



مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام The Liability of the Maritime Carrier for Goods under the Rotterdam Rules

أ.د. طيب إبراهيم ويس

جامعة سيدي بلعباس - الجزائر
tayebbrahimouis@yahoo.fr
مخبر المرافق العمومية والتنمية

ط.د. الأزهري ديقش¹

جامعة سيدي بلعباس - الجزائر
lazhari.dikeche@univ-sba.dz
مخبر المرافق العمومية والتنمية

تاريخ القبول للنشر: 2026-05-15

تاريخ الاستلام: 2026-03-31

ملخص:

يتناول هذا المقال مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام 2008، مسلطا الضوء على التحول من الأنظمة التقليدية (لاهاي، لاهاي-فيسبي وهامبورغ) إلى نظام حديث قائم على مبدأ "النقل من الباب إلى الباب"، يحلل القسم الأول نطاق المسؤولية الموسع مكانيا وزمانيا، ونظام المسؤولية الافتراضية مع آلية العبء المزدوج للإثبات، فضلا عن إلغاء إعفاء "الخطأ الملاحي" الذي كان يشكل ثغرة في حماية صاحب البضاعة، أما القسم الثاني فيتناول حالات الإعفاء من المسؤولية والحدود النقدية المعززة للتعويض في ظل القواعد الجديدة ويخلص المقال إلى أن التشريع البحري الجزائري (الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري) لا يزال مرتبطا بالقواعد القديمة، مما يخلق فجوة قانونية مع الممارسات الدولية المعاصرة، ويوصي المقال بضرورة انضمام الجزائر إلى قواعد روتردام وتعديل التشريع الوطني لمواكبة التطورات وتحسين تنافسية الموانئ الجزائرية في التجارة الدولية.

الكلمات المفتاحية: قواعد روتردام، مسؤولية الناقل، النقل البحري.

Abstract:

This article examines the liability of the maritime carrier for goods under the Rotterdam Rules, highlighting the shift from traditional regimes (Hague-Visby, Hamburg) to a modern "door-to-door" system. It analyzes the expanded scope of liability, the abolition of the "nautical fault" exemption, and the dual burden of

¹ الأزهري ديقش

proof mechanism. The study also addresses the liability exemptions and financial limits for compensation under the new framework, Finally, it evaluates the legal gap in Algerian maritime law (Law 76-80), which remains based on outdated rules, and recommends Algeria's accession to the Rotterdam Rules to align with international standards and enhance competitiveness.

Keywords: Rotterdam Rules, Carrier Liability, Maritime Transport, Algerian Maritime Law.

مقدمة:

يعتبر عقد النقل البحري من الركائز الأساسية التي تقوم عليها التجارة الدولية، حيث يتم من خلاله نقل ما يقارب 90% من حجم التبادل التجاري العالمي ولما كان هذا العقد يكتسي أهمية بالغة في الاقتصاد العالمي، فقد أولى المشرع الدولي عناية خاصة بتنظيم مسؤولية الناقل البحري، سعياً منه إلى تحقيق التوازن بين حقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة، وتوحيد القواعد القانونية المنظمة لهذه المسؤولية على الصعيد الدولي.

فقد شهد القرن العشرون ثلاث محاولات كبرى لتوحيد قواعد مسؤولية الناقل البحري، بدءاً بقواعد لاهاي لسنة 1924 ثم قواعد لاهاي-فيستي المعدلة لسنة 1968 وصولاً إلى قواعد هامبورغ لسنة 1978، غير أن هذه الاتفاقيات وإن كانت قد أسهمت في تحقيق درجة معينة من التوحيد التشريعي، إلا أنها عجزت عن مواكبة التطورات التكنولوجية والتجارية الهائلة التي شهدتها قطاع النقل البحري كظاهرة الحاويات والنقل متعدد الوسائط "من الباب إلى الباب" وظهور وثائق النقل الإلكترونية. (اتفاقية 2008)

وإيماناً من المجتمع الدولي بضرورة توفير إطار قانوني عصري يلبي احتياجات التجارة البحرية المعاصرة أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة في 11 ديسمبر 2008 اتفاقية جديدة عُرفت بـ "قواعد روتردام" (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً) وقد جاءت هذه القواعد بمقاربة مبتكرة تختلف في جوهرها عن سابقتها، فلم تكتف بتعديل بعض الأحكام القديمة، بل أسست لنظام قانوني جديد قائم على توسيع نطاق تطبيق المسؤولية ليشمل

مرحلة النقل البري والجوي وإدخال مفهوم "النقل من الباب إلى الباب" وإنشاء نظام متكامل لحق السيطرة على البضائع وتنظيم وثائق النقل الإلكترونية.

أما على مستوى التشريع الجزائري، فإن قانون البحري الجزائري (الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم) لا يزال المرجع الأساسي في تنظيم النقل البحري غير أن هذا القانون الذي تأثر بالاتفاقيات السابقة (لا سيما قواعد لاهاي-فيسبي) لم يواكب بدوره التطورات الحديثة التي عرفها النقل البحري، كما لم ينظم بعد إلى قواعد روتردام رغم ما تقدمه من حلول متطورة تتلاءم مع متطلبات التجارة الإلكترونية والنقل متعدد الوسائط. <https://uncitral.un.org>

وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن الجزائر تنظر حاليا في إمكانية الانضمام إلى هذه الاتفاقية، الأمر الذي سيكون له آثار عميقة على الممارسة القانونية والقضائية الوطنية.

وبناء على ما تقدم، فإن إشكالية هذا المقال تلخص في التساؤل الرئيسي التالي: كيف تنظم قواعد روتردام مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ وما هي أوجه الاختلاف الجوهرية بين هذا النظام والأنظمة السابقة، لا سيما في ظل التشريع الجزائري الراهن؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية ارتأينا تقسيم هذا المقال إلى قسمين رئيسيين، نتناول في القسم الأول نطاق تطبيق مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام وطبيعتها وذلك من خلال بيان التوسع في النطاقين المكاني والزمني للمسؤولية، ثم بيان نظام المسؤولية الموضوعي القائم على أساس الافتراض والعبء المزدوج للإثبات، أما القسم الثاني فنسخره لدراسة حالات الإعفاء من المسؤولية وحدود التعويض في ظل قواعد روتردام، موضحين ما استجد من أحكام تتعلق بالخطأ الملاحي والإعفاء من المسؤولية في المراحل غير البحرية ونظام الحدود النقدية للتعويض.



1- نطاق تطبيق مسؤولية الناقل البحري وطبيعتها في ظل قواعد روتردام

تعتبر مسؤولية الناقل البحري من المواضيع الجوهرية التي عالجتها قواعد روتردام بشكل دقيق ومبتكر، حيث سعت هذه القواعد إلى توسيع نطاق تطبيق هذه المسؤولية مقارنة بالاتفاقيات السابقة، وتبني نظام موضوعي متطور يعكس التوازن المطلوب بين حماية صاحب البضاعة وتشجيع الاستثمار في مجال النقل البحري، وستناول في هذا القسم عنصرين أساسيين، هما نطاق المسؤولية في الزمان والمكان، ثم طبيعة نظام المسؤولية الموضوعي.

1.1- التوسع في نطاق المسؤولية الزماني والمكاني

لعل أبرز ما يميز قواعد روتردام عن سابقتها من الاتفاقيات هو تبنيها لمبدأ "النقل من الباب إلى الباب" (Door-to-Door)، وهو ما يعني توسيع نطاق تطبيق المسؤولية ليشمل ليس فقط المرحلة البحرية، بل أيضا المراحل البرية والجوية السابقة واللاحقة عليها، شريطة أن تكون هذه المراحل جزءا من عقد نقل واحد يتضمن مرحلة بحرية دولية.

1.1.1- التحول من معيار الارتباط بالسفينة إلى معيار الارتباط بالعقد

في ظل قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي، كانت مسؤولية الناقل لا تنطبق إلا خلال الفترة التي تكون فيها البضائع في منطقة "ظهور السفينة" (من الرصيف إلى الرصيف)، أي منذ لحظة تحميلها على السفينة حتى تفريغها منها، أما قواعد هامبورغ فقد وسعت هذا النطاق ليشمل مدة وجود البضائع تحت حراسة الناقل في موانئ الشحن والتفريغ غير أن قواعد روتردام ذهبت إلى أبعد من ذلك، إذ تنص المادة 12 على أن مسؤولية الناقل تمتد طوال الفترة الزمنية التي يكون فيها الناقل حائزا للبضائع بدءا من لحظة تسلمها من الشاحن في مكان التسليم المتفق عليه (والذي قد يكون مخزنا برياً في مدينة الداخل) إلى لحظة تسليمها إلى المستلم في مكان التسليم النهائي (مراد بسعيد، 2014).

وهذا التوسع يعكس واقع التجارة المعاصرة التي تعتمد بشكل متزايد على نظام الحاويات، حيث تنتقل الحاوية الواحدة من باب المصنع إلى باب المستودع دون أن يتم

تفريغها في الميناء ومن الناحية العملية، يعمل هذا الحل على إزالة حالة عدم اليقين القانوني التي كانت سائدة بخصوص تحديد القانون الواجب التطبيق على مراحل النقل غير البحرية، حيث كانت كل مرحلة تخضع لنظام قانوني مختلف (اتفاقية CMR للنقل البري، أو اتفاقية مونتريال للنقل الجوي).

2.1.1- الإعفاء المشروط خلال المراحل غير البحرية (مبدأ الشبكة المعدل)

على الرغم من هذا التوسع في النطاق، لم تغفل قواعد روتردام عن التحديات العملية التي قد تترتب عن تطبيق نظام موحد على أنماط متعددة من النقل. لذلك، اعتمدت القواعد ما يُعرف بـ "نظام الشبكة المعدل" (Modified Network System)، والذي بموجبه تظل قواعد روتردام هي النظام القانوني الأساسي الواجب التطبيق طوال مدة العقد بأكملها ومع ذلك، إذا وقعت خسارة أو تلف في البضائع خلال مرحلة نقل برية أو جوية، وكانت اتفاقية دولية إلزامية أخرى تحكم تلك المرحلة (مثل اتفاقية CMR أو اتفاقية مونتريال)، فإن أحكام تلك الاتفاقية تملأ على أحكام قواعد روتردام في ما يتعلق فقط بمسؤولية الناقل وحدود التعويض، وذلك بموجب المادة 26 من القواعد. (مراد بسعيد، ص 53)

وهذا التكييف يعتبر تطوراً كبيراً يمنع الناقل من الاحتجاج بثغرات قانونية لتجنب المسؤولية، ويضمن في نفس الوقت احترام الاتفاقيات الدولية القطاعية التي قد تكون أكثر ملاءمة أو صرامة في مجال تخصصها.

2.1- طبيعة نظام المسؤولية الموضوعي

بعد أن توسعت قواعد روتردام في نطاق تطبيق المسؤولية من الناحية المكانية والزمانية، كان لا بد من تحديد الأساس القانوني الذي تبنى عليه هذه المسؤولية، وكيفية توزيع عبء الإثبات بين الناقل وصاحب البضاعة، وفي هذا السياق جاءت قواعد روتردام بنظام موضوعي متطور قائم على مبدأ "الافتراض" مع اعتماد آلية "العبء المزدوج للإثبات".



1.2.1- افتراض مسؤولية الناقل (المادة 1/17)

تبنى قواعد روتردام مبدأ المسؤولية المفترضة (Présomption de responsabilité)، حيث تنص المادة 17(1) على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الذي يصيب البضائع، وكذلك عن التأخر في تسليمها، إذا أثبت صاحب الحق في التسليم أن هذه الخسارة أو الضرر أو التأخر قد وقع خلال فترة مسؤولية الناقل" وهذا يعني أنه يكفي للشاحن أو المستلم أن يثبت حصول الضرر أثناء وجود البضائع في حوزة الناقل، ليقوم بذلك عبء الإثبات في مواجهة الناقل (A. Ayélé, Gbadoé Deckon, 2016).

وهذا المبدأ ليس جديداً في حد ذاته إذ كان موجوداً في قواعد هامبورغ، لكن الجديد يتمثل في قوة هذا الافتراض وصلابته، حيث أن عبء الإثبات يتحول بشكل كامل إلى الناقل بمجرد إثبات الضرر خلال فترة المسؤولية، دون حاجة صاحب البضاعة إلى إثبات خطأ محدد من جانب الناقل أو تابعه.

2.2.1- حق الناقل في افتراض براءته (حالات الإعفاء الموضوعية) (المادة 2/17)

لكسر هذا الافتراض، يتعين على الناقل إثبات أن الخسارة أو الضرر نجم عن واحد أو أكثر من الأسباب المحددة في المادة 17(2)، والتي تُعتبر أسباباً للإعفاء من المسؤولية إذا أثبت الناقل أنها سبب الضرر وهذه الأسباب تشمل:

- القوة القاهرة أو الأخطار البحرية (Act of God, perils of the sea).
- الحرب، الأعمال الحربية، الإرهاب، الشغب والإضرابات.
- أخطاء السلطات العامة (مثل الحجر الصحي أو التفيتش الجمركي).
- أخطاء أو تقصير من جانب الشاحن (تغليف غير مناسب، معلومات خاطئة عن طبيعة البضائع).
- العيوب الخفية في السفينة، بشرط أن يكون الناقل قد أوفى بالتزامه القانوني بالعناية الواجبة قبل وأثناء الرحلة (A. Ayélé Gbadoé Deckon, P 29).

3.2.1- آلية العبء المزدوج للإثبات (المادة 4/17 و 5/17)

تتمثل النقلة النوعية الأهم في قواعد روتردام في اعتمادها نظام "العبء المزدوج للإثبات" (Double burden of proof)، وهو نظام معقد ودقيق يحقق توازنا دقيقا بين مصالح الأطراف. فحتى إذا نجح الناقل في إثبات أن أحد أسباب الإعفاء المنصوص عليها في المادة 17(2) هو الذي تسبب في الضرر، فإن هذا لا يعني تلقائيا إعفاءه التام من المسؤولية، وذلك في الحالات التي يحتمل فيها أن يكون سبب آخر، من صميم مسؤولية الناقل، قد ساهم في الضرر. (ينظر: اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (قواعد روتردام 2008، المادة 17(4)).

فالمادة 17(5) تنص على أنه إذا أثبت الناقل أن سببا معينا للإعفاء هو الذي تسبب في الخسارة، يظل الناقل مسؤولا كليا أو جزئيا إذا أثبت صاحب الحق في التسليم أن "سببا آخر يرجع إلى خطأ الناقل أو خطأ شخص من أتباعه" قد ساهم في حدوث الخسارة. (ينظر: قواعد روتردام، المرجع السابق، المادة 17(5)).

وهذا يعني عمليا أن الناقل لا يكفيه إثبات السبب الخارجي، بل عليه أيضا أن يثبت أنه هو وتابعوه لم يرتكبوا أي خطأ وفي حال عجز الناقل عن إثبات ذلك، عادت المسؤولية قائمة (Thomas J. Schoenbaum, 2010, p. 512-515).

وهذا النظام يعد نقلة نوعية عن قواعد لاهاي-فيسبي التي كانت تمنح الناقل إعفاء شبه تلقائي بمجرد إثبات وجود خطأ ملاحي، وعن قواعد هامبورغ التي لم تكن واضحة بهذا الشكل في توزيع أعباء الإثبات.

2- حالات الإعفاء من المسؤولية وحدود التعويض في قواعد روتردام

إذا كان القسم الأول قد أوضح النطاق الواسع الذي تغطيه مسؤولية الناقل وطبيعتها الافتراضية، فإن هذا القسم يتناول بالتحليل الجانب الآخر من المسؤولية، ألا وهو حالات الإعفاء منها والحدود القصوى للتعويض الذي يلتزم به الناقل، وقد شهد هذان الجانبان تطورات هامة في قواعد روتردام، سواء من حيث حذف بعض



الإعفاءات التقليدية أو من حيث تعديل الحدود النقدية بما يتناسب مع الظروف الاقتصادية المعاصرة.

1.2- تطور حالات الإعفاء من المسؤولية

من القضايا التي أثارت جدلا واسعا في القانون البحري عبر العقود، مسألة إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية وأخطاء إدارة السفينة، وهو الإعفاء الذي كانت تمنحه المادة 4(2)(a) من قواعد لاهاي-فيسبي، وقد جاءت قواعد روتردام لتحسم هذا الجدل بشكل جذري، وذلك بإلغاء هذا الإعفاء التقليدي تماما.

1.1.2- نهاية الجدل حول الخطأ الملاحي

في ظل قواعد لاهاي-فيسبي الكلاسيكية، كان الناقل يُعفى من المسؤولية إذا أثبت أن الخسارة أو التلف قد نجم عن "فعل أو إهمال أو تقصير في أداء الواجبات من جانب الملاح أو الطيار أو المضيف البحري أو أتباع الناقل في الإبحار أو إدارة السفينة"، هذا الإعفاء كان يعتبر ثغرة كبيرة في حماية صاحب البضاعة، حيث أن أخطاء القبطان أو الربان حتى لو كانت جسيمة، كانت تبقى خارج نطاق مسؤولية الناقل (Kuassi François Deckon & A. Ayélé Gbadoé Deckon, p 112).

وعلى النقيض من ذلك تخلت قواعد روتردام عن هذا التمييز، فلم تعد تفرق بين الخطأ الملاحي والإخطار التجاري فبموجب المادة 17 جميع أخطاء الناقل وتابعيه سواء كانت ملاحية أم غير ملاحية، تخضع لنظام المسؤولية الافتراضية نفسه، مما يعني أن ضابط السفينة إذا ارتكب خطأ في الملاحة أدى إلى جنوح السفينة وتلف البضائع، فإن الناقل يصبح مسؤولا بشكل مباشر إلا إذا أثبت أن هذا الخطأ كان لا يمكن تجنبه رغم العناية الواجبة.

وهذا التغيير الجوهرى يعكس تحولا في فلسفة التشريع البحري من فلسفة حماية الناقل البحري (باعتباره المستثمر "الضعيف" في فترة ما بعد الحرب) إلى فلسفة التوازن بين حماية البضائع وتحفيز الناقل على تطبيق معايير السلامة والأمان الحديثة والناقل الذي يلتزم بتوفير سفينة جيدة البحر وطاقم مؤهل ويطبق نظم المراقبة الإلكترونية الحديثة سيكون أقل عرضة للمساءلة.

2.1.2- بقاء بعض الإعفاءات التقليدية مع تعديلها

رغم إلغاء "الخطأ الملاحي" بشكل صريح، فإن قواعد روتردام أبقت على بعض الإعفاءات الأخرى التي كانت موجودة في الأنظمة السابقة ولكن مع صياغتها بشكل أكثر دقة وموضوعية فمثلا، لا يزال الناقل معفيا من المسؤولية في حالات:

- الحرب والإرهاب والأعمال العدائية وهو إعفاء موضوعي يظل قائما.
- الكوارث الطبيعية (Act of God) مثل العواصف والأعاصير الاستثنائية التي لا يمكن توقعها أو تجنبها.
- الإجراءات الإجبارية الصادرة عن السلطات العامة (مثل الحجر الصحي أو المصادرة).

واللافت للنظر أن قواعد روتردام أضافت حالات إعفاء جديدة تعكس واقع التجارة الحديثة، مثل الإجراءات المتعلقة بتجنب أو محاولة تجنب الأضرار البيئية، وإجراءات مكافحة الإرهاب والتفتيش الأمني وذلك في إطار تشجيع الناقلين على تبني ممارسات مسؤولية بيئية وأمنية (uncitral.un.org).

2.2- حدود التعويض (نظام الحدود النقدية والنقل متعدد الوسائط)

بعد تحديد حالات الإعفاء، يبرز سؤال أساسي: كم يلتزم الناقل بدفعه كتعويض في حالة ثبوت مسؤوليته؟ وقد عالجت قواعد روتردام هذا الموضوع بوضوح، رافعة الحدود القديمة ومُحدثة إياها لتناسب مع التضخم وقيمة البضائع المعاصرة، كما نظمت وضع النقل متعدد الوسائط بشكل دقيق.

1.2.2- ارتفاع الحدود النقدية للتعويض

في ظل قواعد لاهاي-فيسبي، كان حد التعويض محددًا بما يعادل 666.67 وحدة حقوق سحب خاصة (DTS) عن كل كيلوغرام (أو وحدة شحن حسب النظام الإنجليزي)، أما قواعد هامبورغ فقد رفعت الحد إلى 835 وحدة DTS للكيلوغرام الواحد، أما بالنسبة لقواعد روتردام فقد ذهبت إلى أبعد من ذلك، حيث رفعت حد التعويض إلى 875 وحدة DTS للكيلوغرام الواحد (أو 3 وحدات DTS لكل كيلوغرام في حالة البضائع السائبة)، كما حددت حدا أقصى للتعويض عن تأخر التسليم بما



يعادل مرتين ونصف من أجر النقل، حيث أن الرفع في الحدود ليس مجرد تعديل رقمي، بل يعكس إرادة المجتمع الدولي في تعويض صاحب البضاعة تعويضا يتناسب مع القيمة الفعلية للبضائع في الأسواق الحديثة، وبالتالي يشكل ضغطا على الناقل لتحسين ظروف نقله وأمنه. (uncitral.un.org).

2.2.2- تحدي عدم الانضمام الجزائي وآثاره القانونية المحتملة

من وجهة نظر قانونية بحتة، وبالنظر إلى أن الجزائر لم تصادق بعد على قواعد روتردام، فإن المرجع الأساسي لتحديد مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري لا يزال هو الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم، هذا القانون وكما أسلفنا تأثر بشكل كبير بقواعد لاهاي-فيسبي (المادة 802 وما بعدها من القانون البحري الجزائري).

وهذا الوضع يخلق إشكاليتين اثنتين:

الإشكالية الأولى: تخلف القانون الجزائري عن التطورات الدولية

يستمر القضاء والممارسة الجزائرية في تطبيق حدود تعويض منخفضة وإعفاءات واسعة (مثل إعفاء الخطأ الملاحي)، مما يجعل الشاحن الجزائري في مركز تفاوضي أضعف مقارنة بشاحن من دولة طرف في قواعد روتردام.

الإشكالية الثانية: التعقيد في عقود النقل متعدد الوسائط التي تبدأ أو تنتهي في الجزائر

إذا تم إبرام عقد نقل متعدد الوسائط يبدأ في ميناء أجنبي (دولة مصادقة على قواعد روتردام) وينتهي في الجزائر، فما هو القانون الواجب التطبيق؟ المادة 18 من القانون المدني الجزائري المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق في الالتزامات العقدية (مبدأ استقلالية إرادة المتعاقدين) قد تتعارض مع الطبيعة الآمرة لبعض أحكام قواعد روتردام التي تعتبر نفسها قانونا واجب التطبيق متى كان العقد يتضمن مرحلة بحرية دولية.

وبالتالي، فإن عدم انضمام الجزائر يفرض حالة من عدم التوافق القانوني في المعاملات التجارية الدولية التي تمر عبر الموانئ الجزائرية، ويجعل من الضروري، من وجهة نظر قانونية أكاديمية، أن تفكر السلطات الجزائرية بجدية في الانضمام إلى هذه

القواعد ليس فقط لمواكبة التطور الدولي، بل لجذب الاستثمار ورفع مستوى التنافسية.

خاتمة:

إن قواعد روتردام لسنة 2008 تشكل بحق أهم إصلاح تشريعي في مجال قانون النقل البحري منذ ما يزيد عن نصف قرن فهي لم تأت كمجرد تعديلات سطحية على الاتفاقيات السابقة، بل أسست لنظام قانوني جديد ومتكامل يتلاءم مع متطلبات التجارة الإلكترونية والنقل متعدد الوسائط وعصر الحاويات. ومع أن هذه القواعد لم تدخل حيز النفاذ بعد على المستوى الدولي نظرا لعدم اكتمال عدد الدول المصدق عليها، إلا أنها تمثل، بلا شك، الاتجاه المستقبلي لقانون النقل البحري الدولي.

أولا: أهم النتائج التي توصلنا إليها

من خلال تحليل أحكام قواعد روتردام في موضوع مسؤولية الناقل، يمكننا استخلاص النتائج الرئيسية التالية:

1. توسع ملحوظ في نطاق المسؤولية: تبني مبدأ "النقل من الباب إلى الباب" يضمن حماية موحدة للبضائع طوال الرحلة العقدية بأكملها، مما يزيل الفجوات القانونية التي كانت قائمة في الأنظمة السابقة.
2. إنهاء الجدل حول الخطأ الملاحي: إلغاء إعفاء "الخطأ الملاحي" يعتبر تحولا جوهريا نحو نظام مسؤولية أكثر عدالة، يضع الناقل أمام مسؤولياته المهنية الكاملة لضمان سلامة الملاحة وحسن إدارة السفينة.
3. نظام إثبات دقيق ومتوازن: تبني آلية العبء المزدوج للإثبات يعكس فهما متطورا للعدالة الإجرائية، حيث يحمي صاحب البضاعة من تعنت الناقل في نفس الوقت الذي يتيح فيه للناقل فرقا معقولة لإثبات براءته.
4. رفع حدود التعويض: زيادة الحدود النقدية للتعويض تتناسب مع طبيعة الاقتصاد المعاصر وقيمة البضائع، وتشكل حافزا للناقل للارتقاء بجودة خدماته.



5. فجوة تشريعية في الجزائر: بقاء التشريع الجزائري مرتبطا إلى حد كبير بقواعد لاهاي-فيسبي القديمة يخلق حالة من عدم التوافق مع الممارسات التجارية الدولية المعاصرة، مما قد يؤثر سلبا على تنافسية الموانئ الجزائرية.

ثانيا: الاقتراحات

1. توصية للمشرع الجزائري: نوصي وزارة النقل والجهات التشريعية في الجزائر بالبدء الفوري في دراسة إمكانية الانضمام إلى قواعد روتردام، مع الاستعانة بخبراء قانونيين واقتصاديين لتقييم الآثار المتوقعة، وذلك تمهيدا لتحضير مشروع قانون يتضمن التعديلات اللازمة لقانون البحري الجزائري.
 2. توصية للممارسين والقضاء: نوصي رجال القضاء والمحامين وأعضاء هيئات التحكيم في الجزائر بالاطلاع المتعمق على أحكام قواعد روتردام، وتطبيقها كإرادة ضمنية للمتعاقدين كلما كان ذلك ممكنا، والاستئناس بها في تفسير النصوص القانونية الوطنية لملاء الفراغات.
 3. توصية للمؤسسات الاقتصادية المصدرة والمستوردة: نوصي المؤسسات الجزائرية التي تتعامل مع شركات شحن أجنبية بالتفاوض على إدراج بنود في عقود النقل تحيل صراحة إلى تطبيق قواعد روتردام، كنظام قانوني عادل ومتوازن، وذلك كلما كان ذلك ممكنا من الناحية القانونية والعملية.
- بهذا نكون قد ألقينا الضوء على الجوانب الأساسية لمسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، مؤكداً على أن مستقبل قانون النقل البحري في الجزائر والعالم سيكون رهنا بمدى التفاعل الإيجابي مع هذه القواعد، التي تسعى في جوهرها إلى تحقيق التوازن بين أطراف العملية التجارية وخدمة الاقتصاد العالمي.

التهميش:

1. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، 2008 https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules
2. مراد بسعيد، "قواعد روتردام 2008 أسس جديدة للنقل البحري الدولي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الأول، العدد الأول، جامعة الجزائر 1، ص 27-53، 2014

3. Kuassi François Deckon & A. Ayélé Gbadoé Deckon, "L'application des Règles de Rotterdam à la responsabilité du transporteur maritime de marchandises", Association Togolaise de Droit Maritime (ATDM), Université de Lomé 2016,
4. Gbadoé Deckon, p29
5. ينظر: قواعد روتردام، المرجع السابق، المادة 17(5)
6. Thomas J. Schoenbaum, "The Rotterdam Rules and the Carriage of Goods by Sea" in: Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 41, No. 4, 2010, p. 512-515
7. Kuassi François Deckon & A. Ayélé Gbadoé Deckon, p22
8. uncitral.un.org

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الاتفاقيات الدولية

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (قواعد روتردام)، نيويورك، 11 ديسمبر 2008 (غير منشورة في الجريدة الرسمية الجزائرية لعدم التصديق عليها).

ثانياً: التشريعات الوطنية

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 29، 1977 المعدل والمتمم.

ثالثاً: المؤلفات والدراسات العلمية (دورية علمية محكمة)

- مراد بسعيد، "قواعد روتردام 2008 أسس جديدة للنقل البحري الدولي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الأول، العدد الأول، جامعة الجزائر 1.
- Kuassi François Deckon & A. Ayélé Gbadoé Deckon, "L'application des Règles de Rotterdam à la responsabilité du transporteur maritime de marchandises", Association Togolaise de Droit Maritime (ATDM), Université de Lomé, 2016.

رابعاً: المراجع الإلكترونية (المواقع الرسمية)

- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، القواعد القانونية: اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (قواعد روتردام، 2008)، متاح على الموقع الرسمي: uncitral.un.org.