

التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008

الدكتور عماد الدين عبدالحى

قسم القانون الخاص

كلية القانون

جامعة الشارقة

الإمارات العربية المتحدة

المخلص

إذا كان واضعو قواعد روتردام لسنة 2008 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً قد توخوا الحذر بخلق نوع من التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين، بحيث لا تطغى إحداها على الأخرى، تجنباً لما سبق وأن نسب إلى قواعد هامبورغ لعام 1978 الخاصة بنقل البضائع عن طريق البحر بميلها إلى مصالح الشاحنين، وقواعد لاهاي لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بسندات الشحن بانحيازها إلى مصالح الناقلين، فضلاً عن تحديث قواعد النقل البحري بما يتماشى مع المستجدات الدولية، فقد وجدنا من خلال دراستنا للالتزامات الناقل البحري في ظل قواعد روتردام مقارنة بتلك الواردة في كل من قواعد هامبورغ ولاهاي والبروتوكولين الملحقين بها، أن الصورة لم تكن وردية في بعض المفاصل بالقدر اللازم لتحقيق ذلك التوازن، فتارة كانت تميل الكفة لمصلحة الناقلين وتارة أخرى تميل لمصلحة الشاحنين، وذلك عندما طرحنا سؤالاً جوهرياً يتمثل بمعرفة هل كان للدول الشاحنة أو للدول الناقلة أو للاتنتين معاً مصلحة في تصديق قواعد روتردام؟

وهذا السؤال دعانا إلى تقسيم بحثنا إلى ثلاثة مباحث، تناولنا في المبحث الأول التوازن في التزامات الناقل عند بداية عقد النقل البحري كونه خطوة إلى الأمام وخطوة للخلف، وفي المبحث الثاني التوازن في التزامات الناقل في أثناء الرحلة البحرية للسفينة بما يتماشى مع روح العصر، وفي المبحث الثالث التوازن في التزامات الناقل عند نهاية عقد النقل البحري تأسيساً للواقع العملي، مقدمين العديد من الآراء الفقهية والاجتهادات القضائية والتطبيقات العملية التي كانت مثار جدل بين رجال القانون والمهتمين بالنقل البحري، لتأتي قواعد روتردام لتقتن من جهة ما جرى عليه التعامل البحري في نصوص قانونية، ولتستحدث من جهة أخرى نصوصاً لم يكن لها مثيل من قبل، أو لتبقي على نصوص أسستها كل من قواعد هامبورغ ولاهاي، الأمر الذي دعانا إلى أفراد هذه الدراسة المتخصصة.

هذه الدراسة فضلاً عن دراسات متعمقة أخرى أجريناها وأشرنا إليها في متن بحثنا عن قواعد روتردام فتحت لنا نافذة لنقدم عدداً من النتائج والتوصيات التي رأيناها مفيدة، ولا سيما التمني على دول العالم سواء أكانت من الدول الناقلة أم من الدول الشاحنة تصديق قواعد روتردام لما لها من ميزات أكثر من المآخذ لم تتوفر في قواعد هامبورغ، وكذلك في قواعد لاهاي.

مخطط البحث

مقدمة البحث:

المبحث الأول: التوازن في التزامات الناقل عند بدء عقد النقل خطوة للأمام وخطوة للوراء

الفرع الأول: الالتزام بإعداد للسفينة للملاحة من بدء الرحلة وفي أثنائها

أولاً: إعداد السفينة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية

ثانياً: إعداد السفينة للملاحة عند بدء رحلة البحرية وطيلتها

الفرع الثاني: الالتزام بتسليم البضائع بين المنحى التقليدي والحداثة

أولاً: مستلزمات التسلم

ثانياً: تسلم البضائع الخطرة والبضائع غير المطابقة للمواصفات

ثالثاً: وقت التسلم

رابعاً: إصدار مستند نقل أو سجل الكتروني

الفرع الثالث: شحن البضائع وحرصها كالتزام بين المبركة من عدمه

أولاً: المقصود من الشحن وحرص البضائع

ثانياً: الحرية التعاقدية ونقل عبء الشحن والرص

المبحث الثاني: التوازن في التزامات الناقل خلال الرحلة البحرية تماش مع روح العصر

الفرع الأول: الالتزام بنقل البضائع وروح العصر

أولاً: متطلبات عملية النقل

ثانياً: التطور التكنولوجي في صناعة السفن والالتزام بالنقل

ثالثاً: العقود الكمية وحرية الإرادة في النقل

الفرع الثاني: المحافظة على البضائع طبقاً لبياناتها

أولاً: طريقة المحافظة على البضائع

ثانياً: النطاق الزمني للمحافظة على البضائع

المبحث الثالث: التوازن في التزامات الناقل عند نهاية عقد النقل تأسيس للواقع العلمي

الفرع الأول: المبادرة إلى تفريغ البضائع طبقاً لواقع التعامل البحري

أولاً: فك أحزمة البضائع

ثانياً: القيام بعمليات التفريغ

الفرع الثاني: تسليم البضائع وفق مقتضيات الحداثة في التعامل البحري

أولاً: ماهية التسليم المنشود

ثانياً: زمن التسليم

ثالثاً: التسليم بمقتضى مستندات وسجلات النقل الالكترونية

الخاتمة: النتائج والتوصيات

مقدمة:

كان الهدف من وضع قواعد روتردام لعام 2008 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً⁽¹⁾، خلق توازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين، بعد أن اشتكى الناقلون من قواعد هامبورغ لسنة 1978 الخاصة بنقل البضائع بحراً⁽²⁾، التي وصفت من قبلهم بأنها تميل لمصالح الشاحنين على حساب مصالح الناقلين، ومن قبل ذلك، أظهر الشاحنون وبشدة عدم الرضا عن قواعد لاهاي لعام 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن⁽³⁾، بسبب انحيازها لمصالح الناقلين أكثر من مصالح الشاحنين، مع التنويه إلى أن هذه القواعد قد عدلت مرتين؛ الأولى عام 1968 ببروتوكول "Visby"⁽⁴⁾، والثانية سنة 1979 ببروتوكول حقوق السحب الخاصة⁽⁵⁾. وبناءً على ذلك، نلمس أن قطاع النقل البحري قد عرف ولادة ثلاث قواعد دولية (اتفاقيات دولية) تنظم نقل البضائع بحراً، الأمر الذي أدى إلى انقسام دول العالم إلى ثلاث فئات⁽⁶⁾، وعليه، كانت الحاجة إلى وجود

1 وقعت على هذه القواعد 24 دولة حتى تاريخ اليوم وهي: أرمينيا، الكاميرون، الكونغو الديمقراطية، الدانمارك، إسبانيا، فرنسا، الغابون، غانا، اليونان، غينيا، غينيا بيساو، مدغشقر، نيجيريا، النرويج، هولندا، بولونيا، السنغال، سويسرا، توغو، أمريكا الوسطى، الولايات المتحدة الأمريكية، لوكسمبورغ، النيجر، السويد. وبلغ عدد الدول التي صادقت على القواعد ثلاثاً فقط هي إسبانيا وتوغو والكونغو، انظر الموقع الإلكتروني للجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة الدولية (www.uncitral.org). وسميت هذه القواعد بهذا الاسم نسبة إلى مدينة روتردام في هولندا التي فتح باب التوقيع فيها على هذه القواعد، مع التنويه إلى أن هذه القواعد لم تدخل حتى الآن حيز النفاذ رغم مرور ست سنوات على بدء التوقيع عليها، إذ تحتاج إلى تصديق عشرين دولة عليها، الأمر الذي لم يتحقق حتى تاريخه.

2 وقع على هذه القواعد 28 دولة من بينها مصر، في حين صادق عليها 24 دولة ومنها خمس دول عربية هي سورية، مصر، لبنان، المغرب، الأردن، ولم توقع عليها أي دولة عربية بدعوى ميوها لمصلحة الشاحنين أكثر من مصلحة الناقلين. وكذلك سميت هذه القواعد بهذا الاسم نسبة إلى مدينة هامبورغ في ألمانيا التي أُذُن لها بالتوقيع عليها، وأنها دخلت حيز التطبيق في 1992/11/1.

3 دخلت هذه الاتفاقية حيز التطبيق بتاريخ 1933/6/2.

4 دخل هذا التعديل حيز التطبيق في 1977/6/23 وتعلق فقط بنطاق تطبيق قواعد لاهاي، والتحديد القانوني لمسؤولية الناقل.

5 كما دخل هذا التعديل حيز النفاذ في 1979/12/25 وتعلق بحقوق السحب الخاصة.

6 الأولى، تتمثل في الولايات المتحدة الأمريكية ودول الاتحاد الأوربي وبعض الدول العربية مثل تونس والعراق والسودان التي مازالت تطبيق اتفاقية بروكسل، والثانية، تتجلى في سورية ومصر ولبنان والأردن والمغرب وبعض الدول النامية التي تحتكم إلى أحكام اتفاقية هامبورغ، والثالثة، لا تندرج تحت أي من الدول التي سبقت الإشارة إليها مثل السويد، النرويج، الدنمارك، فنلندا، الدول الخليجية ومنها دولة الإمارات العربية المتحدة إذ تطبق هذه الدول قوانينها الوطنية التي أخذت أحكامها من هذه القواعد أو تلك، دون أن تتضمن أو تصدق أيّاً منها.

قواعد روتردام الجديدة لتضع إطاراً قانونياً موحداً للنقل على مستوى العالم، وتأخذ بالحسبان التطورات التي حدثت ونصوص القواعد السابقة.

عرفت المادة 5/1 من قواعد روتردام الناقل بأنه "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن"، وعرفته المادة 1/1 من قواعد هامبورغ بأنه "كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقد، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر"، وسبقت قواعد لاهاي كلاً من قواعد روتردام وهامبورغ بتقديم تعريف للناقل بأنه "مالك أو مستأجر السفينة الذي يبرم عقد نقل مع الشاحن" (م 1/1). وفي هذا الصدد، نرى أن قواعد روتردام كما هو الحال في قواعد هامبورغ ولاهاي قد وضعت بداية وفي أولى خطواتها يدها على الجرح عندما قدمت تعريفاً بسيطاً وسهلاً للناقل، بحيث لا يثير أي التباس عند تفسيره من قبل المشاركين في عملية النقل، لأن مصطلح "الناقل" كما سوف نرى يظهر بعض أوجه الشبه مع أشخاص يتصرفون بصفة أصلية لحسابهم في معرض تنفيذ عقد النقل البحري، أو يعهدون إلى غيرهم للقيام بهذه الأعمال بالوكالة أو النيابة عنهم، فقد يكون الناقل هو مالك السفينة أو مستأجرها أو الوكيل بالعمولة، أو أي شخص أبرم عقد النقل مع الشاحن ممن لهم صفة في إبرام هذا العقد.

ويقصد بالتزامات الناقل البحري، الالتزامات التعاقدية التي تقع على عاتقه تجاه الطرف المتعاقد معه وهو الشاحن. وعليه، سنرى: هل تتعلق هذه الالتزامات بالسفينة بكونها أداة الملاحة البحرية، أم تتعلق بالبضائع المراد نقلها في السفينة أو بالالتئمتين معاً؟ كما سنتحقق: هل خلقت بعض هذه الالتزامات نوعاً من التداخل مع بعض الالتزامات الملقاة على عاتق الشاحن⁽⁷⁾، خصوصاً إذا ما نظرنا إلى المواد 2/13، 23، 27، 28، 29، 31، 32، 33، 43، 44، 55، إذ تعدّ هذه النصوص غير مألوفة في عالم النقل البحري، ولا حتى في أنماط النقل الأخرى، مثل النقل البري والجوي والنهري، وقلما نجد في هذه الأنماط نصوصاً تلقى فيها الالتزامات على الشاحن، بل على النقيض فإن الشاحن في عقود النقل هو إلقاء الالتزامات الجوهرية على عاتق الناقل.

مشكلة البحث:

كانت التزامات الناقل البحري محلاً للفصل الرابع من قواعد روتردام بعنوان "واجبات الناقل"، إلا أن تداخلاً قد حدث مع الفصل الخامس، فنرى أن الفصل الرابع يخص واجبات الناقل في حين أن المادة 12 من هذا الفصل تتكلم عن مدة مسؤولية الناقل، هذا من جهة. ومن جهة أخرى، نجد أن الفصل الرابع يتعلق

7 أفرنا دراسة مستقلة لالتزامات ومسؤولية الشاحن بعنوان "الوضع القانوني للشاحن في ضوء قواعد روتردام لسنة 2008"، بحث أجزى للنشر في مجلة الشريعة والقانون في كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، تاريخ 2015/3/9.

فقط بالتزامات الناقل التعاقدية مستبعداً العلاقات التي تنشأ بينه وبين الغير، الأمر الذي يجعلنا بأمس الحاجة إلى دراسة كل من التزامات الناقل في بداية عقد النقل البحري، وفي أثناء مرحلة الرحلة البحرية، وعند نهاية عقد النقل البحري، لنرى هل كانت هذه الالتزامات أصالة أو حداثة⁽⁸⁾؟ بمعنى سنرى ما الالتزامات التقليدية التي حافظت عليها قواعد روتردام؟ وما الالتزامات الجديدة التي استحدثتها؟ وهل تحمل هذه الالتزامات في طياتها التوازن في مصالح الناقلين؟ أم تميل لهم على حساب مصالح الشاحنين أو بالعكس؟ مع الملاحظة أن الحديث عن التزامات الناقل تستتبعه معالجة مسؤولية الناقل، إلا أنه نظراً إلى خصوصيته المعالجة التي قمنا بها لكلا الموضوعين، كان خيارنا فصل الموضوعين، وقد أجرينا دراسة مستقلة للتوازن في مسؤولية الناقل البحري لتغطية جوانب الموضوعين الشيقة للمهتمين كلهم في قطاع النقل البحري. كما خصصنا أيضاً دراسة مستفيضة للالتزامات الشاحن ومسؤوليته طبقاً لقواعد روتردام، سبق وأن أشرنا إليها في بحثنا هذا، لنتبين هل جاءت هذه القواعد لمصالح الشاحنين أم للناقلين⁽⁹⁾؟

منهج البحث:

اعتمد على المنهج التحليلي والمقارن للأحكام الخاصة بقواعد روتردام مقارنة بكل من قواعد هامبورغ وبروكسل، وكذلك للوثائق والمناقشات التي أُجريت في فريق العمل رقم (3) في لجنة الأمم المتحدة الخاصة بلجنة قانون التجارة الدولية، وتدعيم ذلك بالاجتهادات القضائية والآراء الفقهية الدولية، وإن كنا قد لجأنا في بعض المفاصل إلى المنهج الوصفي نظراً إلى خصوصية المعالجة، وكما كان ذلك مطلوباً وشيقاً. ومع ذلك، واجهتنا بعض المتاعب في الحصول على الأحكام القضائية التي تدعم وجهات نظرنا، لأن قواعد روتردام لم تدخل حيز التطبيق، وكذلك اعترضتنا بعض الصعوبات التقنية في ترجمة بعض الوثائق التي تتعلق بموضوع بحثنا، إذ أعدت بعض هذه الوثائق باللغة الفرنسية والإنكليزية نظراً إلى ما تتمتع به كل لغة من خصوصية.

خطة البحث:

وبغية أن تكون التزامات الناقل البحري واضحة لكل من يريد أن يتعرفها في قواعد روتردام ومدى تحقيقها لمصالح الناقلين والشاحنين، وجدنا من المفيد أن ينصب بحثنا على ثلاثة مباحث أساسية على

8 والجدير بالقول: إن الحداثة التي جاءت بها قواعد روتردام لا تقتصر على التزامات ومسؤولية الناقل البحري فحسب، بل تعدى ذلك لتشمل ثمانية عشر فصلاً ومنها الفصل السابع الخاص بالتزامات الشاحن ومسؤوليته.

9 انظر المرجع رقم 7.

النحو الآتي:

المبحث الأول: التوازن في التزامات الناقل عند بدء عقد النقل البحري خطوة للأمام وخطوة للوراء.

المبحث الثاني: التوازن في التزامات الناقل خلال الرحلة البحرية تماشي مع روح العصر.

المبحث الثالث: التوازن في التزامات الناقل عند نهاية عقد النقل تأسيس للواقع العملي.

المبحث الأول

التوازن في التزامات الناقل البحري عند بداية عقد النقل خطوة للأمام

وخطوة للوراء:

بعد الانقسام الشديد في المواقف بين مؤيد⁽¹⁰⁾ ومعارض⁽¹¹⁾ ومحايدين⁽¹²⁾ لقواعد روتردام ومدى تحقيقها لمصالح الناقلين والشاحنين، ارتأينا أن نبدأ بحثنا بدراسة التوازن في التزامات الناقل البحري عند بدء

10 د. فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع بالبحر كلياً أو جزئياً لسنة 2008، الحسنات والإيجابيات القانونية، بحث غير منشور حصلنا عليه من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، محمد الدلابيح، اتفاقية روتردام وأين نحن منها؟ منشور على الموقع الإلكتروني <http://www.ammonnews.net/article.aspx?articleNo=49223>؛ وكذلك رأي الدول العربية التي كلفت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري التي مقرها الإسكندرية من قبل مجلس وزراء النقل العرب في دورته الثالثة والأربعين بتاريخ 2009/10/27 بتقديم رؤية عن إمكانية التصديق على قواعد روتردام من قبل الدول العربية، حيث عقدت ورشة عمل بتاريخ 2010/4/3-2 في مقر الأكاديمية وحضور خمس عشرة دولة عربية وخمسة اتحادات نوعية مختصة في النقل البحري فضلاً عن وفد من خبراء لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وبعض رجال القانون من أساتذة الجامعات والقضاة والمحامين، وخلصت الاجتماعات المذكورة إلى ضرورة توقيع الدول العربية بشكل جماعي على هذه القواعد لما تحمله من توازن بين مصالح الشاحنين والناقلين، مع التريث بالتصديق حتى تتضح المواقف الدولية منها ومعرفة إيجابياتها وسلبياتها. تم الحصول على الدراسة من وزارة النقل السورية ومن الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا في مصر؛ دراسة تحليل وتقييم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام 2008)، بهدف استخلاص رؤية عربية مشتركة عن جدوى المصادقة على هذه القواعد، ندوة عمان، الأردن، 2010/3/21، منشورة على الموقع الإلكتروني الآتي: http://www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_429.pdf إلا أنه ومع التوصيتين المذكورتين لم توقع أي دولة عربية حتى اليوم على هذه القواعد.

11 محمود بهي الدين، أضواء على إصدار لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مارس 2009، ص 22. مقال غير منشور؛ المحامي نبيل فرج، مخاطر التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر "قواعد روتردام" وصراع المصالح بين الشاحنين والناقلين، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: www.inter-review.com/magazine-show-715-ar.html

12 نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام-اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بومرداس، 2012-2013، ص 118.

عقد النقل البحري، إذ تتمثل هذه الالتزامات بثلاث صور، تتجلى الأولى منها بمعرفة هل كان التزام الناقل بإعداد السفينة لتكون صالحة للملاحة البحرية يقتصر على بدء الرحلة أم يشمل بدءها وفي أثنائها حتى نهايتها (الفرع الأول)، وتقتضي الثانية التعرض للالتزام الناقل بتسليم البضائع من الشاحن عند مغادرة البضائع لميناء القيام بين المنحى التقليدي والحدائثة (الفرع الثاني)، وتتطلب الثالثة التعمق بالالتزام الناقل بشحن البضائع ورصنها في السفينة بوصفه توجهاً يستحق المباركة من عدمها (الفرع الثالث).

الفرع الأول

الالتزام بإعداد السفينة للملاحة من بدء الرحلة وفي أثنائها:

وفي هذا الصدد، سنرى هل جعلت قواعد روتردام من التزام الناقل بإعداد سفينة للملاحة يقتصر على بدء الرحلة البحرية كما هو الحال في سابقتها (أولاً)، أم جعلت هذا الالتزام ابتداءً من بدء الرحلة وحتى الانتهاء منها (ثانياً).

أولاً- الالتزام بإعداد السفينة للملاحة عند بدء الرحلة:

كانت المادة 1/3 من قواعد لاهاي وبروتوكولها⁽¹³⁾، تفرض على الناقل أن يبذل العناية المطلوبة قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة⁽¹⁴⁾. ومن ثم لا يقع عليه أي التزام فيما لو تعطلت السفينة عن الملاحة، الأمر الذي انتهجه القضاء في بعض الدول التي مازالت قوانينها مستمدة من قواعد لاهاي⁽¹⁵⁾. ويعد هذا النص غير ملائم لمتطلبات النقل، ويحد من التزام الناقل فيما يخص صلاحية السفينة للملاحة، ومن ثم يذهب في اتجاه محاباة الناقلين على حساب الشاحنين. أما قواعد هامبورغ فلم تعرض لهذا الالتزام نهائياً، مما نعده نقصاً في التزامات الناقل وإحدى الهفوات التي انتابت هذه القواعد التي كان من المفترض أن تكون أكثر دقة من قواعد لاهاي في هذا المجال. لكن ما موقف

13 ولمزيد من المعلومات عن بروتوكولي قواعد لاهاي راجع: د. رفعت فخري أبانير & د. محمد فريد العريني، الدار الجامعية، بيروت، 1992.

14 MENDES SOHN. A.I, Why the U.S.A. did not ratify the Visby amendments, J. Mar.I. & com, vol 23, 1992, p. 52.

15 حكم محكمة تمييز دبي في الطعن رقم 496 لسنة 2004 تجاري، جلسة 2005/3/28، منشور في مجموعة الأحكام والمبادئ القانونية الصادرة عن هذه المحكمة في المواد المدنية والتجارية والعمالية والعقارية والأحوال الشخصية، الجزء الأول، العدد السادس عشر، 2005، ص 672.

قواعد روتردام من هذه المسألة؟

ثانياً - الالتزام بإعداد السفينة للملاحة عند بدء الرحلة وفي طيلتها:

تلزم المادة 14 من قواعد روتردام الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بالعدد والآلات والطاقم البحري لتكون صالحة للملاحة وتنفيذ عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن، وأيضاً تهيئة أقسام السفينة المخصصة لاستقبال البضائع لتكون صالحة لذلك. وعليه، يلتزم الناقل قبل بدء الرحلة البحرية وعند البدء بها وفي أثنائها بتجهيز السفينة تجهيزاً كاملاً لتنفيذ عملية النقل محل العقد⁽¹⁶⁾، ولاسيماً تحضير الفراغات المخصصة للبضائع جميعها، ويجب عليه في سبيل تحقيق ذلك بذل العناية الواجبة، ويستمر هذا الالتزام طوال الرحلة البحرية كما هو منصوص عليه بشكل صريح في نص المادة سالف الذكر، وذلك على خلاف ما كان قد تضمنته المادة 1/3 من قواعد لاهاي، التي كانت تفرض على الناقل أن يبذل العناية المطلوبة قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة. وهذا الحكم الذي جاءت به قواعد روتردام يصب في مصلحة الشاحنين، ويعد خطوة للأمام، ويكمل التزام الناقل بإعداد السفينة ليس قبل الرحلة وعند بدنها بل في أثنائها حتى نهايتها، بحيث يسأل الناقل عن أي عطل يطرأ على السفينة في أثناء قيامها بالرحلة البحرية ويجعلها غير صالحة للملاحة، ما عدا العيب الخفي بالسفينة⁽¹⁷⁾. ويستند الناقل إلى شهادة الصلاحية للملاحة التي تصدرها إدارة التفتيش البحري في إثبات صلاحية السفينة للملاحة، بيد أن هذه الشهادة هي مجرد قرينة قانونية بسيطة يمكن إثبات عكسها بطرائق الإثبات جميعها من قبل من يدعي عدم الصلاحية للملاحة⁽¹⁸⁾. وفي هذا المقام، لا بد أن نشير إلى أن الالتزام بإعداد السفينة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية وحتى نهايتها قد جاء بضغط من الدول الشاحنة على الدول الناقلة⁽¹⁹⁾، وفي مقدمتها الدول الإفريقية⁽²⁰⁾ اللاتي شاركن بكثافة في الأعمال

16 د. علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي مع الإشارة إلى مشروع القانون الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية مزبدة ومنقحة، 2015، ص136.

17 د. عبدالرافع موسى، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص، دار النهضة العربية، مصر، 1996، ص24-26.

18 د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، دار النهضة العربية، 2012-2013، 2014.

19 يطلق مصطلح "دولة ناقلة" على الدول التي تمتلك سفناً بحرية لنقل البضائع، مثل الولايات المتحدة الأمريكية والدول الأوروبية، في حين يطلق تعبير "دولة شاحنة" على الدول التي لا تمتلك سفناً بحرية وأنها تستورد وتصدر بضائعها على سفن أجنبية، ومنها على الدول العربية والدول النامية الأخرى.

20 Ibrahima Khalil DIALLO, "Communication sur obligations et responsabilité du chargeur dans les règles de Rotterdam", colloque à Rotterdam du 21 septembre 2009, p. 1.

التحضيرية لهذه القواعد، على عكس الدول العربية التي لم نلاحظ لها مشاركة إلا بشكل محدود من خلال بعثاتها الدبلوماسية التي كانت تلتقط بعض أوراق العمل لترسلها إلى الجهات المختصة في بلدانها لتقوم بالاطلاع عليها وإبداء الرأي فيها⁽²¹⁾.

الفرع الثاني

تسلم البضائع بين المنحى التقليدي والحادثة:

أوردت قواعد روتردام تفاصيل كثيرة في التزامات الناقل البحري التي كانت نتيجة رد الفعل العكسي الذي قدمته الوفود الانكلوسكسونية على الوفود الفرانكفونية التي كانت تخشى من شمولية نصوص هذه القواعد، كما يذكر بذلك العميد روبيير⁽²²⁾، ومن بينها عملية تسلّم البضائع من الناقل التي تجري من خلال تأمين مستلزمات التسلم (أولاً)، التي تختلف بحسب هل كانت البضائع خطرة أو غير مطابقة للمواصفات التي يقدمها الشاحن (ثانياً)، وأخيراً، معرفة الوقت الذي يعدّ بموجبه قد تسلّم البضائع (ثالثاً)، ليصار بعدها إلى إصدار مستند النقل أو سند الشحن (رابعاً)، ليتبين هل يجري هذا التسلم وفق النهج التقليدي أم أن هناك حادثة طرأت عليه؟

أولاً- مستلزمات التسلم:

يجب على الناقل أن يتسلم البضاعة من الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد أو في العرف السائد في بلد الشحن. وتعدّ عملية التسلم عملية قانونية تُثقلّ عبرها حيازة البضاعة من الشاحن إلى الناقل بقبول هذا الأخير للبضائع بعد معاينتها وفحصها ووضع تحفظات عليها إن وجدها متضررة⁽²³⁾. ويشكل موضوع تسلّم الناقل للبضائع من الشاحن أمراً أساسياً من حيث التسليم

وكان الأستاذ الجامعي "ابراهيم ديالو" هو الناظر الرسمي باسم الوفد السنغالي ومن ثم الناظر باسم فريق العمل الأفريقي المشارك في أعمال إعداد هذه الاتفاقية.

21 كنا شاهدين على تطور أعمال إعداد هذه الاتفاقية من خلال إبداء الرأي في أوراق العمل التي تعدّها الوفود المشاركة في الاجتماعات التحضيرية والتي كانت تصلنا عن طريق البعثة الدبلوماسية لبلادي.

22 Ibrahima Khalil DIALLO, op, cit, p. 5.

23 بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ص 162.

الفعلي⁽²⁴⁾. وهذا الالتزام بالتسليم قضت به المادة 27 من قواعد روتردام بعنوان "واجبات الشاحن قبل الناقل" بقولها "يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل... الخ". وفي الواقع، نرى أن نص المادة سالفه الذكر لم يحمل في طياته كامل مستلزمات عملية التسليم من قيام الناقل أو ممثله الريان أو وكيل السفينة من فحص ومعاينة للبضائع وإدراج للتحفظات إن كانت البضائع معيبة حتى يخلي مسؤوليته لاحقاً، ونعتقد أن واضعي قواعد روتردام لم يعيروا أي اهتمام لهذه النقطة بحجة أن التطبيق العملي والاجتهاد القضائي كانا سابقين في إرساء مستلزمات تسلم البضائع⁽²⁵⁾، ومن ثم لا داعٍ لتخصيص ذلك في نص قانوني. وهنا أبقّت قواعد روتردام على النهج التقليدي الذي كان متبعاً في تسلم البضائع، وهذه خطوة للوراء، إذ تميل الكفة فيها لمصالح الناقلين. ومن وجهة نظرنا، كان الأجدر على قواعد روتردام مادامت وصفت بالحدائثة والوضوح أن تنص على ذلك صراحةً وفق الآتي "يلتزم الناقل بالقيام بفحص ومعاينة البضائع عند تسلمها من الشاحن وإبداء تحفظات صريحة وواضحة إن وجدها متضررة وتبليغها للشاحن".

ثانياً- تسلم البضائع الخطرة والبضائع غير المطابقة للمواصفات:

ويجري التفرقة عادة بين تسلم البضائع الخطرة وتسلم البضائع غير المطابقة لبيانات الشاحن. فإذا كانت البضائع التي يريد الناقل استلامها من الشاحن خطرة كأن تكون قابلة للاشتعال أو الانفجار مثلاً، يجوز للناقل حسب المادة 15 من قواعد روتردام أن يرفض تسلمها وشحنها في السفينة، كما يجوز له أن يتخذ ما يراه من تدابير مناسبة، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال خطرها، إذا كانت تشكل خطراً فعلياً على الرحلة البحرية، أو حتى ولو كان احتمال تشكيل خطر منها يبدو معقولاً، وهنا لا يتحمل الناقل أية تبعات على ذلك. وفي هذا الاتجاه ذهبت قواعد روتردام طبقاً للمادة 32/أ وب، إلى إعادة إنتاج ما كان موجوداً في قواعد هامبورغ، وتقريباً بالتفاصيل ذاتها في المادة 1/13 و2، ويعد ذلك خطوة للوراء، وترجح الكفة فيها لمصالح الناقلين.

24 د. عماد الدين عبد الحي & د. عمر فارس، القانون البحري، منشورات جامعة حلب، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، 2013، ص 309.

25 قرار محكمة النقض السورية في القضية رقم 852/5576، 1992/4/8، مجلة المحامون 1994، قاعدة 6، ص 42؛ حكم المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم 257 لسنة 21 القضائية، جلسة 2001/3/28 منني، منشور في مجموعة الأحكام والمبادئ القانونية الصادرة عن هذه المحكمة في المواد المدنية والتجارية والمعالية والعقارية والأحوال الشخصية، العدد الثاني، 2001، ص 558.

أما إذا كانت البضائع المراد استلامها من الناقل غير مطابقة للبيانات التي قدمها الشاحن، فمن حق الناقل رفض استلامها، وإذا كان قد استلمها واكتشف أمرها بعد ذلك، جاز له إخراجها من السفينة في ميناء الشحن أو إبقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل أعلى أجرة تدفع لبضائع من مثلها في المكان المذكور، دون الإخلال بما يستحق من تعويض. وفي حال اكتشفت البضائع المذكورة خلال السفر، فيكون من حق الناقل أو ممثله الريان بإلقائها في البحر إذا كان من شأنها إلحاق ضرر بالسفينة أو بالبضائع المشحونة معها تطبيقاً للمواد 29، 31، 32، 36، 55، من قواعد روتردام. ومن وجهة نظرنا، يتأكد لنا أن قواعد روتردام قد اقتصر دورها في هذا المجال على تقنين الأوضاع التي كانت مخصصة في التعامل البحري، بعنوان الحداثة والتطوير، ويعد ذلك خطوة للوراء، وهذه مرة أخرى يعد ذلك ترجيحاً لمصالح الناقلين.

ثالثاً - وقت التسلم:

وفي هذا الصدد، نرى أن شيئاً آخر يستحق ذكره جاءت به قواعد روتردام في المادة 12/3/أ حين أبطلت كل اتفاق في عقد النقل يقضي بأن يكون وقت تسلم البضائع لاحقاً لبدء شحنها الأولي، وذلك على خلاف ما كان مسموحاً به في قواعد لاهاي من خلال إدراج شرط (FIO) في سند الشحن، الذي اعترف الاجتهاد القضائي بفاعليته منذ وقت طويل⁽²⁶⁾. وعليه، تكون قواعد روتردام قد خففت من وطأة الحرية التعاقدية التي أوردتها في المادة 13/2 بجواز نقل عمليات الشحن والتفريغ من عاتق الناقل إلى الشاحن، لتحافظ على نوع من التوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين، وفي هذه النقطة تعدّ قواعد روتردام قد خطت خطوة للأمام.

وأضافت قواعد روتردام في المادة 12/2/أ أنه في حال كان قانون البلد الذي تسلم فيه البضائع يقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر، مثل السلطات المينائية والجمركية، ومن ثم يقوم الناقل باستلام البضائع من هذه السلطات، فإن التزام الناقل بتسليم البضائع لا يبدأ إلا من تاريخ تسلمها من هذه السلطات. ويعد هذا الحكم برأينا خطوة للأمام، وتطوراً يستحق مباركته في قواعد روتردام، ويصب في الاتجاه الصحيح لمصالح الشاحنين، ويضع حداً لأي اجتهاد في ذلك، خصوصاً بعد أن شهدنا تضارباً وتناقضاً في الأحكام القضائية في العديد من دول العالم، لجهة تحديد هل تسلم الناقل البضائع أم لا؟ قبل تسلمها من قبل السلطات المينائية أو الجمركية، فوفق الاجتهادات الحديثة ينتهي التزام الناقل تجاه البضائع بعد تسلمها من قبل السلطات المينائية أو الجمركية وتنظيم ضبط الإدخال إلى

26 قرار محكمة النقض السورية في القضية رقم 420/685، تاريخ 1985/5/10، مجلة القانون 1985، ص 772.

مستودعات الميناء⁽²⁷⁾، في حين تعدُّ الاجتهادات السابقة للاجتهادات المذكورة آنفاً أن التزام الناقل لم ينته بعد تجاه البضائع، وحملته المسؤولية في حال إصابتها بأي ضرر خلال مدة وجودها تحت سيطرة السلطات المينائية والجمركية؛ معللة ذلك بأن هذه السلطات بمنزلة مودع تودع لديه البضائع إلى حين استكمال الإجراءات المينائية والجمركية، مع العلم أن الناقل أو ممثله يفقد أي سيطرة على هذه البضائع⁽²⁸⁾. هذا الحكم الذي جاءت به قواعد روتردام سبق وأن أقرته قواعد هامبورغ في المادة 4/2 أ منها، على نقيض قواعد لاهاي التي لم تخصص أي نص لذلك.

رابعاً- إصدار مستند النقل أو سجل نقل الكتروني:

ويعد اكتمال عملية تسلم البضائع، يقوم الناقل بإصدار مستند النقل أو سجل النقل للشاحن سواء أكان مستنداً ورقياً أم إلكترونياً بعد أن تكون البضاعة قد شحنت في السفينة. والجدير بالذكر، أن قواعد روتردام قد خصصت فصلين لمستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية هما الفصل الثالث (المواد 8-10) والفصل الثامن (المواد 35-42)، فضلاً عن الفصل التاسع (المواد 43-48) الذي يتكلم عن تسليم البضائع بموجب هذه المستندات والسجلات الإلكترونية. وفي هذا المقام لا بدّ أن نشير إلى أن قواعد روتردام قد اتسمت فيها المعالجة بالتفصيل والكفاية، على خلاف كل من قواعد هامبورغ ولاهاي اللتين لم تتطرقا إلا إلى سند الشحن الورقي (م 14-18 هامبورغ، م 3 بروكسل). وهذه المعالجة التفصيلية في روتردام نرى فيها انسجاماً مع الاستخدام المتزايد لمستندات أو لسندات الشحن الإلكترونية التي حلت بشكل شبه كامل محل سندات الشحن التقليدية، بل لم يعد برأينا أي مستقبل لهذه

27 حكم محكمة النقض السورية-هيئة عامة رقم (29) تاريخ 2010/11/12، قاعدة 149، منشور في مجموعة المبادئ القانونية للهيئة العامة لمحكمة النقض السورية المعدة من قبل المحامي شفيق طعمة، ص 95، المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم (11) لسنة 19 ق، تاريخ 1998/2/10 (مدني)، منشور في مجموعة الأحكام الصادرة عن المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية، 1998، ص 102؛ المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم (49) لسنة 12 ق، تاريخ 1990/6/10 (مدني)، منشور في مجموعة الأحكام الصادرة عن المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية، 1990، ص 285؛ حكم محكمة النقض المصرية، 1976/6/21، منشور في مجموعة أحكام النقض، السنة 21، ص 1384؛ حكم محكمة النقض المصرية، 1975/6/11، منشور في مجموعة أحكام النقض، السنة 26، ص 1197.

28 محكمة النقض السورية، 1986/9/27، منشور في مجموعة النواتي للأعوام 1979-1988، الجزء الثالث، الطبعة الأولى، 1991، ص 1751؛ قرار الهيئة العامة لمحكمة النقض السورية، رقم (67)، تاريخ 1994/5/3، منشور في مجلة المحامون، العدد 6، 1995، ص 362، ومنشور في مجموعة المبادئ القانونية للهيئة العامة لمحكمة النقض السورية المعدة من قبل المحامي شفيق طعمة، ص 97؛ المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم (257) لسنة 21 ق، تاريخ 2001/3/28 (مدني)، منشور في مجموعة الأحكام الصادرة عن المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية، الجزء الأول، ص 289.

الأخيرة إلا في بعض الدول التي لا تمتلك بنية تحتية وتشريعات للتعامل بالمستندات الالكترونية، إذ تقوم هذه المستندات بالوظائف ذاتها التي تقوم بها المستندات التقليدية⁽²⁹⁾، فضلاً عن أنها تتمتع بالحجية نفسها التي تكون للسندات الورقية، وذلك استناداً إلى المادتين 8/أ/ب و41/أ/ب/ج من هذه القواعد، وهو توجه يستحق مباركته ويصب في مصلحة كل من الناقلين والشاحنين، وفي الوقت نفسه يشكل خطوة للأمام، حيث الحدأة والوضوح، لأنها لم تترك أي لبس في حجية مستندات النقل الالكترونية شأنها شأن سند الشحن التقليدي⁽³⁰⁾، مع أن المادة 8 من قواعد روتردام تترك لأطراف النقل حرية استخدام مستندات النقل الالكترونية.

ويترتب على اعتراف قواعد روتردام بالمستندات الالكترونية في النقل البحري التقليل من استخدام الورقيات والأخطاء والنفقات وسرعة إنجاز العمليات والقضاء على الخلافات التي نشأت في ظل القواعد السابقة هامبورغ ولاهاي في مدى إصدار مستندات الكترونية في شكل قابل للتداول⁽³¹⁾.

الفرع الثالث

شحن البضائع ورصّها كالتزام بين المباركة من عدمه:

حتى نحيط بعملية شحن البضائع ورصّها، لا بد من أن نتعرف المقصود من الشحن والرص (أولاً)، ليجري التعرض إلى مبدأ الحرية التعاقدية التي جاءت به قواعد روتردام بنقل عبء الشحن والرص والتفريغ من الناقل إلى الشاحن (ثانياً)، ليظهر هل يستحق هذا الالتزام المباركة من عدمه؟

29 عن ماهية سندات الشحن التقليدية ودورها وحجيتها انظر كلاً من: قرار محكمة النقض السورية في القضية رقم 607/1976، 1983/4/3، مجلة المحامون 1983، قاعدة 758، ص1356؛ حكم محكمة تمييز دبي في الطعن رقم 64 لسنة 2009 تجاري، جلسة 2009/5/12، منشور في مجموعة الأحكام والمبادئ القانونية الصادرة عن هذه المحكمة في المواد المدنية والتجارية والعمالية والعقارية والأحوال الشخصية، الجزء الثالث، العدد العشرون، ديسمبر 2009، ص1322؛ حكم المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم 119 لسنة 19 القضائية، جلسة 90/3/14 مدني، منشور في المنشورات الحقوقية الصادرة عن هذه المحكمة، الأحكام المدنية، 1999، ص163.

30 لمزيد من التعمق، راجع بحثنا: د. عماد الدين عبدالحى، مستقبل وثيقة الشحن الالكترونية ووثيقة الشحن التقليدية في التجارة البحرية، مجلة جامعة حلب، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 39، 2015، ص1-40.

31 د. محمد ابراهيم موسى، سندات الشحن الالكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، من دون سنة نشر؛ انظر أيضاً الدراسة التي أجراها المركز المصري لدراسات التصدير والاستيراد بتاريخ 2010/4/4 عن قواعد روتردام 2008، ص1، منشورة على الموقع الالكتروني الآتي: <http://ecsei.com/modules/news/article.php?storyid=67>

أولاً- المقصود من الشحن والرص:

يقصد بالشحن عملية أخذ البضائع من الرصيف ورفعها ووضعها في السفينة، ويقصد برص البضائع حزمها وتثبيتها في السفينة بطريقة تجنبها الهلاك أو التلف وفق الأصول الفنية المقررة في الاتفاقية الدولية الموقعة في لندن لسنة 1966 الخاصة بخطوط الشحن⁽³²⁾. وتعدُّ عمليات الشحن والرص والتفريغ من العمليات المادية على نقيض عمليتي التسليم والتسليم اللتين تعدّان من العمليات القانونية⁽³³⁾. ووفق المادة 1/13 من قواعد روتردام يقع على عاتق الناقل الالتزام بشحن البضائع ورصها في السفينة بطريقة تحفظ على توازنها بشكل ملائم، وبغاية الرجل المعتاد، وبطريقة تتفق مع طبيعة البضاعة⁽³⁴⁾، وهذا يعني أن الالتزام بشحن البضائع ورصها يقع في الأصل على عاتق الناقل كما هو الحال بالنسبة إلى التفريغ، إلا أن قواعد روتردام وفي الفقرة الثانية من المادة المذكورة أعلاه أجازت الاتفاق على أن يقوم الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه بعملية شحن البضائع وتفريغها ورصها في السفينة، على أن يشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد. وأعتقد أن المقصود بعبارة "تفاصيل العقد" التي تضمنتها المادة 2/13 من قواعد روتردام هنا هو مستند النقل (سند الشحن) الذي يدون فيه مثل هذه التفاصيل وليس عقد النقل بحد ذاته⁽³⁵⁾. وإذا تولى الشاحن عملية الشحن يكون هو المسؤول عن سلامة البضائع سواء كانت موضوعة في طرود أو في حاويات؟ إذ يلزم أن يقوم بتثبيت البضائع في الطرد أو في الحاوية وما ينتج عنها من أضرار يتحمل هو المسؤولية⁽³⁶⁾. وهنا تكون قواعد روتردام قد مالت لمصالح الناقلين على حساب مصالح الشاحنين، وكان من الأجدر على هذه القواعد عدم تبني هذا النص بحيث يتم الإبقاء على عمليات شحن البضائع وتفريغها على عاتق الناقل.

32 في الحقيقة، لا يقوم الناقل بعمليات الشحن والرص والتفريغ وإنما يقوم بها الريان بصفته نائباً وممثلاً عن الناقل، كما يجب على الريان مراقبة عملية الرص في أثناء الرحلة البحرية، كتهوية البضائع إذا تطلب الأمر ذلك، أو إعادة رصها إذا تحللت عمليات الحزم والتثبيت بسبب اهتزاز السفينة؛ د. عبدالرحيم عبدالله محمد عوض العمودي، المركز القانوني للريان وسلطاته، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005، ص110.

33 حكم المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم 49 لسنة 12 القضائية، جلسة 10/6/1990 مدني، منشور في المنشورات الحقوقية الصادرة عن هذه المحكمة، الأحكام المدنية، 1990، ص285.

34 د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1993، ص353.

35 عرفت المادة 14/1 مستند النقل على أنه "المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، الذي أ- يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛ ب- ويثبت وجود عقد للنقل أو محتوياته".

36 د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، 2012، ص27.

ثانياً- الحرية التعاقدية ونقل عبء الشحن والرص:

وفي هذا المقام، لا بد لنا من الإشارة إلى أن نقل عمليات الشحن والرص من عاتق الناقل إلى عاتق الشاحن كان موجوداً قبل قواعد روتردام، وذلك عندما كان يُضْمَنُ سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع الذي يعرف بشرط (FIO)⁽³⁷⁾، بحيث تسلم البضائع تحت روافع الميناء وعلى نفقة الشاحن أو المرسل إليه، إلا أن الجديد في قواعد روتردام في هذه النقطة أنه قننت التعامل البحري في نص قانوني بحجة إعطاء الحرية التعاقدية لطرفي عقد النقل، وهذه الحجة تعدُّ أكبر حداثةً جاءت بها قواعد روتردام، ومن إحدى النقاط التي تؤخذ عليها من وجهة نظر الشاحنين ومن وجهة نظرنا، إذ تحقق مصلحة الناقلين على حساب الشاحنين، وتعدُّ خطوة للخلف، مع التنويه إلى أن حجة الحرية التعاقدية قد كانت محل رفض من قبل الدول النامية في مناقشات فريق العمل رقم 3 في لجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة الدولية، بيد أنه لم تبدِ أية تحفظات عند صياغة نص المادة سابقة الذكر من قبل أي وفد من الوفود المشاركة، ومَرَّرَ هذا النص من خلال التحالف الذي جرى بين كبار مجهزي السفن وكبار الشاحنين الأوربيين، تحت قناعة أننا في القرن الواحد والعشرين لم يعد الشاحنون في مركز اقتصادي ضعيف بالمقارنة بالناقلين، خصوصاً في شمال العالم، بل يوجد شاحنون يتمتعون بملاءة اقتصادية أقوى من بعض الناقلين⁽³⁸⁾.

وهذا النص يذهب في نقيض الاتجاه الذي جرى عليه التطبيق العملي في عالم النقل البحري من خلال إيقاع عبء الشحن والتفريغ على عاتق الناقل استناداً إلى النقطتين الآتيتين:

النقطة الأولى، أنه بصراحة المادة 2/3 من قواعد لاهاي، والمادة 4 من قواعد هامبورغ اللتان كانتا تعدان هذا الالتزام جوهر نطاق تطبيق هذه القواعد الدولية وتتعلقان بالنظام العام، وإن أي مخالفة لهما ترتب بطلان الاتفاق بوصفه إحدى صور التخفيف من المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل، ومن ثمَّ فإن مخالفة أحكامهما يخلق عدم توازن بين طرفي عقد النقل البحري. وعليه، جاءت قواعد روتردام على نقيض قواعد هامبورغ وقواعد لاهاي لتجعل من الالتزام بالشحن والتفريغ التزاماً اتفاقياً، مما يؤكد أن قواعد روتردام قد وضعت في هذه النقطة نهاية لهذا التوازن لصالح الناقلين.

37 يعني شرط (F.I.O) : Free in and out.

38 Javier Fernandes CARRERA, *Appréciation critique générales des Règles de Rotterdam générale dans le monde maritime international*, mémoire, non publié, p.8.

والنقطة الثانية التي يمكن أن تؤخذ على حجة الحرية التعاقدية التي جاءت بها قواعد روتردام في المادة 2/13 أن المرسل إليه الذي نقلت إليه عمليات الشحن والتفريغ لم يناقش ذلك لا مع الناقل ولا مع الشاحن، وإنما فرض عليه هذا الشرط، وعليه يجب أن يقوم بتنفيذه دون أي استعداد مسبق له، ومن ثمّ، سيجد المرسل إليه نفسه ملزماً بتحمل النتائج القانونية كلّها التي تترتب عن عمليات الشحن والتفريغ، ولا سيّما المنازعات القانونية المتصلة بذلك، أي تحمل تبعه المسؤولية.

وفي سبيل تجنّب هذه المثالب على قواعد روتردام، كان بالإمكان الإبقاء على عمليات الشحن والتفريغ على عاتق الناقل وفق ما كان عليه الأمر في كل من قواعد هامبورغ ولاهاي والاكتفاء بالرجوع إلى الواقع العملي الذي يسمح بنقل هذه العمليات من الناقل إلى الشاحن من خلال إدراج شرط التسليم تحت الروافع في سند الشحن، وحسب ما تتجه إليه إرادة طرفي العقد (FIO)، وبذلك يكون قد تمت المحافظة على التوازن بين مصلحة الشاحنين والناقلين، دون أن تطغى إحداها على الأخرى.

المبحث الثاني

التوازن في التزامات الناقل خلال الرحلة البحرية تماشي مع روح العصر:

تحدد معالجة التوازن في التزامات الناقل في مرحلة الرحلة البحرية بالتزامين اثنين هما: نقل البضائع ومتطلبات العصر (الفرع الأول)، والمحافظة على البضائع المنقولة طبقاً لتطورات صناعة السفن (الفرع الثاني)، على النحو الآتي.

الفرع الأول

نقل البضائع ومتطلبات العصر:

إن التزام الناقل بنقل البضاعة يدعونا إلى التطرق لمتطلبات عملية النقل المعاصرة (أولاً)، ومن ثم التوجه إلى دراسة التطور التكنولوجي في صناعة السفن وأثره في عملية النقل (ثانياً)، وأخيراً العقود الكمية وأثرها في توازن التزامات الناقل (ثالثاً).

أولاً- متطلبات عملية النقل المعاصرة:

يلتزم الناقل حسب المادة 11 من قواعد روتردام بنقل البضاعة بعد الانتهاء من عمليات الشحن والحرص وإيصالها إلى مكان المقصد وفق شروط العقد، وله في سبيل ذلك اتباع خط سير الملاحة المعتاد

أصلاً، وأن يوصل البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما، ويستطيع تغيير السفينة إن أصبحت غير صالحة للملاحة البحرية. هذا الالتزام بالنقل هو التزام تقليدي بنتيجة يقع على عاتق الناقل⁽³⁹⁾، ولم تأت قواعد روتردام بأي جديد في هذا الصدد، سوى ما جاءت به المادة 28 من هذه القواعد عندما ألقت على الناقل التزاماً يتمثل بالاستجابة لطلبات الشاحن لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة عند نقل البضاعة بصورة ملائمة بعنوان "تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات"، مع التنويه إلى أن النص شمل مناولة البضائع فضلاً عن نقلها. ونعتقد أن الهدف من هذا النص هو دفع طرفي النقل إلى التعاون والتنسيق عبر تبادل البيانات والتعليمات من أجل تسهيل تنفيذ كل ما يطلبه أي طرف من الطرف الآخر. ويبدو أن هذا الالتزام غير مفيد بالنسبة إلى الناقل إلا في الحالة التي تتولد لديه شكوك في نوعية البضاعة المنقولة والسفينة وحالتهم في عرض البحر، كأن تكون البضاعة خطرة، أو أن تكون البضاعة من نوع خاص تتطلب عناية عند المناولة، إذ يمكن التنسيق الناقل من التعامل مع البضاعة وفقاً لطبيعتها وحالتها. أما غير ذلك، فلا يقدم التعاون والتنسيق برأينا سوى تبادل البيانات والمعلومات التي يطلبها كل طرف من الطرف الآخر في حال عدم وجود مثل تلك البيانات والمعلومات في متناول يده. ويعد الالتزام بالتعاون والتنسيق من الأمور التي استحدثتها قواعد روتردام بما يتماشى مع تطورات العصر، أسوة بالالتزام الذي فرض على الشاحن، لخلق توازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين، إذ لم يكن منصوباً على ذلك في كل من هامبورغ ولاهاي، وإن كان التطبيق العملي لم يغفل عن ذلك سابقاً.

ثانياً- التطور التكنولوجي في صناعة السفن والالتزام بالنقل:

وفي هذا المجال لن نفوت الفرصة للقول: إنّه غاب عن قواعد روتردام التعرض للتطور التكنولوجي في صناعة السفن، وأثره في كل من التزامات الناقل البحري ومسؤوليته، ومن ثمّ فهذه نقطة ضعف في قواعد روتردام التي وصفت بالحدثة، مع أنه برأينا أن التطور التكنولوجي قد يكون عامل تخفيف في التزامات الناقل ومسؤوليته، إذ المستجدات التقنية تسهل من استخدام السفن واستثمارها من الناحيتين الملاحية والتجارية، وقد يكون عامل تشديد في التزامات الناقل ومسؤوليته بسبب أن متطلبات التكنولوجيا كبيرة ومعقدة ويصعب على الناقل والطاقم البحري ووكلائه الإحاطة بها مهما بلغت قدراتهم ومعارفهم. وعليه، قد يحسب التطور التكنولوجي لصالح الناقل، وقد يحسب ضده في توازن المصالح،

39 حكم محكمة تمييز دبي في الطعن رقم 150 لسنة 2004 تجاري، جلسة 2004/11/28، منشور في مجموعة الأحكام والمبادئ القانونية الصادرة عن هذه المحكمة في المواد المدنية والتجارية والعمالية والعقارية والأحوال الشخصية، الجزء الثاني، العدد الخامس عشر، 2004، ص 2026.

وكنا نتمنى لو تضمنت قواعد روتردام نصاً يحدد التزامات الناقل على وقع التطور التكنولوجي في صناعة السفن.

ثالثاً - العقود الكمية وحرية الإرادة في النقل:

تعرف المادة 2/1 من قواعد روتردام العقد الكمي بأنه "عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال مدة زمنية متفق عليها، ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حداً أدنى أو أقصى أو نطاقاً معيناً. وتعدّ العقود الكمية نتيجة لإعمال مبدأ حرية الإرادة الذي جاءت به هذه القواعد، عندما سمحت للأطراف المتعاقدة استبعاد أحكامها في هذه الحالة المنصوص عليها في المادة 80 بفقراتها الست. فالفقرة الأولى من هذه المادة سمحت بعدم تطبيق الأحكام الملزمة الواردة في المادة 79 عندما يتعلق النقل بعقود كمية، إذ جعلت باطلاً كل بند يستبعد التزامات الناقل أو الطرف المنفذ البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة، أو أي بند يستبعد المسؤولية أو الحد منها، أو أي بند يستبعد التزامات الشاحن أو مسؤوليته أو يحد منها أو مسؤولية الطرف المسيطر⁽⁴⁰⁾.

وبناءً على ذلك، قضت المادة 1/80 من قواعد روتردام على أنه "بصرف النظر عن أحكام المادة 79، يجوز أن ينص في العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية". وبالمقابل، تطلب المادة ذاتها في فقرتها الثانية لصحة الاتفاق أن يتضمن العقد الكمي بياناً بأنه يفيد بعدم تطبيق هذه القواعد عليه، الأمر الذي يعني أن هذه القواعد تجيز الخروج على أحكامها بالاتفاق بين الناقل والشاحن في هذا النوع من العقود، بشرط أن يكون أولاً قد جرى التفاوض على ذلك الخروج بصورة منفردة عن بقية بنود عقد النقل، وأن يحدد ثانياً بجلاء بنود العقد الكمي التي تتضمن خروجاً على هذه القواعد.

بيد أن الفقرة الرابعة من المادة نفسها قد استثنيت بعض الالتزامات الجوهرية لكل من الناقل والشاحن الواردة في بعض مواد الاتفاقية من جواز زيادتها أو التقليل منها، ومن أمثلة هذه الواجبات:

40 من خلال الرجوع إلى الوثائق والمناقشات التي جرت في أثناء الإعداد لقواعد روتردام وإلى النص يظهر أن الدول النامية التي وصلت في مرحلة متأخرة إلى فريق العمل رقم (3) الخاصة بلجنة قانون التجارة الدولية "الأونسترال"، قد قدمت كثيراً من وجهات النظر والأفكار فيما يتعلق بصياغة تلك القواعد بشكل عام، والفصل السابع المتعلق بواجبات ومسؤولية الشاحن بشكل خاص، ومنها المادة 30 التي تتعلق بأساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل، من أجل تأسيس تلك المسؤولية على فكرة الخطأ واجب الإثبات بدلاً من قرينة الخطأ المفترض، بدافع خلق توازن بين الشاحن والناقلين بحيث لا تراعى مصالح طرف على حساب الآخر.

1- التزامات الناقل المنصوص عليها في البندين (أ) و (ب) من المادة 14 المتعلقة بإعداد السفينة لتكون صالحة للملاحة البحرية عند بدء الرحلة وفي أثنائها، والتزامه بتطبيق السفينة وتجهيزها بالعدد والآلات والمؤن على النحو الملائم لطيلة الرحلة البحرية.

2- التزامات الشاحن المنصوص عليها في المادتين 29 و32 المتصلين بواجب الشاحن بتزويد الناقل بالمعلومات التي تخص البضائع والمستندات غير المتاحة في حدود المعقول، فضلاً عن التزامه بإبلاغ الناقل عن البضائع الخطرة في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى أي طرف منفذ، وكذلك وضع الشاحن علامات أو كتابات تدل على خطورة البضاعة وفقاً لأي أحكام قانونية أو تعليمات تشترط ذلك.

3- المسؤولية الناجمة عن الإخلال بفعل أو امتناع عن فعل مشار إليه في المادة 61 من القواعد، الذي يقع من شخص الناقل أو أي شخص من الأشخاص المنصوص عليهم في المادة 18 وهم: الريان، والطرف المنفذ، وموظفو الناقل، وموظفو الطرف المنفذ، أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بموجب عقد النقل. فإذا وقع الخطأ من قبل أي شخص من هؤلاء الأشخاص فلن يستطيع أي واحد منهم التمسك بحدود المسؤولية ولا يجوز الاتفاق على خلاف ذلك حتى مع الشاحن.

وفي النتيجة، نشاطر الرأي القائل إن المادة 80 من قواعد روتردام المتعلقة بالعقود الكمية تمثل خروجاً على أحكام هذه القواعد وتسمح للأطراف المتعاقدة أن يزيدوا أو يخففوا من حقوقهم والتزاماتهم بما يمثل إعلاءً لإرادة أطراف عقد النقل في الحدود التي بينها، إذ رحب كبار الشاحنين بهذه المادة مع أن نقاشات طويلة جرت خلال مراحل إعداد هذه القواعد، نظراً إلى ثققتهم بما يتمتعون به من قوة اقتصادية وقدرة على التفاوض على شروط العقد الكمي مع الناقلين أصحاب المراكز الاقتصادية الكبيرة، ومن ثم كما يقول بعض شراح القانون إنه لا بأس في مثل هذه الأحوال من الخروج على نصوص هذه القواعد وفق الشروط الواردة فيها⁽⁴¹⁾. وهذه نقطة توازن بين مصالح الشاحنين والناقلين بالنسبة إلى الدول المتقدمة جاءت بها قواعد روتردام.

41 د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008... الخ، مرجع سابق، ص42؛ د. فاروق ملش، إعادة قراءة قواعد روتردام 2008، مجلة النقل البحري، السنة الخامسة عشر، العدد 181، 2009، ص1، متاح على الموقع الإلكتروني الآتي: <http://www.marineews.net/index.php?vol=181&cat=20&art=2175>

وفي هذا الصدد، يجدر بنا ألا نغفل التحذير الذي أطلقه إعلان الاسكندرية سنة 2010 بقوله "إن العقود الكمية وتحريرها بموجب المادة 80 من قواعد روتردام لعام 2008 وإخضاعها لمبدأ حرية التعاقد قد ينظر إليها كعقود إذعان ضد مصلحة الكيانات الصغيرة لمرحلي البضائع والشاحنين من التجار⁽⁴²⁾. وبدورنا نتفق مع وجهة النظر هذه مع أن عقود الإذعان لم يعد لها ذلك الأثر في عالم اليوم في ضوء الخيارات المتاحة والمتعددة أمام الشاحنين، إلا أن صغار الشاحنين في الدول النامية ما زالوا يعانون من مثالب القوة الاقتصادية للناقلين. وهذه نقطة عدم توازن بين مصالح الناقلين والشاحنين في الدول النامية استحدثتها قواعد روتردام، وكان بالإمكان أن تتبنى هذه القواعد نصاً يوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين في الدول المتقدمة وفي الدول النامية على حد سواء.

والجدير بالإشارة، أن قواعد هامبورغ عرفت هذا النوع من العقود الكمية حين نصت في المادة 4/2 منها على أنه "إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال مدة متفق عليها، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات. إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار، تسري عليها أحكام الفقرة 3 من هذه المادة". ووفقاً للفقرة الثالثة من المادة ذاتها لا تسري أحكام قواعد هامبورغ على مشاركة الإيجار إلا إذا صدر سند شحن بناءً على مشاركة الإيجار، فتسري أحكام القواعد على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، بشرط ألا يكون هو المستأجر⁽⁴³⁾.

وعليه، يتبين أن قواعد هامبورغ قد تناولت فكرة العقود الكمية قبل قواعد روتردام ولكنها عالجتها بشكل مختلف، إذ أنها عدت كل شحنة منفصلة عن بقية الشحنات وتشكل عقد نقل مستقلاً، ومن ثم أخضعته لأحكامه إذا اكتسب النقل طابعاً دولياً. ولا تطبق القواعد في حالة وجود مشاركة إيجار تنظم هذه الشحنات إلا إذا نظم في مشاركة الإيجار سند شحن. أمّا قواعد روتردام، فقد عدت العقود الكمية استثناءً من المادة 79 التي تبطل كل شرط يخالف أحكامها، وأجازت بموجب هذا الاستثناء لطرفي النقل أن يعيدا تنظيم العلاقة بينهما حتى ولو تضمن التنظيم زيادةً أو تخفيفاً من حقوق كل طرف والتزاماته ومسؤولياته إذا تحققت الشروط التي تطلبها الفقرة الثانية من المادة 82 من هذه القواعد.

42 المرجع السابق، ص 1.

43 د. محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، بند 23، ص 28.

الفرع الثاني

المحافظة على البضائع طبقاً لبياناتها

تقتضي المحافظة على البضائع من قبل الناقل، أن نتعرف بداية طريقة المحافظة (أولاً)، ومن ثم نوضح فيما بعد النطاق الزمني لتلك المحافظة (ثانياً)، لنتحقق في كلتا الحالتين من قدرة الناقل في المحافظة على البضائع طبقاً للتطورات المتسارعة في صناعة السفن.

أولاً- طريقة المحافظة على البضائع:

يلتزم الناقل أو ممثله الربان ووفق البيانات التي تلقاها من الشاحن بالمحافظة على البضائع المشحونة في السفينة حتى إصالتها إلى مكان المقصد وتسليمها إلى صاحب الحق الشرعي عليها، ألا وهو المرسل إليه أو من ينوب عنه طبقاً لما نصت عليه المادة 1/13 من قواعد روتردام، كتهويتها مثلاً أو تشغيل أجهزة التبريد إن كانت تتطلب ذلك، أو إعادة حزمها، أو تغليفها؛ بما يتناسب مع التطورات المتسارعة التي انتابت صناعة السفن⁽⁴⁴⁾. وفي الحقيقة يحدد العرف شروط هذا الالتزام لأن قواعد روتردام لم تأت بأية تفصيلات عن آلية المحافظة والاعتناء بالبضائع بما يتلاءم مع التقنيات الجديدة في صناعة السفن واستثمارها من الناحيتين الملاحية والتجارية، وهذه نقطة نقص انتابت هذه القواعد. وجدير بالقول: إنَّ التزام الناقل بالمحافظة على البضائع هو التزام تقليدي أصيل بنتيجة، وعليه يكفي لإثبات مسؤولية الناقل إثبات أن الضرر قد وقع⁽⁴⁵⁾. وتعدُّ طريقة المحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية إحدى نقاط التوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين.

ثانياً- النطاق الزمني للمحافظة على البضائع:

وهذا وقد وسعت قواعد روتردام من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل بالمحافظة على البضائع المنقولة في السفينة، إذ نصت في المادة 1/12 على أنه "تبدأ مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع".

44 W. TETLEY, The proposed new United States Senate Cogso: The disintegration of uniform international carriage of goods by sea Law, J.Mar.L. & Com, vol. 30, 1999, p. 597.

45 د. علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، من دون سنة نشر، ص245؛ حكم المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم 49 لسنة 12 القضائية، جلسة 1990/6/10 مدني، منشور في المنشورات الحقوقية الصادرة عن هذه المحكمة، الأحكام المدنية، 1990، ص285.

ووفقاً لما تقدم، يبدأ التزام الناقل بحفظ البضاعة من لحظة استلامها من الشاحن قبل ميناء الشحن أو في ميناء الشحن ويمتد حتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ أو بعد ميناء التفريغ، وذلك على نقيض ما هو مقرر في كل من قواعد هامبورغ وقيلها قواعد لاهاي اللتين حصرتا التزام الناقل بحفظ البضاعة من وقت استلامها في ميناء الشحن حتى تسليمها في ميناء التفريغ. وفي الحقيقة، يتسم النص الذي قرره قواعد روتردام بالحدثة، ويصب في مصالح الشاحن لأنه يوسع من نطاق التزام الناقل ومن ثم من مسؤوليته، ويتناغم مع الاجتهادات القضائية الحديثة التي جعلت من الناقل البحري مسؤولاً من وقت استلام البضائع حتى وقت تسليمها تسليمياً فعلياً إلى المرسل إليه⁽⁴⁶⁾، كما يتماشى مع المفهوم الجديد للنقل الذي أصبح ينفذ من الباب إلى الباب، بمعنى النقل متعدد الوسائط، مما انعكس بشكل جلي على مسمى هذه القواعد، ونزید بأنه كان من المفترض على قواعد روتردام ألا تقف عند هذا الحد، بل أن تتضمن نصوصاً قانونية تعالج النقل متعدد الوسائط، (موضوع احتاج إلى أفراد دراسة بحثية)⁽⁴⁷⁾.

المبحث الثالث

التوازن في التزامات الناقل عند نهاية عقد النقل البحري تأسيساً للواقع العملي:

فإذا ما وصلت السفينة إلى الميناء المتفق عليه، يلتزم الناقل بالتزامين اثنين هما: المبادرة إلى تفريغ البضائع طبقاً لواقع التعامل البحري (الفرع الأول)، ومن ثم تسليمها وفق مقتضيات الحدثة في التعامل البحري (الفرع الثاني)، وذلك من أجل التحقق من مدى كون هذه الالتزامات تأسيساً للواقع العملي.

46 انظر المرجع رقم 25، قرار محكمة النقض السورية في القضية رقم 1014/3040، تاريخ 1983/5/21، مجلة القانون 1983، العددان 9-10، ص 1016؛ حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم 37 لسنة 54، جلسة تاريخ 1990/2/26، ذكر من قبل د. محمود سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 362.

47 Imad Eldin Abdulhay, «Le Transport Multimodal aux Emirats Arabe Unies, Etude Faite à la Lumière de Droit Français», article arbitré et accepté de publier dans l'Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Faculté de Droit et des Sciences Politiques, Université de Nantes, France, 7/12/2015, sera publié dans le Tome XXXIV, fin février 2016.

الفرع الأول

المبادرة إلى تفريغ البضائع طبقاً لواقع التعامل البحري:

تتم المبادرة إلى تفريغ البضاعة بأن يقوم الناقل البحري عبر ممثله الريان بفك أحزمة البضاعة (أولاً)، ومن ثم القيام بعمليات التفريغ (ثانياً).

أولاً- فك أحزمة البضائع:

ويسبق عملية التفريغ فك أحزمة البضائع وتجهيزها من أجل تفريغها. وتعدّ عملية فك البضائع مقدّمة للتفريغ، وهي الوجه العكسي لعملية رص البضائع. وتدخل عملية فك البضائع ضمن التزامات الناقل سواء كانت البضائع مشحونة في عنابر السفينة أو على سطحها، لأن الناقل أو ممثله الريان هو الشخص الأقدر على عملية الفك وتأمين سلامتها بوصفه هو الذي قام بعملية الرص وفق خطة الشحن التي أعدها مسبقاً، وأن عملية فك البضاعة تتصل بأمور ذات صلة وثيقة بالسفينة⁽⁴⁸⁾. وتجري عملية فك أربطة البضائع تحت سلطة الريان وإشرافه نيابة عن الناقل؛ فهي لا تستهدف توازن السفينة كما هو الحال بالنسبة إلى الرص، وإنما تكمن الغاية منها في سلامة البضاعة والسفينة⁽⁴⁹⁾.

والجدير بالذكر أن قواعد روتردام لم تنص على الالتزام بفك أحزمة البضاعة ضمن الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل، وهذه نقطة ضعف في القواعد وتذهب لصالح الناقلين، وإن كان التعامل البحري قد جعل من عملية فك أربطة البضاعة التزاماً يقع على عاتق الناقل البحري، وكان الأجدر بقواعد روتردام من أجل سد نقطة الضعف هذه أن تتضمن النص الآتي (يقع على عاتق الناقل الالتزام بفك أحزمة البضاعة المشحونة في السفينة)، مادام أريد من هذه القواعد أن تكون جامعة مانعة.

ثانياً- القيام بعمليات التفريغ:

يقصد بعملية تفريغ البضاعة العملية المادية التي يجري بموجبها إنزال البضاعة من السفينة ووضعها

48 حسن عبد الجبار حسن بو خلف، تحديد مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع، معهد التدريب والدراسات القضائية، سلسلة الدراسات القانونية، الطبعة الأولى، 2013، ص 86.

49 خالد عبدالواحد المعاينة، أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني وقانون التجارة البحرية المصري واتفاقية الأمم المتحدة، رسالة ماجستير في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2003، ص 32.

على رصيف الميناء. وهي عملية عكسية لعملية الشحن. وقد جرى العمل على ألا يقوم الناقل بعملية التفريغ وإنما يعهد بهذه المهمة لمقاول الشحن والتفريغ، ذلك الشخص المتخصص في تلك العمليات الذي يقوم بعمله تحت رقابة الناقل البحري وإشرافه أو ممثله الريان أو وكيل السفينة، ويسأل الناقل عن الأخطاء التي يرتكبها المقاول في أداء الأعمال التي يعهد إليه القيام بها والمتصلة بالشحن والتفريغ⁽⁵⁰⁾. وما قيل بصدد شحن البضائع ينطبق على تفريغها⁽⁵¹⁾، ومن ثمّ فهو التزام أسسه الواقع العملي، ويصب في مصلحة الشاحنين.

الفرع الثاني

تسليم البضائع وفق مقتضيات الحادثة في التعامل البحري:

يقع على عاتق الناقل الالتزام بتسليم البضاعة في المكان المتفق عليه إلى صاحب الحق الشرعي عليها سواء أكان هو الشاحن أم المرسل إليه؟ ويعدّ التسليم عملية قانونية تُقَلُّ من خلالها نقل حيازة البضاعة من الناقل إلى صاحب الحق عليها. وفي عالم اليوم يقوم عادة وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عن الناقل بتسليم البضاعة إلى أصحابها طبقاً لنوع سند الشحن⁽⁵²⁾ أو مستند النقل. وفي هذا المقام لا بدّ أن ندرس هل قدّمت قواعد روتردام جديداً في المجال؟ مما يطرح السؤال في ماهية التسليم المنشود للبضائع هل الحكمي أم الفعلي (أولاً)؟ وكذلك في زمن التسليم (ثانياً)، وأخيراً التسليم بمقتضى مستندات وسجلات النقل الالكترونية (ثالثاً).

أولاً- ماهية التسليم المنشود:

حسمت قواعد روتردام التناقض في الأحكام القضائية بالعديد من الأنظمة القضائية بأن التزامات الناقل البحري لا تنتهي إلا بالتسليم الفعلي للبضائع إلى صاحب الحق الشرعي عليها⁽⁵³⁾، وليس بالتسليم

50 قرار محكمة النقض السورية في القضية رقم 2146/1304، تاريخ 1983/11/14، مجلة المحامون 1983، ص158؛ قرار محكمة النقض السورية في القضية رقم 760/250، تاريخ 1983/4/24، مجلة القانون 1983، ص1009.

51 انظر 11 وما بعدها.

52 انظر رسالتنا في الدكتوراه: Imad Eldin ABDULHAY, Le consignataire du navire dans le transport maritime international des marchandises, étude comparée, Faculté de droit, Université de Nantes, France, 1997, p 1 et suiv.

53 قرار محكمة النقض السورية رقم 651، الغرفة المدنية، 1978/4/22، منشور في مجموعة النبواتي 1979-1988، الجزء الأول، الطبعة الأولى، 1991، ص550؛ قرار محكمة النقض السورية في القضية رقم 29/27 ه.ع، 1980/11/12، مجلة

الحكمي الذي يتم بمجرد تبادل الوثائق بين طرفي النقل، يعني أذن التسليم مقابل سند الشحن⁽⁵⁴⁾، ومن ثمَّ فإنَّ قواعد روتردام قد قننت ما سبق وأن أرسى دعائمه الاجتهاد القضائي، وهو توجه أصيل لأن مسؤولية الناقل لا يمكن أن تنتهي بالتسليم الحكمي للبضائع في الوقت الذي لم يتمكن صاحب الحق الشرعي عليها من حيازتها حيازة مادية، وفي هذا مصلحة للشاحنين.

وفي هذا السياق، نوَّكد مرة أخرى أن قواعد روتردام انتابها القصور في التطرق إلى الآليات الجديدة لتسليم البضائع في ضوء التطور التقني الذي استجد على صناعة السفن، وأن عملية التسليم ستختلف باختلاف نوع السفينة والبضائع المنقولة عليها، سواء أكانت بضائع حاويات، بضائع دوكمة، أم بضائع صلبة، أم سوائل أم غير ذلك، مع أن الاجتهاد القضائي قد قال كلمته في طريقة تسليم بعض أنواع البضائع وخصوصاً السوائل والنفط، إذ لا يعدُّ تسليمًا ذلك التسليم الذي يجري على ظهر السفينة بعد قياس ما تحتويه خزاناتها⁽⁵⁵⁾، بل لابدَّ من وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو تنظيم ضبط الإدخال إلى خزانات الميناء والعدول عن كل اجتهاد مخالف⁽⁵⁶⁾. وكما نتمنى لو أن قواعد روتردام قد نصت على آليات جديدة للتسليم تتوافق مع الطرائق الجديدة لصناعة السفن والتقنيات الحديثة التي جهزت بها.

ثانياً- زمن التسليم:

كما أحدثت قواعد روتردام نقلة نوعية عندما نصت في المادة 2/3/12 بأنه لا يجوز أن يكون وقت

المحامون 1981، قاعدة 232، ص652؛ حكم محكمة تمييز دبي في الطعون ذوات الأرقام 71 و87 و88 لسنة 2007 تجاري، منشورة في مجموعة الأحكام والمبادئ القانونية الصادرة عن هذه المحكمة في المواد المدنية والتجارية والعمالية والعقارية والأحوال الشخصية، الجزء الثاني، العدد الثامن عشر، 2007، ص627؛ المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم 257 لسنة 21 القضائية، تاريخ 2001/3/28 (مدني)، منشور في مجموعة الأحكام الصادرة عن هذه المحكمة، الجزء الأول، 2001، ص289؛ المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم 116 لسنة 19 القضائية، تاريخ 1998/2/10 (مدني)، منشور في مجموعة الأحكام الصادرة عن هذه المحكمة، 1998، ص102.

Cass. Com. Fr, 17 novembre 1992, Bull.T.L. 1993, p.50. Cass. Com. Fr, 5 juillet 1994, Bull.T.L. 1994, p.690, DMF 1994, p. 760, obs. Y. TASSEL.

54 قرار محكمة النقض السورية، 1977/9/14، منشور في مجلة المحامون 1978، ص50.

C. A. Aix-en-Provence, Fr, 24 janvier 1992, Bull.T.L. 1992, p.421, C. A. Aix-en-Provence, Fr, 30 mai 1991, DMF. 1992, p.194, obs. BONASSIES, J. BONNAUD, « Transport maritime : le moment de la livraison », Rev. Scapel 1994, p.45.

55 قرار محكمة النقض السورية في القضية رقم 7291/1716، 1990/10/2، مجلة المحامون 1991، قاعدة 171، ص387.

56 قرار الهيئة العامة لمحكمة النقض السورية في القضية رقم 67/15، 1994/5/3، مجلة المحامون 1994، قاعدة 448، ص1118.

تسليم البضائع سابقاً لإتمام التفريغ النهائي بمقتضى عقد النقل، بل ذهبت إلى أبعد من ذلك حين عدت أي اتفاق على غير ذلك باطلاً، وذلك على نقيض ما كان مقرراً في قواعد لاهاي التي تجيز أن يكون التسليم سابقاً على التفريغ إذا تحمل المرسل إليه عبء التفريغ، وقد يكون التفريغ لاحقاً للتسليم إذا كان التفريغ على عاتق الناقل. وبرأينا، يعد النص الذي جاءت به قواعد روتردام أكثر توازناً بين مصالح الشاحنين والناقلين ويذهب في اتجاه ترميم الحرية التعاقدية في نقل عمليات الشحن والتفريغ من الناقل إلى الشاحن التي جاءت بها المادة 2/13 من القواعد سالفة الذكر، ليحقق حداً أدنى من التوازن بين مصالح طرفي النقل في هذه النقطة.

ومن الأمور التي استحدثتها قواعد روتردام ما نصت عليه المادة 2/12ب أنه في حال كان قانون البلد الذي تسلم البضائع فيه يقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، كالسلطات المينائية والجمركية على سبيل المثال، فإن التزام الناقل بتسليم البضائع ينتهي من تاريخ تسليمها إلى هذه السلطات. ونعتقد أن هذا الحكم يعد تطوراً أيضاً يستحق الثناء عليه في قواعد روتردام ويذهب في الاتجاه الصحيح، ويضع حداً لأي قول في غير ذلك، ولا سيما بعد التضارب والتناقض في الأحكام القضائية الذي شهده عالم النقل البحري في بعض الأنظمة القضائية، لجهة تحديد هل تسلم الناقل البضائع أم لا إلى السلطات المينائية أو الجمركية؟ ومن ثم انتهت مسؤوليته بالتسليم لهذه السلطات وتنظيم ضبط الإدخال إلى مستودعاتها⁽⁵⁷⁾، في حين أن الاجتهاد القضائي السابق حمل المسؤولية للناقل أو لوكيله أو ممثله في الميناء في حال تضرر البضاعة، وهي تحت سيطرة السلطات المينائية أو الجمركية التي عدّها الاجتهاد القضائي بمنزلة مودع تودع لديها البضائع إلى حين استكمال الإجراءات المينائية أو الجمركية، ومن ثم عدم مسؤولية هذه السلطات عن كل ما يصيب البضائع خلال مدة وجودها تحت سيطرتها⁽⁵⁸⁾. هذا الحكم الذي جاءت به

57 قرار الهيئة العامة لمحكمة النقض السورية، رقم (67)، تاريخ 1994/5/3، سبق ذكره، ص 362، ومنشور في مجموعة المبادئ القانونية للهيئة العامة لمحكمة النقض السورية المعدة من قبل المحامي شفيق طعمة، ص 97؛ حكم محكمة النقض السورية-هيئة عامة رقم (29) تاريخ 2010/11/12، قاعدة 149، سبق ذكره، ص 95؛ المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم (49) لسنة 12 ق، تاريخ 1990/6/10 (مدني)، سبق ذكره، ص 285؛ المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم (11) لسنة 19 ق، تاريخ 1998/2/10 (مدني)، سبق ذكره، ص 102؛ المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم (257) لسنة 21 ق، تاريخ 2001/3/28 (مدني)، سبق ذكره، ص 289؛ حكم محكمة النقض المصرية، 1976/6/21، مرجع سابق، ص 1384؛ حكم محكمة النقض المصرية، 1976/6/21، مرجع سابق، ص 1384.

58 محكمة النقض السورية، 1986/9/27، سبق ذكره، ص 1751.

قواعد روتردام سبق وأن أقرته قواعد هامبورغ في المادة 2/4/ب منها، على خلاف قواعد لاهاي التي لم تفرد أي نص قانوني في ذلك، ويعد ما جاء في قواعد روتردام في هذه النقطة لمصلحة الشاحنين.

ثالثاً- التسليم بمقتضى مستندات وسجلات النقل الالكترونية:

قامت قواعد روتردام على خلاف قواعد هامبورغ التي لم تتعرض إلى آليات التسليم تاركة ذلك للعقد أو القانون أو العرف السائد بميناء التفريغ (م 4/ب)، وأيضاً على نقيض قواعد لاهاي التي لم تنطرق إلى عملية التسليم، بالتفرقة بين ثلاث حالات:

الأولى، تسليم البضائع عند عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل الكتروني قابل للتداول: تُسَلَّمُ البضائع إلى المرسل إليه في الزمان والمكان المشار إليهما في المادة 43. ويحق للناقل أن يمتنع عن التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي بأنه هو المرسل إليه صفته القانونية للناقل (م 45/أ). وإذا كان اسم المرسل إليه وعنوانه غير محددتين في مستند النقل أو السجل الالكتروني، يقوم الطرف الذي يحوز على البضائع بإبلاغ الناقل بذلك حتى يتخذ الإجراءات اللازمة قبل وصول البضائع إلى مقصدها أو عند وصولها (م 45/ب). وإذا تعذر تسليم البضائع بسبب عدم تقديم المرسل إليه في الزمان المحدد في المادة 43 مع أنه تلقى إشعاراً من الناقل بوصول البضائع، أو بسبب أن الناقل رفض تسليم البضائع للشخص الذي ادعى أنه هو المرسل إليه ولم يثبت صفته بشكل كاف، أو بسبب عدم قدرة الناقل بعد بذله الجهد المعقول لتحديد مكان المرسل إليه ليتلقى منه تعليمات لمن يسلم البضائع، جاز للناقل في الفرضيات الثلاث أن يعلم الطرف المسيطر بذلك، وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل بعد اتخاذ الإجراءات اللازمة لتحديد مكان الطرف المسيطر، كان من حق الناقل أن يبلغ الشاحن بذلك، وأن يطلب إليه تزويده بالتعليمات الموافقة بشأن تسليم البضائع. وأخيراً إذا تعذر على الناقل بعد بذل الجهد المعقول لتحديد مكان الشاحن، كان من حق الناقل أن يبادر إلى إعلام الشاحن المستندي بذلك، وأن يطلب إليه تعليمات بشأن تسليم البضائع (م 45/ج). وعليه، يحتل الناقل الذي يسلم البضائع بناءً على تعليمات من الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي بموجب الفقرة (ج) من المادة 45 سالفة الذكر، من الالتزام بالتسليم بمقتضى عقد النقل (م 45/د). وبناءً على سبق، نرى أن قواعد روتردام قد راعت كلاً من مصالح الناقلين والشاحنين عندما تصورت الفرضيات كلها التي يمكن أن تظهر عن تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند نقل أو سجل الكتروني قابل للتداول.

الثانية، تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه حتى تسلم البضائع إلى المرسل إليه: ففي هذه الحالة جاءت المادة 46 من قواعد روتردام بالإجراءات نفسها التي نصت عليها المادة 45 بفقراتها كلها سالفه الذكر، ولكن من خلال مستند النقل غير قابل للتداول، وأضافت إذا أصدر الناقل عدة نسخ أصلية من مستند النقل غير القابل للتداول، تقوم النسخة الأصلية الواحدة مقام بقية النسخ الأصلية الأخرى التي تفقد مفعولها. وفي هذا المقام، يتأكد أن قواعد روتردام قد وازنت مرة أخرى بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين.

الثالثة، تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل أو سجل الكتروني: يتبين أن المادة 47 من هذه القواعد قد زادت على التفاصيل التي تضمنتها كل من المادتين 45 و46 لاستكمال عملية التسليم، مع التنويه إلى أن قواعد روتردام قد فصلت في فرضيات التسليم كلها التي يمكن أن تحدث في أثناء التطبيق العملي، كما أنها استبدلت بسندات الشحن الورقية مستندات أو سجلات النقل الالكترونية بأشكالها كلها التي قدمناها آنفاً بعنوان الحداثة. وفي هذا الصدد، يتأكد أن قواعد روتردام قد وازنت موازنة جيدة بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين.

الخاتمة:

من خلال دراستنا للتوازن في التزامات الناقل البحري توصلنا إلى النتائج والتوصيات الآتية:

- 1- إن قواعد روتردام قد مدت من التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية ابتداءً من بدء الرحلة وخلالها وحتى الانتهاء منها (م 14)، بعد أن كان ذلك الالتزام في قواعد لاهاي مقصوراً على بدء الرحلة (م 1/3)، وفي هذا تطور وخطوة للأمام يصب في مصلحة الشاحنين.
- 2- لم تحمل اتفاقية روتردام في طياتها (م 27) كلها مستلزمات عملية تسلم البضائع في ميناء القيام من قبل الناقل كالفحص والمعاينة وإبداء التحفظات، إن كانت البضائع معيبة بحجة أن التطبيق العملي والاجتهاد القضائي قد شملا ذلك، ومن ثم لا داعٍ للنص على ذلك من جديد. وفي ذلك رأينا خطوة للوراء وميلاً لمصلحة الناقلين ومحافظة على النهج التقليدي في تسلم البضائع. ولمعالجة ذلك كنا نتمنى لو أُدرج نص في قواعد روتردام يقضي بأن "يلتزم الناقل بالقيام بفحص البضائع ومعاينتها عند تسليمها من الشاحن وإبداء تحفظات صريحة وواضحة إن وجدها متضررة وتبليغها للشاحن".
- 3- أعادت قواعد روتردام (م 15) إنتاج ما كان موجوداً في قواعد هامبورغ بالتفاصيل ذاتها تقريباً فيما يتعلق بكيفية تعامل الناقل مع البضائع الخطرة من حيث قبوله لها للنقل. أما إذا كانت البضائع غير مطابقة للمواصفات فلم تأت بجديد، وإنما اقتصر دورها على تقنين ما جرى عليه التعامل

- البحري (م 29، 31، 32، 36، 55). وهاتان النقطتان تشكلان توازناً بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين.
- 4- أبطلت قواعد روتردام كل اتفاق في عقد النقل أو في مستند النقل أو في وثيقة الشحن يقضي بأن يكون وقت تسلّم أو تسليم البضائع لاحقاً للشحن أو سابقاً للتفريغ (م 2/12 أ)، وذلك للتخفيف من وطأة الحرية التعاقدية التي أوردتها المادة (2/13) بجواز نقل عمليات الشحن والتفريغ من عاتق الناقل إلى الشاحن، لتحافظ على نوع من التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين.
- 5- أضافت قواعد روتردام في المادة (2/12 أ) أن التزامات الناقل تجاه البضائع لا تبدأ إلا من تاريخ تسلّم البضائع من السلطة المينائية أو الجمركية في حال كان قانون البلد الذي تسلّم فيه البضائع يقضي بتسليمها من قبل سلطة أو طرف ثالث قبل تسليمها للناقل. وإذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يقوم الناقل بتسليم البضائع إلى السلطة المينائية أو إلى طرف ثالث آخر يستطيع المرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، فهنا ينتهي التزام الناقل تجاه البضائع بعد تسليمها إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث. ويعدّ ذلك تطوراً وخطوة للأمام ويصب في مصالح الناقلين بعد أن كان الاجتهاد القضائي متضارباً في هذا الشأن.
- 6- جاءت قواعد روتردام بفصلين جديدين عن مستندات النقل وسجلات النقل الالكترونية هما الفصلين الثالث والثامن فضلاً عن الفصل التاسع الذي يخص تسليم البضائع بموجب هذه المستندات، ورأينا في ذلك خطوة للأمام وانسجاماً مع الاستخدام المكثف لسندات ووثائق الشحن الالكترونية، وهو توجه يستحق مباركته ويصب في مصالح الناقلين والشاحنين على حد سواء، حيث الحدّث والوضوح.
- 7- أجازت قواعد روتردام في المادة (2/12) الاتفاق على أن يقوم الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه بعمليات الشحن والتفريغ وحرص البضائع، على أن يشار إلى ذلك في تفاصيل مستند النقل. هذا الالتزام يقع في الأصل على عاتق الناقل. وهنا تكون قواعد روتردام قد مالت لمصالح الناقلين على حساب مصالح الشاحنين، وتمنينا لو أن قواعد روتردام قد تركت ذلك لما هو سائد في التطبيق العملي من خلال إدراج شرط (FIO) في سند الشحن.
- 8- نقلت قواعد روتردام في المادة (2/13) في سابقة قانونية لم تكن موجودة في مثيلاتها عبء الشحن والتفريغ من عاتق الناقل إلى الشاحن باسم الحرية التعاقدية. ويعدّ ذلك إخلالاً بمصالح الشاحنين لحساب مصالح الناقلين وخطوة للوراء بالنسبة إلى الدول النامية. وفي سبيل تجنّب هذه المثالب على قواعد روتردام، كان بالإمكان الإبقاء على عمليات الشحن والتفريغ على عاتق الناقل وفق ما كان عليه الأمر في كل من قواعد لاهاي وهامبورغ، والاكتفاء بالرجوع إلى الواقع العملي

- الذي يسمح بنقل هذه العمليات من الناقل إلى الشاحن، من خلال إدراج شرط التسليم تحت الروافع في سند الشحن وحسب ما تتجه إليه إرادة طرفي العقد (FIO)، وبذلك يكون قد تمت المحافظة على التوازن بين مصلحة الشاحن والناقلين، دون أن تطغى إحداهما على الأخرى.
- 9- استحدثت قواعد روتردام في المادة (28) التزاماً جديداً للناقل يتمثل بالاستجابة لطلبات الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات كلها اللازمة لنقل البضائع بصورة ملائمة. وأتى هذا الالتزام مقابل التزام الشاحن بالتعاون والتنسيق مع الناقل في عملية نقل البضائع. وهنا نستطيع القول: إن ما جرى هو خلق توازن بين الناقلين والشاحنين.
- 10- غاب عن قواعد روتردام التعرض للتطور التكنولوجي في صناعة السفن وأثره في التزامات الناقل، وهذه نقطة ضعف توسم بها هذه القواعد، مع أن هذا التطور التكنولوجي قد يحسب لصالح الناقلين أو لصالح الشاحنين، وكان على واضعي قواعد روتردام أن ينصوا على تحديد التزامات الناقل على وقع التطور التكنولوجي في صناعة السفن.
- 11- نصت قواعد روتردام في المادة (80) أول مرة في تاريخ النقل البحري على ما يسمى بعقود النقل الكمية التي تمثل خروجاً على أحكام هذه الاتفاقية (م 79)، عندما سمحت للأطراف المتعاقدة أن يزيدوا أو يخففوا من التزاماتهم وحقوقهم بما يمثل إعلاء لإرادة أطراف عقد النقل في الحدود التي تم بيانها في القواعد. ومع ذلك يعد هذا في مصلحة الناقلين على حساب الشاحنين في الدول النامية، وإن كان هؤلاء الذين يمثلون كبار الشاحنين في الدول المتقدمة قد وافقوا على هذا النص بحجة أنهم يتمتعون بمركز اقتصادي قوي يمكنهم من التفاوض على شروط العقد الكمي مع الناقلين، وكان يحدونا الأمل بوضع نص في هذه القواعد يوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين في الدول المتقدمة وفي الدول النامية على حد سواء.
- 12- لم تأت قواعد روتردام بشيء جديد فيما يتعلق بالمحافظة على البضائع في حال الهلاك أو التلف أو التأخير (م 1/13)، بل أبقت على هذا الالتزام التقليدي الذي كان معمولاً به في كل قواعد هامبورغ (م 5) ولاهاي (م 1/1)، ويعد هذا الالتزام خدمة لمصالح الشاحنين.
- 13- وسعت قواعد روتردام في المادة (1/12) من النطاق الزمني لالتزام الناقل إذ أصبح مسؤولاً عن البضاعة من وقت استلامها إلى وقت تسليمها تسليمياً فعلياً، وذلك على نقيض كل من القواعد السابقة لاهاي (م 2) وهامبورغ (م 1/4)، اللتين كانتا تحصران ذلك الالتزام من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ. ورأينا في ذلك تطوراً يحقق مصالح الشاحنين ويتناغم مع كل من الاجتهاد القضائي في العديد من دول العالم، وكذلك مع النقل متعدد الوسائط سمة العصر (م 26)، ممّا أدى إلى التوسع في المدلول القانوني لعقد النقل ليعبر من النقل البحري إلى النقل متعدد الوسائط في بعض

- مراحله، مما انعكس بشكل جلي على مسمى الاتفاقية، وتزيد بأنه كان من المفترض على قواعد روتردام ألا تقف عند هذا الحد، بل أن تتضمن نصوصاً قانونية تعالج النقل متعدد الوسائط.
- 14- لم تنص قواعد روتردام على الالتزام بفك أحزمة البضاعة ضمن الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل، وهذه نقطة ضعف في قواعد روتردام تذهب لصالح الناقلين، وإن كان التعامل البحري قد جعل من عملية فك أربطة البضاعة التزاماً يقع على عاتق الناقل البحري، وكان رأينا أن قواعد روتردام قد أضعفت الفرصة بأن تنص على الآتي (يقع على عاتق الناقل الالتزام بفك أحزمة البضاعة المشحونة في السفينة)، مادام أريد من هذه القواعد أن تكون قواعد جامعة مانعة.
- 15- قننت قواعد روتردام ما سبق وأرسى دعائمه الاجتهاد القضائي من حيث التزام الناقل لا ينتهي إلا بالتسليم الفعلي للبضائع إلى صاحب الحق الشرعي عليها وليس بالتسليم الحكمي، وهو توجه أصيل لأن مسؤولية الناقل لا يمكن أن تقبل بانتهانها بالتسليم الحكمي للبضائع في الوقت الذي لم يتمكن صاحب الحق الشرعي عليها من حيازتها حيازة مادية، وفي هذا مصلحة للشاحنين. وبالمقابل، فصلت قواعد روتردام فرضيات التسليم كلها بمقتضى مستندات وسجلات النقل الالكترونية بدافع خلق توازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين.
- 16- إلا أن قواعد روتردام شابها القصور في التطرق إلى الآليات الجديدة لتسليم البضائع في ضوء التطور التقني الذي استجد على صناعة السفن، وما زودت به من تجهيزات حديثة لأجل ذلك، وأن عملية التسليم ستختلف باختلاف نوع السفينة والبضائع المنقولة عليها، سواء أكانت بضائع حاويات، أم بضائع دوكمة، أم بضائع صلبة، أم سوانل أم غير ذلك. وكنا نتمنى لو أن قواعد روتردام قد نصت على آليات جديدة للتسليم تتوافق مع الطرائق الجديدة لصناعة السفن والتقنيات الحديثة التي جهزت بها لتجعل من عمليات التسليم أكثر فعالية من الناحية القانونية والفعالية.
- 17- التمني على دول العالم سواء أكانت من الدول الناقلة أم من الدول الشاحنة المبادرة إلى تصديق قواعد روتردام مع دفعنا ببعض العيوب والنواقص فيها، نظراً إلى ما تتمتع به من ميزات بخلق نوع من التوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين، إذ نصف هذه القواعد بالحدثة وتطوير قواعد النقل البحري، وأن بعض المخاوف التي تساور كلاً من الدول المتقدمة والدول النامية يجب ألا تحرمهما من الاستفادة من قواعد جامعة مانعة لم تتوفر مثل هذه المقومات في كل من قواعد هامبورغ ولاهاي بالنسبة إلى الطرفين⁽⁵⁹⁾.

59 هذه الأمانة لم تعتمد فقط على هذه الدراسة وإنما أيضاً على دراسات متعمقة أخرى أجريتها وأشرنا إليها في متن بحثنا عن قواعد روتردام شملت معظم أحكام هذه القواعد.

المراجع

أولاً- المراجع العربية:

1. د. البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، من دون سنة نشر.
2. د. بهي الدين محمود، أضواء على إصدار لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مارس 2009، ص 22. مقال غير منشور.
3. د. بو خلف حسن عبدالجبار حسن، تحديد مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع، معهد التدريب والدراسات القضائية، سلسلة الدراسات القانونية، الطبعة الأولى، 2013.
4. د. خديجة نبات، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام-اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بومرداس، 2012-2013، ص 118.
5. د. الدلابيح محمد، اتفاقية روتردام وأين نحن منها؟ مقال من صحتين منشور على الموقع الإلكتروني <http://www.ammonnews.net/article.aspx?articleNo=49223>
6. د. رضوان فايز نعيم، القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، دار النهضة العربية، 2012-2013، 2014.
7. د. الشرفاوي محمود سمير، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1993.
8. د. عبدالحى عماد الدين & د. فارس عمر، القانون البحري، منشورات جامعة حلب، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، 2013.
9. د. عبدالحى عماد الدين، مستقبل وثيقة الشحن الالكترونية ووثيقة الشحن التقليدية في التجارة البحرية، مجلة جامعة حلب، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 39، 2015.
10. د. العمودي عبدالرحيم عبدالله محمد عوض، المركز القانوني للريان وسلطاته، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2005.

11. د. غنام شريف محمد، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، 2012.
12. د. قاسم علي سيد، الوجيز في القانون البحري الإماراتي مع الإشارة إلى مشروع القانون الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية مزيدة ومنقحة، 2015.
13. د. فايد محمد بهجت، مسؤولية الناقل للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، بلا سنة نشر.
14. فرج نبيل، مخاطر التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر "قواعد روتردام" وصراع المصالح بين الشاحنين والناقلين، مقال منشور على الموقع الإلكتروني www.inter-review.com/magazine-show-715-ar.html
15. د. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر.
16. د. المعاينة خالد عبدالواحد، أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني وقانون التجارة البحرية المصري واتفاقية الأمم المتحدة، رسالة ماجستير في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2003.
17. د. ملش فاروق، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع بالبحر كلياً أو جزئياً لسنة 2008، الحسنات والإيجابيات القانونية، بحث غير منشور حصلنا عليه ودياً من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
18. د. ملش فاروق، إعادة قراءة قواعد روتردام 2008، مجلة النقل البحري، السنة الخامسة عشر، العدد 181، 2009.
19. د. موسى عبدالرافع، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص، دار النهضة العربية، مصر، 1996.
20. د. موسى محمد ابراهيم، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، من دون سنة نشر.

ثانياً: الدراسات المتخصصة:

1. دراسة أجراها المركز المصري لدراسات التصدير والاستيراد بتاريخ 2010/4/4 عن قواعد روتردام 2008، غير منشورة، حصلنا عليها ودياً من المركز ذاته.
2. دراسة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري التي مقرها الاسكندرية من قبل مجلس وزراء النقل العرب في دورته الثالثة والأربعين بتاريخ 2009/10/27 بتقديم رؤية عن إمكانية التصديق على قواعد روتردام من قبل الدول العربية، حيث عقدت ورشة عمل بتاريخ 2-2010/4/3 في مقر الأكاديمية، موجودة في كل من وزارة النقل السورية وفي الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا في مصر.
3. دراسة تحليل وتقييم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام 2008)، بهدف استخلاص رؤية عربية مشتركة حول جدوى المصادقة على هذه القواعد، ندوة عمان، الأردن، 2010/3/21، منشورة على الموقع الإلكتروني

التالي: http://www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_429.pdf

ثالثاً: المراجع الأجنبية:

1. ABDULHAY Imad Eldin, «Le consignataire du navire dans le transport maritime international des marchandises, étude comparée», Faculté de droit, Université de Nantes, France, 1997.
2. ABDULHAY Imad Eldin, «Le Transport Multimodal aux Emirats Arabe Unies, Etude Faite à la Lumière de Droit Français», article arbitré et accepté de publier dans l'Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Faculté de Droit et des Sciences Politiques, Université de Nantes, France, 7/12/2015, sera publié dans le Tome XXXIV, fin février 2016.
3. BONASSIES P, Observation sur l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence française, 30 mai 1991, DMF. 1992, p.194.
4. BONNAUD J, « Transport maritime : le moment de la livraison », Rev. Scapel 1994, p.45.
5. CARRERA Javier Fernandes, «Appréciation critique générale des Règles de Rotterdam dans le monde maritime international», mémoire, 2005, non publié.
6. DIALIO Ibrahima Khalil, «Communication sur obligations et responsabilité du chargeur dans les règles de Rotterdam», colloque à Rotterdam du 21 septembre 2009, non publié.
7. MENDESJOHN A.I, Why the U.S.A. did not ratify the Visby amendments, J. Mar.I. & com, vol 23, 1992.
8. TASSEL Y, Observation sur l'arrêt de la Cour de Cassation Commercial française, 5 juillet 1994, Bull.T.L. 1994, p.690, DMF 1994.
9. TETLEY W, The proposed new United States Senate Cogso: The disintegration of uniform international carriage of goods by sea Law, J.Mar.L. & Com, vol. 30, 1999.

تاريخ ورود البحث إلى مجلة جامعة دمشق 2015/11/15.