

جامعة عبد الحميد بن باديس – مستغانم

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق

الاسم: نضرة

اللقب: قماري المولودة بن ددوش

الرتبة: أستاذة محاضرة أ

المؤسسة: جامعة عبد الحميد بن باديس متسغانم

الهاتف: 0770882928

البريد الالكتروني: bendeddouche\_nedra@hotmail.com

عنوان المداخلة: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في التفافيات الدولية

## المقدمة:

نصت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري الدولي للبضائع, وهي اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول واتفاقية هامبورج لسنة 1968 واتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر 2009 المعروفة باتفاقية روتردام لسنة 2009, على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أيا كانت صورها بما فيها شروط تحديد المسؤولية, ولكن مراعاة منها للظروف الخاصة التي تحيط بالنقل البحري, لم تشأ أن تحمل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة, حيث قيل أنه على الشاحن أن يتحمل جزء من مخاطر الرحلة, بتحملة جزء من الأضرار التي تصيب البضائع, خصوصا أن الرحلة البحرية للسفينة تكتنفها العديد من المخاطر الجسيمة التي تؤدي كثيرا إلى وقوع حوادث بحرية وما ينجم عن ذلك من أضرار ضخمة سواء في الأرواح أو الأموال الموجودة على متنها<sup>1</sup> ومن ثم وضعت هذه الاتفاقيات تحديدا قانونيا لمسؤولية الناقل يقابل تعويضا وسطا عن الضرر الذي لحق الشاحن<sup>2</sup>, وغاية هذا التحديد تشجيع المستثمرين باستغلال أموالهم في مجال النقل البحري, وأهمية ذلك على التجارة الدولية.

---

<sup>1</sup>عاطف محمد الفقي, قانون التجارة البحرية-السفينة أشخاص الملاحة-عقد النقل البحري للأشخاص-مشارطات إيجار السفن, دار الفكر الجامعي,

<sup>2</sup> Stephane Maribel, L'affaire Rosa Delmas : Limitation et Faute Inexcusable, Une Nouvelle Approche ? Droit Maritime Français N729, Octobre 2011, P.863

يسري التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري على المسؤولية أيا كان نوعها، أي سواء كانت مسؤولية عقدية أو تقصيرية وهذه الاتفاقيات حرصت على تقرير استفادة أشخاص آخرين يشاركون في عملية النقل من هذا التحديد المقرر للناقل البحري .

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يعني تقرير حد أعلى لمبلغ التعويض يلتزم به الناقل إذا ما تحققت مسؤوليته<sup>3</sup> وهو ميزة لا يستفيد منها متى ثبت أن الضرر الحاصل للبضاعة يرجع لسوء سلوكه الإداري. وإذا كان الأمر كذلك فدراسة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يتعين أن تشمل : المسؤولية التي يسري عليها التحديد القانوني والمستفيدون منه، الحد الأعلى للمسؤولية والحالات المستثناة من التحديد القانوني للمسؤولية. ولذلك ستقسم المداخلة وفق الخطة التالية:

المطلب الأول: المسؤولية التي يسري عليها التحديد القانوني و المستفيدون منه

المطلب الثاني: الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري

المطلب الثالث: الأحوال المستثناة من التحديد القانوني.

**المطلب الأول: المسؤولية التي يسري عليها التحديد القانوني والمستفيدون منه**

**الفرع الأول : المسؤولية التي يسري عليها التحديد القانوني :**

اتفاقية بروكسل المتعلقة بتحديد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن، لم تحسم أمر أساس المطالبات وفيما إذا كانت تغطي التي تقام على أساس المسؤولية العقدية أم على أساس المسؤولية التقصيرية.

قد جاء في تعديل الاتفاقية بموجب بروتوكول 1968 (قواعد لاهاي - فييسي) أنه «تطبق الإعفاءات والتحديدات المنصوص عليها في هذه المعاهدة على كل دعوى قبل الناقل تتعلق بالهلاك أو التلف الحاصل للبضائع التي يغطيها عقد النقل سواء أسست على المسؤولية العقدية أو على المسؤولية التقصيرية» (المادة 3 من البروتوكول)

كذلك أحكام المسؤولية التي يسري عليها التحديد القانوني في اتفاقية هامبورج واتفاقية روتردام تتطابق مع تلك التي تقررها اتفاقية بروكسل 1924 المعدلة ببروتوكول 1968. فنصت المادة 7 فقرة 1 من اتفاقية

---

<sup>3</sup> Pierre Bonassies , Christian Scapel, le Droit Positive Français En 2008, Juin 2009, p.70

هامبورج: «تسري الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ..... سواء أقيمت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أو على المسؤولية التقصيرية أم خلاف ذلك»<sup>4</sup>

ونصت المادة 4 فقرة 1 من اتفاقية روتردام: «يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو يحد من مسؤوليته منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك...».

والحكمة من شمول النصوص لكافة دعاوي المسؤولية بما فيها المسؤولية التقصيرية، بالرغم من أنه لا محل لمساءلة الناقل البحري إلا على أساس المسؤولية العقدية، هي مراعاة جانب الناقل وحمايته من تحايل صاحب الحق في البضاعة الذي يقيم دعواه على أساس المسؤولية التقصيرية لا العقدية قصداً لحرمان الناقل من تحديد المسؤولية إذا تم قصر التحديد على المسؤولية العقدية<sup>5</sup>.

#### الفرع الثاني: المستفيدون من التحديد القانوني

يعرف النقل البحري أنه من المجالات التي تحتاج لرؤوس أموال ضخمة لذلك تمارسه في معظم الحالات شركات كبرى، ونظراً لأن الشركة شخص معنوي فإنها تمارس نشاطها بواسطة تابعيها الذين لا تربطهم بالشاحن أو المرسل إليه أية علاقة تعاقدية.

ولما كان هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ينشأ عادة عن خطأ من تابعي الناقل فإن الشاحن أو المرسل إليه قد يعتمد إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية للالتفاف حول الحدود التي يتمتع بها الناقل.

تم التركيز على هذا المشكل في حكم انجليزي أثار الكثير من المناقشات فالحكم صدر في قضية Midland Silicones V. Scrutons سنة 1962، فالدعوى أقامها مالك الشحنة ضد مقاول الشحن والتفريغ المسؤول عن تفريغ السفينة.

<sup>4</sup> محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة رقم 1 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف

بالإسكندرية، 1995 ص 180

<sup>5</sup> أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع النقل الدولي البحري للبضائع طبقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورج 1978، الطبعة الثانية، 302ص

كانت المسألة المثارة هي ما إذا كان لمقاول الشحن والتفريغ الحق في التمسك بتحديد مسؤوليته شأنه شأن الناقل، وكانت الإجابة بالنفي على أساس أنه لا يوجد عقد بين المدعي والتابع. وقد انتهى مجلس اللوردات إلى أن مقاولي الشحن والتفريغ لا يحق لهم الاستناد إلى تحديد المسؤولية للأسباب الآتية:

- أن مقاول الشحن والتفريغ ليس طرفا في عقد النقل البحري ومن ثم لا يمكنه أن يستفيد منه.

- أن الناقل لا يتعاقد كوكيل لمقاول الشحن والتفريغ.

- لا يوجد عقد ضمني يمكن أن يستند إليه مقاول الشحن والتفريغ للاستفادة من قواعد اتفاقية بروكسل.

بعد صدور الحكم في القضية بدأ الناقلون في التفكير لتأمين تابعيهم ووكلائهم بحيث يستفيدون من الضمانات التي يتمتعون هم بها وليست متاحة لغيرهم<sup>6</sup> فأدرجوا في سندات الشحن شرط ((هيمالايا))، وعند مراجعة معاهدة بروكسل في الستينات، كانت مشكلة شرط ((هيمالايا)) من المشاكل المعروضة، وقد اختار بروتوكول 1968 (قواعد فيسبي) إحدى صياغات شرط ((هيمالايا)) بحيث إستبعد من الحماية المقاولين المستقلين ونص: «إذا رفعت دعوى من هذا القبيل على تابع أو وكيل للناقل (بشرط أن لا يكون التابع أو الوكيل مقاول مستقل) فإن مثل هذا التابع أو الوكيل يكون له الحق في التمسك بالإعفاءات وتحددات المسؤولية التي يكون للناقل أن يتمسك بها طبقا لهذه المعاهدة»

ومن هذا كله فإن تابعي الناقل ووكلائه يستفيدون من تحديدات المسؤولية التي يتمتع بها الناقل على الوجه المبين في الاتفاقية<sup>7</sup>.

### اتفاقية هامبورج:

عند مناقشة اتفاقية هامبورج لم تكن هناك أي مشكلة على الإطلاق بشأن مد الحماية إلى تابعي ووكلاء الناقل، لدرجة أن الأمر لم يناقش على خلاف ما حدث عند إقرار بروتوكول 1968 (قواعد فيسبي). وعليه فقد جاء نص المادة 7 فقرة 2 من الاتفاقية على النحو التالي: «إذا أقيمت مثل تلك الدعوى على مستخدم أو وكيل للناقل، يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل، إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته، بالحق في الاستفادة من الدفع وحود المسؤولية التي يتمتع بها الناقل على الوجوه المبينة في هذه الاتفاقية»

<sup>6</sup>أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية

يتبين من هذه الفقرة أنه في حالة رفع أية دعوى ضد تابع أو وكيل الناقل فإنه يكون له الحق في الاستفادة من تحديدات المسؤولية شأنه شأن الناقل، وحتى يستفيد مستخدمو أو وكيل الناقل من هذه التحديدات عليه أن يثبت هو أن هلاك أو تلف البضائع أو تأخير تسليمها قد نتج عن فعل وقع منه أثناء تصرفه في نطاق وظيفته<sup>8</sup>.

### اتفاقية روتردام:

المادة 4 تحت عنوان: «انطباق الدفع وحدود المسؤولية» تنص في الفقرة 1: "يكون أي حكم من هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحدد من مسؤوليته منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام ... تجاه:

- أ- الناقل أو الطرف المنفذ البحري،
- ب- ريان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها،
- ت- مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري"

فمن قراءة نص هذه الفقرة التي تحدد الأشخاص الذين يستفيدون من تحديدات المسؤولية غير الناقل يمكن تقسيمهم إلى فئتين مختلفتين:

الفئة الأولى: وهي الأطراف المنفذة البحرية على الرغم أنها لا تعتبر طرفاً في العقد يمكنها أن تستفيد من حدود المسؤولية لأنها تعتبر مسئولة طبقاً للمادة 19 من الاتفاقية<sup>9</sup>.

الفئة الثانية: مستخدمو الناقل أو الطرف المنفذ البحري، وريان السفينة وطاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها، هذه الفئة تستفيد من حدود المسؤولية على أساس آخر لأن الاتفاقية لا تلقي المسؤولية على عاتقها وهذا ما نصت عليه فقرة 4 من المادة 19 ، فهي تستفيد من هذه الحدود لأن دعوى المسؤولية التقصيرية

---

<sup>8</sup> أحمد محمود حسني النقل الدولي البحري للبضائع طبقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورج 1978، ص 302

<sup>9</sup> When you look at the persons other than the carrier referred to in article 4, they are divided into two different categories. First, the maritime performing party is entitled to a defense and limit of liability under the Convention. This is because maritime performing parties are liable under the Rotterdam Rules, and it is simply logical that they also enjoy the benefit under the Rules. Although a maritime performing party is not a contract party, this is not Himalaya protection in a genuine sense. Tomotaka FUJITA, « Performing Parties and Himalaya Protection », Colloque *Rotterdam Rules 2009 of Signing Ceremony*, 21 septembre 2009, Rotterdam, Pays-Bas, page 5

التي سيرفعها الشاحن أو المرسل إليه ضد تابع الناقل أو الطرف المنفذ البحري ولن يتمكن هذا الأخير من تحديد مسؤوليته وبالتالي سيحكم عليه بتعويض كامل يتحمله الناقل أو الطرف المنفذ البحري في النهاية بصفته متبوعاً ومسؤولاً عن أعمال تابعه. وستكون النتيجة حرمان الناقل و الطرف المنفذ البحري نفسه من حدود المسؤولية<sup>10</sup>.

### المطلب الثاني: الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري

تحديد المسؤولية، الهدف منه تشجيع الاستثمار في صناعة النقل البحري، كما أنه يمكن الناقل أن يحسب المخاطر وأن يضع معدلات سعر رخيصة وموحدة. وفي نفس الوقت يوفر له الحماية من المخاطر التي ترتبط بالشحنات ذات القيمة العالية والتي تكون غير ظاهرة له.

ولما كان حد المسؤولية يجب أن يكون على مستوى عالي بما فيه الكفاية من أجل تشجيع الناقل للاعتناء بالبضائع التي يعهد إليه بها، قضت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الدولي البحري للبضائع بأن لا تتعدى مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق البضاعة القيمة التي حددتها نصوصها، وأنه لا يجوز الاتفاق على حد للمسؤولية أقل من ذلك.

### اتفاقية بروكسل :

تقضي اتفاقية بروكسل في المادة 4 فقرة 5 بأنه لا تتعدى مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها مبلغاً يزيد على مئة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة<sup>11</sup>.

وتنص المادة 9 من المعاهدة على أن المقصود بالوحدات النقدية المنصوص عليها في المعاهدة القيمة الذهبية. فتحديد المسؤولية الذي قرره اتفاقية بروكسل منذ وضعه موضع التنفيذ أثار خلافاً وصعوبات في التطبيق يمكن إيجازها في النقاط التالية:

### المشكلة الأولى:

لم تحدد المادة 9 من الاتفاقية وزن الذهب ولا درجة نقاوته، الذي يقابل الجنيه الإسترليني ومن شأن هذا أن يجعل تلك القيمة متذبذبة تبعاً لتغير قيمة العملة الإنجليزية.

### المشكلة الثانية:

<sup>10</sup> Tomotaka FUJITA, « Performing Parties and Himalaya Protection », op.cit, page 7

<sup>11</sup> أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع النقل طبقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورج 1987، المرجع السابق، ص 263

تحديد المقصود بكلمة الوحدة Unit، لأنه إذا كان مفهوم الطرد معروفاً، باعتباره أي نوع من التغليف للبضائع المشحونة، فإن كلمة (الوحدة) أثارت خلافاً عن المقصود بها. وهل هي وحدة شحن أم وحدة أجرة؟ وإن كانت وحدة شحن فهل تعني وحدات الوزن (كـلغ، طن) أم وحدات قياس الحجم (قدم مكعب، متر مكعب)، ثم الأمر بالنسبة للبضائع التي لا تلفل عادة ولا تقاس بوحدات وزن أو حجم؟ مثل السيارات. فهل تعتبر كل واحدة منها وحدة واحدة؟

#### المشكلة الثالثة:

استخدام الحاويات في النقل البحري، والذي لم يكن معروفاً لدى وضع اتفاقية بروكسل، أثار مسألة تحديد التعويض عن البضائع المنقولة بهذه الطريقة لأن اعتبار الحاوية بما تحتويها البضائع، طرداً واحداً، من شأنه أن يلحق الضرر بالشاحنين، ومن جهة أخرى أن مساءلة الناقل عن محتويات الحاوية ووجوب كون التعويض مقابلاً لقيمتها، رغم أن ما أدرج في سند الشحن، يكون الشحنة هي حاوية بغير ذكر لتفاصيل البضائع التي تحتويها، من شأنه أن يلحق الضرر بالناقل الذي يجب أن لا يسأل عن بضائع لا علم له بتفاصيلها.

- لهذه الأسباب قامت الجمعية البحرية الدولية بإعداد (قواعد فيسي) بروتوكول بروكسل 1968 المعدل لمعاهدة 1924، وفي مؤتمر بروكسل الدبلوماسي سنة 1968 أجريت تعديلات ضخمة في فكرة وحدة التحديد وهي:
- 1- استبدال عملة صناعية (الفرنك البوانكاريه) مؤسسة على الذهب، بالجنيه الإسترليني وبين أن المقصود بالفرنك، الذي يحتوي على 65.5 ملغرام من الذهب عيار 1000/900 ، وأن يوم التحويل إلى العملات الوطنية يحدده قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع.
  - 2- استعمال نظام ثاني مؤسس على الوزن بالإضافة إلى الطرد أو الوحدة بحيث يكون التحديد تبعاً للطرد أو الوحدة أو للوزن أيهما أكبر.

فنصت الفقرة أ من المادة 2 من التعديل، أن مسؤولية الناقل لا تتعدى بأي حال من الأحوال عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة، أو 30 فرنك عن كل كيلوغرام من وزن البضاعة. وعلى الرغم من أن الفقرة أ بقت على كلمتي الطرد أو الوحدة فإنه لا غبار على التعويض الذي يحدد على هذا الأساس، إذا كان المقصود بهما معروفاً للطرفين، أما إذا نشأ بينهما خلاف حول المقصود بكلمة الوحدة الواحدة فيصير إلى التحديد الذي يقدر

على أساس 30 فرنك من كل كيلوغرام، على أن يترك الخيار في ذلك للشاحن، الذي له الحق باختيار طريقة التحديد التي تؤمن له تعويضا أفضل<sup>12</sup>.

3- تفسير الحاوية كوحدة شحن مال يتضمن سند الشحن تعديدا لمفردات الطرود الموضوعة فيها(المادة 4/خامسا.ج)، وبالتالي فإن البروتوكول قد اعتد بمعيار التدوين في سند الشحن بشأن تحديد المسؤولية، فإذا كان الشاحن قد بين للناقل عدد الوحدات أو الطرود التي تم وضعها داخل الحاوية وأدرج هذا البيان في سند الشحن فإنه يتم احتساب مسؤولية الناقل على أساس عدد الطرود أو الوحدات المبينة، أما إذا لم يبين الشاحن ذلك في سند الشحن فإن الحاوية بما تحتويه تعتبر طردا أو وحدة في مجال تحديد المسؤولية<sup>13</sup>.

في جميع الأحوال فإن التعويض يجب ألا يجاوز الضرر الذي أصاب المدعي، وإذا كانت معاهدة بروكسل 1924 خلت من بيان طريقة احتساب التعويض فقد جاء البند (ب) من النص الجديد للمادة 4 فقرة 5 مبينا بالتفصيل هذه الطريقة، فقرر أن " يحسب المبلغ الإجمالي المستحق على أساس قيمة البضائع في المكان والزمان اللذين أفرغت فيهما من السفينة أو اللذين كان ينبغي تفريغهما فيهما، وتحدد قيمة البضائع طبقا لسعر السلعة في البورصة، وإذا لم يوجد مثل هذا السعر فتحدد القيمة طبقا للسعر الجاري في السوق، وإذا لم يوجد فيرجع في تحديد قيمة البضائع إلى القيمة العادية لبضائع من ذات النوع والصنف".

### بروتوكول بروكسل لسنة 1979 المعدل لبروتوكول 1968:

بعد الطفرة الكبيرة والتغيرات في قيمة الذهب منذ سنة 1971 حيث لم يعد الفرنك البوانكاريه يمثل ضمانا ضد التآرجحات الشرسة في القيمة، إقتضى الانتقال من الفرنك البوانكاريه إلى حق السحب الخاص كوحدة حسابية، وكانت توقعات صندوق النقد الدولي أن إقرار حق السحب الخاص في الاتفاقيات الدولية سوف يقلل إلى حد ما من الآثار السيئة للتضخم في دولة ما نتيجة ظروف اقتصادية غير عادية. وطبقا للتعديل الجديد فإن حد المسؤولية أصبح 666.67 حق سحب خاص عن كل طرد أو وحدة أو 2 حق سحب خاص عن كل كيلوغرام<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص120

<sup>13</sup> أحمد محمود حسني النقل الدولي البحري للبضائع النقل طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببروتوكول بروكسل

لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورج 1987، المرجع السابق ص290

<sup>14</sup> نفس المرجع السابق ص298



## اتفاقية هامبورج:

كل المبادئ التي جاءت في بروتوكول 1968 وجدت في اتفاقية هامبورج ,والإضافة التي أتت بها هذه الاتفاقية تتعلق بالأضرار الناتجة عن التأخير والانتقال من الفرنك البوانكاريه الذهبي إلى الوحدة الحسابية الخاصة بصندوق النقل الدولي وهي حق سحب خاص.

فحددت مسؤولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بـ 835 حق سحب عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو وحدتين وحدتين حق سحب ونصف (2.5) عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف ، أيهما اكبر وهذا في المادة 6 فقرة 1<sup>15</sup>.

حددت مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع وهذا في المادة 6 فقرة 1-ب. قررت أنه لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الحد الذي يتقرر بشأن الهلاك الكلي للبضائع المعنية.

ومتى أثبت المدعى مقدار الضرر فالأمر لا يخرج عن ثلاث حالات:

**الحالة الأولى:** فإذا كان مقدار الضرر يفوق الحد الأقصى للتعويض, فلا يحصل المضرور إلا على ذلك الحد المحدد له.

**الحالة الثانية:** إذا كان الضرر مساويا للحد الأقصى للتعويض, فيحصل المضرور في هذه على الحد المحدد له.

**الحالة الثالثة:** إذا كان مقدار الضرر أقل من الحد الأقصى للتعويض, فلا يستحق المضرور إلا تعويضا يعادل ما لحقه من ضرر, دون أن يكون له الحق في المطالبة بالحد الأقصى للتعويض حتى لا يثري على حساب الناقل<sup>16</sup>.

## اتفاقية روتردام:

تناول الفصل 12 من الاتفاقية بيان حدود مسؤولية الناقل البحري، وفرت المادتين 59،60 بين المسؤولية عن الهلاك والتلف من جهة ، والمسؤولية عن التأخير من جهة أخرى<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> محمد كمال حمدي, مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة رقم 1 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج), منشأة المعارف

بالإسكندرية, 1995, ص 170

<sup>16</sup> نفس المرجع السابق 173

ففيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الهلاك والتلف وضعت الاتفاقية ضابطا مزدوجا هي التحديد على أساس وحدة الشحن (الطرود)، والتحديد على أساس الوزن على أن يؤخذ بأعلى الحدين<sup>18</sup>.  
وحددت الاتفاقية حد المسؤولية على أساس وحدة الشحن بـ 875 وحدة حسابية عن كل طرد هلك أو تلف، وحددتها على أساس الوزن بـ 3 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت<sup>19</sup>.

مثال: يهلك طرد وزنه 500 كيلوغرام، فيكون حد المسؤولية على أساس وحدة الشحن 875 وحدة حسابية، وحدها على أساس الوزن  $1500 = 3 \times 500$  وحدة حسابية فيعتمد هذا الأخير لأنه أعلى.  
وإذا كان وزن الطرد في المثال السابق 200 كيلوغرام فقط وجب اعتماد التحديد على أساس وحدة الشحن (875 وحدة حسابية) لأنه أعلى من التحديد على أساس الوزن ( $600 = 3 \times 200$  وحدة حسابية).

أما حد المسؤولية في حالة التأخير فقد جعلته الاتفاقية الجديدة معادل لمثلي ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة بشرط ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل كما اتفق عليها في عقد النقل البحري.

---

<sup>17</sup> « Limites de responsabilité » – rehaussé, le plafond de réparation couvre la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie, mais aussi en cas de manquement aux obligations lui incombant en vertu de la convention, Diego Esteban Chami, " the obligations for the Carrier ", « dans *The Rotterdam Rules Colloquium of the Signing Ceremony Colloquium*, [www.rotterdamrules2009.com](http://www.rotterdamrules2009.com), p5

<sup>18</sup> les RR n'ont pas modifié fondamentalement les règles de procédure ou de quasi procédure régissant la responsabilité du transporteur. La technique de la limitation de réparation, essentielle dans le monde des transports, a été maintenue. Les plafonds ont été rehaussés, puisqu'ils passent à 875 DTS/colis et 3 DTS/kg. Ils couvrent la réparation en cas de perte et de dommage survenu aux marchandises et jouent également en cas de dommage consécutif à un manquement du transporteur à ses obligations au sens de la convention, Ph. DELEBECQUE, Act du colloque le contentieux maritime 2 et 3 mai 2009, sous la direction Pr Fatima Boukhatmi, université d'Oran, faculté de droit et des sciences politiques

<sup>19</sup> مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرية, أعضاء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري, مارس, 2009, ص7

مثال: شحنة مكونة من طردي أجرة نقلهما المذكورة في عقد النقل 1000 دج ويمثل كل منهما نصف هذه الأجرة فان وصل احدهما وتأخر الآخر، كان حد المسؤولية في الأصل هو مثلاً ونصف مثال أجرة نقل الطرد الذي تأخر وصوله أي  $2.5 \times 500 = 1250$  دج، ولما كان هذا المبلغ يجاوز مجموع أجرة النقل المذكورة في العقد وهي 1000 دج ، فإنه يجب تخفيض الحد إلى هذا المبلغ.

وإذا كان الطرد الذي تأخر وصوله لا يمثل في أجرة النقل المذكورة في العقد إلا ربعها فان حد التعويض يكون  $2.5 \times 250 = 625$  دج

هذا وإذا اجتمع الهلاك أو التلف أو التأخير فلا يجوز أن يجاوز التعويض حدود المسؤولية بفرض هلاك البضاعة كلياً.

بينت الفقرة 3 من المادة 59 المقصود من الوحدة الحسابية التي تحدد بموجبها المسؤولية فقالت أنها حقوق السحب الخاصة كما يحددها صندوق النقد الدولي، وتحول المبالغ التي ذكرتها المادة إلى العملة الوطنية تبعاً لقيمتها في تاريخ الحكم بالتعويض أو في التاريخ الذي يتفق عليه أطراف الدعوى أو التحكيم.

وإذا كانت الدولة المتعاقدة عضواً في صندوق النقد الدولي، فان عملتها الوطنية تحسب بالقياس إلى حقوق السحب الخاصة وفقاً لطريقة التقييم التي يضعها صندوق النقد الدولي، والتي تكون سارية في تاريخ الحكم أو في التاريخ المتفق عليه.

### المطلب الثالث: الأحوال المستثناة من التحديد القانوني للمسؤولية

يستبعد تطبيق النصوص المتعلقة بالحد الأعلى للمسؤولية التي أوردتها الاتفاقيات الدولية موضوع الدراسة في حالات بينها هذه الاتفاقيات وعندها يكون التعويض كاملاً، وسأتناول هذه الحالات كمايلي:

#### الفرع الأول: عندما تذكر قيمة البضاعة وجنسها:

تنص الفقرة أ خامساً من المادة 4 من اتفاقية بروكسل: «لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال ... بمبلغ يزيد عن ما يعادل... وذلك ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن».

وكذلك نص الفقرة 1 من المادة 59 "رهنا بأحكام المادة 60 والفقرة 1 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 كيلوغرام...، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد...<sup>20</sup>

فطبقاً لهذه النصوص لا يسري تحديد المسؤولية، عندما يذكر الشاحن قيمة البضاعة وجنسها ويذكر ذلك في سند الشحن. فيصبح الناقل مسؤولاً عن البضاعة بما لا يجاوز ثمنها الذي أدرج في السند، وله أن يثبت القيمة الحقيقية للبضاعة، إذا كانت تختلف عن تلك التي أدلى بها الشاحن، وشرط تطبيق هذا الإستثناء هو أن يدلي الشاحن بقيمة البضاعة وأن تدرج هذه البيانات في سند الشحن، لأهمية ذلك بالنسبة لمن يتلقى سند الشحن حتى يكون على علم بالتعويض الذي يستحقه في حالة هلاك أو تلف أو تأخير تسليم البضاعة. على عكس ما ذهب إليه اتفاقية بروكسل واتفاقية روتردام<sup>21</sup>، لم تشر اتفاقية هامبورج إلى استبعاد التحديد عندما يذكر الشاحن جنس البضاعة وقيمتها ومعنى ذلك سريان تحديد المسؤولية في كل الأحوال، ذكرت قيمة البضائع وطبيعتها أم لم تذكر، وهو اتجاه غايته تغليب مصلحة الناقلين.

#### الفرع الثاني: استبعاد التحديد بناء على اتفاق:

يستبعد تحديد المسؤولية إذا اتفق الناقل والشاحن على ذلك، على شرط أن لا يقل التعويض الذي يجري الاتفاق عليه بأقل مما حددته نصوص الاتفاقيات.

نصت اتفاقية بروكسل في المادة 4/خامساً ز: «يجوز للناقل أو الريان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تحديد حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في البند أ من هذه الفقرة، بشرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من الحد الأقصى المناسب الوارد في ذلك البند».

نصت اتفاقية هامبورج في المادة 6 فقرة 4: «يجوز الاتفاق بين الناقل والشاحن على تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز المنصوص عليها في الفقرة (1)»، كذلك اتفاقية روتردام في آخر الفقرة 1 من المادة 59: «...، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة»

---

<sup>20</sup> محمد كمال حمدي مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة رقم 1 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية

هامبورج)، المرجع السابق ص 199

مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرية، أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري<sup>21</sup>، المرجع

السابق، ص 6

وعليه يسري الاتفاق إذا كان على أكثر مما تقرره الاتفاقية، أما إذا تضمن سند الشحن شرطاً يحدد الحد الأقصى للتعويض بمبلغ أقل من الحد المقرر في الاتفاقية، فإن هذا الشرط يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً ولا يرتب أي أثر قانوني. ويفسر ذلك بكون النصوص الخاصة بمسؤولية الناقل البحري تتعلق بالنظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها. كما أنه من المقرر أنه بإمكان الناقل أن يزيد عن من التزاماته ومسؤوليته وذلك يبقى مرهوناً بإرادته ذلك في سند الشحن. وعلة ذلك أن التحديد القانوني للمسؤولية (والذي يقصد به هنا الحد الأقصى للتعويض) هو حد أقصى لمسؤولية الناقل وحد أدنى للمسؤولية الاتفاقية<sup>22</sup>

### الفرع الثالث: الضرر الناتج عن غش الناقل

يسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في الضرر أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الضرر.

لم تشر اتفاقية بروكسل 1924 إلى عدم سريان التحديد في حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادرين من الناقل، غير أنه عولج هذا الأمر في بروتوكول بروكسل 1968 (قواعد فيبسي) في الفقرة هـ من المادة 4/خامساً وكذلك نصت على هذا الأمر المادة 8 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج والمادة 61 من اتفاقية روتردام.

لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو تقصير ارتكبه مستخدم الناقل أو وكيله بقصد التسبب في الضرر أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الضرر لأن من يقوم بعملية النقل هم أتباع الناقل، حيث لا وجود للناقل الفرد في الوقت الحاضر بوجود شركات النقل الكبرى التي تعتمد في نشاطها على عدد كبير من التابعين، وعليه فإن فعل التقصير والخطأ الجسيم الذي يسبب الضرر، يقعان على الأغلب من التابعين وهذا ما نصت عليه المادة 4 مكرر الفقرة 4 من اتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول 1968: «ومع ذلك، لا يكون لتابع أو وكيل الناقل أن يستفيد من أحكام هذه المادة، إذا أثبت

---

دريسي أمينة حالات دفع مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، جامعة وهران، السانبا، كلية الحقوق 2007-2008، ص 87

أن الضرر قد نشأ عن فعل أو خطأ صدر من التابع أو الوكيل سواء بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مع علمه باحتمال وقوع الضرر»

كذا المادة 8 فقرة 2 من اتفاقية هامبورج تنص: «بالرغم من أحكام الفقرة 2 من المادة السابعة، فلا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السادسة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نجم عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل وارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير»<sup>23</sup>

والمادة 61 من اتفاقية روتردام تنص: "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 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..... "

إلا أن هذه النصوص لم تلحق غش التابعين وخطأهم الجسيم بغش الناقل الشخصي وخطأه الجسيم، فقد اشترطت في الفعل أو الامتناع الذي يحول دون الناقل والتمسك بتحديد المسؤولية بأن يكون قد صدر منه شخصياً<sup>24</sup>.

وقد نصت اتفاقية هامبورج على حالات افترضت فيها انصراف نية الناقل إلى إحداث الضرر وحرمته بالتالي من التمسك بتحديد المسؤولية<sup>25</sup> وهذه الحالات هي:

- 1- شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقاً صريحاً على نقلها في عنابر السفينة. (المادة 9 فقرة 4)
- 2- إصدار سند شحن خال من التحفظات مقابل خطاب ضمان بقصد غش الغير (المادة 17 الفقرتين 3 و 4 من اتفاقية هامبورج)

---

<sup>23</sup> محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة رقم 1 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، المرجع السابق، ص 201

<sup>24</sup> المذكرة الاسترشادية في شأن ورشة العمل لتحليل و تحديد إيجابيات و سلبيات (قواعد روتردام) لصياغة رؤية عربية حيال الانضمام إليها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ص 18

<sup>25</sup> أعضاء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرية، المرجع السابق، ص 8

ونصت اتفاقية روتردام كذلك على حالات افترضت فيها انصراف نية الناقل إلى إحداث ضرر وحرمة من التمسك بتحديد المسؤولية :

1- عندما يكون هناك انحراف عن المسار بقصد إحداث خسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة (المادة 24)

2- إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناجما عن نقلها على السطح وكان هذا النقل مخالفا للاتفاق الصريح بين الناقل والشاحن عن نقل البضائع تحت سطح السفينة

#### الخلاصة:

من خلال الدراسة المقارنة بين الأحكام المتعلقة بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الواردة في الاتفاقيات الدولية المنظمة لعملية النقل البحري الدولي للبضائع لا سيما اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009 (قواعد روتردام) يلاحظ أن اتفاقية روتردام قدمت هدية ثمينة للشاحنين، فلقد فاقت أحكامها غيرها من أحكام اتفاقيات النقل البحري، إذ قررت حدود أعلى لمسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الكيلوغرام مقارنة بالاتفاقيات السابقة لها

كما حذت اتفاقية روتردام حذو اتفاقية هامبورج و التي تعتبر أحكامها منحازة لمصلحة الشاحنين وقررت التعويض عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير الحاصل في موعد تسليم البضاعة وهو ما يعتبر خطوة إلى الأمام مقارنة باتفاقية بروكسل

تميزت اتفاقية روتردام عن اتفاقية هامبورج في فقدان الناقل أو أي شخص من تابعيه الحق في تحديد مسؤوليته، إذا أثبت الطالب أن الخسارة التي لحقتة تعزى إلى فعل أو امتناع شخصي من جانب الشخص المطالب بالحق في تحديد مسؤوليته

من هذا كله يمكن استنتاج أن أحكام اتفاقية روتردام المتعلقة بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري جاءت منحازة ومراعية لمصلحة الشاحنين

## قائمة المراجع:

### المراجع باللغة العربية

- أحمد محمود حسني, النقل الدولي البحري للبضائع النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924, كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورج 1978, الطبعة الثانية, 302ص
- أحمد محمود حسني, التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978(قواعد هامبورج), منشأة المعارف بالإسكندرية
- محمد كمال حمدي, مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة رقم 1 لسنة 1990(دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج), منشأة المعارف بالإسكندرية, 1995
- محمد كمال حمدي, مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة رقم 1 لسنة 1990(دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج), منشأة المعارف بالإسكندرية, 1995
- مصطفى كمال طه, التوحيد الدولي للقانون البحري, دار الفكر الجامعي, الإسكندرية, 2008
- محمد كمال حمدي, مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة رقم 1 لسنة 1990(دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج), منشأة المعارف بالإسكندرية, 1995



- عاطف محمد الفقي, قانون التجارة البحرية-السفينة أشخاص الملاحة-عقد النقل البحري للأشخاص- مشارطات إيجار السفن, دار الفكر الجامعي, 2008
- مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرية, أعضاء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري, مارس, 2009
- دريسي أمينة, حالات دفع مسؤولية الناقل البحري, مذكرة ماجستير في قانون الأعمال, جامعة وهران, السانيا, كلية الحقوق 2007-2008
- المذكرة الاسترشادية في شأن ورشة العمل لتحليل و تحديد إيجابيات و سلبيات (قواعد روتردام) لصياغة رؤية عربية حيال الانضمام إليها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
- أعضاء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري, دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرية

#### قائمة المراجع باللغة لأجنبية:

- Diego Esteban Chami, " the obligations for the Carrier», dans *The Rotterdam Rules Colloquium of the Signing Ceremony Colloquium*, [www.rotterdamrules2009.com](http://www.rotterdamrules2009.com)
- Pierre Bonassies, Christian Scapel, le Droit Positive Français En 2008, Juin 2009
- Ph. DELEBECQUE, Act du colloque le contentieux maritime 2 et 3 mai 2009, sous la direction Pr Fatima Boukhatmi, université d'Oran, faculté de droit et des sciences politiques, troisième millénaire
- Stephane Maribel, L'affaire Rosa Delmas : Limitation et Faute Inexcusable, Une Nouvelle Approche ? Droit Maritime Français N729, Octobre 2011

- Tomotaka FUJITA, « Performing Parties and Himalaya Protection », Colloque *Rotterdam Rules 2009 of Signing Ceremony*, 21 septembre 2009, Rotterdam, Pays-Bas