

محاولات توحيد وتنسيق قواعد النقل البحري الدولي للبضائع من طرف الدول بواسطة المعاهدات الدولية  
متعددة الأطراف

**Efforts to unify and coordinate international rules for maritime  
transportation of goods by states through multilateral international treaties**

بودالي صهيب<sup>1</sup>، بن حمو فتح الدين<sup>2</sup>

<sup>1</sup> المخبر المتوسطي للدراسات القانونية، المركز الجامعي - مغنية (الجزائر)، [boudali.soheib@cumaghnia.dz](mailto:boudali.soheib@cumaghnia.dz)

<sup>2</sup> المركز الجامعي مغنية - مغنية (الجزائر)، [benhamoufetheddine@gmail.com](mailto:benhamoufetheddine@gmail.com)

تاريخ النشر: 2024/04/30

تاريخ القبول: 2024/03/01

تاريخ الاستلام: 2023/12/05

**ملخص:**

يفترض نشاط النقل البحري الدولي للبضائع من الناحية العملية تعددا للمتعاملين الدوليين، لذلك بات توحيد وتنسيق التنظيم الساري عليه الحل الأمثل لتحقيق عوامل التوقع واليقين المتعلق بالقواعد القانونية، مما يؤدي إلى استتباب الأمن القانوني في المعاملات وتعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية بشكل متكافئ بين المتعاقدين لذلك كان من المهم التساؤل عن دور الدول في تحقيق الأهداف السابقة عن طريق المعاهدات الدولية المتعددة الأطراف ومدى نجاحها في ذلك.  
**كلمات مفتاحية:** قواعد، نقل بحري، محاولات الدول، توحيد.

**Abstract:**

The practical aspect of international maritime cargo transportation presupposes a diversity of international actors. Consequently, the unification and coordination of its regulation appear as the optimal solution to achieve predictability and certainty regarding legal rules. This, in turn, contributes to instilling legal security in transactions, fostering trade, and promoting economic development equitably between contracting parties. hence, it is essential to question the role of states in achieving these objectives through multilateral international treaties and assess their success in doing so.

**Keywords:** Rules; Maritime Transport; States Efforts; Unification.

# محاولات توحيد وتنسيق قواعد النقل البحري الدولي للبضائع من طرف الدول بواسطة المعاهدات الدولية متعددة الأطراف

## مقدمة

لا خلاف حول حقيقة إعتبار جميع الدول النقل البحري للبضائع مجالا إستراتيجيا في حاجة إلى تنظيم موحد ومتناسق. كما أنه يسود الإعتقاد لديها بأنه من أجل تعزيز التجارة والتنمية الإقتصادية على المستويين الداخلي والدولي يجب ضمان للمتعاملين في المجال النقل البحري للبضائع عامل التوقع للقانون المطبق على روابطهم التعاقدية.

والذي ينتهي بدوره إلى اليقين القانوني المؤدي بطبيعته إلى تحقيق الأمن القانوني المنشود في المعاملات. وإذا كان التوحيد معناه تبني نظام قانوني واحد يوضع حدا لتعدد الأنظمة أو هو تليح الأنظمة القائمة بقواعد متماثلة، فإن التنسيق يتمثل في تبني نظام قيمي يترك هوامش تقديرية للمخاطبين به.<sup>1</sup>

ومهما يكن من أمر فإنه لتكريس التوحيد والتنسيق المطلوبين في مجال النقل البحري للبضائع آثرت دول التصدي له بتنظيم أمر بواسطة المعاهدات الدولية علما أن هذه الأخيرة هي أدوات لا غنى عنها في عالم تتعدد وتتشابك فيه المبادلات بحيث تنمو وتتكامل بشكل مستمر.

ونشير إلى أن هذا الأسلوب في التوحيد والتنسيق امتدّ لمدة قرن كامل حتى الآن، وقد نتج عنه عدة معاهدات دولية. وقد اختلفت الأطر التي وضعت فيها هذه المعاهدات بحسب الفترة التي أبرمت فيها.

لذلك تطرح إشكالية مدى نجاح الدول في محاولاتها لتوحيد وتنسيق قواعد النقل البحري للبضائع؟ وللإجابة عن الإشكالية السابقة اخترنا أن نتبع محاولة التوحيد في إطار اللجنة البحرية الدولية (مبحث أول) ثم المحاولات التالية لها في إطار لجان منظمة الأمم المتحدة مع تقييم هذه المحاولات و اقتراح البدائل (مبحث ثان)..

## المبحث الأول: محاولة التوحيد في إطار اللجنة البحرية الدولية.

لا أحد يشكك في الدور المحوري الذي لعبته اللجنة البحرية الدولية في انطلاق عملية التوحيد بفضل وضع معاهدة بروكسل 1924، وإن كان الشك قد تسلل إلى دورها فيما بعد من طرف الدول النامية. لذلك سنتناول في هذا المطلب الظروف الخاصة التي جاء فيها تدخل الدول لتوحيد قواعد قانون النقل البحري الدولي للبضائع (مطلب أول) ثم نعرض على الميلاد العسير لمعاهدة بروكسل 1924 (مطلب ثاني)، وبعد ذلك نوضح الأسباب التي أدت إلى ظهور الحاجة إلى تعديلها العاجل بعد ذلك (مطلب ثالث).

## المطلب الأول: الظروف المهيئة لتدخل الدول بغرض توحيد قانون النقل البحري الدولي للبضائع.

إن دراسة تاريخ النقل البحري للبضائع و يؤكد أن ذوي الشأن أو المتعاملين في مجال النقل البحري هم من كان لهم فضل المبادرة في توحيد قواعد عقد النقل البحري بصفة تلقائية، قبل أن تأخذ الدول البحرية الكبرى بزمام التنظيم عن طريق

<sup>1</sup>François CollurtDutilleul, *l'harmonisation internationale du droit privé*, revue générale de droit, V24, n°02, juin 1993, <https://www.erudit.org/revues/rgd>. (visité le 17-11-2023 à 19 :00).

سنّ قوانين داخلية قامت في مجملها على مبدأ الحرية التعاقدية، مما أدى إلى وضعية عدم تكافؤ بين أطرافه (فرع أول) وهو ما استدعى تدخل دول الشاحنين عن طريق سنّ تشريعات حمائية (فرع ثاني).

### الفرع الأول: تبني مبدأ الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري وآثاره

بدأ تدخل الدول ذات السيادة في النقل البحري عن طريق اعتماد تنظيم وطني تناول بعض الروابط التعاقدية بمناسبة نقل البضائع بطريق البحر، وبوجه خاص الجوانب المتعلقة بمسؤولية الناقل، الملاحة وحركة الشحن. وتخلّى تدخل الدول في بادئ الأمر عن طريق إدماج قواعد التجارة البحرية في تشريعاتها الوطنية وبوجه خاص في التقنيات المدنية والتجارية<sup>1</sup>. وقد أخذت أغلبها بمبدأ الحرية التعاقدية، أو بمبدأ سلطان الإرادة، بما يسمح للطرف القوي وهو الناقل بفرض شروط النقل التي تخدم مصالحه على حساب الطرف الضعيف وهو الشاحن. وبحكم استفادة هذه المؤسسات الخاصة من الحرية الكاملة في التحرك وتطبيق الممارسات التجارية المقيّدة للمنافسة نجحت في احتكار النقل البحري للخطوط المنتظمة.

### الفرع الثاني: تدخل الدول من أجل إعادة التوازن إلى عقد النقل البحري للبضائع بموجب قواعد أمرّة

ومن أجل مجابهة عدم التكافؤ السابق، لم تتأخر بعض الدول في وضع تشريعات لحماية رعاياها من الشاحنين، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية رائدة في هذا المجال بسنّها لقانون مكتوب هو Harter Act لسنة 1893. ولما كان قانوناً نموذجياً فسرعان ما تبعتها فيه دول أخرى<sup>2</sup>.

وقد تضمّنت جلّ القوانين السابقة قواعد تفرض على الناقل مسؤولية أشدّ صراحة في حالة الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء نقلها. وباستثناء الولايات المتحدة التي أصدرت تشريعاً ضدّ الممارسات المقيّدة للتجارة البحرية، فإن القوى البحرية الأوروبية لم تقم بالتخلّي عن فكرة اعتماد تشريع مناسب، ولكن أيضاً استبعدتها من تشريعاتها الوطنية المتعلقة بالممارسات التجارية المقيّدة<sup>3</sup>.

إن توحيد القوانين الوطنية عن طريق اعتماد المعاهدات الدولية المتعلقة بالنقل البحري بدأت أول ما بدأت في إطار اللجنة البحرية الدولية.

وبدأ ميل غالبية الدول إلى توحيد قانون النقل للبضائع عن طريق قواعد أمرّة، تتم بواسطة المعاهدات الدولية. وهو اتجاه يؤيّد جانب من الفقه على أساس أن المعاهدات تشكّل وسائل لا غنى عنها في عالم تتضاعف فيه المبادلات، التي يجب أن تنمو وتتحمّن باستمرار<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - ومن أهم هذه القوانين: قانون التجارة الفرنسي 1807، أمر بلباو Otdonanza de Bilbao 1737، وفي النرويج DanskeLov 1683، والقوانين السويدية 1667، وفي ألمانيا 1794.

<sup>2</sup> - منها أستراليا (1904) وكندا (1910).

<sup>3</sup> - Georges Assonitis, **Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED**, Open Edition Books, (visité le 15-09-2023 à 18 :15).

<sup>4</sup> - Fulchiron (H), **Les conventions internationales : Présentations Sommaire**. in Rubellin Divichi J. Rainer F. (ed.), (p 27).

## محاولات توحيد وتنسيق قواعد النقل البحري الدولي للبضائع من طرف الدول بواسطة المعاهدات الدولية متعددة الأطراف

إذا راجعنا المعاهدات المبرمة لتنظيم النقل البحري الدولي للبضائع لوجدنا أنّها حسب الترتيب التاريخي هي:

1- معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن المعتمدة في 25 أوت 1924 المعدلة جزئياً بالبروتوكول المعروف بقواعد ويسبي المعتمد بتاريخ 23 فيفري 1968 والبروتوكول المؤرخ في 21 ديسمبر 1979.

2- معاهدة هامبورغ للأمم المتحدة حول نقل البضائع بطريق البحر المعروفة بقواعد هامبورغ، المعتمدة بتاريخ: 31 مارس 1978 والسارية المفعول ابتداء من تاريخ: 1 نوفمبر 1992.

3- معاهدة الأمم المتحدة حول عقد النقل الدولي للبضائع الحاصل كلياً أو جزئياً بطريق البحر، المعروفة بقواعد روتردام، المعتمدة بنيويورك بتاريخ: 19 ديسمبر 2008.

أهم ما يلاحظ على هذه المعاهدات أنّ كلّ واحدة فيها جاءت في ظروف جيوسياسية مختلفة، وساهمت في وضعها أطراف مختلفة، كما ارتبطت كلّ واحدة منها بواقع التجارة البحرية العالمية الذي تزامن مع تاريخ وضعها.

من أجل القضاء على اختلاف الحقوق المطبقة على السفن التي كانت تلتقي وتتصادف باستمرار بغرض التجارة في نفس الموانئ تأسست في سنة 1896 ببروكسل الجمعية البحرية الدولية CMI التي كلفت بترقية توحيد القانون البحري<sup>1</sup> عن طريق تنسيق أشغال الجمعيات الوطنية للقانون البحري وكان من الصعب الوصول إلى هذا التوحيد في أوروبا في ذلك الحين ، باعتبار أنّ شاحني تلك الدول حاولوا الحصول من حكوماتهم على تشريع شبيه بقانون هارتر *The Harter Act* في أمريكا، يحمي مصالحهم بصفة أكبر، فوجدوا أنفسهم في مواجهة القوّة الساحقة للناقلين للدول المالكة لتجهيز عظيم وهي بريطانيا وفرنسا.

وقد أسهمت عدّة عوامل في انتشار الوعي بضرورة سنّ تشريع دولي موحد في مجال النقل البحري منها: ضغط الشاحنين وبوجه خاص في بلاد الدومينيون<sup>2</sup> وتطوّر الاعتماد المستندي، وهو ما جعل المجهزين الانجليز يشعرون بجدية تهديد مصالحهم، وأنّ التوافق الدولي الذي ظلوا يستبعدونه هو الحل الممكن لهذا المشكل.

وهكذا وجدت الأطراف المتنافسة المختلفة نفسها منساقّة لتحقيق الإصلاح عن طريق التوافق الدولي، وهو ما دفع

العميد G. Ripert آنذاك إلى القول بأنّ القرن العشرين سيشهد تحقيقاً للتوحيد الدولي للقانون البحري بصفة تدريجية<sup>3</sup>.

وكأنّنا كنّا بصدد جمع الدول للقاعدة البحرية *La Lexmaritima* المعروفة في القرون الوسطى بعد أن تفرّقت في

التقنيات الوطنية الجامدة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أنشئت اللجنة البحرية الدولية (CMI) باقتراح من جمعية القانون الدولي (ICA) ومعهد القانون الدولي.

Albert Lilar and Carlo Van Den Bosch, *Le Comité Maritime International 1897-1972* by, comitmaritime.org.history, (visité le 11-10-2023 à 14 :15).

<sup>2</sup> - علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983، (ص 192).

<sup>3</sup> -G. Ripert, *Droit maritime*, T2, 4<sup>ème</sup> éd., Rousseau et compagnie, 1952, p 963.

<sup>4</sup> - GurvanBranellec, Anne Choquet, *transport maritime de marchandises : la construction d'un système juridique complexe dépassant le mythe de l'uniformité*.p10, <https://Hal. Science>, (visité le 02-09- 2023 à 13 :30).

## المطلب الثاني: الميلاد العسير لمعاهدة بروكسل.

وقد بدأ هذا الإصلاح بمناقشات بين الشاحنين والمجهزين من أجل إعداد سندات شحن خاصة ترضي الطرفين في صورة قواعد لاهاي (فرع أول)، ثم تلاها على المستوى المؤسسي بقيادة الدول البحرية الكبرى آنذاك ومساهمة أهم الجمعيات البحرية وممثلي التجمعات المعنية تكلفت بمعاهدة بروكسل 1924 (فرع ثاني).

### الفرع الأول: عدم نجاح الطريق الإتفاقي لتوحيد قواعد عقد النقل البحري للبضائع في صورة قواعد لاهاي.

وقد اجتمعت تلك الدول في مؤتمر لاهاي في سبتمبر 1921 تحت رعاية جمعية القانون الدولي بغرض إعداد معاهدة ، ليمت اعتماد قواعد النقل البحري بمقتضى سندات الشحن المعروفة بقواعد لاهاي لسنة 1921. وقد ساهمت هذه القواعد في وضع سند شحن نموذجي.

وقد كان اتجاه ممثلي الأطراف المجتمعمة في بادئ الأمر ينحو نحو اعتماد القواعد السابقة بطريقة إتفاقية، بعيداً عن التدخل التشريعي<sup>1</sup>. لقد كانت هذه القواعد ثمرة لتوافق بين المجهزين والشاحنين، حيث تخلى المجهزون للشاحنين عن مبدأ قرينة المسؤولية<sup>2</sup>، وأن يقبل الشاحنون من جهتهم بعض حالات الإعفاء ومبدأ تحديد مسؤولية الناقل.

ونظراً لعدم التزام الأطراف بتلك القواعد فإنها باءت بالفشل. ويعزى هذا الفشل أساساً على ما يبدو إلى تشكيل هذه القواعد نفسها<sup>3</sup>. ومن حيث الموضوع فإن قواعد لاهاي اكتفت بإعادة المبادئ الأساسية الواردة في قانون هارتز.

### الفرع الثاني: نجاح تدخل الدول في توحيد بعض قواعد النقل البحري بموجب معاهدة بروكسل 1924.

وقد أدى الفشل السابق الذكر إلى التسليم بضرورة وضع معاهدة دولية وبالتالي تحويلها إلى نص آمر. ولهذا الغرض عقد في أكتوبر 1922 ببروكسل مؤتمراً دبلوماسياً دولياً، تم فيه اعتماد بشكل نهائي مشروع المعاهدة والتي تعتبر إعادة إنتاج لقواعد لاهاي السابقة رغم المعارضة الشديدة التي لقيتها من فرنسا<sup>4</sup>.

وفي 25 أوت 1924 تم التوقيع على المعاهدة من طرف 10 دول التي كانت تمثل آنذاك ثلثي الحمولة العالمية<sup>5</sup>.

ووفقاً لممثل فرنسا العميد G. Ripert فإن التصديقات عليها كانت تسير بوتيرة بطيئة نظراً لتخوف الدول من نص المعاهدة<sup>6</sup>. وكان على الدول التي انضمت إلى النص الدولي أن تقوم بإدخالها إلى قانونها الداخلي. وبعد ذلك توالى التصديقات.

<sup>1</sup> - علي البارودي، مرجع سبق ذكره، (ص193).

<sup>2</sup> - أي المسؤولية الإلزامية للناقلين عن أخطاء التابعين.

<sup>3</sup> - وصياغتها في شكل سند شحن نموذجي، مستوحى من النموذج الأنجلوسكسوني.

GurvanBranellec, **La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer : Contribution à l'étude de l'uniformité du droit**, Université de Bretagne Brest 2007, Hal Open Science., p 24. <https://theses.Hal. Science>, (visité le 25-10- 2023 à 17 :00).

<sup>4</sup>- Ibid, (p 25).

<sup>5</sup> - وهي: ألمانيا، بلجيكا، إسبانيا، و.م.أ، بريطانيا، إيطاليا، اليابان، بولونيا، مدينة دانتزيك Dantzig (بولونيا) ورومانيا.

<sup>6</sup> -Geroges Ripert, **Note sous l'arrêt de la cour du 08-06-1948**, D1948, 553. GurvanBranellec, op.cit., (p 25).

## محاولات توحيد وتنسيق قواعد النقل البحري الدولي للبضائع من طرف الدول بواسطة المعاهدات الدولية متعددة الأطراف

وإلى جانب التصديقات السابقة نجد القوانين الوطنية التي قامت بنقل نص المعاهدة بحدافه<sup>1</sup>، كما نجد دولاً أخرى تبنت القواعد الأساسية الواردة فيها مع إدخال بعض التعديلات الهامة وفي أحيان أخرى تعديل حدود مسؤولية المجهز فحسب<sup>2</sup>.

وقد صدقت عليها أو انضمت إليها حتى الآن أكثر من 100 دولة منها الكثير من الدول النامية، ولم تخل حيّز التنفيذ إلا في سنة 1931، ولا زالت سارية إلى يومنا هذا. وعدلت وتمت ببروتوكولين الأول في سنة 1968 المعروف بقواعد ويسبي، والثاني في سنة 1979. وانضمت إليها الجزائر بعد سنتين من استقلالها في سنة 1964<sup>3</sup>.

لقد تأثرت هذه المعاهدة أساساً بتشريع Harter Act الأمريكي، واعتبرت الاجتهاد الأول لدول الشاحنين<sup>4</sup>. وتعدّ هذه المعاهدة في نظر البعض دون جدال أكبر معاهدة في القرن العشرين. كما تعتبر نابعة من واقع التجارة والتوافق بين المحترفين<sup>5</sup>. ولتلك الأسباب تجذرت في الممارسة باعتبارها القانون الأكثر انتشاراً في النقل البحري.

وشكلت هذه الأداة الاتفاقية صفقة تهدف إلى حلّ الخلافات بين الشاحنين والناقلين. غير أنّ الهدف من وضعها لم يكن هو إرساء نظام متكامل لنقل البضائع عن طريق البحر، وإنما ترمي فقط إلى جعل سند الشحن كوثيقة أساسية لعمليات الائتمان وحمايته بوصفه كذلك.

ويترتب على ذلك أن المعاهدة لا تسري إلا على النقل الذي يتم بمقتضى سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة تشكل سنداً لنقل البضائع بطريق البحر.

### المطلب الثالث: ظهور الحاجة الماسة لتعديلها عاجلاً.

استقر العمل بمعاهدة بروكسل 1924 لأكثر من ربع قرن، ولكن التطورات الاقتصادية التي طرأت بعد الحرب العالمية الأولى والتطبيق العملي أبان عن نقاط ضعف فيها، مما حتمّ تعديلها بموجب بروتوكولين متتاليين (فرع أول) تلى ذلك تباين مواقف الشاحنين من تعديلها (فرع ثاني).

### الفرع الأول: نقاط الضعف في معاهدة بروكسل 1924.

لم تنص معاهدة بروكسل 1924 على مراجعتها الدورية، لذلك سرعان ما ظهرت الحاجة إلى ملاءمتها مع التطورات التقنية. وهو ما طالب به الشاحنون على أساس أنّ الأحكام المتعلقة بنظام مسؤولية الناقل، وعلى وجه الخصوص حالات الإعفاء يجب تعديلها لما شابها من غموض وإبهام. من جهة أخرى رأوا أن تقلص المخاطر البحرية نتيجة التطور التقني،

<sup>1</sup> - مثل: بريطانيا التي أصدرت قانوناً داخلياً The Carriage of goods by Sea Act 1<sup>st</sup> august 1924، وأيضاً بلجيكا بموجب قانون 20 نوفمبر 1928.

<sup>2</sup> - مثل: إسبانيا وهنغاريا 1930، البرتغال وموناكو 1931، و.م.أ وبريطانيا 1937، إيطاليا، الدانمارك النرويج 1938، ...

<sup>3</sup> - بموجب المرسوم رقم 64-11 المؤرخ في 2 مارس 1964.

<sup>4</sup> - وهي: الولايات المتحدة الأمريكية، أستراليا، كندا،... الخ.

<sup>5</sup> - Christian Scapel et Jacques Bonnaud, **Les conventions internationales sur le transport des marchandises**, Pratic exporte, 1992, (p 6).

يفترض أن يقود إلى توزيع جديد للمخاطر وبوجه خاص استبعاد إمكانية تنصّل الناقلين من المسؤولية عن أخطار أصبح من السهل تجنّبها<sup>1</sup>.

كما انتقدت معاهدة بروكسل من حيث كونها لا تحدّد بصفة دقيقة مجال تطبيقها.

ونتيجة لما سبق وبنفس طريقة إعداد معاهدة 1924 تم إخطار اللجنة البحرية الدولية CMI، ليتم تحضير المشروع التمهيدي للمراجعة أثناء الاجتماعات المنعقدة بصفة سنوية<sup>2</sup>.

وفي المؤتمر الدبلوماسي الثاني عشر المنعقد ببروكسل في فيفري 1968 تمت صياغة واعتماد البروتوكول المعدّل لمعاهدة بروكسل 1924 والمعروف عند الأنجلوسكسون بقواعد وسي.

وقد ضبط ووسع البروتوكول من نطاق المعاهدة، حيث أنّ المادة 10 من معاهدة 1924 التي تنص على أن تطبق على كل سند شحن صادر في دولة متعاقدة كان شديد الإيجاز وأدى على عديد الصعوبات<sup>3</sup>. ويذكر أن بروتوكول 1968 لم يتم بتعديل شامل لمعاهدة 1924، وأهم تعديل جاء به هو سقف التعويض<sup>4</sup>.

أما من حيث نفاذه فنصّت المادة 12 منه على أنه لا يدخل حيز النفاذ إلا بعد توقيع 10 دول على الأقل، وبشرط أن تكون 05 دول منها مالكة لأسطول بحري لا تقل حمولته عن مليون طن<sup>5</sup>.

#### الفرع الثاني: تباين مواقف الشاحنين من التعديلات السابقين

لم تحظ التعديلات الطفيفة السابقة بقبول أو برضا الشاحنين وخاصة الدول النامية.

وبعد أن تمّ التخلي عن الذهب كقيمة قياسية في سنة 1978، فإن ذلك قاد إلى اعتماد وحدة جديدة حتى يتسنى لقيمتها أن تتماشى مع تطور العملات الرئيسية، ولتبسيط تحويل العملات الوطنية.

وبموجب بروتوكول بروكسل المؤرخ في 21 ديسمبر 1979 والذي تم تنفيذه من طرف صندوق النقد الدولي تم إدخال Droit de Tirage Spécial DTS بوصفه وحدة حسابية من أجل حساب حدود مسؤولية الناقل، ودخل حيّز التنفيذ بتاريخ 14 فيفري 1984.

من جهتها سارعت دول الناقلين مثل فرنسا إلى تنسيق تشريعاتها الداخلية مع التعديلات المتخذة على معاهدة بروكسل لسنة 1924 بموجب بروتوكولي 1968 و1979. ولم تحذو الجزائر حذو فرنسا في ذلك.

<sup>1</sup> -René Rodière, *Traité général de droit maritime*, T2, Dalloz, 1968, N°71 et s.

<sup>2</sup> - ويبدو أنّ الاتفاق على مشروع البروتوكول لم يكن هيّنا لأنّ توصيات مؤتمر ستوكهولم عام 1963 تم رفضها بعد عرضها في مؤتمر بروكسل عام 1967، كما تم رفض ما أسفر عنه مؤتمر Rigeika في 1959. علي البارودي، مرجع سبق ذكره، (ص 194).

<sup>3</sup> -GurvanBrannelec, op.cit., (p. 27).

<sup>4</sup> - وحسابه تم إحلال الفرنك بوانكريه بدلاً من الجنيه الذهبي Livre-or. كما نص على تحديد مزدوج لمسؤولية الناقل بمنحه الاختيار بين "الطرد أو الوحدة" و"الكيلوغرام من الوزن الصافي" وذلك بناء على اقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية وهو ما يسمح الأخذ بحساب محتويات الحاويات لا الحاوية ذاتها. فضلاً عن أنه تم استبعاد سقف المسؤولية في حالة الخطأ غير المغتفر وليس فقط غش الناقل.

<sup>5</sup> - علي البارودي، مرجع سبق ذكره، (ص 194).

## محاولات توحيد وتنسيق قواعد النقل البحري الدولي للبضائع من طرف الدول بواسطة المعاهدات الدولية متعددة الأطراف

### المبحث الثاني: محاولات التوحيد في إطار لجان منظمة الأمم المتحدة.

إنّ محاولة وضع نظام بحري حر كان الهدف الرئيسي للقوى البحرية الكبرى الغنية ، وخاصة الدول الأوروبية منها بعد الحرب العالمية الثانية . وهو هدف لا تتقاسمه معها الدول النامية الفقيرة المهتمة بنمو صناعاتها البحرية التي سعت لاتخاذ تدابير حمائية. وفي سبيل تغيير وضع النقل البحري للبضائع القائم على معاهدة بروكسل 1924 الذي اهتم بتحقيق مصلحة الدول الغنية بما ورد فيها من إعفاءات كثيرة لفائدة الناقلين وما انتهى إليه من عدم التكافؤ. لذلك فإنّ الدول النامية الفقيرة حرصت على تسوية الوضع السابق في إطار جديد ووفق أسس جديدة ، لذلك ارتأينا أن نعالج في هذا المبحث: ظهور وصعود كتلة الدول النامية ومطالبتها بوضع نظام جديد للنقل البحري للبضائع (مطلب أول) ثم نعرض إلى تضافر جهود الدول والجمعيات الدولية المختصة لإعداد قواعد روتردام (مطلب ثاني) وأخيرا نعلم إلى تقييم الجهود الدولية لتوحيد النظام الدولي لعقد النقل البحري للبضائع (مطلب ثالث).

### المطلب الأول : ظهور و صعود كتلة الدول النامية و مطالبتها بوضع نظام جديد للنقل البحري للبضائع

حرصت الدول النامية الفقيرة على تسوية الوضع السابق تحت مظلة منظمة الأمم المتحدة وهيئاتها المختصة لتحقيق أهداف التوحيد والتنسيق (فرع أول). غير أن الجهود السابقة لم تسفر لم إلاّ عن معاهدة هامبورغ 1978 التي تعرضت لنقد شديد بنفس الحجة باعتبارها تخلّ بالتوازن لفائدة الناقل (فرع ثاني).

### الفرع الأول : أثر ظهور الدول النامية على التنظيم الدولي للنقل البحري

شهدت سنوات الستينيات ظهور وصعود كتلة الدول النامية على الساحة السياسية الدولية، بما أعتبر عنصر خلاف آخر مستجد يضاف إلى الخلافات المتجذرة في مجال النقل البحري، بحكم رغبة هذه الدول الاندماج في الحياة الاقتصادية العالمية.

كما تزامن ذلك مع إنشاء منطمتين هامتين على مستوى الأمم المتحدة هما: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED) في سنة 1964، ولجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي (CNUDCI) في سنة 1966، اللتان نشأتا تحت ضغط حركة الدفاع عن شاحبي الدول النامية . بعد أن وصلت الدول النامية إلى قناعة أن وضع التنظيم الدولي للنقل البحري يجب أن يكون موضوع تعاون دولي، وأن يكون في إطار مناسب هو منظمة الأمم المتحدة.

لذلك تمثل مطلبها الأساسي في الدعوة إلى مراجعة قواعد قانون النقل الدولي البحري للبضائع على أساس أنّ معاهدة بروكسل وتعديلاتها تخدم مصالح المجهزين بوجه خاص ووضعت في غيابها من طرف القوى البحرية الكبرى.

كما رأت أن اللّجنة البحرية الدولية التي عملت - ولوقت طويل - لتوحيد القانون البحري، قد تعرّضت لهيمنة تلك القوى. وقد أدّى الضغط السابق إلى تدخل الأمم المتحدة للتكفل بضبط تنظيم دولي في مجال النقل البحري للبضائع، والتي لم تتوصّل حتى الآن إلى إعداد معاهدة جديدة تحظى بما حظيت به معاهدة بروكسل .

## الفرع الثاني : الميلاد الفاشل لقواعد هامبورغ 1978.

على غير العادة، تكفلت لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري (CNUDCI) بالمهمة، وبعد اجتماعات عديدة، قدّمت مشروعاً في مارس 1978<sup>1</sup> إلى مؤتمر المندوبين الوطنيين دعت إليه الجمعية العامة للأمم المتحدة في هامبورغ. وهكذا تم اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة حول نقل البضائع بطريق البحر بتاريخ 31 مارس 1978 من طرف ممثلي 72 دولة، وبحضور 08 منظمات حكومية و07 منظمات شبه حكومية. وقد دامت الأعمال التحضيرية من طرف لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (CNUDCI) سبع سنوات وكان هدف هذه اللجنة هو «مراجعة الجوانب الاقتصادية والتجارية للتشريع والممارسة الدولية في مجال سندات الشحن من زاوية مطابقتها لحاجات التنمية الاقتصادية وبوجه خاص للدول النامية، وصياغة التوصيات المناسبة»<sup>2</sup>.

وكاد مشروع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي يعرف الفشل بسبب الانقسامات بين الأطراف، فبينما سجّلت الدول النامية تأييدها للمشروع، عارضته بعض الدول البحرية الكبرى، مفضّلة الرجوع إلى معاهدة 1924، أو تخفيف مسؤولية الناقل. وتأخر دخول معاهدة هامبورغ حيّز التنفيذ حتى تاريخ 1 نوفمبر 1992<sup>3</sup>، بعد أن تعرّضت لنقد شديد من الفقه في فرنسا على أساس ما طغى عليها من تأثير من إتجاهات القضاء الأنجلوسكسوني<sup>4</sup>.

## المطلب الثاني: تضافر جهود الدول والجمعيات الدولية لإعداد قواعد روتردام 2008.

رأت منظمة الأمم المتحدة أنه رغم الدور الذي قامت به معاهدة بروسكل 1924 وقواعد هامبورغ 1978 في محاولة لتنسيق القانون الذي يحكم نقل البضائع بحراً، فإن ما طرأ من تطورات تكنولوجية وتجارية تدعو إلى ضرورة تلاؤم النقل البحري للبضائع معها. وأن اعتماد قواعد قانونية موحدة في هذا المجال من شأنه أن يحقق اليقين والتوقع القانوني ويحسن كفاءة النقل الدولي البحري للبضائع. لذلك سنتناول أسس وأهداف وضع قواعد روتردام 2008 (فرع أول) ثم نعرض إلى موقف الإتحادات والدول منها (فرع ثاني).

## الفرع الأول : أسس وأهداف وضع قواعد روتردام 2008

لم تقف محاولات الدول لتوحيد قانون النقل البحري الدولي للبضائع عند هذا الحدّ، وهي ترى "انفجار" القانون الوضعي وتراكم الاتفاقيات المتضاربة<sup>5</sup>، ممّا حدا بلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري بالأخذ بزمام المبادرة، ولهذا الغرض

<sup>1</sup> - تعرّض هذا المشروع الطموح المهياً ليحلّ محلّ اتفاقية 1924 والبروتوكول المعدلين لها، لحملة معارضة من طرف بعض الدول المتقدمة ذات اقتصاد السوق والتي رفضت اختصاص اللجنتين بهذه الصلاحيات، في وقت أثبتت فيه الهيئات المعنية منذ عهد طويل فعاليتها في مجال إنشاء وملاءمة التشريع البحري الدولي.

<sup>2</sup> - Nathalie Soisson, *La liberté contractuelle dans les clauses du connaissance*, thèse pour le doctorat en droit privé, Paris, 1992, (p 20).

<sup>3</sup> - بعد تصديق زامبيا عليها وتأخر دخول هذه المعاهدة حيّز التطبيق حيث كان يجب أن يتوافر لها تصديق 20 دولة (المادة 30 من المعاهدة). ومن جهتها وقعت عليها فرنسا بتاريخ: 18 أبريل 1979 وقد أجازت التصديق عليها بموجب القانون المؤرخ في 15 أبريل 1981 ورغم ذلك لم يتم التصديق عليها حتى الآن.

<sup>4</sup> - Emmanuel de Pontarice, *L'œuvre du doyen Rodière en droit maritime*, DMF 1982, p 657.

<sup>5</sup> - GurvanBrannellec, Anne Choquet, op.cit., (p 13).

## محاولات توحيد وتنسيق قواعد النقل البحري الدولي للبضائع من طرف الدول بواسطة المعاهدات الدولية متعددة الأطراف

منحت تفويضاً إلى اللجنة البحرية الدولية من أجل إعداد أداة دولية جديدة حول النقل البحري للبضائع<sup>1</sup>. وبدأت اللجنة البحرية الدولية عملها بمساهمة جمعيات وطنية للقانون البحري منها 16 جمعية على وجه الخصوص، أجابت عن استفسار قامت بإعداده خصيصاً يتضمن النقاط الجوهرية للخلاف في مجال النقل البحري للبضائع.

وقد سمح العمل التحضيري المعترف الذي قامت به اللجنة البحرية الدولية إلى اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعروفة أيضاً بقواعد روتردام من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة بنيويورك بتاريخ: 11 ديسمبر 2008.

وهي اتفاقية تنطبق على النقل البحري وعلى النقل متعدد الوسائط باعتباره جزءاً من عملية النقل بشرط أن تكون عملية النقل متضمنة لرحلة بحرية.

وكان الدافع إلى وضعها «اعتماد قواعد موحدة من أجل تحديث ومواءمة القواعد التي تنظم النقل الدولي للبضائع، وتعزيز اليقين القانوني، وإمكانية التوقع للقانون المطبق، والحد من العوائق القانونية التي تحول دون سلاسة المبادلات التجارية الدولية بين جميع الدول»<sup>2</sup>.

ويرى الفقيه Ph. Delebecque أنّ واضعي قواعد روتردام حاولوا البحث عن تسوية للمشاكل العملية التي تطرح بمناسبة النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، المتعلقة بالوثائق، التحميل، التسليم، حق التصرف في البضاعة... والقيام بذلك بطريقة أكثر عملية ما أمكن ذلك<sup>3</sup>.

ويشهد على ذلك عدد موادها الذي بلغ 96 مادة، وعدد المصطلحات المعروفة الذي بلغ 30 مصطلحاً<sup>4</sup>.

### الفرع الثاني: موقف الاتحادات و الدول منها

وحتى الآن لم تدخل قواعد روتردام حيّز التنفيذ رغم فتح الباب للتوقيع عليها منذ سبتمبر 2009. وقد نصّت المادة 94 منها على أنه يستلزم لنفاذها إيداع على الأقل عشرين (20) صكاً من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

ورغم توقيعها من قبل 25 دولة، فإن 05 دول فقط صادقت عليها حتى الآن، ولأنّه لم يصادق عليها من طرف عدد كافي من الدول، فإنّها لم تدخل حيّز التنفيذ<sup>5</sup>.

وعلى صعيد الاتحادات الإقليمية نجد هناك محاولات لتوحيد قواعد عقد النقل البحري بين دولها، ولكنها حتى وإن اعتبرت محاولات جادة فإنّها اصطدمت بعدم التفاهم بين الدول.

<sup>1</sup>- GurvanBrannellec, op.cit., (p 4).

<sup>2</sup>- UNICITRAL.un.org. (visité le 11-09-2023 à 10 :00).

<sup>3</sup>- Philippe Delebecque, **Règles de Rotterdam, Règles de La Haye-Visby, Règles de Hambourg, Forces et faiblesses perspectives**, 2010, p14. Slideshare.net. (visité le 01-11-2023 à 12 :00).

<sup>4</sup>- بينما بلغ عدد مواد اتفاقية بروكسل لسنة 1924، 26 مادة فقط، وبلغت مواد اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، 34 مادة.

<sup>5</sup>- لم تصادق عليها سوى 05 دول آخرها البنين في نوفمبر 2019.

فعلى الصعيد الإفريقي فإن الاتحاد الاقتصادي والنقدي لإفريقيا الوسطى<sup>1</sup> CEMAC تأثر بقواعد روتردام في الإصلاح الذي قام به ابتداء من سنة 2012 على مستوى تنظيم نقل البضائع عن طريق البحر<sup>2</sup>. وتنفيذاً لذلك مثلاً قامت الكاميرون التي سبق لها وأن صادقت على قواعد روتردام بالتصديق على قواعد تنظيم CEMAC، وبذلك تكون قد وضعت حداً لعدم التناسق بين التنظيم الدولي وتنظيم CEMAC<sup>3</sup>. على مستوى الدول الرائدة في مجال النقل البحري يجب الإشارة إلى أنّ الولايات المتحدة الأمريكية كانت من بين الموقعين على قواعد روتردام في سنة 2009<sup>4</sup>، على خلاف الصين التي ترى أنّ تصديقها عليها لا يفيد مصالحها الاقتصادية. كما أنه لا يوجد في الأفق ما ينبئ عن احتمال تصديقها عليها في المستقبل القريب، لأنها تنتظر وتراقب قبل دخول تلك القواعد حيّز التنفيذ والتصديق عليها من طرف شركائها التجاريين الأساسيين. وهذا الموقف نابع من حقيقة أنّ التعديلات المهمة للنظام القانوني القائم الذي تبناه يمكن أن تكون له آثار غير محمودة على الصناعة البحرية الصينية<sup>5</sup>. على مستوى الاتحاد الأوروبي يبدو أنّ تصديق دولة إسبانيا على قواعد روتردام فاجأ الجميع بحكم أنّها العضو الوحيد الذي قام بذلك من أعضاء الاتحاد الأوروبي<sup>6</sup>. وعلى الرغم من أنّ اللجنة الأوروبية تعتبر أن قواعد روتردام ليست أداة ملائمة لتطوير عمليات النقل متعدد الوسائط لمسافة قصيرة والذي يتضمن جزءاً بحرياً. ورغم ذلك فإن البرلمان الأوروبي دعا في سنة 2010 الأعضاء إلى التوقيع، والتصديق والتطبيق العاجل لقواعد روتردام التي تحدد نظاماً جديداً للمسؤولية البحرية<sup>7</sup>.

من جهتها فإن هولندا المعقل الفخري لقواعد روتردام سارت في هذا الاتجاه، وقامت حكومتها في سنة 2018 بعرض مشروع قانون على البرلمان : الأول ينقض قواعد لاهاي، و يصادق على قواعد روتردام مكانها. والثاني يتضمن تعديل القانون المدني الهولندي بغرض حذف البيانات الخاصة بقواعد لاهاي-ويسبي، ولم تتم حتى الآن عملية التصديق على قواعد روتردام.

### المطلب الثالث: تقييم الجهود الدولية لتوحيد النظام الدولي لعقد النقل البحري للبضائع.

لا شك أن وجود قانون موحد ومستقر، في مجال النقل البحري للبضائع يبدو هو الوسيلة المثلى لضمان للمخاطبين به يقينا معقولاً بخصوص القواعد القانونية المطبقة. غير أن توحيداً كاملاً حتى وإن أمكن تصوره نظرياً، فانه يبقى غير قابل

<sup>1</sup> - وهو اتحاد نشأ سنة 1994 من أجل الاندماج الاقتصادي بين 06 دول تتقاسم عملة موحدة وهو الفرنك CFA وهي الكاميرون، جمهورية إفريقيا الوسطى، جمهورية الكونغو، الغابون، غينيا الاستوائية وتشاد.

www.initiative-ppp-afrique.com (visité le 12-09-2023 à 21 :00).

<sup>2</sup> -Code de la marine marchande CEMAC règlement n°8/12...

<sup>3</sup> - وباستثناء جمهورية الكونغو والغابون اللتان وقعتا إلى قواعد روتردام ولكن دون التصديق عليها، فإن أعضاء الاتحاد لم تصدّق على القواعد السابقة.

<sup>4</sup> - Utsav Mathur, **Rotterdam rules ratification status in the US and effectiveness of choosing to apply them voluntary**, Global Publication, July 2016, nortonrosefulbright.com, (visité le 14-10-2023 à 18:00).

<sup>5</sup> - Yu Yet Chong, Y.C: **The one road' initiative and its Impact on shipping law in China Marine Policy**, volume 87, 2018, p. 291- 294; Science Direct, ( visité le 14-10-2023 à 17:00).

<sup>6</sup> - ويعزي موقف إسبانيا ربما إلى كون رئيس فوج العمل الثاني لـ CNUDCI حول القانون البحري يحمل الجنسية الإسبانية؟!

<sup>7</sup> - Résolution du Parlement Européen du 5 mai 2010 sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018. www.europarl.europa.eu.tr (visité le 24-10-2023 à 15 :00).

## محاولات توحيد وتنسيق قواعد النقل البحري الدولي للبضائع من طرف الدول بواسطة المعاهدات الدولية متعددة الأطراف

للتحقيق عملاً. ورغم الإشادة بالجهود والمحاولات الدولية من أجل توحيد وتنسيق قواعد عقد النقل البحري للبضائع عن طريق المعاهدات الدولية متعددة الأطراف فإنها لم تخلو من مساوئ ( فرع أول) كما أنها انتهت الى وضع قانوني شائك يتمثل في تعدد النصوص الدولية في نفس المجال ( فرع ثاني ) .

### الفرع الأول : مساوئ التوحيد و التنسيق عن طريق المعاهدات الدولية

يرى البعض أنّ التقنين الدولي للقانون البحري بوجه عام وللنقل البحري بوجه خاص عن طريق المعاهدات الدولية يؤدي إلى مساوئ عديدة نتيجة "جمود" الطريقة المستعملة. ويرى البعض أنّ هناك عدّة أسباب تبرّر غياب حماس الدول بخصوص التصديق على قواعد روتردام، وأنّ التوحيد الذي تمّ تحقيقه بواسطة المعاهدات الدولية في مجال القانون البحري لا يمكن تقريره فقط بالاستناد إلى عدد التصديقات، وأنّ هذا الأخير يبقى مؤشراً أو دليلاً على وضع انتشار هذه القواعد، وأن الحالة الحقيقية للتوحيد الحاصل أو المحقق لا يمكن تقديره إلا بالأخذ بعين الاعتبار بعناصر تكميلية أخرى<sup>1</sup>، ومن بين العناصر التكميلية التي يمكن تسجيلها على قواعد روتردام أنّها تعتبر "تسوية متعددة الوسائط"، كما أنّ مسألة تنازع المعاهدات فيما يخص النقل متعدّد الوسائط تعتبر موضوعاً شائكاً.

لقد تمّ وضع قواعد روتردام لتكون ذات نظام عالمي وأمر لتنظيم عقود النقل من باب إلى باب والتي تتضمن مرحلة بحرية دولية، وهو ما وسّع من نطاق تطبيقها بحكم أنّها تسري على التّقلّ متعدّد الوسائط وتنطبق بالتالي على مراحل برية أو جوية في النقل<sup>2</sup>. وهذا النص المبتكر بخصوص النقل من باب إلى باب يتجاوز نطاق التطبيق المعهود في المعاهدات الدولية المعروف تحت مصطلح من تحت الروافع إلى تحت الروافع<sup>3</sup> الذي نجده في معاهدة بروكسل<sup>4</sup>.

وهذه "القاعدة التقليدية" تعني بأنّ الناقل يكون مسؤولاً عن البضاعة منذ شحنها على ظهر السفينة إلى تنزيلها.

إنّ الفكرة التي تقف خلف قواعد روتردام هو أنّها ستطبق على نقل البضائع من باب إلى باب أي من البائع إلى المشتري، مع إدراجها للمرحلة التي تكون فيها البضاعة قبل أو بعد التسليم علماً أنّ هذه المرحلة قد تكون نهرية أو بالسكة الحديدية أو برية.

ورغم ذلك فإن قواعد روتردام لا تشكل من الناحية الفعلية معاهدة متعدّدة الوسائط تتلاءم مع أنواع النقل الحديث.

وفي الواقع فإن النقل عن طريق وسائط أخرى سواء كانت نهرية، بالسكك الحديدية أو بالبر تعتبر عملاً تبعياً للنقل

البحري.

<sup>1</sup>Massimiliano Rinabushi, *L'unification du droit maritime ; contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, p.103. d'Aix-Marseille, 2006, Open Edition Books (visité le 15-10-2023 à 15 :30).

<sup>2</sup> - المادة 1/1 في تعريف عقد النقل من قواعد روتردام.

<sup>3</sup> - Tackle-to-tackle/ de sous-palan à sous palan.

<sup>4</sup> - المادة 1-د .

وستظل قواعد روتردام في نظر الفقه الفرنسي كوسيلة أو كأداة معقدة، ونوع من الصيغة التوافقية بين النظام اللاتيني للقانون المدني والأنظمة الأنجلوسكسونية *the Commom Law*، وأن المسؤولية البحرية مستوحاة من النظام الذي وضعته أو أقرته معاهدة بروكسل.

غير أنّ الناقل والمضروب يستفيدان بالتناوب من القرائن أو على العكس يجب عليهما إثبات الخطأ أو انعدامه. إن تعقيد هذه الأحكام تجعل بدوره تقدير الخطر الذي يتحمله الطرفان أكثر تعقيداً، ومن ثم تقف حائلاً دون التسيير الفعال للمخاطر<sup>1</sup>. وإذا راجعنا مواقف ذوي الشأن منها فإننا نسجل اعتراض الشاحنين الفرنسيين على قواعد روتردام التي تعتبر في نظرهم «سلبية بالنسبة للمؤسسات التجارية والصناعية الأوروبية»<sup>2</sup>.

كما أن الحرية التعاقدية التي كرستها المعاهدة ستؤدي إلى إعادة إحياء ممارسات الناقلين التي سادت في القرن 19، حيث انتهزوا وضعية القوة التي كانوا عليها للإعفاء من كل مسؤولية في حالة الضرر اللاحق بالبضاعة أثناء النقل. من جهتها ترى جمعية الشاحنين الأوروبيين أن قواعد روتردام أضافت واجبات والتزامات إضافية إلى الشاحنين<sup>3</sup>. وعلى عكس الشاحنين فإنّ الناقلين بوجه عام يساندون قواعد روتردام وعلى رأسهم رابطة الناقلين في الولايات المتحدة الأمريكية<sup>4</sup>.

لقد عاينا معاً وجود عدد من المعاهدات على مدار قرن من الزمن، ولا شك أنّ فشل سابقاتها سيؤدي إلى إبرام المزيد منها بنية توحيد قواعد النقل البحري الدولي للبضائع.

ولا شك أنّ هذا التراكم المستمر للمعاهدات انتهى أو قاد إلى نوع من عدم التناسق والتشابك بين الأنظمة القانونية المطبقة في وقت يستمر فيه النقل البحري في النموّ حجماً وقيمةً. ولو قدر لقواعد روتردام أن تحظى بتصديق عدد قليل من الدول لأصبحت آلية رابعة في هذا المجال تضاف إلى قواعد لاهاي ولاهاي ويسبي، وهامبورغ.

وقد رأينا أن قواعد هامبورغ<sup>5</sup> وروتterdam<sup>6</sup> تفرض على الدول المصدقة عليها بنقض المعاهدات المنافسة التي صدقت عليها سابقاً، حتى ولو أنّ مخالفة ذلك لا تنتهي بأيّ جزء يذكر.

ويرى البعض أن التصديق الموحد والمتناسق يمكن تصوّره إذا توافرت الإرادة السياسية لدى مجموعة العشرين 20 مثلاً، والتي يمثل مجموع أعضائها 85% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي PIB و75% من التجارة العالمية، ولعلّ هذا المنتدى هو الأنسب لتنسيق التصديق على قواعد روتردام من هيئة الأمم المتحدة<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> - من حيث أخذها بنظام قرينة المسؤولية والتي تؤدي إلى بقاء الناقل مسؤولاً في كلّ فرض يبقى فيه الضرر مجهولاً.

GurvanBranellec, op.cit., (p 15-16).

<sup>2</sup>-Trois bonnes raisons de ne pas ratifier cette convention, en lihgne : <http://www.autf.dfe/web/article>.

<sup>3</sup> -GurvanBranellec, Anne Choquet, op.cit, (p16).

<sup>4</sup>- The National industrial transportation Leage-Uncitral-uncitral.un.org (visité le 14-10-2023 à 18 :15).

<sup>5</sup> - المادة 34.

<sup>6</sup> - المادة 89.

<sup>7</sup> -GurvanBranellec, Anne Choquet, op.cit.,(p17).

## محاولات توحيد وتنسيق قواعد النقل البحري الدولي للبضائع من طرف الدول بواسطة المعاهدات الدولية متعددة الأطراف

وأنته نظراً للاختلاف في المضمون بين معاهدة بروكسل الأولى الأصلية ونسخها المعدلة، وقواعد هامبورغ وقواعد روتردام، فإنه نجم عن ذلك مخاطر التنافس بينها.

ولا شك أن مخاطر التنازع بين القوانين والنظم تتضاعف في حالة إدخال المعاهدات السابقة إلى القانون الداخلي. ومرة أخرى تسقط في مطب التفسير من طرف المحاكم الوطنية.

ونظراً لأن المعاهدة مثلها مثل أي قاعدة قانونية يجب تفسيرها في الوقت الذي تطبق فيه، فقد أثبتت الممارسة القضائية للمعاهدات الدولية حول النقل البحري الأولى للبضائع أن المحاكم الوطنية غالباً ما تذهب إلى تحريف معناها أو تنتهي بتعديل مضمونها من جهة أولى، وأن هذه التفسيرات الوطنية تقع دون أي اعتبار لموقف محاكم الدول المصدقة على نفس المعاهدة من جهة أخرى، في ظل غياب جهة أو هيئة مكلفة بتفسير المعاهدات الدولية البحرية.

وربما انحصر التعاون القضائي - إن وجد - بين الدول الأعضاء في علاقات أو تبادل للمعلومات بين السلطات القضائية وتمثيلات الدول المعنية.

ولا يفوتنا هنا أن نذكر بالدور الرائد الذي تحقق نتيجة عملة القانون بفضل شبكة الإنترنت التي أسهمت في نشر الأحكام القضائية للدول، وكذا الأحكام التحكيمية بفضل المواقع المتخصصة في مجال القانون البحري فضلاً عن دور اجتهاد الفقه الذي تضمنته المجالات المتخصصة.

ومن الآثار الأخرى الناجمة عن وجود نصوص غير متناسقة مخاطر الميل إلى "الانتقاء القضائي" حيث تميل الدول والمؤسسات والناقلين إلى الاختيار بين التنظيمات والنصوص الأكثر فائدة لها، كما هو الحال بالنسبة لمسؤولية الناقل للبضائع عن طريق البحر. فنظراً لأن مبلغ التعويض الذي يلتزم بدفعه وظروف إعفائه تختلف حسب النظام القانوني المأخوذ به، فإنه مما لا شك فإن الناقل يستغل هذه الوضعية أخذاً بمنهج "التسوق القضائي"<sup>1</sup>. وأنه لمن المفارقة أن التنسيق بين القوانين إنما جاء أصلاً ليقتضي على هذه الظاهرة<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني : الانتهاء إلى حالة تعدد النصوص التي تحكم عقد النقل البحري للبضائع

وفي تحليله لقواعد روتردام وقواعد لاهاي ويسبي، وقواعد لاهاي يعلق الأستاذ Ph. Delebecque مندهشاً: «أي فوضى هذه»<sup>3</sup>، ويتفق الأستاذان: Scalpel و Bonassies اللذان أدرجا فكرة "الفوضى العالمية" بعد أن توصلوا إلى أنه في مجال قانون النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر نشأت رويداً رويداً فسيفساء نصوص حقيقية أسست لقيام عدة أنظمة مختلفة عن بعضها البعض، وأن التوفيق بينها يصبح في المستقبل غير قابل للفصل.

<sup>1</sup> - Forum shopping.

<sup>2</sup> - Fetzkamdem, **La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : in Echec d'uniformisation juridique**. Les cahiers de droit, 41 (4), (p. 865- 743).

<sup>3</sup> - Philippe Delebecque, **op.cit.** (visité le 01-11-2023 à 14,00).

وليس غريباً أن يحمل المستقبل في رحمه تنازعاً بين المعاهدات الدولية، وهو تنازع أشدّ صعوبة للفصل فيه من تنازع القوانين<sup>1</sup>.

وعلى الرغم من تعويل الفقه على المعاهدة الدولية كأداة مناسبة للتشريع الدولي، فإنّ الفقه كان يومئذ من وراء ذلك بوجه خاص إلى إعادة تبيين مصادر قانون الشعوب عن طريق بيان أهمية الطريق الاتفاقي متعدّد الأطراف أو الكوفي. في وقت تبيّن فيه أنّ طموحات هذه التقنية مبالغ فيها باعتبارها لم تكن خالية من العيوب، وأولها عيوب تتعلّق بطبيعة هذه الأداة ذاتها، حيث تدخل المعاهدة حيّز النفاذ طبقاً للإجراءات الواردة في قانون المعاهدات وهي إجراءات بطيئة، لذلك فإنّ تأخر دخولها حيّز النفاذ يؤدي إلى أن تتجاوزها الأحداث والتحويلات الاقتصادية والتكنولوجية وغيرها من العوامل في الساحة الدولية.

أما عيبها الثاني فيتمثل في أن تقنية المعاهدة يتعلّق بأثرها النسبي من حيث أنّ قواعد القانون الاتفاقي لا تربط الدول المتعاقدة أو المبرمة لها، إلاّ إذا اكتسبت في وقت ما صفة قواعد القانون الدولي العام<sup>2</sup>.

#### خاتمة:

خلاصة القول أنّ هناك عوائق تحول دون توحيد التنظيم الدولي لقانون النقل البحري للبضائع تتمثل في تنازع وتضارب المصالح بين الشاحنين والمجهزين من جهة أولى وبين الدول النامية والدول المتقدمة من جهة أخرى وهو تضارب لا يبدو في الأفق ما يدل على قرب انتهاءه.

وأمام عجز المعاهدات الدولية المتعددة الأطراف وكذا القرارات الدولية عن تحقيق التوحيد والتناسق المطلوبين في قواعد النقل البحري الدولي للبضائع . فقد طرحت وسائل وطرق أخرى منها: محاولات التوحيد بين ذوي الشأن أو المتعاملين في مجال النقل البحري على غرار ما تم بالنسبة لقواعد يورك وأنفريس في مادة الخسارات العمومية. وعلى غرار ما سبق وجدت محاولات من ذوي الشأن عن طريق اللجوء إلى اتفاقات معينة بات يستعملها المتعاملون في مجال النقل البحري في صورة العقود النموذجية، والاستعمال التلقائي لشروط برامونت وكذا اللجوء إلى آلية التحكيم .

وأخيراً هناك محاولات مكتملة للمحاولات السابقة ترمي إلى القضاء إلى حالة الازدواج الذي أصبح يطبع قواعد النقل البحري للبضائع بين نظام وطني داخلي ونظام دولي أنشأته المعاهدات، وذلك عن طريق تبني النظام الذي أنشأته معاهدة واحدة بالكامل بعد التصديق عليها في النظام الوطني الداخلي ..

#### قائمة المراجع:

1. اتفاقية بروكسل لسنة 1924.
2. اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.
3. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983.

<sup>1</sup>- Pierre Bonassies et Christian Scalpel, **Traité de droit maritime**, 3<sup>ème</sup> édition, Paris, LGDJ, (p 577-578).

<sup>2</sup>- Georges Assontis, op.cit., n°38.

## محاولات توحيد وتنسيق قواعد النقل البحري الدولي للبضائع من طرف الدول بواسطة المعاهدات الدولية متعددة الأطراف

4. قانون التجارة الفرنسي 1807، أمر بلباو Otdonanza de Bilbao 1737، وفي النرويج DanskeLov 1683، والقوانين السويدية 1667، وفي ألمانيا 1794.

5. المرسوم رقم 64-11 المؤرخ في 2 مارس 1964.

1. Albert Lilar and Carlo Van Den Bosch, **Le Comité Maritime International 1897-1972** by, comitmaritime.org.history, (visité le 11-10-2023 à 14 :15).
2. Christian Scapel et Jacques Bonnaud, **Les conventions internationales sur le transport des marchandises**, Pratic exporte, 1992.
3. Code de la marine marchande CEMAC règlement n°8/12...
4. Emmanuel de Pontarice, **L'œuvre du doyen Rodière en droit maritime**, DMF 1982.
5. Fetzkamdem, **La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : in Echec d'uniformisation juridique**. Les cahiers de droit, 41 (4).
6. François CollurtDutilleul, **L'harmonisation internationale du droit privé**, revue générale de droit, V24, n°02, juin 1993, <https://www.erudit.org/revues/rgd>. (visité le 17-11-2023 à 19 :00).
7. Fulchiron (H), **Les conventions internationales : Présentations Sommaire**. in RubellinDivichi J. Rainer F. (ed.).
8. G. Ripert, **Droit maritime**, T2, 4<sup>ème</sup> éd., Rousseau et compagnie, 1952, p 963.
9. Georges Assonitis, **Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED**, Open Edition Books, (visité le 15-09-2023 à 18 :15).
10. Geroges Ripert, **Note sous l'arrêt de la cour du 08-06-1948**, D1948.
11. GurvanBranellec, Anne Choquet, **transport maritime de marchandises : la construction d'un système juridique complexe dépassant le mythe de l'uniformité**, p10, <https://Hal. Science>, (visité le 02-09-2023 à 13 :30).
12. GurvanBranellec, **La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer : Contribution à l'étude de l'uniformité du droit**, Université de Bretagne Brest 2007, Hal Open Science., p 24. <https://theses.Hal. Science>, (visité le 25-10-2023 à 17 :00).
13. <http://www.autf.dfe/web/article>.
14. Massimiliano Rinabushi, **L'unification du droit maritime ; contribution à la construction d'un ordre juridique maritime**, p.103. d'Aix-Marseille, 2006, Open Edition Books (visité le 15-10-2023 à 15 :30).
15. Nathalie Soisson, **La liberté contractuelle dans les clauses du connaissance**, thèse pour le doctorat en droit privé, Paris, 1992.
16. Philippe Delebecque, **Règles de Rotterdam, Règles de La Haye-Visby, Règles de Hambourg, Forces et faiblesses perspectives**, 2010, p14. Slideshare.net. (visité le 01-11-2023 à 12 :00).
17. Pierre Bonassies et Christian Scalpel, **Traité de droit maritime**, 3<sup>ème</sup> édition, Paris, LGDJ.
18. René Rodière, **Traité général de droit maritime**, T2, Dalloz, 1968, N°71 .
19. The National industrial transportation Leage-Uncitral-uncitral.un.org (visité le 14-10-2023 à 18 :15).
20. UNICITRAL.un.org. (visité le 11-09-2023 à 10 :00).
21. UtsavMathur, **Rotterdam rules ratification status in the US and effectiveness of choosing to apply them voluntary**, Global Publication, July 2016, nortonrosefulbright.com, (visité le 14-10-2023 à 18:00).
22. Yu Yet Chong, Y.C: **The one road' initiative and its Impact on shipping law in China Marine Policy**, volume 87, 2018, p. 291- 294; Science Direct, ( visité le 14-10-2023 à 17:00).