

المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام

2008

دراسة مقارنة في ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون البحري العماني

والمصري

للباحث

سالم بن سلام بن حميد الفليتي

باحث دكتوراة بقسم القانون التجاري

كلية الحقوق - جامعة المنصورة

نطاق مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام 2008
دراسة مقارنة في ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون البحري العماني
والمصري

الباحث/ سالم بن سلام بن حميد الفليتي

مقدمة

1- موضوع البحث:

تطورت القواعد التي تحكم النقل البحري للبضائع عامة، وتلك التي تحكم موضوع مسؤولية الناقل البحري على وجه الخصوص؛ وذلك بسبب الظروف الاقتصادية والاجتماعية، وأيضاً القوى صاحبة المصلحة التي قد تقف وراء قاعدة قانونية معينة. هذا بالإضافة إلى أن تنظيم عملية النقل لم يعد حكراً على الدول المتقدمة باعتبارها دول ناقلين، بل انضم العديد من الدول النامية إلى هذا المجال، بعد أن قوى مركزهم القانوني وأصبحوا شاحنين لهم قوتهم التي تمكنهم من التأثير في الاتجاهات العالمية في تنظيم النقل البحري بعد أن كانوا مستضعفين⁽¹⁾.

وقد أثر هذا التطور في التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري باعتبارها من أهم موضوعات القانون البحري التي تثير الكثير من الجدل، سواء من حيث النطاق التي تنطبق فيه هذه المسؤولية، أو من حيث الأساس القانوني الذي تبنى عليه هذه المسؤولية.

والواقع أن تحديد النطاق الذي يحكم مسؤولية الناقل البحري قد شهد

(1) في هذا المعنى، د. سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1968، ص 9.

تطوراً ملحوظاً في الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري وانتقل من مفهوم إلى مفهوم آخر بدءاً من اتفاقية بروكسل 1924 وتعديلاتها، واتفاقية هامبورج 1979. هذا بالإضافة إلى أن هذا النطاق يختلف في القانون البحري العماني عن قانون التجارة البحرية المصري على اعتبار تأثر الأول بمعاهدة بروكسل، بينما تأثر الثاني بقواعد هامبورج.

وقد توسع هذا النطاق لمسؤولية الناقل البحري بشكل ملحوظ عن ذي قبل مشدداً بذلك مسؤولية الناقل وذلك بعد ظهور قواعد جديدة لنقل البضائع دولياً عبر البحر عام 2008 بحيث أصبحت مسؤولية الناقل تمتد منذ تسلّم البضائع في مخازن الشاحن أو موطنه إلى موطن المرسل إليه، ويطلق على النطاق في هذه الحالة (من الباب إلى الباب) From Port to Port .

ويتعلق موضوع هذا البحث ببيان ومقارنة نطاق مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية السابقة على ظهور قواعد روتردام 2008 والقانونين العماني والمصري، وهذا النطاق في ظل قواعد روتردام ذاتها.

2- أهمية البحث:

يعتبر النطاق الذي تنطبق فيه مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك والتلف الذي يلحق البضاعة، وكذلك الخسارة الناتجة عن التأخير من أهم المسائل المرتبطة بمسؤولية الناقل عامة. وترجع أهمية الحديث عن المدى الزمني إلى أنه يحدد نطاق المسؤولية وكذلك بداية تطبيق الاتفاقيات الدولية؛ أي يحدد نطاق تطبيقها، كما أن توسع المدى الزمني أو تضيقه يؤثر في حالات إعفاء الناقل من المسؤولية بالزيادة أو النقصان، ويحدد مدى صحة شروط الإعفاء من المسؤولية من عدمه (أ).

(أ) إذا كان المدى الزمني يمتد من السفينة إلى السفينة، فسيكون الناقل معفياً عن أية هلاك أو تلف أو تلف يحدث للبضاعة قبل شحن البضائع على سطح السفينة، ويكون معفياً

3- المنهج المتبع في البحث:

سوف يتبع الباحث في هذا البحث المنهج التحليلي المقارن، فالمنهج التحليلي سوف يستخدم في تحليل وفهم نصوص قواعد روتردام الجديدة والتي لم تحظ باهتمام الفقه العربي حتى الآن، وذلك من خلال فهم عام لأحكام القانون البحري، كذلك محاولة ربط أحكام القانون العماني بمعاهدة بروكسل والقانون المصري بقواعد هامبورج. أما المنهج المقارن، فسوف يستخدم لمقارنة الأحكام الواردة في هذه القواعد الجديدة بتلك الأحكام الواردة في معاهدة بروكسل 1924، وقواعد هامبورج 1978، والقانون البحري العماني وقانون التجارة البحرية المصري.

4- أهداف البحث:

يسعى هذا البحث إلى تحقيق الأهداف التالية:

- 1- إلقاء الضوء على قواعد روتردام الجديدة من حيث الظروف المحيطة بإصدارها، وأهم ما تتضمنه هذه القواعد من أحكام موضوعية.
- 2- بيان المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية للنقل البحري للبضائع الصادرة قبل قواعد روتردام. 2008.
- 3- بيان المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع في ظل القواعد الجديدة (روتردام 2008).
- 4- إلقاء الضوء على المدى الزمني لمسؤولية الناقل في القانون البحري

=عما يقع من أضرار بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ. والأمر على خلاف ذلك في الحالة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً من الباب إلى الباب حيث تقوم مسؤوليته عن الأضرار التي تقع للبضائع قبل وصولها إلى ميناء الوصول، أو بعد وصولها هذا الميناء. أما فيما يتعلق بشروط الإعفاء من المسؤولية، فإنه تصح هذه الشروط خارج المدى الزمني للمسؤولية، وتبطل داخل هذا النطاق.

العماني وقانون التجارة البحرية المصري.

5- تقسيم:

نظراً لأن البحث يتعلق بمقارنة ما ورد في قواعد روتردام الجديدة بما هو ثابت ومستقر قبل صدورهما في الاتفاقيات الدولية السابقة، والقوانين الوطنية التي تأثرت بها، فيفضل الباحث تقسيم هذا البحث إلى فصلين يعالج في الأول المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري قبل قواعد روتردام 2008، ويبين في الثاني المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام 2008، غير أن الحديث عن قواعد روتردام يتطلب نبذة عنها وظروف إصدارها.

وبناء على ذلك، تكون الخطة على النحو التالي:

المبحث التمهيدي: نبذة عن قواعد روتردام 2008

الفصل الأول: المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري قبل قواعد روتردام

2008

الفصل الثاني: المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري قبل قواعد روتردام

2008

المبحث التمهيدي

نبذة عن قواعد روتردام 2008

إذا اتسم النقل بالصفة الدولية بأن تخطى الحدود الجغرافية لأية دولة، وتخلف أي من الطرفين عن تنفيذ التزامه، فلا مفر في هذه الحالة من تحديد القانون الواجب التطبيق لنظر دعوى المسؤولية. وعندما يتعلق الأمر بعلاقة دولية، فنجد قوانين وطنية ترتبط بشكل أو بآخر بالعقد^(أ). فإذا اتفق شاحن مصري على شحن بضائع على متن سفينة إيطالية من ميناء الإسكندرية بجمهورية مصر العربية إلى ميناء صحار بسلطنة عمان، وتخلف الشاحن المصري عن شحن البضاعة، فأى نظام قانوني ينطبق على هذا العقد؟ ففي هذا الفرض يقول التساؤل عن القانون واجب التطبيق وما إذا كان القانون المصري باعتباره قانون الشاحن، وقانون ميناء الشحن، أم القانون العماني باعتباره قانون دولة المشتري وقانون ميناء الوصول، والقانون الإيطالي باعتباره قانون دولة جنسية السفينة؟ والأمر أكثر تعقيداً إذا تم الاتفاق على نقل هذه البضائع بين المشتري العماني والبائع المصري على شحن البضاعة من ميناء جنوه الإيطالي إلى ميناء جبل على بإمارة دبي بدولة الإمارات العربية المتحدة؟ وتظهر الصعوبة في اختيار القانون الواجب التطبيق هنا في أنه قد أضيف قانونان إلى جانب القوانين السابقة وهما قانون مكان الشحن وهو القانون الإيطالي، وقانون مكان الوصول وهو القانون الإماراتي؟

وتفادياً لهذه الصعوبات التي يثيرها النقل البحري الدولي، بدت الحاجة ملحة إلى التنظيم الدولي الموحد الذي لا يضمن فقط وحدة الحكم والقضاء على

(أ) انظر في ذلك، د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، بدون سنة نشر، بند 1، ص 4.

التنازع⁽ⁱ⁾، ولكن يضمن أيضًا ثبات التنظيم مما يؤدي إلى تشجيع النقل البحري واتساع نطاقه، ونمو الاقتصاد الدولي.

وقد بدأت حركة التوحيد الدولي قديمًا في صورة محاولات ثنائية تجمع بين دولتين إلى أن اتخذت شكل الاتفاقيات الدولية. ومن نتائج حركة التوحيد في أحكام النقل البحري على المستوى الدولي، ظهور اتفاقية ين تنظمان العلاقات القانونية الناشئة عن عقد النقل البحري، وتتمثل هاتان الاتفاقيتان في اتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بسندات الشحن^() وتعديلاتها^(N)، وقواعد هامبورج 1978 المتعلقة بالنقل البحري. غير أن كلا الاتفاقيتين لم تحظ بقبول كل الدول؛ فبعض الدول صدقت أو انضمت إلى اتفاقية بروكسل، والبعض انضم

⁽ⁱ⁾ انظر في هذا المعنى، د. حسين الماحي، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، 2005، بند 143، ص 154.

^() يوجد قبل صدور هذه الاتفاقية قانون هارتر الأمريكي Harter Act of 1893: انظر في تفاصيل هذا القانون، د. إبراهيم مكي إبراهيم، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1973، ص 220. وصدر قبلها كذلك قواعد لاهاي 1921 تعتبر أساس معاهدة بروكسل. و هذه القواعد متاحة على الموقع الإلكتروني الأتي:

http://www.archive.org/stream/haguerules1921ex00coleuoft/haguerules1921ex00coleuoft_djvu.txt

^(N) تم تعديل هذه الاتفاقية مرتين: الأولى عام 1968 فسيبي 1968: Hague - Visby - Rules, 1968. والمرة الثانية عام 1979 ببروتوكول حقوق السحب الخاصة 1979: انظر في ذلك، د. على جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1970، بند 906 وما يليه، د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، الطبعة الأولى 2011، بند 292، ص 303.

إلى قواعد هامبورج، وفي الوقت ذاته تعالت بعض الأصوات مطالبة باتفاقية جديدة تستوحي نصوصها من اتفاقيتي بروكسل وهامبورج وتكون محل رضا من الجميع. وقد وجدت هذه الأصوات ضالتها المنشودة في قواعد روتردام التي تعتبر امتدادًا وخلفًا لاتفاقيتي بروكسل وهامبورج (أ).

وسوف يعطي الباحث نبذة عن هذه الاتفاقية من خلال بيان ظهور هذه القواعد الجديدة، وأهم ما تتضمنه في مطلبين متتاليين:

المطلب الأول: صدور قواعد روتردام 2008

اختلفت ردود أفعال الدول إزاء الاتفاقيتين الدوليتين اللتان تنظمان النقل البحري للبضائع على المستوى الدولي، وتأتي ردود الأفعال المتباينة من محاولة تقييم نصوص كل اتفاقية. غير أن التقييم السلبي لكلا الاتفاقيتين كان السبب وراء صدور قواعد روتردام. ولهذا، سوف يعرض الباحث أولاً لتقييم الاتفاقيتين، وثانيًا لظهور قواعد روتردام وذلك على النحو التالي:

1- تقييم اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورج وموقف الدول منهما:

سوف يوضح الباحث على التوالي تقييم اتفاقية بروكسل وقواعد

هامبورج، وبين بعد ذلك موقف الدول المختلفة منهما.

أ-تقييم اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورج:

على الرغم من أن اتفاقية بروكسل 1924 أوسع انتشارًا وتطبيقًا من قواعد هامبورج، إلا أنها لم تحظ بقبول كل الدول خاصة تلك التي كانت راضية عنها كما هو الحال في إنجلترا التي كانت من أوائل الدول التي نادت بتعديل

(أ) انظر في عدد الدول الموقعة على هاتين الاتفاقيتين وتقييمهما، د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع عبر البحر دوليًا، دار الجامعة الجديدة، 2012، ص 12.

نصوص الاتفاقية ببروتوكول فسيبي عام 1968^(أ)؛ لكونها عاجزة عن تحقيق أهدافها. هذا بالإضافة إلى أن هذه الاتفاقية شهدت تعديلات مستمرة كان آخرها ما تم عام 1979 بعد صدور قواعد هامبورج؛ لتأخذ بوحدة حقوق السحب الخاصة لتقييم التعويض كما فعلت هذه الأخيرة.

والواقع أن فكرة تعديل الاتفاقية وإضافة ما يحسن نصوصها هي فكرة تبنتها الاتفاقية ذاتها في المادة (16) منها التي تنص في فقرتها الأولى والثانية على أن: "يجوز لكل دولة متعاقدة أن تطلب عقد مؤتمر جديد للبحث فيما قد يمكن إدخاله من التحسينات في هذه المعاهدة. 2- وعلى الدولة التي تريد استعمال هذا الحق أن تعلن رغبتها هذه قبل سنة إلى الدول الأخرى بواسطة الحكومة البلجيكية التي تتولى دعوة المؤتمر".

غير أنه على الرغم من أن نصوص اتفاقية بروكسل كانت في حينها نصوص جيدة وبحسب لها أنها أول عمل دولي ملزم يحاول الموازنة بين حقوق طرفين متناحرين وهما الناقلون والشاحرون، إلا أنه يؤخذ على أحكام هذه الاتفاقية حتى بعد تعديلها ما يلي^(ب):

1- حاولت الاتفاقية إرضاء كل من الناقلين والشاحنين، وربما يكون هذا من الأهداف الرئيسية التي قامت الاتفاقية لتحقيقها، إلا أن نصوصها شهدت ميلاً واضحاً لصالح الناقلين ضد الشاحنين.

2- تضمنت الاتفاقية قائمة مطولة بأسباب الإعفاء القانوني من

(أ) انظر في ذلك، د. محسن شفيق، مرجع سابق، بند 10، ص 15.

(ب) انظر في هذا التقييم،

Zulkifli Hasan and Nazli Ismail Nawang, The Weaknesses of the Hague Rules and The Extent of Reforms made by Hague-Visby Rules, available at, "<http://zulkiflihasan.files.wordpress.com/2008/06/microsoft-word-hague-visby-rules.pdf>".

المسؤولية؛ فبعد أن وضعت سبباً عاماً للإعفاء، فقد أرفقته بقائمة مطولة لعل أهمها الخطأ الملاحي الذي ورد في المادة الرابعة (ثانياً أ). وقد نصت على ذلك الاتفاقية بقولها: "لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن: أ) أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة وفي إدارة السفينة".

3- اعتمدت هذه الاتفاقية - بحكم قدمها- على المستندات البحرية الورقية كسند الشحن التقليدي وإيصال الاستلام الورقي، ومن ثم فقد كانت بعيدة كل البعد عن الأخذ بالتطورات التكنولوجية الحديثة في تبادل وتداول البيانات عبر وثائق إلكترونية^(أ).

4- اكتفت المعاهد بإخضاع الرحلة البحرية فقط من النقل إلى أحكامها، ولهذا ورد في المادة الأولى (هـ) من هذه الاتفاقية أن المقصود بنقل البضائع هو الفترة التي تنقضي بين شحن البضاعة في السفينة وتفرغها منها". ويترتب على ذلك أنه لا تنطبق الاتفاقية على الفترة السابقة على الشحن، ولا تنطبق كذلك على الفترة اللاحقة للتفرغ. وقد أثار النص الوارد في الاتفاقية التساؤل عن المقصود بالشحن والتفرغ خاصة في حالة استخدام صنادل للتفرغ، كما أثير التساؤل عن الحالة التي لا يمكن فيها تحديد وقت وقوع الضرر، فهل يفترض وقوعه في فترة النقل البحري أم خارجه؟^(ب).

5- لم تعرض الاتفاقية لحالة مسؤولية الناقل عن التأخير في توصيل البضاعة، وإنما قصرت حالات المسؤولية فقط على حالتها الهلاك والتلف دون التأخير، ويتضح ذلك في المادة الثالثة والرابعة منها.

(أ) د. محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج،

دار النهضة العربية، 1992، بند 2، ص 4.

(ب) انظر في تفصيل ذلك، د. إبراهيم مكي إبراهيم، مرجع سابق، بند 290 وما يليه، ص

319، وما يليها.

6- لم تعرض الاتفاقية كذلك لمسألة كثيرة الوقوع في الحياة العملية ألا وهي خطابات الضمان التي تتم بين الناقلين والشاحنين، ومدى حجية هذه الخطابات في مواجهة المرسل إليهم باعتبارهم من الغير.

7- لم تعرض الاتفاقية أيضاً إلى مسألة الناقل الفعلي والناقل المتعاقد الذي يعهد إليه الأول تنفيذ عقد النقل كله أو جزء منه. وقد كان ذلك يؤدي إلى صعوبة تحقق مالك البضاعة من تحديد المسؤول عن هلاك البضاعة وتلفها، الأمر الذي كان يفرض عليه مقاضاة جميع الناقلين^(أ).

أما قواعد هامبورج 1978، فإن كانت قد تفادت الكثير من الانتقادات الموجهة إلى اتفاقية بروكسل 1924 باستحداثها العديد من الأحكام إلا أنها لم تسلم كذلك من النقل، وأهم ما وجه إليها من نقد يتمثل في الآتي:

(1) فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري، فقد أقامتها على غرار اتفاقية بروكسل على الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس، وجعلت التزام الناقل ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة.

(2) ألغت الاتفاقية وحسناً فعلت القائمة المطولة لأسباب الإعفاء القانوني من المسؤولية، وهنا يشعر الشاحنون أنهم كسبوا شيئاً في مواجهة الناقلين. غير أن عبارة " ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته" التي وردت في المادة 1/5 من القواعد والتي استخدمتها بدلاً من القائمة المطولة من أسباب الإعفاء تثير المشكلات في التفسير، كما أنها تنتسج لكل الحالات التي تقع ضمن القائمة المطولة التي كانت تتضمنها معاهدة بروكسل 1924، ولم يكسب الشاحنون شيئاً من ذلك سوى إلغاء الخطأ الملاحي في إدارة

(أ) انظر في ذلك، د. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978) قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1998، بند 7 وما يليه، ص 11 وما يليها.

السفينة الذي كان منصوصا عليه صراحة في الاتفاقية، بل إن الناقلين - على حد تعبير بعض الفقه - يمكنهم في ظل هذه الاتفاقية أن يتحللوا من مسؤوليتهم بسهولة أكثر من تلك الواردة في اتفاقية بروكسل 1924^(أ).

(3) حاولت الاتفاقية توسيع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل بأن جعلته مسؤولاً عن هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في وصولها إذا وقعت هذه الحالات في الفترة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وفي ميناء التفريغ (م 1/4). وبمقارنة هذا النطاق بذلك الذي ورد في اتفاقية بروكسل نجده أوسع منه؛ إذ إن هذا النطاق يتحدد في الاتفاقية الأخيرة بوضع البضاعة على متن السفينة وبإخراجها منها، أما هنا فالأمر يمتد إلى وجود البضاعة في حراسته في ميناء الشحن وميناء التفريغ (م 1/هـ من اتفاقية بروكسل)^(ب). غير أنه ما يؤخذ على قواعد هامبورج في هذا الصدد هو تجاهلها لحالات كثيرة في الواقع يلتزم فيها الناقل بنقل البضاعة من محل إقامة الشاحن ليسلمها في محل إقامة المرسل إليه وهو ما يطلق عليه التسليم من الباب إلى الباب From door .to door.

(4) عرفت المادة 2/4 (أ) من الاتفاقية المقصود بالتسليم الذي ينتهي به الإطار الزمني لمسؤولية الناقل بأنه وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ. والواقع أن تحديد التسليم على هذا النحو وترك الأمر إلى اتفاق الطرفين دون وضع قيود على هذا الاتفاق، يتضمن أخطاراً كبيرة بالنسبة للشاحنين الذي قد

(أ) انظر في ذلك، د. أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف بالإسكندرية، بدون تاريخ، ص 15.

(ب) تنص هذه المادة على أن: "نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها".

يجدون أنفسهم أمام شروط تحدد معنى التسليم على نحو يخالف مصالحهم⁽ⁱ⁾.
(5) لم تأخذ قواعد هامبورج كسابقتها بالتطورات التكنولوجية في مجال النقل البحري وخاصة فيما يتعلق بسندات الشحن الإلكترونية، واستخدام مستندات بديلة لسند الشحن، واستخدام الحاويات في النقل، وظهور النقل متعدد الوسائط^().

ب-موقف الدول من اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورج:

إزاء هذه الانتقادات وغيرها الموجهة إلى كل من اتفاقية بروكسل وتعديلاتها، وقواعد هامبورج فقد تنوعت ردود أفعال الدول إزاء هاتين الاتفاقيتين؛ فبعض الدول اقتنع بنصوص اتفاقية بروكسل، وأصدر قوانين تطبق كلية أحكام هذه الاتفاقية، والبعض الآخر انسحب منها بعد أن صارت عاجزة عن تحقيق غايتها وحماية شاحنيها، وفضل عدم الانضمام لأي منها، والبعض الآخر صدق وانضم إلى قواعد هامبورج.

تفصيل ذلك، أنه بالنسبة لاتفاقية بروكسل بعد تعديلها ببروتوكول فسيبي 1968، فإنها تضم حتى كتابة هذه الرسالة (80) دولة عضو⁽ⁱⁱ⁾. وإذا كانت بعض الدول قد وجدت فيها توازناً حقيقياً بين حقوق الناقلين والشاحنين وانتصرت

(i) د. أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، مرجع سابق، ص 18.

() انظر في ذلك، د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته، المرجع السابق، بند 8، ص 12.

(ii) تضم اتفاقية بروكسل 1924 بعد تعديلها ببروتوكول فسيبي 1968 و بروتوكول بروكسل 1979، 80 دولة عضو حتى الآن، انظر في هذا العدد الموقع التالي:

<http://cil.nus.edu.sg/1924/1924-international-convention-for-the-unification-of-certain-rules-of-law-relating-to-bills-of-lading-and-protocol-of-signature/>

لها ، فإن هناك من الدول من انسحب منها ^(أ). هذا بالإضافة إلى أن الدول المنضمة إلى هذه الاتفاقية اختلفت ردود أفعال تجاه نصوصها : فهناك من تبتى الاتفاقية كما هي باعتبارها قانوناً وطنياً مطبقاً، وهناك من الدول من أصدر قوانين وطنية تأخذ بنصوصها، وهناك من الدول من صدق على الاتفاقية دون أن يعدل أحكام قانونه أو يصدر قانوناً جديداً يطبق أحكامها، ولم يجن شيئاً سوى الانضمام إليها.

ويمكن للباحث عرض موقف الدول من الاتفاقيتين الدوليتين على النحو

التالي:

- 1- بعض الدول مازالت أعضاء في اتفاقية بروكسل 1924 وليست طرفاً في هامبورج ولم توقع عليها، ومن هذه الدول الكويت، وسويسرا ^(ب).
- 2- بعض الدول أطراف في قواعد هامبورج ولم تكن طرفاً في بروكسل أصلاً كما هو الحال في دولة تونس ^(ج).
- 3- بعض الدول أعضاء في اتفاقية بروكسل ووقعت فقط على قواعد هامبورج، ومن ثم فهي لا تزال عضواً في بروكسل رغم توقيعها على هامبورج مثل فرنسا، والولايات المتحدة الأمريكية، والبرتغال ^(د).

(أ) انسحبت من الاتفاقية (23) دولة كانت طرف في الاتفاقية منها (مصر - اسبانيا - انجلترا - جزيرة برمودا (المملكة المتحدة البريطانية) - هونج كونج (الصين) - رومانيا - الدنمارك - النرويج - السويد - المانيا - فنلندا - أنجولا - استراليا - هولندا - اليابان - جزيرة سانت فينست). انظر في ذلك الموقع التالي:
=http://diplomatie.belgium.be/fr/binaries/l-4a_tcm313-79747.pdf

(ب) انضمت الكويت إلى بروكسل في 1969/7/25، بينما انضمت سويسرا في 1958/4/28.

(ج) انضمت تونس في إلى هامبورج في 1980/9/15.

(د) وقعت فرنسا على قواعد هامبورج في 1979/4/18، ووقعت الولايات المتحدة الأمريكية في 1979/4/30، ووقعت البرتغال في 1978/3/31.

- 4- بعض الدول لم تكن عضوًا أصلاً في اتفاقية بروكسل، ولكنها وقعت فقط على قواعد هامبورج، ومن ثم فهي ليست عضوًا في أي منهما رغم توقيعها على قواعد هامبورج كدولة ألمانيا راعية مؤتمر التوقيع على هامبورج^(أ).
- 5- بعض الدول انسحبت من اتفاقية بروكسل ولم تعد طرفًا فيها، وانضمت إلى قواعد هامبورج وأصبحت طرفًا فيها كجمهورية مصر العربية^(ب).
- 6- بعض الدول انسحبت من اتفاقية بروكسل ووقعت فقط على قواعد هامبورج، ومن ثم فهي ليست طرفًا لا في بروكسل ولا في هامبورج كما هو الحال في فنلندا، والنرويج، والسويد والدنمارك؛ إذ إن التوقيع لا يجعل الدولة عضوًا في الاتفاقية بخلاف التصديق أو الانضمام^(ج).
- 7- انسحبت بعض الدول من اتفاقية بروكسل، ولم توقع ولم تنضم إلى قواعد هامبورج، فهي خارج الاتفاقيتين كما هو الحال في إنجلترا على الرغم من أنها كانت الدولة التي نادت باتفاقية بروكسل وكانت أكبر نصير لها^(د).
- 8- بعض الدول فضلت عدم الانضمام إلى أي من الاتفاقيتين، ومن ثم فهي ليست دولة عضو في أي منهما على الرغم من صدور القوانين البحرية فيها متأثرة ببعض الأحكام الواردة فيهما. وينتمي إلى هذه الدول دولة عمان، ودولة قطر، ودولة الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، ومملكة

(أ) وقعت ألمانيا على قواعد هامبورج في 1978/3/13.

(ب) انسحبت مصر من بروكسل في 1997/11/1، وقعت على قواعد هامبورج في 31 مارس 1978، وصدقت عليها في 23 إبريل 1979.

(ج) هذه الدول انسحبت من اتفاقية بروكسل في مواعيد مختلفة إلا أنها وقعت كلها على هامبورج بتاريخ 1979/4/18. انظر في ذلك الموقع التالي:

http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html

(د) انسحبت إنجلترا من بروكسل بتاريخ 1978/6/13.

البحرين.

2- ظهور قواعد روتردام 2008:

إزاء الازدواجية في القواعد التي تحكم النقل البحري على المستوى الدولي، وإزاء هذا الموقف المتنوع من الدول إزاء هاتين الاتفاقيتين وحالة عدم الثبات التي خلقها وجود الاتفاقيتين سواء بالنسبة لدول الناقلين ودول الشاحنين، فقد اتجه التفكير إلى اتفاقية جديدة تستوحي نصوصها من الاتفاقيتين الموجودتين، وتتقاضي الانتقادات الموجه إليهما، وتحصل على رضا كل الدول. والواقع أن فكرة إعداد اتفاقية جديدة أثرت منذ فترة طويلة حيث شرعت الجمعية البحرية الدولية في وضع مشروع اتفاقية جديدة واقترح بعض المشاركين في المشروع تسميتها اتفاقية مرسيليا لعام 1988 على أساس أن مدينة مرسيليا أقدم وأهم من مدينة بروكسل وهامبورج في إرساء الأعراف البحرية الدولية، غير أن أعمال الجمعية لم تكتمل⁽ⁱ⁾. وفي عام 1990، شكلت الجمعية البحرية الدولية مجموعة عمل جديدة لتبني قواعد اختيارية تطبق على النقل البحري الدولي، واقترحت الجمعية أن يطلق على هذه القواعد "قواعد باريس"، غير أن فكرة وجود قواعد اختيارية لم تحظ بقبول دولي ولم تجد استجابة من الدول^(j). وفي محاولة أخرى للجمعية البحرية الدولية عام 1995، سعت الجمعية في إعداد مشروع اتفاقية جديدة في ضوء قواعد بروكسل 1924، وهامبورج

(i) انظر في ذلك،

WERTH (Douglas - A.), The Hambourg Rules revised a look at U.S. options, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.22, n°1, January 1991, p 77, at available " <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/jmlc22&div=9&id=&page>

(j) المرجع السابق، ذات الموضوع.

1978، غير أن هذه المحاولة لم تكتمل بعد^(أ).

وقد وصلت المحاولات لإعداد مشروع اتفاقية دولية إلى الدول كذلك، ففي فرنسا طلب رئيس المجلس الأعلى للتجارة البحرية من الجمعية البحرية الفرنسية إعداد مشروع اتفاقية نقل بحري جديدة تستوحي نصوصها من اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورج، وقد تم وضع مشروع الاتفاقية بالفعل عام 1993، وتم توزيعه على الدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية غير أن مصيره لم يتضح بعد^(ب).

وفي الولايات المتحدة الأمريكية، قامت جمعية القانون البحري بتشكيل مجموعة عمل لوضع قانون مستند إلى اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورج لعرضه على الكونجرس ليحل محل القانون البحري الأمريكي الصادر عام 1936، ويكون أساساً لاتفاقية دولية. وقد تمكنت مجموعة العمل من إصدار هذا القانون في مايو 1996، وحاز على رضا جمعية القانون البحري^(ج). وفي إبريل

(أ) انظر في ذلك،

MICHAEL F. STURLEY, Uniformity in the law governing the carriage of goods by sea, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.22, n°1, October 1995, p 553, available at <https://litigation-essentials.lexisnexis.com/webcd/app?action=DocumentDisplay&crawlid=1&doctype=cite&docid=26+J.+Mar.+L.+%26+Com.+553&srctype=smi&srcid=3B15&key=516dd15a565fe6bf7f423dd000aab2ca>.

(ب) انظر في ذلك، مرجع سابق، ذات الموضوع.

(ج) انظر،

William Tetley, Proposed New United States Senate COGSA: The Disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.30, October 1999, p. 595. Available at" <https://litigation-essentials.lexisnexis.com/webcd/app?action=DocumentDisplay&crawlid=1&srctype=smi&srcid=3B15&doctype>

عام 1999، صاغت اللجنة من هذا المشروع مشروع اتفاقية دولية لنقل البضائع بالبحر^(١).

وبشكل موازي، طلبت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة في جلستها رقم 29 المنعقدة عام 1996 من اللجنة البحرية الدولية أن تجمع معلومات وبيانات عن الممارسات العملية في مجال النقل البحري، وكذلك تجميع القوانين الوطنية التي تنظم نقل البضائع عبر البحر، مع إعطاء وجهة نظر في مدى سن نصوص دولية في صورة اتفاقية دولية تحل محل اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورج^(٢).

في عام 2001 شكلت اللجنة البحرية الدولية فريق عمل بالاشتراك مع مجلس الشحن العالمي، ولجنة الأونسيترال، لإعداد مشروع القانون وانتهت من إعداده في ديسمبر من العام ذاته^(٣).

وفي أبريل 2002، استكملت الأونسيترال ومجموعة العمل الثالثة المخصصة لقانون النقل (Group III on transport Law)؛ لكي تدقق المشروع ويظهر في صورة اتفاقية دولية، واستمر العمل من إبريل 2002 حتى

=cite&docid=30+J.+Mar.+L.+%26+Com.+595&key=2fcbd7d3d59bd64ae0a49acd5ffc56be".

(١) انظر في هذا التاريخ،

TETLY (W.), Op. cit., p. 597.

(٢) انظر في ذلك، د. شريف محمد غنام، مرجع سابق، بند 10، ص 14.

(٣) انظر،

Mary Helen Carlson, U.S. Participation in the International Unification of private law: The making of the UNICITRAL Draft carriage of goods convention, 31 Tulane Maritime Law Journal, summer 2007, p. 625, available at " <https://litigation-essentials.lexisnexis.com/webcd/app?action=DocumentDisplay&crawlid=1&doctype=cite&docid=31+Tul.+Mar.+L.+J.+615&srctype=smi&srcid=3B15&key=2cba28a63a7756d72d931339ad5d5da4>".

يوليو 2008 في (13) ثلاث عشرة جلسة من جلسات الأونسيترال (i). وفي هذا التاريخ الأخير توصلت اللجنة إلى مشروع اتفاقية دولية تحكم عقود النقل كلياً أو جزئياً بدعوى إيجاد قانون موحد ومعاصر يكفل النقل الحديث بالحاويات من الباب إلى الباب بما يشمل من مرحلة نقل بحري داخل منظومة نقل دولي دون أن يكون هذا النقل قاصراً على نقل البضائع من الميناء إلى ميناء آخر (j). وقد أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة مشروع الاتفاقية في صورته النهائية في 11 ديسمبر 2008 وأصبح اتفاقية دولية باسم رسمي هو " اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي عبر البحر كلياً أو جزئياً". United Nations Conventions on contracts for the International carriage of Goods Wholly or Partly by sea. وقد أوصت اللجنة أن يطلق على هذه القواعد مسمى غير رسمي وهو " قواعد روتردام 2008 Rotterdam Rules 2008 (k) تثنياً لجهود مدينة روتردام بهولندا في إنجاح مؤتمر الاتفاقية (l).

(i) انظر في ذلك،

Press Release, United Nations commission on International Trade Law working Group adopts new draft convention on the contract for international carriage of goods wholly or partly by sea, UNIS/L/117(7 July 2008), available at "http://www.unis.univie.ac.at/pressrels/2008/unis117.html".

(j) انظر في ذلك، م. محمود بهي الدين، أضواء على أعمال لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، إصدارات مجمع المنظمة البحرية الدولية التابع لأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، عدد مميز، مارس 2009، متاح على الموقع التالي: http://www.amtcc.com/imosite/March2009.pdf

(k) انظر في ذلك، د. شريف محمد غنام، مرجع سابق، بند 10، ص 15.

(l) روتردام ميناء بحري يوجد في جنوب هولندا وشمال شرق نيوزلندا، ويوجد هذا الميناء في مدينة روتردام الهولندية، وقد تم إنشائه عام 1962. انظر في هذه المعلومات وأكثر الموقع الإلكتروني التالي: http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Rotterdam

وفي احتفال أُقيم في 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام بهولندا دعت الحكومة الهولندية حكومات الدول للتوقيع على الاتفاقية الدولية، وقد حضر هذا الاحتفال والتوقيع مندوبون عن تسع عشرة دولة أهمها أمريكا وفرنسا وسويسرا وأسبانيا^(أ).

وقد وقعت على الاتفاقية حتى كتابة هذه الرسالة أربع وعشرين دولة (24 دولة)^(ب)، وتم توقيع هذه الدول على الاتفاقية في روتردام في 23 سبتمبر 2008 وهي الدول التي حضرت الاجتماع، أما الدول التي ترغب في التوقيع بعد ذلك على الاتفاقية، فيجب أن توقع في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حسبما تنص المادة 1/88 من الاتفاقية.

ولم يصدق علي هذه الاتفاقية ولم ينضم إليها حتى كتابة هذه الرسالة سوى دولة واحدة وهي أسبانيا التي صدقت في 19 يناير 2011، ومن ثم لم تدخل دور النفاذ حتى الآن؛ إذ يلزم لنفاذها تصديق أو انضمام عشرين دولة (م 1/94)^(ج). ويتم إيداع طلبات التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة حسبما تنص المادة 4/88 من الاتفاقية.

(أ) انظر في ذلك، المرجع السابق، الموضوع ذاته.

(ب) تتمثل هذه الدول في : (أرمينيا - الكامبيرون - الكونغو - جمهورية الكونغو الديمقراطية - الدنمارك - فرنسا - الجابون - غانا - اليونان - غينيا - لكسمبروج - مدغشقر - مالي - هولندا - النيجر - نيجريا - النرويج - بولندا - السنغال - أسبانيا - السويد - سويسرا - توجو - الولايات المتحدة الأمريكية). انظر في ذلك الموقع التالي:

http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

(ج) تنص هذه المادة على أن: " 1- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام. 2- فيما يخص كل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على إيداع الصك المناسب باسم تلك الدولة".

المطلب الثاني

أهم الأحكام التي تتضمنها قواعد روتردام 2008

تشتمل قواعد روتردام على ثمانية عشر فصلاً ، وتضم ستة وتسعين مادة، تتضمن ستاً وثمانين مادة الأحكام الموضوعية التي تقرها الاتفاقية، وتتناول المواد العشرة الأخيرة الأحكام الختامية لها.

ولن يتعرض الباحث هنا لكافة المسائل القانونية التي تتضمنها الاتفاقية، وإنما سيتعرض فقط لأهم ما تتضمنه هذه الاتفاقية من أحكام على غرار ما فعل في اتفاقية بروكسل 1924، وقواعد هامبورج 1978، وذلك على النحو التالي:

أولاً: التعاريف الواردة في المادة الأولى وتشمل عقد النقل والنقل الملاحى المنتظم وغير المنتظم، الناقل، مستند النقل، وأجرة النقل، والحاوية وغيرها من المصطلحات. بيد أنه يلاحظ على هذه المصطلحات أنها تتضمن العديد من المصطلحات الجديدة التي لم تستخدم من قبل في اتفاقية بروكسل 1924، وقواعد هامبورج 1978. ومن أمثلة هذه المصطلحات، الطرف المنفذ، الشاحن المستدي، العقد الكمي، الطرف المسيطر، حق السيطرة، سجل النقل الإلكتروني.

ثانياً: نصت الاتفاقية في المادة الثانية منها على ضرورة مراعاة الطابع الدولي عند تفسير الاتفاقية، وتطبيقها يراعى فيه حسن النية. وبالإضافة إلى ذلك تضمنت المادة الرابعة حكماً مهماً يتمثل في سريان الدفع وحدود المسؤولية التي تمتع بها الناقل على تابعيه، كما يستفيد كل من الشاحن المستدي والمتعاقد معه من الباطن من الدفع المخولة للشاحن.

ثالثاً: حدد الفصل الثاني من الاتفاقية في المواد من الخامسة حتى السابعة نطاق تطبيق الاتفاقية حيث تسري على كل عقد نقل بحري وقع بين

دولتين مختلفتين إذا كان مكان التسليم أو التسلم المعين في العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو إذا كان مكان ميناء التحميل أو التفريغ المعين في العقد واقعاً في دولة متعاقدة، ولا عبرة في تحديد نطاق التطبيق بجنسية السفينة أو بجنسية أي شخص له شأنه بها.

ولا تسري الاتفاقية على عقد إيجار السفينة، أو العقود الأخرى المتعلقة باستخدام السفينة. غير أنه إذا صدر مستند نقل أو سجل إلكتروني في حالة عدم وجود مشاركة إيجار لاستخدام السفينة أو استخدام أي حيز فيها، سرت أحكام الاتفاقية على المستند أو السجل بالقدر الذي ينظم العلاقة بين الناقل وحامل السند أو السجل (م 7 من الاتفاقية).

ويلاحظ على نطاق التطبيق المنصوص عليه في الاتفاقية أن هذه القواعد الجديدة لا تسري إذا صدر سند شحن في دولة متعاقدة كما كانت تنص اتفاقية هامبورج، ولم تنص كذلك على سريان أحكامها إذا تضمن العقد المبرم بين الطرفين ما يفيد سريانها.

رابعاً: استحدث الفصل الثالث من الاتفاقية المتضمن المواد من الثامنة حتى العاشرة سجلات النقل الإلكترونية مبيئاً حالات استخدامها وأنوعها التي تنقسم إلى سجلات نقل إلكتروني قابله للتداول وسجلات نقل إلكتروني غير قابله للتداول. ولم تقتصر الاتفاقية على ذكر هذه السجلات وتنظيم إجراءات استخدامها، ولكنها أكملت هذا التنظيم بتوضيح دور هذه السجلات في الإثبات في الفصل الثامن في المواد من الخامسة والثلاثين وما يليها. وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية قد جعلت أمر استخدام المستندات الإلكترونية مرهوناً باتفاق أطراف عقد النقل البحري (م 8/أ من الاتفاقية)⁽¹⁾.

خامساً: خصصت الاتفاقية الفصل الرابع المتضمن المواد من الحادية

(1) د. شريف محمد غنام، مرجع سابق، بند 22، ص 38.

عشرة إلى السادسة عشرة لبيان واجبات الناقل من حيث التزام الناقل بنقل البضاعة إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه، وجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية، وتسلم البضاعة وتحميلها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية. وقد بينت المادة 12 مدة مسؤولية الناقل بأنها المدة التي تبدأ بتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما يسلم البضائع إلى المرسل إليه.

سادساً: يعتبر الفصل الخامس من الاتفاقية المعنون بمسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير جوهر الاتفاقية، وأكثر فصولها إثارة للمشكلات القانونية. ويتضمن هذا الفصل سبع مواد تبدأ بالمادة 17 وتنتهي بالمادة 23. وأهم ما يميز هذا الفصل هو الأساس الذي تبنى عليه الاتفاقية مسؤولية الناقل ألا وهو الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس، كما يتميز بقائمة مطولة لأسباب الإعفاء من المسؤولية تتضمنها المادة 17 والتي تذكرنا بالمادة الرابعة من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل المتعلقة بسندات الشحن 1924. ويبدو للباحث أن اتفاقية روتردام أعادت نهج اتفاقية بروكسل بعدما غيرته قواعد هامبورج 1978 من قبل؛ لأن اتفاقية بروكسل قد تضمنت قائمة للحالات التي يعفى فيها الناقل من التزامه إذا أثبت واحدة من هذه الحالات، بينما لم تتبن قواعد هامبورج هذا النهج، ونصت على سبب عام للإعفاء نصت عليه المادة 1/5 منها بقولها " ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

سابعاً: أوضحت الاتفاقية في الفصل السابع منها التزامات الشاحن تجاه الناقل؛ فنصت في المواد من السابعة والعشرين إلى التاسعة والعشرين على التزام الشاحن بتسليم البضاعة جاهزة للنقل، وعندما يتولى تعبئتها في حاوية أو تحميلها في عربة يتعين عليه أن يقوم بتستيف وربط وتثبيت محتويات الحاوية

على نحو ملائم وبغناية. وفرضت الاتفاقية على الشاحن التزامات عديدة أخرى مثل التعاون مع الناقل على توفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، وفرضت عليه كذلك إبلاغ الناقل بخطورة البضاعة قبل تسليمها بوقت مناسب وأن يضع عليها العلامات التي تفيد ذلك. وقد أقامت الاتفاقية مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ واجب الإثبات.

ثامناً: تناول الفصل التاسع من الاتفاقية الأحكام المتعلقة بتسليم البضاعة وذلك في المواد من 43 إلى 49. وقد نصت الاتفاقية على التزام المرسل إليه بتسلم البضاعة في الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، وأن يقر بالتسليم. وقد أوضحت الاتفاقية التزام الناقل فيما يتعلق بتسليم البضاعة في حالة عدم إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول أو في حالة إصدار مثل هذا المستند أو السجل. وقد بينت الاتفاقية حالة تعذر الناقل التسليم بما يجوز له أن يبلغ الشاحن بذلك ويطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة، وأن تعذر عيه الاتصال بالشاحن، جاز له أن يتلقى تعليماته من الشاحن المستندي.

تاسعاً: تناول الفصل الثاني عشر من الاتفاقية بيان حدود مسؤولية الناقل البحري، وقررت الاتفاقية بين المسؤولية عن الهلاك أو التلف من ناحية، والمسؤولية عن التأخير من ناحية أخرى. بيان ذلك، أنه في الحالة الأولى وضعت الاتفاقية ضابطاً مزدوجاً في تحديد المسؤولية وهما وحدة الشحن (الطرد)، والوزن على أن يؤخذ بأعلى الحدين. أما في حالة التأخير، فقد استخدمت الاتفاقية معيار الأجرة؛ إذ جعلت الاتفاقية حد المسؤولية بما يعادل مثلي ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة وبشرط ألا يجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل كما يحددها عقد النقل البحري (م 1/59 من الاتفاقية).

عاشراً: تضمن الفصلان الرابع عشر والخامس عشر الأحكام المتعلقة

بالاختصاص القضائي والتحكيم كوسائل لتسوية المنازعات التي تنشأ عن عقد النقل البحري للبضائع. وقد هيأت الاتفاقية للمدعي اختياراً موسعاً بين عدد من المحاكم ليقوم دعواه أمام أكثر هذه المحاكم ملاءمة له، وذلك كله ما لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً يحدد هذه المحكمة. وتتمثل هذه الاختيارات في محكمة مقر الناقل أو المنفذ البحري، ومحكمة مكان التسليم المتفق عليه، أو محكمة مكان التسليم المتفق عليه، أو محكمة ميناء الشحن، أو محكمة ميناء التفريغ، أو محكمة الميناء الذي يقوم فيه المنفذ البحري بأنشطته (م 66 من الاتفاقية).

ولما كان من الغالب أن يلجأ الخصوم إلى التحكيم، فقد بين الفصل الخامس من الاتفاقية الأسس التي يجب على الخصوم أتباعها قبل تحرير اتفاق التحكيم، وقد أوجبت الاتفاقية أن يجري التحكيم حسب اختيار المدعي في أحد الأماكن المحددة سلفاً والتي يمكن أن تقام فيها الدعوى إذا رفعت أمام القضاء العادي. ولا يعتبر مكان التحكيم ملزماً لأي شخص غير طرف في العقد إلا إذا كان أحد الأماكن المشار إليها، ويكون هذا المكان محدد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني (م 67 من الاتفاقية). وقد أجازت الاتفاقية اتفاق الأطراف على أن يجري التحكيم في مكان آخر غير الأماكن السابقة إذا اتفقوا على التحكيم بعد نشوب النزاع (م 72 من الاتفاقية).

الفصل الأول

المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري قبل قواعد روتردام 2008

تنوعت الفترة الزمنية التي يسأل خلالها الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في وصولها قبل صدور قواعد روتردام؛ فكانت تقدر في بداية الأمر بالفترة التي تشحن فيها البضاعة على ظهر السفينة حتى تفريغها منها، ثم امتدت هذه الفترة بشكل موسع بحيث أصبحت تشمل الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

ويفضل الباحث عن معالجته لهذه المسألة أن يقسهما بشكل موضوعي بأن يتحدث عن هاتين الطريقتين في تحديد مسؤولية الناقل البحري بدلاً من الحديث عن موقف كل قانون وطني واتفاقية دولية على حده، وذلك في بحثين متتاليين.

المبحث الأول

التزام الناقل يمتد من السفينة إلى السفينة

From tackle to tackle

يتبنى كل من القانون البحري العماني واتفاقية بروكسل مفهوماً مضيقاً للإطار الزمني الذي تمتد خلاله مسؤولية الناقل البحري بأن جعلوه مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها في الفترة ما بين شحنها على ظهر السفينة From tackle لحين تفريغها من على سطح السفينة To tackle.

وبمعنى أوضح، يجزئ القانون البحري العماني واتفاقية بروكسل عقد النقل إلى مرحلتين؛ الأولى هي المرحلة الواقعة بين عملية الشحن وحتى تفريغ البضاعة وهي التي يطلق عليها المرحلة البحرية، والثانية هي المرحلة السابقة على الشحن، وتلك اللاحقة للتفريغ، ويطلق عليها المرحلة غير البحرية. ولا

يعني تجزئة الاتفاقية عقد النقل إلى مرحلتين أن عقد النقل البحري ذاته ينقسم إلى هاتين المرحلتين فيخضع في الأولى للقانون البحري ويخضع في الثانية إلى قانون آخر، وإنما يعني ببساطة أن المرحلة الأولى فقط تخضع لأحكام اتفاقية بروكسل 1924، وتطبق عليها أحكامها الخاصة، أما الثانية فتخضع لأحكام القانون البحري الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد^(أ).

ولتوضيح مدى اثر هذا المفهوم المضيق لمسؤولية الناقل على نظام المسؤولية، سوف يعالج الباحث على التوالي بيان المقصود بالمدى الزمني لعقد النقل في ظل القانون البحري العماني واتفاقية بروكسل، والمشكلات القانونية التي يثيرها تطبيق هذا المفهوم الضيق لنطاق المسؤولية.

أولاً: تحديد المدى الزمني لمسؤولية الناقل في ظل اتفاقية بروكسل 1924:

تستند الفكرة التي يتحدد في ضوءها النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري إلى أن النقل البحري يتميز عن باقي أنواع النقل الأخرى بذاتيته تكمن في الخطورة التي تصاحبه، ومن ثم تدور أحكام عديدة حول هذه الخطورة تتعلق بأساس المسؤولية ووسائل الإعفاء منها، وكذلك المدى الزمني لهذه المسؤولية. وتكمن الخطورة في النقل البحري في المرحلة البحرية (الرحلة البحرية فقط) وليس في أية مرحلة أخرى تكون مصاحبه لها سواء كانت برية أو جوية^(ب).

وترتيباً على ذلك، فقد اتجهت بعض الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية في تحديد الفترة اللازمة لسريان التزام الناقل بتسليم البضاعة سليمة إلى المرسل إليه بفترة الرحلة البحرية فقط التي تبدأ منذ وضع البضاعة على متن السفينة حتى إفراغها منها، أو كما يطلق عليها الفقه " من الشكة إلى الشكة"،

(أ) انظر في ذلك، د. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2001، بند 29، ص 50.

(ب) انظر في ذلك، المرجع السابق، الموضع ذاته.

(أ) From tackle to tackle.

وقد تبنت هذا ال مدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري على المستوى الدولي اتفاقية بروكسل 1924 المتعلقة بسندات الشحن التي تنص في الفقرة (هـ) من المادة الأولى منها على أن مجال عقد النقل البحري الذي ينطبق فيه أحكامه ينسحب إلى " الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها" (أ). ومؤدى هذا النص أن أحكام الاتفاقية لا تسري على المرحلة السابقة على شحن البضائع على متن السفينة، كما أنها لا تسري على المرحلة اللاحقة للتفريغ؛ أي في المرحلة اللاحقة لتنزيل البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه. ويرجع ذلك كما ذكر الباحث إلى أنه في هذه الفترة بالذات - وهي فترة الرحلة البحرية دون غيرها - تتجسد المخاطر البحرية التي توجب إلزام الناقل بأية أضرار تصيب البضاعة أو التأخر في وصولها؛ فهي مسؤولية تبدأ إذن بالشحن وتنتهي بالتفريغ (ب).

وقد حددت المادة الثانية من الاتفاقية الأعمال التي تدخل في نطاق ومدى المسؤولية بالنص على أن: " مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحرًا المسؤوليات ويخضع للالتزامات ويتمتع بالحقوق والإعفاءات المنصوص عليها فيما بعد، وذلك فيما يتعلق بشحن

(أ) انظر في ذلك، د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000، مرجع سابق، ص 209.

(ب) تنص هذه الفقرة على أن:

"Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

(ب) انظر في ذلك، د. محسن شفيق، مرجع سابق، بند 56، ص 63؛ د. عاطف الفقي، النقل البحري، في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 و إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 قواعد هامبورج 1978، دار النهضة العربية، 1997، ص 163.

تلك البضائع وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها". وقد كان الناقلون يستغلون هذا التحديد الضيق لمدى مسؤوليتهم ويدرجون في عقد النقل شروط وتحفظات تعفيهم من أية أضرار تصيب البضائع خارج هذه الفترة الزمنية المحددة، ومن ثم كان هذا التحديد بمثابة إبراء لذمتهم^(أ). وقد تؤكد هذا المعنى بما ورد في المادة السابعة من الاتفاقية ذاتها والتي تنص على أنه " لا يمنع أي حكم من أحكام هذه المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقات أو شروطاً أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحرًا".

وتجدر الإشارة إلى أن نصوص الاتفاقية الدولية تتعلق بالنظام العام، ومن ثم لا يجوز الاتفاق بين الناقل والشاحن على مد مسؤولية الناقل البحري إلى أبعد من فرض الرحلة البحرية، ومن ثم تخضع المسؤولية عن الأضرار التي تقع في المرحلة السابقة للرحلة البحرية، وكذلك تلك التي تقع في المرحلة اللاحقة لحكم القواعد العامة واتفاقات الأطراف^(ب).

وينتقد بعض الفقه نص الاتفاقية؛ لأنه يقيم مسؤولية الناقل على أساس ضيق يشمل الفترة من الشحن إلى التفريغ ويهمل فكرة حراسة الناقل للبضائع وذلك على الرغم من احتفاظ الناقل في أغلبية الأحوال بالبضائع في حراسته قبل

(أ) انظر في ذلك، د. محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، بند 25، ص 29.

(ب) انظر في ذلك، د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، مرجع سابق، بند 295، ص 310. وانظر كذلك، د. لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، بند 29، ص 50، الذي يرى أن هذه الفترة تظل محكومة بالقانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد الوطنية.

الشحن وبعد التفريغ، هذا بالإضافة إلى أن معظم حالات الهلاك والتلف تحدث للبضائع قبل شحنها وبعد تفريغها من السفينة وقبل تسليمها إلى المرسل إليه (أ).
ثانياً: تبني القانون البحري العماني للمفهوم المضيق لمسؤولية الناقل البحري:
إذا كانت سلطنة عمان لم تنضم إلى اتفاقية بروكسل ولم تصدق عليها رسمياً كما يظهر من قائمة الدول الموقعة والمصدقة عليها، إلا أن القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 35 لسنة 1981 قد تأثر كثيراً بنصوص هذه المعاهدة خاصة فيما يتعلق بطريقة تحديده للنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري.

بيان ذلك أن المادة 1/260 من هذا القانون تنص على أن " تسري أحكام المسؤولية المذكورة في هذا الفصل على النقل البحري بمقتضى سند شحن في الفترة الواقعة بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها". أما المادة 248 من القانون ذاته فتتص على أنه " إذا تخلف صاحب الحق عن استلام البضائع أو رفض استلامها جاز للربان أن يطلب من السلطة القضائية المختصة الأذن له بإيداع البضائع عن أمين تعيينه".

ويتضح من النصين السابقين أن المشرع العماني قد حدد نطاق مسؤولية الناقل البحري بفترة الرحلة البحرية فقط؛ وهي الفترة ما بين شحن البضاعة على متن السفينة وتفريغها منها، ومن ثم لا تسري أحكام المسؤولية الخاصة التي نصت عليها الاتفاقية قبل شحن البضاعة على ظهر السفينة، وبعد تفريغها منها، وإنما تسري عليها القواعد العامة في المسؤولية (أ).
ثالثاً: المشكلات القانونية التي يثيرها تحديد نطاق مسؤولية الناقل من السفينة إلى السفينة.

(أ) د. بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، بند 25، ص 29.

(ب) انظر، د. عادل على المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 239.

آثارت نصوص اتفاقية بروكسل والقوانين التأثرة بها كالقانون البحري العماني التي تبنت المفهوم المضيق لمسؤولية الناقل البحري العديد من المشكلات القانونية ⁽¹⁾ يتمثل أهمها في الآتي:

المشكلة الأولى: مفهوم عملية الشحن والتفريغ:

تتمثل المشكلة الأولى التي يثيرها تحديد مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل في مفهوم عملية الشحن ذاتها، وكذلك عملية التفريغ خاصة فيما يتعلق بالتساؤل عن متى تبدأ كل منهما ومتى تنتهي. بيان ذلك أن النص الدولي يتحدث عن "شحن البضائع في السفينة" The goods are loaded ، ويتحدث كذلك عن "تفريغها منها" They are discharged ، فهل يعني ذلك أن عملية الشحن تبدأ من رص البضاعة على ظهر السفينة أم تبدأ قبل ذلك، وهل يعني ذلك أن عملية التفريغ تنتهي من نزول البضاعة من ظهر السفينة أم تستمر بعد ذلك في حالات معينة؟

إن مفهوم عمليتي الشحن والتفريغ قد أثارا جدلاً في الفقه؛ فقد رأى البعض أنه يجب فهم العمليتين بمفهوم موسع بحيث تزيد مرحلة الرحلة البحرية بقدر الإمكان، وتطبق أحكام الاتفاقية الدولية باعتبار أن أحكامها تؤمن حماية أكبر للشاحنين ⁽²⁾. وعلى خلاف ذلك، يذهب البعض الآخر من الفقه إلى ضرورة التقيد بالمعنى الحرفي للمصلحات الواردة في النص، ومن ثم يجب أن تبدأ مسؤولية الناقل من رص البضاعة على ظهر السفينة لا قبل ذلك، وتمتد إلى تهيئة البضاعة للتفريغ وليس عملية التفريغ ذاتها، ولهذا يخرج هذا أنصار

(1) انظر في هذه المشكلات بوجه عام، د. سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج)/ منشأة المعارف بالإسكندرية، 1986، ص 21 و 22.

(2) انظر في هذا الرأي، د. على البارودي، مبادئ القانون البحري، المكتب المصري الحديث، الإسكندرية، 1970، ص 240.

هذا الرأي عملية الشحن ذاتها وعملية التفريغ ذاتها من مفهوم الرحلة البحرية (i).
وتثار مشكلة الشحن والتفريغ كذلك عندما تنما بواسطة آلات السفينة
الرافعة، إذ يجب القول هنا - كما يقول بعض الفقه - بأن الشحن قد بدأ منذ
إمساك آلة السفينة الرافعة بالبضاعة لرفعها، وينتهي التفريغ بفك البضاعة
وانفصالها عن آلة السفينة الرافعة بعد استقرار البضاعة خارج السفينة (j). أما
في الحالة التي يتم فيها الشحن والتفريغ بآلات غير آلات السفينة، فهنا تجب
التفرقة بين إذا ما كانت الآلات تعمل تحت رقابة الريان أم لا (k). تفسير ذلك
أنه في الفرض الأول الذي تعمل فيه الآلات تحت رقابة وإشراف ريان السفينة،
فهنا يبدأ الشحن وينتهي التفريغ بذات الطريقة التي كانت في الحالة الأولى الذي
تم فيه الشحن والتفريغ بآلات السفينة تمامًا.

أما في الفرض الذي تعمل فيه الآلات بعيدًا عن رقابة وإشراف ريان
السفينة، فتبدأ عملية الشحن منذ وضع البضاعة على ظهر السفينة وليس قبل
ذلك، وتنتهي عملية التفريغ برفع البضاعة من على السفينة وليس بعد
ذلك. ويتشابه بهذا الفرض حالات أخرى للشحن والتفريغ كما لو تمت العمليتان
بواسطة أنبوب متحرك وآخر ثابت في السفينة، حيث يتم الشحن منذ وصول
السوائل في أنبوب السفينة، ويتم التفريغ منذ خروج هذه السوائل من أنبوب
السفينة الثابتة. والأمر هو ذاته في حالة الشحن والتفريغ عن طريق الدفع
والدرجة على سلم أو جسر بين السفينة والرصيف، ففي هذه الحالة يبدأ الشحن
منذ اجتياز البضاعة حافة السفينة إلى الداخل، وتنتهي عملية التفريغ عند

(أ) انظر في عرض هذا الرأي، د. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، مرجع
سابق، بند 29، ص 51.

(ب) انظر، د. إبراهيم مكي، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، بند 291، ص 320.

(ج) انظر في ذلك، د. عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، مرجع سابق، ص
122؛ د. إبراهيم مكي، المرجع السابق، بند 291، ص 321.

اجتياز البضاعة حافة السفينة إلى الخارج (i).

وتثار مشكلة تحديد المقصود بالشحن والتفريغ كذلك في الحالة التي يتم فيها الشحن والتفريغ باستخدام الصنادل (j)، و يتم اللجوء إلى الصنادل لإتمام عمليتي الشحن والتفريغ في الحالة ضحالة المياه بقرب الشاطئ، أو لوجود تراكمات رملية تمنع من وصول السفينة إلى رصيف الميناء، أو إذا وجدت قرارات وأوامر إدارية توجب الشحن والتفريغ عن طريق الصنادل، أو في حالة احتيار الناقل لهذه الطريقة كسباً للوقت بدلاً من الانتظار الطويل حتى يحصل على رصيف شاغر أو تفادياً لدفع رسوم أكثر في حالة الشحن والتفريغ عن طريق الرصيف (k).

في حالة الشحن والتفريغ عن طريق الصنادل، لكي نحدد نطاق مسؤولية الناقل البحري، يجب التفرقة بين وجود اتفاق بين الناقل والشاحن على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه عملية النقل من عدمه. بيان ذلك أنه في الحالة الثانية التي لا يوجد فيها اتفاق على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه عملية التفريغ عبر الصنادل، فتعتبر الصنادل جزءاً من السفينة، من ثم تعتبر رحلة البضاعة من السفينة حتى الرصيف عبر الصنادل جزءاً من الرحلة البحرية التي يسأل الناقل عنها وفق اتفاقية بروكسل، ومن ثم ينتهي عقد النقل منذ تفريغ البضاعة من الصندل على الرصيف، وليس منذ تفريغها من السفينة (l).

(i) انظر في ذلك، د. أمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 2012، بند 610، ص 377.

(j) انظر في ذلك، د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، مرجع سابق، بند 295، ص 311.

(k) انظر في ذلك، المرجع سابق، بند 611، ص 378.

(l) انظر في ذلك، د. محمود سمير الشقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية، 199، بند 94، ص 110.

أما في الحالة التي يتفق فيها الناقل مع الشاحن عن أن يتولى الأخير عملية التفريغ بالصندل على نفقته ومسئوليته، أو يتولى ذلك عنه المرسل إليه، فقد اختلف الفقه في نهاية نطاق مسؤولية الناقل البحري. تفسير ذلك أن البعض قد ذهب - وبحق - إلى أن عقد النقل ينتهي في لحظة تنزيل البضاعة من السفينة ووضعها على ظهر الصندل؛ لأن الصندل في هذه الحالة يعتبر رصيفاً بالنسبة للناقل، ولا يسأل عن أية أضرار تصيب البضاعة في مرحلة النقل بالصنادل (أ).

وعلى خلاف ذلك، أستند بعض الفقه إلى فكرة التوسع في مدى مسؤولية الناقل كلما أمكن ذلك حماية للشاحن الذي يحتل دائماً المركز الضعيف، وذهب إلى القول بأن عملية نقل البضائع عبر الصندل تعتبر ضمن الرحلة البحرية، ويسأل الناقل عن هذه المرحلة، ولا أهمية بعد ذلك لوجود اتفاق بين الناقل والشاحن على خلاف ذلك، ولا أهمية كذلك لوجود عرف بحري يلزم المرسل إليه بإتمام هذه العملية، ومن ثم يري أنصار هذا الرأي أن عقد النقل ينتهي باستقرار البضاعة على رصيف الميناء في جميع الحالات (ب).

ويشير البعض إلى أنه إذا تضمن سند الشحن شرطاً ينص على أن يتم التسليم تحت الروافع، أو إذا تضمن شرط التفريغ التلقائي، فإن القصد من وجود مثل هذه الشروط هو تنظيم مسألة من يتحمل المصاريف التي تنفق خلال مرحلة التفريغ ولا أثر له على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تحدث للبضاعة أثناء التفريغ أيًا كان القائم بهذه العملية من الناحية العملية (ج).

خلاصة الأمر أن تطبيق المفهوم المضيق للفترة الزمنية التي تبقى فيها مسؤولية الناقل قائمة تثير العديد من التساؤلات التي اختلف الفقه في الإجابة عليها.

(أ) انظر، د. آمال أحمد كيلاني، مرجع سابق، بند 611، ص 378.

(ب) انظر، د. على جمال الدين عوض، القانون البحري بند 248، ص 280

(ج) د. على البارودي، مبادئ القانون البحري، ص 161.

المشكلة الثانية: إثبات وقت حدوث الضرر:

المشكلة الثانية التي يثيرها تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل تتمثل في عبء إثبات تحديد الوقت الذي تقع فيه الأضرار التي تصيب البضاعة. والواقع أنه في هذه المرة قد توحدت آراء الفقه في أنه يفترض في حالة حدوث أضرار للبضاعة، أنها قد وقعت أثناء الرحلة البحرية، ومن ثم يسأل الناقل عن هذه الأضرار؛ نظرًا لأن البضائع تكون في عهده (أ). والأمر هو ذاته في حالة عدم إمكانية تحديد وقت وقوع الضرر؛ إذ يفترض في هذه الحالة أنه قد وقع أثناء الرحلة البحرية.

ويفهم من كلام الفقه ويستخلص من أحكام القضاء، وجود قرينة على أن الأضرار التي تصيب البضاعة تقع في الفترة ما بين الشحن والتفريغ، وعلى الناقل إثبات عكس ذلك إذا أراد أن يتخلص من المسؤولية (ب).

وبطبيعة الحال، لا يجوز للناقل أن يتفق مع الشاحن على إعفائه من المسؤولية خلال فترة النقل البحري، وذلك على اعتبار أن نصوص الاتفاقية من النظام العام، ومن ثم لا يجوز الاتفاق على مخالفة أحكامها (ج).

وتضع الاتفاقية قرينة في صالح الناقل مؤداها أن البضاعة قد وصت سليمة وأن المرسل إليه قد استلم البضاعة بحالتها الموصوفة في سند الشحن ما لم يثبت عكس ذلك بأن يتحفظ المرسل إليه عند استلام البضاعة أو خلال ثلاثة

(أ) انظر على سبيل المثال، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، بند 357، ص 287؛ د. عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، مرجع سابق، ص 139؛ د. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، بند 42، ص 84؛ د. جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 319.

(ب) انظر في ذلك، د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون البحري الخاص، مرجع سابق، بند 295، ص 311.

(ج) د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، بند 614، ص 380.

أيام منذ تسلمه البضاعة في حالة الضرر الظاهر إعمالاً لنص المادة 6/3 من الاتفاقية، وذلك بإخطار الناقل بوجود ضرر للبضاعة. وإذا لم يتم المرسل إليه بهذا الإخطار، وأصيبت البضائع بأضرار، فإن عبء الإثبات في هذه الحالة ينتقل إلى المرسل إليه.

وتطبيقاً لما سبق قضت محكمة النقض المصرية بأن " المعاهدة - تقصد معاهدة بروكسل 1924- لا تنطبق إلا على المرحلة البحرية التي تبدأ بشحن البضائع في السفينة وتنتهي بتفريغها منها، وإذا تعذر إثبات الوقت الذي حصل فيه هلاك البضائع أو تلفها، فإنه يفترض وقوعه في فترة النقل البحري بمعنى الكلمة، وعلى الناقل عبء إثبات أن الهلاك قد حدث أثناء العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ (أ).

المبحث الثاني

التزام الناقل يمتد من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ

From Port to Port

إزاء التضييق في المدى الزمني لمسئولية الناقل البحري على النحو السابق في اتفاقية بروكسل والقوانين المتأثرة بها كالقانون البحري العماني، وما أسفر عن هذ المفهوم من مشكلات قانونية كبيرة، حاول المهتمون بالنقل البحري التوسع في هذه المسئولية؛ حماية لمصالح الشاحنين بأن قرروا مسئولية الناقل البحري عن الأضرار التي تصيب البضاعة مادامت في حراسته أيًا كان المكان الذي يباشر فيه الناقل هذه الحراسة. تفسير ذلك، أنه مادام الناقل قد أخذ البضاعة في عهده، وبأشر عليها نوعاً من الحراسة، فتنهض مسئوليته عن

(أ) انظر، نقض مصري، جلسة 17 مارس 1980، الطعن رقم 388، سنة 46 قضائية، ص 832، مذكور في مؤلف د. أحمد حسني، ملحق قضاء النقض البحري، مرجع سابق، ص 76.

الأضرار التي تسببها، سواء وقعت هذه الأضرار في ميناء الشحن أو أثناء عملية النقل أو في ميناء التفريغ (أ).

ويبين من ذلك، أنه على خلاف الحالة السابقة، فإن مسؤولية الناقل البحري لا تمتد خلال الرحلة البحرية فقط، ولكنها ترتبط وجودًا وعدمًا بوجود البضاعة تحت حراسة الناقل، ووقوع الضرر أثناء وجود البضاعة تحت هذه الحراسة حتى ولو كان ذلك خارج الرحلة البحرية بمعناها المضيق.

والواقع أن هذا التوسع في مسؤولية الناقل البحري قد تضمنته نصوص قواعد هامبورج للنقل البحري عام 1978، وكذلك نصوص قانون التجارة البحرية المصري. وهذا ما سوف نبينه على التوالي:

أولاً: توسع اتفاقية هامبورج في نطاق مسؤولية الناقل البحري:

وسعت قواعد هامبورج 1978 من نطاق مسؤولية الناقل الزمني، وأنهت على المبدأ الشهير الذي حكم مسؤولية الناقل ردحاً طويلاً من الزمن، وهو مبدأ من السفينة إلى السفينة *From tackle to tackle* والمنصوص عليه في المادة 1/هـ من اتفاقية بروكسل. وقد تبنت قواعد هامبورج مبدأ آخر أكثر وضوحاً وأقل إثارة للمشكلات القانونية مفاده أن الناقل يسأل في الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسته، وتكون البضاعة تحت حراسة الناقل منذ اللحظة التي يتسلمها في ميناء الشحن إلى اللحظة التي يسلمها فيها في ميناء التفريغ، ولهذا يطلق على هذه القواعد أنها تنظم مسؤولية الناقل عن النقل من الميناء إلى الميناء *From Port to Port*.

وقد نصت قواعد هامبورج على هذا المبدأ الجديد للمسؤولية في المادة الرابعة منها بفقراتها الثلاث، وسوف يبدأ الباحث بهذه المادة قبل شرحها والتعليق عليها.

(أ) انظر في ذلك، د. محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، بند 26، ص 30.

تنص المادة الرابعة من قواعد هامبورج على أن:

"1- مسؤولية الناقل عن البضاعة بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل سواء في ميناء الشحن وأثناء النقل وميناء التفريغ.

2- لأغراض الفقرة (1) من هذه المادة تعتبر البضائع في عهدة الناقل

(أ) اعتبارًا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:

1 الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو

2 سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية

في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن

(ب) وحتى الوقت الذي يتم يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

1- بتسليمها إلى المرسل إليه، أو

2- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقًا للعقد أو القانون أو

العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ، وذلك في

الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه البضائع من الناقل، أو

3 في الفقرتين (1 و2) من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل

أو المرسل إليه مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل

إليه.

ويتضح من النص السابق، أنه يتضمن مسألتين مهمتين فيما يتعلق

بالتحديد الزمني لمسئولية الناقل البحري: تتعلق الأولى بفكرة الحراسة ذاتها،

وترتبط الثانية ببدء فترة الحراسة، وذلك على النحو التالي:

المسألة الأولى، وهي واردة في الفقرة الأولى من النص الذي مفاده أن

مسئولية الناقل البحري تتسع لتشمل المسؤولية عن البضائع منذ تواجدها في

ميناء الشحن وأثناء عملية النقل وميناء التفريغ كذلك. وبطبيعة الحال لن تقوم

مسئولية الناقل إلا إذا كانت البضاعة في هذه الأماكن في عهدة وحراسة الناقل؛ وبمعنى أوضح، فإن الاتفاقية قد ربطت بين مسؤولية الناقل، وقدرته على السيطرة على البضائع The carrier is in charge (أ). ويعتبر بدء السيطرة الفعلية على البضاعة العنصر الرئيسي في تحديد اللحظة التي يصبح فيها الناقل حارساً للبضاعة؛ أي أن الناقل يعتبر حارساً للبضاعة، ومن ثم تبدأ مسؤوليته عنها منذ اللحظة التي يتسلم فيها هذه البضاعة في ميناء الشحن، وتمتد هذه المسؤولية ما بقيت البضاعة تحت سيطرته حتى ميناء التفريغ (ب). ويفهم من نص اتفاقية هامبورج أن الناقل يعتبر مسؤولاً عن كافة العمليات التي تجرى على البضاعة منذ بدء حراسته لها إلى أن تنتهي هذه الحراسة (ج) كما هو الحال في وضع السفينة على رصيف ميناء الشحن لفحصها من جانب الناقل، واستلامها، ورفعها على متن السفينة، ورسها بطريقة تتماشى مع طبيعتها، ونقلها، وفك هذه البضائع وتفريغها في ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه، والمحافظة عليها مادامت في عهده (د).

وتجدر الإشارة إلى أن هذا النص الذي يلزم الناقل بالمسئولية عن هلاك البضاعة اثناء فترة وجودها في عهده من النظام العام، ومن ثم لا يجوز الاتفاق على ما يخالفه إعمالاً لنص المادة 23 من الاتفاقية التي تنص على أنه: "كل شرط في عقد النقل البحري أو سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري ويكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه

(أ) د. عاطف الفقي، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 162.

(ب) انظر في هذا المعنى، د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، مرجع سابق، ص 211.

(ج) انظر، د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، مرجع سابق، بند 323، ص 343.

(د) د. محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، بند 49، ص 34؛ وانظر كذلك، د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، مرجع سابق، هامش رقم 3، ص 210.

الاتفاقية يعتبر باطلاً ولا غياً null and void في حدود مخالفته لها".
المسألة الثانية، وتتعلق هذه المسألة بالوقت الذي تبدأ فيه فكرة الحراسة التي تعتبر بداية مسؤولية الناقل البحري. الواقع أن نصوص اتفاقية هامبورج لم تتضمن إجابة على هذا التساؤل، ولهذا اختلفت آراء الفقه. تفسير ذلك أن البعض قد ذهب إلى أن بداية حراسة النقل تبدأ منذ أن تبدأ السيطرة الفعلية للناقل على البضاعة؛ أي منذ تلقي الناقل البضاعة، سواء من الشاحن نفسه أو من شخص ينوب عنه أو سلطة أو طرف آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضاعة له لغرض الشحن^(أ). وفي المقابل يربط بعض الفقه بين إصدار سند الشحن واستلام الناقل للبضاعة؛ فوفقاً لهذا الرأي، فإن عملية استلام البضاعة عملية قانونية تمثل في إصدار سند شحن من الناقل يفيد الاستلام^(ب). غير أنه يؤخذ على هذا الرأي أنه في كثير من الأحيان يتسلم الناقل البضاعة دون إصدار سند شحن حال، وإنما يصدره بعد عملية التسليم بفترة تكون فيها البضاعة في حوزة الناقل^(ن).

والأمر هو ذاته فيما يتعلق بانتهاء الحراسة التي بعدها يكون الناقل غير مسؤول عن أية أضرار تصيب البضاعة، والواقع أن قواعد هامبورج قد حددت متى تخرج البضاعة من حراسة الناقل في البند الثاني من المادة الرابعة منها.

(أ) انظر في هذا الرأي، د. على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، بند 627، ص 635.

(ب) انظر في هذا الرأي،

PEYREFITTE (L.), The period of Maritime Transport, Comments on Article 4 of the Hamburg Rules, in : The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea, Edited by, Samir MANKABADY , 1978, available at " <http://books.google.ae/books?id>", p.130.

(ن) انظر في نقد هذا الرأي، د. هاشم الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في عقد النقل البحري، مجلة النشر العلمي، جامعة الكويت، السنة العاشرة، العدد الأول، مارس 1986، س 141.

بيان ذلك أن هذه الفقرة قد اعتبرت أن حراسة الناقل للبضاعة قد انتهت باستلام المرسل إليه البضاعة، أو بوضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في نوع نقل البضائع محل العقد في ميناء التفريغ، وتعتبر الحراسة قد انتهت كذلك بتسليم البضاعة إلى سلطة أو طرف ثالث توجب اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضاعة له.

وبناء على ذلك، يمكن القول بأن قواعد هامبورج 1978 تفضل اتفاقية بروكسل 1924 في أمرين: الأول أنها وسعت من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، والثاني أنها تبنت مفهومًا محددًا للتسليم الذي ينتهي به النطاق الزمني لمسؤولية الناقل. بيان ذلك أن قواعد هامبورج قد أجازت للناقل التخلص من المسؤولية في الحالات التي لا تكون فيها البضاعة في حراسته حتى ولو لم يكن المرسل إليه قد تسلم البضاعة بالفعل، وذلك في الحالات التي يضع فيها الناقل البضاعة تحت تصرف المرسل إليه دون أن يتسلمها بالفعل^(أ).

تجدر الإشارة في النهاية إلى أن المادة 2/23 من الاتفاقية تجيز للناقل أن يزيد من مقدار مسؤوليته والتزاماته تجاه الشاحن بموجب اتفاق بينهما، ومن ثم يجوز وفقاً لهذه المادة أن يمتد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لتشمل مرحلة ما قبل تسلمه البضاعة في ميناء الشحن، أو لتشمل مرحلة ما بعد تسليمه البضاعة في ميناء التفريغ بالاتفاق بينه وبين الشاحن.

ثانياً: تبني قانون التجارة البحرية المصري النطاق الموسع لمسؤولية الناقل البحري:

تنص المادة 1/227 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على أن " يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء

(أ) انظر في ذلك، د. أمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، مرجع سابق، بند 622، ص 387.

التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة".
وتنص المادة 226 من القانون ذاتها بدورها على أن " 1 . إذا لم يحضر
صاحب الحق في تسلّم البضائع أو حضر وأمتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة
النقل أو غيرها من المبلغ الناشئة عن النقل ، جاز للناقل أن يطلب من قاضي
الأمر الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي ، ويجوز للناقل
طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة."

ويتضح من النصين السابقين تأثر قانون التجارة البحرية المصري
بأحكام اتفاقية هامبورج في طريقة تحديده النطاق الزمني لمسؤولية الناقل؛ إذ
حددها بالفترة ما بين استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن وقيامه بتسليمها
إلى صاحب الحق في تسلمها في ميناء التفريغ (أ). ويترتب على ذلك أن تحكم
القواعد العامة لمسؤولية الناقل عن أي تلف أو ضرر يقع للبضائع من عمليات
سابقة على استلام الناقل البضاعة في ميناء الشحن، أو من عمليات لاحقة
لتسليم البضائع في ميناء التفريغ (ب).

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يفهم من النصين السابقين أن المشرع
المصري عندما نص على أحكام خاصة تسري على مسؤولية الناقل البحري منذ
استلامه البضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها في ميناء التفريغ، أنه قد
أهدر مبدأ وحدة عقد النقل البحري (ب) بأن قسمه إلى قسمين؛ إذ لا زال للعقد

(أ) انظر، د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، مرجع سابق، بند 410، ص
433؛ د. محمد محمد هلاله، الموجز في القانون الخاص البحري، دار النهضة
العربية، 2002، بند 321، ص 337.

(ب) د. حسين الماحي، القانون البحري، مرجع سابق، بند 165، ص 305.

(ب) يقصد بمبدأ وحدة عقد النقل البحري شمول سند الشحن للعمليات السابقة على الشحن أو
اللاحقة للتفريغ والتي تعد ضرورية ومكتملة لمرحلة النقل البحري بحيث تكون هذه

وحدته، غير أنه كل ما هنالك أن مسؤولية الناقل ذاتها هي التي تخضع لنظامين قانونيين، يسري كل نظام منهما في نطاق زمني محدد من العقد الواحد (أ).

وقد تأكد هذا المعنى بما ورد في المذكرة الإيضاحية المرافقة لمشروع قانون التجارة البحرية المصري حيث ورد فيها " ومعنى هذا أن المشروع تخلى فيما يتعلق بنظام المسؤولية عن مبدأ وحدة عقد النقل البحري، فأخضع المرحلة البحرية المحضة للنظام الخاص الذي وضعه، والمرحلتين السابقتين على هذه المرحلة واللاحقة لها للقواعد العامة، ومفاد ذلك أنها فيما عدا نظام المسؤولية فإن مبدأ وحدة عقد النقل البحري باق له سيادته وفاعليته" (ب).

والجدير بالذكر أن العمليات التي تتم بين مرحلة تسلم البضاعة من الناقل وتسليمها لمن له الحق في ذلك كثيرة ومتنوعة؛ إذ تبدأ بتسليم البضاعة من الناقل أو ممثليه في ميناء الشحن، ثم يلي ذلك عملية شحن البضائع، ووصولها، وتثبيتها، ونقلها. وعند وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ، تتم عمليات فك البضاعة، وتفريغها من السفينة، ثم تأتي في النهاية عملية تسليمها إلى من له الحق في ذلك، وهو التسليم الذي ينقضي به عقد النقل البحري الذي نظمته

=العمليات جميعها كلاً لا يتجزأ تسري عليه شروط سند الشحن. انظر في هذا المعنى، د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، مرجع سابق، ص 216.
(أ) انظر في هذا المعنى، د. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، بند 16، ص 21.

(ب) المذكرة الإيضاحية المرفقة بمشروع القانون البحري، بند 158. وانظر في نقض هذه الفكرة د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، مرجع سابق، ص 216 حيث يرى سيادته أن المذكرة تخلط بين مفهوم النطاق الزمني لتطبيق أحكام القانون فيما يتعلق بمسؤولية الناقل (أي المرحلة من الميناء إلى الميناء)، وبين مفهوم مسؤولية الناقل عن عمليات النقل الخارجة عن هذا النطاق الزمني والتي يتضمنه عقد النقل ويلتزم بأدائها الناقل).

القانون البحري (i).

وطبقاً للمادة 237 من قانون التجارة البحرية المصري التي تقابل المادة 2/23 من اتفاقية هامبورج، يجوز للناقل البحري أن يزيد مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر بذلك في سند الشحن. وبناء على ذلك، يمكن للناقل أن يتفق مع الشاحن على مد مسؤولية الناقل خارج ميناء الشحن، وخارج ميناء التفريغ، ومن ثم يتسع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل بالاتفاق بين الطرفين. ولم يشترط النص لصحة هذا الاتفاق سوى أن يثبت النطاق الجديد للمسؤولية في سند الشحن؛ حتى يحتج به في مواجهة الطرفين ().

والواقع أنه إذا كان القانون المصري قد اتفق في تحديده للنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري مع قواعد هامبورج حيث اتفقا على أن المسؤولية تمتد منذ تسلّم الناقل البضاعة في ميناء الشحن إلى تسليمها في ميناء التفريغ، فإن يبدو للباحث أن هناك فارقين أساسيين بين القانون المصري من جهة وقواعد هامبورج من جهة أخرى في هذا الصدد يتمثلان في الآتي.

1- حددت الفقرة الثانية من المادة الرابعة من قواعد هامبورج الأشخاص الذي يعتبر الناقل قد تسلّم البضاعة منهم في ميناء الشحن تسليمًا صحيحًا كما هو الحال في الشاحن نفسه أو من ينوب عنه، أو سلطة أو طرف آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن. والأمر على خلاف ذلك في القانون المصري الذي لم يشير إلى الأشخاص الذين لهم هذا الحق.

(أ) تنص المادة 215 على هذه الالتزامات بقولها " 1- يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفرغها ما لم يتفق على غير ذلك، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها. 2- ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة " .

() انظر في هذا المعنى، د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، مرجع سابق، ص 215.

2- حددت الاتفاقية في الفقرة الثانية من المادة الرابعة كذلك من له الحق في تسلّم البضاعة في ميناء التفريغ بخلاف المرسل إليه؛ فذكرت المرسل إليه عندما يتسلم فعلياً البضاعة من الناقل أو ممن يمثله، وذكرت المادة كذلك إمكانية وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه وفقاً لأحكام عقد النقل أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل. وقد أجازت الاتفاقية كذلك تسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له. هذا بالإضافة إلى أن المقصود بالناقل والمرسل إليه في هذين النصين يشمل المستخدمين والوكلاء أيضاً.

والأمر على خلاف ذلك في القانون المصري الذي يعتد بمبدأ التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه، ولهذا لم ينص في المادة 227 سوى على تسلّم البضاعة من صاحب الحق في تسليمها أو إيداعها لدى أمين - وفقاً للمادة (226) - إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلّم البضاعة أو حضر وامتنع عن تسليمها. ويفهم من النصين أنه بالإضافة إلى تسليم البضاعة ممن له الحق فيه، يجوز في القانون المصري تسليمها إلى أمين تعينه المحكمة في حالة تخلف صاحب الحق عن تسلّم البضاعة أو رفضه استلامها.

وقد سار القضاء المصري على نهج القانون البحري في اعتداده بمبدأ التسليم الفعلي للبضائع حيث يعتبر أن عقد النقل لا ينقضي ولا تنتهي معه مسؤولية الناقل البحري إلا بتسليم البضاعة فعلياً إلى المرسل إليه، ومن ثم لا يبرأ الناقل من مسؤوليته سوى التسليم الفعلي للبضاعة. وقد أسس القضاء هذا المبدأ - كما يعتقد الباحث - على فكرة مؤداها أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة مفادها تسليم الرسالة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه، وعن طريق التسليم الفعلي للبضاعة، يتمكن الشاحن من فحصها والتحقق منها، والتأكد من تنفيذ الناقل لالتزامه، ولن يستطيع الشاحن من القيام بذلك إذا تم تسليم البضاعة

لشخص آخر أو لدى سلطة أو جهة أخرى.

وتطبيقاً لذلك، قضت محكمة النقض المصرية بأن " التزام الناقل البحري .وعلي ما جري به قضاء هذه المحكمة . هو التزام بتحقيق غاية ، هي تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلي المرسل إليه في ميناء الوصول أيا كانت الطريقة المتفق عليها في العقد لهذا التسليم ، ومن ثم فإن عقد النقل البحري لا ينقضي ولا تنتهي معه مسئولية الناقل إلا بتسليم البضاعة المشحونة إلي المرسل إليه أو نائبه تسليمًا فعليًا بالقدر والحال التي وصفت بها في سند الشحن . أو إذا أثبت الناقل أن العجز أو التلف يرجع إلي قوة قاهرة أو إلي سبب أجنبي لا يد له فيه . ولما كان تفريغ البضاعة من السفينة بمعرفة المرسل إليه لا يدل بذاته علي أنه تسلم البضاعة تسليمًا فعليًا قبل التفريغ وتمكن من فحصها والتحقق من حالتها علي نحو يرتب اعتبار العذر أو التلف الذي يتم اكتشافه بعد التفريغ حاصلًا أثناء عملية التفريغ وبسببها... وكانت هذه الأوراق قد خلت مما يدل علي أن تسليمًا قانونيًا تم علي ظهر السفينة قبل التفريغ ، فان الحكم الابتدائي المؤيد لأسبابه بالحكم المطعون فيه . إذا اتخذ من قيام المرسل إليه بالتفريغ دليلًا علي أنه تسلم الرسالة كاملة علي ظهر السفينة وان العجز والتلف حدث أثناء عملية التفريغ وبسببها يكون قد أخطأ في تطبيق القانون وأهدر دلالة محضر التسليم وتقرير مكتب مراقبة ومعاينة البضائع المشار إليها بما يشوبه بالقصور في التسبب ومخالفة الثابت في الأوراق " (أ).

ويتضح من هذا الحكم وأحكام عديدة صادرة من القضاء المصري أن مسؤولية الناقل البحري تظل قائمة حتى يتم تسليم البضاعة للمرسل إليه كاملة وسليمة سواء قام الناقل بإيداعها لدى أمين وفقًا للمادة 226 من قانون التجارة

(أ) نقض مصري، الطعن رقم 832 لسنة 48 ق جلسة 1983/1/31، س 34 ج1، ص

355 ، متاح على الموقع التالي:

http://helmylawyers.blogspot.com/2009/05/blog-post_2290.html

البحرية، أو قام بإيداعها في مخازن الجمارك أو قام بتسليمها وفقاً للنظام الجمركي المعروف باسم " تسليم صاحبه " (i). ويترتب على ذلك أنه في جميع هذه الحالات يظل الناقل مسؤولاً عن سلامة البضائع لحين تسليمها فعلياً إلى المرسل إليه، ولا يمكن لأي نظام جمركي أن يعدل من أحكام المسؤولية المقررة وفقاً بالقانون. ويتفق الباحث مع ما أورده بعض الفقه في تبريره لرفض اعتبار أن التسليم لمصلحة الجمارك يبرئ ذمة الناقل تجاه المرسل إليه بالقول بأن مصلحة الجمارك لا تعتبر نائباً عن المرسل إليه، وإنما تتسلمها استناداً إلى الحق المخول لها من جانب القانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها ألا وهي تحصيل الرسوم الجمركية المستحقة على البضائع ().

(أ) يقصد " بتسليم صاحبه " أن يقوم الناقل البحري بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل البضاعة المخازن الجمركية، وتكون البضاعة في هذه الفترة في حراسة الناقل وتحت مسؤوليته حتى يتم تسليمها". انظر في ذلك، د. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، بند 25، ص 31.
() د. حسين الماحي، الناقل البحري، مرجع ساب، بند 156، ص 285.

الفصل الثاني

المدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام

2008

أخذت قواعد روتردام 2008 في اعتبارها التطور الذي لحق بنظام النقل البحري للبضائع على المستوى الدولي، وتطور نمط النقل بحيث شمل النقل من مواقع الإنتاج في بلد معين إلى أماكن التوزيع أو الاستهلاك في بلد آخر باستخدام أكثر من وسيلة نقل على أساس عقد نقل واحد، وهذا ما يطلق عليه "النقل متعدد الوسائط"، ولهذا تبنت قواعد روتردام نطاقاً زمنياً لمسؤولية الناقل يتماشى مع هذا التطور يطلق عليه المسؤولية من الباب إلى الباب " ، وهذا ما سوف يبيّنه الباحث في المبحث الأول.

غير أن تحديد نطاق مسؤولية الناقل في قواعد روتردام يحكمه أكثر من مادة في الاتفاقية الدولية مما يثير التساؤل عن كيفية التنسيق والتناغم بين هذه النصوص، وهذا ما سوف يوضحه الباحث في المبحث الثاني الذي يعالج فيه التعارض بين قواعد روتردام والاتفاقيات الدولية الأخرى.

المبحث الأول

مسؤولية الناقل تمتد من الباب إلى الباب

From door to door

تطبيق المسؤولية من الباب إلى الباب يثير العديد من التساؤلات تتعلق بتحديد المقصود بذلك، ومدى توسع قواعد روتردام في الأشخاص الذين لهم الحق في تسلم البضاعة من جانب الناقل بغرض نقلها، والأشخاص الذين لهم الحق في تسلمها بعد وصولها من جانب المرسل إليه.

أولاً: المقصود بالنقل من الباب إلى الباب:

إن نظام مسؤولية الناقل البحري كانت أكثر المسائل القانونية جدالاً بين المشاركين في مشروع قواعد روتردام^(١). ويرجع ذلك إلى وجود نظامين سابقين علي صدورهما وهما النظام المتبع في ظل اتفاقية بروكسل 1924 بعد تعديلها ببروتوكول فيسبي 1968، وهو نظام يحدد النطاق الزمني للمسؤولية بعملية شحن البضاعة على ظهر السفينة، وتفريغها منها، والنظام المتبع في ظل قواعد هامبورج 1978، وهو نظام يحدد المسؤولية بحياسة الناقل للبضاعة من ميناء الشحن إلى حين تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ.

وإزاء الاقتراحات العديدة التي تقدمت بها الوفود المشاركة في إعداد مشروع الاتفاقية^(٢)، اختارت لجنة الأونسترال في مشروع الاتفاقية النهائي الذي تم التوقيع عليه أن تكون صياغة المادة 1/12 على النحو التالي: " تبدأ مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع".

ويتضح من هذا النص اتجاه قواعد روتردام للتوسع في النطاق الذي يسأل خلاله الناقل عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخر في وصولها؛ حيث إنها ربطت سريان قواعد المسؤولية التي تتضمنها بفكرة تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بغرض نقلها

(١) انظر في ذلك،

NEAME (C.), United Kingdom: what impact will the Rotterdam Rules have on ship owners, available at, <http://www.mondag.com/article.asp?articleid=107610>.

(٢) انظر في الاقتراحات المقدمة من الوفود المشاركة في مجموعة العمل المختصة بمسألة

مسؤولية الناقل البحري،

ROCA (M.), The UNCITRALLCMI project, Towards a new door to door convention?, available at, <http://www.rolarrucea.com/newsletter/rdsanewdoortodootconvention.pdf>.

receives the goods for carriage أيًا كان مكان تسلمه لها؛ أي سواء تسلمها في ميناء الشحن أو خارجه، وتنتهي المسؤولية عندما يسلم الناقل البضاعة when the goods are delivered أيًا كان التسليم كذلك.

والواقع أن تحديد قواعد روتردام نطاق مسؤولية الناقل البحري على هذا النحو يجعلها تتميز عن الاتفاقيات الدولية السابقة، وكذلك القوانين الوطنية التي تأثرت بها. بيان ذلك أن اتفاقية بروكسل 1924 قد ضيق كثيرًا من مدى مسؤولية الناقل الزمني بأن جعلته من السفينة إلى السفينة، وكذلك فعل القانون البحري العماني التي تأثر بها. أما قواعد هامبورج 1978، فقد وسعت في هذا النطاق قليلاً وربطته بكون البضاعة في عهدة الناقل ولكنها حددت المكان الذي تكون فيه البضاعة كذلك وهو ميناء الشحن، وجعلته يمتد إلى تخليه عن هذه البضاعة في ميناء الشحن. والأمر هو ذاته في قانون التجارة البحرية المصري.

أما قواعد روتردام، فهي وإن اقتربت من قواعد هامبورج في ربطها نطاق مسؤولية الناقل البحري بفكرة حيازته للبضاعة وكونها في عهده (أ)، إلا أنها لم تتطلب أن تكون هذه الحيازة قد تمت في ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، ومن ثم من الممكن أن تتم الحيازة خارج ميناء الشحن وتستمر إلى خارج ميناء التفريغ (ب). وبمعنى أوضح يتسع مجال مسؤولية الناقل البحري لتشمل نقل البضائع من باب الشاحن حيث يتسلم الناقل البضاعة منه حتى باب المرسل إليه، وهذا ما

(أ) انظر في هذا المعنى،

CHAMI (D. – E.), The obligation of the carrier, at " <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/cmi/cmrules.htm>", p. 2

(ب) في المعنى ذاته العدد المميز الذي أصدره مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بعنوان " أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، مراس 2009، ص 7، متاح على الموقع الإلكتروني التالي: "<http://www.amtcc.com/imosite/march2009.pdf>".

يطلق عليه من "النقل من الباب إلى الباب" From door to door (i). ونظرًا لتبني هذا المفهوم الجديد لمسئولية الناقل البحري، تضمنت الاتفاقية التزامات جديدة فرضتها على الناقل لم تتضمنها أية اتفاقية أخرى سابقة عليها كما هو الحال في التزام الناقل بتسليم البضاعة، والتزامه كذلك بتسليمها إلى من له الحق في ذلك (م 13 من قواعد روتردام) (١).

والواقع أن ما ورد في نص المادة 12 سالفه الذكر من مشروع الاتفاقية يتماشى مع ما ورد في المادة الأولى من تعريف عقد النقل بوجه عام، ويتماشى كذلك مع المادة 11 منها التي تحدد التزامات الناقل. بيان ذلك أن المادة الأولى من هذه القواعد قد عرفت عقد النقل بأنه: "يعني عقدًا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري". ويتضح من النص أن قواعد روتردام لم تقصر النقل على ذلك الذي يتم من السفينة إلى السفينة أو على ذلك الذي يتم من الميناء إلى الميناء، وإنما ذكرت عبارة من مكان إلى آخر From place to another بشكل عام مما يعني توسعها في المجال الزمني لمسئولية الناقل. وفي المعنى ذاته تنص المادة (11) على أن: "يقوم الناقل رهناً بأحكام هذه الاتفاقية ووفقاً لأحكام عقد النقل بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه". ويتضح من عبارة "مكان المقصد، وتسليمها إلى المرسل إليه" الذي تستخدمه الاتفاقية أن تطبيق نصوصها غير مرتبط بشبكة السفينة أو بميناء الشحن والتفريغ، وإنما يمتد إلى مكان المقصد المتفق عليه لتسليم البضاعة The place of destination (N).

(١) انظر في ذلك، د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤولياته، مرجع سابق، بند 15، ص 23.

(٢) تقول الاتفاقية في ذلك:

To receive the goods for transport – to deliver the goods

(N) انظر في ذلك،

ويتطابق نطاق المسؤولية الزمني على النحو السابق أيضًا مع ما ورد في المادة 5 من الاتفاقية التي تحدد نطاق انطباق الاتفاقية بوجه عام. تفسير ذلك أن هذه المادة الأخيرة تنص على أن هذه الاتفاقية تنطبق على عقود النقل التي فيها مكان التسلم ومكان التسليم واقعتين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري، وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعتين في دولتين مختلفتين إذا كان أي من الأماكن التالية يقع وفقًا لعقد النقل في دولة متعاقدة، مكان التسلم، أو ميناء التحميل، أو مكان التسليم، أو مكان التفريغ. ويتضح من النص أن العبرة في عقد النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية أن يكون مكان تسلم البضاعة في دولة، ومكان تسليمها في دولة أخرى، وفي الجزء البحري من النقل يكون ميناء تحميل البضاعة في دولة، وميناء تفريغها في دولة أخرى (أ).

وتجدر الإشارة إلى أن البند الثالث من المادة (12) من قواعد روتردام قد أجاز أن يتفق الطرفان على تحديد وقت ومكان تسلم البضاعة وتسليمها بشكل مغاير لما ورد في الاتفاقية بشرط ألا يكون وقت تسلم البضاعة المتفق عليه لاحقًا لبدء تحميلها على متن السفينة، وألا يكون وقت التسليم المتفق عليه سابقًا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل، وإلا كان الاتفاق باطلاً. ووفقًا لهذا النص يجوز لطرفي عقد النقل أن يحددا نطاق مسؤولية

=DELEBECQUE (ph.), Obligations of the carrier, Chapter 4, in "An analysis of Two recent commentaries of the Rotterdam Rules", IL DIRITTO MARITTIMO 2012, p. 75, available at " <http://www.comitemaritime.org/Uploads/An%20analysis%20of%20two%20recent%20commentaries%20of%20the%20RR-F.Berlingieri.pdf>".

(أ) انظر في هذه الفكرة،

DERLINGIERI (F.), Multimodal aspects of Rotterdam Rules, in colloquium on "Rotterdam Rules", 21 September 2009, available at "<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf>".

الناقل البحري بإرادتهما بخلاف الأصل الذي ورد في الاتفاقية، ومن ثم من المتخيل أن يتفق الطرفان على تقليص مدة سريان المسؤولية بحيث لا تشمل فترة عقد النقل كلها، وإنما تشمل فقط الفترة ما بين تسلّم البضاعة في ميناء الشحن وحتى تسليمها لمن له الحق في ذلك في ميناء التفريغ، ونكون قد رجعنا إلى فرض النقل من الميناء إلى الميناء الذي تبنته قواعد هامبورج 1978 بدلاً أن كنا قد تخطيناه إلى فكرة النقل من الباب إلى الباب (أ).

يترتب على ما سبق، أن تحديد الوقت الذي يحدث فيه الضرر أو الهلاك أو التأخير هو أمر ضروري بهدف تحديد النظام القانوني المنطبق. وقد نظمت قواعد روتردام عبء إثبات وقوع الضرر خلال مدة مسؤولية الناقل المادة 1/17 من الاتفاقية بقولها " يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل".

ويترتب على ذلك، أنه إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أو الشاحن المستندي أن الضرر الذي حدث للبضاعة قد وقع بعد تسليمها للناقل، أو إذا أثبتوا أن هذا الضرر قد وقع قبل تسلّم البضاعة من الناقل أو ممن يمثله، انطبق نظام المسؤولية الخاص المنصوص عليه في قواعد روتردام. أما إذا ثبت أن الضرر قد وقع قبل تسلّم الناقل البضاعة، أو بعد تسليمها إلى المرسل إليه، فإن القواعد العامة للمسؤولية في هذه الحالة ستكون واجبة التطبيق، ويقع عبء إثبات الضرر في هذه الحالة على عاتق المدعى (أ).

(أ) انظر في ذلك،

CHAMI (D. – E.), The obligation of the carrier. Op. cit., p. 3

() انظر في ذلك،

BERLINGIERL (F.), and others, The Rotterdam rules, An attempt to clarify certain concerns that have emerged, available at "

ثانيًا: توسع قواعد روتردام في تحديد الأشخاص الذين لهم الحق في تسلّم وتسليم البضاعة:

أما فيما يتعلق بالأشخاص الذين لهم الحق في تسلّم البضاعة بدلاً من الناقل، فقد تحدثت قواعد روتردام في المادة 6/1 من الاتفاقية عن إطلاق عليه " الطرف المنفذ " Performing Party الذي عرفته بأنه أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأنه يؤدي أيًا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته. ولا يعتبر طرفًا منفذًا أي شخص يستعين له بصورة مباشرة أو غير مباشرة الشاحن أو الشاحن المستندي⁽ⁱ⁾، أو الطرف المسيطر^(j)، أو المرسل إليه.

وهنا يسجل الباحث توسع قواعد روتردام في تحديد من له الحق في تسلّم البضاعة من الشاحن؛ إذ لم تشر اتفاقية بروكسل من قرب أو بعد إلى من له الحق في تسلّم البضاعة، بينما تحدثت قواعد هامبورج في المادة 3/4 عن أن

=http://secureweb.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgil.ca.maritimelaw.files/rotterdam_rules_an_attempt_to_clarify_concerns.pdf

(i) يقصد بالشاحن المستندي Documentary Shipper كما ورد في البند 9 من المادة الأولى " أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ " الشاحن " في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

(j) يقصد بالطرف المنفذ كما ورد في البند 6 من المادة الأولى وفقًا للتعديل الذي ورد على نصوص الاتفاقية في عام 2102 " أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو سيطرته". هذا التعديل متاح على الموقع التالي:

"<http://treties.un.org/doc/publication/cn2012.536.2012-eng.pdf>"

المقصود بالناقل في تحديد نطاق المسؤولية فضلاً على الناقل نفسه المستخدمين والوكلاء. ويتضح التوسع في المصطلح الذي استخدمته قواعد روتردام حيث يشمل بالإضافة إلى الوكلاء والمستخدمين كل شخص يكون الناقل قد اسند إليه عمل ما يدخل بحسب الأصل من صميم عمل الناقل.

أما فيما يتعلق الشخص الذي يمكنه تسليم البضاعة إلى الناقل، فقد تساوت قواعد هامبورج مع قواعد روتردام في هذه المسألة. توضيح ذلك أن الاتفاقيتين قد أجازتا أن يكون التسليم من الشاحن نفسه أو من ينوب عنه كسلطة أو طرف ثالث توجب قوانين مكان التسليم أو لوائحه تجيز للشاحن تسليم البضاعة إلى السلطة أو الطرف الثالث تمهيداً لتسليمها إلى الناقل، وتعتبر البضاعة قد تسلمها الناقل منذ تسلمها من هذه السلطة أو من هذا الطرف الثالث وفقاً لقواعد روتردام، وتكون قد دخلت في عهده منذ هذا التسليم وفقاً لقواعد هامبورج (i).

وفيما يتعلق بمن له الحق في تسلم البضاعة من الناقل، والذي يتسلمه البضاعة تنتهي مدة مسؤولية الناقل وفقاً لقواعد هامبورج وقواعد روتردام، يسجل الباحث هنا تطابق بين نصوص الاتفاقيتين في تحديد هؤلاء الأشخاص. بيان ذلك أن قواعد هامبورج اعتبرت أن تسليم البضاعة إلى سلطة ما أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح تسليم البضاعة لهما منهياً لالتزام الناقل (م 2/4 ب)، وكذلك فعلت قواعد روتردام (م 2/12 ب). غير أن الباحث يشير هنا إلى أن قواعد هامبورج قد تحدثت في هذا الشأن على أن يكون التسليم للسلطة أو الطرف الثالث في ميناء الشحن، في حين لم تنص على ذلك قواعد روتردام، وهذا أمر منطقي بسبب أن عقد النقل في هذه الاتفاقية يمتد إلى ما هو أبعد من ميناء الشحن وميناء التفريغ.

(i) انظر في ذلك المادة 2/12 (أ) من قواعد روتردام، والمادة 2/4 (أ) من قواعد هامبورج.

المبحث الثاني

تعارض قواعد روتردام مع اتفاقيات النقل الأخرى في مجال تطبيقها

لا تهدف اتفاقية روتردام إلى تنظيم أحكام نقل البضائع بحرًا فحسب، وإنما تهدف كذلك إلى تهدف إلى تنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط الذي يتخلله رحلة بحرية^(أ)، وقد انعكس ذلك على مسمى الاتفاقية "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحري كليًا أو جزئيًا Wholly or Partly". بيان ذلك أن الاتفاقية تنطبق لو نفذ النقل كله برحلة بحرية، أو كانت أحد مراحل رحلة بحرية، وباقي الرحلة برية أو نهريّة أو جوية.

وقد حرصت قواعد روتردام أن تنص على هذه المسألة في أحكامها وتنظيمها، فخصصت لها المادة 26 التي تنص على أن " عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخرًا 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 صك دول آخر من أحكام وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث أو الظرف المسبب للتأخر".

ويتضح من هذا النص أنه بالنسبة للأضرار التي تقع للبضائع أثناء الفترة التي تنور فيها مسؤولية الناقل؛ أي من الباب إلى الباب، ولكنها لا تقع في فرض الرحلة البحرية بمعناها الدقيق التي تبدأ من شحن البضاعة وحتى تفريغها، أي تكون قد وقعت قبل الشحن وبعد التفريغ، فإن قواعد روتردام أعطت

(أ) انظر في ذلك إجراءات وتوصيات ندوة عمان التي تمت يوم الأحد 2012/3/21 حول دراسة وتحليل وتقييم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليًا أو جزئيًا (قواعد روتردام 2008) بهدف استخلاص رؤية عربية مشتركة نحو جدوى امصادفة على الاتفاقية الجديدة، متاح على الموقع الإلكتروني التالي: "http://www.arabfcs.org/ad_bin/doc_doc_pdf_429.pdf"

الأولية في التطبيق على هذه الأضرار لنصوص أية اتفاقية دولية أخرى تحكم هذا الجزء من الرحلة، وقد عبر النص عن ذلك بقوله " لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة Do not prevail على ما يتضمنه أي صك دولي آخر .

غير أن قواعد روتردام لم تسمح بتطبيق نصوص اتفاقية دولية أخرى على جزء النقل السابق أو اللاحق على الرحلة البحرية إلى إذا توافرت شروط ثلاثة تضمنتها المادة 26 سالفه الذكر، وتمثل هذه الشروط في الآتي (أ):

1 إذا كان من شأن هذه الاتفاقية الدولية أن تنطبق على كل الأنشطة التي يقوم بها الناقل أو تنطبق على جزء منها لو كان الشاحن قد أبرم بصدد هذا الجزء من النقل الذي يوقع فيه الضرر أو التأخير عقد نقل منفصل ومباشر مع الناقل.

2 إذا كانت الاتفاقية الدولية الثانية هذه تنص على تحديد مسؤولية الناقل أو تنص على وقت محدد لرفع الدعوى ضده.

3 -أن تكون نصوص هذه الاتفاقية الجديدة أمره بحيث لا يكون من الممكن الخروج على أحكامها بالاتفاق سواء كان هذا الخروج كلياً، يؤدي إلى تقليل الفوائد التي تعود على الشاحن.

إذا توافرت الشروط الثلاثة التي تحدثت عنها المادة 26 من قواعد روتردام، فإن نصوص هذه الاتفاقية الجديدة تكون واجبة التطبيق ولا تطبق في هذه الحالة نصوص قواعد روتردام. ومن أمثلة ذلك أن تقع الأضرار التي أصابت البضاعة في فترة النقل البري قبل الشحن أو بعد التفريغ، أو في فترة

(أ) انظر في شرح هذه المادة وما تثيرها من صعوبات في التطبيق،

EFTESTOL – WILHEMSSON (E.), The Rotterdam Rules in a European Multimodal context, JIML (The Journal of International Maritime Law by Lawtext Publishing Limited, 2010, available at " http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1865777". P. 282; BERLINGIERI (F.), Multimodal aspects of the Rotterdam Rules, op. cit., p. 4 and s.

النقل بالجو المرتبط بالنقل البحري. ففي هذه الحالات، ومتى توافرت الشروط الثلاثة المشار إليها، تكون نصوص اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البري عام 1956 واجبة التطبيق، أو نصوص اتفاقية مونتريال 1999 المتعلقة بالنقل الجوي واجبة التطبيق.

وإزاء هذا الوضع، أشارت مجموعة العمل التابعة للجنة البحرية الدولية CMI في تقريرها بعنوان " أسئلة وإجابات عن قواعد روتردام " إلى أن قواعد روتردام تتبنى ما يسمى القواعد التي تحكم شبكة النقل المحدودة Limited Network Rule ولم تستخدم قواعد تنطبق على نظام نقل موحد Full Network system على أساس أنها تسمح بتطبيق نصوص اتفاقيات دولية أخرى^(١).

وقد تساءل فريق العمل عن السبب الذي جعل الاتفاقية لم تتبن فكرة توحيد مسؤولية الناقل في كل مراحل عملية النقل بدلاً من هذه التجزئة في التطبيق. وقد أشار هذا الفريق إلى أن قواعد روتردام جاءت لا لتكون بديلاً عن النظام القانوني الذي يحكم النقل متعدد الوسائط بالمعنى الدقيق للكلمة، ولكنها جاءت لتحديث النظام القانوني الذي ينطبق على نقل البضائع عبر البحر وهذا يتضح في مسمائها، إلا أنها مدت مسؤولية الناقل من عملية تسلّم البضاعة حتى تسليمها فقط في الحالة التي يتضمن فيها النقل رحلة بحرية^(٢).

وقد أكملت المادة 82 الإطار القانوني لتطبيق اتفاقيات النقل الأخرى الذي بدأته المادة 26 بالنص على أنه " ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق

(١) انظر

The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, Questions and answers on the Rotterdam Rules, 10/10/ 2009, <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Questions%20and%20Answers%20on%20The%20Rotterdam%20Rules.pdf>.

(٢) المرجع السابق، ص 6.

أي من الاتفاقيات الدولية التالية النافذة وقت بدء هذه الاتفاقية التي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بما في ذلك أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات". أما الاتفاقيات الدولية التي من المتوقع تطبيق أحكامها إلى جانب أحكام قواعد روتردام فهي.

- أية اتفاقية تحكم نقل البضائع جواً متى كانت تلك الاتفاقية وفقاً لأحكامها تنطبق على أي جزء من عقد النقل.

- أية اتفاقية تحكم نقل البضائع الطرفي متى كانت تلك الاتفاقية وفق أحكامها تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن منقولة على متن سفينة.

- أية اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية وفقاً لأحكامها تنطبق على نقل البضائع بحرًا جزء مكمّل لنقلها بالسكك الحديدية.

- أية اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية متى كانت تلك الاتفاقية وفقاً لأحكامها تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن سواء عن طريق المجاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر.

وطبقاً للمادتين (26) و (82) من قواعد روتردام، يلزم في الاتفاقية التي ترجع نصوصها على نصوص روتردام أن تكون دخلت دور النفاذ وقت صدور هذه القواعد، ومن ثم يكون المقصود من هذه العبارة واحدة من ثلاثة اتفاقيات: اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال 1999)^(أ)، والاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع براً 1956^(ب)، والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للنقل بالسكك الحديدية

(أ)

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, MONTREAL May 1999 (THE MONTREAL CONVENTION, 1999), available at " <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999>".

^(ب) يطلق عليها،

مايو 1980 (i).

ووفقاً لنص المادتين السابقتين، إذا أراد الشاحن أو المرسل إليه أو ذوو المصلحة أن يتمسك بتطبيق نصوص اتفاقية نقل أخرى على جزء نقلهم، يجب عليهم الآتي ():

1- أن يثبتوا أن الضرر الذي أصاب البضاعة ليس في فرض الرحلة البحرية الخالصة؛ أي يكون قد وقع قبل تحميل البضاعة على ظهر السفينة أو بعد تفريغها منها وإلا انطبقت قواعد روتردام.

2- أن يثبتوا خضوع جزء النقل الذي وقع فيه الضرر لحكم اتفاقية دولية أخرى دخلت دور النفاذ بالفعل كما هو الحال في اتفاقيات النقل الجوي والنقل البري والنقل بالسكك الحديدية المشار إليها سابقاً، وأن هذه الاتفاقية تنص على المسؤولية المحدودة للناقل مثلها في ذلك مثل قواعد روتردام، أو تحدد مدة معينة لرفع الدعوى ضد الناقل.

3- أن يثبتوا أنه لم يتم الاتفاق على استبعاد كل نصوص هذه الاتفاقية الأخرى لصالح قواعد روتردام، أو لم يتم الاتفاق على استبعاد بعض نصوص هذه الاتفاقية التي في صالح الشاحن، وإلا انطبقت قواعد وترام.

=Convention on 1956 Contract for International carriage of Goods By road (CMR), Geneva, 19 mai 1956, available at, <http://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>.

(i) يقصد بها:

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, available at http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/COTIF-1999-e.PDF.

() انظر في ذلك بوجه عام،

BERLINGIERL (F.) and others, The Rotterdam rules, An attempt to clarify certain concerns that have emerged. Op. cit., p. 5.

وفي نهاية هذا العرض للتعارض بين نصوص قواعد روتردام واتفاقيات النقل الأخرى طبقاً للمادتين 26 و 82 من قواعد روتردام، يشير الباحث إلى ما ورد في إجراءات وتوصيات ندوة عمان لتحليل وتقييم نصوص قواعد روتردام عام 2010 من أن " ما تقدمه قواعد روتردام من أحكام ليس بالحل الأمثل للنقل المتعدد الوسائط إنما هي أحكام يشوبها النقصان والعجز عن تقديم نظام قانوني شامل يحكم النقل متعدد الوسائط، كما أن صياغة المادتين 26 و 82 من قواعد روتردام جاءت مبهمه يلفها الغموض وعدم الوضوح، كما أن منطوقها يحتاج إلى التفسير ويفتح أبواب التأويل" (i).

(i) التوصيات التي أصدرتها اللجنة متاحة على الموقع التالي:

http://www.arabfcs.org/ad_bin_/doc_doc_pdf_429.pdf.

الخاتمة

في نهاية هذا البحث، توصل الباحث إلى جملة من النتائج، وتوصية واحدة، يوضحها على النحو التالي:

أولاً: نتائج البحث:

1- إزاء الازدواجية في القواعد التي تحكم النقل البحري على المستوى الدولي حيث توجد اتفاقيتان دوليتان تحكمه (معاهدة بروكسل 1924، وقواعد هامبورج 1978)، وإزاء الموقف المتنوع من الدول إزاء هاتين الاتفاقيتين وحالة عدم الثبات التي خلفها وجود الاتفاقيتين سواء بالنسبة لدول الناقلين ودول الشاحنين، فقد اتجه التفكير إلى اتفاقية جديدة تستوحي نصوصها من الاتفاقيتين الموجودتين، وتتفادى الانتقادات الموجه إليهما، وتأخذ في اعتبارها الحديث في مجال صناعة النقل البحري، وتحظى برضاء وقبول كل الدول، فكانت قواعد روتردام الجديدة 2008 التي مازالت مشروعاً لم يدخل دور النفاذ بعد.

2- عالجت الاتفاقية الدولية موضوعات النقل البحري للبضائع بطريقة مختلفة عن معالجة الاتفاقيات الدولية السابقة كمعاهدة بروكسل 1924 وقواعد هامبورج 1978 كمسؤولية الناقل، وأسباب الإعفاء القانونية والاتفاقية، والتزامات الشاحن، واستحدثت الاتفاقية العديد من الأحكام التي لم تكن موجودة من قبل كما هو الحال في العقود الكمية، ومستندات النقل الإلكترونية، والتزامات الطرف المنفذ البحري، والشاحن المستندي، وصاحب حق السيطرة على البضاعة. غير أن أهم وأبرز ما تختلف فيه هذه الاتفاقية الجديدة عن الاتفاقيات السابقة هو المدى الزمني لمسؤولية النقل حيث شهد تطوراً واتساعاً ملحوظاً عن ذي قبل.

3- تبنت معاهدة بروكسل الاتجاه المضيق لنطاق مسؤولية الناقل البحري حيث حددته بالفترة اللازمة لسريان التزام الناقل بتسليم البضاعة سليمة إلى المرسل إليه بفترة الرحلة البحرية فقط التي تبدأ منذ وضع البضاعة على متن السفينة حتى إفراغها منها، أو كما يطلق عليها الفقه " من الشبكة إلى

الشبكة"، "From tackle to tackle". ومؤدى هذا النص أن أحكام الاتفاقية لا تسري على المرحلة السابقة على شحن البضائع على متن السفينة، كما أنها لا تسري على المرحلة اللاحقة للتفريغ؛ أي في المرحلة اللاحقة لتنزيل البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه. ويرجع ذلك كما ذكر الباحث إلى أنه في هذه الفترة بالذات - وهي فترة الرحلة البحرية دون غيرها - تتجسد المخاطر البحرية التي توجب إلزام الناقل بأية أضرار تصيب البضاعة أو التأخر في وصولها؛ فهي مسؤولية تبدأ إذن بالشحن وتنتهي بالتفريغ.

4- إذا كانت سلطنة عمان لم تنضم إلى اتفاقية بروكسل ولم تصدق عليها رسمياً كما يظهر من قائمة الدول الموقعة والمصدقة عليها، إلا أن القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 35 لسنة 1981 قد تأثر كثيراً بنصوص هذه المعاهدة خاصة فيما يتعلق بطريقة تحديده لل مدى الزمني لمسؤولية الناقل البحري. بيان ذلك أنه عملاً بحكم المادتين 1/260 و 248 من هذا القانون يحدد نطاق مسؤولية الناقل البحري بفترة الرحلة البحرية فقط؛ وهي الفترة ما بين شحن البضاعة على متن السفينة وتفريغها منها، ومن ثم لا تسري أحكام المسؤولية الخاصة التي نصت عليها الاتفاقية قبل شحن البضاعة على ظهر السفينة، وبعد تفريغها منها، وإنما تسري عليها القواعد العامة في المسؤولية.

5- وسعت قواعد هامبورج 1978 من نطاق مسؤولية الناقل الزمني، وأنهت على المبدأ الشهير الذي حكم مسؤولية الناقل ردحاً طويلاً من الزمن، وهو مبدأ من السفينة إلى السفينة "From tackle to tackle" والمنصوص عليه في المادة 1/هـ من اتفاقية بروكسل. وقد تبنت قواعد هامبورج مبدأ آخر أكثر وضوحاً وأقل إثارة للمشكلات القانونية مفاده أن الناقل يسأل في الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسته، وتكون البضاعة تحت حراسة الناقل منذ اللحظة التي ينتسلمها في ميناء الشحن إلى اللحظة التي يسلمها فيها في ميناء التفريغ، ولهذا

يطلق على هذه القواعد أنها تنظم مسؤولية الناقل عن النقل من الميناء إلى الميناء .From Port to Port.

وطبقاً لنص المادة 1/4 من هذه الاتفاقية فإن نطاق مسؤولية الناقل البحري قد اتسع ليشمل المسؤولية عن البضائع منذ تواجدها في ميناء الشحن وأثناء عملية النقل وميناء التفريغ كذلك. وبطبيعة الحال لن تقوم مسؤولية الناقل إلا إذا كانت البضاعة في هذه الأماكن في عهدة وحراسة الناقل؛ وبمعنى أوضح، فإن الاتفاقية قد ربطت بين مسؤولية الناقل، وقدرته على السيطرة على البضائع The carrier is in charge

6- تبني قانون التجارة البحرية المصري الاتجاه الوسط الذي تبنته قواعد هامبورج في تحديد مدى مسؤولية الناقل البحري حيث نص في المادة 1/227 على أن يضمن الناقل الأضرار التي تقع للبضائع منذ أن يتسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن وقيامه بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها في ميناء التفريغ. ويترتب على ذلك أن تحكم القواعد العامة مسؤولية الناقل عن أي تلف أو ضرر يقع للبضائع من عمليات سابقة على استلام الناقل البضاعة في ميناء الشحن، أو من عمليات لاحقة لتسليم البضائع في ميناء التفريغ.

7- على الرغم من تأثر قانون التجارة البحرية المصري بأحكام قواعد هامبورج فيما يتعلق بنطاق مسؤولية الناقل البحري إلا أن هناك فارقين أساسيين بين القانون المصري من جهة وقواعد هامبورج من جهة أخرى في هذا الصدد يتمثلان في أن الفقرة الثانية من المادة الرابعة من قواعد هامبورج الأشخاص الذي يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة منهم في ميناء الشحن تسليمًا صحيحًا كما هو الحال في الشاحن نفسه أو من ينوب عنه، أو سلطة أو طرف آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن. والأمر على خلاف ذلك في القانون المصري الذي لم يشير إلى الأشخاص الذين لهم هذا الحق.

وبالإضافة إلى ذلك، فقد حددت الاتفاقية في الفقرة الثانية من المادة الرابعة كذلك من له الحق في تسلم البضاعة في ميناء التفريغ بخلاف المرسل إليه؛ فذكرت المرسل إليه عندما يتسلم فعلياً البضاعة من الناقل أو ممن يمثله، وذكرت المادة كذلك إمكانية وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه وفقاً لأحكام عقد النقل أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل. وقد أجازت الاتفاقية كذلك تسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له. هذا بالإضافة إلى أن المقصود بالناقل والمرسل إليه في هذين النصين يشمل المستخدمين والوكلاء أيضاً. والأمر على خلاف ذلك في القانون المصري الذي يعتد بمبدأ التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه، ولهذا لم ينص في المادة 227 سوى على تسلم البضاعة من صاحب الحق في تسليمها أو إيداعها لدى أمين - وفقاً للمادة 226 - إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضاعة أو حضر وامتنع عن تسلمها. ويفهم من النصين أنه بالإضافة إلى تسليم البضاعة ممن له الحق فيه، يجوز في القانون المصري تسليمها إلى أمين تعينه المحكمة في حالة تخلف صاحب الحق عن تسلم البضاعة أو رفضه استلامها.

8- أخذت قواعد روتردام 2008 في اعتبارها التطور الذي لحق بنظام النقل البحري للبضائع على المستوى الدولي، وتطور نمط النقل بحيث شمل النقل من مواقع الإنتاج في بلد معين إلى أماكن التوزيع أو الاستهلاك في بلد آخر باستخدام أكثر من وسيلة نقل على أساس عقد نقل واحد، وهذا ما يطلق عليه " النقل متعدد الوسائط"، ولهذا تبنت نطاقاً زمنياً لمسؤولية الناقل يتماشى مع هذا التطور.

تفسير ذلك أنه إزاء الاقتراحات العديدة التي تقدمت بها الوفود المشاركة في إعداد مشروع الاتفاقية، اختارت لجنة الأونسيتال في مشروع الاتفاقية

النهائي الذي تم التوقيع عليه أن تكون صياغة المادة 1/12 على النحو التالي:
" تبدأ مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل
أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع".

ويتضح من هذا النص اتجاه قواعد روتردام للتوسع في النطاق الذي
يسأل خلاله الناقل عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخر في وصولها؛ حيث
إنها ربطت سريان قواعد المسؤولية التي تتضمنها بفكرة تسلم الناقل أو الطرف
المنفذ البضائع بغرض نقلها When the carrier or a performing party
receives the goods for carriage أيًا كان مكان تسلمه لها؛ أي سواء
تسلمها في ميناء الشحن أو خارجه، وتنتهي المسؤولية عندما يسلم الناقل
البضاعة when the goods are delivered أيًا مكان التسليم كذلك.
ويطلق على هذا الإطار الجديد للمسؤولية "من الباب إلى الباب" From Port
to Port . والواقع أن تحديد قواعد روتردام نطاق مسؤولية الناقل البحري على
هذا النحو يجعلها تتميز عن الاتفاقيات الدولية السابقة، وكذلك القوانين الوطنية
التي تأثرت بها.

9- لا تهدف اتفاقية روتردام إلى تنظيم أحكام نقل البضائع بحرًا
فحسب، وإنما تهدف كذلك إلى تنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط الذي يتخلله
رحلة بحرية، وقد انعكس ذلك على مسمى الاتفاقية "اتفاقية الأمم المتحدة
المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحري كليًا أو جزئيًا Wholly
or Partly . بيان ذلك أن الاتفاقية تنطبق لو نفذ النقل كله برحلة بحرية، أو
كانت أحد مراحل رحلة بحرية، وباقي الرحلة برية أو نهريّة أو جوية.

وقد حرصت قواعد روتردام أن تنص على هذه المسألة في أحكامها
وتنظمها، فخصصت لها المادة 26 التي تنص على أنه بالنسبة للأضرار التي
تقع للبضائع أثناء الفترة التي تثور فيها مسؤولية الناقل؛ أي من الباب إلى
الباب، ولكنها لا تقع في فرض الرحلة البحرية بمعناها الدقيق التي تبدأ من

شحن البضاعة وحتى تفريغها، أي تكون قد وقعت قبل الشحن وبعد التفريغ، فإن قواعد روتردام أعطت الأولوية في التطبيق على هذه الأضرار لنصوص أية اتفاقية دولية أخرى تحكم هذا الجزء من الرحلة، وقد عبر النص عن ذلك بقوله " لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة Do not prevail على ما يتضمنه أي صك دولي آخر.

غير أن قواعد روتردام لم تسمح بتطبيق نصوص اتفاقية دولية أخرى على جزء النقل السابق أو اللاحق على الرحلة البحرية إلى إذا توافرت شروط ثلاثة تضمنتها المادة 26 سالفه الذكر، وتمثل هذه الشروط في الآتي:

أ- إذا كان من شأن هذه الاتفاقية الدولية أن تنطبق على كل الأنشطة التي يقوم بها الناقل أو تنطبق على جزء منها لو كان الشاحن قد أبرم بصدده هذا الجزء من النقل الذي يوقع فيه الضرر أو التأخير عقد نقل منفصل ومباشر مع الناقل.

ب- إذا كانت الاتفاقية الدولية الثانية هذه تنص على تحديد مسؤولية الناقل أو تنص على وقت محدد لرفع الدعوى ضده.

ج- أن تكون نصوص هذه الاتفاقية الجديدة آمرة بحيث لا يكون من الممكن الخروج على أحكامها بالاتفاق سواء كان هذا الخروج كلياً، يؤدي إلى تقليل الفوائد التي تعود على الشاحن.

ثانياً: التوصية:

بناء على قرار مجلس الوزراء العرب في دورته الثالثة والأربعين المنعقدة بتاريخ 27 أكتوبر 2009 أوصى المجلس الدول الأعضاء بتأجيل التوقيع على قواعد روتردام للمزيد من الدراسة ومعرفة الآثار السلبية والإيجابية المترتبة على التوقيع على هذه الاتفاقية الجديدة، إلا أن الباحث يحث الدول العربية على التوقيع على الاتفاقية لما لها من آثار إيجابية عديدة أهمها ما يتعلق بالنطاق الزمني للمسؤولية. بيان ذلك أن مسؤولية الناقل قد امتدت لتشمل مراحل

وفروض لم يكن لأي اتفاقية دولية سابقة أن وصلت إليها، فالناقل يسأل وفق قواعد القانون البحري المشددة حتى في الرحلات التي بها بعض الفروض برية أو بحرية. وقد قضت الاتفاقية بذلك على ازدواجية تطبيق القواعد في ظل الاتفاقيات السابقة. وقد ترتب على هذا التوسع في المسؤولية أنه يبطل أي شرط يعفي الناقل نفسه من المسؤولية في كل المراحل، ولا يستثنى من ذلك المراحل التي تخرج عن نطاق التطبيق؛ لأن نطاق التطبيق يشمل الآن جميع المراحل. وبالإضافة إلى ذلك، فقد سمحت الاتفاقية بتراجع نصوصها لصالح اتفاقية أخرى تكون قد نظمت مسؤولية الناقل بشكل أشد مما جاء في الاتفاقية، الأمر الذي يحقق مصالح الشاحنين أكثر.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

- 1- إبراهيم مكي إبراهيم ، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1973.
- 2- أحمد محمود حسني ، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج ، منشأة المعارف بالإسكندرية، بدون تاريخ.
- 3- د. آمال أحمد كيلاني ، التناضي في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، 2012.
- 4- د. حسين الماحي ، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، 2005.
- 5- د. سعيد يحيى ، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1968.
- 6- د. شريف محمد غنام ، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع عبر البحر دولياً، دار الجامعة الجديدة، 2012.
- 7- د. عادل على المقدادي ، القانون البحري، وفقاً للقانون البحري العماني رقم 1981/35، المكتب الجامعي الحديث، 2011.
- 8- د. عاطف الفقي، النقل البحري، فى ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 و اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 قواعد هامبورج 1978 ، دار النهضة العربية، 1997.
- 9- د. عبدالرحمن سليم ، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن الصادرة في بروكسل بتاريخ 25 أغسطس سنة 1924، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1955.

- 10- د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، الطبعة الأولى. 2011.
- 11- د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري، المكتب المصري الحديث، الإسكندرية، 1970.
- 12- د. علي جمال الدين عوض ، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1970.
- 13- د. فاروق ملش ، النقل المتعدد الوسائط، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000
- 14- كمال حمدي ، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1998.
- 15- د. لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2001.
- 16- محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، بدون سنة نشر.
- 17- محمد بهجت عبدالله قايد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج ، دار النهضة العربية، 1992
- 18- د. محمد محمد هلاليه، الموجز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، 2002.
- 19- أ. محمود بهي الدين ، أضواء على أعمال لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، إصدارات مجمع المنظمة البحرية الدولية التابع لأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، عدد مميز، مارس 2009، متاح على الموقع التالي:

<http://www.amtcc.com/imosite/March2009.pdf>

20- د. محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية،
1990.

21- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، 2007.

22- د. هاشم الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري قد تسلم البضاعة في عقد
النقل البحري، مجلة النشر العلمي، جامعة الكويت، السنة العاشرة، العدد
الأول، مارس 1986، س 141.

ثانياً: المراجع باللغة الإنجليزية:

1-BERLINGIERL (F.), and others, The Rotterdam rules, An attempt to clarify certain concerns that have emerged, available at http://secureweb.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgil.ca.maritimelaw.files/rotterdam_rules_an_attempt_to_clarify_concerns.pdf

2-BERLINGIERI (F.), Multimodal aspects of Rotterdam Rules, in colloquium on "Rotterdam Rules", 21 September 2009, available at "<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%200KT29.pdf>."

3-CHAMI (D. – E.), The obligation of the carrier, at "<http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/cmi/cmirus.htm>", p. 2

4-DELEBECQUE (ph.), Obligations of the carrier, Chapter 4, in " An analysis of Two recent commentaries of the Rotterdam Rules", IL DIRITTO MARITTIMO 2012, p. 75, available at "<http://www.comitemaritime.org/Uploads/An%20analysis%20of%20two%20recent%20commentaries%20of%20the%20RR-F.Berlingieri.pdf>".

5-EFTESTOL – WILHEMSSON (E.), The Rotterdam Rules in a European Mutimodal context, JIML (The Journal of International Maritime Law by Lawtext

Publishing Limited, 2010, available at " http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1865777". P. 282 s.

6- CARLSON M. –H.), U.S. Participation in the International Unification of private law: The making of the UNICITRAL Draft carriage of goods convention, 31 Tulane Maritime Law Journal, summer 2007, p. 625, available at " <https://litigation-essentials.lexisnexis.com/webcd/app?action=DocumentDisplay&crawlid=1&doctype=cite&docid=31+Tul.+Mar.+L.+J.+615&srctype=smi&srcid=3B15&key=2cba28a63a7756d72d931339ad5d5da4>".

7-MICHAEL F. STURLEY, Uniformity in the law governing the carriage of goods by sea, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.22, n°1, October 1995, p 553, available at <https://litigation-essentials.lexisnexis.com/webcd/app?action=DocumentDisplay&crawlid=1&doctype=cite&docid=26+J.+Mar.+L.+%26+Com.+553&srctype=smi&srcid=3B15&key=516dd15a565fe6bf7f423dd000aab2ca>".

8-NEAME (C.), United Kingdom: what impact will the Rotterdam Rules have on ship owners, available at, <http://www.mondag.com/article.asp?articleid=107610>.

9-PEYREFITTE (L.), The period of Maritime Transport, Comments on Article 4 of the Hamburg Rules, in : The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea, Edited by, Samir MANKABADY , 1978, available at " <http://books.google.ae/books?id>", p.130.

10-RELEASE (P.), United Nations commission on International Trade Law working Group adopts new draft convention on the contract for international carriage of goods wholly or partly by sea, UNIS/L/117(7 July 2008), available at " <http://www.unis.univieenna.org/unis.pressels/2008/unis117.html>".

11-ROCA (M.), The UNCITRALLCMI project, Towards a new door to door convention?, available at, <http://www.rolarrucea.com/newsletter/rdsanewdoortodootconvention.pdf>".

12-TETLEY (W.) ,Proposed New United States Senate COGSA: The Disintegration of Uniform International Carriage of Goods by Sea Law, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.30, October 1999, p. 595. Available at" <https://litigation-essentials.lexisnexis.com/webcd/app?action=DocumentDisplay&crawlid=1&srctype=smi&srcid=3B15&doctype=cite&docid=30+J.+Mar.+L.+%26+Com.+595&key=2fcbd7d3d59bd64ae0a49acd5ffc56be>".

13-WERTH (Douglas - A.), The Hambourg Rules revised a look at U.S. options, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.22, n°1, January 1991, p 77, available at ["http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/jmlc22&div=9&id=&page](http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/jmlc22&div=9&id=&page)

14-Zulkifli Hasan, and Nazli Ismail Nawang ,The Weaknesses of the Hague Rules and The Extent of Reforms made by Hague-Visby Rules, available at, "<http://zulkiflihasan.files.wordpress.com/2008/06/microsoft-word-hague-visby-rules.pdf>".