

# اتفاقية روتردام مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟

## Rotterdam Convention: Maritime Carrier Liability - Mitigated or Strict?

الملخص / Abstract

### Abstract

International maritime carriage contracts are governed by two conventions: the Brussels Convention of 1924 and its amendment protocols, and the Hamburg Treaty of 1978. The first convention, established at a time when maritime navigation risks were numerous and communication means limited, came with provisions biased in favor of the carrier's interests, thus mitigating their liability by establishing a long list of exemptions.

The Hamburg Convention came under the demand of shipping nations, with provisions biased in favor of shippers' interests, thus tightening the maritime carrier's liability by generally establishing it on the basis of presumed fault, except in two cases: fire and on-deck carriage.

With two international conventions regulating maritime goods transport, countries interested in maritime navigation were divided between membership in each convention. The United Nations, represented by the International Trade Law Commission, felt the urgent need for updated and unified

### ملخص

تحكم عقود النقل البحري الدولي للبضائع اتفاقيتان: بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول تعديلها ومعاهدة هامبورج 1978، فالأولى التي وضعت في وقت كانت فيه مخاطر الملاحة البحرية كثيرة ووسائل الاتصال محدودة جاءت بأحكام منحازة لمصلحة الناقل، تخففت من مسؤوليته وذلك بتقرير قائمة طويلة من الإعفاءات.

أما اتفاقية هامبورج فقد جاءت تحت طلب الدول الشاحنة، بأحكام منحازة لمصلحة الشاحنين فشددت مسؤولية الناقل البحري فأقامتها عموماً على أساس الخطأ المفترض إلا في حالتين: حالة الحريق وحالة النقل على سطح السفينة.

وبوجود اتفاقيتين دوليتين تنظمان النقل البحري للبضائع، انقسمت الدول المهتمة بالملاحة البحرية بين العضوية في كل من الاتفاقيتين فاستشعرت الأمم المتحدة ممثلة في لجنة القانون التجاري الدولي الحاجة الملحة إلى قواعد قانونية دولية مستحدثة وموحدة تحكم عقود النقل البحري، فجاءت اتفاقية روتردام.

international legal rules governing maritime transport contracts, resulting in the Rotterdam Convention.

أولاً: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل

First: Basis of Maritime Carrier Liability under Brussels Convention

## Brussels Convention Liability Basis

The Brussels Convention did not establish the basis of liability in a clear principle but rather addressed the carrier's obligations in Article 3, paragraphs 1 and 2, and listed cases where the carrier is exempted from liability in Article 4, paragraphs 1 and 2.

Under the Brussels Convention, if the cargo owner proves loss or damage, the carrier's liability is presumed, but the carrier can defend against liability if they prove that the cause of damage is due to one of the exemption cases contained in paragraph 2 of Article 4.

Legal doctrine suggests that the carrier's means of avoiding liability is based on identifying the incident that led to the damage as one of the exemption cases and the causal relationship between that incident and the damage to the cargo. If the cause of damage remains unknown, there is no exemption for the carrier.

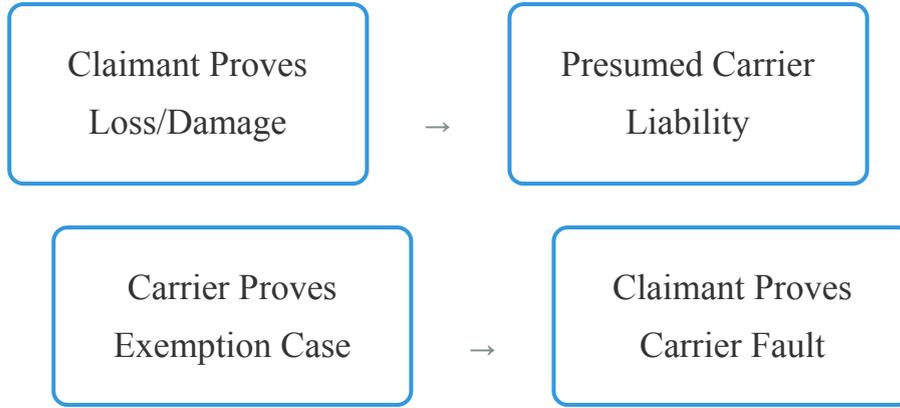
## أساس المسؤولية في اتفاقية بروكسل

لم تحدد الاتفاقية أساس المسؤولية في مبدأ واضح وإنما تعرضت لالتزامات الناقل في المادة (3) فقرة 1 و2 وأوردت حالات يُعفى فيها الناقل من المسؤولية ضمن المادة 4 فقرة 1 و2.

في ظل معاهدة بروكسل إذا أثبت مالك الشحنة الهلاك أو التلف تفترض مسؤولية الناقل ولكن يستطيع الناقل أن يدفع عنه المسؤولية إذا أثبت أن سبب الضرر يرجع إلى إحدى حالات الإعفاء التي تتضمنها الفقرة 2 من المادة 4.

ويرى الفقه أن وسيلة الناقل في إبعاد المسؤولية تبني على تحديد الواقعة التي أدت إلى حصول الضرر كإحدى حالات الإعفاء والعلاقة السببية بين تلك الواقعة والضرر الحاصل للشحنة، فإذا ظل سبب الضرر مجهولاً فلا إعفاء للناقل.

# Brussels Convention - Burden of Proof Flowchart



ثانياً: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورج

Second: Basis of Maritime Carrier Liability under Hamburg Convention

## Hamburg Convention Liability Basis

To establish a unified and comprehensive standard for maritime carrier liability, the drafters of the Hamburg Convention adopted the argument presented by shippers that the carrier should be liable for loss or damage to cargo arising from their fault. Accordingly, they chose to establish a positive liability rule based on presumed fault and to abolish the list of exceptions contained in the Brussels Convention.

This statement regarding the basis of liability was provided in the terms of paragraph 1 of Article 5 of the Hamburg Convention, which provides for the carrier's liability for damage arising from

## أساس المسؤولية في اتفاقية هامبورج

لوضع معيار موحد وشامل لمسؤولية الناقل البحري، فإن واضعي مسودة اتفاقية هامبورج تبنا الحجة المقدمة من الشاحنين وهي أن الناقل يجب أن يكون مسؤولاً عن هلاك أو تلف الشحنة الذي ينشأ عن خطئه وتبعاً لذلك فقد اختاروا أن يضعوا قاعدة المسؤولية إيجابية تقوم على أساس الخطأ المفترض.

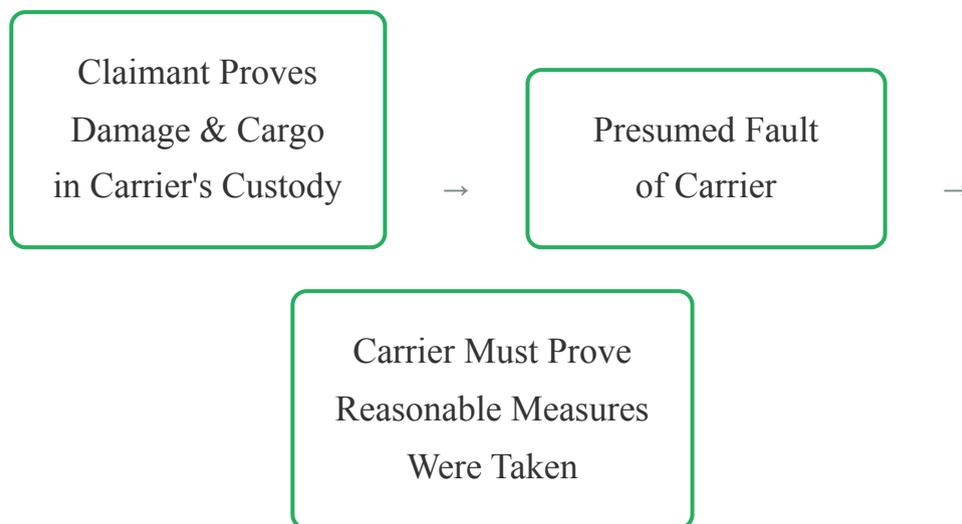
فتقتضي الفقرة 1 من المادة (5) من اتفاقية هامبورج بمسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الضرر أثناء وجود البضائع في عهده، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

فتبنت معاهدة هامبورج قاعدة موحدة لعبء الإثبات تقوم على افتراض الخطأ في كل حالات التلف أو الهلاك الذي يحصل للشحنة ومن ثم فرضت عبء إثبات موحد على الناقل باعتباره الطرف الذي يكون أكثر معرفة بالوقائع والأحداث.

loss, damage, or delay in delivery of goods if the incident causing the damage occurred while the goods were in the carrier's custody, unless the carrier proves that they and their servants and agents took all reasonable measures to prevent the damage.

The Hamburg Convention adopted a unified rule for burden of proof based on presumed fault in all cases of damage or loss to cargo, thus imposing a unified burden of proof on the carrier as the party most knowledgeable about the facts and events.

## Hamburg Convention - Burden of Proof Flowchart



ثالثاً: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية روتردام

Third: Basis of Maritime Carrier Liability under Rotterdam Convention

**Rotterdam  
Convention Liability  
Basis**

**أساس المسؤولية في  
اتفاقية روتردام**

During the preparatory work for the draft convention, choosing the basis of carrier liability raised significant debate. Some participants recommended choosing presumed liability as the basis for maritime carrier liability, while others preferred liability based on presumed fault. The Rotterdam Convention merged elements from both previous conventions and established a new basis for maritime carrier liability with detailed provisions and rules regarding burden of proof.

Article 17 of Chapter 5, titled "Basis of Liability," addressed the basis of carrier liability in its paragraph in a positive, explicit manner, establishing carrier liability for loss, damage, or delay in delivery of goods if the claimant proves that the loss, damage, or delay occurred during the period when the goods were in the carrier's custody.

The convention established a two-round system that achieved balance for both carrier and shipper in matters of burden of proof and rebuttal of proof.

خلال الأعمال التحضيرية لمشروع الاتفاقية اختير أساس مسؤولية الناقل آثار جديلاً كبيراً فبعض المشاركين أوصوا باختيار المسؤولية المفترضة كأساس لمسؤولية الناقل البحري والبعض الآخر فضلوا المسؤولية على أساس الخطأ المفترض، فدمجت اتفاقية روتردام عناصر كلا الاتفاقيتين السابقتين لها ووضعت أساساً جديداً لمسؤولية الناقل البحري.

فالمادة (17) من الفصل 5 تحت عنوان أساس المسؤولية تناولت أساس مسؤولية الناقل في فقرتها عموماً بأسلوب إيجابي صريح معقدت مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها إذا أثبت طالب التعويض أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد وقع أثناء مدة وجود البضاعة في حراسة الناقل.

وتستقرأ من نص المادة (17) أن الناقل مسؤول باقتراض الخطأ فيه مع إمكانية التحرر من المسؤولية وهذا كله في جولتين حقتا توازناً لكل من الناقل والشاحن في مسائل عبء الإثبات ودحض الإثبات.

## Rotterdam Convention - Two-Round Burden of Proof System

### Round 1: Initial Proof - Counter Proof

**Step 1:** Claimant proves loss/damage/delay occurred during carrier's custody period

**Step 2:** Carrier becomes liable and must choose one of two defenses:

- (a) Prove damage not attributable to carrier's fault, OR
- (b) Prove damage due to exemption cases in Article 17(3)

### Round 2: Counter-Proof - Final Defense

**Step 3:** If carrier chose defense (b), claimant can counter-prove:

- (a) Carrier's fault caused or contributed to the incident, OR
- (b) Another cause not listed in exemptions caused damage, OR
- (c) Unseaworthiness, improper manning, or unsafe cargo spaces caused damage

**Step 4:** Carrier's final defense depends on claimant's counter-proof type

### جدول مقارنة للاتفاقيات الثلاث

#### Comparison Table of the Three Conventions

Convention / الاتفاقية	Liability Basis / أساس المسؤولية	Burden of Proof / عبء الإثبات	Exemption Cases / حالات الإعفاء	Special Cases / الحالات الخاصة
Brussels 1924 بروكسل 1924	Presumed Liability المسؤولية المفترضة	On Carrier على الناقل	Long List Including Nautical Fault قائمة طويلة تشمل الخطأ الملاحي	Unseaworthiness, Hidden Defects عدم الصلاحية، العيوب الخفية
Hamburg 1978 هامبورغ 1978	Presumed Fault الخطأ المفترض	On Carrier على الناقل	No General Exemptions لا توجد إعفاءات عامة	Fire, On-deck Cargo الحريق، البضائع على السطح
Rotterdam 2008 روتردام 2008	Mixed System نظام مختلط	Two-Round System نظام الجولتين	Limited List قائمة محدودة	Balanced Approach منهج متوازن

### الخلاصة والنتائج

#### Conclusion and Results

## Results and Conclusions

## النتائج والخاتمة

1. أُلزمت اتفاقية روتردام الناقل البحري بالتزام عام وهو نقل البضاعة وتسليمها بحالة سليمة إلى المرسل

1. The Rotterdam Convention imposed a general obligation on the maritime carrier to transport and deliver goods in sound condition to the consignee at the agreed time or reasonable time, thus adopting an approach closer to making it an obligation to achieve a result rather than an obligation of due care.
2. The Rotterdam Convention expanded the legal meaning of maritime carrier liability period within its rules, referring this period to the will of both parties to the transport contract - the carrier and shipper.
3. The Rotterdam Convention modified the basis on which maritime carrier liability is established under Hamburg rules, which is in principle presumed fault or negligence on the carrier's part.
4. The Rotterdam Convention provisions established maritime carrier liability in some cases on the basis of presumed fault, in other cases on the basis of presumed liability, and also on the basis of fault requiring proof.
5. The Rotterdam Convention retained the long list of cases that the carrier can rely on to defend against liability, approximately those provided for in the Brussels Convention, but these do not represent cases of absolute exemption from liability but rather circumstances that would reverse the burden of proof.
6. The Rotterdam Convention abolished what the carrier enjoyed under the Brussels Treaty regarding loss or damage to goods caused by acts,

- إليه في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول وبذلك تكون قد انتهجت منهجاً يقترب من جعله التزاماً بتحقيق نتيجة أكثر منه التزاماً ببذل عناية.
2. وسعت اتفاقية روتردام ضمن قواعدها من المدلول القانوني لمسؤولية الناقل البحري فأرجعت هذه المدة إلى إرادة طرفي عقد النقل أي الناقل والشاحن.
3. عدلت اتفاقية روتردام عن الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد هامبورغ وهي من حيث المبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض في جانبه.
4. قررت أحكام قواعد روتردام إقامة مسؤولية الناقل البحري في بعض الحالات على أساس الخطأ المفترض وفي حالات أخرى على أساس المسؤولية المفترضة وكذلك على أساس الخطأ الواجب إثباته.
5. احتفظت قواعد روتردام بالقائمة الطويلة للحالات التي يمكن للناقل الاستناد عليها لدفع مسؤوليته وهي تقريباً التي نصت عليها اتفاقية بروكسل وهذه القائمة لا تمثل حالات الإعفاء المطلق من المسؤولية بل هي ظروف من شأنها أن تعكس عبء الإثبات.
6. ألغت اتفاقية روتردام ما كان يتمتع به الناقل في كنف معاهدة بروكسل، فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها الذي يحدث بسبب أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة وهذه خطوة إلى الأمام لصالح الشاحنين.
7. على عكس اتفاقية بروكسل، جعلت اتفاقية روتردام التزام الناقل بتوفير سفينة صالحة للملاحة التزاماً مستمراً يشمل الرحلة البحرية بأكملها وهذا ما يمثل زيادة في النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري.

neglect, or fault of the master, crew, pilot, or carrier's servants in navigation or ship management - a step forward in favor of shippers.

7. Unlike the Brussels Convention, the Rotterdam Convention made the carrier's obligation to provide a seaworthy ship a continuous obligation covering the entire maritime voyage, representing an increase in the material scope of maritime carrier liability.

مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية - العدد التاسع - جوان 2016

Al-Bahith Journal for Academic Studies - Issue Nine - June 2016