لها ولاية قضائية على الموقع المادي المذكور تحديداً) مقبولاً. وهذا الحل، طبعاً، يترك مجالاً كبيراً للقوانين الداخلية التي تنظم إجراءات المحاكم.

٣٣- كما إن تطبيق الصك من الباب إلى الباب ومعاملته للأطراف المنفذة يقتضي أيضاً اهتماماً خاصاً لدى صوغ الحكم الذي يسري على اختيار المحكمة ذات الاختصاص. ونحن نرى أن قائمة المحاكم المقبولة ينبغي أن تنطبق على الدعاوى بين الناقل وشاحني البضاعة فقط. وقد لا تكون المحاكم المذكورة في القائمة مناسبة لإقامة دعاوى على طرف منفذ. وطالما كان للمطالب ببضاعة سبب، بمقتضى الصك، لرفع دعوى على طرف منفذ، فإنه ينبغي السماح للمدعي برفع دعوى في أي محكمة لها ولاية قضائية على المدعى عليه.

#### باء- الاستثناءات من القاعدة العامة في الحالات ذات الصلة باتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة

٣٤- بالرغم من أن اتباع نهج قريب في مضمونه من النهج المعتمد في قواعد هامبورغ مقبول كقاعدة عامة، ينبغي السماح باستثناءين في الحالات ذات الصلة باتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة (انظر أيضاً الجزء ٤ أعلاه). فأولاً، ينبغي أن تتاح للأطراف في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة إمكانية (لأسباب الميمنة أعلاه) لكي تتفق تحديداً وكتابياً فيما بينها على الخروج عن كل أحكام الصك أو جزء منها - بما في ذلك الحكم المتعلق بالمحكمة ذات الاختصاص. وبالتالي، يجوز للأطراف في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة أن تتفق على أن يكون التقاضي فيما بينها في أي محكمة محددة (حتى إذا لم يُلزم هذا الاتفاق أطرافاً ثالثة). وينبغي أن يحل هذا الاختيار محل أي اختيارات أخرى منصوص عليها في الصك. وقد تكون هذه الحرية هامة في الحالات التي تعلم فيها الأطراف أنه لن تُحال أي مستندات نقل إلى أطراف ثالثة (من ذلك مثلاً إحالة مستند نقل شحنة من شركة إلى فرع ما وراء البحار، أو مستند نقل شحنة يكون فيها المرسل إليه النظير التعاقدى للناقل).

٣٥- ثانياً، عندما تعين الأطراف في اتفاق خدمات ملاحية منتظمة محكمة لكي ترفع إليها المطالبات بالبضائع، نعتقد أنه ينبغي للصك أن ينص على تمديد نطاق ولاية المحكمة المختارة ليشمل طرفاً ثالثاً لاحقاً (مثلاً، المرسل إليه أو الحائز التالي لسند الشحن). بموجب شروط معينة، مما يُلزم كلا من الناقل والطرف الثالث في الدعاوى التي تثار بينهما. (لن يكون

الطرف الثالث ملزما بأي محكمة محددة في دعوى على طرف منفذ). ونحن نقترح بوجه خاص إتاحة توسيع نطاق ولاية المحكمة ذات الاختصاص بمقتضى الشروط التالية:

‘١‘ يجب على الأطراف في اتفاق خدمات ملاحية منتظمة أن تتفق صراحة في ذلك الاتفاق على تمديد نطاق ولاية المحكمة المختارة لكي تشمل طرفا لاحقا؛

‘٢‘ يجب تزويد الطرف اللاحق الذي سيصبح ملزما بإشعار كتابي أو إلكتروني بالمكان الذي يمكن فيه رفع الدعوى (مثلا في سند الشحن أو غير ذلك)؛

‘٣‘ يجب أن يكون المكان أو الأماكن التي تختارها الأطراف في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة

(أ) المكان الذي يستلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ في البداية البضاعة من المرسل، أو الميناء الذي تشحن فيه البضاعة في البداية على متن سفينة نقل بحري،

(ب) المكان الذي يستلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة عملا بالمادة ٤-١-٣ أو ٤-١-٤، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضاعة في النهاية من على متن سفينة النقل البحري، أو

(ج) مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أو مكان إقامته المعتاد،

فيما يتعلق بشحنة أو أكثر من الشحنات التي تنقل بمقتضى الاتفاق المعني من اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة؛

‘٤‘ يجب أن يكون المكان المختار في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة واقعا في بلد صدق على الصك.

## سادسا- الأحكام الشرطية

٣٦- تؤيد الولايات المتحدة عموما توزيع المخاطر الذي أرسته المادة ٨-٣ من مشروع الصك، لكننا نرى، في حالات معينة أن معاملة مشروع الصك للبضاعة المشحونة في حاويات تضع عبئا كبيرا جدا على كاهل المطالبين بالبضاعة المحتملين. وللأسباب المبينة في الفقرتين ١٥١ و ١٥٢ من التعليق، يتوقع المطالبون بالبضاعة بشكل مشروع، في تلك الحالات، أن تتوفر للبضاعة المشحونة في حاويات حماية أكبر من تلك التي يوفرها مشروع

الصك حالياً. ومن أجل تحقيق وسيلة منصفة ومناسبة لمعالجة المسائل المتعلقة بما يمكن افتراضه بشكل معقول فيما يتعلق بأوصاف البضاعة التي يقدمها الشاحن، ينبغي تعديل الصك على النحو المقترح في الفقرتين ١٥٣ و ١٥٤ من التعليق.

## سابعاً - الانحراف

٣٧- لا تُحدث نظرية الانحراف في معظم أنحاء العالم أي مشاكل جسيمة. لكنها تظل للأسف مشكلة في الولايات المتحدة (وربما في بعض الولايات القضائية الأخرى التي تأخذ بالقانون العام). ومع أننا نؤيد معالجة مشروع الصك لمسألة الانحراف، فإننا نشعر مع ذلك أنه ينبغي تنقيح النص لتوضيح أن الانحراف الوحيد الذي يمكن تحميل الناقل المسؤولية عنه هو الانحراف "لأسباب غير وجيهة" وأن هذا المفهوم لا يتصل إلا بمسار سفينة (يشغلها الناقل أو طرف منفذ) في المحيط. كذلك فإن النص ينبغي أن يذكر بشكل أوضح أنه، في حال حصول انحراف "لأسباب غير وجيهة"، لن يفقد الناقل المنفعة المترتبة على حدود مسؤوليته إلا عملاً بالمادة ٦-٨.

٣٨- التوصية: من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، ينبغي تنقيح المادة ٦-٥ من مشروع الصك على النحو التالي:

(أ) لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو تأخر التسليم بسبب انحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في عرض البحر أو بسبب أي انحراف آخر لأسباب وجيهة.

(ب) طالما كان الانحراف يشكل إخلالاً بالتزامات الناقل بموجب مذهب قانوني يعترف به القانون الوطني أو هذا الصك، لا ينطبق ذلك المذهب إلا عندما يكون هناك انحراف لأسباب غير وجيهة فيما يتعلق بمسار سفينة بحرية.

(ج) طالما كان الانحراف يشكل إخلالاً بالتزامات الناقل، لا يكون للإخلال مفعول إلا بمقتضى أحكام هذا الصك. وبوجه خاص، لا يجرم الانحراف الناقل من حقوقه بمقتضى هذا الصك ما عدا بالقدر المنصوص عليه في المادة ٦-٨.

## ثامناً - التأخر

٣٩- تؤيد الولايات المتحدة معاملة مشروع الصك للمسؤولية عن التأخر على النحو الوارد في المادة ٦-٤-١ دون العبارة الواردة بين معقوفتين. ولأننا نعتبر التأخر مسألة تجارية

ينبغي أن تكون موضع تشاور بين الأطراف، فنحن نعتقد أيضا أن التعويض عن التأخر ينبغي - ما لم تتفق الأطراف على خلاف ذلك - أن يكون مقصورا على المبالغ المستحقة عن الهلاك أو التلف المادي، رهنا بالحدود العامة للمسؤولية الواردة في المادة ٦-٧ من مشروع الصك. وبعبارة أخرى، لا ينبغي السماح بالحصول على تعويض عن الأضرار الاستثنائية إلا إذا اتفقت الأطراف على ذلك صراحة. وهذا الموقف يستوجب أيضا حذف العبارة الواردة بين معقوفتين التي تشير إلى التأخر في المادة ٦-٨.

٤٠ - التوصية: من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، ينبغي حذف العبارة الواردة بين معقوفتين في المادة ٦-٤-١ والعبارة الواردة بين معقوفتين التي تشير إلى التأخر في المادة ٦-٨. وينبغي تنقيح المادة ٦-٤-٢ على النحو التالي:

إذا تسبب تأخر التسليم في خسارة غير ناتجة عن هلاك أو تلف مادي للبضاعة المنقولة، لا يمكن تحميل الناقل المسؤولية عن هذه الخسارة إلا إذا وافق الناقل صراحة على تحمل المسؤولية عن تلك الخسارة الناتجة عن التأخر.

## تاسعا - العقود المختلطة وترتيبات وكيل الشاحن

٤١ - تؤيد الولايات المتحدة عموما معاملة مشروع الصك للعقود المختلطة وترتيبات وكيل الشاحن على النحو الوارد في المادة ٤-٣، لكننا نشعر بضرورة إدخال بعض التعديلات والتوضيحات. والأهم من ذلك أننا نعتقد أنه عندما يتصرف الناقل لا بصفته "ناقلا" وإنما بصفته وكيل الشاحن أو المرسل إليه، فإن المادة ٤-٣-٢ لا ينبغي أن تنطبق إلا كقاعدة قصور. وينبغي للأطراف أن تكون لها حرية الاتفاق صراحة على مستوى واجبات الناقل. ومن ثم، فإننا نقترح إضافة العبارة "باستثناء ما يتفق عليه صراحة خلافا لذلك" في بداية المادة ٤-٣-٢.

## عاشرا - بيانات الشاحن الخاطئة

٤٢ - إن الحصول على وصف دقيق للسلعة بالغ الأهمية لنقل البضائع بأمان ونجاح. فطبيعة السلعة وقيمتها تؤثران في سعر الشحن الذي يفرضه الناقل، وترتيبات إدارة المخاطر، والأمن المادي، وغير ذلك من التدابير التي قد تكون هناك حاجة إليها لضمان النقل الناجح للبضائع. ولهذا السبب، فإننا نعتقد أنه، دون تقييد الأحكام الأخرى الواردة في الصك والمتعلقة بعدم توفير المعلومات المطلوبة على نحو صحيح، ينبغي أن يكون هناك حكم محدد لمعالجة



هذا الشاغل (مثلما هو الحال في الفقرة الثالثة من المادة ٤ (٥) من قواعد لاهاي (المادة ٤ (٥) (ح) من قواعد لاهاي - فيسبي)). وينبغي لهذا الحكم أن يعلن أن الناقل ليس مسؤولاً عن الهلاك أو التلف إذا قدم الشاحن عن علم وبشكل ملموس بيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها.

٤٣ - التوصية: من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، نقترح حكماً جديداً يدرج في نهاية المادة ٦-١، ويكون نصه كما يلي:

لا يكون الناقل مسؤولاً عن التأخر في تسليم البضاعة أو عن هلاكها أو تلفها أو عن الهلاك أو التلف المقترن بها إذا قدم الشاحن عن علم وبشكل ملموس بيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها في عقد النقل أو في مستند نقل.

الملحق رقم 02 :

- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر  
كلية أو جزئياً .

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





لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

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



الأمم المتحدة

فيينا، ٢٠٠٩

ملحوظة: هذا النص يتضمّن التصويبات الفنية التي أُشعر بها في إشعار الوديع C.N.563.2012.  
TREATIES-XI.D.8 وأُجريت في إشعار الوديع C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8.

منشورات الأمم المتحدة

رقم المبيع A.09.V.9

ISBN 978-92-1-1633055-2

© الأمم المتحدة، كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. جميع الحقوق محفوظة، في العالم أجمع.

لا تنطوي التسميات المستخدمة في هذا المنشور ولا طريقة عرض المادة التي يتضمّنهما على الإعراب عن أيّ رأي كان من جانب الأمانة العامة للأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأيّ بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو للسلطات القائمة فيها أو بشأن تعيين حدودها أو تخومها.

هذا المنشور من إنتاج: قسم اللغة الإنكليزية والمنشورات والمكتبة، مكتب الأمم المتحدة في فيينا.

## المحتويات

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

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



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

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

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



## قرار اتخذته الجمعية العامة

### ١٢٢/٦٣ - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً

إن الجمعية العامة،

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

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

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

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

وإذ تعتقد أن اعتماد قواعد موحدة تنظم العقود الدولية للنقل عن طريق البحر كلياً أو جزئياً سيعزز اليقين القانوني ويحسن كفاءة النقل الدولي للبضائع وييسر فرصاً جديدة للمشاركة أمام أطراف وأسواق كانت نائية فيما مضى، ويؤدي بالتالي دوراً جوهرياً في تعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي معاً،

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

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

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

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

وإذ تحيط علماً مع الارتياح بالمقرّر الذي اتخذته اللجنة في دورتها الحادية والأربعين بعرض مشروع الاتفاقية على الجمعية العامة للنظر فيه،<sup>(٣)</sup>

وإذ تحيط علماً بمشروع الاتفاقية الذي وافقت عليه اللجنة،<sup>(٤)</sup>

وإذ تعرب عن تقديرها لحكومة هولندا عرضها استضافة حفل توقيع الاتفاقية في روتردام،

١ - تثنى على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لإعدادها مشروع الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً؛

٢ - تعتمد اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً الواردة في مرفق هذا القرار؛

---

(١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/56/17) و3(Corr.)، الفقرات ٣١٩ إلى ٣٤٥؛ والمرجع نفسه، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرات ٢١٠ إلى ٢٢٤.

(٢) A/CN.9/658 و Add.1 إلى Add.14 و Add.14/Corr.1.

(٣) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثالثة والستون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/63/17 و Corr.1)، الفقرة ٢٩٨.

(٤) المرجع نفسه، المرفق الأول.

٣- تاؤن بتنظيم حفل فتح باب التوقيع في ٢٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩ في روتردام، هولندا، وتوصي بأن تدعى القواعد التي تنص عليها الاتفاقية "قواعد روتردام"؛

٤- تهيب بجميع الحكومات النظر في أن تصبح أطرافاً في الاتفاقية.

الجلسة العامة ٦٧

١١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨

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

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

إذ تؤكد من جديد اعتقادها بأن التجارة الدولية القائمة على المساواة والمنفعة المتبادلة عنصر مهم في تعزيز العلاقات الودية بين الدول،

واقتناعا منها بأن التنسيق والتوحيد التدريجين للقانون التجاري الدولي، بتقليل أو إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية، يسهما إسهاما كبيرا في قيام تعاون اقتصادي علمي بين جميع الدول على أساس من المساواة والإنصاف والمصلحة المشتركة، وفي خير جميع الشعوب،

وإذ تسلّم بما قدّمته الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، الموقّعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤ وبروتوكولاتها، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقّعة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، من مساهمة جلية في تنسيق القانون الذي يحكم نقل البضائع بحرا،

وإذ تدرك ما حدث من تطورات تكنولوجية وتجارية منذ اعتماد هاتين الاتفاقيتين، وضرورة تعزيزهما وتحديثهما،

وإذ تلاحظ عدم وجود نظام عالمي ملزم للشاحنين والناقلين يدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي تشمل وسائط نقل أخرى،

وإذ تعتقد أن اعتماد قواعد قانونية موحدة تحكم العقود الدولية للنقل عن طريق البحر كليا أو جزئيا سيعزّز اليقين القانوني ويحسن كفاءة نقل البضائع الدولي وبيسر فرصا جديدة للمشاركة أمام أطراف وأسواق كانت نائية فيما مضى، ويؤدي بالتالي دورا جوهريا في تعزيز التبادل التجاري والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي،

قد اتفقت على ما يلي:



## الفصل ١ أحكام عامة

### المادة ١ التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

- ١- "عقد النقل" يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.
- ٢- "العقد الكمي" يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حداً أدنى أو حداً أقصى أو نطاقاً معيناً.
- ٣- "النقل الملاحى المنتظم" يعني خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أو بوسيلة مماثلة، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقاً لجدول زمنية لمواعيد الإبحار متاحة لعموم الناس.
- ٤- "النقل الملاحى غير المنتظم" يعني أي نقل لا يمثل نقلاً ملاحياً منتظماً.
- ٥- "الناقل" يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.
- ٦- (أ) "الطرف المنفذ" يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل. بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناوئتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفرغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.
- (ب) ولا يشمل "الطرف المنفذ" أي شخص يستعين به، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، لا الناقل.

٧- "الطرف المنفذ البحري" يعني أي طرف منفذ، ما دام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفرغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء.

٨- "الشاحن" يعني الشخص الذي يرم عقد النقل مع الناقل.

٩- "الشاحن المستندي" يعني أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٠- "الحائز" يعني:

(أ) الشخص الذي يجوز مستند نقل قابلا للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند '١' إذا كان مستندا لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول؛ أو '٢' إذا كان ذلك المستند مستندا لأمر مظهرا على بياض أو مستندا لحامله، أنه هو حامله؛ أو

(ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

١١- "المرسل إليه" يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٢- "حق السيطرة" على البضائع يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقا لأحكام الفصل ١٠.

١٣- "الطرف المسيطر" يعني الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة ٥١، أن يمارس حق السيطرة.

١٤- "مستند النقل" يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

(أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه.

١٥- "مستند النقل القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته،

على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول".

١٦- "مستند النقل غير القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي لا يكون قابلاً للتداول.

١٧- "الخطاب الإلكتروني" يعني المعلومات المعدة أو المرسلّة أو المتلقاة أو المخزّنة بواسطة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقاً.

١٨- "سجل النقل الإلكتروني" يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية. بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

(أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحوي عليه.

١٩- "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" يعني سجل النقل الإلكتروني الذي:

(أ) يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول"؛

(ب) وفي استخدامه بمقتضىات الفقرة ١ من المادة ٩.

٢٠- "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" يعني سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول.

٢١- "إصدار" سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يعني إصدار ذلك السجل وفقاً لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية.

٢٢- "إحالة" سجل نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل.

٢٣- "تفاصيل العقد" تعني ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضائع (بما فيها من أحكام وترميزات وتوقعات وتظهيرات).

٢٤- "البضائع" تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أيا كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه.

٢٥- "السفينة" تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحرا.

٢٦- "الحاوية" تعني أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك.

٢٧- "العربة" تعني عربة شحن طرفية أو عربة شحن بالسكك الحديدية.

٢٨- "أجرة النقل" تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل.

٢٩- "المقر" يعني (أ) المكان الذي يوجد فيه '١' المقر القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل المركزي، أيها كان منطبقا، أو '٢' الإدارة المركزية، أو '٣' مكان العمل الرئيسي لشركة أو شخص اعتباري آخر أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين، (ب) والمكان الذي يوجد فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي.

٣٠- "المحكمة المختصة" تعني المحكمة التي توجد في دولة متعاقدة ويجوز لها، وفقا لقواعد التوزيع الداخلي للاختصاصات بين محاكم تلك الدولة، أن تمارس ولاية على النزاع.

## المادة ٢

### تفسير هذه الاتفاقية

يراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة العمل على تطبيقها بشكل موحد والتزام حسن النية في التجارة الدولية.

## المادة ٣

### مقتضيات الشكل

توجه خطيا الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ١٩، والفقرات ١ إلى ٤ من المادة ٢٣، والفقرات الفرعية ١ (ب) و(ج) و(د) من المادة ٣٦، والفقرة الفرعية ٤ (ب) من المادة ٤٠، والمادة ٤٤، والفقرة ٣ من المادة ٤٨، والفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١، والفقرة ١ من المادة ٥٩،

والمادة ٦٣، والمادة ٦٦، والفقرة ٢ من المادة ٦٧، والفقرة ٤ من المادة ٧٥، والفقرتين ٢ و ٥ من المادة ٨٠. ويجوز استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسائل بموافقة الشخص الذي ترسل بواسطته والشخص الذي ترسل إليه.

## المادة ٤

### انطباق الدفع و حدود المسؤولية

١- يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه:

(أ) الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) ربان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها؛ أو

(ج) مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

٢- يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للشاحن أو الشاحن المستندي منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التصير أو غير ذلك، تجاه الشاحن أو الشاحن المستندي أو المتعاقدين معهما من الباطن أو وكلائهما أو مستخدميهما.

## الفصل ٢

### نطاق الانطباق

## المادة ٥

### نطاق الانطباق العام

١- رهنا بأحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين، إذا كان أي من الأماكن التالية يقع، وفقاً لعقد النقل، في دولة متعاقدة:

- (أ) مكان التسلم؛ أو  
(ب) ميناء التحميل؛ أو  
(ج) مكان التسليم؛ أو  
(د) ميناء التفريغ.

٢- تنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

## المادة ٦

### استثناءات خاصة

- ١- لا تنطبق هذه الاتفاقية على العقود التالية في النقل الملاحى المنتظم:  
(أ) مشارطات الاستئجار؛  
(ب) والعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها.
- ٢- لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل في النقل الملاحى غير المنتظم إلا عندما:  
(أ) لا تكون هناك مشاركة استئجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز عليها؛  
(ب) ويصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

## المادة ٧

### الانطباق على أطراف معينة

بصرف النظر عن أحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز الذي ليس طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية. بيد أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصيلين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة ٦.

## الفصل ٣ سجلات النقل الإلكترونية

### المادة ٨

استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها

رهنًا بالمقتضيات المبينة في هذه الاتفاقية:

- (أ) يجوز تسجيل أي شيء تقضي هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل أو يجمله سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقًا بموافقة الناقل والشاحن؛
- (ب) ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

### المادة ٩

إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية  
القابلة للتداول

- ١- يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:
- (أ) طريقة إصدار ذلك السجل وإحالته إلى حائز مقصود؛
- (ب) وتأكيد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تمس؛
- (ج) والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛
- (د) والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية. بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ١٠ أو الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و٢ (ج) من المادة ٤٧.
- ٢- يشار في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة، ويجب أن يكون التحقق من اتباع تلك الإجراءات ميسورًا.

## المادة ١٠

### إبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١- إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الحائز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا كان قد أصدر أكثر من مستند واحد؛

(ب) ويصدر الناقل إلى الحائز سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن السجل يحل محل مستند النقل القابل للتداول؛

(ج) ويفقد مستند النقل القابل للتداول بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

٢- إذا أصدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني ذلك بمستند نقل قابل للتداول:

(أ) يصدر الناقل إلى الحائز، عوضاً عن سجل النقل الإلكتروني، مستند نقل قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن ذلك المستند يحل محل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) ويفقد سجل النقل الإلكتروني بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

## الفصل ٤

### واجبات الناقل

## المادة ١١

### نقل البضائع وتسليمها

يقوم الناقل، رهناً بأحكام هذه الاتفاقية ووفقاً لأحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه.



## المادة ١٢

### مدة مسؤولية الناقل

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

٢- (أ) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.

(ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.

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

(أ) أن يكون وقت تسلم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل؛  
أو

(ب) أن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

## المادة ١٣

### واجبات معينة

١- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ١٢، ورهنا بأحكام المادة ٢٦، بتسليم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.

٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل ٤ وبالفصول ٥ إلى ٧، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.

## المادة ١٤

### واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية

يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من

أجل:

(أ) جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك؛

(ب) وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛

(ج) وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك.

## المادة ١٥

### البضائع التي قد تصبح خطراً

بصرف النظر عن أحكام المادتين ١١ و١٣، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفرغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل.

## المادة ١٦

### التضحية ببضائع أثناء الرحلة البحرية

بصرف النظر عن أحكام المواد ١١ و١٣ و١٤، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحي ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولاً للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك.

## الفصل ٥

### مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

#### المادة ١٧

#### أساس المسؤولية

١- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل ٤.

٢- يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٣- يعفى الناقل أيضاً من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة ٢ من هذه المادة، أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر:

(أ) القضاء والقدر؛

(ب) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها؛

(ج) الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية؛

(د) تقييمات الحجر الصحي؛ أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقييمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨؛

(هـ) الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛

(و) نشوب حريق على السفينة؛

(ز) وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها بذل العناية الواجبة؛

(ح) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله بمقتضى المادة ٣٣ أو المادة ٣٤؛

(ط) أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق ميرم وفقاً للفقرة ٢ من المادة ١٣، ما لم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه؛

(ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء حبل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع؛

(ك) وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤديها الناقل أو لم تؤدي نيابة عنه؛

(ل) إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛

(م) تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛

(ن) تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديها؛

(س) ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان ١٥

و١٦.

٤- بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه:

(أ) إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨ هو الذي تسبب أو أسهم في الحادث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل؛ أو

(ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحادث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٥- يكون الناقل مسؤولاً أيضاً، بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه، إذا:

(أ) أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه '١' عدم صلاحية السفينة للإبحار؛ أو '٢' عدم تطعيم السفينة

وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو '٣' أن عناصر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نقلت البضائع فيها، أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها، لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها؛

(ب) ولم يتمكن الناقل من إثبات: '١' أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم ينجم عن أي من الأحداث أو الظروف المشار إليها في الفقرة الفرعية ٥ (أ) من هذه المادة؛ أو '٢' أنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٤.

٦- عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يعزى إلى الحدث أو الظرف الذي هو مسؤول عنه بمقتضى هذه المادة.

## المادة ١٨

### مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين

يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها:

(أ) أي طرف منفذ؛ أو

(ب) ربان السفينة أو طاقمها؛ أو

(ج) موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو

(د) أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

## المادة ١٩

### مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

١- يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية، وله الحق في أن تنطبق عليه الدفع و حدود المسؤولية المنطبقة على الناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية إذا:

(أ) تسلم الطرف المنفذ البحري البضائع بغرض نقلها في دولة متعاقدة أو سلم البضائع في دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضائع في ميناء واقع في دولة متعاقدة؛

(ب) ووقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر: '١' أثناء الفترة ما بين وصول البضائع إلى الميناء الذي تحمل فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذي تفرغ فيه من السفينة؛ وإما '٢' أثناء وجود البضائع في عهدة الطرف المنفذ البحري؛ أو '٣' في أي وقت آخر، ما دام يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتآة في عقد النقل.

٢- إذا وافق الناقل على تحمل واجبات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، أو وافق على أن تتجاوز حدود مسؤوليته الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، لا يكون الطرف المنفذ البحري ملزماً بهذه الموافقة ما لم يوافق صراحة على قبول تلك الواجبات أو تلك الحدود الأعلى.

٣- يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولاً عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية بسبب أفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، وفقاً للشروط المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة.

٤- ليس في هذه الاتفاقية ما يلقي المسؤولية على عاتق ربان السفينة أو طاقمها أو على عاتق أحد موظفي الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

## المادة ٢٠

### المسؤولية الجماعية والفردية

١- إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

٢- دون مساس بالمادة ٦١، لا يجوز أن تتجاوز المسؤولية الإجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعاً الحدود الإجمالية للمسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية.

## المادة ٢١

### التأخر

يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.

## المادة ٢٢

### حساب التعويض

- ١- رهنا بأحكام المادة ٥٩، يحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضائع في مكان ووقت التسليم المقررين وفقا للمادة ٤٣.
- ٢- تحدد قيمة البضائع حسب سعرها في بورصة السلع، أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة المعتادة للبضائع التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في بورصة السلع ولا سعر سوقي.
- ٣- في حال هلاك البضائع أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المبينة في الفصل ١٦.

## المادة ٢٣

### الإشعار في حال هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها

- ١- يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا.
- ٢- لا يجوز أن يفرض عدم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بتوزيع عبء الإثبات المبين في المادة ١٧.
- ٣- لا يلزم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه من خلال تفقد للبضائع يشارك فيه الشخص الذي سلمت إليه البضائع والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تحميله المسؤولية.
- ٤- لا يدفع أي تعويض فيما يتعلق بالتأخر ما لم يوجه إلى الناقل في غضون واحد وعشرين يوما متتاليا من تسليم البضائع إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر.

٥- عندما يوجه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، يكون له نفس المفعول كما لو كان قد وجه إلى الناقل، ويكون للإشعار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإشعار الموجه إلى الطرف المنفذ البحري.

٦- في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود تخوف من وقوعه، يوفر كل طرف في النزاع للأطراف الأخرى جميع التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضائع ومطابقتها مع بيانات الشحن، ويتيح لها الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضائع.

## الفصل ٦

### أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل

#### المادة ٢٤

#### الانحراف عن المسار

عندما يقضي القانون المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكل إخلالاً بواجبات الناقل، لا يحرم هذا الانحراف عن المسار في حد ذاته الناقل أو الطرف المنفذ البحري من أي وسيلة دفاع أو أي حد من حدود المسؤولية. بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٦١.

#### المادة ٢٥

#### البضائع المنقولة على سطح السفينة

١- لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا:

(أ) إذا اقتضى القانون ذلك النقل؛ أو

(ب) إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات؛ أو

(ج) إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية.

٢- ينطبق ما في هذه الاتفاقية من أحكام متعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع التي تنقل على سطح السفينة. بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة أو تلف تلك البضائع أو التأخر في تسليمها،



ولكن لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم عن المخاطر الخاصة المقترنة بنقلها على السطح عندما تنقل البضائع وفقاً للفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ج) من هذه المادة.

٣- إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم حصراً عن نقلها على السطح، ولا تحق له الدفع المنصوص عليها في المادة ١٧.

٤- لا يحق للناقل أن يحتج بالفقرة الفرعية ١ (ج) من هذه المادة تجاه طرف ثالث احتراز بحسن نية مستند نقل قابلاً للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول، ما لم تنص تفاصيل العقد على جواز نقل البضائع على السطح.

٥- إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضائع تحت سطح السفينة، فلا يحق للناقل أن ينتفع بالحد من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف للبضائع أو تأخر في تسليمها متى كان ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر ناجماً عن نقلها على السطح.

## المادة ٢٦

### النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخراً في تسليمها، أثناء مدة مسؤولية الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام، وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث أو الظرف المسبب للتأخر:

(أ) كان من شأنها أن تنطبق، بمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي، على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقداً منفصلاً ومباشراً مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها هلاك البضائع أو تلفها أو وقع فيها الحادث أو الظرف المسبب للتأخر في تسليمها؛

(ب) وتنص بالتحديد على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى؛

(ج) ولا يمكن الخروج عنها بالتعاقد، سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى ذلك الصك.

## الفصل ٧ واجبات الشاحن تجاه الناقل

### المادة ٢٧

#### تسليم البضائع للنقل

- ١- يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل. وفي أي حال، يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعترم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.
- ٢- يؤدي الشاحن على نحو ملائم وبعناية أي واجب يقع على عاتقه بمقتضى أي اتفاق يبرم عملاً بالفقرة ٢ من المادة ١٣.
- ٣- عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتثبيت وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبعناية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

### المادة ٢٨

#### تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات

يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادراً على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.

### المادة ٢٩

#### واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات

- ١- يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي، في حدود المعقول، ضرورية:  
(أ) لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛

(ب) ولامثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترم، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

٢- ليس في هذه المادة ما يمس أي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبضائع، عملاً بما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترم.

### المادة ٣٠

#### أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

- ١- يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية.
- ٢- باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣١ والمادة ٣٢، يعفى الشاحن من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.
- ٣- عندما يعفى الشاحن من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الشاحن مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الخسارة أو الضرر الذي يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

### المادة ٣١

#### المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد

- ١- يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦؛ واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن؛ واسم المرسل إليه، إن وجد؛ واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وجد.
- ٢- يعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات. ويعوض الشاحن الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر.

## المادة ٣٢

### قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتفل أن تصبغ، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

(أ) يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر؛

(ب) ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسما يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتمتر لتلك البضائع. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر.

## المادة ٣٣

### تولي الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته

١- تقع على عاتق الشاحن المستندي الواجبات والمسؤوليات المفروضة على الشاحن بمقتضى هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٥، وتكون له حقوق الشاحن ودفعه التي ينص عليها هذا الفصل والفصل ١٣.

٢- لا تمس الفقرة ١ من هذه المادة بما على الشاحن من واجبات أو مسؤوليات وما له من حقوق أو دفع.

## المادة ٣٤

### مسؤولية الشاحن عن أشخاص آخرين

يكون الشاحن مسؤولا عن أي إخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجباته، بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن، ولكن الشاحن ليس مسؤولا عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرف نيابة عن الناقل والذي كان الشاحن قد عهد إليه بأداء واجباته.

## الفصل ٨

### مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية

#### المادة ٣٥

##### إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

إذا لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أو كانت العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل، عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها، يحق للشاحن أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك، أن يحصل من الناقل، حسبما يختاره الشاحن، على:

(أ) مستند نقل غير قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، على سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول؛ أو

(ب) مستند نقل مناسب قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ما لم يتفق الشاحن والناقل على عدم استخدام مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو ما لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل.

#### المادة ٣٦

##### تفاصيل العقد

١- تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥ المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:

(أ) وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل؛

(ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع؛

(ج) وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع؛

(د) ووزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن.

٢- يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:

(أ) بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها؛

(ب) واسم الناقل وعنوانه؛

(ج) والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(د) وإذا كان مستند النقل قابلا للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.

٣- يدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:

(أ) اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددهما الشاحن؛

(ب) واسم السفينة، إذا كان محددًا في عقد النقل؛

(ج) ومكان التسلم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوما لدى الناقل؛

(د) وميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كانا محددين في عقد النقل.

٤- لأغراض هذه المادة، تشير عبارة "ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين"، الواردة في الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، إلى ترتيب البضائع وحالتها بناء على:

(أ) تفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة، وبقا يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ؛

(ب) وأي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

## المادة ٣٧

### هوية الناقل

١- إذا كانت هوية الناقل محددة بالاسم في تفاصيل العقد، لا يكون لأي معلومات أخرى واردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما يتعلق بهوية الناقل أي مفعول متى كانت لا تتسق مع ذلك التحديد.

٢- إذا لم يحدد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه الناقل حسبما تقتضيه الفقرة الفرعية ٢ (ب) من المادة ٣٦، ولكن تفاصيل العقد تبين أن البضائع حملت على متن سفينة محددة الاسم، يفترض أن المالك المسجل لتلك السفينة هو الناقل، ما لم يثبت ذلك المالك أن السفينة كانت وقت النقل مؤجرة عارية ويحدد هوية مستأجرها عارية ويبين عنوانه، وعندئذ يفترض أن هذا المستأجر للسفينة عارية هو الناقل. وبدلاً من ذلك، يمكن للمالك المسجل أن يدحض افتراض أنه هو الناقل بتحديد هوية الناقل وبيان عنوانه. كما يمكن لمستأجر السفينة عارية أن يدحض على النحو ذاته افتراض أنه هو الناقل.

٣- ليس في هذه المادة ما يمنع المطالب من إثبات أن أي شخص غير الشخص المحدد في تفاصيل العقد أو بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة هو الناقل.

### المادة ٣٨

#### التوقيع

- ١- بمهر مستند النقل بتوقيع الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه.
- ٢- يضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه. ويحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني.

### المادة ٣٩

#### النواقص في تفاصيل العقد

- ١- لا يمس إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ أو ٢ أو ٣ من المادة ٣٦، في حد ذاته، الطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو صحة أي منهما.
- ٢- إذا كانت تفاصيل العقد تتضمن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، اعتبر ذلك التاريخ هو:
  - (أ) التاريخ الذي حملت فيه كل البضائع المبينة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة؛ أو
  - (ب) التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة.

٣- إذا لم تبين تفاصيل العقد ترتيب البضائع وحالها الظاهرين وقت تسلمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ، اعتبر أن تفاصيل العقد قد بينت أن ترتيب البضائع وحالها الظاهرين كانا على ما يرام عندما تسلمها الناقل أو الطرف المنفذ.

#### المادة ٤٠

##### التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضائع في تفاصيل العقد

١- يتحفظ الناقل على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦، لكي يبين أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن، إذا:

(أ) كان لدى الناقل علم فعلي بأن أيا من البيانات الجوهرية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بياناً جوهرياً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

٢- دون مساس بالفقرة ١ من هذه المادة، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ في الأحوال وبالطريقة المحددة في الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة، لكي يبين أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن.

٣- عندما لا تسلم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما تسلم في حاوية أو عربة مغلقة ويتفقد الناقل أو الطرف المنفذ فعلاً، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ إذا:

(أ) لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يبين المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يدرج بنداً يورد فيه ما يعتبره، في حدود المقبول، معلومات دقيقة.

٤- عند تسليم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في:

(أ) الفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة ٣٦، إذا:



١٤ ' لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعليا البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة؛

٢٤ ' ولم يكن الناقل ولا الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ب) والفقرة الفرعية ١ (د) من المادة ٣٦، إذا:

١٤ ' لم يتم الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد؛ أو

٢٤ ' ولم تكن ثمة وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من وزن الحاوية أو العربة.

## المادة ٤١

### المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد

باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف وبالطريقة المبينة في المادة ٤٠:

(أ) يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلا ظاهرا على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد؛

(ب) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أيا من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في:

١٤ ' مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية؛ أو

٢٤ ' مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع ويحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية؛

(ج) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية استنادا إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول:

١٤ ' تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل؛

٢٤ ' وعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها، ولكن ليس الأرقام المعرفة لأختام الحاويات؛

٣٤ ' وتفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٣٦.

## المادة ٤٢

### ”أجرة النقل مدفوعة سلفاً“

إذا تضمنت تفاصيل العقد العبارة ”أجرة النقل مدفوعة سلفاً“ أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع. ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن.

## الفصل ٩

### تسليم البضائع

## المادة ٤٣

### واجب قبول تسلم البضائع

عند وصول البضائع إلى مقصدها، يجب على المرسل إليه الذي يطالب بتسليم البضائع إليه بمقتضى عقد النقل أن يقبل تسلم البضائع في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حال عدم وجود اتفاق من ذلك القبيل، في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل.

## المادة ٤٤

### واجب الإقرار بتسليم البضائع

يقر المرسل إليه، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضائع، بتسليم البضائع من الناقل أو الطرف المنفذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه أن يقر بذلك التسلم.

## المادة ٤٥

### تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول ولا سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته تلك على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك؛

(ب) إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشارا إليهما في تفاصيل العقد، يبلغ الطرف المسيطر الناقل بهذا الاسم وهذا العنوان قبل وصول البضائع إلى مكان المقصد أو عند وصولها؛

(ج) دون المساس بأحكام الفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعارا بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته تلك على نحو واف، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، جاز للناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الطرف المسيطر، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(د) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ج) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل.

## المادة ٤٦

### تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه

في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسليم

البضائع:

(أ) يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣ عندما يثبت المرسل إليه هويته على نحو واف بناء على طلب الناقل ويسلم مستند النقل غير القابل للتداول. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك، ويرفض الناقل التسليم في حال عدم تسليم المستند غير القابل للتداول. وإذا كان قد أصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند غير القابل للتداول، فيكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية؛

(ب) دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعاراً بالوصول لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته تلك على نحو واف أو لم يسلم المستند، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك، وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(ج) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل غير القابل للتداول قد سلم إليه.

## المادة ٤٧

### تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويسلم الناقل البضائع إلى الحائز في هذه الحالة في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣:

'١' عند تسليم مستند النقل القابل للتداول وإثبات الحائز هويته على نحو واف إذا كان هو أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١؛ أو

٢٤ عند إثبات الحائز، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) يرفض الناقل تسليم البضائع إذا لم تستوف مقتضيات الفقرة الفرعية (أ) '١' أو (أ) '٢' من هذه الفقرة؛

(ج) إذا أصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول وكان عدد النسخ الأصلية المذكور في ذلك المستند، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا تعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية. وفي حال استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية عند تسليم البضائع إلى الحائز وفقا للإجراءات التي تنص عليها الفقرة ١ من المادة ٩.

٢- دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ينص صراحة على جواز تسليم البضائع دون تسليم مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، تنطبق القواعد التالية:

(أ) إذا تعذر تسليم البضائع '١' لأن الحائز، بعد تلقيه إشعارا بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه حائز لم يثبت على نحو وافي أنه أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الحائز لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، يجوز للمناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للمناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع؛

(ب) يعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، وفقا للفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، من واجب تسليم البضائع إلى الحائز. بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل القابل للتداول قد سلم إليه أو ما إذا كان الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول قد أثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز؛

(ج) يعوض الشخص الذي يصدر تعليمات بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة الناقل عن الخسارة الناجمة عن اعتباره مسؤولاً تجاه الحائز بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (هـ) من هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض اتباع تلك التعليمات إذا لم يقدم ذلك الشخص ما قد يطلبه الناقل من ضمان واف في حدود المعقول؛

(د) الشخص الذي يصبح حائزاً مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بعد أن سلم الناقل البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة، وإن أصبح كذلك بمقتضى ترتيبات تعاقدية أو ترتيبات أخرى أبرمت قبل ذلك التسليم، يكتسب تجاه الناقل بمقتضى عقد النقل حقوقاً أخرى غير الحق في المطالبة بتسليم البضائع؛

(هـ) بصرف النظر عن الفقرتين الفرعيتين ٢ (ب) و ٢ (د) من هذه المادة، يكتسب الشخص الذي يصبح حائزاً بعد ذلك التسليم والذي لم يكن يعلم ولم يكن ممكناً في حدود المعقول أن يعلم بذلك التسليم عندما أصبح حائزاً، ما يتضمنه مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من حقوق. إذا كانت تفاصيل العقد تذكر الوقت المتوقع لوصول البضائع أو تبين كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت البضائع قد سلمت، يفترض أن ذلك الشخص، عندما أصبح حائزاً، كان يعلم، أو كان يمكن في حدود المعقول أن يكون قد علم، بتسليم البضائع.

## المادة ٤٨

### بقاء البضائع غير مسلّمة

١- لأغراض هذه المادة، لا تعتبر البضائع قد بقيت غير مسلّمة إلا إذا وصلت إلى مكان المقصد:

(أ) ولم يقبل المرسل إليه تسليم البضائع بمقتضى هذا الفصل في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣؛ أو

(ب) تعذر العثور على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستندي، أو لم يوجه أي منهم إلى الناقل تعليمات وافية بمقتضى المواد ٤٥ و ٤٦ و ٤٧؛ أو

(ج) كان يحق للناقل أو يجب عليه أن يرفض التسليم بمقتضى المواد ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ و ٤٧؛ أو

(د) لم يسمح للناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي يطلب تسليم البضائع فيه؛ أو

(هـ) تعذر على الناقل، لأسباب أخرى، تسليم البضائع.

٢- دون مساس بما قد يكون للناقل من حقوق أخرى تجاه الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، يجوز للناقل، إذا بقيت البضائع غير مسلمة، أن يتخذ، على مسؤولية ونفقة الشخص الذي له الحق في البضائع، ما قد تقتضيه الظروف في حدود المعقول من تدابير بشأن البضائع، بما في ذلك:

(أ) خزن البضائع في أي مكان مناسب؛

(ب) وفك رزم البضائع إذا كانت مرزومة في حاويات أو عربات، أو التصرف فيها على نحو آخر، بما في ذلك نقلها إلى مكان آخر؛

(ج) والعمل على بيع البضائع أو إتلافها وفقا للممارسات المتبعة أو بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي توجد فيه البضائع آنذاك.

٣- لا يجوز للناقل أن يمارس الحقوق التي تنص عليها الفقرة ٢ من هذه المادة إلا بعد أن يكون قد وجه إخطارا معقولا بالتدابير التي يعتزم اتخاذها بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة إلى الشخص الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشخص الذي يجب إبلاغه بوصول البضائع إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، وإلى أحد الأشخاص التاليين، إن كان معروفا لدى الناقل، بالترتيب المبين: المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الشاحن.

٤- إذا بيعت البضائع بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ج) من هذه المادة، يحتفظ الناقل بعائدات البيع لمصلحة الشخص الذي له الحق في البضائع، رهنا باقتطاع أي تكاليف يتكبدها الناقل وأي مبالغ أخرى مستحقة للناقل بخصوص نقل تلك البضائع.

٥- لا يكون الناقل مسؤولا عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضائع، وأن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها.

## المادة ٤٩

### الاحتفاظ بالبضائع

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس ما قد يكون للناقل أو للطرف المنفذ من حق في الاحتفاظ بالبضائع، بمقتضى عقد النقل أو القانون المنطبق، ضمانا لسداد المبالغ المستحقة له.

## الفصل ١٠

### حقوق الطرف المسيطر

## المادة ٥٠

### ممارسة حق السيطرة ونطاقه

- ١- لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى الطرف المسيطر. وهذا الحق مقصور على ما يلي:
  - (أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييرا لأحكام عقد النقل؛
  - (ب) والحق في تسلم البضائع في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي؛
  - (ج) والحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن فيه الطرف المسيطر.
- ٢- يكون حق السيطرة قائما طوال مدة مسؤولية الناقل، حسبما تنص عليها المادة ١٢، وينقضي بانقضاء تلك المدة.

## المادة ٥١

### هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة

- ١- باستثناء الحالات المشار إليها في الفقرات ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة:
  - (أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن، عند إبرام عقد النقل، المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصا آخر ليكون الطرف المسيطر؛
  - (ب) ويحق للطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر. وتصبح الإحالة نافذة المفعول فيما يخص الناقل عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة، ويصبح المحال إليه هو الطرف المسيطر؛



(ج) ويجب على الطرف المسيطر أن يثبت هويته على نحو واف عند ممارسته حق السيطرة.

٢- في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسلم البضائع:

(أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر، ويجوز له أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه المسمى في مستند النقل بإحالة المستند إلى ذلك الشخص دون تظهير. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية لكي تصبح إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ب) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الطرف المسيطر أن يبرز المستند ويثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٣- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول:

(أ) يكون حائز المستند، أو حائز جميع النسخ الأصلية لذلك المستند في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة، هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقا للمادة ٥٧. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية إلى ذلك الشخص لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يبرز للناقل مستند النقل القابل للتداول، وإذا كان الحائز واحدا من الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١، فعليه أن يثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٤- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الحائز هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩؛

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز.

## المادة ٥٢

### تنفيذ الناقل للتعليمات

- ١- رهنا بالفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة، ينفذ الناقل التعليمات المشار إليها في المادة ٥٠ إذا:
  - (أ) كان يحق للشخص الذي أصدر تلك التعليمات أن يمارس حق السيطرة؛
  - (ب) وكان تنفيذ التعليمات وفقا لأحكامها ممكنا في حدود المعقول وقت وصولها إلى الناقل؛
  - (ج) وكانت التعليمات لا تتضارب مع عمليات الناقل المعتادة، بما فيها ممارساته الخاصة بالتسليم.
- ٢- على أي حال، يرد الطرف المسيطر إلى الناقل ما قد يتكبده الناقل من نفقات إضافية معقولة، ويعوض الناقل عما قد يتكبده من خسارة أو ضرر نتيجة للحرص على تنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة، بما في ذلك ما قد يصبح الناقل مسؤولا عن دفعه من تعويض في حال حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى.
- ٣- يحق للناقل أن يحصل من الطرف المسيطر على ضمان يغطي مقدار ما يتوقع الناقل، في حدود المعقول، نشوءه من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عدم تقديم ذلك الضمان.
- ٤- تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر تسليمها بسبب عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر، إخلالا بواجبه بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، خاضعة لأحكام المواد ١٧ إلى ٢٣، ويكون مبلغ التعويض الذي يجب على الناقل دفعه خاضعا لأحكام المواد ٥٩ إلى ٦١.

## المادة ٥٣

### اعتبار البضائع مسلمة

تعتبر البضائع التي تسلم عملا بتعليمات صادرة وفقا للفقرة ١ من المادة ٥٢ مسلمة في مكان المقصد، وتطبق على تلك البضائع أحكام الفصل ٩ المتعلقة بذلك التسليم.

## المادة ٥٤

### إدخال تغييرات على عقد النقل

١- الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له أن يتفق مع الناقل على إدخال تغييرات على عقد النقل غير تلك المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٠.

٢- تذكر التغييرات المدخلة على عقد النقل، بما فيها التغييرات المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٠، في مستند نقل قابل للتداول أو في مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو تذكر في مستند نقل غير قابل للتداول، أو تدرج في سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول عندما يطلب الطرف المسيطر ذلك. وفي حال ذكر تلك التغييرات أو إدراجها على هذا النحو، يوقع عليها وفقا للمادة ٣٨.

## المادة ٥٥

### تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

١- يوفر الطرف المسيطر في الوقت المناسب، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ، ما قد يعقل أن يحتاج إليه الناقل لأداء واجباته. تقتضى عقد النقل من معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبضائع لم يكن الشاحن قد وفرها بعد وليست متاحة للناقل في حدود المعقول من مصدر آخر.

٢- إذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، أن يحدد مكان الطرف المسيطر، أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، يقوم الشاحن بتوفيرها. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، يقوم الشاحن المستندي بتوفير تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات.

## المادة ٥٦

### التغيير بالانفاق

يجوز لطرفي عقد النقل أن يغيرا مفعول الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٠ والفقرة ٢ من المادة ٥٠ والمادة ٥٢. ويجوز للطرفين أيضا أن يحدا من إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليها في الفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١ أو أن يستبعداها.

## الفصل ١١ إحالة الحقوق

### المادة ٥٧

في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، يجوز للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها المستند بأن يحيله إلى شخص آخر:

(أ) مظهرًا حسب الأصول، إما إلى ذلك الشخص الآخر وإما على بياض، إذا كان مستندا لأمر؛ أو

(ب) دون تظهير، إذا كان: '١' مستندا لحامله أو مستندا مظهرًا على بياض؛ أو '٢' مستندا لأمر شخص مسمى، وجرت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمى.

٢- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجوز لحائزه أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أصدر لأمر حامله أو لأمر شخص مسمى، بإحالة ذلك السجل وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

### المادة ٥٨

#### مسؤولية الحائز

١- دون مساس بالمادة ٥٥، لا يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن، والذي لا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزا.

٢- يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن والذي يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، ما يفرضه عليه عقد النقل من مسؤوليات، متى كانت تلك المسؤوليات مدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أو يمكن الاستدلال عليها في ذلك المستند أو السجل.

٣- لأغراض الفقرتين ١ و ٢ من هذا المادة، لا يمارس الحائز الذي ليس هو الشاحن أي حق بمقتضى عقد النقل لمجرد أنه:

(أ) يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ١٠، على الاستعاضة عن مستند نقل قابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول؛ أو

(ب) يحيل حقوقه بمقتضى المادة ٥٧.

## الفصل ١٢ حدود المسؤولية

### المادة ٥٩

#### حدود المسؤولية

١- رهنا بأحكام المادة ٦٠ والفقرة ١ من المادة ٦١، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما مبلغه ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

٢- عندما تنقل البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها، أو في عربة أو فوقها، تعتبر الرزم أو وحدات الشحن التي عدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها رزما أو وحدات شحن. وإذا لم تكن معددة على هذا النحو، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة.

٣- تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرفه صندوق النقد الدولي. وتحويل المبالغ المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقا لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، وفقا لطريقة التقييم المعمول بها لدى صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني فيما يخص عملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة.

## المادة ٦٠

### حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر

رهنًا بأحكام الفقرة ٢ من المادة ٦١، يحسب، وفقا للمادة ٢٢، التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها الناجم عن التأخر، وتكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة ١ من المادة ٥٩ الحد الذي يقرر بمقتضى الفقرة ١ من المادة ٥٩ في حالة الهلاك الكلي للبضائع المعنية.

## المادة ٦١

### فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية

١- لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٥٩، أو حسبما ينص عليه عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إحلال الناقل بواجبه بمقتضى هذه الاتفاقية تعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

٢- لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٦٠ إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم قد نجم عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة من جراء التأخر أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

## الفصل ١٣

### الوقت المتاح لرفع الدعوى

## المادة ٦٢

### الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى

١- لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإحلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان.

٢- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع أو، في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع أو لم يسلم سوى جزء منها، في آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع. ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه.

٣- بصرف النظر عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر.

### المادة ٦٣

#### تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

لا تخضع الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢ للتعليق أو القطع، ولكن يجوز للشخص الذي تقدم المطالبة تجاهه أن يمدد تلك الفترة في أي وقت أثناء سرياتها بتوجيه إعلان إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مجددا بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.

### المادة ٦٤

#### دعوى التعويض

يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية أن يرفع دعوى تعويض بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢، إذا رفعت دعوى التعويض في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى؛ أو

(ب) تسعين يوما تبدأ من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض قد سوى المطالبة أو بلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه، أيهما كان أسبق.

### المادة ٦٥

#### رفع الدعوى على الشخص المحدد أنه الناقل

يجوز رفع الدعوى على مستأجر السفينة عارية أو على الشخص الذي يحدد أنه الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٧ بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢ إذا رفعت الدعوى في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى؛ أو

(ب) تسعين يوماً تبدأ من اليوم الذي تحدد فيه هوية الناقل أو يدحض فيه المالك المسجل أو مستأجر السفينة عارية افتراض كونه هو الناقل. بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٧.

## الفصل ١٤ الولاية القضائية

### المادة ٦٦

#### رفع الدعاوى على الناقل

إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، حق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل:

(أ) أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

١٠ مقر الناقل؛ أو

٢٠ مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٣٠ مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٤٠ الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية؛ أو

(ب) أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل.

### المادة ٦٧

#### اتفاقات اختيار المحكمة

١- لا تكون ولاية المحكمة المختارة وفقاً للفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦٦ حصرية فيما يتعلق بالنزاعات بين طرفي العقد إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك وكان الاتفاق الذي يسبغ الولاية:

(أ) وارداً في عقد كمي يبين بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما، ويكون إما '١' جرى

التفاوض عليه بصورة منفردة، أو '٢' يتضمن بياناً جلياً بأن هناك اتفاقاً على اختيار حصري للمحكمة، ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على ذلك الاتفاق؛



(ب) ويسمى بوضوح محاكم دولة متعاقدة واحدة أو محكمة معينة واحدة أو أكثر في دولة متعاقدة واحدة.

٢- لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي ملزماً باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة المبرم وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة إلا إذا:

(أ) كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المسماة في الفقرة الفرعية (أ) من المادة ٦٦؛

(ب) وكان ذلك الاتفاق وارداً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ج) وأبلغ ذلك الشخص في الوقت المناسب وبصورة وافية بالمحكمة التي ترفع فيها الدعوى وبأن ولاية تلك المحكمة حصرية؛

(د) وكان قانون المحكمة المختارة يعترف بجواز إلزام ذلك الشخص باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة.

#### المادة ٦٨

#### رفع الدعوى على الطرف المنفذ البحري

يجق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الطرف المنفذ البحري أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد المكانين التاليين:

(أ) مقر الطرف المنفذ البحري؛ أو

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

#### المادة ٦٩

#### عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية

رهنأ بأحكام المادتين ٧١ و٧٢، لا يجوز رفع أي دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل أو الطرف المنفذ البحري أمام محكمة ليست مسماة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨.

## المادة ٧٠

### الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس الولاية القضائية فيما يتعلق بالتدابير المؤقتة أو الوقائية، بما فيها الحجز. وليس للمحكمة الموجودة في الدولة التي يتخذ فيها التدبير المؤقت أو الوقائي ولاية للبت في الدعوى بناء على مقوماتها ما لم:

(أ) تستوف مقتضيات هذا الفصل؛ أو

(ب) تنص على ذلك اتفاقية دولية سارية في تلك الدولة.

## المادة ٧١

### ضم الدعاوى ونقلها

١- باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون ذلك الاتفاق ملزماً بمقتضى المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، إذا رفعت على الناقل والطرف المنفذ البحري كليهما دعوى واحدة ناشئة عن حدث واحد، لا يجوز رفع تلك الدعوى إلا أمام محكمة مسماة بمقتضى المادتين ٦٦ و ٦٨ كليهما. وفي حال عدم وجود محكمة من هذا القبيل، يجوز رفع تلك الدعوى أمام محكمة مسماة بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦٨، إن كانت هناك محكمة من هذا القبيل.

٢- باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون ذلك الاتفاق ملزماً بمقتضى المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، يقوم الناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يرفع دعوى يلتمس فيها إعلاناً بعدم المسؤولية أو أي إجراء آخر من شأنه أن يجرم شخصاً من حقه في اختيار المحكمة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨ بسحب تلك الدعوى، بناء على طلب المدعى عليه، متى كان المدعى عليه قد اختار محكمة مسماة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨، أيهما انطبقت، يمكن فيها استهلال الدعوى مجدداً.

## المادة ٧٢

### الاتفاق بعد نشوء النزاع وولاية المحكمة في حال

#### مثول المدعى عليه أمامها

١- بعد نشوء النزاع، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته في أي محكمة مختصة.

٢- تكون للمحكمة المختصة التي يمثل أمامها المدعى عليه دون أن يطعن في ولايتها، وفقاً لقواعد تلك المحكمة، ولاية قضائية.

## المادة ٧٣

### الاعتراف والإنفاذ

١- يعترف بالقرار الذي يصدر في إحدى الدول المتعاقدة عن محكمة لها ولاية بمقتضى هذه الاتفاقية وينفذ في دولة متعاقدة أخرى وفقاً لقانون تلك الدولة المتعاقدة الأخيرة عندما تكون كلتا الدولتين قد أصدرتا إعلاناً بمقتضى المادة ٧٤.

٢- يجوز للمحكمة أن ترفض الاعتراف والإنفاذ استناداً إلى أسباب رفض الاعتراف والإنفاذ المتاحة بمقتضى قانونها.

٣- لا يمس هذا الفصل انطباق قواعد أي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية تكون طرفاً في هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالاعتراف بالأحكام القضائية وإنفاذها فيما بين الدول الأعضاء في تلك المنظمة، سواء اعتمدت تلك القواعد قبل هذه الاتفاقية أم بعدها.

## المادة ٧٤

### انطباق الفصل ١٤

لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن، وفقاً للمادة ٩١، أنها ستكون ملزمة بها.

## الفصل ١٥

### التحكيم

## المادة ٧٥

### اتفاقات التحكيم

١- رهنا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ بشأن نقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢- تقام إجراءات التحكيم، حسبما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل، في:

- (أ) أي مكان يحدد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم؛ أو  
(ب) أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أي من الأماكن التالية:  
١٤ مقر الناقل؛ أو  
٢٤ مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو  
٣٤ مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو  
٤٤ الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية.

٣- يكون تعيين مكان التحكيم في الاتفاق ملزما في النزاعات بين طرفي الاتفاق إذا كان ذلك الاتفاق واردا في عقد كمي يحدد بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما ويكون إما:

- (أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو  
(ب) يتضمن بيانا جليا بأن هناك اتفاق تحكيم ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على اتفاق التحكيم.

٤- في حال إبرام اتفاق التحكيم وفقا للفقرة ٣ من هذه المادة، لا يكون الشخص الذي ليس طرفا في العقد الكمي ملزما بتعيين مكان التحكيم في ذلك الاتفاق إلا إذا:

- (أ) كان مكان التحكيم المعين في الاتفاق واقعا في أحد الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة؛

(ب) وكان الاتفاق واردا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ج) ووجه إلى الشخص الذي سيكون ملزما بذلك الاتفاق إشعار واف ومناسب التوقيت بمكان التحكيم؛

(د) وكان القانون المنطبق يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزما باتفاق التحكيم.

٥- تعتبر أحكام الفقرات ١ و ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون أي حكم في ذلك البند أو الاتفاق باطلا متى تضارب معها.

## المادة ٧٦

### اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

١- ليس في هذه الاتفاقية ما يمس وجوب إنفاذ اتفاق للتحكيم يرد في أحد عقود النقل في سياق النقل الملاحي غير المنتظم وتنطبق عليه هذه الاتفاقية أو أحكام هذه الاتفاقية بسبب:

(أ) انطباق المادة ٧؛ أو

(ب) إدراج الطرفين طوعا هذه الاتفاقية في عقد نقل ليس، بخلاف ذلك، خاضعا لها.

٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، يكون اتفاق التحكيم الوارد في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني تنطبق عليه هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٧ خاضعا لأحكام هذا الفصل ما لم يكن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني:

(أ) يبين هوية طرفي مشاركة الاستئجار أو العقد الآخر المستبعد من نطاق انطباق هذه

الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٦ ويبين تاريخ مشاركة الاستئجار أو العقد الآخر؛

(ب) ويتضمن، من خلال إشارة محددة، البند الذي يحتوي على أحكام اتفاق التحكيم

في مشاركة الاستئجار أو العقد الآخر.

## المادة ٧٧

### الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع

بعد نشوء نزاع ما، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان، بصرف النظر عن أحكام هذا الفصل والفصل ١٤.

## المادة ٧٨

### انطباق الفصل ١٥

لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن، وفقا للمادة ٩١، أنها ستكون ملزمة بها.

## الفصل ١٦ صحة الأحكام التعاقدية

### المادة ٧٩ أحكام عامة

- ١- ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي بند في عقد النقل باطلا متى كان:
- (أ) يستبعد واجبات الناقل أو الطرف المنفذ البحري المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يجد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ب) يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بواجب منصوص عليه في هذه الاتفاقية أو يجد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ج) يجيل استحقاق التأمين على البضائع لصالح الناقل أو لصالح شخص مشار إليه في المادة ١٨.

- ٢- ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي حكم في عقد النقل باطلا متى كان:
- (أ) يستبعد واجبات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يجد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ب) يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي عن الإخلال بأي من واجباته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يجد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

### المادة ٨٠

#### قواعد خاصة بشأن العقود الكمية

- ١- بصرف النظر عن أحكام المادة ٧٩، يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية.
- ٢- لا يكون أي خروج عن الاتفاقية بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة ملزما إلا عندما:
- (أ) يتضمن العقد الكمي بيانا جليا بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية؛

(ب) ويكون العقد الكمي '١' قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو '٢' يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية؛

(ج) وتتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجه إليه إشعار بتلك الفرصة؛

(د) ولا يكون الخروج عن الاتفاقية '١' مدرجاً عن طريق الإشارة إلى مستند آخر ولا يكون '٢' مدرجاً في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض.

٣- لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل، أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه عقداً كمياً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، ولكن يجوز أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن أحكام العقد.

٤- لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على الحقوق والواجبات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من المادة ١٤ وفي المادتين ٢٩ و ٣٢ أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، ولا تنطبق على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة ٦١.

٥- إذا كان العقد الكمي يفى بمقتضيات الفقرة ٢ من هذه المادة، سرت أحكام ذلك العقد التي تخرج عن هذه الاتفاقية فيما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن، شريطة:

(أ) أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأبدى موافقته الصريحة على أن يكون ملزماً بذلك الخروج؛

(ب) وألا تكون تلك الموافقة مبيّنة في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب.

٦- يتحمل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتية من الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج.

## المادة ٨١

قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع أخرى معينة

بصرف النظر عن المادة ٧٩ ودون مساس بالمادة ٨٠، يجوز لعقد النقل أن يستبعد واجبات

كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو مسؤوليتهما أو يحد منها إذا:

(أ) كانت البضائع حيوانات حية، ولكن ذلك الاستبعاد أو الحد لن يكون نافذا إذا أثبت المطالب أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان ناتجا عن فعل أو إغفال من جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨، ارتكب بقصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف للبضائع أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر، أو ارتكب باستهتار وعن علم باحتمال حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر؛ أو

(ب) كانت طبيعة البضائع أو حالتها أو الظروف والأحكام والشروط التي سيجري بمقتضاها تنفيذ النقل تسوغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص، شريطة ألا يكون عقد النقل المعني متعلقا بشحنات تجارية معتادة تنقل في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر لنقل تلك البضائع مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

## الفصل ١٧

### المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية

#### المادة ٨٢

#### الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي من الاتفاقيات الدولية التالية النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية التي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، بما في ذلك أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات:

(أ) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع جوا، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على أي جزء من عقد النقل؛ أو

(ب) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع الطرقي، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن طرقي منقولة على متن سفينة؛ أو

(ج) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحرا كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية؛ أو

(د) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن، سواء عن طريق المجاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر.



### المادة ٨٣

#### حد المسؤولية الإجمالي

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم الحد الإجمالي لمسؤولية مالكي السفن.

### المادة ٨٤

#### العوارية العامة

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أحكام عقد النقل أو أحكام القانون الوطني المتعلقة بتسوية العوارية العامة.

### المادة ٨٥

#### المسافرون والأمتعة

لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقد نقل الركاب وأمتعتهم.

### المادة ٨٦

#### الضرر الناجم عن حادث نووي

لا تترتب بمقتضى هذه الاتفاقية أي مسؤولية عن الضرر الناجم عن حادث نووي، إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولاً عن ذلك الضرر:

(أ) بمقتضى اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية، المؤرخة ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤ والبروتوكولين المؤرخين ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٢ و ١٢ شباط/فبراير ٢٠٠٤، أو بمقتضى اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخة ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس المؤرخ ٢١ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨، وبصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل لاتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية والمؤرخ ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، أو بمقتضى اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية المؤرخة ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، بما في ذلك أي تعديل لتلك الاتفاقيات وأي اتفاقية مقبلة بشأن مسؤولية مشغلي المنشآت النووية عن الضرر الناجم عن حادث نووي؛ أو

(ب) بمقتضى القانون الوطني المنطبق على المسؤولية عن ذلك الضرر، شريطة أن يكون ذلك القانون، بكل جوانبه، مساويا لاتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا أو اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية في مراعاته للأشخاص الذين قد يصيبهم الضرر.

## الفصل ١٨

### أحكام ختامية

#### المادة ٨٧

#### الوديع

يُعيّن الأمين العام للأمم المتحدة بحكم هذه المادة وديعا لهذه الاتفاقية.

#### المادة ٨٨

### التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام

- ١- يفتح باب توقيع هذه الاتفاقية أمام جميع الدول في روتردام، هولندا في ٢٣ أيلول/ سبتمبر ٢٠٠٩، وبعد ذلك في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.
- ٢- هذه الاتفاقية خاضعة للتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.
- ٣- يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول التي ليست دولا موقعة عليها اعتبارا من تاريخ فتح باب التوقيع عليها.
- ٤- تودع صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

#### المادة ٨٩

### الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

- ١- تقوم الدولة التي تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها، وتكون طرفا في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في ٢٣ شباط/ فبراير ١٩٦٨ لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في ٢١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩ لتعديل الاتفاقية الدولية

لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، بصيغتها المعدلة بموجب البروتوكول التعديلي المبرم في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية ومن البروتوكول الملحق بها أو البروتوكولين الملحقين بها اللذين هي طرف في أي منهما، بإبلاغ حكومة بلجيكا بذلك، مع إعلان أن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

٢- تقوم الدولة التي تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها وتكون طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية بإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك، مع إعلان أن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

٣- لأغراض هذه المادة، لا يكون التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو إقرارها أو الانضمام إليها من جانب الدول الأطراف في الصكوك المذكورة في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، الذي يبلغ به الوديع بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية نافذاً إلا حين يصبح انسحاب تلك الدول، حسبما قد يقتضيه الأمر من تلك الدول فيما يتعلق بتلك الصكوك، ساري المفعول. ويتشاور وديع هذه الاتفاقية مع حكومة بلجيكا، بصفتها وديع الصكوك المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، ضماناً للتنسيق اللازم في هذا الشأن.

## المادة ٩٠

### التحفظات

لا يسمح بإبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية.

## المادة ٩١

### إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها

١- يجوز إصدار الإعلانات التي تسمح بإصدارها المادتان ٧٤ و ٧٨ في أي وقت. أما الإعلانات الأولية التي تسمح بها الفقرة ١ من المادة ٩٢ والفقرة ٢ من المادة ٩٣، فتصدر وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام. ولا يسمح بإصدار إعلانات أخرى بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢- تكون الإعلانات التي تصدر وقت التوقيع مرهونة بتأكيدهما عند التصديق أو القبول أو الإقرار.

٣- تصدر الإعلانات وتأكيداتها كتابة، ويبلغ بها الوديع رسمياً.

٤- يسري مفعول الإعلان بالتزامن مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص الدولة المعنية. أما الإعلان الذي يبلغ به الوديع رسمياً بعد بدء نفاذ الاتفاقية فيسري مفعوله في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع إشعاراً به.

٥- يجوز لأي دولة تصدر إعلاناً بمقتضى هذه الاتفاقية أن تسحبه في أي وقت بإشعار رسمي مكتوب يوجه إلى الوديع. ويسري مفعول سحب الإعلان أو تعديله، حيثما تسمح هذه الاتفاقية بذلك، في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع ذلك الإشعار.

## المادة ٩٢

### النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

١- إذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان إقليميتان أو أكثر تنطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة أو أكثر من تلك الوحدات فحسب، ويجوز لها في أي وقت أن تعدل إعلانها بإصدار إعلان آخر.

٢- يبلغ الوديع بهذه الإعلانات، وتذكر فيها صراحة الوحدات الإقليمية التي تسري عليها هذه الاتفاقية.

٣- إذا كانت الدولة المتعاقدة قد أعلنت، بمقتضى هذه المادة، أن هذه الاتفاقية تسري على واحدة أو أكثر من وحداتها الإقليمية ولكن لا تسري عليها جميعاً، فإن المكان الواقع في وحدة إقليمية لا تسري عليها هذه الاتفاقية لا يعتبر واقعا في دولة متعاقدة لأغراض هذه الاتفاقية.

٤- إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، سرت هذه الاتفاقية على جميع الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.

## المادة ٩٣

### مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

١- يجوز لأي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية مؤلفة من دول ذات سيادة ولها اختصاص في مسائل معينة تحكمها هذه الاتفاقية أن توقع كذلك هذه الاتفاقية أو تصدق عليها أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية في تلك الحالة ما للدولة المتعاقدة من حقوق وعليها ما على تلك الدولة من واجبات، ما دام لتلك المنظمة اختصاص في مسائل تحكمها هذه الاتفاقية. وعندما يكون عدد الدول المتعاقدة ذا أهمية في هذه الاتفاقية، لا تعد منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية دولة متعاقدة إضافة إلى الدول الأعضاء فيها التي هي دول متعاقدة.

٢- توجه منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية إلى الوديع، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، إعلاناً تحدد فيه المسائل التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أحيل الاختصاص بشأنها إلى تلك المنظمة من جانب الدول الأعضاء فيها. وتسارع منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية بإبلاغ الوديع بأي تغييرات تطرأ على توزيع الاختصاصات المذكورة في الإعلان الصادر بمقتضى هذه الفقرة، بما في ذلك ما يستجد من إحالات للاختصاص.

٣- أي إشارة إلى "دولة متعاقدة" أو "دول متعاقدة" في هذه الاتفاقية تنطبق بالمثل على منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية، حينما يقتضى السياق ذلك.

## المادة ٩٤

### بدء النفاذ

١- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

٢- فيما يخص كل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على إيداع الصك المناسب باسم تلك الدولة.

٣- تطبق كل دولة متعاقدة هذه الاتفاقية على عقود النقل التي تبرم في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعده.

## المادة ٩٥

### التنقيح والتعديل

- ١- بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية، يدعو الأمين العام للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل تنقيحها أو تعديلها.
- ٢- أي صك تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية يعتبر ساريا على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

## المادة ٩٦

### الانسحاب من هذه الاتفاقية

- ١- يجوز للدولة المتعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت بإشعار مكتوب يوجه إلى الوديع.
- ٢- يصبح الانسحاب نافذا في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تلقي الوديع إشعارا به. وإذا حددت في الإشعار فترة أطول من ذلك، أصبح الانسحاب نافذا عند انقضاء تلك الفترة الأطول على تلقي الوديع ذلك الإشعار.

حُرِّرت في نيويورك، في هذا اليوم الحادي عشر من كانون الأول/ديسمبر من عام ألفين وثمانية، في أصل واحد تتساوى نصوصه الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية.

وإثباتا لما تقدّم، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخوّلون حسب الأصول من قبل حكوماتهم، بتوقيع هذه الاتفاقية.



USD 15  
ISBN 978-92-1-633055-2



V.14-03467



**الملحق رقم 03 :**  
- بعض النماذج عن العقود الكمية .

1. Shipbroker	2. Place and date of Contract
3. Owners (indicate name, address and telex number)	4. Charterers (indicate name, address and telex number)
5. Description of Cargoes (Cl. 1)	
6. Loading Port(s) or Range(s) (Cl. 1)	7. Discharging Port(s) or Range(s) (Cl. 1)
8. Total Quantity/Number of Shipments (Cl. 2) If option (a) applies state min./max. quantities and at whose option:  OR If option (b) applies state number of shipments:	9. Period of Contract (state period, first layday for initial vessel and cancelling date for final vessel) (Cl. 3)
10. Quantity per Shipment (state min./max. quantity at Owners' option) (Cl. 4)	11. Final Shipment (state min. quantity) (Cl. 5)
12. Shipment Periods/Programme of Shipments/Scheduling/Nomination (Cl. 6 & 7)	
13. Performing Vessels/Description (Cl. 10)	
14. Freight Rate (Cl. 12)	15. Freight Payment (currency and when/where payable; also state beneficiary and bank account) (Cl. 12)
16. Demurrage/Despatch Money (state rate(s) or scale) (Cl. 13)	17. Applicable Charter Party (Preamble)
18. Bunker Price Adjustment (Cl. 16) (a) Bunker price (USD per metric ton) (b) Type and grade of oil (indicate whether gas oil, diesel or fuel oil) (c) Port or place (also supplier or published index) (d) (i) Bunker price higher limit (d) (ii) Bunker price lower limit (e) Bunker consumption	
19. War Cancellation (indicate other countries, if any, agreed) (Cl. 17)	
20. Dispute Resolution (state 18(a), 18(b) or 18(c) of Cl. 18, as agreed; if 18(c) agreed state place of arbitration) (if not filled in 18(a) shall apply) (Cl. 18)	21. Commission and to whom payable (Cl. 19)
22. Names and Addresses for Nominations/Notifications by the Owners	23. Names and Addresses for Nominations/Notifications by the Charterers
24. Additional Clauses	

It is mutually agreed between the party mentioned in Box 3 (hereinafter referred to as "the Owners") and the party mentioned in Box 4 (hereinafter referred to as "the Charterers") that this Contract shall be performed in accordance with the conditions contained in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 24, and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

**PART II**  
**GENCOA Standard Contract of Affreightment for Dry Bulk Cargoes**

**Preamble**

For the purpose of interpretation:

"Form" means PARTS I and II of this GENCOA form.

"Contract" means the Form including the attached voyage charter party stated in Box 17.

This Form is intended for use with a voyage charter party. Each and every voyage under this Contract shall be governed by the terms and conditions of the attached voyage charter party, as stated in Box 17, which shall be deemed incorporated in this Contract.

In the event of any conflict between the terms and conditions of the attached voyage charter party and this Form, the latter shall prevail.

**1. Subject of Contract**

The Charterers undertake to provide for shipment and the Owners undertake to carry the cargoes as described in Box 5 from the port(s) or range(s) stated in Box 6 to the port(s) or range(s) stated in Box 7.

**2. Total Quantity/Number of Shipments**

(a)\* The total quantity to be shipped shall be within the limits and at the option of the party stated in Box 8. For the purpose of calculating the total quantity shipped under this Contract, the intaken quantity for each shipment shall apply.

(b)\* The number of shipments under this Contract shall be as stated in Box 8.

\* (a) and (b) are options. Please state applicable option in Box 8.

**3. Period of Contract**

This Contract is made for the period stated in Box 9. The first layday for the initial shipment shall not be before the commencement of the period stated in Box 9. The cancelling date for the final shipment shall not fall later than the final date of the Contract period stated in Box 9.

**4. Quantity per Shipment**

The quantity of each and every shipment shall be at the Owners' option within the limits stated in Box 10.

**5. Final Shipment**

The Owners shall not be bound to carry any balance of the total quantity which would be under the minimum quantity stated in Box 11.

**6. Programme of Shipments**

(a) Unless otherwise specified in Box 12, the Charterers' programme of shipments shall be fairly evenly spread over the period of the Contract.

(b) The Charterers shall advise the Owners of their programme of shipments no later than the number of days stated in Box 12 before the commencement of each period as stated in Box 12 giving their preferred dates for each shipment within the stated period.

**7. Scheduling/Nomination**

(a) The Charterers shall give the Owners the following Scheduling notices for each shipment:

(i) Provisional Notice - The Charterers shall give the Owners a provisional notice nominating a spread of laydays of the number of days stated in Box 12, no later than the number of days stated in Box 12 before the opening layday.

(ii) Definite Notice - The Charterers shall give the Owners a definite notice narrowing the laydays to the number of days stated in Box 12, within the original spread of laydays, no later than the number of days stated in Box 12 prior to the opening layday.

- (b) The Owners shall nominate a vessel or substitute latest within the number of days stated in Box 12 of the Charterers' definite declaration of laydays.
- (c) The actual performing vessel shall be nominated latest by the number of days stated in Box 12 prior to the opening layday with estimated time of arrival at the load port and the approximate quantity of cargo required.
- (d) Acceptance of the actual performing vessel shall be given by the Charterers within 24 hours of nomination Sundays and holidays excluded, failing receipt of which the vessel shall be deemed accepted.

#### **8. Declaration of Loading Port(s)**

Where various loading ports or a range or ranges are agreed and stated in Box 6, the Charterers shall declare the definite loading port(s) for each shipment latest on giving the definite notice as stated in Clause 7(a).

#### **9. Declaration of Discharging Port(s)**

The Charterers shall declare the discharging port(s) for each shipment so as not to delay the Vessel and in sufficient time to permit, if necessary, the preparation of the discharging plan and adjustment of the vessel's draft and trim.

#### **10. Performing Vessels**

The Owners shall nominate vessels only of the description stated in Box 13 suitable for the intended trade.

#### **11. Cancelling of Shipment**

If a shipment is cancelled by virtue of the appropriate cancelling provisions of the attached charter party, other than by default, the cancellation applies to that shipment only and the corresponding quantity of cargo shall be deducted from the outstanding balance of the total contracted quantity.

#### **12. Freight**

For each and every voyage under this Contract, the freight shall be paid at the applicable rate stated in Box 14 to the party and in the manner indicated in Box 15. The Charterers shall not be entitled to make any deductions from the freight unless specifically agreed.

#### **13. Demurrage/Despatch Money**

Demurrage and, if applicable, despatch money shall be computed according to the terms of the attached charter party and settled at the rate(s) stated in Box 16.

#### **14. Late Payment of Freight and Demurrage**

- (a) Interest: Any freight or part thereof received after the due date shall bear interest at 2 (two) per cent. per month or pro rata for part of a month.

Demurrage due or any part thereof received later than 15 days after the Charterers' receipt of the Owners' documented invoice shall bear interest at the same rate from the 16th day.

- (b) Suspension: As long as any freight, deadfreight or demurrage due under this Contract is unpaid, the Owners shall not be obliged to:

- (i) nominate further tonnage hereunder;

(ii) send any vessel to the loading port;

(iii) commence loading of any vessel.

Time lost thereby to any vessel held ready for loading or for nomination shall be paid by the Charterers to the Owners at the applicable demurrage rate. The Owners' right to suspend performance under this Clause shall be without prejudice to any right to cancel the Contract.

- (c) **Cancelling:** If the Charterers have failed to pay freight, deadfreight or demurrage when such freight, deadfreight or demurrage is due, the Owners may give notice to the Charterers that unless they pay within 120 running hours (the "Grace Period") of receipt of the Owners' notice, the Owners shall be entitled to cancel the remaining part of this Contract without prejudice to any other claims the Owners may have against the Charterers. The right to cancel this Contract on the expiry of the Grace Period shall be exercised promptly by written notice from the Owners to the Charterers stating that the Contract is cancelled with immediate effect. The receipt by the Owners of a payment from the Charterers after the Grace Period has expired but prior to the notice of cancellation shall not be deemed a waiver of the Owners' right to cancel the Contract.
- (d) **Liability:** Whether or not the Owners exercise their rights under sub-clauses 14(b) or 14(c), no claim whatsoever that they may have on the Charterers shall be prejudiced thereby.
- (e) **Lien:** The Owners shall have a lien on all cargoes carried hereunder for all claims and costs of recovering same.

#### **15. Interruption of Performance**

Neither the Owners nor the Charterers shall, except as otherwise provided in the attached charter party, be responsible for any loss, damage, delay or failure in Performance hereunder arising or resulting from act of God, act of war, act of terrorism, seizure under legal process; quarantine restrictions; strikes; boycotts; lockouts; riots, civil commotions and arrest or restraint of princes, rulers or people. Quantities not carried as a result cannot be demanded to be shipped.

#### **16. BIMCO Bunker Price Adjustment Clause**

This Contract is concluded on the basis of the bunker price stated in Box 18(a) for oil of the type and grade stated in Box 18(b). If the bunker price per metric ton at the port or place stated in Box 18(c) on the first day of loading is higher than the figure stated in Box 18(d)(i) or lower than the figure stated in Box 18(d)(ii), any amount in excess of such increase or decrease shall be payable to Owners or Charterers as the case may be.

The agreed bunker consumption for each voyage is as stated in Box 18(e).

#### **17. BIMCO War Cancellation Clause 2004**

Either party may cancel this Contract on the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not (i) between any two or more of the following countries: the United States of America; Russia; the United Kingdom; France; and the People's Republic of China, or, (ii) between two or more of the countries stated in Box 19.

#### **18. BIMCO Dispute Resolution Clause**

- (a)\* This Contract shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any

further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (b)\* This Contract shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (c)\* This Contract shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.
- (d) Notwithstanding 18(a), 18(b) or 18(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under 18(a), 18(b) or 18(c) above, the following shall apply:-

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

(e) If Box 20 in PART I is not appropriately filled in, sub-clause 18(a) of this Clause shall apply.

Sub-clause 18(d) shall apply in all cases.

\*Sub-clauses 18(a), 18(b) and 18(c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 20.

**19. Commission**

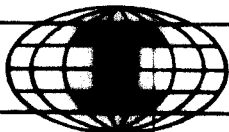
The Owners shall pay commission on freight, deadfreight and demurrage earned and paid at the rate indicated and to the party mentioned in Box 21.

**20. BIMCO Notices Clause**

(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Contract shall be in writing.

(b) For the purposes of this Contract, "in writing" shall mean any method of legible communication. A notice may be given by any effective means including, but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered or recorded mail, or by personal service.

Sample copy



## TANKER CONTRACT OF AFFREIGHTMENT

Adopted by

### PREAMBLE

This contract is made between ..... 1  
 ..... 2  
 hereinafter called "Owners", and ..... 3  
 ..... 4  
 hereinafter called "Charterers", for the carriage of a quantity per year of ..... 5  
 minimum ..... metric/long tons ..... 6  
 maximum ..... metric/long tons ..... 7  
 in ..... option ..... 8  
 from the range of ..... 9  
 ..... 10  
 to the range of ..... 11  
 ..... 12  
 in accordance with Clause F, over a period of ..... years, and ..... 13  
 commencing from tendering notice of readiness for the first cargo nominated under Clause (B) below, ..... 14  
 on the following terms: ..... 15  
 ..... 16

### (A) SHIPMENTS

Each shipment shall consist of: ..... 17  
 Description of cargo: ..... 18  
 ..... 19  
 ..... 20  
 ..... 21  
 Specific gravity/API: ..... 22  
 ..... 23  
 ..... 24  
 Maximum number of grades for each lifting shall be ..... 25  
 ..... 26  
 Quantity per shipment: ..... 27  
 minimum ..... metric/long tons ..... 28  
 maximum ..... metric/long tons ..... 29  
 in Owners' option. ..... 30

### (B) SHIPPING PROGRAMME AND NOMINATION

Within each year the shipments shall be fairly evenly spread. .... 31  
 ..... 32  
 ..... 33  
 ..... 34



Issued by  
**INTERTANKO,**  
 Distribution address:  
 P.O. Box 7518 Skillebekk  
 N-0205 Oslo  
 Norway

Printing June 1994



Adopted by  
 The Baltic and International  
 Maritime Conference  
 (BIMCO). Distribution  
 address: 19 Kristianigade,  
 DK-2100 COPENHAGEN



Quarterly in advance Charterers shall advise Owners of their shipping programme and give their preferred dates for each loading, which Owners shall use their best endeavours to meet.	35 36
Owners shall give Charterers at least ..... days notice of each loading with estimate of cargo intake, with ..... days spread between laydays/cancelling. Such spread shall be narrowed to ..... days, at the latest ..... days prior to vessel's E. T. A. loading port.	37 38 39 40
At the same time Owners shall give sufficient information to fill in Part I of INTERTANKVOY 76 — including the nominated vessel's last two cargoes. In case the vessel will be able to load more than the quantity nominated for the voyage, Owners shall state whether the extra capacity may be made available to charterers.	41 42 43 44
<b>(C) OVERLIFTING</b>	45
If in the course of a contract year more cargo has been lifted than is provided for in the Preamble, such overlifting shall have no bearing upon the quantities to be carried under this Contract.	46 47
<b>(D) SHORTLIFTING</b>	48
If it appears that by the end of a contract year less cargo will have been lifted than agreed to, the party not responsible for the shortlifting shall, until the year is out, have the option to add the cargo not so lifted to the quantity agreed for the next year. Such option must be exercised by written notice. In respect of shortlifting in the final contract year, the option can only be exercised for loading within the quantity limits provided in Clause (A) above, and only for shipment within the first ..... months after the end of the final year.	49 50 51 52 53 54
Whether or not any such option is exercised, no claim which the parties may, for any reason, have against each other shall be prejudiced thereby.	55 56
<b>(E) VESSELS</b>	57
Owners may use vessels of the following description:	58
Owned, managed or chartered by Owners .....	59 60
Flags .....	61
Age, maximum ..... years at time of nomination.	62
Size between ..... and ..... dwt. (metric/long tons of 2240 lbs)	63 64
Classed .....	65
Length overall not exceeding .....	66
Beam extreme not exceeding .....	67
Draft not exceeding .....	68

Heating coils capable of maintaining the temperature of the cargo when loaded, but not in excess of .....	degrees Fahrenheit/Centigrade.	69 70
Internal tank coating .....		71
Aggregate pumping capacity: Not less than .....	m <sup>3</sup> /tons fresh	72
water per hour against a back-pressure of .....	kg/sq.cm/lb/sq.in	73
at vessel's cargo manifold.		74
Derricks: Two each with a safe working load of at least .....		75
tons for lifting hoses to vessel's manifolds.		76
Other particulars:		77
.....		78
.....		79
.....		80
.....		81
.....		82
<b>(F) LOADING/DISCHARGING RANGE</b>		<b>83</b>
Always provided that the voyage can be safely undertaken by vessels as described in clause E above, and that depth of water allows such vessels to reach and leave places of loading and discharging and be always safely afloat:		84 85 86
Loading shall be at maximum 2 safe ports/places in the range of .....		87
.....		88
excluding .....		89
.....		90
Discharging shall be at maximum 2 safe ports/places in the range of .....		91
.....		92
excluding .....		93
.....		94
<b>(G) FREIGHT</b>		<b>95</b>
Freight rate shall be .....	per cent of the applicable rate of	96
Worldscale in force at the date of commencement of loading for each voyage, and all other terms of Worldscale then in force shall apply.		97 98
Freight shall be due and payable:		99
At the time of .....		100
to .....	(Bank and place)	101
Account No. ....		102
To the credit of .....		103
.....		104
<b>(H) DEMURRAGE</b>		<b>105</b>
Demurrage rate shall be .....	per cent of the applicable	106
rate of Worldscale in force at the date of commencement of loading for each voyage, and all other terms of Worldscale then in force shall apply.		107 108

If the vessel is carrying a part cargo under this contract, demurrage shall be based on bill of lading quantity plus .....	metric/long tons of 2240 lbs.	109 110
As soon as the documents and information relating to loading and discharging operations and necessary for calculation of demurrage are available, Owners shall invoice their claim, enclosing copies of such documents. Owners and Charterers shall both have a duty to co-operate in disclosing the documents and information without delay. Demurrage incurred shall be payable by Charterers on receipt of Owners' invoice		111 112 113 114 115
(I) LATE PAYMENT OF FREIGHT AND DEMURRAGE		116
(a) Interest: Freight received after the due date shall bear interest at .....	per cent per month. Demurrage received later than 2 months after the receipt of Owner's invoice shall bear interest at the same rate which shall be calculated from the date of the Owners' invoice.	117 118 119 120
(b) Cancelling: If Charterers have failed to pay freight when due, Owners may give Charterers notice that unless they pay within 144 running hours of receipt of Owners' notice, the Owners shall be entitled to cancel the remaining quantities under this contract. This option must be exercised during the first two weeks after the expiry of the said hours.		121 122 123 124
(c) Suspension: As long as any freight or undisputed demurrage under this contract is due but not paid, Owners shall not be obliged to:		125 126
(i) nominate further tonnage hereunder,		127
(ii) let vessel proceed to loading or discharging port,		128
(iii) load or receive cargo for shipment,		129
(iv) issue bills of lading for any cargo received or loaded, or		130
(v) discharge or deliver cargo.		131
Time lost thereby to any vessel held ready for loading or for nomination shall count as laytime or as time on demurrage. Charterers shall hold Owners harmless in respect of any third party claims arising from such suspension.		132 133 134
(d) Liability: Whether or not Owners exercise their rights under (b) or (c), no claim they may for any reason have on Charterers shall be prejudiced thereby.		135 136
(e) Lien: Owners shall have a lien on all cargoes carried hereunder for all claims and costs of recovering same.		137 138
(J) CHARTERERS' OPTION OF CANCELLING FOR LATE ARRIVAL		139
Cancelling for late arrival shall have effect for the voyage in question only. However, if Charterers have exercised their option to cancel on three or more occasions, they shall on the third or any subsequent occasion have the right to cancel the remaining part of this contract.		140 141 142
Whether or not Charterers exercise their option of cancelling, no claim they may for any reason have on Owners shall be prejudiced thereby.		143 144

Heating coils capable of maintaining the temperature of the cargo when loaded, but not in excess of .....	degrees Fahrenheit/Centigrade.	69 70
Internal tank coating .....		71
Aggregate pumping capacity: Not less than .....	m <sup>3</sup> /tons fresh	72
water per hour against a back-pressure of .....	kg/sq.cm/lb/sq.in	73
at vessel's cargo manifold.		74
Derricks: Two each with a safe working load of at least .....		75
tons for lifting hoses to vessel's manifolds.		76
Other particulars:		77
.....		78
.....		79
.....		80
.....		81
.....		82
<b>(F) LOADING/DISCHARGING RANGE</b>		<b>83</b>
Always provided that the voyage can be safely undertaken by vessels as described in clause E above, and that depth of water allows such vessels to reach and leave places of loading and discharging and be always safely afloat:		84 85 86
Loading shall be at maximum 2 safe ports/places in the range of .....		87
.....		88
excluding .....		89
.....		90
Discharging shall be at maximum 2 safe ports/places in the range of .....		91
.....		92
excluding .....		93
.....		94
<b>(G) FREIGHT</b>		<b>95</b>
Freight rate shall be .....	per cent of the applicable rate of	96
Worldscale in force at the date of commencement of loading for each voyage, and all other terms of Worldscale then in force shall apply.		97 98
Freight shall be due and payable:		99
At the time of .....		100
to .....	(Bank and place)	101
Account No. ....		102
To the credit of .....		103
.....		104
<b>(H) DEMURRAGE</b>		<b>105</b>
Demurrage rate shall be .....	per cent of the applicable	106
rate of Worldscale in force at the date of commencement of loading for each voyage, and all other terms of Worldscale then in force shall apply.		107 108

If the vessel is carrying a part cargo under this contract, demurrage shall be based on bill of lading quantity plus .....	metric/long tons of 2240 lbs.	109 110
As soon as the documents and information relating to loading and discharging operations and necessary for calculation of demurrage are available, Owners shall invoice their claim, enclosing copies of such documents. Owners and Charterers shall both have a duty to co-operate in disclosing the documents and information without delay. Demurrage incurred shall be payable by Charterers on receipt of Owners' invoice		111 112 113 114 115
<b>(I) LATE PAYMENT OF FREIGHT AND DEMURRAGE</b>		116
(a) Interest: Freight received after the due date shall bear interest at .....	per cent per month. Demurrage received later than 2 months after the receipt of Owner's invoice shall bear interest at the same rate which shall be calculated from the date of the Owners' invoice.	117 118 119 120
(b) Cancelling: If Charterers have failed to pay freight when due, Owners may give Charterers notice that unless they pay within 144 running hours of receipt of Owners' notice, the Owners shall be entitled to cancel the remaining quantities under this contract. This option must be exercised during the first two weeks after the expiry of the said hours.		121 122 123 124
(c) Suspension: As long as any freight or undisputed demurrage under this contract is due but not paid, Owners shall not be obliged to:		125 126
(i) nominate further tonnage hereunder,		127
(ii) let vessel proceed to loading or discharging port,		128
(iii) load or receive cargo for shipment,		129
(iv) issue bills of lading for any cargo received or loaded, or		130
(v) discharge or deliver cargo.		131
Time lost thereby to any vessel held ready for loading or for nomination shall count as laytime or as time on demurrage. Charterers shall hold Owners harmless in respect of any third party claims arising from such suspension.		132 133 134
(d) Liability: Whether or not Owners exercise their rights under (b) or (c), no claim they may for any reason have on Charterers shall be prejudiced thereby.		135 136
(e) Lien: Owners shall have a lien on all cargoes carried hereunder for all claims and costs of recovering same.		137 138
<b>(J) CHARTERERS' OPTION OF CANCELLING FOR LATE ARRIVAL</b>		139
Cancelling for late arrival shall have effect for the voyage in question only. However, if Charterers have exercised their option to cancel on three or more occasions, they shall on the third or any subsequent occasion have the right to cancel the remaining part of this contract.		140 141 142
Whether or not Charterers exercise their option of cancelling, no claim they may for any reason have on Owners shall be prejudiced thereby.		143 144

(K)	WAR CANCELLATION	145
	In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: The United Kingdom, The United States of America, France, Japan, The Union of Soviet Socialist Republics, The People's Republic of China and .....	146
	..... either party may cancel this Contract.	147
		148
		149
		150
(L)	CHARTER PARTY INCORPORATED	151
	Each voyage under this contract shall be performed subject to the terms of INTERTANKVOY 76, Part II, as attached. Furthermore, Part I of INTERTANKVOY 76 shall be filled in for each voyage.	152
		153
		154
	In the event of a conflict between the terms of the voyage charter party and the present Contract of Affreightment, the latter shall prevail.	155
		156
(M)	RESPONSIBILITY	157
	Responsibility for any failure of delay in performance of this Contract and Charter Parties for voyages hereunder shall be subject to Clause 25 of INTERTANKVOY 76, Part II.	158
		159
(N)	COMMISSION	160
	A commission on freight, deadfreight and demurrage of ..... per cent shall be payable by Owners to Brokers .....	161
	.....	162
	.....	163
	and fall due when Owners receive payment. Should the parties agree to cancel this Contract, Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission based on an estimate of gross freight earnings for the remaining period, up to a maximum of one year.	164
		165
		166
(O)	GOVERNING LAW AND ARBITRATION	167
	This contract shall be governed by English law.	168
	Any dispute arising under the contract or the charter parties hereunder shall be decided by arbitration in London in accordance with INTERTANKVOY 76, Clause 32.	169
		170
	Even when a form of charter party other than Part II of INTERTANKVOY 76 is agreed to be incorporated herein, the above provisions as to governing law and arbitration shall prevail.	171
		172
(P)	NAME AND ADDRESS FOR NOTICES	173
	(To be inserted where applicable)	174
	To Owners .....	175
	.....	176
	(address) .....	177
	.....	178
	(telegraphic address) ..... (telex) .....	179
	To Charterers .....	180
	.....	181
	(address) .....	182
	.....	183
	(telegraphic address) ..... (telex) .....	184

(Q) SPECIAL PROVISIONS	185
Special provisions .....	186
	187
	188
	189
	190
	191
	192
	193
	194
	195
	196
	197
	198
	199
	200
	201
	202
	203
	204
	205
	206
	207
	208
	209
	210
	211
	212
	213
	214
	215
	216
	217
	218
	219
	220
	221
	222
	223
	224
	225
	226
	227
	228
	229
	230
	231
	232

**OWNERS**

---

**CHARTERERS**

---

1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL STANDARD VOLUME CONTRACT OF AFFREIGHTMENT FOR THE TRANSPORTATION OF BULK DRY CARGOES CODE NAME: "VOLCOA"	
		2. Place and date of Contract	
3. Owners (indicate name, address & telex number)		4. Charterers (indicate name, address & telex number)	
5. Description of cargoes (Cl. 1)			
6. Loading port(s) or range(s) (Cl. 1)		7. Discharging port(s) or range(s) (Cl. 1)	
8. Period of Contract (state period, first layday for initial vessel and cancelling date for final vessel) (Cl. 2)		9. Total Quantity (state min. and max. quantities and at whose option) (Cl. 2)	
10. Quantity per shipment (state min. and max. quantity at Owners' option) (Cl. 3)			
11. Final shipment (state min. quantity) (Cl. 4)			
12. Programme of shipments (only to be filled in if specific programme agreed) (Cl. 5)			
13. Declaration of loading port(s) (Cl. 6)		14. Declaration of discharging port(s) (Cl. 7)	
15. Performing vessels (Cl. 8)			
16. Nomination of vessels (Cl. 9)			
17. Cancellation of a nominated vessel (state number of days) (Cl. 9)			
18. Freight rate (Cl. 11)		19. Freight payment (currency and when/where payable; also state beneficiary and bank account) (Cl. 11)	
20. Demurrage/Despatch money (state rate(s) or scale) (Cl. 12)		21. Applicable charterparty(ies) (Cl. 13)	
22. Owners' failure to nominate tonnage (state if other than 3 times) (Cl. 15)		23. Charterers' refusal of tonnage (state if other than 3 times) (Cl. 16)	
24. Charterers' option of cancelling for late arrival (state if other than 3 times) (Cl. 17)		25. Interruption of Contract (state number of days/months) (Cl. 19)	
26. War cancellation (indicate other countries, if any, agreed) (Cl. 20)			



**“VOLCOA” Standard Volume Contract of Affreightment**

**PART I**

27. Law and Arbitration (state 21.1., 21.2. or 21.3. of <a href="#">Cl. 21</a> , as agreed; if 21.3. agreed state place of arbitration) (if not filled in 21.1. shall apply) ( <a href="#">Cl. 21</a> )	28. Commission and to whom payable ( <a href="#">Cl. 22</a> )
29. Names and addresses for nominations/notifications by the Owners ( <a href="#">Cl. 23</a> )	30. Names and addresses for nominations/notifications by the Charterers ( <a href="#">Cl. 23</a> )
31. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed between the party mentioned in [Box 3](#) (hereinafter referred to as "the Owners") and the party mentioned in [Box 4](#) (hereinafter referred to as "the Charterers") that this Contract shall be performed in accordance with the conditions contained in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in [Box 31](#), and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Sample Copy

**PART II**  
**“VOLCOA” Standard Volume Contract of Affreightment**

<b>1. Subject of Contract</b>	1	vided for in the applicable charterparty.	63
The Charterers undertake to provide for shipment and the Owners undertake to transport the cargoes as described in <a href="#">Box 5</a> from the port(s) or range(s) stated in <a href="#">Box 6</a> to the port(s) or range(s) stated in <a href="#">Box 7</a> .	2 3 4	<u>Despatch Money</u> If specifically agreed in <a href="#">Box 20</a> , despatch money shall be paid as per the applicable charterparty.	64 65 66
<b>2. Period of Contract - Total Quantity</b>	5	<b>13. Applicable Charterparty(ies) - Letters of Nomination</b>	67
This Contract is made for the period stated in <a href="#">Box 8</a> .	6	Each and every voyage under this Contract shall be governed by the terms and conditions of a voyage charterparty, as per the attached proforma(s) as listed in <a href="#">Box 21</a> which shall be deemed incorporated in this Contract.	68
The first layday for the initial vessel shall not be before the commencement of the period stated in <a href="#">Box 8</a> unless with the Charterers' consent.	7	Upon any valid nomination of a performing vessel, if no single charterparty is issued, a letter of nomination shall be issued, which shall contain reference to the applicable proforma charterparty, confirm the description of the vessel, the quantity of cargo, the first layday and cancelling date, and provide all necessary details to enable the applicable proforma charterparty to be completed.	69 70 71 72 73 74 75 76
No cancelling date under any individual charterparty shall fall later than the final date of the Contract period stated in <a href="#">Box 8</a> unless with the Charterers' consent.	8 9 10 11	The appropriate proforma charterparty, supplemented by the corresponding letter of nomination, shall be considered as a separate single-voyage charterparty.	77 78 79
The total quantity to be shipped shall be within the limits and at the option of the party stated in <a href="#">Box 9</a> .	12	In the event of any conflict between the terms and conditions of a single voyage charterparty issued and this Contract, the latter shall prevail.	80 81
For the purpose of this Clause, the intaken quantity for each shipment shall apply.	13 14 15	<b>14. Charterers' Failure to Give their Programme</b>	82
<b>3. Quantity per Shipment</b>	16	If, as per agreement stated in <a href="#">Box 12</a> , the Charterers have undertaken to give a specific programme at a particular time but fail to do so in due time, any expenses incurred or any loss suffered by the Owners thereby shall be refunded by the Charterers.	83 84 85 86
The quantity of each and every shipment shall be at the Owners' option within the limits stated in <a href="#">Box 10</a> .	17 18	Any quantity not carried due to such failure shall be deducted from the total contracted quantity, but no claim whatsoever the Owners may have on the Charterers shall be prejudiced thereby.	87 88 89
<b>4. Final Shipment</b>	19	<b>15. Owners' Failure to Nominate Tonnage</b>	90
The Owners shall not be bound to carry any balance of the total quantity which would be under the minimum quantity stated in <a href="#">Box 11</a> .	20 21	Should the Owners fail to nominate tonnage according to the applicable provisions of this Contract, the corresponding quantity shall be deducted from the total contracted quantity, except if such failure results from any event which cannot be avoided or guarded against.	91 92 93 94
<b>5. Programme of Shipments</b>	22	However, the Charterers shall have the option to postpone the shipment within the period of the Contract, exercisable by giving notice of their decision not later than one month after the failure, and advising the Owners about adjustment of the programme of shipment.	95 96 97 98
The Charterers' programme of shipments and the Owners' nominations shall be fairly evenly spread over the period of the Contract, unless a specific programme is stated in <a href="#">Box 12</a> .	23 24 25	If the Owners have failed to nominate tonnage more than three times, unless another number of times is provided in <a href="#">Box 22</a> , then the Charterers shall have the right of cancelling the remaining part of this Contract. Such right shall be exercised by written declaration and shall not be applicable to any vessels which have been validly nominated.	99 100 101 102 103
<b>6. Declaration of Loading Port(s)</b>	26	Whether or not the Charterers exercise any option under this Clause, no claim whatsoever that they may have on the Owners shall be prejudiced thereby.	104 105
When various loading ports are agreed, the Charterers shall declare the loading port(s) for each individual voyage latest as stated in <a href="#">Box 13</a> .	27 28	<b>16. Charterers' Refusal of Tonnage</b>	106
<b>7. Declaration of Discharging Port(s)</b>	29	If the Charterers have refused tonnage validly nominated and in due time, the corresponding quantity shall be deducted from the total quantity under this Contract, unless the refusal results from an event which cannot be avoided or guarded against.	107 108 109 110
The Charterers shall declare the discharging port(s) for each individual voyage latest as stated in <a href="#">Box 14</a> provided that such declaration is made in sufficient time to permit, if necessary, the preparation of the loading plan and the adjustment of the vessel's draft and trim.	30 31 32 33	However, the Owners shall have the option to postpone the shipment within the period of the Contract, exercisable by giving notice of their decision not later than one month after the failure and advising the Charterers about adjustment of the programme of shipments.	111 112 113 114
<b>8. Performing Vessels</b>	34	If the Charterers have refused duly nominated tonnage more than three times, unless another number of times is provided in <a href="#">Box 23</a> , then the Owners shall have the right of cancelling the remaining part of this Contract. Such right shall be exercised by written declaration and shall not be applicable to any vessels which have been validly nominated.	115 116 117 118 119
The Owners shall nominate vessels of the description stated in <a href="#">Box 15</a> .	35	Whether or not the Owners exercise any right under this Clause, no claim whatsoever that they may have on the Charterers shall be prejudiced thereby.	120 121
<b>9. Nomination of Vessels</b>	36	<b>17. Consequences of Cancelling for Late Arrival</b>	122
The Owners shall nominate each vessel in the manner stated in <a href="#">Box 16</a> stating reference to the Contract, the vessel's name, approximate quantity of cargo required and first layday for such vessel.	37 38 39	If the Charterers have exercised their option to cancel a voyage on three occasions, unless another number of times is provided in <a href="#">Box 24</a> , they shall, on the next or any subsequent occasion, have the right to cancel the remaining part of this Contract, but no claim whatsoever they may have on the Owners shall be prejudiced thereby.	123 124 125 126 127
The cancelling date of each nominated vessel shall be the number of days stated in <a href="#">Box 17</a> after the first layday.	40 41	<b>18. Late Payment of Freight and Demurrage</b>	128
<b>10. Consequences of Cancelling a Nominated Vessel</b>	42	18.1. <u>Interest</u> . - Any freight or part thereof received after the due date shall bear interest at 2(two) per cent. per month or pro rata for part of a month.	129 130
If a voyage is cancelled in accordance with appropriate clause of the applicable charterparty, the corresponding quantity of cargo shall be deducted from the outstanding balance.	43 44 45	Demurrage due or any part thereof received later than 15 days after the Char-	131
However, if the cancellation is caused by incident within the Owners' control, the Charterers shall have the option to postpone the shipment within the period of this Contract by giving notice of their decision to the Owners not later than one month after the cancellation.	46 47 48 49		
Cancelling for late arrival shall only affect the voyage in question.	50		
<b>11. Freight</b>	51		
For each and every voyage under this Contract, the freight shall be paid at the applicable rate stated in <a href="#">Box 18</a> to the party and in the manner indicated in <a href="#">Box 19</a> .	52 53 54		
If <a href="#">Boxes 18</a> and <a href="#">19</a> are not filled in, the freight shall be paid at the rate and in the manner provided for in the applicable charterparty(ies).	55 56		
The Charterers shall not be entitled to make any deductions from the freight unless specifically agreed.	57 58		
<b>12. Demurrage</b>	59		
Demurrage shall be computed according to the terms of the applicable charterparty(ies) and shall be paid to the Owners by the Charterers in the same manner as freight and at the rate(s) stated in <a href="#">Box 20</a> or, if not filled in, as provided for in the applicable charterparty.	60 61 62		



ملحق رقم 04 : القرار رقم 1180449 المؤرخ في 2017/03/16، مجلة المحكمة  
العليا، العدد الأول 2017.

الغرفة التجارية والبحرية

ملف رقم 1180449 قرار بتاريخ 16/03/2017

قضية سلامة للتأمينات الجزائر وكالة رقم 12820 ضد (د. م) وبنك  
الفلاحة والتنمية الريفية وكالة بجاية رمز 361

الموضوع: نقل بحري

الكلمات الأساسية: حمولة - خطر - مسؤولية .

المرجع القانوني: المادة 738 وما يليها من القانون البحري.

**المبدأ**: يتحمل الناقل المؤمن له مسؤولية الخطر الذي يحل  
بالسفينة، بتحميلها حمولة أكثر من طاقتها، وعدم توظيف  
طاقم مختص في إصلاح السفن.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها شارع 11 ديسمبر 1960، الأيبار،  
بن عكنون، الجزائر.

بعد المدولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:

بناء على المواد 349 إلى 360 و 377 إلى 378 و 557 إلى 581 من  
قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى، وعلى عريضة الطعن  
بالنقض المودعة بتاريخ 2016/05/04 وعلى مذكرة الرد التي تقدم بها  
محاميا المطعون ضده.

بعد الاستماع إلى السيد كدروسي لحسن المستشار المقرر في تلاوة  
تقريره المكتوب و إلى السيد زغماتي بلقاسم المحامي العام في تقديم  
طلباته المكتوبة الرامية إلى نقض القرار المطعون فيه.

حيث طعنت بالنقض سلامة للتأمينات الجزائر وكالة رقم 12820  
شركة بالاسهم الممثلة في شخص مديرها ممثلها القانوني بموجب عريضة



## الغرفة التجارية والبحرية

سجلت لدى أمانة ضبط المحكمة العليا بتاريخ 2016/05/04 في القرار الصادر عن مجلس قضاء بجاية غرفته التجارية بتاريخ 2015/04/07 فهرس رقم 15/01524 رقم القضية 15/02867 القاضي عليا نهائيا حضوريا في حق المستأنف عليها الطاعنة حاليا والمدخل في الخصام بنك الفلاحة والتنمية الريفية وحضوريا إعتباريا في حق المدخل في الخصام (ا.ص) في الشكل قبول الإستئناف والبنك المدخل في الخصام.

**وفي الموضوع:** إلغاء الحكم المستأنف فيه الصادر بتاريخ 2014/07/14 فهرس 14/03410 عن القسم التجاري والبحري بمحكمة بجاية والقضاء من جديد بقبول الدعوى الأصلية للمدعي شكلا وتصديا في الموضوع القضاء بإلزام المستأنف عليها أن تدفع للمدخل في الخصام الثاني بنك الفلاحة والتنمية الريفية 3000000,00 دج تعويضا له عن الخطر المؤمن منه المقرر لصالحه المتمثل في الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المؤمن عليها ومبلغ 500.000,00 دج مقابل عتاد الصيد، وبالإزام من جهة أخرى نفس البنك المدخل في الخصام بأن يقوم بإنقاص وخضم هذين المبلغين المحكوم بهما له المقدرين بـ 3000000,00 دج و500.000,00 دج من قيمة مبلغ القرض الذي له في ذمة المدعي الأصلي المستأنف (د.م) الذي إستفاد منه لشراء السفينة التي هلكت وعتادها في البحر وبالنتيجة صرح المجلس ببراءة ذمته من مبلغ القرض في حدود مبلغ هذا التعويض المحكوم به لصالح البنك المدخل في الخصام وذلك سواء تم التنفيذ عليه فعليا من البنك ضد شركة التأمين المحكوم عليها أم لم يتم ذلك وبتحميل المستأنفة عليها سلامة للتأمينات كافة المصاريف القضائية بما في ذلك مصاريف أتعاب المحامي للمستأنف (د.م) ومصاريف محامي البنك المدخل في الخصام بما في ذلك مصاريف أتعاب المحضرين القضائية وكل ذلك على مستوى درجتي التقاضي: المحكمة والمجلس وبإخراج المدخل في الخصام (ا.ص) من الخصام الحالي لعدم تقديم ضده أية طلبات ولعدم مصلحته فيه.

حيث تثير المدعية في الطعن عبر دفاعها المعتمد لدى المحكمة العليا الأستاذ محمد نورالدين العيدلي أربعة أوجه للطعن لمخالفة قاعدة جوهرية

## الغرفة التجارية والبحرية

في الإجراءات، السهو عن الفصل في أحد الطلبات الأصلية، مخالفة القانون الداخلي والحكم بما لم يطلب أو بأكثر مما طلب.

حيث رد المدخل في الخصام بنك بدر عبر دفاعيه المعتمدين لدى المحكمة العليا الأستاذ عطروش إيدير وخرجوخ عبد الحميد وطلب القضاء برفض الطعن لعدم تأسيس الأوجه المثارة.

حيث تم تبليغ كل من (د.م)، (ا.ص) شخصيا ورسميا ولم يردا على عريضة الطعن.

بعد الإطلاع على المذكرة الكتابية للسيد المحامي العام والذي إلتمس فيها نقض وإبطال القرار المطعون فيه لمخالفته قاعدة جوهرية في الإجراءات.

## وعليه فإن المحكمة العليا

حيث أن إجراء الطعن تم وفق الشروط والأجال المحددة قانونا لذا فهو مقبول شكلا.

حيث تثير الطاعنة أربعة أوجه للطعن بالنقض.

عن الوجه الأول: المأخوذ من مخالفة قاعدة جوهرية في الإجراءات تبعا لما جاء بالمادة 1/358 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية،

ذلك أن المؤمن له (د.م) رفع دعواه أمام المحكمة ضد المؤمن بحضور ربان السفينة (ا.ص) وعكس ما ورد في القرار المطعون فيه فإن بنك الفلاحة والتنمية الريفية لم يكن طرفا في الخصام أمام المحكمة ولم يتم إدخاله في الخصام أمام المجلس تبعا لما جاء بالمادة 194 ومايليها من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وأن القرار تضمن هذا الطرف مدخلا في الخصام دون الإشارة إلى كيفية الإدخال في حين أن الإدخال يتم تبعا لإجراءات رفع الدعوى وفقا للمادة المذكورة أعلاه وأن قضية الموضوع بإلزامهم المؤمن المدعي في الطعن أن يدفع لبنك الفلاحة والتنمية الريفية وكالة بجاية مبالغ التعويض دون التأكد هل تم فعلا إدخال هذا البنك



## الغرفة التجارية والبحرية

في الخصام أمام المحكمة أو أمام المجلس وفقا للمادة 194 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية خالفوا قاعدة جوهرية في الإجراءات لدى وجب نقض وإبطال القرار المطعون.

بالفعل حيث من المقرر قانونا أنه يكون التدخل في الخصومة في اول درجة أو في مرحلة الإستئناف إختياريا أو وجوبها فيما أنه لا يقبل التدخل إلا ممن توفرت فيه الصفة والمصلحة ويتم التدخل تبعا للإجراءات المقررة لرفع الدعوى.

حيث الثابت من الحكم الصادر بتاريخ 2014/07/14 والقرار محل الطعن الحالي الصادر بتاريخ 2015/04/07 أن قضاة المجلس وقاضي المحكمة لم يبينوا كيف تم الإدخال في الخصام بنك الفلاحة والتنمية ريفية فيما ان المادة 194 فقرتها الثالثة من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تفيد صراحة يتم التدخل في الخصومة تبعا للإجراءات المقررة لرفع الدعوى.

حيث أن قاضي المحكمة وقضاة المجلس سويا ولما لم يبينوا كيف تم الإدخال في الخصام البنك المطعون ضده حاليا فعلا خالفوا قاعدة جوهرية في الإجراءات ومن تم عرضوا قرارهم للنقض والإبطال.

### عن الوجه الثاني: المأخوذ من السهو الفصل في احد الطلبات الأصلية،

ذلك أن محكمة بجاية حكمت برفض الدعوى للمؤمن له (د.م) من حيث الشكل لإنعدام الصفة في حين ان قضاة المجلس قضوا بإلغاء حكم المستأنف فيه وفصلا من جديد بقبول دعوى المؤمن له شكلا وتصديا لموضوعها بإلزام المؤمن أن يدفع مبلغ التعويضات للبنك المدخل في الخصام دون الفصل في إستحقاق هذه التعويضات أو لا وأن المؤمن المستأنف عليه أمام المجلس قدم طلبات برفض طلب التعويض المقدم من طرف المؤمن له كما هو مبين في القرار المطعون فيه وأن قضاة الموضوع لم يردوا إطلاقا على طلبات المؤمن المستأنف عليه مما يستوجب نقض وإبطال القرار المطعون فيه.



## الغرفة التجارية والبحرية

بالفعل حيث الثابت من القرار المطعون فيه صفحته الثالثة أن المدعية في الطعن طلبت القضاء بتأييد الحكم المعاد وإحتياطيا رفض الدعوى لعدم التأسيس موضوعا كون ان المؤمن له (د.م) هو المسؤول عن الخطر الذي حل بالسفينة كونه قام بتحميلها بمحمولة أكثر من طاقتها كما كان يجب عليه توظيف في طاقم السفينة ميكانيكي مختص في إصلاح السفن لكي يتمكن من مواجهة أي خطر بحري.

حيث ان قضاة المجلس لم يردوا على المسألة الأولية المتعلقة بالنزاع والخاصة بتشخيص المسؤول عن الأضرار التي لحقت السفينة ومن تم قضاة المجلس سهوا عن الفصل في المسألة الجوهرية التي طرحتها المدعية في الطعن وقتها.

حيث ان القرار محل الطعن الحالي لم يتضمن ضمن حيثياته ما يفيد الرد على الطلب.

حيث بالتالي وجب نقض وإبطال القرار كذلك من جانب السهو الفصل في أحد الطلبات.

**عن الوجه الرابع: المأخوذ من الحكم بما لم يطلب أو بأكثر مما طلب تبعا لما جاء بالمادة 358 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية،**

ذلك أن المؤمن له إلتمس من المجلس إلغاء الحكم المستأنف فيه وفصلا من جديد قبول دعواه شكلا والتصدي للموضوع بإلزام المؤمن أن يدفع له التعويض عن السفينة وعن العتاد وأنه بالرجوع إلى القرار المطعون فيه يتضح أن قضاة المجلس قضوا بإلزام المؤمن يدفع مبلغ التعويض للبنك وبالإلزام البنك بخصم مبلغ التعويض من مبلغ القرض الممنوح للمستأنف وتبرئة ذمة هذا الأخير من مبلغ القرض في حدود مبلغ التعويض سواء تم تنفيذ القرار او لا وأن الإستئناف كان موضوعه أساسا عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمؤمن له وليس عقد القرض المبرم بين دلال محمد والبنك وعليه فقضاة المجلس بتطرقهم للقرض القائم بين (د.م) والبنك قضوا بما لم يطلب منهم وعليه يستوجب نقض وإبطال القرار المطعون فيه المصحح بموجب قرار 2015/07/14 رقم 2015/15.



## الغرفة التجارية والبحرية

بالفعل حيث الثابت من صلب القرار المطعون فيه ان موضوع الدعوى اساسا كان ينحصر في طلب المدعى عليه في الطعن (د.م) إلزام المدعية في الطعن أن تدفع له مبلغ 3000.000,00 دج تعويضا عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة ومبلغ 500000.00 دج عن الأضرار اللاحقة بالعتاد الخاص بالصيد ومبلغ 600.000,00 دج عن مختلف الأضرار.

حيث ولئن كان البنك المدخل في الخصام لم يثبت طريقة إدخاله في النزاع طلب هو الآخر بجعل التعويضات المطالب بها من المدعي أصلا بأن تدفع للبنك تأسيسا يكون المدعي (د.م) إستفاد من عقد قرض بنكي من يده لإقتناء السفينة وتوابعها محل المطالبة بالتعويض عن الخطر الذي حل بها وأن نفس المدعي المؤمن له لدى المدعى عليها وقتها سلامة للتأمينات تمضى مع البنك المقرض عقد حلول يخوله المطالبة بإلزام شركة التأمين بأن تدفع له التعويض عن الخطر المؤمن منه عن السفينة والعتاد البحري.

حيث ان قضاة المجلس ولما تطرقوا إلى القرض وما شمله من إلتزامات إتجاه المدعي في الطعن والبنك فعلا فإنهم إنصرفوا عن أساس الموضوع الخاص بالنزاع وقضوا بما لم يطلب منهم ، ذلك أن موضوع النزاع أساسه عقد التأمين المبرم بين (د.م) والطاعنة وليس عقد القرض المبرم بين (د.م) والبنك، ومن تم عرضوا قرارهم للنقض والإبطال.

حيث يتحمل خاسر الدعوى المصاريف القضائية.

### فلهذه الأسباب

### تقضي المحكمة العليا:

بقبول الطعن بالنقض شكلا.

وفي الموضوع بنقض وإبطال القرار الصادر عن مجلس قضاء بجاية غرفته التجارية والبحرية بتاريخ 2015/04/07 فهرس 15/01524 وإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون.

وتحميل المدعى عليه في الطعن (د.م) المصاريف القضائية.

## قائمة المراجع:

\* باللغة العربية:

أولاً: النصوص القانونية:

أ: الإتفاقيات الدولية و البروتوكولات المعدلة لها

1- الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في 25 أوت 1924.

2- البروتوكول الموقع في بروكسل في 23 فبراير 1968 لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن.

3- البروتوكول الموقع في بروكسل في 21 ديسمبر 1979 لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن.

ب: النصوص القانونية الداخلية :

1- المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 ، المتضمن إنضمام الجزائر إلى معاهدة بروكسل ، الجريدة الرسمية عدد 28، 1964.

- 2- الأمر رقم 80/76 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25، والمعدل والمتمم بالقانون 04/10 المؤرخ في 2010/08/25، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، عدد 46، 2010.
- 3- الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 1975/09/26 المتضمن القانون المدني، المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بتاريخ 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1975/09/26.
- 4- الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 1975/09/26 المتضمن القانون التجاري، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، الجريدة الرسمية رقم 101، المؤرخة في 19 ديسمبر 1975.
- 5- القانون رقم 09/08 المؤرخ في 2008/02/25 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل و المتمم في 2004/11/10، الجريدة الرسمية عدد 04.

#### ثانيا: المؤلفات العامة

- 1- أسامة عبد العزيز إبراهيم، التنظيم القانوني للنقل بطرق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- 2- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دار الغرب للنشر و التوزيع، الطبعة 2002 .
- 3- محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012.

- 4- أكرم مصطفى السيد أحمد الزغبى، الحماية الدولية من الإشعاع النووي، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد 3، السنة 41، سبتمبر 2017.
- 5- جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسئولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2012.
- 6- حنان عبد العزيز مخلوف، مسئولية الشاحن البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.
- 7- رضا عبید، قانون التجارة البحرية، دار الثقافة العربية، بني سويف، 2009.
- 8- سميحة القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011.
- 9- عبد الفضيل محمد أحمد، الأوراق التجارية، دار الفكر والقانون، المنصورة، 2010.
- 10- عبد الحميد مرسي عنبر، شركات النقل البحري. شركات الملاحة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.
- 11- عصام حنفي محمود و عاطف محمد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة ، 2019.
- 12- محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ 31 من مارس 1978)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

13- محمد فريد العريني وهاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.

14- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.

15- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2020.

16- مصطفى عبد الحميد عدوي، الوجيز في قانون العقود الفرنسي الجديد الصادر سنة 2016 وتعديلاته الصادرة بالقانون 287 سنة 2018، دار النهضة العربية، القاهرة، 2020.

17- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1997.

#### ثانياً: المؤلفات المتخصصة

1- حنان عبد العزيز مخلوف، النظام القانوني للطرف المنفذ البحري (في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً) (قواعد روتردام 2009)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.

2- شريف محمد غنام، التزامات الشاحن و مسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.

3- عدنان خالد كوثر سعيد، النظام القانوني للعقد الكمي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.

4- مصطفى محمد أحمد رجب، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (اتفاقية روتردام)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2017.

5- وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا روتردام 2008 مقارنة مع اتفاقية لاهاي - فسبي 1924-1968 وهامبورج 1978 ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013.

### ثالثا: المقالات الفقهية

1- الحسن يوسف يونس، الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام، دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية -سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 39، العدد 2، 2017.

2- أسماء أحمد الرشيد، نطاق تطبيق قواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 1، جويلية 2019.

3- أمينة بورطال، انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية على ضوء قواعد هامبورج و روترام والتشريع البحري الداخلي)، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 7، العدد 1، 2018.

4- بركان فضيلة ،مبدأ حسن النية في العقود في القانون المدني الجزائري ، مجلة الحقوق والعلوم السياسية جامعة خنشلة ، المجلد رقم 9، العدد2 ، 2022.

5- بسعيد مراد ، قواعد روتردام 2008 :أسس جديدة للنقل البحري الدولي ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الأول 2014.

6- بلحاج خديجة، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء ، مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة ، المجلد 7، العدد 02 .

7- بن ددوش نضرة قماري، إتفاقية روتردام :مسؤولية الناقل البحري مخففة أو مشددة ؟ ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، الجزائر، العدد التاسع - جوان 2016 .

8- تراري ثاني مصطفى، التحكيم الرياضي ،مجلة نظرة على القانون الإجتماعي، عدد 5 ،سنة 2014

9- حوباد حياة ، الحالات الإتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية طبقا لقواعد روتردام ،المجلة الجزائرية للحقوق و العلوم السياسية ، الجزائر،المجلد 7 العدد 1 ، سنة 2022.

10- دحماني محمد الصغير، مدى تطبيق مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية والبحرية، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية ، المجلد 01 ، العدد 01 سنة 2014.

11- سليم بودليو ، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع إتفاقية بروكسل ،مجلة العلوم الإنسانية ،جامعة قسنطينة، عدد 42 ، ديسمبر 2014.

12- شريف محمد غنام، إلتزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر- دراسة مقارنة-، مجلة الأمن والقانون، المجلد 19 ، عدد 01.

13- ظفر محمد الهاجري ، التزام التفاوض بحسن نية في ضوء تعديلات القانون الفرنسي أكتوبر 2016 بالمقارنة بالقانون الكويتي، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت،العدد 3، السنة 41، سبتمبر 2017.



- 14- طيب إبراهيم ويس، تأثير قواعد روتردام 2009 و المادة 812 من القانون البحري الجزائري على وحدة عقد النقل البحري، مجلة صوت القانون، العدد الثاني، أكتوبر 2014.
- 15- عمار فيصل، مدى مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة إتجاه الناقل البحري طبقا لمستجدات قواعد روتردام 2008، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، عدد الأول.
- 16- عماد الدين عبد الحي، التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 32، العدد الأول، 2019.
- 17- عبد الحميد عيسى الساعدي، السعي لتوحيد قواعد النقل الدولي للبضائع قراءة في قواعد روتردام، مجلة الفقه و القانون، المغرب، العدد السادس، أبريل 2013.
- 18- فايز نعيم رضوان، القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، مجلة أكاديمية شرطة دبي، دبي، 2008.
- 19- قماز ليلي الدياز، قواعد روتردام و المصطلحات التجارية ل 2010 تكامل قانوني تسهيلا للتجارة الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد السابع.
- 20- قماز ليلي الدياز، قواعد روتردام إتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان، 2015.

21- قماز ليلي إدياز، شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشحن من التطبيق إلى الإقرار القانوني، شرط هيمالايا وشرط استحالة فحص الحاوية، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد الخامس.

#### رابعاً: الأطروحات و المذكرات الجامعية

##### 1- أطروحات الدكتوراه :

أ- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه ، جامعة تلمسان 2011-2012.

ب- خلادي إيمان ، الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع على ضوء القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، أطروحة دكتوراه، جامعة أبوبكر بلقايد تلمسان ، 2020-2021.

ج- مبارك بن محمد بن خميس الغيلاني، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام لسنة 2008 "دراسة مقارنة باتفاقيتي بروكسل وهامبورج"، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، 2019 .

د- محمد محمود خليل، مسؤولية الناقل البحري الدولي وفقاً لأحكام قواعد روتردام لسنة 2009 دراسة مقارنة مع قواعد هامبورج لسنة 1978 وموقف القانونين المصري والأردني، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، 2019.

و- ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2006/2007 .

هـ- سعدية بن دومية ،أبعاد قواعد روتردام بالنسبة للدول الشاحنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، محمد بن أحمد، الجزائر، 2018 .

## 2- مذكرات الماجستير:

أ-سعدية بن دومية ، مسؤولية الناقل البحري على ضوء إتفاقية روتردام ، مذكرة ماجستير ،جامعة وهران ، 2013/2012 .

## خامسا: التقارير و الوثائق

1-لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ،الأعمال الممكنة المقبلة بشأن قانون النقل، الدورة الرابعة و الثلاثون ، فيينا 2001.

2- تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، الدورة الثانية عشرة، فيينا 2003 .

3- تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، الدورة السابعة و الثلاثون ، نيويورك 2004 .

4- مذكرة الأمانة للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل 3، الدورة 16 ديسمبر 2005.

5-تقرير لجنة الأمم المتحدة لقانون التجاري الدولي، الدورة الحادية والأربعون، 16 جوان - 03 جويلية 2007، الأمم المتحدة، الجمعية العامة.

6-تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة الحادية والأربعون، 3 جويلية 2008 ،الأمم المتحدة، الجمعية العامة.

7-تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، الدورة الثالثة عشرة ، نيويورك 2014

الأمم المتحدة، الجمعية العامة.

سابعاً: القرارات القضائية

-القرار رقم 1180449 المؤرخ في 2017/03/16، مجلة المحكمة العليا ، العدد الأول

.2017

\* باللغة الأجنبية:

#### **Ouvrages:**

1- Arnaud Montas, Droit Maritime, éd Vuibert droit, 2e éd, 2015.

2- Philippe Delebeque, Droit Maritime ,13 éme édition, Dalloz, 2014.

3- Pierre Bonassies ,Christian Scapel ,Droit maritime ,LGDJ ,2006.

#### **Articles et doctrine :**

1- Fatima Boukhatmi, le contrat de transport de marchandise par mer en droit algérien. Le phare N° 39\_juillet 2002

2- François – Xavier PIERRONNET : La Clause Himalaya : Fondement et application, Revue Juridique Neptunus, Neptunus. Law Review,1997.

3- -Francesco Berlingieri : A comparative Analysis of the Hague - Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009.

4- Gaston Ngamkan : Le nouvelle convention des Nations Unies sur le contrat de transport des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer – dite "règles de Rotterdam" 2008 : Le point de donnée à vue d'un avocat maritimiste africain, communication l'occasion de la journée nationale de réflexion sur les règles de Rotterdam, douala (SAWA NOVOTEL), 16 Novembre 2010.

- 5- Gaston NGAMKAN, Les "Règles de Rotterdam" 2008 : Le point de vue d'un avocat maritimiste africain – (2nde Partie), DMF, n° 756-mars 2014.
- 6- Hannu Honka; Scope of application, Freedom of Contract, Part II- the work of the CMI, year Book 2009 annuaire, Athens II.
- 7- Hannu Honka: United nations Convention on Contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, scope of the contract, CMI - colloquium application and freedom Rotterdam Rules - Rotterdam, September 21, 2009.
- 8- Jean-Luc Aubert: Notions et Roles de l'offre Et de L'acceptation dans la formation du contrat, éd librairie générale de droit et de jurisprudence, 1970.
- 9- Joakim Andersson, The Uncitral Convention : Changes to Existing law,2009.
- 10- Joakim Adamsson : The Rotterdam Rules A transport convention for the Future? Master thesis, Faculty of law lund university.
- 11- José Vicente Guzmán : The Rotterdam Rules Shipper's Obligations and Liability, CMI Year Book 2010, annuaire.
- 12- Kamel Haddoum,La nouvelle Convention des Nation Unies sur le Contrat de Transport International des marchandises effectué entièrement ou partiellement par Mer Appelée " Règles de Rotterdam", revue de la cour suprême, Numéro 2 ,2011.
- 13- Kamelia Kolli : Contrat de volume : quels effets ? : Quelques Leçons tirées du contrat de service américain, Revue générale de droit, volume 46, numéro1, 2016.
- 14- Lucas Bernaux : L'évolution de la responsabilité contractuelle du transporteur maritime international de marchandises : Cas d'exonération, limitations de responsabilité, obligations du chargeur et aménagements contractuels, 2016. <http://ged.univ-Valenciennes.com>
- 15- Linda Innocent Matshinga : The Suitability of the Rotterdam Rules in Modern Multimodal transport : The Possibility of Harmony for liability under multimodal carriage contracts, 2015.

- 16- Noro Michelle RAFENOMANJATO: volume contracts under the rotterdam rules, revue centre de droit maritime et oceanique, univ.de nantes, vol19,2013/2 .
- 17- Philippe Delebecque, contrats de services : quelle qualification?, Gazette de la chambre, No4, 2004.
- 18- Proshanto K. Mukherjee & Abhinayan BasuBal, A legal and Economic Analysis of the Volume contract concept under the Rotterdam Rules : Selected Issues in perspective, journal of maritime law and commerce octobre 2009. . <http://www.rotterdamrules2009.com>.
- 19- Rafael illescas : L'Espagne ratifie Les règles de Rotterdam : Ce qui change au niveau du droit du transport international suite à ces règles, DMF, 728, Septembre 2011.
- 20- Tomotaka Fujita : the Coverage of the Rotterdam rules, CMI year Book2010, Annuaire.
- 21- Wei Hoo ,La livraison sans connaissance original-un débat loin d'être terminé ,Revue de Droit Commercial ,Maritime ,Aérien et des Transports – SCAPEL- ,86 ° Année – N° 1 , Presses Universitaires d'Aix-Marseille P.U.A.M ,2009 .
- 22- William Tetley : transports de Cargaison Par mer, les Régles de Rotterdam,leur adoption Par les États– Unis, le canada, L'union Européenne et les pays transporteurs du monde?, May 20-21. 2011, at the McGill University Faculty of law quebec,canada.

### **Thèses et mémoires:**

- 1 - Fatima BOUKHATMI, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, thèse, université d'Oran.
- 2- Wei How, la Liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises. L'exemple du contrat de volume soumis aux règles de Rotterdam, thèse du doctorat, université Paul Cézanne - Aix-Marseille 3, 2010.

**Documents:**

1- The CMI International Working Group on The Rotterdam Rules, Questions and Answers on the Rotterdam Rules, Ver, 2000.

2- The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, questions And answers on the Rotterdam Rules, Ver,2009.

**Sites internet :**

<http://www.imo.org>

<http://www.unictral.org>

<http://www.bimco.org>

<http://www.duo.uio.no>

## الفهرس

أ.....	إهداء
ب.....	شكر
ج.....	قائمة المختصرات
1.....	مقدمة:
8.....	<b>الفصل الأول: النظام القانوني للعقد الكمي</b>
9.....	المبحث الأول: العقد الكمي ومدى اختلافه عن باقي العقود
9.....	المطلب الأول: مفهوم العقد الكمي
10.....	الفرع الأول: تعريف العقد الكمي
11.....	أولاً: نقد تعريف العقد الكمي
13.....	ثانياً: تأييد تعريف العقد الكمي
15.....	الفرع الثاني: مميزات العقد الكمي
15.....	أولاً: المميزات العامة لعقد النقل الكمي
17.....	ثانياً: المميزات الخاصة لعقد النقل الكمي
22.....	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للعقد الكمي
25.....	المطلب الثاني: مدى اختلاف العقد الكمي عن باقي العقود



- 25 ..... الفرع الأول: اختلاف العقد الكمي عن عقد الخدمة الأمريكي
- 26 ..... أولاً: من حيث المفهوم
- 27 ..... ثانياً: من حيث أطراف العقد
- 28 ..... ثالثاً: من حيث الغاية والهدف من العقد
- 28 ..... رابعاً: من حيث محل العقد
- 30 ..... خامساً: من حيث الحرية التعاقدية
- 31 ..... الفرع الثاني: اختلاف العقد الكمي عن عقد استئجار السفينة
- 31 ..... أولاً: من حيث المفهوم
- 33 ..... ثانياً: من حيث الطبيعة القانونية
- 33 ..... ثالثاً: من حيث النظام القانوني الواجب التطبيق
- 35 ..... الفرع الثالث: اختلاف العقد الكمي عن اتفاق الأجرة
- 41 ..... الفرع الرابع: اختلاف العقد الكمي عن الخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة
- 41 ..... أولاً: من حيث المفهوم
- 43 ..... ثانياً: من حيث الطبيعة القانونية
- 43 ..... ثالثاً: من حيث النظام القانوني الواجب التطبيق
- 45 ..... المبحث الثاني: أسس وأثار العقد الكمي
- 46 ..... المطلب الأول: الأسس التي يقوم عليها العقد الكمي

47	الفرع الأول: تدوين الخروج عن الاتفاقية.....
49	الفرع الثاني: أولوية الشاحن في اللجوء إلى الاتفاقية.....
54	الفرع الثالث: التفاوض الفردي أساس العقد الكمي.....
55	أولاً: خضوع العقد الكمي للتفاوض الفردي.....
58	ثانياً: تحديد أبواب العقد التي تتضمن خروجاً عن أحكام الاتفاقية.....
62	الفرع الرابع: اشتغال العقد الكمي على مبدأ الكفاية الذاتية.....
68	الفرع الخامس: إثبات صحة العقد الكمي.....
68	المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن إبرام العقد الكمي.....
70	الفرع الأول: نطاق انطباق قواعد روتردام 2008 على عقد النقل البحري.....
70	أولاً: الاختصاص الموضوعي لقواعد روتردام.....
75	ثانياً: الاختصاص الإقليمي لقواعد روتردام.....
78	ثالثاً: الاختصاص الشخصي لقواعد روتردام.....
85	الفرع الثاني: سرية العقد الكمي بين الأطراف المختلفة.....
85	أولاً: سرية العقد الكمي في مواجهة أطرافه.....
86	ثانياً: سرية العقد الكمي في مواجهة الغير ومنهم المرسل إليه.....
90	ثالثاً: شرط الهيمالايا.....
96	رابعاً: عبء إثبات سرية العقد الكمي.....

97	الفصل الثاني: تكريس الحرية التعاقدية على العقد الكمي
99	المبحث الأول: الحرية التعاقدية كمصدر للعقد الكمي
100	المطلب الأول: تطبيق الحرية التعاقدية على العقد الكمي
102	الفرع الأول: المقصود بالحرية التعاقدية
105	الفرع الثاني: مقومات الحرية التعاقدية
105	أولاً- التوازن بين حقوق والتزامات الأطراف:
105	ثانياً- القدرة على التفاوض:
106	ثالثاً- ضرورة توافر حسن النية:
107	المطلب الثاني: التزامات الناقل والشاحن الخاضعة للحرية التعاقدية
107	الفرع الأول: التزامات الناقل الخاضعة للحرية التعاقدية
108	أولاً- التزامات الناقل المتعلقة بالبضاعة
121	ثانياً: الأحكام المتعلقة بحدود المسؤولية وعبء الإثبات
132	الفرع الثاني: التزامات الشاحن الخاضعة للحرية التعاقدية
132	أولاً: التزامات الشاحن العامة طبقاً لقواعد روتردام
140	ثانياً: حق السيطرة أو حق التوجيه
142	الفرع الثالث: الاختصاص القضائي وعلاقته بالحرية التعاقدية
143	أولاً: شروط الاتفاق على اختيار المحكمة

- 145..... ثانيا: شروط سريان بند اختيار المحكمة في مواجهة الغير
- 146..... الفرع الرابع: التّحكيم وعلاقته بالحرية التعاقدية
- 149..... المبحث الثاني: حدود الحرية التعاقدية في العقد الكمي ومبرراتها
- 150.... المطلب الأول: القيود الواردة على الحرية التعاقدية في مجال التزامات الناقل والشاحن
- 151..... الفرع الأول: التزامات الناقل المقيدة للحرية التعاقدية
- 151..... أولا: التزام الناقل بتجهيز السفينة
- 155..... ثانيا: سقوط حق الناقل وتابعيه في الانتفاع بتحديد المسؤولية
- 163..... ثالثا: سقوط حق الناقل من تحديد المسؤولية عن التأخر في التسليم
- 167..... الفرع الثاني: التزامات الشاحن المقيدة للحرية التعاقدية
- 167..... أولا: التزام الشاحن بتوفير المعلومات عن البضائع
- 174..... ثانيا: التزام الشاحن بإبلاغ الناقل بظهور البضائع في وقت مناسب
- 186..... المطلب الثاني: دواعي تحديد الحرية التعاقدية والآثار الناتجة عنها
- 187..... الفرع الأول: دواعي تحديد الحرية التعاقدية في العقد الكمي
- 190..... الفرع الثاني: الآثار الناتجة عن تطبيق الحرية التعاقدية على العقد الكمي
- 190..... أولا- الآثار القانونية:
- 191..... ثانيا - الآثار الاقتصادية:
- 193..... خاتمة:

198.....	قائمة الملاحق
199.....	قائمة المراجع
211.....	الفهرس