

الجديد في التحديد الزمني لمسؤولية الناقل البحري الدولي وفقا لأحكام قواعد روتردام - دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والأردني.



الدكتور / محمد محمود عبد الحميد خليل.
جامعة القاهرة / جمهورية مصر العربية .

noh_noh1983@yahoo.com



مقدمة:

تنتاب كل باحث في مجال الدراسات القانونية الحيرة، وتتجاذبه شتى الأفكار، وهو يحاول اختيار موضوع لبحثه، إذ ينبغي عليه، وهو يحاول البت في ذلك الاختيار، الأخذ بعين الاعتبار التطورات الهائلة التي تشهدها الحياة في شتى مجالاتها، وما يصاحب ذلك من مشاكل تستدعي وضع الحلول المناسبة لها وإعطاء صورة واضحة عنها، إلا أنه مما يزيد من تلك الحيرة حبه الشديد في الإحاطة بجوانب الموضوع عن كل صغيرة و كبيرة فيه، غير أن ما يحول بين الباحث وبين ما يصبو إليه هو: عدم وجود المصادر الكافية التي تبدد تلك الحيرة وتفتح أمامه أبواب الأمل لتبدأ بعدها المفاضلة بين موضوع وموضوع، وهذا ما واجهني فعلا عند اختياري لهذه الدراسة، حيث شعرت معها بمدى الحاجة إلى دراسة وافية لهذا الموضوع.

و لا يخفى على الباحث في تخصص القانون الخاص بخاصة، أو القانون بعامة أو على القارئ من غير متخصصي القانون الأهمية البارزة للتجارة الدولية عبر البحار ودورها في تطوير وتبادل السلع بين أرجاء الكرة الأرضية، بل تكاد أن تكون الوسيلة المثلى لالتقاء شعوب الأرض وحضاراتها مع بعضها البعض ناهيك عن التطور المذهل الذي يصاحب هذه التجارة. ومن كل هذا تبرز أهمية التعرف على النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، فيكاد يكون محور هذا التطور والسياق حول تبادل الثروات والبضائع عبر دول العالم. وهكذا فقد ارتأينا اختيار مسؤولية الناقل البحري للبضائع موضوع بحثنا هذا.

و نظرا للأهمية التي يكتسبها موضوع التحديد الاقليمي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وبخاصة في ظل قواعد روتردام، ارتأينا أن نطلع على أهم الأحكام التي جاءت بها، لنكشف الجديد والمتجدد منها، إلا أن أحكام هذه الاتفاقية لا يمكن فهمها واستيعابها إلا بربطها تاريخيا بالنصوص التي سبقتها، لذا فقد جاءت هذه الدراسة دراسة مقارنة بين الاتفاقيات والقوانين التي تناولت بالبحث مسؤولية الناقل البحري وبالأخص اتفاقية هامبورج لسنة (1978) و كل من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة (1990) ⁽¹⁾، و قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة (1972) ⁽¹⁾.

(1) نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية المصرية في العدد 18 بتاريخ 1990/5/3.

موضوع البحث :

إذا قلنا حاضرا: "نقل بحري دولي"، أو "رحلة بحرية دولية"، فقد أصبحت هذه جملة غير مفيدة، وغير مكتملة المعنى أو المدلول، لأنه صار من النادر، أن نجد رحلة نقل بحري دولي مستقلة وقائمة بذاتها، بل إن الواقع العملي الذي صارت عليه عمليات النقل البحري حاليا، هو: أية رحلة بحرية لم تعد إلا مجرد مرحلة بحرية من رحلة شاملة، فقد تسبقها رحلة أخرى متكاملة معها على خطوط سكك حديدية، أو طرق برية، وقد يتبعها أيضا رحلة أو رحلات جوية أو نهريّة أو برية متكاملة معها، وهذا ما يعرف "بالنقل السابق أو اللاحق للنقل البحري الدولي". فقد أصبح نقل البضائع عبر دول العالم ومناطقه المختلفة عبر وسائل النقل المختلفة في الرحلة الواحدة، لاسيما بعد أن أصبحت حلقات النقل المختلفة متشابكة تتداخل فيما بينها بما يشبه السلسلة، فقد تعدد وسائل النقل لتشمل النقل بالسيارات، والسكك الحديدية، والسفن والطائرات. وقد أدى استخدام الحاويات في النقل البحري إلى إقبال الناقلين البحريين على النقل المتعدد الوسائط نظرا لأن الحاويات تقلل من خطورة هلاك البضاعة وتلفها، مما يسمح للناقل البحري بمراقبة حركة البضاعة بطريقة سهلة وفعالة وبالتالي يصبح من السهل عليه الموافقة على تحمل مسؤولية النقل بأكمله.

و إذا نظرنا إلى هذا النوع من النقل نجد إنه يتضمن مراحل متباينة ومختلفة عن بعضها البعض من الناحية القانونية، حيث إن المتمتع للنصوص الدولية لا بد أن يلاحظ تعدد الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل، والتي ينظر محرروها لتنظيم عملية النقل كل من منظور الخاص الضيق، فنجد اتفاقية تنظم النقل بریا، في حين أخرى تنظم النقل البحري، وأخرى تنظم النقل الجوي، و نحن في أمس الحاجة إلى نصوص تنظيم هذا النوع من النقل كوحدة متكاملة مهما تكن وسائط النقل. لذلك فقد بدأ المجتمع الدولي يفكر في إيجاد قواعد دولية تحكم عقد النقل الدولي المتعدد الوسائط، الأمر الذي جعل الهيئات الدولية المعنية بالنقل تبذل الجهد لتحقيق هذه الغاية⁽²⁾.

و بالرغم من الاختلافات التي كانت مثارة حول موضوع النقل الدولي متعدد الوسائط، بين الدول النامية دول الـ77⁽³⁾، والدول المتقدمة والظروف المتواترة التي كانت سائدة لعمل الفريق التحضيري (IPG) المكلف من قبل المجلس

(1) نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية الأردنية في العدد 2357 بتاريخ 1972/5/6، ص 698.

(2) بعد الحرب العالمية الثانية قامت عدد من المنظمات الدولية المختلفة بالأخذ على عاتقها مشكلة النقل الدولي متعدد الوسائط حيث أعدت اللجنة البحرية الدولية (C.M.I) مشروع اتفاقيتين تتعلق بالنقل الدولي المختلط إلا أن هذه الجهود لم يكتب لها النجاح بسبب تضارب بنودها مع مصالح ملاك السفن آنذاك

Erling Selvig / The influence of the Hamburg Rules on the work for a convention on international multi modal transport – Seminar about the bill of lading convention, New York, November 29/30, 1978, Lloyd's of London Press.P.3

ودعت اللجنة الاقتصادية لأوروبا في عام 1970، المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص إلى عقد اجتماع لبحث موضوع النقل متعدد الوسائط، وانتهى الاجتماع إلى صياغة مشروع اتفاقية (النقل المشترك)

R.Loewe /back Round of the Draft agreement on mixed transportation in international Goods Traffic-C.T. Seminar 1975.P.4; FAGHFOURI, "International Regulation of Liability for Multimodal Transport".http://www.immta.org.

(3) حيث أن النقل المتعدد الوسائط يتطلب إدخال تحسينات كبيرة على موانئ هذه الدول لا يستطيع اقتصادها التعامل معه .
Adib A- Jadir /International Shipping and the developing countries some- main issues – January 1978, Jou, of A.M.T.A, Vol.3, No. 2. P.53

الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة، خرجت من جملة هذه الظروف اتفاقية جنيف للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980.

ولقد اعتقد البعض بأن دخول قواعد هامبورج حيز النفاذ الدولي في أول نوفمبر/تشرين ثاني سنة 1992، سيكون حافزا لتصديق الدول على اتفاقية جنيف للنقل الدولي متعدد الوسائط⁽¹⁾، إلا أن التطبيق سرعان ما بين بأن هذا الأمل أشبه ما يكون بالسراب، إذ تشترط المادة (م36) منها لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ أن تتم المصادقة عليها من قبل (30 دولة) لتدخل حيز التنفيذ بعد اثني عشر شهرا من هذا التاريخ، في حين لم تقع المصادقة عليها إلا من بعض الدول مما جعلها تبقى حبرا على ورق. هذا على الرغم من أن اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980، إنما تعبر عن ضمير الجماعة الدولية وممثلة في هيئة الأمم المتحدة، وشارك في إعدادها أساتذة وخبراء وممثلون عن أصحاب البضائع ومتعهدو النقل . لذلك فإن نصوصها جاءت متوازنة إلى حد بعيد بين أطراف (عقد النقل متعدد الوسائط). وهذا ما حدا بالعديد من الدول إلى اقتباس معظم نصوصها لصياغة وإعداد قوانين وطنية ولوائح خاصة بهذا النوع من النقل في العديد من الدول. فقد أصدرت الهند مثلا القانون رقم (28) لسنة (1993) الخاص بالنقل متعدد الوسائط للبضائع وهو قانون ينظم عملية النقل متعدد الوسائط للبضائع والمسائل المتصلة بها، من أي مكان سواء أكان داخل الهند، أم خارجها باستثناء ولاية جامو وولاية كشمير، وأصدرت باكستان مشروع قانون عن النقل متعدد الوسائط وقدم إلى الحكومة لتتظر فيه عام (1994)⁽²⁾. كما عقدت دول المركوسول وهي: (البرازيل، الأرجنتين، الباراغوي، الأوروغواي) اتفاقية إقليمية لتنظيم قواعد النقل متعدد الوسائط فيما بينها بتاريخ 30 كانون الأول/ ديسمبر (1994). هذا على صعيد الدول الأجنبية. أما على صعيد الدول العربية، فقد أصدرت تونس القانون رقم (21) لسنة (1998) المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع⁽³⁾ وأصدرت الأردن القانون رقم (29) لسنة (2018) بشأن هذا النوع من النقل الدولي⁽⁴⁾. أما بالنسبة لباقي الدول العربية، فلم يحظ النقل متعدد الوسائط حتى الآن بتنظيم تشريعي في أي منها، فعلى الرغم من أن الدراسات الحديثة في جمهورية مصر العربية تؤكد على أهمية إصدار تشريع خاص بالنقل متعدد الوسائط⁽⁵⁾ إلا أن التقنين البحري الجديد

(1) د. أحمد عبد المنصف محمود، اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع، بحث منشور بمجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 8 عدد 15 يوليو 1982. د. عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة (1980)، بحث منشور بمجلة الحقوق الكويتية، العدد الثالث، السنة الثامنة، ستمبر 1984.

(2) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، استعراض النقل البحري عام 1994، الفقرة 107، ص 108.

(3) د. لطفي الشاذلي، القانون التونسي المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع القانون عدد 21 لسنة 1998 المؤرخ في 11 مارس 1998 من منظور مقارنة مع قواعد روتردام لسنة 2009 ومشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي، المجلة العربية للفقه والقضاء، العدد 40، 2010.

(4) نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للمملكة الأردنية الهاشمية في العدد رقم 3347 بتاريخ 2018/5/14، صفحة 3822 - صفحة 3843.

(5) د. فاروق ملش ، هل حقا تحتاج مصر إلى قانون داخلي للنقل متعدد الوسائط، مقالة منشورة عبر شبكة الانترنت عبر الموقع التالي:

لم يتعرض لهذا النوع من النقل⁽¹⁾، هذا على الصعيد الوطني العربي. أما على الصعيد الإقليمي العربي، فقد تم وضع مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط في إطار جامعة الدول العربية وذلك بهدف تنظيم انتقال السلع بمختلف الوسائط بين أراضي الدول العربية.

كيف ولماذا ولدت اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر 2008؟.

إن التطور المذهل في ميدان نقل التجارة الدولية بحرا يحتاج إلى أن يواكبه تطور مماثل في التشريع البحري الدولي الموحد، تشريع ينظم العلاقات القانونية بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع، وهم: الشاحنون والناقلون بشكل عادل ومتوازن دون إفراط في زيادة أعباء الناقلين، أو تفريط في حماية الشاحنين، تشريع دولي عصري للنقل البحري يجاري الثورة المتجددة للحاويات ونهضة تكنولوجيا المعلومات، تشريع يرسى دعائم الاستقرار في المعاملات التجارية بين الأمم، ويعمل على إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية⁽²⁾. وكحال أية اتفاقية دولية تمضي عليها عشرات السنين، ويستبان من تطبيقها بعض الغموض أو الثغرات، أو يبدو من نصوصها عدم مواكبة تطورات العصر وتقنياته فقد التفتت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بقلق إلى النظام القانوني القائم الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحرا، ورأت أنه يفتر إلى التوحيد، ولا يأخذ بعين الاعتبار وبشكل كافٍ متطلبات النقل الحديث، بما في ذلك النقل بواسطة الحاويات واستخدام نظام النقل متعدد الوسائط وإبرام العقود بوثائق النقل الإلكتروني، ناهيك عن الإحساس بضرورة تحقيق العدالة لطرفي عملية النقل من خلال وضع معادلة متوازنة بين مسؤوليات كل من الناقل والشاحن. وجاءت المبادأة عندما فكرت اللجنة البحرية الدولية (C.M.I) في إدخال تعديلات جديدة على معاهدة بروكسل المعدلة (قواعد لاهاي فسبي)، إلا أن الرأي الغالب في

(1) وفي اعتقادي أرى أن جمهورية مصر العربية تعتبر من أكثر الدول حاجة إلى إصدار قانون وطني خاص بالنقل المتعدد الوسائط نظرا لكون مصر ذات موقع جغرافي ممتاز فهي تمثل حلقة الوصل بين قارة آسيا وقارة أفريقيا كما تمتد سواحلها إلى مسافات بعيدة على البحرين المتوسط والأحمر، وتقع موانئها على خطوط ملاحية منتظمة مع البلاد الأجنبية، ومتصلة بداخل القطر بشبكة مواصلات برية واسعة النطاق وفي مصر قناة السويس أهم قناة ملاحية في العالم ووسيلة الاتصال بين الشرق والغرب.

(2) وعلى هذا الأساس كلفت لجنة القانون التجاري الدولي التابعة للأمم المتحدة الأمانة العامة بجمع معلومات وأفكار وآراء بشأن المشاكل المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بحرا وذلك بهدف وضع الحلول الممكنة لتلك المشاكل على أن تقدم الأمانة للجنة تقريرا بشأن الأعمال التي قامت بها يعرض على اللجنة في مرحلة لاحقة. واتفق على أن يكون جمع المعلومات بشكل موسع بحيث لا يقتصر على آراء الحكومات فحسب بل يشمل أيضا آراء المنظمات الدولية التي تمثل القطاعات التجارية المعنية بقانون النقل ومن أبرز تلك المنظمات: اللجنة البحرية الدولية C.M.I، غرفة التجارة الدولية، الاتحاد الدولي للتأمين البحري، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، الغرفة الدولية للنقل البحري، الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ، المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية "أوتيف" OTIF، المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية الأفريقية، المفوضية الأوروبية، الاتحاد الإفريقي، مجلس الاتحاد الأوروبي، مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص، رابطة السكك الحديدية الأمريكية "AAR" مركز الدراسات القانونية الدولية "C.I.L.S"، المعهد الإيبيري الأمريكي للقانون البحري، الغرفة الدولية للشحن البحري "ICS"، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن "فياتا" FIATA، الفريق الدولي لنوادي الحماية والتعويض "P&I ClubS"، الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط "إيمتا" IMMTA، الاتحاد الدولي للتأمين البحري "إيومي" IUMI، مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي "بيمو" BIMCO، رابطة وسطاء النقل "تيا" TIA.

أروقة اللجنة إنجاز نحو بلورة اتفاقية جديدة تحكم عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر⁽¹⁾. وفي نفس الوقت استشعرت الأمم المتحدة ممثلة في لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الحاجة الملحة إلى قواعد قانونية دولية مستحدثة وموحدة تعوض أصحاب البضائع وشركات الملاحة والنقل عموما عن عدم وجود نظام قانوني عالمي ملزم، يدعم ويحكم عقود النقل البحري التي يمكن أن تشمل نقل بوسائط أخرى مثل: النقل البري أو الجوي أو النهري، وهو ما اصطلح على تسميته: "النقل البحري كليا أو جزئيا". الأمر الذي تنعكس آثاره على إزالة المشاكل القانونية أمام تدفق التجارة الدولية وتؤدي دورا جوهريا في تعزيز التبادل الدولي، وفي قيام تعاون اقتصادي عالمي بين جميع الدول.

و هكذا استعانت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي باللجنة البحرية الدولية (C.M.I) التي أعدت مشروعا أوليا للاتفاقية، ومن ثم فقد تلتفت هيئة الأونسترال مشروع اللجنة البحرية الدولية، وعهدت به إلى فريق عام.

و بدأ الفريق الثالث المعني بقانون النقل، والمؤلف من جميع الدول الأعضاء⁽²⁾، في أبريل/نيسان عام (2002) ، إعداد مسودة اتفاقية جديدة تحكم عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا .

وبعد مضي عشر سنوات تقريبا من نفاذ اتفاقية هامبورج، وبالتحديد في إبريل/ نيسان عام (2002) ، بدأ الفريق العامل المكلف من قبل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مناقشة بشأن إعداد مسودة الاتفاقية الجديدة التي تحكم عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا بدعوى إيجاد قانون معاصر وموحد يكفل النقل الحديث بالحاويات من الباب إلى الباب بما يشمل مرحلة نقل بحري داخل منظومة نقل دولي، دون أن يكون قاصرا على نقل البضائع من ميناء إلى ميناء آخر، مع السماح باستعمال سجلات النقل الإلكتروني. وفي عام (2008) وبعد سنوات من المداولات، انتهت الأعمال المتعلقة بإعداد نص مشروع اتفاقية بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، واعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة مشروع النص النهائي، بصيغته التي وافقت عليها لجنة (الأونسترال) يوم 11 كانون الأول/ديسمبر 2008 ، وأصدرت تفويضا خاصا بفتح باب التوقيع لجميع الدول عليها في مدينة روتردام/هولندا.

مشكلة البحث :

تتمحور مشكلة البحث من حيث أن قواعد روتردام تعتبر الجهد الدولي الأحدث على مستوى الاتفاقيات البحرية في مجال النقل البحري الدولي للبضائع ومن هذا المنطلق يثور التساؤل الذي طالما طرح في كل الاتفاقيات البحرية السابقة ألا وهو تحديد فيما إذا كان الدور الذي يلعبه قواعد تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل بمقتضى قواعد روتردام يصب في مصلحة الشاحنين أم الناقلين .

(1) Philippe Delebecque, Le projet CNUD CI Suite et fin de marchandises entirement ou partiellement par mer après la session de Vienne de November 2006, Revue D.M.F Avril 2007 , P.291

(2) وهذه الدول هي (روسيا، أرمينيا، أسبانيا، أستراليا، إسرائيل، إكوادور، ألمانيا، أوغندا، إيران، إيطاليا، باراغواي، باكستان، البحرين، بلغاريا، بنين، بولندا، بوليفيا، بيلاروسيا، تايلندا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، زيمبابوي، سريلانكا، السلطادور، سنغافورة، السنغال، سويسرا، شيلي، صربيا، الصين، الغابون، غواتيمالا، فرنسا، فنزويلا، فيجي، الكاميرون، كندا، كولومبيا، كينيا، لاتفيا، لبنان، مالطة، ماليزيا، مدغشقر، مصر، المغرب، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى، أيرلندا الشمالية، منغوليا، ناميبيا، النرويج، النمسا، نيجريا، الهند، هندروس، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، اليونان).

أهداف البحث :

يهدف الباحث في إعداد هذه الدراسة إلى الوقوف على أحداث نقاط التجديد التي جاءت بها قواعد روتردام باعتبارها الاتفاقية البحرية الأكثر حداثة .

منهجية البحث :

اقتضت منا دراسة موضوع بحثنا هذا الاعتماد على منهجية وظيفنا من خلالها ثلاث مناهج مختلفة (التاريخي ، التحليلي المقارن ، الوصفي) .

خطة البحث :

سنتناول في هذا البحث دراسة تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وفقا لأحكام قواعد روتردام من خلال تقسيمه إلى مبحثين : نتناول في المبحث الأول نطاق تطبيق الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري من حيث الإقليم ونتناول في المبحث الثاني نطاق تطبيق الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري من حيث الزمن .

المبحث الأول: نطاق تطبيق الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري من حيث الإقليم.

حددت قواعد روتردام النطاق الجغرافي الذي يفيد فيه تطبيق أحكامها دون أن يتعداه أو يتجاوزه، حيث نصت في المادة الخامسة منها على أنه: "1- رهنا بأحكام المادة 6، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية النقل البحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري واقعين في دولتين مختلفتين، إذا كان أي من الأماكن التالية، يقع، وفقا لعقد النقل، في دولة متعاقدة:

أ-مكان التسليم، أو

ب-ميناء التحميل، أو

ج-مكان التسليم، أو

د- ميناء التفريغ.

2- تنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة". وفيما يلي نبين الأحكام القانونية المستخلصة من النص أعلاه والأحكام المتصلة بها.

أولاً: المجال الجغرافي:

156- و هو الذي ينظمه البند الأول من المادة الخامسة من اتفاقية روتردام، وفقا لهذا البند، فإن الشروط الواجب توافرها لتطبيق اتفاقية روتردام جغرافيا تتمثل فيما يلي:

(أ) أن يكون النقل واقعا بين مكانين أو بين موانئ دولتين مختلفتين:

157- تشير المادة الخامسة فقرة أولى بوضوح تام إلى خيار النقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط، من خلال رسم نطاق التطبيق العام لقواعد روتردام، بقولها: إن هذه القواعد تنطبق على عقود النقل التي يكون فيها مكان استلام الناقل للبضاعة ومكان تسليمه لها، واقعين في دولتين مختلفتين، ومعنى ذلك إن قواعد روتردام لا تنطبق إلا إذا كان النقل دوليا. وبمعنى آخر: يشترط في النقل الخاضع لأحكام اتفاقية روتردام أن يكون نقلا دوليا، وفي تحديد معنى الدولية أخذت اتفاقية روتردام بالمعيار الموضوعي (الإقليمي) وليس بالمعيار الشخصي ومفهوم المعيار الموضوعي بأن النقل يكون دوليا متى كان المكان الذي عهد فيه بالبضاعة إلى الناقل لنقلها والمكان الذي ينبغي تسليم البضاعة فيه لصاحب

الحق في ذلك يقعان في أراضي دولتين مختلفتين. فمعيار الدولية المعتمد يتمثل في انتقال البضاعة من بلد إلى آخر مما يترتب عليه استبعاد النقل البحري الوطني الذي يتم بين موانئ الدولة الواحدة، بما فيها الدول الاتحادية أو الكنفدرالية من نطاق تطبيق قواعد روتردام، حتى وإن كان هذا النقل يخرج عن نطاق الملاحة الساحلية⁽¹⁾، إلا أن ذلك لا يمنع الدولة من تطبيق قواعد روتردام على النقل الداخلي بين موانئها باعتبارها قانونا داخليا مما يؤدي إلى توحيد القواعد التي تحكم عقد النقل البحري على الصعيدين الدولي والداخلي. وإذا كانت الدولة التي ترغب في الانضمام إلى قواعد روتردام من الدول الفدرالية متعددة الأقاليم ذات النظم القانونية المختلفة المتعلقة بالنقل البحري، جاز لها أن تعلن وقت الانضمام إلى قواعد روتردام حصر تطبيق أحكام هذه القواعد بإقليم أو أكثر من أقاليمها، ويجوز لها في أي وقت أن تعدل إعلانها هذا بإعلان آخر. وفي حالة حصر تطبيق هذه القواعد بإقليم أو أكثر، فإن المكان الواقع في إقليم لا تسري فيه هذه القواعد يعتبر كما لو كان واقعا في دولة غير منضمة. وإذا لم تعلن الدولة حصر تطبيق القواعد المذكورة بإقليم واحد أو أكثر من أقاليمها، فإن حكم هذه القواعد يسري في جميع أقاليمها⁽²⁾. وعلى الدولة المنضمة إلى الاتفاقية، أن تعلن صراحة، وفقا لنص المادة (74) منها، قبولها بقواعد الولاية القضائية وقواعد التحكيم المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة، وأن يتم هذا الإعلان كتابة وقت الانضمام للاتفاقية، وأن يبلغ إلى وديع الاتفاقية في الأمم المتحدة، وبخلافه لا تكون الدولة المنضمة ملزمة بتلك القواعد وإنما يصير في ذلك إلى أحكام قانونها الوطني. ونحن نرى: إن مثل هذا الإعلان يجب أن يشار إليه في مادة من مواد قانون التصديق على الاتفاقية والانضمام إليها، لأن من شأن هذا الإعلان أن يعدل نصوص قانونها الوطني فيما يتعلق بالمحاكم ذات الاختصاص المكاني والتحكيم، حيث إن القانون لا يعدل إلا بقانون. كما يجب إن أرادت سحب هذا الإعلان فيما بعد، أن يتم ذلك بقانون يعدل من قانون تصديق الاتفاقية.

(ب) تعدد وسائل النقل على أن يتم جزء منها بطريق البحر

كان لاستخدام الحاويات في بداية النصف الثاني من القرن العشرين مع التقدم الفني والتكنولوجي الذي طرأ على وسائل النقل والاتصالات الأثر المباشر في دخول النقل البحري الدولي للبيضاء عصر تعدد الوسائط.

(1) أستاذنا الدكتور محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007/2006، بند 238، ص 185.

(2) وفقا لنص المادة 92 من اتفاقية روتردام فإذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان إقليميتان أو أكثر تنطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة أو أكثر من تلك الوحدات فحسب، ويجوز لها في أي وقت أن تعدل إعلانها بإصدار إعلان آخر. وتضيف الفقرة 2 بأنه يبلغ الوديع بهذه الإعلانات، وتذكر فيها صراحة الوحدات الإقليمية التي تسري عليها هذه الاتفاقية. وتقرر الفقرة 3 بأنه، إذا كانت الدولة المتعاقدة قد أعلنت، بمقتضى هذه المادة، أن هذه الاتفاقية تسري على واحدة أو أكثر من وحداتها الإقليمية ولكن لا تسري عليها جميعا، فإن المكان الواقع في وحدة إقليمية لا تسري عليها هذه الاتفاقية لا يعتبر واقعا في دولة متعاقدة لأغراض هذه الاتفاقية. وتنص =الفقرة 4 على أنه إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة إعلانا بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة، سرت هذه الاتفاقية على جميع الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.

و لمواكبة تلك التطورات لم تقتصر اتفاقية روتردام أحكامها على النقل الدولي ضمن الرحلة البحرية فحسب وإنما تشمل أيضا عمليات النقل الجاري في وسائط متعددة بشرط أن تشمل على الأقل على واسطة بحرية دولية⁽¹⁾، وهو ما يطلق عليه بالنقل المتتابع المختلط.

و تعدد وسائط النقل الداخلة ضمن حلقات النقل المتتابع المختلط إما أن يكون نقلا بسيطا للبضائع من وسيلة نقل إلى أخرى كما في حالة نقل البضائع من شاحنة إلى سفينة أو يكون أكثر تعقيدا وذلك عندما تنقل إحدى وسائل النقل البضاعة التي تحملها على وسيلة نقل أخرى، كما في حالة نقل الشاحنة أو عربة القطار على سفينة معينة⁽²⁾، وهذه المسألة ليست بالبساطة التي تبدو عليها، وذلك لأن وسائط النقل وإن كانت ثابتة فإن وسائل النقل ليست كذلك، فقد حدثت تطورات كبيرة في هذا المجال جعلت من مسألة تحديد وجود البضاعة صعب فظهرت العديد من الوسائل التي أدت إلى تعدد وسائط النقل عند نقل البضائع، فهناك مثلا خدمات سفن اللاش (L.a.s.h)⁽³⁾ والسفن حاملة الصنادل حيث يتم رص البضاعة داخل الصنادل التي يجري شحنها داخل السفينة الأم⁽⁴⁾ غير أنه لا يتعين على السفينة الأم أن تدخل إلى الميناء، بل يمكن أن تنتظر خارجه وتنزل الصنادل إلى البحر لكي تتابع الرحلة داخل الأنهار أو البحيرات الداخلية حتى نقطة الوصول النهائية.

وامتداد تطبيق قواعد روتردام على عملية النقل الدولي متعدد الوسائط والمتكونة على الأقل من محطة بحرية دولية قد يهدد الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل الدولي للبضائع مما يثير مشكلة التنازع بمعنى إمكانية أن تتداعى أحكام متنوعة لأكثر من اتفاقية دولية على حكم عملية النقل، فينشأ بينهما التنازع.

وفيما يلي نتناول بيان كيف قامت اتفاقية روتردام بتفادي مشكلة التنازع مع اتفاقيات النقل الدولي للبضائع من خلال ففرتين: نتناول في الفقرة الأولى: بيان العلاقة بين اتفاقية روتردام والصكوك الأخرى ذات الصلة بالنقل الدولي للبضائع بحرا، ونتناول في الفقرة الثانية: بيان العلاقة بين اتفاقية روتردام والصكوك ذات الصلة باتفاقيات النقل غير البحري.

الفقرة الأولى_العلاقة ما بين اتفاقية روتردام والصكوك الأخرى ذات الصلة بالنقل الدولي للبضائع بحرا:

تغطي اتفاقية روتردام جميع جوانب موضوع الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن لعام (1924)، وموضوع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978⁽⁵⁾.

(1) بخلاف اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط، وقد جاء هذا الاستثناء بناء على رغبة الناقلين الجويين

David A.Glass and Chris Cashmore – Introduction to the Law Carriage of Goods- Chapter 6, Sweet and Maxwell 1989, P. 214

(2) HANCOCK, Christopher Q C, "Multimodal transport under the Convention", In: D Rhidian Thomas (editor), "A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules", pp. 34-51, Lawtext Publishing Limited, Witney, 2009. ; Baatz, Y. Debattista, C. Lorenzon, F. Sterdy, A. Staniland, H. Tsimplis, M. The Rotterdam Rules. a practical annotation, 2009, Informa., p:15.

(3) سفن اللاش: في هذا النوع من السفن يتم نقل البضائع وهي مشحونة داخل الصنادل أو الجنايب، د. حسن الشريف، شحن السفن، الأصول والقواعد الفنية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1977، ص 40.

(4) Samir mankabad – new development and trends in the law of carriage of Goods Jou. of A.M.TA, Vol 4 No 7, July 1978. P.20.

(5) الوثائق الرسمية للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة الثامنة عشرة للفريق العامل الثالث، العلاقة باتفاقيات أخرى، A/cn9/wGIII/wp.78، الفقرة 3.

ولما كان موضوع اتفاقية روترءام يتطابق مع موضوع الاتفاقيات القائمة ذات الصلة بالنقل الدولي للبضائع بحرا، فإن نفاذ مشروع الاتفاقية فيما بين أطراف مشروع الاتفاقية لا يتوافق مع نفاذ الاتفاقيات الأءرى فيما بين الأطراف نفسها، لذلك كان من الواجب أن يءرج في الأحكام الختامية لمشروع الاتفاقية حكما يلزم الدولة التي تنوي أن تصبح طرفا في مشروع الاتفاقية بالانسحاب من بعض المعاهدات المسماة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بحرا والتي قد تكون طرفا فيها، وعليه فقد أوجب اتفاقية روترءام على الدولة التي تصءق أو تتضمن إليها أن تنسحب في الوقت نفسه من عضوية الاتفاقيات البحرية السابقة أي: اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وتعديلاتها أو اتفاقية هامبورج 1978 عن طريق إءطار الوءيع وذلك بموجب (م89) من قواعد روترءام حيث نصت على أنه: "1- تقوم الدولة التي تصءق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تتضمن إليها، وتكون طرفا في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في 25 آب / أغسطس 1924، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في 23 شباط / فبراير 1968 لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، أو في البروتوكول الموقع في بروكسل في 21 كانون الأول / ديسمبر 1979 لتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن، بصيغتها المعدلة بموجب البروتوكول التعديلي المبرم في 23 شباط / فبراير 1968، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية ومن البروتوكول الملحق بها أو البروتوكولين الملحقين بها اللذين هي طرف في أي منهما، بإبلاغ حكومة بلجيكا بذلك، مع إعلان إن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتءاء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

2- تقوم الدولة التي تصءق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تتضمن إليها وتكون طرفا في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورج في 31 آذار / مارس 1978، بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية بإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك، مع إعلان إن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتءاء من تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة."

وتطبيقا لمضمون المادة (89) من هذه القواعد، إذا كانت الدولة الراغبة في الانضمام إليها، طرفا في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية متعلقة بسندات الشحن (معاهدة بروكسل لسنة 1924- قواعد لاهاي) بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المبرم سنة 1968 وسنة 1979، أو طرفا في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرم سنة 1978 (قواعد هامبورج)، فعليها أن تقوم بالانسحاب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقيات وإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك. ولا يكون انضمامها إلى قواعد روترءام أو قبولها أو الإقرار بها من جانب الدول الأطراف في الاتفاقيات المذكورة نافءا، إلا بعد أن يصبح الانسحاب من تلك الاتفاقيات ساري المفعول.

ويستدل من ذلك: إن الدول الأطراف في معاهدة بروكسل لسنة 1924 قواعد لاهاي، أو اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1978 قواعد هامبورج تكون بالخيار بين الاستمرار بانضمامها لأي من تلك الاتفاقيات أو بالانسحاب منها والانضمام إلى اتفاقية روترءام لسنة 2008. كما إن الدول التي لم تتضمن لأي من قواعد لاهاي أو قواعد هامبورج، تكون بالخيار بين الاستمرار في تطبيق قانونها الوطني أو الانضمام إلى قواعد روترءام.

ولما كان الهدف المنشوء من إصدار اتفاقية روترءام، هو توحيد أحكام النقل الدولي للبضائع بحرا بوجه خاص في اتفاقية واحدة تتسم بالءءاةة وينضم إليها كافة أو معظم الدول، لذلك يخشى البعض من الاحتمال الذي ينضم فيه عدد

محدود من الدول إلى اتفاقية روتردام بما يكفي بالكاد لدخولها حيز النفاذ الدولي، لكن دون أن تحظى بقبول دولي عام، فما هي الصورة التي سوف تبدو عليها أحكام النقل البحري الدولي في ظل وجود اتفاقيات دولية لهذا الغرض؟. بكل أسف سوف يزداد تشتت الدول فبعد أن كانت الدول منقسمة بين عضوية اتفاقيتين دوليتين وهي اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج سوف تصبح دول العالم البحري منقسمة بين عضوية ثلاث اتفاقيات رئيسية مما يضيع معه التوحيد القانوني لقواعد النقل البحري الدولي ولا تكون الاتفاقية الجديدة إلا أداة لمزيد من التشتت في أحكام التشريعات الدولية للنقل البحري وهذا ما نأمل ألا يحدث على الإطلاق.

الفقرة الثانية _ العلاقة ما بين اتفاقية روتردام والصكوك ذات الصلة باتفاقيات النقل غير البحري:

امتداد تطبيق قواعد روتردام على عملية النقل الدولي متعدد الوسائط والمكونة على الأقل من محطة بحرية دولية قد يهدد الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل الدولي للبضائع مما يثير مشكلة التنازع. بمعنى: إمكانية أن تتداعى أحكام متنوعة لأكثر من اتفاقية دولية على حكم عملية النقل، فينشأ بينهما التنازع⁽¹⁾ وبطبيعة الحال فإن التنازع لا يقع ابتداءً، إلا إذا خضع عقد النقل لولاية أكثر من اتفاقية دولية مع اختلاف الأحكام بين هذه الاتفاقيات، وسوف تزداد مشكلة التنازع تعقيدا إذا جاءت اتفاقية روتردام بنصوص آمرة في شأن عقد النقل متعدد الوسائط مختلفة من حيث شروط انطباقها عن أحكام اتفاقيات النقل الحالية.

ولتفادي مشكلة التنازع ما بين اتفاقية روتردام والاتفاقيات الأخرى المعنية بالنقل الدولي للبضائع، فقد وضعت اتفاقية روتردام حلولا متكاملة لها وذلك واضح من نصوص المادتين (م26) بعنوان: (النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري) و(م82) بعنوان (الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى) وهو ما سنتناوله تباعا.

النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري:

قد تشمل عملية النقل مراحل متعددة، تبدأ بنقل بري أو نهري أو جوي، ثم نقل بحري وتنتهي بنقل بري أو نهري أو جوي. ويتم تنفيذها بسند شحن مباشر يغطي جميع مراحل النقل المذكورة، ويقوم بالتنفيذ إلى جانب الناقل المتعاقد الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ناقلون متعددون يكلفون من قبل الناقل المتعاقد بتنفيذ النقل الفعلي في المراحل المتعددة.

ومن الجديد في اتفاقية روتردام تنظيمها للنقل السابق أو اللاحق للنقل البحري، وهو ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط الذي يتخلله رحلة بحرية⁽²⁾ فقد نصت المادة (26) من اتفاقية روتردام على أنه: "عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف سبب تأخرها في تسليمها، أثناء مدة مسئولية الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام، وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث أو ظرف المسبب للتأخر:

(1)View of the European Shippers ' Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea, also Known as the Rotterdam Rules P.2

(2)Iara Costa Conrado, Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the M.T.O, Master's Programme in Maritime Law, Faculty of law, Lund University, spring, 2011. P.19

أ- كان من شأنها أن تطبق، بمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي، على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها هلاك البضائع أو تلفها أو وقع فيها الحدث أو الظرف المسبب للتأخير في تسليمها،

ب- وتنص بالتحديد على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى،

ج- ولا يمكن الخروج عن التعاقد، سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى ذلك الصك".

وتطبيقاً للنص السابق، تسري اتفاقية روتردام على عقد النقل الدولي منذ استلام الناقل للبضائع في مكان الاستلام، سواء ميناء بحري أو بري أو جوي أو نهري، حتى تسليمها في نهاية الرحلة، سواء ميناء بحري أو بري أو جوي أو نهري، وأياً كانت وسيلة النقل، طالما أن هناك جزء قد تم بالبحر، فإذا أصيبت البضائع بفقد أو تلف أو تأخر وصولها للمكان المتفق عليه يلتزم الناقل بتعويض أصحاب الحق في البضائع عن الضرر الذي أصابهم، إلا أن قواعد المسؤولية تختلف حسبما وقع الضرر في المرحلة البحرية أم قبلها أو بعدها، فإذا وقع الضرر في المرحلة البحرية تسري القواعد المنصوص عليها باتفاقية روتردام. أما إذا كان الضرر قد تحقق قبل شحن البضائع بالسفينة أو بعد تفريغها منها، فتتص المادة سابقة الذكر بأنه " عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخيراً في تسليمها، أثناء مدة مسؤولية الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على ما يتضمنه اتفاقية دولية أخرى من أحكام، وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث أو الظرف المسبب للتأخير. ويلاحظ بأن الحادث يمكن أن يحدث وقت وقوعه، أو أن يحدث ويستمر خلال فترة من الوقت. ووفقاً لهذه المادة من الضروري إن هذا الوقت يسبق الشحن ويلي التفريغ، فإذا بدأ الضرر مثلاً قبل الشحن وتفاقم بعد ذلك، أو بدأ على متن السفينة وازداد بعد التفريغ، كحالة البضائع المشحونة في حاويات مبردة إذا توقفت أجهزة التبريد قبل شحنها أو قبل تفريغها من السفينة، فلا تنطبق عليها المادة 26 ويظل الناقل مسؤولاً عنها وفقاً لاتفاقية روتردام. واشترطت اتفاقية روتردام لعدم انطباق أحكامها على المرحلة غير البحرية عدة شروط:

1. وجود اتفاقية دولية أخرى تتضمن أحكاماً تتعلق بمسؤولية الناقل وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث المسبب للتأخير، وكان من شأن هذه الأحكام أن تنطبق على الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقداً منفصلاً ومباشراً مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها الهلاك أو التلف أو وقع الحادث أو الظرف المسبب في تأخير تسليمها. ففي حالة نقل البضائع عن طريق واسطة أخرى غير البحرية، وكان هذا النقل سابقاً أو لاحقاً للرحلة البحرية، ويخضع لاتفاقية دولية أمرة، فإن أحكام هذه الاتفاقية تكون لها السيادة على أحكام قواعد روتردام، إذا أمكن تحديد موقع حدوث الهلاك أو التلف أو الظرف المسبب للتأخير في أي من أجزاء النقل غير البحرية، سواء السابقة أو اللاحقة للنقل البحري، فإذا حدث الهلاك أو التلف أو التأخير على سبيل المثال خلال نقل بري في أوروبا بالشاحنات يسبق أو يلحق الرحلة البحرية، فإن أحكام اتفاقية النقل البري (CMR) تكون هي الواجبة التطبيق خلال هذه الرحلة البرية وذلك إذا كان في إطار النقل الدولي، فعلى سبيل المثال: لو أن المرحلة الأخيرة من النقل والتي حدث الضرر خلالها هي

من جنوة حيث أفرغت من السفينة لميلانو فإن هذا الشرط لن يتحقق طالما أن اتفاقية النقل الدولي للبضائع بالبر (C.M.R) تنطبق فقط على عقد النقل الدولي، إلا أنها سوف تنطبق لو كانت الرحلة من جنوة لزيورخ، لأن هذا النقل دولي⁽¹⁾.

2. أن تتضمن الاتفاقية الدولية الأخرى أحكاما تتعلق بمسئولية الناقل أو الحد من المسئولية أو بالوقت المتاح لرفع الدعوى.

3. أن تتضمن أحكاما تمنع الاتفاق على ما يخالفها سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى تلك الاتفاقية. فإذا كانت الاتفاقية الأخرى تغير من قواعد المسئولية كأن تتطلب من أصحاب الحق في البضائع إثبات خطأ الناقل أو تحديد المسئولية بمبلغ أقل من المبلغ المحدد بقواعد روتردام⁽²⁾ أو يقلل من المدة التي يجوز فيها لصاحب الحق في البضائع رفع دعواه على الناقل لا تطبق هذه الاتفاقية.

مما تقدم يتضح: إن قواعد روتردام اتبعت نظام المسئولية الشبكية في شأن النقل متعدد الوسائط وهذا يعني إن حدود مسئولية متعدد النقل متعدد الوسائط الواردة في قواعد روتردام لا تسري إلا في حالة عدم التعرف على مرحلة النقل التي لحق فيها الضرر بالبضاعة. أما إذا أمكن معرفة مكان وقوع الضرر للبضاعة، وحصره في مرحلة معينة من مراحل النقل غير البحرية، فتطبق في هذه الحالة حدود مسئولية الناقل حسبما هي واردة في الاتفاقية الدولية أحادية الوسائط التي تحكم مرحلة النقل التي حدث فيها الضرر للبضاعة .

ولا شك أن مثل هذا الاتجاه التشريعي للاتفاقية الجديدة، من شأنه أن يضعف التوحيد القانوني الدولي، نظراً لسماحه للاتفاقيات الدولية للنقل أحادي الوسائط بأن تسود على نصوص قواعد روتردام في حالات معينة، ولكن على ما يبدو فإن سند واضعي الاتفاقية في ذلك هو الضرورات العملية⁽³⁾. فإذا كان الحل الأمثل لتحقيق مبدأ وحدة التشريع الدولي للنقل

(1) د. مصطفى محمد أحمد رجب، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2017، ص 101.

(2) وتطبيقا لذلك فإنه يتعين على الدول التي ترغب بالانضمام أو قبول أو التصديق على اتفاقية روتردام أن تتخذ إجراءات الانضمام إلى اتفاقيات النقل الأخرى مثل CMR، CIM واتفاقية مونترال واتفاقية بودابست حرصا على صالح أصحاب المصالح في البضاعة التي قد تلتف أو تهلك أو يتأخر تسليمها، إذا استحق نظير ذلك تعويضا من الناقل ذلك لأن حدود مسئولية الناقل في اتفاقية روتردام على الرغم من ارتفاع قيمتها مقارنة مع الاتفاقيات البحرية السابقة إلا أنها تعتبر صغيرة القيمة مقارنة بحدود مسئولية الناقل طبقا لاتفاقيات النقل الأخرى غير البحرية.

ينظر: د. فاروق ملش، هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد 1، 2012، ص 760.

(3) نظام المسئولية الشبكية الذي انتهجته قواعد روتردام لم يأت على إطلاقه ولكن جاء مقيدا أو محددا بحدود معينة، فطبقا لما تنص عليه المادة 26 من قواعد روتردام فإنه عند حدوث هلاك أو تلف للبضاعة أو تأخير في تسليمها، أثناء مدة التزام الناقل، ولكن قبل تحميلها لى السفينة فحسب، أو بعد تفريغها منها فحسب لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية السادة على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام تنص بالتحديد على مسئولية الناقل أو على الحد من مسئوليته أو على مدة انقضاء الدعوى. وإزاء سماح الاتفاقية بإمكان امتداد مسئولية الناقل لكي تغطي النقل بوسائط أخرى غير البحرية، سواء قبل شحن البضاعة على السفينة أو بعد تفريغها منها، فقد أثار القلق حول احتمال حدوث التنازع بين نصوص الاتفاقية الجديدة ونصوص الاتفاقيات الأخرى التي تحكم وسائط النقل غير البحرية ومن ثم فقد ترائى لوضعي الاتفاقية إدخال ضوابط ومحددات خاصة على نظام المسئولية الشبكية الذي انتهجته الاتفاقية، يجعله قاصرا على موضوعات معينة هي مسئولية الناقل أو الحد من المسئولية أو مدة انقضاء الدعوى، ولذلك فقد عرف بنظام المسئولية الشبكية المحدودة. وقيل أن اتباع مبدأ المسئولية الشبكية المحدودة قد قصد منه

الدولي متعدد الوسائط، هو بسط نطاق تطبيق أحكام قواعد روتردام على كل مدة مسئولية الناقل الموحدة، بصرف النظر عن مكان حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير، وسواء أكان في البحر أو الجو أو على البر، غير أن هذا الحل قد يثير التنازع بين أحكام اتفاقية روتردام وغيرها من اتفاقيات النقل الأخرى، مثل: اتفاقية النقل على الطرق البرية CMR واتفاقية النقل بالسكك الحديدية CIM-COTIF واتفاقية مونتريل الخاصة بالنقل الجوي، واتفاقية بودابست الخاصة بنقل البضائع في الممرات الملاحية الداخلية CMNI لذلك من أجل تفادي حدوث مثل هذا التنازع المحتمل في الاتفاقيات، أو على الأقل التقليل من آثاره قدر الإمكان، فإن المادة 26 من قواعد روتردام تقرر: إنه عند حدوث هلاك أو تلف للبضاعة، أو وقوع حادث أو ظرف بسبب تأخيرا في تسليمها، أثناء مدة التزام الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب، أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية السيادة على ما تتضمنه اتفاقية دولية أخرى من أحكام.

وبالرجوع إلى الاتفاقيات البحرية السابقة، نجد: إن اتفاقية بروكسل لم تتضمن نصوصا في معالجة النقل متعدد الوسائط، بل انحصر حكم قواعدها بعملية النقل البحري، فقط، فنصت الفقرة (هـ) من المادة الأولى منها على: إن نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها. فلا تسري نصوص الاتفاقية على المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ، فيجوز لأطراف عقد النقل البحري الاتفاق بشأنها على ما يشاءون من شروط. وتؤكد المادة السابعة من ذات الاتفاقية هذا المعنى بقولها (لا يمنع أي حكم من أحكام هذه المعاهدة أي ناقل أو شاحن من أن يدون في عقد النقل البحري اتفاقات أو شروط بصدد التزامات ومسئوليات الناقل).

وبناء عليه، فإن عقد النقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل سنة 1924 وتعديلاتها يمكن أن تتسع رحابته لكي تشمل العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ بقوة العلاقة العقدية بين طرفي عقد النقل البحري، بحيث تكون هذه العمليات كلا لا يتجزأ تسري عليه شروط سند الشحن، وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة عقد النقل البحري⁽¹⁾. وتبعاً لذلك إذا طلب المرسل إليه من الناقل، أن يتولى توجيه البضاعة بعد تفريغها في ميناء الوصول إلى مخازن المرسل إليه خارج الميناء، وقبل الناقل بذلك، فإن قيامه بهذه العملية يعتبر امتداداً لعقد النقل البحري ذاته. وكل ما ذهب إليه اتفاقية بروكسل هو: إيجاد قواعد ملزمة للمرحلة البحرية فقط، تاركة تنظيم المرحلة السابقة لها أو اللاحقة لها لأحكام القواعد العامة ولأطراف أنفسهم الاتفاق عليها⁽²⁾. وهكذا يتضح لنا: إن النقل متعدد الوسائط يعد ممكناً في ظل اتفاقية بروكسل 1924 وتعديلاتها إذا ما تم الاتفاق عليه تطبيقاً لمبدأ وحدة عقد النقل البحري.

وتعرضت اتفاقية هامبورج لموضوع النقل متعدد الوسائط بصورة غير مباشرة إذا اعتبرت هذه القواعد النقل متعدد الوسائط نقلاً بحرياً مشمولاً بأحكامها، ف جاء في الفقرة السادسة من المادة الأولى منها بأن عقد النقل بحراً أي عقد يتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجرة، بنقل بضائع بحراً من ميناء إلى آخر. ومع ذلك، فإن العقد الذي يشتمل على نقل بحري ونقل بوسيلة أخرى يعتبر عقد نقل بحري لأغراض هذه الاتفاقية. ومعنى ذلك: إن قواعد هامبورج تتصور إمكانية أن يشتمل

تقديم وسيلة عملية لإمكان كسب أكثر ما يمكن من الدعم الدولي للاتفاقية الجديدة د.فاروق ملش. هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، مرجع سابق، ص 757.

(1) د.فاروق ملش، هل حقا تنظم قواعد روتردام أحكام النقل متعدد الوسائط للبضائع، مرجع سابق، ص 741.

(2) د.فاروق ملش، هل حقا تنظم قواعد روتردام أحكام النقل متعدد الوسائط للبضائع، مرجع سابق، ص 741.

عقد النقل البحري الخاضع لها على نقل بوسيلة أخرى مثل الشاحنة أو القطار أو الطائرة أو المركب بالإضافة إلى الوسيلة البحرية، إلا أن أحكام الاتفاقية لا تنطبق إلا على الجزء البحري من عملية النقل.

أما قواعد روتردام، فقد أوردت في (م26) على نحو ما ذكرنا حلا وسطا بين عدم ورود ذكر لعقد النقل متعدد الوسائط في اتفاقية بروكسل وبين اعتبار قواعد هامبورج هذا النوع من النقل نقلا بحريا خاضعا لأحكامها، فقضت بأنه إذا امتد عقد النقل البحري لتغطية عملية النقل السابقة لتحميل البضاعة على السفينة وعملية النقل اللاحقة لتفريغها من السفينة، فلا يكون لهذه القواعد، أي: قواعد روتردام، الغلبة في التطبيق، بل يصير إلى القواعد الدولية التي تحكم أنشطة الناقل لو كان الشاحن قد أبرم عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بذات المرحلة التي حدث فيها هلاك البضائع أو تلفها أو وقع الحادث أو الظرف المسبب للتأخير. ويتم بموجب تلك القواعد الدولية، تحديد مسؤولية الناقل أو الحد منها أو تقادم الدعوى على الناقل المتعلقة بذلك الحادث، و لا يجوز الاتفاق على خلاف ذلك في غير مصلحة الشاحن.

وباعتبار أن المادة 26 من قواعد روتردام هي المادة الرئيسية التي تتعلق بالتنظيم القانوني للنقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط، لا تنطبق إلا على ما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم، يمكن التأكد من حدوثه أثناء جزء معين من النقل الذي قد يسبق أو يلحق الرحلة البحرية في عقد النقل، وأنه لما كان يصعب في معظم الحالات إثبات وقت أو مكان حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير وخلال أي وسيط من وسائط النقل المتتابعة، لذلك يمكننا القول بأن قابلية المادة 26 من قواعد روتردام التطبيق يرجح أن تكون محدودة للغاية. وهذه الحقيقة ترتب نتيجة خطيرة ليست في صالح التجارة الدولية، وهي: الاضطرار إلى تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في قواعد روتردام على مسؤولية الناقل متعدد الوسائط، وفي هذا تجاهل لطبيعة وخصائص النقل متعدد الوسائط (1).

ويلاحظ كذلك بشكل خاص: إن قواعد روتردام لا تنطبق إلا على النقل المتعدد الوسائط الذي يشتمل على رحلة بحرية دولية كشرط أساسي، أما عقود النقل متعدد الوسائط الأخرى التي لا يدخل فيها النقل البحري الدولي، فلا تدخل في نطاق تطبيق الاتفاقية، ولا شك أن هذا الوضع القانوني الذي تخلفه قواعد روتردام يشكل قصورا وعجزا وفراغا تشريعيًا دوليًا في أحكام النقل متعدد الوسائط.

وبدلا من هذا الانزلاق الذي قامت به قواعد روتردام كان الأولى أن نبعث الروح في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة 1980 بدلا من المحاولة التي أقدمت عليها قواعد روتردام لتنظيم أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط.

الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى:

ذكرنا فيما سبق إن التشريع الدولي للنقل متعدد الوسائط يعاني من حالة يؤسف لها من عدم التنظيم القانوني الموحد، فلا توجد حاليا قواعد قانونية دولية استطاعت أن تحظى برضاء وقبول دولي عام، سواء أكانت ترجع إلى قواعد خاصة اختيارية أو قواعد عامة أمرة تستند إلى اتفاقيات دولية ملزمة. ومن خلال نظرة تاريخية سريعة، يتضح إن الهيئات الدولية، المعنية، قد بذلت العديد من المحاولات المباشرة من أجل إبرام اتفاقية دولية للنقل متعدد الوسائط تحظى بقبول المجتمع الدولي، وتدخل بالفعل حيز النفاذ لكي تنطبق أحكامها القانونية على عمليات النقل متعدد الوسائط، مثل هذه المحاولات بكل أسف قد باءت بالفشل، إلا أنه من بعد، بذلت محاولات أخرى غير مباشرة لتنظيم أحكام النقل المتعدد الوسائط من

(1) د. فاروق ملش، هل حقا تنظم قواعد روتردام أحكام النقل متعدد الوسائط للبضائع، مرجع سابق، ص766.

خلال نصوص اتفاقيات النقل أحادي الوسائط، صادفت قبولاً في أوساط النقل الدولي ويجري تطبيق أحكامها بصورة طبيعية حيثما دعت الظروف.

وبناء عليه، سوف نتكلم عن أهم المحاولات التي بذلت بصورة غير مباشرة لتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط، ثم نتبع ذلك بتحديد وتفهم سياسة قواعد روتردام من أجل تقادي وقوع التنازع مع اتفاقيات النقل الأخرى.

أهم المحاولات الدولية التي بذلت بصورة غير مباشرة لتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط:

أوضحنا فيما سبق: أهم المحاولات الدولية التي بذلت بصورة مباشرة لوضع تشريع دولي للنقل متعدد الوسائط، غير أنه جرت محاولات أخرى ولكن بصورة غير مباشرة لتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط، وجاءت هذه المحاولات من خلال نصوص الاتفاقيات الدولية المختلفة للنقل أحادي الوسائط. ففي ظل الفراغ التشريعي يجتهد القضاة في إيجاد الحلول المناسبة للقضايا الخاصة بمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط من خلال تطبيقهم لبعض نصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أحادي الوسائط.

والاتفاقيات الدولية الأربع التي تهمننا هي: الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق الجو والمعروفة باتفاقية: وارسو، والاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق السكك الحديدية CIM والمعروفة باسم: COTIF، والاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR وأخيراً الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق الممرات النهرية والمعروفة باتفاقية بودابست (CMNI) ونتولى تقديمها فيما يلي:

الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، اتفاقية وارسو لسنة 1929⁽¹⁾، وكذا اتفاقية مونترال لسنة 1999:

تعتبر اتفاقية وارسو لسنة 1929 من أوائل الاتفاقيات الدولية التي تعرضت للنقل المشترك، حيث تنص المادة (1/31) من اتفاقية وارسو على أنه: " في حالة عمليات النقل المشترك التي يتم جزء منها بطريق الجو، وجزء منها بأية وسيلة أخرى للنقل، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية إلا على النقل الجوي ". كما تنص المادة (2/31) من اتفاقية مونترال على أنه: " لا شيء في هذه الاتفاقية يمكن أن يمنع الأطراف في حالة نقل مشترك من أن يضعوا في وثيقة النقل الجوي أية شروط تتعلق بوسائط أخرى للنقل، بشرط ملاحظة إن نصوص هذه الاتفاقية إنما تنطبق على النقل الجوي فحسب ".

وهذا يعني إن اتفاقيتي النقل الجوي المذكورتين، تسمحان بإبرام عقود نقل مشترك تشمل على رحلة جوية، بحيث تنطبق نصوص إحدى الاتفاقيتين على النقل الجوي فحسب، أما وسائط النقل الأخرى، فتتطبق عليها الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني الواجب التطبيق⁽²⁾.

الاتفاقية الدولية للنقل الدولي للبضائع بطريق البر لسنة 1956 والمعدلة ببروتوكول سنة 1978 (CMR):

طبقاً للمادة 2 فقرة 1 من اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر لسنة 1956 فإنه إذا نقلت الشاحنة التي تحمل البضائع خلال إحدى مراحل الرحلة البرية الأصلية، عن طريق البحر أو السكك الحديدية أو الممرات المائية الداخلية أو

(1) أستاذنا الدكتور: محمد بهجت قايد، الموجز في القانون البحري والجوي (النقل الجوي الوطني والدولي)، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، 2006.

(2) د. فاروق ملش، هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة 2008، مرجع سابق، ص 742.

عن طريق الجو فتبسط أحكام الاتفاقية على كل أجزاء الرحلة، شريطة أن تبقى البضائع على نفس الشاحنة، وألا تفرغ منها في أية مرحلة من مراحل النقل، ولكن إذا حدث للبضاعة أي هلاك أو تلف أو تأخير أثناء جزء الرحلة غير البري، ولم يثبت إن هذا الضرر قد وقع بسبب إهمال الناقل البري، ولكن وقع بسبب حادث ما أثناء وبسبب عملية النقل الأخرى غير البرية، فإن مسؤولية الناقل البري لا تحكمها نصوص هذه الاتفاقية ولكنها تخضع لنفس الأحكام التي تتبع حيال مسؤولية الناقل بواسطة وسيلة النقل الأخرى غير البرية، فإذا لم يكن هناك قانون خاص بها، فإن مسؤولية الناقل البري حينئذ تخضع لأحكام هذه الاتفاقية.

اتفاقية النقل بالسكك الحديدية (COTIF) لسنة 1980 المعدلة ببروتوكول 1999، والملحق B الخاص بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق السكك الحديدية (CIM):

تعتبر اتفاقية برن للنقل الدولي بالسكك الحديدية من أقدم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل، فقد تم توقيع النسخة الأولى منها في مدينة برين بتاريخ 14 أكتوبر 1890 ودخلت حيز النفاذ في أول يناير 1893 وكانت تعرف آن ذاك باسم: CIM وتتص المادة الأولى من الاتفاقية على أن تنطبق أحكامها على نقل البضائع على أراضي تابعة لدولتين على الأقل من الدول المتعاقدة بشرط أن يقتصر النقل على الخطوط الحديدية المودعة لدى المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن OCTI. وأثناء المناقشات بخصوص هذه الاتفاقية، تم في عام 1923 استبدال كلمة خط السكك الحديدية بكلمة خطوط، فأصبح بذلك من الممكن تسجيل الخطوط المنتظمة لخدمات السيارات والملاحة التي يستعان بها لتكملة الرحلة بالسكك الحديدية في القائمة الخاصة والمودعة لدى OCTI، وبذلك يكون قد دخل في نطاق تطبيق الاتفاقية عمليات النقل التي قد تمت بوسائط أخرى غير السكك الحديدية. فنجد إن المادة 14 من اتفاقية (CIM) تقضي بانطباق أحكام هذه الاتفاقية على النقل البحري، في حالة أن يكون ثمة نقل دولي للبضائع بالسكك الحديدية محلا لعقد نقل يشتمل على رحلة بحرية باعتبارها مكملة أو تابعة للرحلة الأصلية بالسكك الحديدية. وبمقتضى المادة (4/1) من ذات الاتفاقية، فإنه يتعين أن تكون الرحلة البحرية المكملة لرحلة السكك الحديدية مدرجة ضمن قائمة الخدمات الواردة في صلب المادة (1/42) من اتفاقية (COTIF)⁽¹⁾.

اتفاقية بشأن عقد نقل البضائع عن طريق الممرات الملاحية الداخلية لسنة 2000 اتفاقية بودابست (CMNI):

اتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع عن طريق الممرات المائية الداخلية (CMNI) تسمح ببسط أحكامها لكي تغطي أى عقد نقل عن طريق الممرات المائية الداخلية إذا كان مكان تلقى الناقل النهري للبضاعة، ومكان تسليم البضاعة بعد إتمام عملية النقل، يقعان في دولتين مختلفتين، بشرط أن تكون إحدى هاتين الدولتين طرفا في اتفاقية بودابست فتتص

(1) وبناء عليه فإن خدمات النقل البري أو البحري يمكن أن تخضع لأحكام اتفاقية COTIF إذا توافرت الشروط التالية: أن تتكامل الخدمات البرية أو البحرية مع خدمات السكك الحديدية. 2. أن تتضمن الخدمات البرية أو البحرية نقل دولي للبضائع. 3. أن تكون هذه الخدمات مدرجة ضمن قائمة الخطوط الحديدية. ومع ذلك فإن المادة 63 من الاتفاقية أتت بحكم يتميز بأهمية خاصة ويتعلق بمسئولية الناقل في حالة وجود مرحلة بحرية متكاملة مع مرحلة السكك الحديدية. فأجازت لكل دولة متعاقدة أن تنوه عن رغبتها في تطبيق أسباب الإعفاء من المسئولية الواردة صراحة في ذيل المادة 63 (وذلك عن طريق إشعار يوجه إلى نفس المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن) والناظر إلى الإعفاءات الواردة في آخر المادة 63 وعددها 17 إعفاء، يجدها تكاد تتطابق مع الإعفاءات الواردة في اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 = بما فيها الإعفاء عن الخطأ أو الإهمال في الملاحة أو في إدارة السفينة. د. فاروق ملش، هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة 2008، مرجع سابق، ص 747.

(م1/ف1) من الاتفاقية على أن: عقد النقل يعني أي عقد من نوع يتعهد بموجبه الناقل بنقل البضائع عن طريق الممرات الملاحية الداخلية نظير أجر معلوم. وتتص (م1/2) في شأن نطاق تطبيق الاتفاقية على أن: أحكامها تسري على أي عقد نقل يكون فيه ميناء الشحن أو مكان دخول البضاعة في حراسة الناقل، وميناء التفريغ أو مكان تسليم البضاعة، يقعان في دولتين مختلفتين، من بينهما دولة واحدة على الأقل تكون عضوا بالاتفاقية، كما تتص (م2/2) في شأن نطاق تطبيق الاتفاقية على جواز تطبيق أحكام الاتفاقية إذا كان الغرض من عقد النقل هو نقل بضائع بدون مسافنة، أي: بدون تبديل وسيلة النقل وهي السفينة أو المركب خلال النقل سواء في الممرات الملاحية الداخلية أو في المياه التي تنطبق عليها القواعد القانونية البحرية بموجب الشروط الواردة في المادة 1/2 السابق ذكرها، إلا إذا: أ. كان قد صدر سند شحن بموجب القانون البحري الواجب التطبيق، أو ب. أن المسافة المقطوعة في المياه الخاضعة لأحكام القانون البحري هي المسافة الأطول⁽¹⁾.

وباستقراء ما تقدم، يتضح لنا: أن أحكام اتفاقية بودابست يمكن أن تنطبق على نقل متعدد الوسائط يشتمل على رحلة نهريّة كشرط أساسي. فالاتفاقية في مادتها (2/2) تجيز تطبيق أحكامها على نقل البضائع التي تنقل عبر رحلتين إحداهما نهريّة والأخرى بحرية، بشرط أن تظل البضاعة على نفس وسيلة النقل سواء أكانت بحرية كالسفينة أو نهريّة كمركب الملاحة النهريّة⁽²⁾.

سياسية قواعد روتردام في تفضيل التنافس مع اتفاقيات النقل الأخرى:

164- إن دراسة مشكلة التنافس ما بين اتفاقية روتردام والاتفاقيات الأخرى المعنية بالنقل الدولي للبضائع لن تكتمل صورتها إلا من خلال الإشارة إلى المادة 82 باعتبارها مكملة ومفسرة للأحكام الواردة في المادة 26 المشار إليها سابقا فقد نصت (م82) من اتفاقية روتردام على أنه: "ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي من الاتفاقيات الدولية التالية النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية التي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بما في ذلك أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات:

(أ) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع جوا، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على أي جزء من عقد النقل؛
أو

(ب) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع الطرقي، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن طرفي منقولة على متن سفينة، أو

(ج) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحرا كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية، أو

(1) ومثال على ذلك إذا غادر مركب الملاحة النهريّة الميناء النهري لمدينة بودابست بالمجر دولة عضوا بالاتفاقية، وسار عبر نهر الدانوب (الواسطة النهريّة) حتى إلتقاء النهر بالبحر الأسود، ثم تابع المركب إبحاره في مياه البحر الأسود (الواسطة البحرية) مع بقاء البضاعة على نفس المركب، حتى ميناء الوصول بمدينة استانبول بتركيا، فيمكن لنصوص اتفاقية بودابست أن تحكم عملية النقل برمتها في مياه نهر الدانوب وفي البحر الأسود. ويلاحظ في مثلنا، هذا أن المسافة المقطوعة بحرا أقل من المسافة المقطوعة في النهر لذلك لا ينطبق الاستثناء. د. فاروق ملش، هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة 2008، مرجع سابق، ص 752.

(2) د. فاروق ملش، هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة 2008، مرجع سابق، ص 751.

(د) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن، سواء عن طريق المجاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر".
وتطبيقا للنص السابق، فإن جميع المسائل التي لا تحكمها قواعد روتردام يصير في حالة النقل متعدد الوسائط إلى تطبيق الاتفاقيات الدولية التي تنظم مسئولية الناقل:

1. في حالة نقل البضائع جوا، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها تنطبق على أي جزء من عقد النقل.
2. في حالة نقل البضائع برا، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على شاحنة برية منقولة على متن السفينة.
3. في حالة نقل البضائع بالسكك الحديدية، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها تنطبق على نقل البضائع بحرا كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية⁽¹⁾.

4. في حالة نقل البضائع نهرا، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحنها بحرا.

فإذا كانت مرحلة النقل الجوي أو البري أو النهري التي ترتبط بمرحلة النقل البحري تخضع لاتفاقية دولية خاصة بها، وكانت دولة أطراف النقل المذكورة منضمة إلى تلك الاتفاقية، فتكون لها الغلبة في التطبيق على المراحل المذكورة. وهكذا جاءت المادة 82 من قواعد روتردام مقرررة في ديباجتها كمبدأ عام، إنه ليس في هذه القواعد ما يمس انطباق أي من الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل أحادي الوسائط، والتي تكون سارية وقت بدء دخول قواعد روتردام في حيز النفاذ، معطية بذلك السيادة لنصوص أي من هذه الاتفاقيات على نصوص قواعد روتردام ذاتها، إذا كانت تلك الاتفاقية وفقا لأحكامها واجبة التطبيق على جزء من عقد النقل.

والهدف المقصود من المادة 82 من قواعد روتردام هو: العمل على تفادي تنازع بين نصوص اتفاقيات النقل أحادي الوسائط غير البحرية، وبين نصوص اتفاقية روتردام في حالة اقتران النقل غير البحري في عقد النقل البحري، لذلك يمكن

(1) وكلمة مكمل هذه تعني وجود شيء مكمل أو إضافي أو تابع لشيء آخر، ولا يتصور لهذا الشيء المكمل أن يتواجد مستقلا بذاته. ونسوق على هذه الفكرة مثلا يتمثل بعقد نقل بضائع بالسكك الحديدية من مدينة باريس إلى مدينة جلاسكو في اسكتلندا بإنجلترا، فإن رحلة نقل البضاعة داخل عربة السكك الحديدية على ظهر سفينة تعبر بها بحر المانش حوالي 12 ميل بحري تعتبر رحلة بحرية مكملة للرحلة الأساسية للنقل بالسكك الحديدية. ولكن بموجب عقد نقل بضائع من الباب إلى الباب من سنغافورة إلى الرياض عبر ميناء الدمام، فإن الرحلة البحرية من سنغافورة إلى الدمام تحت هذه الظروف لا يمكن اعتبارها مكملة لرحلة النقل بالسكك الحديدية من الدمام إلى الرياض، نظرا للفارق الكبير في طول المسافة المقطوعة في كل من الرحلتين. وهكذا يمكن اعتبار عنصر المسافة من حيث طولها أو قصرها معيارا يستدل منه على كون الرحلة البحرية مكملة أو تابعة لرحلة النقل بالسكك الحديدية. وفي رأي آخر: إن العبارة بأهمية النقل كمبدأ عام، وفقا للقاعدة الفرع يتبع الأصل، فالنقل الرئيسي يجر وراءه النقل التبعية أو الفرعي ويكسبه صفته، وفي رأي ثالث: إن العبارة بطبيعة النشاط الأساسي للناقل كمييار لتحديد ذلك، فلو صدر عقد النقل الذي يتضمن رحلة بالسكك الحديدية وأخرى بحرية، عن شركة نقل متخصصة بالسكك الحديدية، فيمكن أن يعتبر هذا كافيا لاعتبار الرحلة البحرية مكملة أو تابعة لرحلة النقل بالسكك الحديدية التي يغطيها عقد نقل البضائع ابتداء. إلا أنه يمكن الأخذ في المعايير الثلاثة مجتمعة لتقرير ما إذا كانت الرحلة البحرية مكملة لرحلة السكك الحديدية أم لا، ولقاضي الموضوع سلطة تقديرية وفقا لظروف الحال.

ينظر: د. فاروق ملش، هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة 2008، مرجع سابق، ص 497.

القول: إن المادة 82 ليست إلا جزء مكملا للمادة 26، ومن ثم فإن المادتين يشكلان كلا واحدا، والقصد منه تنظيم قواعد النقل غير البحري السابق أو اللاحق للنقل البحري.

وأهم ما يلاحظ على مضمون المادة 82، بأنه يتبع سياسية إعطاء الأولوية أو السيادة لنصوص الاتفاقية الدولية الواجبة التطبيق في شأن النقل غير البحري، على نصوص قواعد روتردام لنفاذ التنازع بين نصوص الاتفاقيتين.

وهذه السياسة التي تتبعها قواعد روتردام من حيث إعطاء الضوء الأخضر لتطبيق أحكام الاتفاقية الأخرى دون أحكامها هي، هذه السياسة تختلف عن النهج الذي تسيّر عليه اتفاقيات النقل على الطرق البرية (CMR)، والنقل بالسكك الحديدية (COTIF-CIM)، والنقل النهري (CMNI)، والنقل الجوي حيث درجت على إعطاء الأسبقية في التطبيق لنصوصها الذاتية في حالة النقل المشترك مع وسيط أو وسائط نقل أخرى.

ولعل أقل هذه الاتفاقيات اهتماما بالنظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط هي: الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر : فلا اتفاقية بروكسل ولا البروتوكول المعدل لها يتحدثان عن النقل متعدد الوسائط.

ولا يختلف حكم قواعد روتردام كثيرا عن حكم قواعد هامبورج في تكييف عقد النقل متعدد الوسائط الذي يتم بسند شحن مباشر، بكونه عقد نقل بحري. إلا أن قواعد هامبورج، قد حصرت تطبيق الأحكام الواردة فيها، وفقا لمضمون عبارة الفقرة السادسة من المادة الأولى منها، بمرحلة النقل البحري فقط، فجاء نصها بأن العقد الذي يشتمل على نقل بحري ونقل بوسيلة أخرى يعتبر عقد نقل بحري لأغراض هذه الاتفاقية " بالقدر الذي يتعلق فيه النقل البحري "، ومن الملاحظ إن هذا النص لا يضع قواعد خاصة بالنقل متعدد الوسائط بل على العكس يمكننا القول: إنه يحجبها، فالهدف من هذا النص هو تطبيق قواعد هامبورج على المرحلة البحرية التي تشكل جزء من النقل متعدد الوسائط، أي: إنه يقوم بتجزئة النقل متعدد الوسائط بدلا من توحيد. بينما يستفاد من حكم المادة (26) و (82) من قواعد روتردام عدم استبعاد مراحل النقل غير البحري من أحكامها إلا في حالة وجود اتفاقية دولية تحكم أنشطة الناقل في تلك المراحل.

وليس من شك بأن الإحالة إلى الاتفاقيات الدولية غير البحرية في مواطن كثيرة، يجعل من العسير الوقوف على الأحكام القانونية التي تعالج نظام النقل الدولي متعدد الوسائط، وكان من الضروري وضع تقنين موحد شامل لهذا النظام يقضي على هذا التشتت ويحقق التناسق الواجب توافره في هذا النظام، بدلا من تطبيق اتفاقيات مبعثرة صدرت في فترات زمنية مختلفة.

وإن كان يسجل لاتفاقية روتردام الجراءة في مقارنة هذا النوع من النقل، إلا أن كانت أفضل لو تم معالجته بتوضيح وتفصيل أكبر أو على الأقل معالجة هذا النقل في اتفاقية دولية خاصة به، أو تعديل أحكام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط لسنة 1980 وحث الدول على الانضمام إليها.

فإذا كان هناك إمكانية في ظل الوضع الحالي لتطبيق الاتفاقيات الأخرى (أحادية الوسائط) بطريق غير مباشر على علاقة الشاحن بمتعهد النقل فإن هذه الإمكانية سوف تستبعد إذا تم تعديل اتفاقية جنيف للنقل الدولي متعدد الوسائط، حيث إن تعديلها من وجهة نظرنا سوف يعطي الاتفاقية رونقا جديدا يمكنها من الحصول على أصوات كافية، ومن ثم دخولها حيز النفاذ الدولي وبالتالي سد الفراغ التشريعي الذي يعاني منه النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط للبضائع على الصعيد الدولي.

(ج) توافر إحدى الحالات التي حددتها (م/5ف1):

وفقا ل (م/5ف1) من اتفاقية روتردام، فلا يقتصر انطباق الاتفاقية على عقود النقل البحري، بل يشمل أيضا جزء من عقود النقل متعدد الوسائط، حيث يشترط لتطبيق قواعد روتردام على عقود النقل بالإضافة إلى شرط الدولية وأن يكون النقل بحريا ولو بصورة جزئية، أن تتوافر إحدى الحالات التي حددتها (م/5ف1) بالبند من (أ-د).

- أن يكون مكان الاستلام أو مكان التسليم المذكور في عقد النقل البحري، واقعا في دولة متعاقدة: ويقصد بمكان التسليم أو مكان التسليم أي: مكان يمكن أن يتسلم فيه الناقل البضائع أو يسلمها فيه لأصحاب الحق في تسلمها وذلك أيا كانت وسيلة النقل، فقد يكون المكان الذي يوجد به الشاحن أو المرسل إليه ميناء بري أو ميناء جوي أو ميناء نهري. فإذا كان النقل سيتم جزئيا بالبحر، يكفي أن أيا من مكان التسليم أو مكان التسليم واقعا في دولة متعاقدة، بشرط أن يكون الجزء البحري من ضمنها دوليا.

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

وبالرجوع ل (م/5ف1) من اتفاقية روتردام فلا يلزم أن تكون دولتي القيام والوصول أطرافا متعاقدة في قواعد روتردام، إنما يكفي أن تكون إحدى الدولتين فقط طرفا في هذه القواعد حتى تسري نصوصها على عقد النقل المقصود، وهو ما يمكن التوصل إليه من العبارة الواردة في نفس المادة: "إذا كان أي من الأماكن التالية يقع، وفقا لعقد النقل، في دولة متعاقدة".

والعبارة في تطبيق الاتفاقية بالمكان المذكور في عقد النقل، وليس المكان الذي يتم فيه التسليم أو التسليم الفعلي، فإذا كان مكان التسليم في دولة غير متعاقدة ومكان التسليم المذكور في العقد في دولة متعاقدة، واضطر الناقل أو أحد مستخدميها أو وكلائه لظروف قهرية تسليم البضاعة في دولة غير متعاقدة فإن ذلك لا يحول دون تطبيق الاتفاقية.

- أن يكون ميناء التحميل أو ميناء التفريغ المذكور واقعا في إحدى الدول المتعاقدة: فإذا كان النقل سيتم بالكامل في البحر، يجب أن يكون ميناء الشحن وميناء التفريغ في دولتين مختلفتين، حيث يجب لاعتبار النقل دولي ويخضع بالتالي للاتفاقية الدولية، أن يكون بين دولتين مختلفتين، أما النقل الذي يتم داخل حدود الدولة، فيخضع لتشريعات هذه الدولة. ولا يشترط وفقا لأحكام قواعد روتردام أن يكون النقل البحري الدولي بين دولتين متعاقدين، بل يكفي أن تكون إحداهما دولة متعاقدة والعبارة هنا بالميناء المذكور في عقد النقل وليس بالميناء الذي يتم فيه، فإذا كان ميناء التحميل في دولة غير متعاقدة، وميناء التفريغ في دولة متعاقدة، واضطر الرابح مع ذلك لظروف قهرية إلى تفريغ البضائع في ميناء دولة غير متعاقدة فإن ذلك لا يحول دون تطبيق الاتفاقية.

وبالرغم من أن قواعد روتردام قد استمدت معظم أحكامها من اتفاقية هامبورج إلا أنه في الوقت ذاته استحدثت طابعين لتحديد نطاقها الجغرافي وهما: مكان الاستلام ومكان التسليم، نظرا لشمولها لعمليات النقل متعدد الوسائط، فقد وسعت اتفاقية روتردام من نطاق انطباقها العام، فلم يعد يقتصر النقل البحري الدولي على أن يكون بين دولتين مختلفتين،

ووقوع ميناء الشحن أو ميناء التفريغ في إحدى الدول المتعاقدة، إنما بالإضافة إلى ذلك تنطبق الاتفاقية إذا كان مكان التسليم أو مكان التسليم في إحدى الدول المتعاقدة، فعلى سبيل المثال: لو عقد النقل يشتمل على نقل بري ونقل بحري، وكان مكان استلام الناقل للبضائع على الأراضي السورية، وكانت سوريا فرضا من الدول المنضمة إلى هذه الاتفاقية ومرحلة النقل البحري المطلوب كان من مرفأ طرابلس إلى ميناء قبرص، فإن أحكام الاتفاقية تنطبق على هذا العقد (على افتراض انطباق باقي شروط الاتفاقية) باعتبار أن سوريا منضمة إلى الاتفاقية ومكان تسلم البضائع يقع فيها بحسب العقد. ولا شك في أن القواعد المنظمة للنطاق الإقليمي لاتفاقية روتردام على النحو السابق بيانه يعطي الاتفاقية وأحكامها قوة دفع ذات أهمية كبيرة عند بدء تطبيقها، حيث تتيح المجال أمام قواعدنا لنشر ظلها على قدر كبير من عمليات النقل البحري، لا بين أطرافها فحسب، بل بين الدول غير الأطراف أيضا، وبالتالي فإن واضعي الاتفاقية قد سعوا إلى توسيع نطاق تطبيقها لتطبق على أكبر قدر ممكن من عمليات النقل البحري، الأمر الذي يعطي الاتفاقية قوة دفع نحو نفاذ أحكامها.

ومن حصيلة ما تقدم تتضح لنا حقيقة مهمة هي: إن قواعد روتردام ليست إلا اتفاقية دولية للنقل البحري، ولم تضاف أكثر من أنها تولت تنظيم أحكام النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري الذي ينشأ بمناسبة عقد نقل مختلط، الأمر الذي يمكن أن يترتب عليه نقل متعدد الوسائط، والقول الفصل إذن أنه لا بأس في أن تختص قواعد روتردام باعتبارها اتفاقية صادرة عن الأمم المتحدة، بتنظيم أحكام النقل البحري الدولي للبضائع وهذا هو الغرض الرئيسي من وجودها، أما كونها تنظم أيضا بعض قواعد النقل الدولي غير البحري السابق أو اللاحق للرحلة البحرية الأصلية، فهذا ليس إلا النهج المألوف الذي درجت عليه مختلف اتفاقيات النقل أحادي الوسائط من حيث اهتمامها بتنظيم النقل المشترك أو النقل متعدد الوسائط في صلب أحكامها باعتبارها أحكاما تكميلية للنقل الدولي.

وبناء عليه، فإن النقل الدولي ما بين مكان دخول البضاعة في حراسة الناقل داخل البلاد حتى ميناء الشحن على ظهر السفينة الناقلة، وكذلك مرحلة النقل ما بين ميناء التفريغ ومكان التسليم النهائي للبضاعة، هاتان المرحلتان يمكن تنفيذهما بطبيعة الحال عن طريق السكك الحديدية أو الطرق البرية أو الممرات النهرية أو جوا، ومن ثم فإن إجمالي رحلة النقل هذه تعد من قبيل النقل من الباب إلى الباب أو نقلًا متعدد الوسائط إذا توافرت باقي الشروط.

وإذا نظرنا إلى معيار دولية عقد النقل البحري للبضائع في اتفاقية روتردام، لوجدنا إن هذا المعيار يختلف تماما عن معيار الدولية في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والبروتوكول المعدل لها 1968، واتفاقية هامبورج، فلا يوجد ثمة ارتباط بين عقد النقل وسند الشحن. حيث تنص المادة 10 من اتفاقية بروكسل 1924 على أن: تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة .

ومن ثم فإن صدور أي سند شحن في أية دولة متعاقدة، من شأنه أن يضيفي الصفة الدولية على عقد النقل البحري للبضائع (1). إلا أن هذه المادة قد تم تعديلها في البروتوكول الصادر عام 1968 حيث تنص على أن: تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل سند شحن يرتبط بنقل البضائع بين موانئ تقع في دولتين مختلفتين إذا : كان النقل من ميناء يقع في دولة متعاقدة ؛ أو إذا كان سند الشحن صادر في دولة متعاقدة.... "

(1) إيمان محمد عبد الرضا الزجراوي، النظام القانوني لمستند النقل البحري للبضائع وتسوية النزاعات فيه، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2017، ص 12.

وتطبيقا لذلك، فإن العقد يعد دوليا طبقا لأحكام اتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول 1968 متى تم نقل بضائع بين موانئ تابعة لدولتين مختلفتين، وذلك إذا صدر سند الشحن في دولة متعاقدة. فالتعديل إذن أخذ بالمعيار الموضوعي لتحديد المقصود بالنقل الدولي، فالعبرة باختلاف دولتي الشحن والتفريغ، بصرف النظر عما إذا كانت هاتان الدولتان متعاقبتين أو غير متعاقبتين، إلا أنه يتعين توافر أحد شرطين :

1. أن يصدر سند الشحن في دولة متعاقدة.

2. أن يبدأ النقل من ميناء دولة متعاقدة.

وإذا اتجهنا إلى اتفاقية هامبورج 1978 نجد إن المادة 2 فقرة (د) من ذات الاتفاقية تنص على أن : تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين إذا: د- كان صدور سند شحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري قد تم في دولة متعاقدة .

فإذا افترضنا بأن ميناء الشحن أو ميناء التفريغ لا يقع في دولة متعاقدة، وكان سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري قد صدر في دولة متعاقدة، كان العقد دوليا طبقا لأحكام اتفاقية هامبورج.

ولكن إذا نظرنا إلى معيار دولية عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام لوجودنا إنه لا يوجد ثمة ارتباط بين دولية عقد النقل البحري للبضائع، ومكان صدور مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. فلم يعد لمكان صدور الوثائق اي اهمية خصوصا في عصر التجارة الالكترونية.

اعتماد شرط بارامونت في عقد النقل

بالرجوع إلى المادة العاشرة من قواعد لاهاي فسبي لسنة 1968، وكذلك الفقرة (هـ) من المادة الثانية من اتفاقية هامبورج، نجد إن تلك القواعد قد وسعت من نطاق سريانها، حيث أجازت لطرفي عقد النقل البحري أن يتفقا على إخضاع تلك العملية لأحكام القواعد، حتى ولو لم تتوافر شروط سريانها عليهما. وذلك بإضافة ما يعرف بشرط بارامونت إلى سند الشحن. وقد اقرت محكمة النقض المصرية في العديد من أحكامها هذا الشرط فقضت بأنه: " متى كان البند الأول من سند الشحن قد تضمن الاتفاق على أعمال شرط بارامونت، فإن مفاد ذلك إن الطرفين اتفقا على تطبيق معاهدة بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن⁽¹⁾" وقضت أيضا بأن "المقرر- وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة- أنه يجوز لطرفي عقد النقل إذا كان سند الشحن لا يخضع لمعاهدة بروكسل الدولية لسندات الشحن لسنة 1924 طبقا للشروط التي أوردتها المادة العاشرة منها أن يتفق على خضوعه لها وتطبيق أحكامها عليه بتضمينه شرط بارامونت⁽²⁾".

(1) الطعن رقم 303 سنة 31 ق جلسة 1966/5/10 ص 17 ص 1050، نقض 1975/4/30 ص 26 ص 890، نقض 1980/3/17 ص 31 ص 832، نقض 1987/12/21 ص 38 ص 1152، الطعن رقم 822 سنة 53 ق جلسة 1988/10/31، الطعن رقم 35 سنة 55 ق جلسة 1990/5/7، الطعن رقم 1212 سنة 53 ق جلسة 1990/3/19. د. أحمد حسني، قضاء النقض البحري طبعة 2007، مرجع سابق، بند 281، ص 288 وما بعدها.

(2) الطعن رقم 1497 سنة 55 ق جلسة 1993/7/19، الطعن رقم 1194 سنة 60 ق جلسة 2001/12/24، د. أحمد حسني، قضاء النقض البحري طبعة 2007، مرجع سابق، ص 289.

وأخذ قضاء محكمة التمييز الأردنية بالاتجاه ذاته فقد قضت بأنه: " ما دام لم يصدر نظام يحدد المبلغ الواجب ضمانه عن كل طرد أو وحدة من البضائع المشحونة بالطريق البحري، ولم يشمل سند الشحن على تحديد لذلك المبلغ، بل اتفق الفريقان المتعاقدان على تطبيق نصوص اتفاقية بروكسل لسنة 1924، فإن مثل هذا الاتفاق لا يخالف النظام العام أو الأخلاق العامة، وليس ممنوعاً بنص خاص ويلزم العاقدين على اعتبار أنه يشكل جزءاً من شروط العقد عملاً بالمادة 1/174 من قانون أصول المحاكمات الحقوقية⁽¹⁾."

ولم يرد نص مماثل في الفصل الثاني من قواعد روتردام الخاص بنطاق التطبيق، يجيز الاتفاق على تطبيقها على عقود النقل غير الخاضعة لأحكامها، إلا أن هذا الجواز يستفاد ضمناً من نص الفقرة ب من المادة 76 منها الواردة في الفصل 15 الخاص بالتحكيم والتي وردت فيه عبارة: " إدراج الطرفين طوعاً هذه الاتفاقية في عقد نقل غير خاضع لها... ". واعتماد شرط بارمونت في عقد النقل مسألة متروكة لاتفاق إرادة طرفي العقد إذ القواعد العامة تجيز لطرفي العقد الاتفاق على إخضاع العقد المبرم بينهما لحكم قانون أجنبي وقواعد روتردام هي بحكم القانون الأجنبي بالنسبة للدول التي لم تصادق بقانون على الانضمام إليها. إلا أنه ينبغي التمييز هنا ما بين نفاذ الاتفاقية بمقتضى هذه الحالة وما بين نفاذ الاتفاقية بتوافر إحدى الحالات التي حددتها (م/5ف1) بالبنود من (أ-د)، ففي حالة نفاذ الاتفاقية طبقاً (م/5ف1)، فإن الاتفاقية ستطبق كمسألة قانون، بينما طبقاً للفقرة ب من المادة 76 فإن الاتفاقية ستطبق كمسألة تعاقدية. وأهمية هذا التمييز تكمن في الواقع في أنه في حالة قيام تعارض بين شرط في عقد النقل والاتفاقية فإن الاتفاقية تسود عندما تكون مطبقة بقوة القانون بحكم قوتها استناداً إلى قوة نفاذها. في حين أنه عندما تكون الاتفاقية قد أدرجت في عقد النقل كمسألة تعاقدية فإنها تعامل كشرط في العقد مثل بقية الشروط⁽²⁾.

ثانياً: الأشخاص الذين تنطبق عليهم اتفاقية روتردام:

167- لما كان الهدف المرجو من اتفاقية روتردام هو العمل على توحيد القواعد الخاصة بعقود النقل البحري للبضائع وتحديد الأحكام القانونية لمسئولية الناقل البحري جاء نص (م/5ف2) من الاتفاقية المبحوثة متوافقاً مع هذه الغاية حيث قرر النص سريان الاتفاقية دون اعتبار لجنسية أطراف عملية النقل البحري سواء جنسية السفينة أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أي طرف آخر من أطراف عملية النقل، ودون اعتبار لكون عقد النقل يغطي عملية النقل البحري فقط أو يغطي عملية نقل ذات مراحل متعددة بموجب سند شحن مباشر، أو لكون العقد اعتيادياً يتعلق بعملية نقل مفردة، أم عقداً كمياً ينصب على نقل كمية محدودة من البضائع في سلسلة من عمليات نقل تنفذ خلال فترة معينة يتفق عليها⁽³⁾. إلا أن هذا القواعد المذكورة لا تنطبق:

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 1982/697 هيئة خماسية تاريخ 1982/11/27 المنشور على الصفحة 237 من عدد مجلة نقابة المحامين بتاريخ 1983/1/1.

(2) د. أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، مرجع سابق، ص 45.

(3) وردت هذه القاعدة في اتفاقية هامبورج لسنة (1978) إلا أن اتفاقية روتردام أضافت الأطراف المنفذة بخلاف اتفاقية هامبورج التي اقتصر على الناقل الفعلي التي تميزت بدورها عن اتفاقية بروكسل التي لم تشر إلى الناقل الفعلي.

1. على مشارطات الإيجار في النقل الملاحي المنتظم وغير المنتظم؛ ويقصد بمشارطات الإيجار: استخدام سفينة بموجب عقد يلتزم بمقتضاه صاحب السفينة المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها لمدة محددة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة).

2. على عقود استخدام السفينة أو استخدام حيز منها سواء في النقل الملاحي المنتظم أو غير المنتظم، غير أنها تطبق في النقل الملاحي غير المنتظم إذا كانت السفينة مستخدمة لنقل البضائع بموجب سندات الشحن.

ففيما يخص النقل البحري المنتظم، تنص الاتفاقية على عدم انطباقها على مشارطات إيجار السفن والعقود المتعلقة باستخدام سفينة بكاملها أو حيز عليها⁽¹⁾، وذلك لتساوي أطراف العقد في القوة من حيث إمكانية مناقشة شروط العقد، فهم ليسوا بحاجة للحماية التي توفرها الاتفاقية للشاحنين الذين يطلبون من الناقل نقل بضائعهم من مكان لآخر. وبالتالي فإن عدم تطبيق الاتفاقية على النقل بمشارطة إيجار جاء بسبب تمتع المستأجرين بحرية واسعة في مناقشة شروط المشاركة وعدم وجود طرف قوي مسيطر وطرف ضعيف يخشي عليه، على عكس الحال في النقل بمستندات النقل.

ومع ذلك، يجوز الاتفاق بين الناقل والمرسل إليه أو أي طرف آخر لا يعتبر طرفاً أصلياً في عقد النقل أو في مشارطات الإيجار، على تطبيق هذه القواعد على أي عقد مستبعد من حكمها، غير أن مثل هذا الاتفاق يعتبر كأن لم يكن إذا تم بين الناقل والشاحن، أو بين طرفي مشارطات الإيجار⁽²⁾.

أما فيما يتعلق بالنقل الملاحي غير المنتظم تتطابق الاتفاقية عندما لا تكون هناك مشارطة إيجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز عليها. ويقصد بذلك أن يتم النقل بموجب عقد نقل أي: أن يتضح من شروط العقد بأن الشاحن يطلب نقل بضائع معينة ولا يقصد استئجار السفينة أو جزء منها⁽³⁾، ويجب في هذه الحالة أن يصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني حيث نكون أمام عقد نقل بالمعنى الدقيق.

(1) ويلاحظ أن الحكم السالف هو ذات ما تنص عليه قواعد هامبورج بموجب (م2/ف3)، وكذلك المادة (م227/ف2، ب) من قانون التجارة البحرية المصري. والمادة (م211) من قانون التجارة البحرية الأردني.

(2) المادة (7) من قواعد روتردام.

(3) ومن أبرز الأمثلة على هذا النوع من العقود الاتفاقيات التي تبرم بين الأطراف في تجارة السيارات حيث يجلب عدد من الشاحنين سياراتهم المعدة للنقل إلى ميناء التحميل، ويتم شحن السيارات على ظهر السفينة ثم تغادر إلى ميناء التفريغ وبينما يكون مسار الرحلة ثابتاً فإن الجدول لا يكون كذلك، وتستخدم مستندات نقل لتنظيم عملية النقل هذه.

Tomotaka Fujita / Rotterdam Rules: Scope of Application an Freedom of Contract / The 3 rd Arab Conference for Commercial and Maritime Law، ACCML '09، Rotterdam Rules 2009: Uniformity v.Diversity for the Law of Carriage of Goods by sea – A Euro – Arab Perspective april 18, 2009.P.3

المبحث الثاني: نطاق تطبيق الأحكام القانونية لمسئولية الناقل من حيث الزمن (1)

كان المبدأ الذي يسود الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري هو امتداد مسؤولية الناقل للفترة الواقعة بين اللحظة التي يتم فيها شحن البضائع على وسيلة النقل إلى اللحظة التي يتم إفراغها منها، أي: إنها تقتصر على فترة النقل فقط دون أن تشمل العمليات التي يتم فيها تحضير البضائع للشحن أو العمليات التي تعقب إفراغها في مقصدها النهائي حتى وصولها إلى المرسل إليه. فقد أقرت اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن هذا المبدأ وأطلقت عليه معيار من الشبكة إلى الشبكة فمسئولية الناقل تشمل الفترة الواقعة بين شحن البضائع وحتى الوقت الذي تفرغ فيه من السفينة، أي: إنها قصرت المسؤولية على الفترة التي تستغرقها الرحلة البحرية فقط⁽²⁾ والتي تنطبق منذ بدء عملية الشحن وحتى انتهاء عملية التفريغ، ولم تأت البروتوكولات المعدلة للاتفاقية بثمة تعديل فيما يتعلق بفترة مسؤولية الناقل البحري وإنما ظلت تلك الفترة على نحو ما ورد باتفاقية بروكسل لسنة (1924)⁽³⁾.

ومثله مثل اتفاقية بروكسل، فقد حدد المشرع البحري الأردني، النطاق الزمني للأحكام القانونية الناضجة لمسئولية الناقل البحري⁽⁴⁾ بالفترة الممتدة من حين شحن البضائع على متن السفينة، وحتى تفريغها في المحل المقصود وهو ما نصت عليه صراحة المادة (211) بحري أردني بقولها: "لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن، ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود..."⁽⁵⁾.

(1) السيد أحمد أمام خليل القصيفي، السياسات التشريعية المتبعة في العالم العربي إزاء القواعد الحاكمة للنقل البحري الدولي للبضائع، المؤتمر العربي الثالث للقانون التجاري البحري، المنظور العربي الأوروبي لتوحيد قانون النقل البحري للبضائع في ضوء قواعد روتردام.

(2) الطعن رقم 452 سنة 42 ق جلسة 1977/6/20 ص 28، الطعن رقم 124 سنة 25 ق جلسة 1960/2/21 ص 11 ص 137، د. أحمد حسني، قضاء النقض البحري طبعة 2007، مرجع سابق، بند 292، ص 299 وما بعدها.

(3) وتحديد النطاق الزمني للمسئولية على نحو ما تقدم هو تحديد يتعلق بالنظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفته بموجب (م/3ف2) من الاتفاقية.

Su Tong – jiang, Wang Peng. Carrier's liability under international maritime conventions and the uncitral Draft convention on contracts for the International carriage of goods wholly or Partly, Qingdao Ocean Shipping Mariners College, Qingdao 266071, Chino، School of Management, Xian Jiaotong University, Xian 710049, Recived 11 October 2008 ; acciepted 3 November 2009,P.346

(4) لافي درادكة، النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري، بحث منشور بمجلة المنارة، المجلد 13، العدد 9. فياض القضاة أحكام مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، بحث منشور بمجلة دراسات، الجامعة الأردنية، العدد 26، المجلد 1، 1999.

(5) تقابلها (م/199ف1) من القانون البحري الكويتي رقم (28) لسنة (1980)؛ و(م/164) من القانون البحري القطري رقم (15) لسنة (1980)؛ و(م/165) من القانون البحري البحريني رقم (23) لسنة (1982)؛ و(م/260ف1) من القانون البحري العماني رقم (35) لسنة (1981).

وتطبيقاً للنص السابق، فإن الأحكام القانونية لمسئولية الناقل لا تشمل إلا المرحلة البحرية فقط من وقت شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود⁽¹⁾ أما المراحل السابقة على شحن البضاعة على متن السفينة واللاحقة على تفريغها في المحل المقصود، فهي غير مشمولة ضمن إطار الأحكام القانونية للمسئولية، فلا تسري هذه الأحكام على المرحلة السابقة على الشحن، والتي تبدأ من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل حتى بدء شحنها على السفينة، كما لا تسري أيضاً على المرحلة اللاحقة للتفريغ، أي: منذ إنزال البضاعة من السفينة حتى يتم تسليمها للمرسل إليه⁽²⁾. وعليه، فإن المشرع البحري الأردني لم يأخذ بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، وإنما حصر نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية الأردني على المرحلة البحرية من النقل من حين شحن البضائع على السفينة حتى لحظة تفريغها منها. لذلك، كان هذا القانون موضع انتقاد لما يثيره من صعوبات في التطبيق⁽³⁾، إذ لا يمكن في بعض الأحيان تحديد الوقت الدقيق لحصول الشحن أو التفريغ، وبخاصة بالنسبة للسوائل التي يتم شحنها بالأنابيب، أو الخراطيم أو عن طريق وضعها على صنادل⁽⁴⁾. وعلى ذلك فإنني أقترح إعادة النظر في نص المادة 211 بحري أردني وذلك بتوسيع النطاق الزمني لمسئولية الناقل، وبخاصة وأن الزمن قد تجاوز هذا النص المنقول عن المادة (م1/هـ) من اتفاقية بروكسل في ظل تطور وسائل النقل البحري .

ومع تطور أساليب النقل البحري، ظهرت مساوئ المعيار السابق لتحديد فترة المسئولية، فحركة البضائع المشحونة في الحاويات مثلاً تتطلب المرور بمراحل سابقة على الشحن للوصول إلى وسيلة النقل: (الشاحنة، السفينة، القطار)، ومراحل لاحقة على عملية التفريغ في إطار إيصالها إلى المرسل إليه، لهذا السبب عمدت بعض الاتفاقيات الدولية إلى مواكبة هذا التطور عن طريق تعديل النصوص التي تحدد فترة مسئولية الناقل وإدخال ما يعرف بمفهوم العهدة، وهو ما أخذت به اتفاقية هامبورج حيث قررت إن مدة مسئولية الناقل البحري تمتد لتشمل البضائع طالما هي في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ⁽⁵⁾، مما لا يترك مجالاً للشك في إنها تطبق على المدة التي تسبق الشحن، وتعقب التفريغ في ميناء الوصول.

وقد تأثر المشرع البحري المصري في قانون التجارة البحرية المصري الجديد بقواعد هامبورج (م4) فيما يتعلق بتحديد النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها حيث نجد إن المادة (1/227) تنص في هذا الصدد

(1) تمييز حقوق رقم 83/610، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة 1984، ص 997: تمييز حقوق رقم 85/433، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة 1987، ص 903.

(2) تمييز حقوق 83/349 صفحة 482، سنة 1983. مشار إليه لدى جمال مدغمش، مجموعة اجتهادات محكمة التمييز الأردنية، مكتبة الجامعة الأردنية، 2002، ص 15.

(3) (أستاذنا الدكتور محمد بهجت قايد، مسئولية الناقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 29

(4) د. هاشم رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع دراسة في ضوء الاتفاقيات الدولية للنقل البحري والقانونين العراقي والكويتي، بحث منشور بمجلة الحقوق الكويتية، السنة العاشرة، العدد الأول، جمادى الأول 1406 هجري/ مارس 1986، ص 142.

(5) (م4/ف1) من قواعد هامبورج لسنة (1978).

على أنه: "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها... (1)".

وتطبيقاً للنص السابق، حدد النطاق الزمني لمسئولية الناقل في الفترة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل وهي تبدأ من تسليمها إلى الناقل في ميناء الشحن، وتنتهي بتسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ. أما قبل هذه الفترة أو بعدها فتسرى على مسؤولية الناقل القواعد العامة، ويجوز الاتفاق بشأنها على شروط الإعفاء من المسؤولية تطبيقاً للحرية التعاقدية(2).

وإن كانت اتفاقية هامبورج وكذا (القانون المصري) قد وسعا قليلا من النطاق الزمني لتشمل مسؤولية الناقل المدة التي يكون خلالها الناقل مسؤولاً عن البضائع من: (ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ)، فإن تحديد النطاق الزمني على النحو السابق يقصر المدة المشمولة بالمسئولية على منطقة الميناء بالفترة الواقعة من ميناء التحميل إلى ميناء الوصول؛ فلم تغط أيًا من الأنشطة التي تقع خارج منطقة الميناء.

ونتيجة للتطور الحاصل للنقل بواسطة الحاويات، فقد أصبح من الشائع كثيراً بالنسبة للناقل أن ينقل البضاعة من مكان التصدير إلى الوجهة النهائية أي: نقل من الباب إلى الباب (نقل متعدد الوسائط)، بحيث يتم نقل البضاعة من مكان الاستلام إلى مكان التسليم، فلم يعد يقتصر النقل على المرحلة البحرية فقط، حيث أصبح تطبيق مبدأ (من الميناء إلى الميناء) يمثل أسلوباً قديماً لأن مثل هذه التطبيق يفصل عملية النقل إلى فترة مشمولة بمسئولية الناقل، وفترة أخرى غير مشمولة وهذا من شأنه أن يخلق فجوات بين أنظمة المسؤولية الملزمة والمطبقة على الناقل البحري، فقد باتت الحاجة ملحة إلى وجود نظام مسؤولية واحد يغطي كامل مدة عملية النقل متجاوز المدة المحصورة من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ. وإزاء التطور الحاصل في النقل البحري، واستجابة لثورة الحاويات وسعت اتفاقية روتردام فترة عقد النقل البحري لتكون من مكان الاستلام إلى مكان التسليم، حيث نصت المادة (12) منها على أنه:

"1- تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع.

2- (أ) - قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.

(1) تقابلها (م/241/ف1) من القانون البحري السوري رقم (46) لسنة (2006)؛ و (م/243/ف1) من القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة (1994)، و (م/275/ف1) من القانون التجاري البحري الإماراتي رقم (26) لسنة (1981) و (م/131/أولاً) من قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة (1983).

(2) على أنه ليس معنى أن قانون التجارة البحرية قد أتى بأحكام خاصة تسري على مسؤولية الناقل البحري خلال المدة من استلامه البضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها في ميناء التفريغ وأن المرحلة السابقة لهذه الفترة وتلك اللاحقة لها تسري بخصوص مسؤولية الناقل عنها أحكام القواعد العامة أن ثمة تقسيماً لعقد النقل البحري، إذ زالت للعقد المذكور وحدته في ظل قانون التجارة البحرية رغم وجود نظامان قانونيان للمسئولية يسري كل نظام منهما على نطاق محدد من العقد. د. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع طبعة 2003، مرجع سابق، ص 21.

(ب)- إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسئولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر .

3- لأغراض تحديد مدة مسئولية الناقل يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلا عندما ينص على:

- أ. أن يكون وقت تسلم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولى بمقتضى عقد النقل، أو
 - ب. أن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفرغها النهائي بمقتضى عقد النقل".
- ومن خلال النص السابق يمكننا أن نستخلص الأحكام القانونية التالية:

أولاً: معيار تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة:

169- تساوي اتفاقية روتردام بين تسلم البضاعة من الناقل نفسه أو من أي شخص ينوب عنه أو يتصرف باسمه وذلك تسهياً للتعامل التجاري البحري.

والمقصود بتسليم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة حيازة البضاعة فعلية تمكنه من فحص البضاعة والتحقق من مطابقتها للبيانات المقدمة من قبل الشاحن.

ويعتبر تسلم البضاعة وحيازتها عملاً مادياً يترتب عليه آثار قانونية في غاية الأهمية، سواء من حيث بدء نفاذ الأحكام القانونية لمسئولية الناقل البحري⁽¹⁾ أو من حيث حق الشاحن بالمطالبة بإصدار مستند نقل أو الوثائق المماثلة (سجل النقل الإلكتروني)⁽²⁾.

ثانياً: بدء المسئولية وانتهائها (من مكان الاستلام إلى مكان التسليم):

170- لم تقتصر اتفاقية روتردام أحكامها على النقل الواقع ضمن الرحلة البحرية، إنما تشمل أيضاً عمليات النقل الجاري في وسائط متعددة إذا ما كانت إحدى مراحل النقل مرحلة بحرية، وهذا أمر لا ريب فيه على اعتبار أن هذه الاتفاقية معنونة: " بعقود النقل الدولي عن طريق البحر كلياً أو جزئياً".

وإذا ما نظرنا لمدة التزام الناقل المنطبقة عليها الاتفاقية (أو النطاق الزمني لمسئولية الناقل)، فقد تم توسيعها أيضاً بالمقارنة مع اتفاقيتي بروكسل وهامبورج، ففي اتفاقية بروكسل (وكذلك القانون الأردني)، فقد تم تحديد هذه الفترة من الوقت الذي يمضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفرغها.

وأنت اتفاقية هامبورج وكذا (القانون المصري) فوسعت هذه المدة بحيث أصبحت تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفرغ .

(1) (م/12/ف1) من قواعد روتردام لسنة (2008)؛ ويقابلها (م/4/ف2/أ) من قواعد هامبورج لسنة (1978)؛ و (م/227/ف1) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة (1990)؛ و (م/14/فأ) من قانون النقل متعدد الوسائط للبضائع الأردني، و (م/26/ف1) من مشروع لائحة متعدي نقل البضائع بحراً السعودي.

(2) (م/35) من قواعد روتردام لسنة (2008)؛ ويقابلها (م/3/ثالثاً) من اتفاقية بروكسل لسنة (1924)؛ و (م/14/ف1) من قواعد هامبورج لسنة (1978)؛ و (م/199/ف1) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة (1990).

إلا أن اتفاقية روتردام وسعت أكثر فأكثر مدة النقل التي يتحمل فيها الناقل المسؤولية وتطبق قواعد الاتفاقية عليها، فقد نصت المادة (م12/ف1) منها على أن: مدة مسؤولية الناقل تبدأ عندما يتسلم الناقل البضائع أو أي طرف منفذ، بغرض نقلها، وتنتهي عند تسليم البضائع.

وهكذا، فإن النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري وفقا لقواعد روتردام، لم يعد يقتصر على تلك المرحلة التي تنقضي بين ميناء الشحن وميناء التفريغ، بل يشمل بالإضافة إلى ذلك المراحل السابقة على تسلّم البضاعة في ميناء الشحن واللاحقة لتسليمها في ميناء التفريغ ما دامت البضاعة في عهدة الناقل سواء في مكان التسلم أو في مكان التسليم، وحتى قيام الناقل بتسليمها في المكان الأخير.

ومسئولية الناقل البحري وفقا للتتظيم القانوني السابق، تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل البحري خارج ميناء الشحن والمدة اللاحقة لميناء التفريغ، حيث تدخل هذه المدة ضمن نطاق الأحكام القانونية لقواعد روتردام⁽¹⁾، فقد يتعهد الناقل البحري في بعض الحالات بنقل البضاعة من مكان خارج ميناء التحميل كمستودعات الشاحن أو مصنع البائع وإيصالها إلى ميناء الشحن عن طريق السكك الحديدية أو عن طريق الممرات المائية الداخلية أو عن طريق البر، كما قد يحدث العكس، في حالة تعهد الناقل البحري بنقل البضاعة من ميناء التفريغ بغير طريق البحر إلى مستودعات المرسل إليه أو مصنعه الكائن خارج الميناء الأخير حيث تدخل مثل هذه الاتفاقيات ضمن نطاق تطبيق أحكام المسؤولية.

ثالثا: الحالات التي يتحقق فيها تسلّم البضاعة والحالات التي يتحقق فيها تسليم البضاعة:

171- حددت قواعد روتردام الحالات التي يعتبر فيها الناقل أو الطرف المنفذ قد تسلّم البضائع في مكان الاستلام والحالات التي تتحقق فيها عملية التسليم، على نحو يتصف بالدقة والوضوح بعيدا عن الغموض في المصطلحات والركاكة في التعبير وذلك على النحو الآتي:

(أ) - يعد الناقل أو الطرف المنفذ قد تسلّم البضائع، اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع في مكان التسلم وفقا لما يلي:

1. اعتبارا من تاريخ تسليم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة من الشاحن أو أي شخص ينوب عنه، حيث تساوي الاتفاقية هنا بين تسلّم الناقل للبضاعة من الشاحن نفسه أو من أي شخص ينوب عنه أو يتصرف باسمه، وذلك تسهيلا للتعامل التجاري البحري. وتتفق قواعد روتردام بهذا الاتجاه مع قواعد هامبورج وذلك بموجب (م4/ف2/أ،1)) حيث قضت بأن: البضائع تعد في عهدة الناقل البحري، اعتبارا من تاريخ تسليم الناقل البضاعة من الشاحن أو أي شخص ينوب عنه، كما يتفق هذا الاتجاه مع ما قضت به المادة (م227/ف1) من قانون التجارة البحرية المصري. بينما لم يغط قانون التجارة البحرية الأردني هذه المرحلة من النقل، فقد حصر نطاق تطبيق الأحكام القانونية لمسئولية الناقل البحري على نحو ما ذكرنا سابقا منذ بدء عملية الشحن فقط، أما المراحل السابقة على الشحن فهي غير مشمولة ضمن إطار الأحكام القانونية للمسئولية فلا تسري هذه الأحكام على المرحلة السابقة على الشحن، والتي تبدأ من وقت تسلّم البضاعة إلى الناقل حتى بدء شحنها على السفينة وهذا يشكل نقسا في التشريع يتعين تداركه.

(1) Diamond, A The Rotterdam Rules, Lloyd's Maritime and Commerical Law Quarterly, L.M.C.L.Q, 445,2009.P.447.

2. اعتباراً من تاريخ تسلّم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة من سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في مكان التسليم، تسليم البضاعة لها لغايات تسليمها. وتتشابه قواعد روتردام بهذا الخصوص مع قواعد هامبورج وذلك بموجب (م4/2/أ،2) منها حيث قضت بأن: البضائع تعد في عهدة الناقل البحري، اعتباراً من تاريخ تسلّم الناقل البحري البضاعة من سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن، تسليم البضاعة لها لغايات شحنها، والتنظيم القانوني السابق الذي جاءت به قواعد هامبورج يتوافق مع التشريعات الوطنية التي غالباً ما توجب على الشاحن تسليم البضاعة إلى سلطة معينة سواء أكانت حكومية أو خاصة تتولى عمليات شحن البضاعة على متن السفينة، حيث تحتكر القيام بهذه العمليات بموجب القوانين والأنظمة السارية في ميناء الشحن⁽¹⁾ وبالتالي لا تخضع المدة التي تكون فيها البضاعة لدى سلطة أو طرف ثالث لأحكام القانونية لمسئولية الناقل البحري، إذ ليس من العدل أن يسأل الناقل عن أخطاء لم يرتكبها ولم يكن سبباً في ارتكابها وبخاصة وأن الناقل لا يملك الحرية في اختيار الجهة التي تتولى عملية الشحن، وتطبيقاً لذلك قضت محكمة التمييز الأردنية في أحد أحكامها بأنه: " إن مؤسسة الموانئ هي المسؤولة بالضمان عن أي ضرر يلحق بالبضائع أثناء عملية الشحن التي تتولاها المؤسسة بحكم وظيفتها بموجب المادة الرابعة⁽²⁾". وبخلاف التنظيم القانوني السابق، فإن عملية الاستلام وفقاً لأحكام القانون البحري المصري تختلف عما رأينا في ظل أحكام كل من قواعد روتردام وقواعد هامبورج حيث إن الناقل يتسلم البضاعة من الشاحن نفسه، أو من الشخص الذي ينوب عنه، فهذا القانون لا يجيز للشاحن تسليم البضاعة لغير الناقل أو الشخص المفوض من قبله.

(ب)- وهكذا، فإن مدة مسئولية الناقل البحري تبدأ من تاريخ دخول البضاعة في عهدة الناقل أو الطرف المنفذ في مكان الاستلام على النحو السابق وتستمر أثناء النقل وحتى قيام الناقل أو الطرف المنفذ بتسليمها وفقاً لما يلي:

1. بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه صاحب الحق في استلامها؛ وهو الأصل الواجب الاتباع من الناقل باعتبار المرسل إليه صاحب الحق المباشر في تسلّم البضاعة مما يمكنه من المحافظة على حقوقه واتخاذ الإجراءات اللازمة لذلك إن كان لها مقتضى.

وتتفق قواعد روتردام بهذا الخصوص مع كل من قواعد هامبورج بموجب (م4/2/ب، 1) وقانون التجارة البحرية المصري بموجب (م227/ف1). بينما لم يغط قانون التجارة البحرية الأردني هذه المرحلة من النقل، فلا تسري الأحكام القانونية للمسئولية بموجب المادة (211) بحري أردني على المرحلة اللاحقة للتفريغ.

2. تسليم البضاعة إلى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو الأنظمة السارية في مكان التسليم، تسليم البضاعة له لغايات تسليمها؛ وبالتالي فإن التسليم يتحقق بموجب هذه الفقرة بمجرد تسليم البضاعة لتلك السلطة أو ذلك الطرف. وتتشابه قواعد روتردام بهذا الخصوص مع قواعد هامبورج بموجب (م4/2/ب، 2). بخلاف قانون التجارة البحرية المصري، فهذا القانون لا يجيز للناقل تسليم البضاعة إلا لصاحب الحق في استلامها، وصاحب الحق إما أن يكون المرسل إليه المسمى

(1) المادة (4/أ) من قانون مؤسسة الموانئ الأردني رقم (36) لسنة (1985).

(2) تمييز حقوق رقم 86/120، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة 1988، ص 946، تمييز حقوق رقم 1057/1993، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة 1993، ص 64.

في سند الشحن غير القابل للتداول، أو حامل السند القابل للتداول، فمسئولية الناقل لا تقتضي بتسليم البضائع إلى السلطة الجمركية، بل تستمر ولا تنتهي إلا بالتسليم الفعلي للمرسل إليه، وهو ما يحسب ضمن إيجابيات هذا القانون.

وبهذا الخصوص قضت محكمة النقض المصرية في جلسة الخميس الموافق 2015/4/23 بأن: التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أيا كانت الطريقة المنفق عليها في العقد لهذا التسليم وإن عقد النقل لا ينقضي ولا تنتهي معه مسؤولية الناقل البحري، إلا بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليمًا فعليًا بالمقدار والحالة التي وصفت بها في سند الشحن، بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها⁽¹⁾.

رابعاً: مدة مسؤولية الناقل تعتمد على حرية الإرادة في حدود معينة:

بعد أن حددت قواعد روتردام مدة مسؤولية الناقل على نحو ما تقدم، تابعت (م12) في البند الثالث منها بأنه: يجوز للطرفين (أي: الناقل والشاحن) أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، لكن قيد إرادة الأطراف في هذا الاتفاق بقيدتين يعتبران من محاسن هذه الاتفاقية وهما:

أ. ألا يكون وقت تسلم الناقل البضاعة لا حقا لبدء تحميلها الأولى بمقتضى عقد النقل،

ب. وألا يكون وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل⁽²⁾. لذلك فإنه من الممكن لأطراف عقد النقل البحري الاتفاق وفق النقل التقليدي بالمدة المحددة من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ والذي بموجبه يسلم الشاحن البضائع في ساحة الحاويات في ميناء التحميل إلى الناقل، ويقوم الناقل بتفريغها في ساحة الحاويات في ميناء التفريغ ويكون الناقل مسؤولاً بالمدد المحدد عن النقل بين ساحتي الحاويات المخصصة للتحميل والتفريغ، وفي هذا السياق نجد إن استلام البضائع في ساحة حاويات التحميل قد حصل قبل عملية التحميل الأولى للبضائع وإن التسليم قد حصل بعد عملية التفريغ النهائي للبضائع وذلك وفقاً لعقد النقل⁽³⁾.

ونرى اقتضاء اشتراط هذين القيدتين يعود إلى ما لمسه واضعو الاتفاقية من تحايل أحد أطراف العقد (الناقل عادة) في ظل أحكام اتفاقية هامبورج بإدراج بند في عقد النقل يحدد مدة استلام الناقل للبضائع بعد تحميلها الأولى، أو أن يكون وقت تسليم البضائع إلى المرسل إليه سابقاً لإتمام تفريغها النهائي، فكان هذا الشرط دارج لأنه كان لصالح الناقلين، فكان الناقل يتفق مع الشاحن على وقت التسليم الفعلي للمرسل إليه ويكون ذلك الوقت سابقاً لإتمام التفريغ الفعلي، أي: والبضائع

(1) قرار محكمة النقض المصرية جلسة الخميس الموافق 23 ابريل سنة 2015. الطعن رقم 164 لسنة 70 القضائية تجاري، وذات الحكم صدر لذات المحكمة بالطعن رقم 7480 لسنة 77 ق جلسة الثلاثاء الموافق 23 من ديسمبر سنة 2014 بحري. وكذلك الطعن رقم 12983 لسنة 75 القضائية، 2771 لسنة 77 القضائية جلسة الثلاثاء الموافق 10 يونيو سنة 2008.

(2) Alcantara Gonzalez, and others, Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules, Cuadernos de derecho transnacional, Madrid, 2010. Available online at:

<http://Kusan.uc3m.es/CIAN/index.php/CDT/article/viewFile/1069/519.p.7>

(3) The Rotterdam Rules: An Overview of the Responsibilities of the – Carrier and Period of Responsibility/ The 3rd Arab Conference for Commercial and Maritime Law, ACCML '09, Rotterdam Rules 2009: Uniformity v. Diversity for the Law of Carriage of Goods by sea – A Euro – Arab Perspective April 19, 2009. P.6-8.

ما زالت موجودة في عنابر السفينة. وجاء الشرط (ب) مطابقاً تماماً لأحكام كل من محكمة التمييز الأردنية⁽¹⁾ ومحكمة النقض المصرية⁽²⁾، التي تواترت أحكامهما خلال العقدين الأخيرين من القرن الماضي فيما يتعلق بوقت التسليم الفعلي للبضاعة، والتي تقضي في مجملها بأنه: لا يعد تسليمًا للبضاعة مجرد وضعها تحت تصرف المستلم وهي لازالت في عنابر السفينة⁽³⁾.

وبخلاف التنظيم القانوني والقضائي السابق فإن اتفاقية هامبورج كانت تسمح بهذا التصرف المتناقض حيث تنص (م4) منها على أن: وقت تسليم البضائع يكون في إحدى الحالات التالية: إما بتسليمها إلى المرسل إليه، وإما بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، فهذه الحالة الأخيرة قد تؤدي إلى إبراء الناقل من المسؤولية دون أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضائع إلى المرسل إليه⁽⁴⁾.

وهذا ما حاولت تفاديه اتفاقية روتردام، حيث أكدت على عدم جواز الاتفاق على أن يكون تسليم الناقل للبضائع سابقاً لإتمام تفريغها الفعلي. ولذلك يمكن القول: إن (م12/ف3) من اتفاقية روتردام تأتي بحكم أكثر عدالة من اتفاقية هامبورج لصالح الشاحنين وبشكل يتماشى مع أحكام قضاء النقض المصري وكذا قضاء التمييز الأردني.

(1) تمييز حقوق رقم 92\1317، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة 1993، ص 2081، تمييز حقوق رقم 82/9، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة 1982، ص 737، تمييز حقوق رقم 89\885، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة 1990، ص 2290. تمييز حقوق رقم 91\1369، مجلة نقابة المحامين لسنة 1993، ص 2020، تمييز حقوق رقم 91\1369، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة 1993، ص 2020؛ تمييز حقوق رقم 2001/3148، منشورات مركز عدالة، تاريخ 1\7\2002؛ تمييز حقوق 2008/197، منشورات مركز عدالة، بتاريخ 10/12/2008، تمييز حقوق رقم 2001/3148، منشورات مركز عدالة، تاريخ 1\7\2002، تمييز حقوق رقم 92\98، مجلة نقابة المحامين لسنة 1993، ص 2029، تمييز حقوق رقم 97\1943، مجلة نقابة المحامين لسنة 1998، ص 2085، تمييز حقوق رقم 92\1148، مجلة نقابة المحامين لسنة 1993، ص 2074.

(2) الطعن رقم 253 سنة 32 ق جلسة 1966/12/15 ص 17 ص 1926؛ الطعن رقم 452 سنة 42 ق جلسة 1977/6/20 ص 28 ص 1452؛ الطعن رقم 577 سنة 50 ق جلسة 1984/4/26؛ الطعن رقم 255 سنة 52 ق جلسة 1987/2/9 ص 38 ع 1 ص 222؛ الطعن رقم 2052 سنة 52 ق جلسة 1987/11/30؛ الطعن رقم 2147 سنة 53 ق جلسة 1988/12/26؛ الطعن رقم 388 سنة 46 ق جلسة 1980/3/17 ص 31 ص 832؛ انقلا عن: د. أحمد حسني، قضاء النقض البحري طبعة 2007، مرجع سابق، بند 245، ص 258 -ص 261.

(3) د. فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً لسنة 2008 الحسنات والإيجابيات القانونية، منشور عبر شبكة الانترنت عبر الموقع التالي:

www.arabfcs.org/db_bin/doc_pdf_449.pdf

(4) أستاذنا الدكتور محمد بهجت قايد، مسؤوليه الناقل البحري، مرجع سابق، ص 37 -ص 39.

الخاتمة:

أستهدف هذا البحث دراسة الجديد في تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري الدولي مع أحداث الاتفاقيات الدولية في هذا المجال ، وهي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كلياً أو جزئياً المسماه اختصاراً (قواعد روتردام) ، وتناولنا هذا الموضوع مستعرضين آراء الفقهاء وأحكام القضاء بهذا الخصوص .

ولعلنا استنتبنا من خلال هذه الدراسة إلى تغيير قواعد روتردام لمفهوم عقد النقل البحري للبضائع، بحيث لم يعد يعتمد على النقل البحري الكلي ، بل أصبح يشمل وسائط نقل أخرى غير بحرية تسري عليها أحكام عقد النقل البحري للبضائع ، وفي ظل دراستنا لنطاق مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام هذه القواعد الجديدة تبين لنا بأنه توسع أكثر مما كان عليه في ظل الاتفاقيات السابقة ، بالنظر إلى توسع مفهوم عقد النقل البحري ، فلم يعد يقتصر النقل البحري الدولي للبضائع على مرحلة النقل من الميناء إلى الميناء بل أصبح يشمل نقل البضائع من مكان الاستلام إلى مكان التسليم .

وإذا كانت قواعد روتردام قد وسعت من تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري الدولي إلا أنه قيدت ذلك الاتفاق بقبدين وهما إلا يكون استلام الناقل البحري للبضائع قبل عملية التحميل الأولي وأن لا يكون تسليم البضائع قبل عملية التفريغ أي والبضائع لازالت في عنابر السفينة .

وقد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية :

- 1- وسعت قواعد روتردام من نطاق انطباقها ونشرها على أكبر قدر ممكن من عقود النقل البحري الدولي للبضائع، وذلك من خلال تبني عدة معايير لانطباقها، الأمر الذي سيسهم في إعطاء الاتفاقية قوة دافعية عند تطبيقها.
- 2- وسعت قواعد روتردام من نطاق انطباقها من حيث الزمان في ظل نظام قانوني يعطي للأطراف حرية في تحديد مدة الانطباق، ويشمل هذا النظام الفترة الممتدة من مكان التسليم إلى مكان التسليم، الأمر الذي سيؤدي إلى حل المشاكل القانونية الناجمة عن عمليات النقل اللاحقة على تسليم البضاعة في ميناء التفريغ، والسابقة على تسليم البضاعة في ميناء الشحن. أما اتفاقية هامبورج، فقد جعلت نطاق انطباق أحكامها في ظل نظام قانوني أمراً يشمل الفترة الممتدة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ (من الميناء إلى الميناء)، وهو ذات الحكم الذي أخذ به المشرع البحري المصري، بخلاف المشرع البحري الأردني الذي تأثر باتفاقية بروكسل، فقد قصر النطاق الزمني لمسؤولية الناقل على المرحلة البحرية فقط (من الرافعة إلى الرافعة)، فلا تشمل المراحل السابقة على الشحن واللاحقة على التفريغ.
- 3- وسعت اتفاقية روتردام بالنسبة لنطاق مسؤولية الناقل من حيث الأشخاص حيث إنها تنطبق على أي شخص يستعين به الناقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة بخلاف اتفاقية هامبورج وكذا (القانون المصري) التي حصرت نطاق تطبيقها على الناقل (الفعلي)، والذي يعتبر بدوره إضافة جديدة عن اتفاقية بروكسل لسنة (1924) وكذا (القانون الأردني)، التي حصرت نطاق انطباقها على الناقل المتعاقد فقط .

❖ قائمة المراجع:

أولاً- المراجع العربية:

*- الكتب :

1- أحمد محمود حسني ،التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.

_____،قضاء النقص البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الرابعة، 2007.

2- حسن الشريف، شحن وتفريغ السفن، الأصول والقواعد الفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1977.

3- أستاذنا الدكتور محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون البحري والجوي (النقل الجوي الوطني والدولي)، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، 2006 .

_____ ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزءان الثاني والثالث، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006 - 2007.

*-الرسائل الجامعية:

1 -إيمان محمد عبد الرضا الزجراوي، النظام القانوني لمستند النقل البحري للبضائع وتسوية النزاعات فيه، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2017 .

*-الأبحاث والمقالات:

1- أحمد عبد المنصف محمود، اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع، بحث منشور بمجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 8 عدد 15 يوليو 1982.

2- السيد أحمد أمام خليل القصيفي، السياسات التشريعية المتبعة في العالم العربي إزاء القواعد القانونية الحاكمة للنقل البحري الدولي للبضائع، المؤتمر العربي الثالث للقانون التجاري والبحري بعنوان " المنظور العربي والأوروبي لتوحيد قانون النقل البحري للبضائع في ضوء قواعد روتردام".

3-عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل لسنة (1980)، بحث منشور بمجلة الحقوق الكويتية، العدد الثالث، السنة الثامنة، ستمبر 1984.

4- فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2008 الحسنات والإيجابيات القانونية، منشور عبر شبكة الانترنت عبر الموقع التالي:

www.arabfcs.org/db_bin/doc_pdf_449.pdf

_____، فاروق ملش يعيد قراءة اتفاقية روتردام (الإيجابيات والحسنات)، مقالة منشورة بمجلة أبناء النقل البحري، العدد 181، السنة الخامسة عشرة، منتصف ديسمبر 2009 متوفر عبر شبكة الانترنت عبر الموقع التالي:

www.marineews.net/index.php?voll=18&cat=208art...

_____، هل حقا تحتاج مصر إلى قانون داخلي للنقل متعدد الوسائط، مقالة منشورة عبر شبكة الانترنت

عبر الموقع التالي: www.international-mag.com

_____ - هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع،

مجلة الحقوق للبحوث القانونية الاقتصادية، العدد 1، 2012، مقالة منشورة عبر الموقع التالي:

<http://search.mandumah.com/Record/192728>

5- لطفى الشاذلي، القانون التونسي المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع (القانون عدد 21 لسنة 1998 المؤرخ في 11 مارس 1998 من منظور مقارن مع قواعد روتردام لسنة 2009 ومشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي، المجلة العربية للفقهاء والقضاء، العدد 40، 2010. بحث منشور عبر شبكة الانترنت عبر الموقع التالي:

www.arablegalnet.org/MAGDList.aspx?ID=356

6- لافي درادكة، النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري، بحث منشور بمجلة المنارة، المجلد 13، العدد 9، ص 116؛ متوفر عبر شبكة الانترنت من خلال الموقع التالي:

http://web2.aabu.edu.jo/manar/artDetSub.jsp?art_id=1394

7- هاشم رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع، بحث منشور بمجلة الحقوق الكويتية، السنة العاشرة، العدد الأول، مارس 1986.

*-الاتفاقيات الدولية:

- (1) اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة (1924) والتعديلات اللاحقة بها.
- (2) اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر (قواعد هامبورج) لسنة (1978).
- (3) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع (قواعد جنيف) لسنة (1980).
- (4) اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بطريق البحر كليا أو جزئيا (قواعد روتردام) لسنة (2008).

* التشريعات البحرية:

- (1) قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة (1972)
- (2) القانون البحري القطري رقم (15) لسنة (1980).
- (3) قانون التجارة البحرية الكويتي رقم (28) لسنة (1980).
- (4) القانون التجاري البحري الاتحادي الإماراتي رقم (26) لسنة (1981).
- (5) القانون البحري العماني رقم (35) لسنة (1981).
- (6) القانون البحري البحريني رقم (23) لسنة (1982).
- (7) قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة (1983).
- (8) قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة (1990).
- (9) القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة (1994).
- (10) قانون التجارة البحرية السوري رقم (46) لسنة (2006).
- (11) مشروع لائحة متعهدي نقل البضائع بحرا السعودي لسنة (2013).
- (12) - قانون النقل متعدد الوسائط للبضائع الأردني رقم (29) لسنة (2018).

*

- المجالات والدوريات:

1- مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا -تصدرها الأكاديمية العربية/ الإسكندرية: المجلد (8)، العدد (15)، سنة (1982).

2-مجلة الحقوق الكويتية - تصدرها كلية الحقوق - جامعة الكويت
العدد (1)، السنة (10)، مارس (1986).

3-مجلة الحقوق للبحوث القانونية -تصدرها كلية الحقوق -جامعة الإسكندرية
العدد (1) ، السنة (2012) .

4-المجلة العربية للفقهاء والقضاء: تصدر عن جامعة الدول العربية.
العدد (40)، السنة (2010).

5-مجلة المنارة: تصدرها كلية الدراسات العليا، جامعة اليرموك.
المجلد(13)، العدد (9)، السنة (2011).

ثانيا- قائمة المراجع الانجليزية:

*- الكتب:

(1) David A. Glass and Chris Cashmore, Introduction to the Law Carriage of Goods – Chapter 6,5 Sweet & Maxwell, 1989

(2) E.R Hardy Ivam Carriage of goods by sea / London /1976 .

*-الرسائل والأبحاث والمقالات:

(1) Adib -A- Jadir/ International-Shipping-and-developing-Countries, Some- main-issues–Jou, of A.M.T.A., Vol.3, No. 2, January, 1978.

(2) Alcantara Gonzalez, and others, Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules, Cuadernos de derecho transaccional, Madrid, 2010. Available online at:
<http://Kusan.uc3m.es/CIAN/index.php/CDT/article/viewFile/1069/519>.

(3) Erling Selvige / The influence of the Hamburg Rules on the work for a convention on international multi modal transport – Seminar about the bill of lading convention, New York, November 29/30, 1978.

(4) HANCOCK, Christopher Q C, “Multimodal transport under the Convention”, In: D Rhidian Thomas (editor), “ A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules”, pp. 34-51, Lawtext Publishing Limited, Witney, 2009.

(5)Iara Costa Conrado, Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules, a critical analysis of the liability of the M.T.O, Master's Programme in Maritime Law, Faculty of law, Lund University, spring, 2011.

(6) R. Loewe /back Round of the Draft agreement on mixed transportation in international Goods Traffic- C.T. Seminar 1975.

www.maritimegateway.com/mgw/index.php?option...rotterdam

(7) Su Tong – jiang, Carrier's liability under international maritime conventions and the uncitral Draft convention on contracts for the International carriage of goods wholly or Partly, Qingdao Ocean Shipping Mariners College, Qingdao 266071, China School of Management, Xian Jiaotong University, Xian 2008. Available

online at

<http://www.transport.vgtu.lt/upload/tifZur/2009SuWangpdf&rurl=translateGoogle.com&usg=ALkJrhicuDMdJwfMkdOo9kiCZbtIsVhyA>

الاتفاقيات والقوانين الدولية (Conventions and Protocols):

- 1- The Hague Rules: The Brussels Convention for the Unification of certain rules of law relating to Bills of Lading of 25 August 1924(H.R).
- 2- Convention on the Contract for the International carriage of Goods by Road (C.M.R).
- 3- The Hague Visby Rules: The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol of 23 February 1968 online at:
<http://www.uio.no/sea.carriage.hague.visby-rule.1968/doc.html>
- 4- Vienna Convention on the Law of the Treaties, at Vienna, 23 May 1969(V.C).
- 5- United nations convention on the Carriage of Goods by sea, 1978 online at:
<http://uctshiplaw.com/hamburg.htm>
- 6- Mutimodal Transport convention: United Nations convention, 24-May 1980 (M.T.C), Multimodal Transportation of Goods.
- 7- The convention concerning International carriage by Rail of 9 May 1980 as amended by the Protocol of Modification of 3 June 1999 (Vinius) Appendixb (C.T.M).The text of the Convention can be found at: www.unece.org.
- 8-The Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of 22 June 2001.online at: www.unece.org