

النظام القانونى للطرف المنفذ البحرى
فى ضوء إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولى للبضائع
عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٩)

ا.د . حنان عبد العزيز مخلوف
أستاذ مساعد القانون التجارى والبحرى
كلية الحقوق – جامعة بنها

مقدمة

إن أحد أهم مزايا القانون البحرى هو معرفة كيفية وضع المفاهيم الأصلية التى تلبى الإحتياجات الإقتصادية ، والتى تُعد إثراء للقانون ومفرداته .

وقد كان هناك ، لوقت طويل ، خلط بين الناقل من ناحية ، ومؤجر السفينة ومستأجرها من ناحية أخرى ، حتى أصبح الناقل يتمتع -اليوم - بنظام قانونى خاص به يكاد يكون هو محور إهتمام معظم الإتفاقيات الدولية التى تتعلق بالنقل البحرى للبضائع .

كما ظهر حديثاً نتيجة للتطورات التكنولوجية وإحتياجات التشغيل الحديثة الناقل بدون سفينة NVOCC ، وظهرت ، أيضاً ، الكثير من التحالفات والإتحادات الكبيرة والتى ليس من السهل تحديد وظائفها ومسئولياتها .

وتسعى النصوص الحديثة إلى تقنين تلك الممارسات ، وعلى سبيل المثال اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمسئولية مشغلى محطات النقل الدولى الصادرة فى ١٩ أبريل ١٩٩١ .

كذلك قواعد هامبورج والتى كانت أول من استحدثت مصطلح الناقل البديل (الناقل الفعلى) *le transporteur substitute* ، وذلك بجانب الناقل المتعاقد وهو الذى يبرم عقد النقل مع الشاحن . أما الناقل الفعلى فهو الذى يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ النقل بأكمله أو جزء منه ، كما يجب أن يشمل أيضاً كل شخص آخر يُعهد إليه بهذا التنفيذ (م/٢/١) .

ولم تنجو قواعد روتردام من هذا الحراك الدؤوب فى قطاع النقل البحرى ، حيث تبنت مصطلحات مبتكرة _ فى هذا الصدد_ كالشاحن المستندى والطرف المسيطر والطرف المنفذ البحرى .

فى عالم النقل حتى ولو كان داخلياً ، لا يمكن لشخص شخص وحيد أن يقوم بتنفيذ النقل بمفرده، بل لا بد له من مساعدين له يدورون فى فلك الأطراف الأساسية لعقد النقل وهما الناقل والشاحن . فتقسيم العمل حقيقة لا ينكرها عاقل . فالشاحن ، من ناحية ، يدخل

في علاقات متعددة مع كثير من الوسطاء كوكيل العبور أو وكيل النقل ، وأحياناً مقاول الشحن والتفريغ .

ومن ناحية أخرى ، فإن الناقل يستعين أيضاً بالعديد من المساعدين كالريبان ، ومقاول الشحن والتفريغ .

ولما كان من النادر أن يتم تنفيذ النقل بواسطة شخص واحد فقط . فكان هناك الناقل المتعاقد ومجموعة من التابعين ، والناقل الفعلي ، والمنفذون .

وقد عُرف ، منذ زمن طويل ، ما يسمى بالطرف المنفذ في نطاق نقل الركاب . حيث عرفته إتفاقية جوادا لاجارا ، المتعلقة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي ، بأنه شخص آخر غير الناقل المتعاقد . كما عرفته إتفاقية وارسو بأنه ، شخص آخر غير الناقل المتعاقد ، بناء على إذن من الناقل ، يقوم بتنفيذ النقل بأكمله أو جزء منه . كما نصت هذه الأخيرة على خضوع الطرف المنفذ لنظام قانوني مماثل لذلك الذي يخضع له الناقل المتعاقد . وقد تبنت إتفاقية مونتريال ذات الفكرة .

وفي ذات السياق ، فإن إتفاقية أثينا وبروتوكولها الصادر عام ١٩٩٢ ، والذي تم تضمينها في لائحة نقل الركاب البحرية الصادرة في يونيو ٢٠٠٩ ، قد أخضعت لقواعدها ليس فقط الناقل الذي بواسطته أو لحسابه يتم إبرام العقد ولكن أيضاً الناقل البديل ، وهو شخص آخر غير الناقل المالك أو المستأجر أو المشغل والذي ينفذ فعلياً النقل بأكمله أو جزء منه .

كذلك فإن إتفاقية النقل البري CMR قد نصت على أنه : " يكون الناقل مسؤولاً عن أفعال وإهمال ليس فقط تابعيه ، ولكن أيضاً عن جميع الأشخاص الآخرين الذين يلجأ إليهم لتنفيذ النقل ، وذلك أثناء ممارسة هؤلاء الأشخاص لمهامهم " (م/٣) .

فهذا النص ينظم المسؤولية التعاقدية للناقل عن فعل الغير و فعل الناقل البديل .

أما إتفاقية بودابست المتعلقة بنقل البضائع فى الممرات الملاحية الداخلية CMNI ، وإتفاقية النقل بالسكك الحديدية CIM ، فقد كانت أكثر جرأة حين نصت على أن الطرف المنفذ يشبه إلى حد كبير الناقل المتعاقد .

وعلى ذات النهج سارت قواعد روتردام ، حيث كرست مفهوم الطرف المنفذ وعرفته فى المادة ٧/١ منها . فالأطراف المنفذة ليسوا أطرافاً فى عقد النقل بالمفهوم الدقيق لهذه الكلمة ، ولكنهم أشخاصاً يساهمون فى تنفيذ عقد النقل . ومن ثم فقد تم إدخالهم فى الدائرة التعاقدية من قبل الناقل .

موضوع الدراسة :

لعل من أهم الأحكام المستحدثة التى جاءت بها قواعد روتردام ٢٠٠٩ هى ما يتعلق منها بالطرف المنفذ البحرى . فقد إنفردت قواعد روتردام بتحديد مفهوم الطرف المنفذ البحرى وشروط إكتسابه لهذا الوصف ، كما حددت إلتزاماته وشروط إنعقاد مسئوليته الفردية ومسئوليته التكافلية والتضامنية مع الناقل المتعاقد . وكذلك منحت الحق فى دفع مسئوليته أو تحديدها شأنه فى ذلك شأن الناقل المتعاقد . كما منحت أصحاب الحق فى البضاعة الحق فى إقامة دعوى المسئولية ضده فى حالة ما إذا لحق البضاعة ضرر يتمثل فى هلاكها أو تلفها أو التأخير فى تسليمها .

و سوف نقنصر على دراسة المركز القانونى للطرف المنفذ البحرى فى ضوء قواعد روتردام ٢٠٠٩ . أما بالنسبة للأطراف المنفذة غير البحرية ، فهى تخرج من نطاق تطبيق الإتفاقية منعاً للتعارض المحتمل بينها وبين الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية التى تحكم هذا الموضوع . ومع ذلك يظل الاحتفاظ بمصطلح " الطرف المنفذ " أمر ضرورى لتحديد فترة مسئولية الناقل عن أعمال الطرف المنفذ .

أهمية موضوع الدراسة :

لاشك أن قواعد روتردام هي ثمرة جهد دولي مكثف لإيجاد صك دولي يتوافق وما أفرزته التطورات التكنولوجية الحديثة في مجال التجارة الدولية ، بصفة عامة ، والتجارة البحرية ، بصفة خاصة . ولذلك كان من الضروري تسليط الضوء على جزء أساسي من هذه القواعد ألا وهو النظام القانوني للطرف المنفذ البحري .

وتحتل دراسة النظام القانوني للطرف المنفذ البحري أهمية خاصة في مجال تنفيذ عقد النقل البحري . حيث يمكننا فهم أثر مفهوم الطرف المنفذ البحري على تنفيذ هذا العقد . ذلك أن تدخل الأطراف المنفذة البحرية في تنفيذ عقد النقل وهم ليسوا أطرافاً به ، قد يبدو للوهلة الأولى خروجاً على مبدأ الأثر النسبي للعقود . صحيح أن الأطراف المنفذة البحرية يعدون من الغير بالنسبة لعقد النقل إلا أنهم يتدخلون في تنفيذ هذا الأخير شأنهم في ذلك شأن الأطراف الأصلية لعقد النقل .

كما نتيج لنا دراسة هذا الموضوع فهم الطريقة التي تهدف بها قواعد روتردام الى تنظيم تدخل الغير المنفذ لالتزام أو أكثر من التزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل ، من خلال تحديد مفهوم الطرف المنفذ البحري والتزاماته ومسئوليته التي قد تتعدت تجاه أصحاب الحق في البضاعة المشحونة .

ويمكننا من خلال دراسة النظام القانوني للطرف المنفذ البحري التعرف على ما إذا كان هذا النظام القانوني للطرف المنفذ البحري يحقق مصالح الدول الشاحنة ، باعتبار أن جمهورية مصر العربية إحدى هذه الدول الشاحنة ، ومن ثم بلورة موقف وطني بالتصديق على هذه الإتفاقية أو العزوف عنها

خطة الدراسة :

مبحث التمهيدي : تطور موقف المعاهدات الدولية من الطرف المنفذ .

الباب الأول : اكتساب وصف الطرف المنفذ البحري والتزاماته .

الباب الثاني : مسئولية الطرف المنفذ البحري .

مبحث تمهيدي

تطور موقف المعاهدات الدولية من الطرف المنفذ

لا شك أن إزدهار الملاحة التجارية البحرية وإتساع نطاقها ، وخاصة في مجال النقل البحري للبضائع ، والذي يُعد الركيزة الأساسية للنهوض باقتصاد الدول ، قد كشف عن الحاجة الملحة إلى تنظيم عقد النقل البحري الأمر الذي دفع الدول إلى إصدار تشريعاتها البحرية .

وبهدف توحيد تلك التشريعات ، فقد تم إبرام العديد من الإتفاقيات الدولية البحرية ، ومنها إتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بسندات الشحن ، وإتفاقية هامبورج عام ١٩٧٨ والمتعلقة بنقل البضائع بطريق البحر^(١).

وعلى الرغم من أن نصوص إتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ ، والمعروفة بإسم قواعد لاهاي " والتي دخلت حيز التنفيذ في ٢ يونيو ١٩٣١ ، كانت في حينها تعتبر نصوصاً جيدة باعتبارها أول تشريع دولي ملزم يحاول تحقيق التوازن بين مصالح طرفين متناحرين هما الناقلين والشاحنين . إلا أنه يُؤخذ على أحكام هذه الإتفاقية ، حتى بعد تعديلها بمقتضى البروتوكول الصادر في ٢٣ فبراير عام ١٩٦٨ والمعروف بإسم " قواعد فسبي " والبروتوكول الثاني الصادر في ١٢ ديسمبر ١٩٧٩ والمعروف باسم " قواعد لاهاي فسبي " ، أنها انحازت لمصالح الناقلين ، وذلك باستبعادها الشحن على سطح السفينة ونقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيقها . كما أنها ضمنت أحكامها قائمة مطولة بأسباب إعفاء الناقل من المسؤولية وخاصة إعفائه من المسؤولية عن الخطأ الملاحي ، فضلاً عن إعتمادها على المستندات البحرية الورقية كمستند الشحن التقليدي . ومن ثم كانت بعيدة كل البعد عن

1- DELEBECQUE (PH): Règles de Rotterdam . Règles de la haye – visby, Règles de Hambourg, forces et faiblesses respective. Actes de colloque intitulé, Les Règles de Rotterdam , le droit de transports maritimes au XXXI siècle , les 20 et 21 mai 2010 . Institut de méditerranéen de transports maritimes, 25 éd 2010 , p 71.

الأخذ بالتطور الفنى والتقنى فى مجال النقل البحرى وخاصة فيما يتعلق بسندات الشحن الالكترونية .

أما بالنسبة لإتفاقية هامبورج ١٩٧٨ والمعروفة بإسم " قواعد هامبورج " ، والخاصة بنقل البضائع عن طريق البحر، والتي دخلت حيز التنفيذ فى الأول من نوفمبر ١٩٩٢ ، فقد تغادت الكثير من الإنتقادات الموجهة إلى إتفاقية بروكسل ١٩٢٤ ، كما أنها إنحازت لمصالح الشاحنين ، إلا أنها تعرضت كذلك للنقد .

فبالرغم من أنها كانت قد ألغت تلك القائمة المطولة لأسباب اعفاء الناقل من المسؤولية إلا أنها وبنصها فى المادة ١/٥ على عبارة " مالم يثبت الناقل أنه قد إتخذ هو ومستخدموه أو وكلائه جميع ما كان من المعقول تطلب إتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته " . فهذه العبارة قد أعادت من جديد تلك القائمة المطولة التى كانت تتضمنها إتفاقية بروكسل لأسباب إعفاء الناقل من المسؤولية . كما أن هذه الإتفاقية لم تأخذ فى إعتبارها التطور الفنى والتقنى المذهل فى مختلف جوانب التجارة الدولية ^(١) ، خاصة فيما يتعلق باستخدام الحاويات وظهور النقل متعدد الوسائط أو ما يسمى بالنقل من " الباب إلى الباب port à port . ولم يتم التصديق عليها إلا بشكل ضعيف، حيث صدقت عليها ٣٤ دولة فقط ومن بينها مصر فى ٢٣ إبريل ١٩٧٩ .

وإزاء هذا التقييم السلبى لكلتا الإتفاقيتين ، ونظراً لما شاباهما من قصور وعجز عن مواكبة التطور التكنولوجى الحاصل فى مجال التجارة البحرية ، وخاصة فى قطاع النقل البحرى ^(٢) ، فقد ظهرت الحاجة الى اعتماد قواعد جديدة من شأنها اجراء مراجعة شاملة للنقل البحرى وتأخذ فى إعتبارها تطور مختلف جوانب التجارة الدولية ، ناهيك عن تعجر ثورة

١ - د. شريف محمد غنام : إلترامات الشاحن ومسئوليته فى قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر ، دراسة مقارنة ، غير منكور دار النشر ، ٢٠١٠ ، ص ١١ ومابعدها .

٢ - د . عبد الحميد الساعدى : السعى لتوحيد قواعد النقل الدولى البحرى للبضائع ، قراءة فى قواعد روتردام ، مجلة الفقه والقانون ، العدد السادس ابريل ٢٠١٣ ، ص ١٥٢ ومابعدها .

الحاويات ، ونهضة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من خلال التعامل عن طريق التجارة الإلكترونية ، واستخدام نظام النقل متعدد الوسائط للبضائع (١) .

لكل هذه الإعتبارات دعت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي " الأونسيترال " CNUDCI " (٢) إلى عقد إتفاقية جديدة تنظم العلاقات القانونية بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع ، وهم الشاحنون والناقلون ، دون إفراط في زيادة أعباء الناقلين أو تفريط في حماية الشاحنين . وقد تم إقرار هذه الإتفاقية من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة في ١١ ديسمبر ٢٠٠٨ تحت مسمى " إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر " . وقد أطلق على هذه الإتفاقية اسم " قواعد روتردام " (٣) ، وهي التسمية غير الرسمية للإتفاقية ، نسبة الى مدينة روتردام بهولندا ، وهي المدينة التي إستضافت حفل توقيع الإتفاقية في ٢٣ سبتمبر ٢٠٠٩ (٤) .

١ - د. محمد محمود خليل : مسؤولية الناقل البحري الدولي وفقاً لأحكام قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ دراسة مقارنة مع قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ وموقف القانونين المصري والأردني ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، ٢٠١٩ ، ص ٢٠ وما بعدها .

٢ - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، هيئة قانونية رئيسية تابعة لمنظمة الأمم المتحدة ، أنشئت بقرار من الجمعية العامة بتاريخ ١٧ ديسمبر عام ١٩٦٦ . ومهمة هذه اللجنة توحيد قواعد القانون التجاري الدولي وتطويرها بما يتواءم والمستجدات الحديثة في مجال التجارة الدولية . وتسميتها باللغة الإنجليزية Uncitral .

انظر الموقع الإلكتروني www.uncitral.org .

3 . DELEBECQUE (PH): op.cit , p 71 et s .

٤ - وقد وقع على الإتفاقية في اليوم الأول لفتح باب التوقيع عليها ١٦ دولة وهي ، الكونجو ، الدانمارك ، فرنسا ، الجابون ، غانا ، اليونان ، غينيا ، هولندا ، نيجيريا ، النرويج ، بولندا ، السنغال ، أسبانيا ، سويسرا ، توجو ، الولايات المتحدة ، ووقع لاحقاً أرمينيا والكاميرون ومدغشقر ومالي والنيجر = =ولكسمبورج وجمهورية الكونغو والسويد وغينيا بيساو . فأصبح العدد الإجمالي ٢٥ دولة . انظر د. محمد محمود خليل : المرجع السابق ، ص ٢٧ وما بعدها .

ولم تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ حتى الآن . اذ يلزم لنفاذها تصديق أو قبول أو إقرار عشرين دولة وذلك بعد اليوم الأول من الشهر الذى يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين لدى الأمين العام للأمم المتحدة ، وحتى الآن لم يصدق عليها سوى ٤ دول فقط هي اسبانيا وتوجو والكنغو والكاميرون .

السمات المميزة لقواعد روتردام :

وعلى خلاف قواعد لاهاي ١٩٢٤ وقواعد هامبورج ١٩٧٨ ، تميزت قواعد روتردام بأمرين :

الأمر الأول : يتمثل فى أن هذه الإتفاقية تأخذ فى إعتبارها التطورات التقنية والفنية الحديثة فى مجال التجارة البحرية الدولية ، ولعل هذا هو الجانب الأكثر أهمية فى هذه القواعد (١) .

فقد صدرت قواعد روترام ٢٠٠٩ متضمنة الكثير من الأحكام المستحدثة سواء فيما يتعلق بالتزامات الناقل ومسئوليته والتزامات الشاحن ومسئوليته . كما أنها جاءت بمصطلحات جديدة مثل مستند النقل ، والعقد الكمي ، والطرف المنفذ ، والطرف المنفذ البحرى ، والطرف المسيطر ، وسجلات النقل الالكترونية.....الخ .

ونرى أنه من الضرورى تقديم عرض موجز لبعض هذه المستجدات التى تضمنها قواعد روتردام ، والتى تبدو لنا أنها أساسية فى سياق هذه الدراسة .

ويُقصد بمستند النقل ، المستند الذى يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل ، والذى يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل ، ويثبت وجود عقد نقل أو

1 . DIOP (S) : Les parties exécutantes maritimes dans les Règles de Rotterdam , 2016-2017

, p 8 et s .

يحتوى عليه (م/١ / ١٤ من قواعد روتردام)^(١). ومن ثم فان هذا المستند سيلعب دوراً هاماً فى الاثبات يشبه دور سند الشحن .

ويقصد بالعقد الكمي^(٢)، عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع فى سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها ، ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حداً أدنى أو حداً أعلى أو نطاقاً معيناً (م/٢ /١ من قواعد روتردام) .

كما أن قواعد روتردام واتساقاً مع تطور التجارة الدولية قد ضمنت أحكامها مايسمى بسجلات النقل الالكترونية^(٣) ، حيث خصصت لها فصلاً كاملاً ، وهو الفصل الثالث .

١ - ومستند النقل قد يكون قابلاً للتداول (م/١٥ /١ من قواعد روتردام) ، وقد يكون غير قابل للتداول (م /١٦ /١ من قواعد روتردام) . و " مستند النقل القابل للتداول" ، يعنى مستند النقل الذى يدل بعبارة مثل " لأمر" أو قابل للتداول أو بعبارة ملاءمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته ، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل ، ولا يذكر فيه صراحة أنه " غير قابل للتداول " ، أو " ليس قابلاً للتداول ، أما " مستند النقل غير القابل للتداول " ، فيقصد به مستند النقل الذى لا يكون قابلاً للتداول .

مزيد من التفصيل ، أنظر د. شيماء محمد أحمد على غزالي : سند الشحن الإلكتروني ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، ٢٠١٧ ، ص ٦٣ وما بعدها .

2 . KOLLI (K) : contrat de volume : quels effets ? Quelques leçons tirées du contrat de services américain, revue général de droit , 2016 , vol 46 , n° 1, p 140 et s .

٣ - يقصد بسجل النقل الإلكتروني ، المعلومات الواردة فى رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة إتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل ، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني

بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني (م/١٨ /١ من قواعد روتردام) .

مزيد من التفصيل ، أنظر د. محمد إبراهيم موسى : سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة ، ٢٠٠٥ .

واعترفت هذه القواعد بالمساواة فى القيمة القانونية بين سجل النقل الالكترونى ومستند النقل الورقى ، حيث نصت المادة ٨/ب منها على أنه : " ويكون لإصدار سجل النقل الالكترونى أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته " .

ويعنى ذلك أن سجل النقل الإلكترونى سوف يؤدى نفس وظائف مستند النقل الورقى، ويمكن أيضاً أن يكون قابل للتداول . هذا الإبتكار الذى جاءت به قواعد روتردام فى غاية الأهمية لعمليات التجارة البحرية حيث يسمح بالنقل الفورى لسجل النقل للأطراف المعنية ، بما يمكن المرسل إليه من تسلم البضاعة .

بل إن قواعد روتردام قد ذهبت إلى أبعد من هذا ، وأتت بحلول مبتكرة فيما يتعلق بتسليم البضائع حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل الكترونى قابل للتداول ، فنصت فى المادة ٤٥ منها على أنه : " فى حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول ولا سجل نقل الكترونى قابل للتداول :

(أ) يسلم الناقل البضائع الى المرسل اليه فى الوقت والمكان المشار اليهما فى المادة ٤٣ ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذى يدعى أنه المرسل إليه هويته تلك على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك .

(ب) اذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشاراً اليهما فى تفاصيل العقد ، يبلغ الطرف المسيطر الناقل بهذا الاسم وهذا العنوان قبل وصول البضائع الى مكان المقصد أو عند وصولها " .

الأمر الثانى ، وهو أن قواعد روتردام قد نصت على نطاق تطبيق واسع لأحكامها ، سواء فيما يتعلق بوسائل النقل أو العقود أو الأطراف المعنية .

أ- فيما يتعلق بوسائل النقل المعنية ، وعلى خلاف قواعد لاهأى ١٩٢٤ وقواعد هامبورج ١٩٧٨ ، والتي إقتصرت على تنظيم النقل البحرى من ميناء الى ميناء ، فان قواعد روتردام قد ذهبت الى أبعد من ذلك بنصها على تطبيق أحكامها على عقد النقل " من

الباب الى الباب " . حيث نصت المادة ١/١ منها على أنه : " عقد النقل يعنى عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان الى آخر ، مقابل أجرة نقل ، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً ، ويجوز أن ينص العقد على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة الى النقل البحرى " .

ويشير هذا النص الى إرادة القواعد الجديدة فى أن تنطبق على عقد نقل البضائع ليس فقط الذى يتم عن طريق البحر ، ولكن يشمل أيضاً طرق أخرى للنقل ، كالنقل بالسكك الحديدية أو النقل البرى أو النهري أو الجوى . هذه الارادة تأتي من الأخذ فى الاعتبار أهمية النقل قبل الشحن وما بعده فى النقل الدولى للبضائع ^(١) ، وهو ما يُعرف بالنقل " السابق أو اللاحق للنقل البحرى الدولى " .

ومن هنا تبرز الحاجة الى إبرام اتفاقية دولية تحكم عقد النقل البحرى للبضائع مسبقاً أو يليه البرى أو النهري أو الجوى .

ومن الجدير بالذكر أن اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ التى تهدف الى تنظيم النقل متعدد الوسائط للبضائع والتى تم التصديق عليها فى جنيف فى ٢٤ مايو ١٩٨٠ ، لم تدخل حيز التنفيذ الى الآن .

فى الواقع فان الاعتبارات العملية ، فى مجال التجارة الدولية ، تقتضى صياغة قواعد تسمح للمشتغلين فى هذا المجال بإبرام عقد واحد لنقل البضائع والذى يتضمن عدة وسائل للنقل برية أو جوية أو نهريّة .

وازاء عدم وجود اتفاقية دولية تنظم النقل متعدد الوسائط فى الوقت الحاضر ، فان الشاحن الذى يرغب فى نقل سلعة من دولة الى أخرى ليس لديه سوى أحد خيارين . إما إبرام عقد نقل منفصل لكل مرحلة من مراحل النقل ، فيبرم مثلاً عقد نقل برى وآخر بحرى

1 . BONASSIES (B), SCAPEL (C) : Traité de droit maritime, , éd, LGDJ , éd 3^e , 2016, p

وثالث جوى هكذا، وإما أن يبرم عقد وكالة بالعمولة مع متعهد النقل متعدد الوسائط والذي يتولى تنظيم النقل برمته أى من بدايته حتى نهايته .

وإشترطت الإتفاقية لتطبيق أحكامها على النقل البحرى ، ألا يكون هذا الأخير وطنياً، أى يجب ألا يتم النقل بين موانئ تابعة لدولة واحدة (١) . كما أن المادة ٢٦ من قواعد روتردام قد نصت على إستبعاد تطبيق أحكام هذه الاتفاقية لصالح اتفاقيات أخرى ، منعاً للتعارض بين الاتفاقيات ، فنصت على أنه "عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخيراً فى تسليمها أثناء مدة مسئولية الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفرغها من السفينة فحسب ، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على ما يتضمنه صك دولى آخر من أحكام ، وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث أو الظرف المسبب للتأخير ."

ويرى البعض (٢) أن مثل هذا الإتجاه التشريعى للإتفاقية الجديدة ، من شأنه أن يضعف التوحيد الدولى لقواعد النقل متعدد الوسائط ، بالنظر إلى السماح للإتفاقيات الدولية التى تنظم النقل أحادى الوسائط بأن تسود على قواعد روتردام فى حالات معينة . ويبرر واضعى الإتفاقية ذلك بأنه أمر تفرضه الضرورات العملية .

وقد عدت المادة ٨٢ من قواعد روتردام الاتفاقيات الدولية التى تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى (٣) فنصت على أنه : " ليس فى هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أى من

1 . CACHARD (O) : "La Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)", Journal du droit international (Counet) Avril 2012, n° 2 , Doc 5.

٢ - د. فاروق ملش : هل حقاً تنظم قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ أحكام النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والإقتصادية ، ٢٠١٢ ، العدد ١ .

٣ - وتضم هذه الاتفاقيات ، الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولى للبضائع بطريق الممرات النهريّة لعام ٢٠٠٠ والمعروفة باسم إتفاقية بودابست . والإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى ، إتفاقية وارسو ١٩٢٩ وإتفاقية مونتريال

الاتفاقيات الدولية التالية النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية التي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها ، بما فى ذلك أى تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات : (أ) أى إتفاقية تحكم نقل البضائع جواً ، متى كانت تلك الاتفاقية ، وفقاً لأحكامها تنطبق على أى جزء من عقد النقل ، أو (ب) أى إتفاقية تحكم نقل البضائع بطريق البر ، متى كانت تلك الاتفاقية ، وفقاً لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن برى منقولة على متن سفينة ، أو (ج) أى إتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية ، وفقاً لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحراً كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية ، أو (د) أى إتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق الممرات المائية الداخلية، متى كانت تلك الإتفاقية، وفقاً لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن ، سواء عن طريق الممرات المائية الداخلية أو عن طريق البحر" .

ب- بالنسبة لعقود النقل الخاضعة للإتفاقية ، بالرجوع الى الأعمال التحضيرية لقواعد روتردام ⁽¹⁾ ، و لتحديد أنواع العقود التي تخضع لأحكام الاتفاقية ، كان هناك ثلاثة مناهج ممكنة أمام واضعى الاتفاقية . المنهج الأول يتمثل فى " المنهج الوثائقى " للقواعد وهو الذى تبنته قواعد لاهاي ١٩٢٤ ، والتي نصت فى المادة ١٠ منها على تطبيق أحكام هذه الاتفاقية على جميع سندات الشحن المتعلقة بنقل البضائع بين ميناء دولتين ، عندما يصدر سند الشحن فى ميناء دولة متعاقدة . أما البروتوكول المعدل لها عام ١٩٦٨ فقد حدد

بتاريخ ٢٨ مايو ١٩٩٩ . واتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر (C M R) بتاريخ ١٩ مايو ١٩٥٦ والمعدلة ببروتوكول ١٩٧٨ ، والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للسكك الحديدية CIN لعام ١٩٨٠ والمعروفة باسم COTIF والمعدلة ببروتوكول ١٩٩٩ والملحق B الخاص بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق السكك الحديدية (CIM)

1 . BERLINGIERI (F) : "La genèse et les travaux préparatoires des Règles de Rotterdam", dans Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXIe siècle, Annales IMTM 2010, 25ème édition, P.43.

معالم المادة ١٠^(١) . والمنهج الثانى ، وهو " المنهج التعاقدى " والذى أشارت اليه قواعد هامبورج ١٩٧٨ فى المادة ٢ منها والتي حددت نطاق تطبيق الاتفاقية^(٢) ، حيث تنطبق أحكام هذه الأخيرة على عقد النقل البحرى للبضائع بشروط معينة .

أما بالنسبة للمنهج الأخير فهو يعتمد على " نوع الخدمة المقدمة " ، والذى تبنته قواعد روتردام ٢٠٠٩ ، والذى ظهر جلياً فى صياغة المادتين ٥ و ٦ من الاتفاقية^(٣) .

١- تنص المادة ١٠ من قواعد لاهاي-فيسبي على أن البروتوكول "ينطبق على أي سند شحن يتعلق بنقل البضائع بين موانئ دولتين مختلفتين ، عندما : (أ) يصدر سند الشحن في دولة متعاقدة ؛ أو (ب) يتم النقل من ميناء دولة متعاقدة ، أو (ج) ينص سند الشحن على أن أحكام هذه الاتفاقية أو أي تشريع آخر ساري المفعول يحكم العقد .

٢- تنص المادة ٢ من قواعد هامبورج على تطبيق أحكامها على "جميع اتفاقيات النقل البحرى بين دولتين مختلفتين حيث يكون ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو ميناء التفريغ الاختياري يقع في دولة متعاقدة " . لكن فضلاً عن ذلك ، يتم تطبيقها عندما يتم إصدار سند شحن أو أي مستند آخر في دولة متعاقدة أو عندما يشير شرط بارامونت إلى "تطبيق الاتفاقية أو أي تشريع آخر ساري المفعول " .

٣- تنص المادة ٥ من قواعد روتردام على أنه : " مع مراعاة المادة ٦ ، تسري هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم ، وكذلك ميناء الشحن فى عملية نقل بحرئ وميناء التفريغ فى عملية النقل البحرى ذاتها ، تقع فى دول مختلفة ، إذا كان وفقاً لعقد النقل ، أياً من الأماكن التالية يقع فى دولة متعاقدة : (أ) مكان التسليم ، (ب) أو ميناء الشحن ؛ (ج) أو مكان التسليم ؛ (ج) أو ميناء التفريغ . تطبق هذه الاتفاقية بغض النظر عن جنسية السفينة أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي طرف معني آخر .

وتنص المادة ٦ من قواعد روتردام على انه : " ١- لا تنطبق هذه الاتفاقية على العقود التالية فى النقل الملاحي المنتظم : (أ) مشارطات الايجار ، (ب) والعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أى حيز عليها . ٢- لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل فى النقل الملاحي غير المنتظم إلا عندما : (أ) لا تكون هناك مشاركة ايجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام السفينة أو أى حيز عليها ، (ب) ويصدر مستند نقل أو سجل نقل الكترونى .

بالنسبة للمادة ٥ فهي تحدد نطاق الإنطباق العام للإتفاقية ، أى النطاق المكانى لتطبيق أحكامها، حيث تنطبق الإتفاقية على عقود النقل الدولى للبضائع التى تحتوى على مرحلة بحرية دولية . وبعبارة أخرى تنطبق أحكام الإتفاقية على عقود النقل التى يقع فيها مكان التسلم والتسليم ، وكذلك ميناء الشحن فى عملية نقل بحرى وميناء التفريغ فى عملية النقل البحرى ذاتها ، تقع فى دول مختلفة . كما تنطبق الإتفاقية أيضاً على عقد النقل الذى يكون فيه مكان التسلم أو ميناء الشحن أو ، مكان التسليم أو ميناء التفريغ يقع فى دولة متعاقدة بموجب عقد نقل .

وبعد أن حددت المادة ٥ نطاق تطبيق الإتفاقية ، فإن المادة ١/٦ قد ذكرت حالتين لاتنطبق فيها الإتفاقية وهما العقود الخاصة بالنقل الملاحى المنتظم والمتعلقة بمشاركات الايجار ، والعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو حيز عليها .

بيد أن المادة ٦ / ٢ قد نصت على سريان أحكام الإتفاقية على العقود المتعلقة بالنقل الملاحى غير المنتظم شريطة ألا يكون الأطراف قد أبرموا عقد ايجار سفينة أو عقد آخر لاستخدام كل السفينة أو جزء منها ، ويصدر مستند نقل أو سجل الكترونى .

يتبين من نصى المادتين ٥ و ٦ سالفى الذكر النطاق الواسع لتطبيق قواعد الإتفاقية لتشمل الإتفاقيات الأخرى . كما أن صياغة المادة ٥ قد أكدت على أنه لم تعد هناك حاجة لتضمين العقود شرط بارامونت (م/١٠ من قواعد لاهأى ، وم/٢هـ من قواعد هامبورج) ، ويقصد به الشرط الذى يتضمنه العقد ويشير الى تطبيق أحكام الإتفاقية أو أى تشريع آخر سارى المفعول .

ج- الأطراف المعنية بتنفيذ عقد النقل الدولى للبضائع ، مما لاشك فيه أن عقد نقل البضائع بطريق البحر يتم بين الناقل والشاحن ، حيث يتعهد الأول بنقل بضائع الثانى من ميناء الشحن الى ميناء الوصول مقابل أجرة ، وتسليمها الى المرسل اليه.

بيد أن الواقع العملى فى مجال النقل الدولى للبضائع ليس بهذه البساطة . ففى غالب الأحيان ، يعهد أطراف العقد ، لأسباب مختلفة ، الى أطراف أخرى بتنفيذ كل أو بعض التزاماتهم التعاقدية.

هكذا أدرك واضعو قواعد روتردام أن النقل البحري الحديث ينطوى بالضرورة على تدخل العديد من الأطراف ، كالأطراف المنفذ والطرف المنفذ البحري ، بخلاف الأطراف الأصلية ، الناقل المتعاقد والشاحن ، وأرادوا ادخال جميع الجهات الفاعلة المعنية ، بعملية النقل ، فى نطاق تطبيق الاتفاقية .

وتحقيقاً لهذا الهدف ، فقد حاولت الاتفاقية تحديد دور كل من هذه الأطراف من أجل تحديد المركز القانونى لكل منهم بما يتناسب وتدخلهم فى تنفيذ عقد النقل .

فبالنسبة لأصحاب الحق فى البضاعة المشحونة ، فان الاتفاقية تميز بين الشاحن ، والشاحن المستندى ، والحائز ، والمرسل اليه (١) .

ولا شك أن تحديد مفهوم هذه المصطلحات يلعب دوراً أساسياً فى تحديد الأشخاص الذين لهم الحق ليس فقط فى رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل ، ولكن لهم أيضاً الحق ، أثناء تنفيذ عقد النقل ، فى تقديم تعليمات جديدة للناقل . علاوة على ذلك ، وفيما يتعلق بأصحاب الحق فى البضاعة المشحونة (الشاحن والشاحن المستندى الخ) ، فان الاتفاقية قد حددت حقوقهم والتزاماتهم .

بيد أن الجديد ، فى هذا الصدد ، أنه من الآن فصاعداً ، قد تتعدى مسؤولية الشاحن فى مواجهة الناقل إذا أخل بأحد الالتزامات المفروضة عليه بمقتضى الاتفاقية .

١ - يقصد بالشاحن ، الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل (م/٨) ، والشاحن المستندى يعنى أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ"الشاحن" فى مستند النقل أو سجل النقل الكترونى(م/٩) ، والحائز ، يعنى (أ) الشخص الذي يجوز مستند نقل قابل للتداول؛ ويذكر فى ذلك المستند ١٠ ' إذا كان مستندا لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول، أو ٢٠ ' إذا كان ذلك المستند مستندا لأمر مظهرا على بياض أو مستندا لحامله ، أنه هو حامله ، أو (ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكترونى قابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها فى الفقرة ١ من المادة ٩ (م/١٠) . المرسل إليه ، يعنى الشخص الذى يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الكترونى (م/١١) .

ونفس الشيء بالنسبة للناقل ، فان الاتفاقية تميز بين الناقل المتعاقد ، وهو " يعنى الشخص الذى يبرم عقد النقل مع الشاحن (م/١/٥) ، والأشخاص الذين يقومون بتنفيذ كل أو بعض التزامات الناقل ، و الذين أطلقت عليهم الاتفاقية اسم " الطرف المنفذ " (١/٦/أ) .

ويقصد بالطرف المنفذ ، كل شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيأ من التزامات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسلم البضائع أو شحنها أو مناولتها أو رصها أو نقلها أو حفظها أو العناية بها أو تفرغها أو تسليمها ، متى كان ذلك الشخص يتصرف ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بناء على طلب الناقل أو تحت اشراف الناقل أو سيطرته (م/٦/أ) .

ويعد مصطلح " الطرف المنفذ" أحد المصطلحات المستحدثة التى جاءت بها الاتفاقية.

فمن الشائع فى مجال النقل البحرى ، أن الناقل المتعاقد ، فى غالب الأحيان ، لا يقوم بعملية نقل البضائع بنفسه ، وانما يعهد بتنفيذ كل أو بعض التزاماته الناشئة عن عقد النقل ، والتى تستلزمها عملية نقل البضائع ، إلى مشتغلين متخصصين .

فى الواقع ، فان الأشخاص الذين وصفتهم الاتفاقية بالأطراف المنفذة ، لطالما شاركوا فى تنفيذ عقد النقل ، أى القيام بتنفيذ التزام أو أكثر من التزامات الناقل ، ولكن دون أن يكون لهم مركز قانونى واضح ومحدد . وكان من المحتمل أن تتعقد مسئوليتهم تجاه أصحاب الحق فى البضاعة المشحونة فى حالة حدوث ضرر للبضاعة . وذلك دون أن يستفيدوا من وسائل دفع المسؤولية أو تحديدها التى تمنحها التشريعات الدولية والوطنية للناقل المتعاقد . ولا شك أن هذا الوضع كان غير عادل بالنسبة للأطراف المنفذة ، فاذا كانوا يقومون بتنفيذ التزام أو أكثر من التزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل ، وتتعد مسئوليتهم عند التخلف عن الوفاء بتنفيذ أحد هذه الالتزامات ، فان أبسط قواعد العدالة تقتضى أن يستفيدوا من أسباب الاعفاء من المسؤولية أو تحديدها التى يمكن أن يتمسك بها الناقل لدرء المسؤولية عنه أو تحديدها .

ولقد حاول بروتوكولي ١٩٦٨ و ١٩٧٩ المعدلين لاتفاقية بروكسل ١٩٢٤ تقرير حماية لتابعى الناقل الذين يتدخلون فى تنفيذ العقد بما يمكنهم من الاستفادة من الاعفاء من المسؤولية وتحديدها المقررة للناقل بمقتضى أحكام الاتفاقية ، فنصت هذه الأخيرة فى المادة ٤ مكرر منها على أنه : " ١- تنطبق الاعفاءات والتحديدات (أى الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها) المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية على كل دعوى ضد الناقل للتعويض عن الهلاك أو الضرر الحادث للبضاعة ، محل عقد النقل ، وتؤسس هذه الدعوى إما على المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية . ٢- اذا كانت هذه الدعوى مرفوعة ضد تابعى الناقل ، فانهم يستفيدون من الاعفاء من المسؤولية وتحديدها التى يجوز للناقل التمسك بها بموجب الاتفاقية . ٣- يجب ألا يتجاوز مجموع المبالغ التى يلتزم بها الناقل وتابعيه الحد المنصوص عليه فى هذه الاتفاقية . ٤- ومع ذلك لا يجوز للتابع الاستفادة من أحكام هذه المادة اذا ثبت أن الضرر ناجم عن فعل أو اهمال ذلك التابع والذى وقع منه بقصد احداث الضرر أو نتيجة عدم اكرثا مصحوب بادراك أن ضرر ما قد يحدث " .

وتبنت إتفاقية هامبورج ١٩٧٨ هذا الحكم ، وخطت خطوة الى الأمام من خلال تناول الفرض الذى يعهد فيه الناقل المتعاقد الى ناقل آخر يسمى وفقاً للاتفاقية " الناقل البديل" *transporteur substitué* .

فى الواقع فانه وعلى الرغم من أن نقل البضائع ، محل عقد النقل ، من ميناء الشحن الى ميناء الوصول ، يشكل الالتزام الأساسى والجوهري الذى يقع على عاتق الناقل بمقتضى عقد النقل . إلا أن تنفيذ هذا الالتزام يقتضى الوفاء بالعديد من الالتزامات الأخرى التى تستلزم تدخل الكثير من المشتغلين المتخصصين ، ومثال هؤلاء الناقل الفعلى *transporteur de fait* أو الناقل البديل ، مقاول الشحن التفريغ ، الناقل الداخلى الذى يعمل فى منطقة الميناء ، مشغلى محطات النقل الطرفية *Les opérateurs de terminale portuaire* ، وهم الذين يقومون بنقل البضائع اما بطريق السكك الحديدية أو بطريق البر حتى ميناء الشحن ، لضمان حفظ البضاعة حتى وصول السفينة إلى ميناء الوصول .

كل هؤلاء المشتغلون الذين يقومون بتنفيذ التزام أو أكثر من التزامات الناقل التي تقع على عاتقه بمقتضى عقد النقل ، قد تتعد مسؤوليتهم التقصيرية تجاه أصحاب الحق فى البضاعة ، دون أن يكون لهم الحق فى الاستفادة من وسائل دفع المسؤولية أو تحديدها والتي يتمتع بها الناقل المتعاقد (1) . وقد أخذت الاتفاقية هذا الأمر فى إعتبارها عند صياغة أحكامها .

ولما كانت الاتفاقية تهدف الى انطباق أحكامها على عقد النقل الدولى للبضائع الذى يتم بطريق البحر كلياً أو جزئياً ، فان واضعى الاتفاقية قد حرصوا على انشاء طائفة فرعية للطرف المنفذ تسمى ب " الطرف المنفذ البحرى " .

ويقصد بالطرف المنفذ البحرى ، أى طرف منفذ يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى أياً من التزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع الى ميناء شحن السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة . ولا يكون الناقل الداخلى طرفاً منفذاً بحرياً إلا إذا كان يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى خدماته حصراً داخل منطقة الميناء (م/١/٧) .

1 . CACHARD (O) : La Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) , Journal du droit international (Clunet), Avril 2012, n°2 , Doctr.5.

الباب الأول

إكتساب وصف الطرف المنفذ البحرى والتزاماته

تمهيد وتقسيم :

حرصت قواعد روتردام على تعريف الطرف المنفذ البحرى ، وذلك فى المادة ٧/١ منها والتي نصت على أنه ، أى طرف منفذ ، مادام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى الميناء الذى تُحمل فيه على السفينة ، ومغادرتها ميناء تفرغ السفينة . ولا يكون الناقل الداخلى طرفاً منفذاً بحرياً إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصراً داخل منطقة الميناء .

يتبين من هذا النص أن هناك شروطاً يتعين توافرها لكى يكتسب الشخص وصف الطرف المنفذ البحرى . كما أوضح النص أيضاً ، أن الطرف المنفذ يُعهد إليه بأداء أحد إلتزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل البحرى ، وقد عدت قواعد روتردام هذه الإلتزامات فى المادة ١/١٣ منها ، والتي تتمثل فى تسلم البضائع وشحنها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبِعناية .

وبناء على ما تقدم نقسم هذا الباب إلى فصلين على النحو التالى :

الفصل الأول : إكتساب وصف الطرف المنفذ البحرى .

الفصل الثانى : إلتزامات الطرف المنفذ البحرى فى تنفيذ عقد النقل .

الفصل الأول

إكتساب وصف الطرف المنفذ البحرى

تمهيد وتقسيم :

يقصد بالطرف المنفذ البحرى ، أى طرف منفذ مادام يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى أياً من التزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع الى ميناء شحن السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة . ولا يكون الناقل الداخلى طرفاً منفذاً بحرياً إلا إذا كان يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى خدماته حصراً داخل منطقة الميناء (م/١/٧) .

يتبين من هذا التعريف أن هناك شروط يتعين توافرها لإكتساب وصف الطرف المنفذ البحرى ، كما أن هناك بعض المتدخلون فى تنفيذ عقد النقل يمكن أن يكتسبوا هذا الوصف.

وعلى ذلك نقسم هذا الفصل على النحو التالى :

المبحث الأول : شروط اكتساب وصف الطرف المنفذ البحرى .

المبحث الثانى : المتدخلون المحتملون لاكتساب وصف الطرف المنفذ البحرى .

المبحث الأول

شروط إكتساب وصف الطرف المنفذ البحري

تمهيد وتقسيم :

عرفت المادة ٧/١ من الاتفاقية الطرف المنفذ البحري بأنه ، أى طرف منفذ مادام ينفذ أو يتعهد بأن ينفذ أياً من التزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع الى الميناء الذى تُشحن فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذى تُفرغ فيه من السفينة .

يتبين من هذا النص أن هناك خصائص وشروط يتعين توافرها لكي يكتسب الشخص وصف الطرف المنفذ البحري تتمثل فيما يلي (١) :

١- شخص غير الناقل : بمعنى أن الناقل لا يمكن أن يكون طرفاً منفذاً لنفسه ، وبالتالي يفترض هذا المفهوم مسبقاً أن ثمة متعاقداً مستقلاً أو وكيلأً أو تابعاً يقوم بتنفيذ التزامات محددة لمصلحة الناقل .

٢- شخص ينفذ أو يتعهد بأن ينفذ : وبذلك يمتد مفهوم الطرف المنفذ البحري ليشمل ليس فقط الطرف الذى ينفذ حقيقة التزامات معينة بموجب عقد النقل ، بل الطرف الذى يتعهد بأن ينفذ أو يفوض لتنفيذه طرفاً متعاقداً آخر .

٣- أن ينصب التزام الطرف المنفذ البحري على أى من التزامات الناقل المتعلقة بالاستلام أو الشحن أو المناولة أو التسليم أو النقل أو الحفظ أو العناية بالبضاعة أو تفريغها أو تسليمها .

١ - الحسن يوسف يونس : الجديد فى مسئولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام ، دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة ، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية ، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد ٣٩ ، العدد ٢ ، ٢٠١٧ ، ص ٢٨٢ .

وعلى ذلك فلكى يحقق المتعاقد المستقل شروط الطرف المنفذ البحرى لا بد أن يكون التزامه مرتبطاً بشكل مباشر بالالتزامات السابقة .

ومن الجدير بالذكر أن السمة الأبرز لهذه الالتزامات كونها متعلقة بالبضاعة أو الحمولة أكثر من تعلقها بالسفينة . وبعبارة أخرى يمكن القول أنها تتعلق بأعمال تدبير الحمولة ونقلها .

٤- أن يتصرف الطرف المنفذ البحرى إما مباشرة أو بصورة غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

٥- يجب أن ينفذ الطرف المنفذ البحرى واحد أو أكثر من التزامات الناقل ، الناشئة عن عقد النقل ، فى الفترة من دخول البضاعة الى ميناء الشحن وحتى مغادرتها ميناء التفريغ .

وبناء على هذا الشرط فلا يعتبر الناقل الداخلى طرفاً منفذاً بحرياً إلا اذا مارس نشاطه كاملاً داخل حدود الميناء وفقاً لما تضمنته المادة ٧/١ من الاتفاقية .

وبناء على ما تقدم يشترط لاكتساب وصف الطرف المنفذ البحرى ، توافر شرطين ، الأول وهو الوفاء بالتزام أو أكثر من الالتزامات التى تقع على عاتق الناقل بموجب عقد النقل ، والثانى وهو أن يتم الوفاء بهذا الالتزام خلال المرحلة البحرية .

وعلى ذلك نقسم هذا المبحث الى مطلبين على النحو التالى :

المطلب الأول : تنفيذ أحد التزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل البحرى .

المطلب الثانى : الوفاء بأحد التزامات الناقل خلال المرحلة البحرية .

المطلب الأول

تنفيذ أحد التزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل البحري

سبق وأن رأينا أن الطرف المنفذ ، كل شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من التزامات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو شحنها أو مناوالتها أو رصها أو نقلها أو حفظها أو العناية بها أو تفريغها أو تسليمها ، متى كان ذلك الشخص يتصرف ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بناء على طلب الناقل أو تحت اشراف الناقل أو سيطرته (م/٦/١ أ) .

يتبين من النص السابق أنه يشترط لاكتساب وصف الطرف المنفذ ، أن يتدخل هذا الأخير في تنفيذ أحد التزامات الناقل التي يفرضها عليه عقد النقل ، وأن يتوافر بهذا التدخل شرطين :

الشرط الأول : يرتبط بشخص الطرف المنفذ ، فالطرف المنفذ هو شخص آخر غير الناقل المتعاقد. والملاحظ على هذا التعريف أنه واسع جداً ، فهو يشمل للوهلة الأولى أى شخص باستثناء الناقل نفسه ، فهو يشمل تابعو الناقل والمقاولون من الباطن الذين قد يلجأ لهم (م/٦/١ أ) .

الشرط الثانى : يرتبط بأداء الطرف المنفذ فى تنفيذ عقد النقل . حيث يشترط لاكتساب وصف الطرف المنفذ أن يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من التزامات الناقل بمقتضى عقد النقل (م/٦/١ أ) . ويتعين أن يفهم هذا الشرط على أنه تحديد لتعريف الطرف المنفذ باعتبار أن أداء أحد التزامات الناقل ، والمفروضة عليه بمقتضى عقد النقل ، أو التعهد بأدائها هو شرط لاكتساب وصف الطرف المنفذ .

ومن الجدير بالذكر أنه أثناء الأعمال التحضيرية للاتفاقية ، فإن عبارة " يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي " قد أثارت بعض المخاوف من جانب بعض أعضاء مجموعة العمل . فقد أعربوا عن قلقهم من أن قيام المتدخل بتنفيذ الالتزام ، والذي يقع - بحسب

الأصل - على عاتق الناقل ، يعنى الاعتراف له بوصف الطرف المنفذ البحرى ، الأمر الذى قد يترتب عليه انعقاد مسؤوليته وفقاً للاتفاقية ، فى حين أنه ليس هو الملتزم الحقيقى بتنفيذ الالتزام (١) .

هذه الحجة لم تقنع اليونيسترال CNUDCI ، بالنسبة لهذه الأخيرة فان الشخص الذى يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى ، يتعين عليه أن ينفذ وعده (٢) . وقررت اليونيسترال الابقاء على عبارة " يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى " حتى لا يتم السماح للشخص الذى يتعهد بالوفاء بالالتزام أو أكثر من التزامات الناقل أن يتصل من المسؤولية عندما يتخلف عن الوفاء بهذه الالتزامات لسبب أو لآخر (٣) .

أما فيما يتعلق بطبيعة الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل بموجب الاتفاقية فقد عدتها المادة ٦/١ وهى تشمل ، تسلم البضائع أو شحنها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو العناية بها أو تفريغها أو تسليمها . ويكفى أن يؤدى الشخص أو يتعهد بأداء أحد هذه الالتزامات لإعتبره طرف منفذ بحرى ، شريطة أن يقوم بأداء أحد هذه الالتزامات بناء على طلب الناقل أو تحت اشرافه أو سيطرته . كما يتعين أن تكون هذه الالتزامات مفروضة على الناقل بموجب عقد النقل ، حيث أن بعض هذه الالتزامات يمكن أن يتم تنفيذها من قبل الشاحن اذا ماتم الاتفاق على ذلك .

1 . Paragraphe 32 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544, p.11.

2 . STURLEY (M-F) , FUJITA (T) , VAN DER ZIEL (G-J) : The Rotterdam Rules : The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Sweet and Maxwell 2010, p 147.

3 . Paragraphe 36 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544, p.12.

وأخيراً يتعين لكي يكتسب الشخص وصف الطرف المنفذ البحري ، أن يكون تدخله ، لتنفيذ أحد التزامات الناقل المفروضة عليه بموجب عقد النقل البحري ، مرتبط مباشرة بتنفيذ الناقل ، الأمر الذي يترتب عليه استبعاد كل المشتغلين الآخرين الذين لا يرتبط تدخلهم ارتباط مباشر بتنفيذ أحد إلتزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل البحري .

المطلب الثاني

الوفاء بأحد التزامات الناقل خلال المرحلة البحرية

رأينا فيما سبق أن قواعد روتردام كان لديها طموح كبير لتنظيم ليس فقط النقل البحري ولكن أيضاً لتنظيم النقل متعدد الوسائط عبر البحر ، أو مايسمى بالنقل من الباب للباب porte à porte ، حيث يستخدم الناقل المتعاقد طرفاً أو أكثر من الأطراف المنفذة ، ولا يعتبر أطرافاً منفذة بحرية سوى الأطراف التي قامت بتنفيذ أحد التزامات الناقل الملقاة على عاتقه والمتعلقة بالمرحلة البحرية للنقل ، ويخضعون فيما يتعلق بحقوقهم والتزاماتهم ومسئولياتهم لأحكام الاتفاقية. أما ماعاداهم من الأطراف المنفذة فيستبعدون من تطبيق أحكام الاتفاقية (١) .

وقد حددت الاتفاقية مفهوم المرحلة البحرية وهي بصدد تعريف الطرف المنفذ البحري في ٧/١ فنصت على أن : " الطرف المنفذ البحري يعنى أى طرف منفذ مادام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل أثناء فترة مابين وصول البضائع إلى ميناء شحن السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة " .

وبذلك تكون الاتفاقية قد تبنت المعيار الجغرافي (المعيار المكاني) دون المعيار الوظيفي في تعريف الطرف المنفذ البحري (٢) .

١ - قررت اليونسفرال حذف تعريف الطرف المنفذ غير البحري . انظر :

Paragraphe 139 et 140 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session (New York, 16-27 avril 2007). Document A/CN.9/621.

2 - Paragraphe 30 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544.18 Paragraphe 30 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544, Paragraphe 148 du Rapport du Groupe

ومن الجدير بالذكر أن الاتفاقية قد أضفت وصف الطرف المنفذ البحري على المشتغلين فى الميناء ولكنها لم تبين مفهوم الميناء ، حيث نصت على أنه : " ولا يكون الناقل الداخلى طرفاً منفذاً بحرياً إلا اذا كان يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى خدماته حصراً داخل منطقة الميناء " .

هذا الاغفال المتعمد لتحديد مفهوم الميناء إنما يعكس رغبة واضعى الاتفاقية فى ترك الأمر للمحاكم الوطنية والتي سيقع على عاتقها بيان المقصود بالميناء .

يتبين مما تقدم أن الطرف المنفذ البحري ، هو الشخص الذى يتدخل فى تنفيذ عقد النقل البحري بناء على طلب الناقل المتعاقد أو تحت اشرافه أو سيطرته ، لتنفيذ أحد الالتزامات التى تقع على عاتقه خلال المدة التى تنتقل فيها البضائع من ميناء الى آخر . أى خلال الفترة ما بين وصول البضائع إلى الميناء الذى تُشحن فيه على السفينة وحتى الميناء الذى تُفْرغ فيه من على السفينة . ومن ثم فان الاتفاقية تستثنى من الخضوع لأحكامها المتدخلون الذين يعملون بناء على طلب الشاحن أو تحت اشرافه أو سيطرته .

استبعاد المتدخلون لحساب الشاحن من وصف الطرف المنفذ البحري :

بعد أن عرفت الاتفاقية الطرف المنفذ البحري أوردت استثناء يتعلق بالمشتغلين المتدخلين لحساب الشاحن . ومن ثم فان أى شخص يستعين به ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، الشاحن أو الشاحن المستندى أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه ، لا الناقل ، ليس طرف منفذ (م / ٦ / ١ ب) .

فى الواقع ، فانه منذ اللحظة التى يتدخل فيها الشخص فى تنفيذ عقد النقل بناء على طلب أصحاب الحق فى البضاعة ، لا يمكن اعتبار مثل هذا الشخص طرف منفذ ، ومن ثم فهو يستبعد من الخضوع لأحكام الاتفاقية .

de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session (New York, 16-27 avril 2007), Document A/CN.9/621.

ولفهم مضمون هذا الاستبعاد ، يتعين الإشارة الى المادة ١٣ الفقرة الثانية من الاتفاقية والتي تجيز للناقل والشاحن أن يتقفا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندى أو المرسل إليه شحن البضائع أو مناولتها أو رصها أو تفريغها ، ويشار الى ذلك الإتفاق فى تفاصيل العقد .

وبعبارة أخرى يمكن القول بأن الاتفاقية تعترف بمشروعية شروط FIO و FIOS و FIOST وهذه الشروط قد يتضمنها سند الشحن . وكل هذه الشروط تضع على عاتق أصحاب الحق فى البضاعة القيام بعمليات الشحن والرص والتفريغ . ولكن الأمر الأكثر أهمية والذى يترتب على ادراج كل هذه الشروط أو بعضها بسند الشحن هو نقل المسؤولية عن الأضرار التى قد تصيب البضاعة أثناء القيام بعمليات الشحن أو الرص أو التفريغ الى أصحاب الحق فى البضاعة ومن ثم تخفيف مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن مثل هذه العمليات .

وعلى خلاف ذلك فان التشريع الفرنسى^(١) لا يعترف بمشروعية هذه الشروط إلا إذا كان من شأنها فقط أن تلقى بعبء نفقات عمليات الشحن والرص والتفريغ الى أصحاب الحق فى البضاعة . أما اذا كانت هذه الشروط تهدف الى نقل المسؤولية عن الأضرار التى قد تصيب البضاعة الى أصحاب الحق فيها ، فانها تكون باطلة وذلك إعمالاً للمادة ٣٨ من المرسوم الصادر فى ٣١ ديسمبر ١٩٦٦ والتي نصت على أن : " تنفيذ هذه العمليات (أى عمليات الشحن والرص والتفريغ) التى تقع على عاتق الناقل لايجوز اعفائه منها عن طريق ادراج شرط فى سند الشحن " .

ومجمل القول أنه باستقراء نص المادة ٦/١ والمادة ٢/١٣ من الاتفاقية ، نخلص إلى أنه اذا تم الإتفاق فى مستند النقل على أن أصحاب الحق فى البضاعة سيتولون عمليات الشحن والرص والتفريغ ، لا يعتبرون أطرافاً منفذة بحرية ، وبالتالي يستبعدون من الخضوع لأحكام الاتفاقية .

1- BONASSIES (P) ,, SCAPEL (C) : op. 774.

بيد أن الشاحن يظل مسؤولاً عن أى اخلال بالالتزامات المفروضة عليه بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية نتيجة أفعال يقدم عليها أو يغفلها أى شخص كان قد عهد اليه بأى من التزاماته (م/ ٣٤) .

المبحث الثانى

المتدخلون المحتملون لاكتساب وصف الطرف المنفذ البحرى

تمهيد وتقسيم :

رأينا فيما سبق أن الطرف المنفذ البحرى ، وفقاً لنص المادة ٧/١ من الاتفاقية ، بقصد به أى طرف منفذ ، مادام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من التزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع الى ميناء شحن السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة .

يتضح من هذا التعريف للطرف المنفذ البحرى ، أنه تعريف واسع بحيث أن كل شخص يتدخل فى الوفاء بأحد التزامات الناقل ، متى كان ذلك الشخص يتصرف ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بناء على طلب الناقل أو تحت اشراف الناقل أو سيطرته ، يعتبر طرف منفذ بحرئ .

وعلى ذلك نقسم هذا المبحث الى مطلبين على النحو التالى :

المطلب الأول : المتدخلون لحساب الناقل خلال المرحلة البحرية لعقد النقل .

المطلب الثانى : المتدخلون لحساب الطرف المنفذ البحرئ .

المطلب الأول

المتدخلون لحساب الناقل خلال المرحلة البحرية لعقد النقل البحري

بالنظر الى التعريف الواسع الى حد ما للطرف المنفذ البحري ، من الممكن أن يكتسب المتدخلون فى القطاع البحرى ، وصف الأطراف المنفذة البحرية ، اذا تدخلوا لحساب الناقل المتعاقد ، كما هو الحال بالنسبة للناقل الفعلى ، ومقاول المناولة (مقاول الشحن والتفريغ) ، والناقل الداخلى الذى يعمل فى منطقة الميناء ، ومشغلى محطات النقل الطرفية

أولاً : الناقل الفعلى : **transporteur de fait**

تم استخدام مصطلح الناقل الفعلى لأول مرة فى نطاق القانون الجوى من قبل اتفاقية جوادا لا جارا بتاريخ ١٨ ديسمبر ١٩٦١ ، والتي تستخدم هذا المفهوم للإشارة إلى شخص آخر غير الناقل المتعاقد ، الذى بناء على طلب الناقل المتعاقد ، ينفذ النقل بأكمله أو جزء منه .

ثم تم اعتماد هذا التعريف ونقله فى مجال النقل البحرى للبضائع وفقاً لقواعد هامبورج التى تستخدم مصطلح الناقل البديل **transporteur substitué** ، ويقصد به كل شخص يعهد إليه الناقل بتنفيذ عقد نقل البضائع ، أو جزء من هذا النقل ، ويجب أن يشمل كل شخص آخر يعهد إليه بهذا التنفيذ (م/٢/١ من الإتفاقية) .

يتبين من هذا التعريف ، أن الناقل البديل لكى يكتسب هذا الوصف ، يتعين أن يقوم بتنفيذ عقد نقل البضائع بأكمله أو جزء من هذا النقل .

ومن الملاحظ على هذا التعريف أنه يظل قاصر عن إستيعاب جميع المتدخلين الآخرين ، والذين يمكنهم التدخل فى تنفيذ عقد نقل البضائع ، حتى فى الفرض الذى نظل فى سياق بحرئ صارم للنقل من الباب الى الباب **porte à porte** .

وعلى ذلك ومن خلال تحديد مفهوم الطرف المنفذ البحرئ ، تهدف قواعد روتردام إلى أن يستفيد من هذا الوصف ، كافة المتدخلون بما فى ذلك أولئك الذين يقومون بتنفيذ التزامات أخرى غير النقل الفعلى .

ويترتب على ذلك أن الناقل الفعلى يعد أحد طوائف الطرف المنفذ البحرى . ومن ثم فان استحداث مايسمى بالطرف المنفذ البحرى بموجب قواعد روتردام يعزز فكرة أن الناقل المتعاقد ليس بالضرورة الناقل الذى يقوم بنقل البضائع .

فالناقل هو الشخص الذى يبرم عقد النقل مع الشاحن (م / ١ / ٥ من الاتفاقية) . وهذا يعكس مراعاة قطاع النقل للفرض الذى لا يكون فيه المشتغل *opérateur* الذى يبرم عقد النقل ، فى معظم الحالات ، ناقل محترف ^(١) . ومن ثم فهو يضطر للجوء الى ناقل فعلى . وبالتالي فان الاتفاقية تأخذ فى الحسبان حالتين فيما يتعلق بالناقل الفعلى ، الأولى تتعلق بالحالة التى يستخدم فيها الناقل الذى لا يملك سفينة *NVOCC* ، ناقل فعلى للقيام بابرام عقد نقل البضائع مع شاحن ، ولكن ليس لكونه مالك السفينة أو ناقل ^(٢) . حيث سيكون ملتزماً للتعاقد من الباطن مع ناقل فعلى محترف لتنفيذ عقد النقل البحرى بأكمله أو جزء منه . وفى هذه الحالة سيتم اعتبار هذا الناقل الفعلى طرف منفذ بحرى وفقاً لقواعد روتردام .

١ - عرفت المادة ٥/١ من قواعد روتردام الناقل بأنه " الشخص الذى يبرم عقد النقل مع الشاحن " ، وعرفته من قبل المادة ١/١ من قواعد لاهاي بأنه : " مالك أو مستأجر السفينة الذى يبرم عقد نقل مع الشاحن " ، كماعرفته المادة ١/١ من قواعد هامبورج بأنه : " كل شخص أبرم عقداً ، أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل البضائع بطريق البحر . ومن الملاحظ على كل هذه التعريفات أن قواعد روتردام هلى التى قدمت تعريف مبسطاً وسهلاً للناقل ، بحيث لا يثير أى التباس عند تفسيره من قبل المشاركين فى عملية النقل ، لأن مصطلح " الناقل " يظهر بعض أوجه الشبه مع أشخاص يتصرفون بصفة بصفة أصلية لحسابهم فى معرض تنفيذ عقد النقل البحرى ، أو يعهدون الى غيرهم للقيام بهذه الأعمال بالوكالة أو النيابة عنهم ، فقد يكون الناقل هو مالك السفينة أو مستأجرها أو الوكيل بالعمولة ، أو أى شخص أبرم عقد النقل مع الشاحن ممن لهم صفة فى ابرام هذا العقد .

DELEBECQUE (PH) : La partie exécutante maritime : obligations et responsabilité.

<https://international.vlex.com/vid/partie-executante-maritime-ponsabilite-407381926> .

2. BONASSIES (C), SCAPEL (C) : op.cit, page 736 .

والحالة الثانية تتعلق بحالة مؤجر السفينة بالمدة ^(١) ، حيث أن مستأجر السفينة بالمدة يقوم بتنفيذ عقد النقل بدلاً من الناقل المتعاقد . ولذلك حتى ولو لم يكن المستأجر بالمدة طرفاً فى عقد النقل الذى أبرمه المؤجر بالمدة ، فهو الذى يقوم بتنفيذ الرحلة التى تقع على عاتق الناقل المتعاقد وهو هنا المؤجر بالمدة . ومن ثم سيعتبر منفذ بحرى ، وقد تتعدد مسؤوليته مباشرة فى مواجهة الشاحن فى حالة الضرر الذى قد يلحق بالبضاعة .

ومن الجدير بالذكر أن استئجار السفينة كان مستبعد من نطاق تطبيق قواعد روتردام وفقاً للمادة ٢/٦ ، والتي نصت على أن الاتفاقية لا تنطبق على عقود النقل فى النقل الملاحة غير المنتظم إلا عندما لا تكون هناك مشاركة استئجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أى حيز عليها ، ويصدر مستند نقل أو سجل نقل الكترونى .

ثانياً : مقالو المناولة (مقالو الشحن والتفريغ) :

لم تشر الاتفاقية فى المادة ٧/١ الى مقالو المناولة صراحة ، بالرغم من أن هذا الأخير هو النموذج الأمثل للطرف المنفذ البحرى . فالنشاط الذى يقوم به مقالو المناولة يتوافق تماماً وتعريف الطرف المنفذ البحرى . فهذا الأخير يقصد به ، أى طرف منفذ مادام يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى أى من التزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة .

ووفقاً للمادة ١/١٤٨ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فان المقالو البحرى هو الذى يقوم بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها . ويجوز أن يعهد إلى المقالو البحرى بالقيام بحساب المجهز أو الشاحن أو

١ - يُقصد بعقد إيجار السفينة ، العقد الذى يتم إبرامه بين طرفين يلتزم أحدهما بتقديم السفينة فى أى صورة من الصور إلى الطرف الآخر لى يتمكن من إستخدامها فى الغرض المخصص لها . وإستخدام السفينة فى نقل البضائع قد يتم عن طريق إبرام مشاركة إيجار السفينة لرحلة واحدة أو لرحلات متعددة ، كما يمكن إستخدامها لمدة معينة وهى ما يطلق عليها المشاركة الزمنية . أنظر د. رضا عبيد : دروس فى قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، ١٩٩٦ ، ص ٥٢ وما بعدها .

المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة (م/١٤٨/٢ من قانون التجارة البحرية) .

ويقوم المقاول البحرى بعمليات الشحن أو التفريغ وبالعمليات الإضافية الأخرى لحساب من كلفه بالقيام به ولا يسأل فى هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى إليه (م/١٤٩/١ من قانون التجارة البحرية) . وإذا كان الناقل هو الذى عهد إلى المقاول البحرى بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط فى سند الشحن أو فى عقد إيجار السفينة، وجب على الناقل إخطار المقاول البحرى بذلك (م/١٤٩/٢ من قانون التجارة البحرية) .

ويسأل المقاول البحرى عن الأعمال التى يتولاها طبقاً للمادة ١٤٨ من هذا القانون عن خطئه وخطأ تابعيه (م/١٥٠ من قانون التجارة البحرية) .

وتسرى على المقاول البحرى أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها فى المادة ٢٣٣ من هذا القانون (م/١٥١ من قانون التجارة البحرية) .

يتبين من النصوص القانونية السابقة أن الناقل قد يعهد الى مقاول الشحن والتفريغ للقيام بهذه العمليات فضلاً عن إمكانية قيامه بعمليات إضافية أخرى ، كالمحافظة على البضاعة مثلاً .

وبذلك فإن الناقل قد يلجأ الى مقاول الشحن والتفريغ لتنفيذ جزء من التزاماته التى تقع على عاتقه بمقتضى عقد النقل .

ومن ثم ووفقاً لقواعد روتردام فإن مقاول المناولة أو ما يسمى بمقاول الشحن والتفريغ ، ينطبق عليه وصف الطرف المنفذ البحرى شريطة أن يقوم بالوفاء بأحد التزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل خلال المرحلة البحرية للنقل ، أى أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة (م / ٧/١ من قواعد روتردام) .

وعلى خلاف ذلك فإنه في حالة وجود شرط FIO (free in and out) أو مايسمى بشرط التسلم تحت الروافع ، فإن مقالو المناولة (مقالو الشحن والتفريغ) لن يكتسب وصف الطرف المنفذ بالمعنى المقصود في المادة ٦/١ من قواعد روتردام (١) .

ذلك أن شرط FIO يتم ادراجه بسند الشحن ، ويقضى نقل عمليات الشحن والرص من عاتق الناقل إلى عاتق الشاحن ، بحيث يتم تسلم البضائع تحت روافع الميناء وعلى نفقة الشاحن أو المرسل اليه . فإذا تولى الشاحن عمليات الشحن ، يكون هو المسئول عن سلامة البضائع سواء كانت موضوعة في طرود أو حاويات ، إذ يلتزم بتثبيت البضائع في الطرود أو الحاوية ، ويُسأل عن الأضرار التي تلحق بها (٢) .

ومما لا شك فيه وحتى مع وجود شرط FIO فإن مقالو المناولة يقوم بأداء التزام أو أكثر من الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل بموجب قواعد روتردام والتي تنص المادة ١/١٣ منها على أنه : " يقوم الناقل أثناء مدة مسئوليته ، حسبما حددت في المادة ١٢ ، ورهنأً بأحكام المادة ٢٦ ، بتسلم البضائع وشحنها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعبارة " .

وعلى الرغم من أن الإتفاقية قد أجازت للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندى أو المرسل إليه شحن البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد (م / ٢ / ١٣ من قواعد روتردام) . إلا أنه

١ - ومن الجدير بالذكر أن شرط FIO " شرط التسلم تحت الروافع " يعد أكبر حادثة أتت بها قواعد روتردام ، ومن إحدى النقاط التي تؤخذ عليها من وجهة نظر الشاحنين ، إذ تحقق مصلحة الناقلين على حساب الشاحنين . مزيد من التفصيل ، انظر د. عماد الدين عبد الحى : التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، مجلد ٣٢ ، العدد الأول ، ٢٠١٦ ، ص ١٢٤ .

٢ - د. شريف محمد غنام : المرجع السابق ، ص ٢٧ ..

تظل الحقيقة أن مقاول المناولة الذي سيتدخل لحساب أصحاب الحق في البضاعة ، سوف يقوم بالوفاء بشكل غير مباشر بالالتزام بالعناية المستمرة وهو التزام يقع على عاتق الناقل ولا يجوز له أن ينقله الى شخص آخر .

وقد يترتب على ما تقدم أن يحدث نزاع حول اكتساب مقاول المناولة لوصف الطرف المنفذ البحري من عدمه في وجود شرط FIO . ولقاضي الموضوع الفصل في هذا الأمر .

ثالثاً : الناقل الداخلي الذي يعمل في منطقة الميناء :

على الرغم من أن تعريف الطرف المنفذ البحري كما ورد في المادة ٧/١ تظل الحقيقة أنه تعريف واسع ، الأمر الذي أدى إلى تخوف أبعده رابطة السكك الحديدية (ARR) ، من خلال وفد الولايات المتحدة الأمريكية ^(١) والتي تشكل جزء من مجموعة العمل ، من أن يخضع الناقلين بالسكك الحديدية لأحكام الاتفاقية . و بنفس المنطق أبدى الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) نفس التحفظ الذي أبداه وفد الولايات المتحدة الأمريكية بشأن الناقلين البريين .

وقد كان الشغل الشاغل لرابطة السكك الحديدية والاتحاد الدولي للنقل البري هو الاعتراف بوصف الطرف المنفذ البحري للناقلين بالسكك الحديدية والناقلين البريين عندما يقومون بتنفيذ أحد التزامات الناقل في منطقة الميناء ، بينما كانت مهامهم الأساسية تتمثل في نقل البضائع عبر مسافات كبيرة بحضورها الى الميناء وليس فقط لنقلها داخله ^(٢) .

وقد استند اقتراحهم إلى استبعاد الناقلين بالسكك الحديدية والناقلين البريين من نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية ، والاعتراف بهم كطرف منفذ غير بحري . وقد تترتب على ذلك إعادة

1. Document A/CN.9/WG.III/WP.84

2. Pour la proposition américaine voir le Document A/CN.9/WG.III/WP.84 et pour celle de Le RIU voir le Document A/CN.9/WG.III/WP.90.

صياغة المادة ٧/١ بإضافة الجملة الآتية " ولا يكون الناقل الداخلى طرف منفذ بحرى إلا إذا كان يؤدي أو يعهد بأن يؤدي خدماته حصراً داخل منطقة الميناء " .

ومن ثم يتم الاعتراف بوصف الطرف المنفذ البحري للناقل الداخلى الذى يعمل فقط فى منطقة الميناء ، ويخضع بالتالى لأحكام الاتفاقية .

وبناء على ما تقدم فإن الناقل الداخلى الذى يقوم بالوفاء بالتزام الناقل الناشئ عن عقد نقل البضائع بطريق البحر ، سوف يتم اعتباره طرف منفذ بحرى اذا قام بالوفاء بهذا الالتزام فى منطقة الميناء فقط .

رابعاً : مستغلى محطات الميناء الطرفية :

يقصد بمستغل محطة الميناء الطرفية وفقاً لـ ١/أ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية مستغلى محطات الميناء الطرفية فى التجارة الدولية الموقعة بتاريخ ١٩ ابريل ١٩٩١ فى فيينا ، كل شخص فى ممارسته لمهنته ، يلتزم بالمحافظة على البضائع ، موضوع النقل الدولى ليؤدي أو يتعهد بأداء خدمات متعلقة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع فى منطقة خاضعة لسيطرته ، أو يكون له عليها حق دخولها أو استخدامها . ومع ذلك لا يعتبر هذا الشخص مستغلاً اذا كان ناقلاً بموجب القواعد القانونية المطبقة على الناقل .

يتبين من هذا النص ان مستغل محطة الميناء الطرفية قد يكون طرفاً منفذاً بحرياً . فهو قد يؤدي أو يتعهد بأداء خدمات إما لحساب الناقل أو لحساب أصحاب الحق فى البضاعة (الشاحن ، والشاحن المستندى ، والطرف المسيطر ، والمرسل اليه) .

ويتوقف إضفاء وصف الطرف المنفذ البحري على مستغل محطة الميناء الطرفية ، على الشخص الذى يعمل لحسابه ، ومن ثم على طبيعة عملياته والمكان الذى ينفذ فيه مهمته . وبالتالي فهو يكتسب هذا الوصف إذا كان يعمل لحساب الناقل .

ومن الجدير بالذكر أن مستغل محطة الميناء الطرفية يشبه مقاول المناولة . حيث أن مناولة البضائع جزء من نشاطه ، والذي يشمل أيضاً المحافظة على البضائع وغيرها من الأنشطة المتعلقة بها .

وبناء على ذلك فإن مستغل محطة الميناء الطرفية قد يتدخل لحساب أصحاب الحق في البضاعة أو لحساب الناقل المتعاقد ، بالنظر إلى أن قواعد روتردام تجبز للأطراف المتعاقدة (الناقل والشاحن) أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها (م/١٢/٣) ، شريطة ألا يكون وقت تسلم البضائع لاحقاً لبدء شحنها الأولى بمقتضى عقد النقل (م/١٢/٣/أ) ، وألا يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لاتمام تفريغها النهائى بمقتضى عقد النقل (م/١٢/٣/ب). هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن قواعد روتردام تعترف بصحة شرط التسلم تحت الروافع والذي يجيز للناقل والشاحن أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندى أو المرسل إليه شحن البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها ، ويشار الى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد (م/١٣/٢) .

إن إضفاء وصف الطرف المنفذ البحرى على مستغل محطة الميناء الطرفية يعتمد إذاً على الشخص الذى طلب خدماته ، وهو أمر فى منتهى الدقة ذلك أن نفس المستغل ذاته هو الذى يقوم بكافة هذه العمليات (شحن البضائع ومناولتها وتستيفها الخ) .

لذلك فانه من الضرورى عند حدوث ضرر يلحق البضاعة ، الهلاك أو التلف أو التأخير ، أن يثبت أنه فى لحظة وقوع هذا الفعل الضار كان مستغل محطة الميناء الطرفية يعمل لحساب الناقل المتعاقد ، وأنه كان يؤدى خدماته فى منطقة الميناء .

الحقيقة أن المشكلة لا تنشأ فيما يتعلق بعمليات المناولة التى تحدث داخل منطقة الميناء ، ولكن المشكلة تنشأ بخصوص المحافظة على البضائع لأنه قد يكون للمستغل مستودعات خارج منطقة الميناء . فى هذه الحالة لن يكتسب وصف الطرف المنفذ البحرى، على أساس أنه يتعين لاكتساب هذا الوصف تحقق أمرين ، الأول أن يقوم مستغل محطة الميناء الطرفية بأداء أحد التزامات الناقل المتعاقد الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل (كالالتزام بتسليم البضائع أو تسليمه أو المحافظة عليها الخ) ، وأن يؤدى مهامه داخل منطقة الميناء فان تخلف أحد هذين الشرطين ، إنتهى عنه وصف الطرف المنفذ البحرى .

وبناء على ما تقدم يتضح لنا أن مستغل محطة الميناء الطرفية يشبه الى حد كبير الناقل الداخلى الذى يعمل فى منطقة الميناء من حيث أنه يتعين أن يؤدى خدماته داخل منطقة الميناء . وعلى ذلك فاذا قام بأداء مهامه خارج منطقة الميناء ، كأن يحتفظ بالبضاعة فى مستودعات خارج الميناء ، إنتفى عنه وصف الطرف المنفذ البحرى .

ومن هنا تأتى أهمية تعريف " الميناء " ، الأمر الذى عزفت عنه قواعد روتردام ، كما لم تنص عليه اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية مستغل محطات الميناء فى التجارة الدولية بتاريخ ١٩ ابريل ١٩٩١ والتي لم تدخل حيز التنفيذ الى الآن .

المطلب الثانى

المتدخلون لحساب الطرف المنفذ البحرى

رأينا أن الطرف المنفذ البحرى يقصد به كل شخص آخر غير الناقل " يودى أو يتعهد بأن يودى التزام يقع على عاتق الناقل بمقتضى عقد النقل ، أثناء فترة ما بين وصول البضاعة الى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة (م/٧/١ من الإتفاقية).

ويتبين من هذا التعريف أن قواعد روتردام لم تستلزم أن يقوم الطرف المنفذ البحرى بتنفيذ أحد التزامات الناقل ، الناشئة عن عقد النقل ، والتي عهد إليه الناقل بتنفيذها بنفسه . ومن ثم يجوز له أن يفوض غيره فى تنفيذها.

ويترتب على إمكانية تفويض الطرف المنفذ البحرى أشخاص آخرين لتنفيذ أحد الإلتزامات التى عهد إليه الناقل بتنفيذها ، أن يدخل فى نطاق تطبيق الاتفاقية ، هؤلاء الأشخاص ، وهم المقاولون من الباطن للطرف المنفذ البحرى .

ومن الجدير بالذكر أن خضوع المقاولون من الباطن للطرف المنفذ البحرى لأحكام الاتفاقية ، لم يكن محض صدفة ، وإنما كان مقصوداً ^(١) . حقيقة أن هؤلاء حتى ولو لم تكن خدماتهم مطلوبة بشكل صريح من قبل الناقل إلا أنهم يكتسبون وصف الطرف المنفذ وفقاً لنص المادة ١/٦/أ ، والتي تسمح باضفاء وصف الطرف المنفذ على كل شخص "..... يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته " . فاذا قاموا بتنفيذ أحد التزامات الناقل الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل وتم هذا التنفيذ أثناء المرحلة البحرية ، أى أثناء فترة ما بين وصول البضاعة الى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة ، اكتسبوا وصف الطرف المنفذ البحرى .

1. Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session Document A/CN.9/621, Page 29.

ونرى أن خضوع المقاولون من الباطن للطرف المنفذ البحري ، لأحكام الاتفاقية سيسمح له ، اذا ما انعقدت مسؤوليته تجاه الشاحن على أساس المسؤولية التقصيرية ، بالاستفادة من أحكام دفع المسؤولية وتحديدها الواردة بالاتفاقية والتي يتمتع كلاً من الناقل والطرف المنفذ البحري .

الفصل الثاني

إلتزامات الطرف المنفذ البحري فى تنفيذ عقد النقل

تمهيد وتقسيم :

لا شك أن الإلتزام الرئيسى الذى يقع على عاتق الناقل بمقتضى عقد النقل ، هو نقل البضاعة من مكان الإستلام وإيصالها إلى مكان التسليم سليمة من الهلاك أو التلف فى الموعد المتفق عليه . وإذا كان نقل البضاعة يمثل جوهر عقد النقل ، فان هناك إلتزامات يتعين على الناقل القيام بها بعضها يتعلق بالسفينة ذاتها ، وبعضها يتعلق بالبضاعة المنقولة .

فإذا قام الناقل بالوفاء بهذه الإلتزامات ، تبدأ عملية النقل ويستمر الإلتزام بالمحافظة على البضاعة حتى تمام التفريغ والتسليم الذى ينتهى معه عقد النقل (١) .

وتضع قواعد روتردام على عاتق الناقل العديد من الإلتزامات ، يتمثل الإلتزام الأساسى منها فى نقل البضائع الى مكان المقصد (مكان الوصول) وتسليمها الى المرسل اليه (م/١١ من الإتفاقية) .

فضلاً عن هذا الإلتزام الرئيسى هناك التزمات خاصة أخرى تُفرض على الناقل تضمنتها المادة ١/١٣ من قواعد روتردام والتي تنص على أنه: " يقوم الناقل أثناء مدة مسئوليته ، حسبما حددت فى المادة ١٢ (٢) ، ورهنأ بأحكام المادة ٢٦ ، بتسليم البضائع وشحنها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والعناية بها وتسليمها على نحو ملائم وبعبارة " .

١ - د. محمود مختار بريرى : قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، غير مذكور سنة النشر ، ص ٣٣٣ .

٢ - تنص المادة ١٢ من قواعد روتردام على أنه : " تبدأ مدة مسئولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الإتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أى طرف منفذ البضائع بغرض نقلها ، وتنتهى عندما تسلم البضائع " .

ومن الملاحظ أن هذه الالتزامات تمتد طوال مدة النقل بأكملها ، بما فى ذلك المرحلة قبل وبعد النقل عن طريق آخر غير بحرى . أما فيما يتعلق بالطرف المنفذ البحرى ، فان التزاماته تتحدد أثناء المرحلة البحرية فقط .

ومن الجدير بالذكر أن قواعد روتردام قد تبنت نفس النهج الذى إعتدته قواعد لاهاي، والتي نصت صراحة على الإلتزامات التى تقع على عاتق الناقل البحرى فى المادة (٣) (١) منها . وذلك على خلاف قواعد هامبورج والتي لم تنص صراحة على هذه الإلتزامات ، وإنما تضمنت هذه الإلتزامات بصورة ضمنية .

ولما كان الطرف المنفذ البحرى هو كل شخص يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى أياً من التزامات الناقل اثناء فترة ما بين وصول البضائع الى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة ، فانه من الطبيعى أن يلتزم بكافة الإلتزامات التى يخضع لها الناقل المتعاقد والتي تتمثل فى الإلتزامات المتعلقة بالسفينة وتلك التى تتعلق بالبضاعة المنقولة .

وبناء على ما تقدم سوف نقسم هذا الفصل إلى مبحثين على النحو التالى :

المبحث الأول : الإلتزامات المتعلقة بالسفينة .

المبحث الثانى : الإلتزامات المتعلقة بالبضاعة المنقولة .

١ - تنص المادة ٣ من قواعد لاهاي ١٩٢٤ على أنه : " يلتزم الناقل قبل وفى بداية الرحلة ببذل العناية اللازمة : أ- لجعل

السفينة صالحة للملاحة . ب- وتجهيز وتطبيق السفينة بشكل ملائم . ج- وأن يضع فى حالة جيدة العنابر وغرف التبريد

وجميع الأجزاء الأخرى للسفينة ، حيث يتم شحن البضائع لتسليمها ونقلها والحفاظ عليها " .

المبحث الأول

الإلتزامات المتعلقة بالسفينة

تمهيد وتقسيم :

لما كان عقد نقل البضائع الخاضع لأحكام الإتفاقية يعنى بالضرورة نقل البضائع عن طريق البحر، فإن الناقل المتعاقد يكون مسئولاً عن إعداد السفينة وتجهيزها للملاحة .

وقد أولت الإتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحرى للبضائع إهتماماً كبيراً بالالتزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة وإعتبرته إلتزاماً رئيساً يقع على عاتق الناقل البحرى ولا يمكن بأى حال من الأحوال غض النظر عنه ، بل وشددت على مسئولية الناقل فى حال إخلاله بتنفيذ هذا الإلتزام .

ولا يلتزم الناقل بتقديم سفينة معينة بالذات إذا تعلق الأمر بالنقل البحرى بموجب سند شحن ، أما إذا تعلق الأمر بمشارطة إيجار ، فإنه يتعين على الناقل تقديم السفينة المتفق عليها بذاتها ، فهى -فى هذه الحالة - تكون محل إعتبار بالنسبة لطرفى العقد^(١) وتبدو أهمية هذا الإلتزام بالنسبة للطرف المنفذ البحرى ، سواء كان ناقلاً فعلياً أم مؤجراً للسفينة بالمدة ، فهو المسئول عن نقل البضائع بحرأ بدلاً من الناقل المتعاقد .

وعلى غرار الإتفاقيات السابقة ، فإن المادة ١٤ من قواعد روتردام أوجبت على الناقل قبل الرحلة وفى بدايتها وفى أثنائها ، أن يبذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة، وأن يهيبى السفينة ويجهزها ويمونها ، وأن يجهز أجزاء السفينة التى تُحمل عليها البضائع .

وبناء على ما تقدم نقسم هذ المبحث إلى مطلبين على النحو التالى :

١ - د. محمد بهجت قايد : الوسيط فى شرح قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، الطبعة الثانية ، ٢٠٠٦ - ٢٠٠٧ ،

المطلب الأول : الإلتزام ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة .

المطلب الثانى : الإلتزام بتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها .

المطلب الأول

الإلتزام ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة

لا شك أن إلتزام الناقل باعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية يسهم فى تنفيذ إلتزامه الأساسى الناشء عن عقد النقل وهو نقل البضائع الى مكان التسليم المتفق عليه .

ومن الجدير بالذكر أن المادة ١/٣ من قواعد لاهأى^(١) ، كانت تفرض على الناقل أن يبذل العناية المطلوبة قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة ، ومن ثم لايقع على عاتق الناقل أى إلتزام اذا ما تعطلت السفينة عن الملاحة .

والملاحظ على هذا النص أنه لايتوافق ومتطلبات النقل والتي تستلزم أن يظل الناقل مسئولاً عن صلاحية السفينة للملاحة قبل الرحلة وفى بدايتها وفى أثناءها ، وهو الأمر الذى حرصت عليه قواعد روتردام والتي أخذت فى اعتبارها التطورات التكنولوجية الحديثة فى القطاع البحرى . فالإلتزام الناقل ببذل العناية اللازمة ، من الآن فصاعداً هو الإلتزام مستمر طوال الرحلة البحرية ، ويشمل الحاويات أيضاً. كما أن الحاويات لم تكن معروفة عندما دخلت قواعد لاهأى حيز التنفيذ . كما أن قواعد لاهأى فيسبى لم تأخذ هذا التطور فى الاعتبار .

أما بالنسبة لقواعد هامبورج ، وبالرغم من أنها لم تنص على هذا الإلتزام بشكل مباشر ، إلا أن إلتزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية يمكن إستنتاجه من نص المادة ١/٥ منها ، والتي قررت بأن الناقل يسأل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها منذ لحظة دخولها فى حراسته فى ميناء الشحن وأثناء النقل وفى ميناء التفريغ . ولما كان الناقل يلتزم بمقتضى عقد النقل بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه سليمة من الهالك والتلف ، فإن ذلك يستتبع ضمناً وجوب أن يقدم سفينة صالحة للملاحة البحرية . ولا

١ . تنص المادة ١/٣ من قواعد لاهأى على أنه : " على الناقل قبل الرحلة وفى بدايتها أن يتخذ العناية المناسبة من أجل : أ-

جعل السفينة صالحة للملاحة . ب - لتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها . ج- لجعل العنابر وغرف التبريد والثلاجات وكافة

أجزاء السفينة التى تشحن فيها البضاعة لاستلامها ونقلها وحفظها " .

يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد إتخذوا التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر. ومفاد ذلك أن طبيعة إلترام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية ، وفقاً لقواعد هامبورج ، هو إلترام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة .

وعلى غرار ما نصت عليه المادة ١/٣ من قواعد لاهاي ، فان المادة ١٤/أ من قواعد روتردام والمعنونة " إلترامات خاصة تنطبق على الرحلة البحرية " نصت على أنه : " يكون الناقل ملزماً ، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها ، ببذل العناية الواجبة من أجل : أ- جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك " .

ويلاحظ على نص المادة ١٤/أ من قواعد روتردام سالفه الذكر أن إلترام الناقل البحرى بتقديم سفينة صالحة للملاحة يظل طوال الرحلة البحرية وليس فقط قبلها وفي بدايتها كما نصت قواعد لاهاي (م/١/٣) . ويلتزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة فى الزمان والمكان اللذين تم الإتفاق عليهما فى عقد النقل البحرى .

وإلترام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية طوال مدة الرحلة ، هو إلترام ببذل عناية وليس إلترام بتحقيق نتيجة . وهو مايتضح من نص المادة ١٤ ذاتها من قواعد روتردام والتي نصت على أنه : "ببذل العناية الواجبة " والتي يتعين قراءتها مع نص المادة ١٧/٥/ب ، وبدلالة المادة ١٧/٣/ز ، والتي تعفى الناقل البحرى من المسؤولية الناشئة عن العيوب الخفية فى السفينة (١) .

وتتفق قواعد روتردام فى هذا الشأن مع قواعد لاهاي ، والتي فرضت على الناقل بذل العناية المناسبة لجعل السفينة صالحة ، والإلترام هنا هو إلترام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة .

ومن ثم يُسأل الناقل عن عدم صلاحية السفينة إذا ثبت عدم بذله العناية اللازمة لجعلها صالحة للملاحة . ويستوى أن يقوم بتنفيذ هذا الإلترام من قبله أو من قبل تابعيه .

١ - د. محمد محمود خليل : المرجع السابق ، ص ١٣٠ وما بعدها.

ولا يعفى الناقل من المسؤولية الناشئة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد بذلوا العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة (م/١٧/٥/ب من الإتفاقية) .

أو أن عدم صلاحية السفينة كان نتيجة وجود عيوب خفية بالسفينة يتعذر إكتشافها ببذل العناية اللازمة (م/١٧/٣/ز من الإتفاقية) .

وعلى ذلك إذا أمكن للناقل أن يثبت أنه قد بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة ، ففي هذه الحالة يمكن له أن يحمى نفسه من المسؤولية الناشئة عن الخسارة والضرر بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة (١) .

ولما كان الطرف المنفذ البحرى يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيّاً من إلتزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل . ومن ثم فهو يلتزم ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها . ويسأل عن الإخلال بتنفيذ هذا الإلتزام باعتباره إلتزاماً رئيسياً يقع على عاتق الناقل بموجب عقد النقل . ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ناشئة عن عيب خفى لا يمكن إكتشافه ببذل العناية المعقولة أو المناسبة (م/١٧/٣/ز) .

ونرى أن مانصت عليه المادة ١٤ من قواعد روتردام انما يصب في مصلحة الشاحنين ، ذلك أنه يكمل التزام الناقل باعداد السفينة ليس فقط قبل الرحلة وعند بدءها بل وفي أثناءها حتى نهايتها ، بحيث يسأل الناقل ، ومن ثم الطرف المنفذ البحرى عن أى عطل يطرأ على السفينة أثناء الرحلة البحرية ويجعلها صالحة للملاحة البحرية ، ما عدا العيب الخفى بالسفينة (٢) .

١ - د. أحمد محمود حسنى : النقل الدولى البحرى للبضائع ، ١٩٨٩ ، ص ١٢٢ .

٢ .د. عبد الرافع موسى : مدى الشدة فى أساس مسئولية الناقل البحرى فى عقد نقل الأشخاص ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٦ ،

ويستند الناقل الى شهادة الصلاحية للملاحة التي تصدرها ادارة التفتيش البحرى لاثبات صلاحية السفينة للملاحة . بيد أن هذه الشهادة هي مجرد قرينة قانونية بسيطة يمكن اثبات عكسها بكافة طرق الإثبات (١) .

ومن الجدير بالذكر أن التزام الناقل بأعداد السفينة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية وحتى نهايتها قد جاء نتيجة ضغط الدول الشاحنة على الدول الناقلة (٢) ، وبصفة خاصة الدول الأفريقية التي شاركت بكثافة فى الأعمال التحضيرية لهذه القواعد (٣) .

ومجمل القول أن التزام الناقل ، ومن ثم الطرف المنفذ البحرى ، باتخاذ العناية اللازمة (٤) لم يعد قاصر على قبل الرحلة وبدايتها فقط كما كان الحال فى قواعد لاهاي ، وإنما يتعين ، وفقاً لقواعد روتردام ، أن يستمر هذا الالتزام طوال مدة الرحلة اذ يجب على الناقل قبل الرحلة وفى بدايتها وأثناءها بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للابحار والتأكد من أنها تفى بجميع المتطلبات الحديثة للسلامة والأمن .

ومن ناحية أخرى ، فإن استمرار التزام الناقل ببذل العناية اللازمة طوال الرحلة البحرية يبرره حقيقة أنه ، نظراً للتطور التكنولوجى ، يمكنه الحفاظ على التحكم فى سفينته عن بعد .

١- د. محمود مختار بربرى : المرجع السابق ، ص ٦٤ وما بعدها .

٢ يقصد بالدول الشاحنة ، الدول التى لا تمتلك سفناً بحرية وتقوم بنقل بضائعها سواء التى تستورها أو تصدرها بواسطة سفن أجنبية ، ومنها الدول العربية والدول النامية الأخرى . ويقصد بالدول الناقلة ، الدول السفن التى تمتلك سفناً بحرية لنقل البضائع ، ومنها الدول المتقدمة كالولايات المتحدة الأمريكية وانجلترا وفرنسا

3. DIALIO (I- K): Communication sur obligations et responsabilité du chargeur dans les règles de Rotterdam", colloque à Rotterdam du 21 septembre 2009, p.1

4. BONASSIES (P), SCAPEL (C): op.cit, p 767.

ويثور التساؤل - فى هذا الصدد - عن معرفة ما إذا كان الناقل المتعاقد أم الناقل البديل (الناقل الفعلى) هو الذى سيلتزم ببذل العناية اللازمة ؟

فى الواقع فان القضاء فى فرنسا وكذلك فى انجلترا يعترف بأن " الالتزام ببذل العناية اللازمة ، ذو طابع شخصى " (١) . ويترتب على ذلك ، أنه لا يجوز تفويض شخص آخر غير الناقل المتعاقد فى تنفيذ الالتزام ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للابحار ، ونقل البضائع محل عقد النقل فى ظروف ملائمة .

ونرى أن حماية مصالح الشاحنين تقتضى أن يلتزم الطرف المنفذ البحرى ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة ، وأن يلتزم بتنفيذ هذا الإلتزام قبل الرحلة البحرية وفى بدايتها وأثناءها ، بحيث تتعدد مسؤوليته عن الإخلال بتنفيذ هذا الإلتزام مالم يثبت أنه هو وتابعوه قد بذلوا العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية ، أو إذا أثبت أن السفينة بها عيب خف يتعذر إكتشافه ببذل العناية اللازمة .

ومجمل القول أن قواعد روتردام قد عززت التزام الناقل ببذل العناية اللازمة ، وعلى عكس بعض الإلتزامات المنصوص عليها فى الاتفاقية ، فهو التزام لا يجوز للناقل والشاحن الاتفاق على شروط تعاقدية بشأنه (٢) .

1 . Chambre des Lords, 7 dec 1961, Affairedu Muncaster Castle,DMF196. p.246, obs P.BONASSIES.

فى هذه الدعوى خلص القضاء إلى أن "الناقل لم يكن مسؤولاً فقط عن عدم بذل كل العناية اللازمة لوضع السفينة فى حالة صالحة للإبحار ، ولكن أيضاً عندما يتخلف تنفيذ الإلتزام ببذل العناية اللازمة من جانب الشخص الذى عهد اليه بالقيام بهذه المهمة .

٢ - تنص المادة ١/٧٩ من قواعد روتردام على أنه : " مالم ينص على خلاف ذلك فى هذه الاتفاقية ، يكون أى بند فى أى عقد باطلاً متى كان : ١- يستبعد التزامات الناقل أو الطرف المنفذ البحرى المنصوص عليه فى هذه الاتفاقية أو يحد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة .

المطلب الثانى

الإلتزام بتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها

تنص المادة ١٤ من قواعد روتردام على أنه : " يكون الناقل ملزماً ، قبل الرحلة البحرية وفى بدايتها وأثناءها ، ببذل العناية اللازمة من أجل " ب- تطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة . ج- جعل عناصر السفينة وسائر أجزائها التى تنقل فيها البضائع ، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها ، مهيأة وآمنة لتلقى البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك .

ولما كان الطرف المنفذ البحرى هو أى طرف منفذ ، مادام يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى أياً من الإلتزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى الميناء الذى تُشحن فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذى تُفرغ فيه من على السفينة ، ولا يكون الناقل الداخلى طرفاً منفذاً إلا إذا كان يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى خدماته حصراً داخل منطقة الميناء ، فإنه

يتعين عليه أن يكون قادراً على تجهيز السفينة التى يتم نقل البضاعة على متنها، بما يتلاءم مع المتطلبات الحديثة من حيث تجهيزاتها وطاقمها والمساحات التى تناسب طبيعة كل بضاعة^(١) ، حيث يتعهد بنقلها سليمة إلى مكان الوصول . ويستمر هذا الإلتزام طوال الرحلة البحرية .

والحقيقة أن الطرف المنفذ البحرى لا يُسأل فقط عن الصلاحية المادية للسفينة ذاتها ، وإنما يُسأل أيضاً عن إعدادها التقنى ، أى أن تكون معدات السفينة وآلاتها تعمل بصورة سليمة . كما يلتزم بتزويدها بالمؤن وطاقم بشرى كفاء وكافٍ .

ويُسأل الطرف المنفذ البحرى عن ضمان السفينة ومعداتنا بحيث تعمل فى نظام محكم وبحالة جيدة قبل الرحلة وفى بدايتها وأثناءها وحتى نهايتها .

١ - د. محمد السيد الفقى : تطور قواعد النقل البحرى ، ٢٠٠٧ ، ص ١٠ .

كذلك يقع على عاتق الطرف المنفذ البحرى الالتزام بنقل البضائع فى ظروف جيدة والتأكد من ملاءمة الحاويات لطبيعة البضاعة التى يتم نقلها عن طريق البحر. حيث يلتزم بأن تكون أماكن وضع البضاعة فى السفينة مهيأة ومناسبة للحفاظ عليها ونقلها بأمان وذلك بحسب طبيعة كل بضاعة . فهناك بضائع تستلزم إعداد عنابر واسعة ، أو تقسيم المساحة إلى عدة غرف . وهناك بضاعة يحتاج حفظها إلى درجة برودة معينة أو ضبط درجات الحرارة . ويُسأل الطرف المنفذ البحرى عن ضمان سلامة البضاعة طوال الرحلة البحرية .

المبحث الثانى

الإلتزامات المتعلقة بالبضاعة المنقولة

تمهيد وتقسيم :

يتم تحديد إلتزامات الطرف المنفذ البحرى مقارنة بإلتزامات الناقل المتعاقد ، الأمر الذى يترتب عليه أن تعديل التزمات هذا الأخير يؤثر على نطاق التزمات الطرف المنفذ البحرى .

وسوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو التالى :

المطلب الأول : نطاق إلتزامات الطرف المنفذ البحرى .

المطلب الثانى : تأثير إرادة الأطراف المتعاقدة على إلتزامات الطرف المنفذ البحرى .

المطلب الأول

نطاق إلتزامات الطرف المنفذ البحري

لمعرفة الإلتزامات التي تقع على عاتق الطرف المنفذ البحري ، يتعين أن نعرض للإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل بموجب الاتفاقية .

ويتبين من تعريف الطرف المنفذ البحري الوارد بالمادة ١ / ٧ من قواعد روتردام أن هذا الأخير يتدخل في تنفيذ عقد النقل البحري من أجل الوفاء بأحد الإلتزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل . ومن ثم ونظراً لأن الطرف المنفذ البحري يتدخل لحساب الناقل ، فمن المنطقي أن يخضع للإلتزامات التي تقع على عاتق هذا الأخير .

وكما أوضحنا سابقاً أن الإلتزام الأساسي الذي يقع على عاتق الناقل بموجب الاتفاقية ووفقاً لشروط العقد هو نقل البضائع الى مكان الوصول وتسليمها سليمة من الهلاك والتلف للمرسل اليه (م/١١ من الإتفاقية) .

لا شك أن إلتزام الناقل بنقل البضاعة يتفرع عنه الإلتزام بالمحافظة عليها أثناء نقلها ، ويفرض الإلتزام بالمحافظة على البضاعة إلتزامات عدة على الناقل ، كأن يرص البضاعة بطريقة تتفق وطبيعتها^(١) أو يعيد رص البضائع إذا انتقلت من مكانها بسبب إهتزاز السفينة، أو يوفر لها سبل التهوية اللازمة ، أو يحفظ درجة الحرارة الملائمة للعناصر أو الحاوية^(٢) ، أو التأكد من إحكام تغليف البضاعة ، أو إتباع تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات الحية، أو مراعاة البيانات الواردة على البضائع الخطرة^(٣).

١- د. محمود سمير الشرقاوي : القانون البحري ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٣ ، ص ٣٥٣ .

2 . Cass.com , 14 jan 2015 ,n° 3 – 15.237 , BTL , n° 3065 , 2015 , p 49 .

٣ - د. هاني دويدار : الوجيز في القانون البحري ، طبعة ٢٠٠٤ ، ص ٢٥٩ .

وقد تضمنت قواعد لاهاي هذا الإلتزام ، حيث نصت فى المادة ٢/٣ منها على أنه :
" مع مراعاة أحكام المادة ٤ ، يلتزم الناقل بأن يقوم بشكل ملائم وبعناية بشحن البضاعة
المنقولة ومناولتها وتستيفها ونقلها وحراستها والعناية بها وتفريغها " .

بيد أن قواعد لاهاي قد أغفلت النص فى المادة المذكورة على التزام الناقل باستلام
البضاعة فى ميناء الشحن وتسليم البضاعة فى ميناء الوصول .

أما قواعد هامبورج فلم تنص صراحة على هذا الإلتزام . وإنما تضمنت هذا الإلتزام
بصورة غير مباشرة وذلك فى المادة ١/٥ منها عند تقريرها مسئولية الناقل عن الهلاك أو
التلف أو التأخير للبضاعة أثناء وجودها فى حراسته فى ميناء الشحن حتى لحظة تفريغها
فى ميناء التفريغ .

فاذا كان مطلوباً من الطرف المنفذ البحرى القيام بعملية نقل البضائع ، وهو الإلتزام
الأساسى الذى يقع على عاتق الناقل ، فانه قد يكون مطلوباً منه أيضاً تنفيذ الإلتزامات
الأخرى المرتبطة بالوفاء بهذا الإلتزام الأساسى .

وفضلاً عن هذا الإلتزام الأساسى الذى يقع على عاتق الناقل وهو نقل البضائع الى
مكان الوصول وتسليمها سليمة للمرسل إليه ، فان الاتفاقية وضعت أيضاً على عاتق الناقل
التزامات أخرى متفرعة عن هذا الإلتزام الرئيسى وقد تضمنها المادة ١/١٣ من قواعد روتردام
والتي تنص على أنه : " يقوم الناقل أثناء مدة مسئوليته ، حسبما حددت فى المادة ١٢ ،
ورهنأ بأحكام المادة (٢٦) ، بتسلم البضائع وشحنها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها
والعناية بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية " .

فاذا ما وضعنا جانباً الإلتزام بأن يتخذ الناقل التدابير المناسبة والعناية اللازمة فى كل
مرحلة من مراحل النقل ، فان الإلتزامات الأخرى ليست أساسية ، ومن ثم وكما سبق وأن
أشرنا يجوز للطرفين الاتفاق على استبعادها (٢/١٣ من الإتفاقية) .

وعلى خلاف كل من قواعد لاهاي و قواعد هامبورج ، فإن قواعد روتردام قد أجازت
للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندى أو المرسل اليه شحن

البضاعة أو مناوالتها أو تستيفها أو تفريغها ، ويشار الى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد (م / ٢/١٣ من قواعد روتردام) .

ويمكن تفسير ذلك ، بالأهداف المتعددة لقواعد روتردام مقارنة بقواعد لاهاي وقواعد هامبورج . وكما سبق وأن أوضحنا أن قواعد روتردام جاءت لتحديث ومواءمة عقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر مع تطور التجارة الدولية مع الأخذ في الاعتبار التطورات التكنولوجية الحادثة في قطاع النقل البحري الدولي . فوفقاً لقواعد روتردام يمكن أن يتم تسليم وتسليم البضاعة خارج منطقة الميناء ، على سبيل المثال في مكان الشاحن أو المرسل اليه في اطار " النقل من الباب الى الباب " .

في الواقع فان التزام الناقل بالقيام بشكل ملائم وبعناية في شحن البضاعة المنقولة ومناولتها وتستيفها ونقلها وحراستها وتفريغها والذي نصت عليه المادة ٢/٣ من قواعد لاهاي سالفه الذكر ، قد أعقب النص في الفقرة الأولى من نفس المادة ^(١) على التزام الناقل باتخاذ العناية المناسبة قبل بداية الرحلة وفي بدايتها .

أما فيما يتعلق بقواعد هامبورج ، فليس هناك أى نص مماثل يعدد التزامات الناقل سواء المتعاقد أو البديل (الفعلى) . حيث اقتصر فقط على تحديد مدة مسئولية الناقل ، والتي تغطي الفترة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسته في ميناء الشحن ، وأثناء النقل ، وفي ميناء التفريغ (م/١/٤ من قواعد هامبورج) ^(٢) .

وخلاصة القول أنه فيما يتعلق بالتزامات الطرف المنفذ البحري ، يتعين عليه في كل مرة يتدخل فيها في تنفيذ عقد النقل البحري أن يتصرف بشكل مناسب وبعناية من بداية

١ - تنص المادة ١/٣ من قواعد لاهاي ١٩٢٤ على أنه : " على الناقل قبل الرحلة وفي بدايتها أن يتخذ العناية المناسبة من

أجل : أ-جعل السفينة صالحة للملاحة . ب- لتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها . ج-لجعل العنابر وغرف التبريد والتلاجات وكافة أجزاء السفينة التي تشحن فيها البضاعة لاستلامها ونقلها وحفظها " .

٢ - تنص المادة ١/٤ من قواعد هامبورج على أنه : " وفقاً لأحكام هذه الإتفاقية ، فان مدة مسئولية الناقل بشأن البضائع ، تبدأ

من اللحظة التي تكون فيها البضائع في حراسته و، وأثناء نقلها ، وحتى تمام تسليمها في ميناء التفريغ " .

تدخله وحتى نهايته ، أى " أثناء فترة ما بين وصول البضائع الى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة " (م/٧/١ من قواعد روتردام) .

ومع ذلك لاحاجة للقول بأنه اذا كان الناقل المتعاقد يقوم بتنفيذ جميع هذه الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب أحكام الاتفاقية ، فان الطرف المنفذ البحرى ما لم يكن الناقل الفعلى *transporteur de fait* ، فانه يقوم بتنفيذ التزام أو أكثر من هذه الالتزامات حسبما يطلب منه الناقل .

وفضلاً عما تقدم ، فانه على الأرجح تتأثر التزامات الطرف المنفذ البحرى بالإتفاقات التى تبرم بين أطراف عقد نقل البضائع .

المطلب الثاني

تأثير إرادة الأطراف المتعاقدة على إلتزامات الطرف المنفذ البحري

وعلى خلاف الاتفاقيات السابقة (1) تحتل إرادة الأطراف المتعاقدة مكانة خاصة فى قواعد روتردام . ويتبين ذلك من أن الإتفاقية قد أجازت الاتفاق بين طرفى العقد على نقل إلتزام أو أكثر من إلتزامات الناقل إلى الشاحن بمقتضى شرط التسلم تحت الروافع والذى يدرج بعقد النقل (م/١٣/٢) ، كما أنها تضمنت النص على العقد الكمى .

١ - الإتفاق على نقل أحد إلتزامات الناقل إلى الشاحن (شرط FIO) :

أجازت المادة ٢/١٣ من قواعد روتردام للناقل والشاحن الاتفاق على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندى أو المرسل إليه شحن البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها . ويشار إلى ذلك الإتفاق فى تفاصيل العقد .

ويثور التساؤل - فى هذا الصدد - عما إذا كانت إرادة هذه الأطراف المتعاقدة قد تؤثر على الإلتزامات المفروضة على الطرف المنفذ البحري بموجب الاتفاقية ؟

قد يبدو للوهلة الأولى ، أن الناقل الفعلى المسئول عن تنفيذ النقل البحرى بدلاً من الناقل المتعاقد لن يكون مسئولاً عن تنفيذ هذه الإلتزامات ، والتي انتقلت الى الشاحن بموجب الاتفاق بينه وبين الناقل . ونتيجة لذلك ، عند النظر فى الاتفاق بين الناقل والشاحن والذى يتضمن تعديلاً للإلتزامات المنصوص عليها فى الاتفاقية ، قد يُعتقد أن التزام الناقل بالعناية

١ - تنص المادة ٢/٣ من قواعد لاهى على أنه : " مع مراعاة أحكام المادة ٤ ، يلتزم الناقل بأن يقوم بشحن البضائع المنقولة " . ومفاد ذلك أن إلتزام الناقل بالشحن لا يجوز الإتفاق على نقله إلى الشاحن بل يعد هذا إلتزاماً إجبارياً يقع على عاتق الناقل . كذلك فان عدم جواز الإتفاق بين طرفى عقد النقل على نقل الإلتزام بشحن البضائع على عاتق الناقل يستفاد من نص المادة ٥ / ١ من قواعد هامبورج والتي تحدد مدة مسئولية الناقل خلال الفترة ما بين لحظة تسلمه البضاعة فى ميناء الشحن و حتى لحظة تسليمها فى ميناء التفريغ .

المناسبة سوف يتوقف خلال تنفيذ عقد النقل . لكن من المؤكد أن التزام الناقل بالعناية المناسبة والالتزام باتخاذ التدابير المناسبة سيظل قائماً على الرغم من الشروط التعاقدية (١).

بالإضافة الى ذلك فانه بالتأمل فى موقف الطرف المنفذ البحرى (الناقل الفعلى ، مقال المناولة) ، سنجده فى موقف دقيق . ذلك أن تنفيذ عمليات شحن البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها سيتم لحساب الشاحن أو الشاحن المستندى .

فاذا ما إسترجعنا تعريف الطرف المنفذ المنصوص عليه فى المادة ٦/١ /أ من قواعد روتردام وهو أى شخص غير الناقل يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل ، متى كان ذلك الشخص يتصرف ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته (، سنجد أن الشخص الذى يستعين به بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، الشاحن أو الشاحن المستندى أو الطرف المسيطر أو المرسل اليه ، ليس طرفاً منفذاً (م/٦/١-ب من قواعد روتردام) ، ومن ثم فهو لا يلتزم بأى التزام وفقاً للاتفاقية .

وهذا يعنى أنه يترتب على الاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن والذى بمقتضاه يجوز تعديل التزامات الأطراف المتعاقدة ، فان الناقل الفعلى عادة وهو طرفاً منفذاً بحرياً ، لن يكون كذلك بالنسبة للعمليات المدرجة بمقتضى شرط FIO ، ولكنه سيظل طرفاً منفذاً بحرياً بالنسبة للعمليات الأخرى .

٢- العقد الكمى :

إن نطاق التزامات الطرف المنفذ البحرى يمكن أن تتأثر أيضاً بوجود العقد الكمى .

ويقصد بالعقد الكمى ، عقد نقل ينص على كمية محددة من البضائع فى سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها . ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حداً أدنى أو حداً أقصى أو نطاقاً معيناً (م/٢/١ من قواعد روتردام) .

1 - Diop (S) : op.cit , p 41 .

يتبين من هذا التعريف أنه يتعين توافر ثلاث شروط في العقد الكمي وهي:

- ١- أن تكون كمية البضائع محددة .
- ٢- أن تكون هذه الكمية عبارة عن سلسلة من الشحنات.
- ٣- أن تكون الكمية خلال فترة زمنية تم الإتفاق عليها .

وتعد العقود الكمية أحد أهم الأحكام المستحدثة التي جاءت بها قواعد روتردام ونتيجة لإعمال مبدأ حرية الإرادة الذي تبنته هذه القواعد ^(١) ، وذلك عندما أجازت عدم تطبيق الأحكام الملزمة الواردة في المادة ١/٧٩ عندما يتعلق النقل بعقود كمية ، حيث نصت هذه المادة على أنه : "المالم ينص على خلاف ذلك في هذه الإتفاقية ، يكون أى بند فى عقد النقل باطلاً متى كان ، أ- يستبعد إلتزامات الناقل أو الطرف المنفذ البحرى المنصوص عليها فى هذه الإتفاقية ، أو يحد منها ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، أو ب- يستبعد مسئولية الناقل أو الطرف المنفذ البحرى عن الإخلال بالتزام منصوص عليه فى هذه الإتفاقية أو يحد منها ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة " .

وأجازت المادة ١/٨٠ من قواعد روتردام أن ينص العقد الكمي المبرم فيما بين الناقل والشاحن الذى تنطبق عليه هذه الاتفاقية ، على حقوق وإلتزامات ومسئوليات أكثر أو أقل من الحقوق والالتزامات والمسئوليات التى تفرضها هذه الاتفاقية .

ومن ثم فان الطرف المنفذ البحرى وهو من الغير ، أى ليس طرفاً فى العقد الكمي المبرم بين الناقل والشاحن ، قد يخضع لإلتزامات واسعة النطاق باعتباره يتصرف لحساب الناقل .

1 . HOU (W): La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises ,
L'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam, thèse de uni versité AIX-
MARSEILLE III , 2010 .

وأوجبت المادة ٢/٨٠ من قواعد روتردام توافر شروط معينة في العقد الكمي للخروج بأحكامه عن أحكام الإتفاقية ، وهذه الشروط هي : ١- أن يتضمن العقد الكمي بياناً جلياً بأنه يخرج عن هذه الإتفاقية ، ويكون العقد الكمي "١" قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة ، أو "٢" يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الإتفاقية ، ج- وتتاح للشاحن فرصة لابرار عقد نقل بأحكام وشروط تمتثل لهذه الإتفاقية دون أى خروج بمقتضى هذه المادة ، ويوجه اليه إشعار بتلك الفرصة ، د- ولا يكون الخروج عن الإتفاقية "١" مدرجاً عن طريق الإشارة الى مستند آخر ولا يكون "٢" مدرجاً في عقد اذعان غير خاضع للتفاوض .

وتضع المادة ٥/٨٠ من قواعد روتردام شروطاً صارمة لسريان أحكام العقد الكمي ، والتي تخرج عن هذه الإتفاقية ، في مواجهة شخص آخر غير الناقل والشاحن تتمثل فيما يلي :

أ- أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الإتفاقية ، و أبدى موافقته الصريحة على أن يكون ملزماً بذلك الخروج ،
ب- ألا تكون تلك الموافقة مبينة في جدول الأسعار والخدمات العلنى الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب .

ج - كل ذلك في اطار أن يفى العقد الكمي بمقتضيات المادة ٢/٨٠ من قواعد روتردام .
فإذا إستوفى العقد الكمي هذه الشروط الثلاثة ، فان ذلك يعنى إستبعاد الأحكام المنصوص عليها في قواعد روتردام ، والتزام الطرف المنفذ البحرى بشروط ذلك العقد المخالفة لتلك الأحكام ، والتي تم الإتفاق عليها بين الناقل والشاحن بمقتضى العقد الكمي .
وعلى ذلك فان الطرف المنفذ البحرى الذى لم يوافق صراحة على الخروج على هذه الإتفاقية ، لن يكون ملتزماً بهذا العقد ولا يحتج به عليه .

بيد أن المادة ٤/٨٠ من قواعد روتردام قد استثنت بعض الإلتزامات الجوهرية للناقل، والتي نصت عليها بعض مواد الإتفاقية ، من جواز زيادتها أو التقليل منها ، وتتمثل هذه الإلتزامات فيما يلي : ١- التزامات الناقل المنصوص عليها في المادة ١٤/أ و ب ،

والمعلقة بجعل السفينة صالحة للإبحار ، والإبقاء عليها صالحة طوال الرحلة ، والتزامه بتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات . ٢- المسؤولية الناشئة عن فعل أو إهمال والمشار إليها في المادة ٦١ من قواعد روتردام ، وهي تتعلق بالخطأ أو الإهمال الذي يقع من شخص الناقل أو من أى من الأشخاص المنصوص عليهم في المادة ١٨ من قواعد روتردام ، وهم (الريان ، والطرف المنفذ ، وتابعى الناقل ، وتابعى الطرف المنفذ ، وأى شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من إلتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل) .

وعلى ذلك فاذا وقع الخطأ أو الإهمال من جانب الطرف المنفذ البحرى أو تابعيه ، باعتباره شخص يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من إلتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل ، فلا يجوز له التمسك بتحديد المسؤولية ، ولا يجوز الإلتفاق بين الناقل والشاحن على خلاف ذلك فى العقود الكمية .

ولم تتضمن قواعد لاهاي أى نصوص تتعلق بالعقد الكمي . بيد أن قواعد هامبورج قد أشارت إلى تطبيق أحكام تلك القواعد على العقد الكمي فى المادة ٤/٢ منها ^(١) ، على أساس أن كل شحنة من الشحنات تمثل عقداً قائماً بذاته ، بشرط أن تحصل عملية النقل بموجب سند شحن ، فلا تخضع الشحنات التى تتم بموجب مشاركة إيجار لأحكامها . وخلاصة القول ، أنه فيما يتعلق بالتزامات الطرف البحرى ، حتى وان كانت مدرجة فى الاتفاقية ستتأثر بشدة بالشروط التعاقدية المتفق عليها بين الناقل المتعاقد والشاحن . ويبرر هذا الأمر حقيقة أن قواعد روتردام تمنح مكاناً مهماً لحرية التعاقد ، ليس فقط من خلال الاعتراف بشرط FIO ، ولكن أيضاً من خلال إحتمال أن يضطر المتعاقدون (الناقل المتعاقد والشاحن) إلى الخروج عن أحكام الاتفاقية عن طريق إبرام العقد الكمي .

١- تنص المادة ٤/٢ من قواعد هامبورج على أنه : " إذا نص العقد على نقل بضائع على شحنات متتالية خلال فترة

زمنية متفق عليها ، فإن أحكام هذه الاتفاقية تطبق على كل شحنة من الشحنات ، على أنه إذا تمت إحدى الشحنات

بموجب مشاركة إيجار فتسرى عليها أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة " .

الباب الثانى

مسئولية الطرف المنفذ البحرى

تمهيد وتقسيم :

لا شك أن أحد الإبتكارات الرئيسية لقواعد روتردام ، هو الأخذ فى الاعتبار دور المتدخلين فى تنفيذ عقد النقل البحرى ، بالإعتراف لهم بمركز قانونى ، عن طريق تحديد حقوقهم والتزاماتهم ، وإنعقاد مسئولياتهم إذا ما توافرت شروطها .

وعلى ذلك إذا تخلف الطرف المنفذ البحرى عن الوفاء بأى من الالتزامات التى عهد إليه الناقل بتنفيذها ترتب على ذلك إنعقاد مسئوليته وخضوعه لنظام قانونى مماثل لذلك الذى يخضع له الناقل المتعاقد .

وتمد قواعد روتردام نظام مسؤولية الناقل المتعاقد ليشمل الطرف المنفذ البحرى والذى يسأل عن أفعاله الشخصية وعن أفعال الغير ، سواء أكانوا تابعيه أم المتعاقدين معه من الباطن . فضلاً عن المسؤولية التضامنية والتكافلية بين الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحرى . وقد منحت الإتفاقية للطرف المنفذ البحرى الحق فى الاستفادة من وسائل دفع المسؤولية وتحديدها والمقررة للناقل بمقتضى أحكامها . كما أجازت لأصحاب الحق فى البضاعة إقامة دعوى المسؤولية ضده .

وبناء على ما تقدم نقسم هذا الباب الى ثلاث فصول على النحو التالى :

الفصل الأول : المسؤولية الشخصية والتضامنية للطرف المنفذ البحرى.

الفصل الثانى : طرق دفع مسؤولية الطرف المنفذ البحرى وتحديدها .

الفصل الثالث : دعوى المسؤولية ضد الطرف المنفذ البحرى .

الفصل الأول

المسئولية الشخصية والتضامنية للطرف المنفذ البحرى

تمهيد وتقسيم :

نظمت قواعد روتردام مسئولية الطرف المنفذ البحرى فى المادة ١٩ منها ، حيث نصت على أنه : " ١- يلتزم الطرف المنفذ البحرى بالإلتزامات والمسئوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الإتفاقية ، وله الحق فى أن تنطبق عليه الدفوع وحدود المسئولية المنطبقة على الناقل حسبما تنص عليه هذه الإتفاقية إذا : أ- تسلم الطرف المنفذ البحرى البضائع بغرض نقلها فى دولة متعاقدة ، أو سلم البضائع فى دولة متعاقدة ، أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضائع فى ميناء واقع فى دولة متعاقدة . ب - ووقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير : ١- أثناء الفترة ما بين وصول البضائع إلى الميناء الذى تُحمل فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذى تُفرغ فيه من السفينة أو ، ٢- أثناء وجود البضائع فى حراسة الطرف المنفذ البحرى أو ، ٣- فى أى وقت آخر ، ما دام يشارك فى أداء أى من الأنشطة المنصوص عليها فى عقد النقل . ٢- إذا وافق الناقل على تحمل إلتزامات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذه الإتفاقية ، لا يكون الطرف المنفذ البحرى ملزماً بهذه الموافقة ما لم يوافق صراحة على قبول تلك الإلتزامات ، أو ٣- يكون الطرف المنفذ البحرى مسؤولاً عن الإخلال بالإلتزاماته بمقتضى هذه الإتفاقية بسبب لأفعال يقدم عليها أو إهمال أى شخص كان قد عهد إليه بأداء أى من إلتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل ، وفقاً للشروط المبينة فى الفقرة الأولى من هذه المادة . ٤- ليس فى هذه الإتفاقية ما يلقى المسئولية على عاتق أحد تابعى الناقل أو الطرف المنفذ البحرى .

ويرى البعض ^(١) أن قواعد روتردام لم تضع حداً فاصلاً للتمييز بين بين الطرف المنفذ والطرف المنفذ البحرى إلا أنه بالمقارنة بين نص الفقرتين ٦ و ٧ من المادة الأولى ، وما جاء فى المادة ١٩ من القواعد المذكورة ، يمكن القول بأن المقصود بالطرف المنفذ هو

١ - د. محمد محمود خليل : المرجع السابق ، ص ٣٢٨ .

الناقل الفعلى فى عقد النقل متعدد الوسائط ، وأن المقصود بالطرف المنفذ البحرى هو الناقل الفعلى فى عقد النقل القاصر على عملية النقل البحرى .

وعلى ذلك يسأل الطرف المنفذ البحرى عن أفعاله الشخصية كما يسأل أيضاً عن أفعال الغير ، وهم التابعون والمتعاقدون معه من الباطن .

كما أقرت الإتفاقية المسئولية التكافلية والتضامنية للطرف المنفذ البحرى والناقل المتعاقد فى حالة صدور خطأ مشترك بينهما (م/٢٠ من الإتفاقية) .

وبناء على ما تقدم نقسم هذا الفصل إلى مبحثين على النحو التالى :

المبحث الأول : مسئولية الطرف المنفذ البحرى عن الأفعال الشخصية وأفعال الغير .

المبحث الثانى : المسئولية التضامنية والتكافلية بين الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحرى .

المبحث الأول

مسئولية الطرف المنفذ البحرى عن الأفعال الشخصية وأفعال الغير

تمهيد وتقسيم :

نصت المادة ١/١٩ من قواعد روتردام على أنه : " يتحمل الطرف المنفذ البحرى بالإلتزامات والمسئوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الإتفاقية " .

وعلى ذلك فإن الطرف النفذ البحرى يلتزم بكافة الإلتزامات التى تقع على عاتق الناقل بمقتضى عقد النقل . وتتعدّد مسئوليته الشخصية إذا ما تخلف عن الوفاء بتنفيذ هذه الإلتزامات ، كما تتعدّد مسئوليته عن أفعال أو إهمال أى شخص كان قد عهد إليه بتنفيذ أى من إلتزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل .

وبناء على ما تقدم نقسم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو التالى :

المطلب الأول : مسئولية الطرف المنفذ البحرى عن الأفعال الشخصية .

المطلب الثانى : مسئولية الطرف المنفذ البحرى عن أفعال الغير .

المطلب الأول

مسئولية الطرف المنفذ البحرى عن الأفعال الشخصية

وفقاً لنص المادة ١٩/١ من قواعد روتردام فإن الطرف المنفذ البحرى يقع على عاتقه الإلتزامات والمسئوليات الملقاة على عاتق الناقل المتعاقد بمقتضى هذه الاتفاقية ، ومن ثم فله الحق فى الاستفادة من وسائل دفع المسؤولية وتحديدتها المعترف بها للناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية .

يتبين من هذا النص أن الطرف المنفذ البحرى يخضع لنظام مسؤولية مماثل لذلك الذى يخضع له الناقل المتعاقد ، ومن ثم تتعدد مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها .

وقد سبق وأن أقرت قواعد هامبورج الحكم السابق بمقتضى المادة ٢/١٠ منها ، والتي تنص على أنه : " جميع أحكام هذه الإتفاقية المنظمة لمسئولية الناقل ، تنطبق أيضاً على الناقل الفعلى عن النقل الذى يقوم هو بتنفيذه ، وتسرى أحكام الفقرتين ٢ و٣ من المادة ٧ والفقرة ٢ من المادة ٨ إذا أقيمت دعوى على أحد تابعى الناقل المتعاقد أو الفعلى " .

شروط تحقق المسؤولية :

رأينا فيما سبق أن الطرف المنفذ البحرى يتدخل لحساب الناقل لتنفيذ أحد الإلتزامات التى تقع على عاتقه بموجب عقد النقل . ويترتب على ذلك أن الطرف المنفذ البحرى يخضع لأحكام المسؤولية التى يخضع لها الناقل ، ومن ثم يسأل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التلف أو التأخير فى تسليمها .

وقد حددت المادة ١٩/١ من قواعد روتردام شروط تحقق مسؤولية الطرف المنفذ البحرى فنصت على أن الطرف المنفذ البحرى يقع على عاتقه الإلتزامات والمسئوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية إذا :

١- تسلم الطرف المنفذ البحرى البضائع المنقولة فى دولة متعاقدة أو سلمها فى دولة متعاقدة، أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضاعة فى ميناء دولة متعاقدة ،

٢- ووقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير "١" أثناء الفترة ما بين وصول البضائع الى الميناء الذى تُشحن فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذى تُفرغ فيه من على السفينة ، وإما "٢" أثناء وجود البضائع فى حراسة الطرف المنفذ البحرى ، أو فى أى وقت آخر ، مادام يشارك فى أداء أى من الأنشطة المرتآة فى عقد النقل " .

يتبين مما سبق أنه يشترط لإنعقاد مسؤولية الطرف المنفذ البحرى أن يكون قد تسلم أو سلم البضاعة أو أدى خدماته المتعلقة بالبضائع فى ميناء دولة متعاقدة ، معنى ذلك أن الإتفاقية تستلزم وجود علاقة أو صلة بين تدخل الطرف المنفذ البحرى وإقليم دولة متعاقدة .
وفضلاً عن ذلك يتعين أن يقع الحادث الذى سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها خلال الفترة ما بين وصول البضائع ميناء الشحن ومغادرتها ميناء التفريغ ، أو أثناء وجودها فى حراسة الطرف المنفذ البحرى . أى أن مسؤولية الطرف المنفذ البحرى لا تتعدد إلا إذا أثبت المدعى أن الحادث الذى ترتب عليه وقوع الضرر الذى لحق البضاعة كان قد وقع أثناء فترة تدخل الطرف المنفذ البحرى فى تنفيذ عقد النقل البحرى .

ومما لاشك فيه أن هناك فارق كبير بين مسؤولية الطرف المنفذ البحرى ومسؤولية الناقل المتعاقد (١) . فالطرف المنفذ البحرى يتدخل ، فى تنفيذ عقد النقل لحساب الناقل المتعاقد ، فمن المنطقى ألا يكون مسؤولاً إلا فى حدود تدخله فى تنفيذ هذا العقد . أما الناقل المتعاقد فسيظل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها ، وكذلك عن التأخير فى تسليمها ، اذا أثبت المدعى حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير و أن الحادث أو الظرف الذى تسبب أو

1 - I-Diop (S) : op.cit , p 47 .

أنظر أيضاً ، إخلص لطيف محمد : مسؤولية الناقل البحرى عن تلف البضاعة وهلاكها (دراسة مقارنة) ، لارك للفاسفة واللسانيات والعلوم الإجتماعية ، ٢٠١٧ ، العدد ٢٦ .

أسهم فيه ، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل الرابع (م/١٧/١ من الإتفاقية) .

وقد حدد الفصل الرابع من الإتفاقية والمعنون " إلتزامات الناقل " في المادة ١/١٢ مدة مسؤولية الناقل ، حيث تنص على أنه : " يكون الناقل مسؤولاً عن البضائع بمقتضى هذه الإتفاقية منذ أن يتسلم بنفسه أو أى طرف منفذ البضائع بغرض نقلها ، وحتى تسليمها " . كما تنص الفقرة ٣ من ذات المادة على أنه : " بهدف تحديد مدة مسؤولية الناقل ، يجوز للطرفين أن يتفقا على زمان ومكان تسلم البضائع وتسليمها . ويبطل كل شرط يتضمنه عقد النقل عندما ينص على :

أ- أن يكون زمان تسلم البضائع لاحقاً لبدء شحنها الأولى بمقتضى عقد النقل ، أو

ب- أن يكون زمان تسليم البضائع سابقاً لاتمام تفريغها النهائى بمقتضى عقد النقل " .

ولما كان الطرف المنفذ البحرى يتدخل فى تنفيذ عقد النقل لحساب الناقل المتعاقد ، فانه يسأل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها منذ أن يتسلم البضائع بغرض نقلها وحتى تسليمها .

أما بالنسبة لقواعد هامبورج فان الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن هلاك البضاعة أو تلفها ، وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير فى تسليمها إذا كان الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء وجود البضائع فى حراسة الناقل فى ميناء الشحن أو أثناء النقل أو فى ميناء التفريغ (م/٤) .

وعلى ذلك -ووفقاً لقواعد هامبورج - يسأل الناقل عن الأضرار التى تلحق بالبضاعة وهى فى حراسته دون حاجة لأن يثبت المضرور خطأ الناقل .

يتبين مما سبق أن الناقل يسأل ، وفقاً لقواعد روتردام ، عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها^(١)، إذا أثبت المدعى أن الهلاك أو التلف أو التأخير ، وأن الحادث أو الطرف الذى تسبب أو أسهم فيه ، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل الرابع .

ومن الملاحظ أن المادة ٣/١٢ من قواعد روتردام قد وسعت نطاق مدة مسؤولية الناقل عن البضائع مقارنة بما كان عليه الوضع في قواعد هامبورج ، والتي قصرت المسؤولية على مدة وجود البضائع في حراسة الناقل . فقد تركت قواعد روتردام تحديد هذه المدة لإرادة طرفي عقد النقل ، فكانت بذلك أكثر عدالة من قواعد هامبورج ، وأكثر تحقيقاً لمصالح الشاحنين^(٢).

ويمكننا القول بأن نظام المسؤولية الذى أنشأته الاتفاقية لا يجوز الاتفاق على خلافه. وقد أكدت هذا المعنى المادة ٧٩(ب) من قواعد روتردام، والتي تنص على أنه : " ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الإتفاقية ، يكون أى بند في عقد النقل باطلاً متى كان :
ب-يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحرى عن الإخلال بالتزام منصوص عليه في هذه الإتفاقية أو يحد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة ."

١ -ويحدث التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها (م/٢١ من الاتفاقية) .

٢ - اخلاص لطيف محمد : المرجع السابق ، ص ٥ .

صور النقل المستبعدة من تطبيق أحكام مسؤولية الطرف المنفذ البحري :

١-نقل الحيوانات الحية :

لا شك أن هناك ظروف إستثنائية تحيط بالرحلة البحرية ، ولا تقتصر هذه الظروف الإستثنائية على الرحلة البحرية فحسب بل تشمل أيضاً نوع الشحنة .

لذلك أجازت قواعد روتردام لعقد النقل أن يستبعد التزامات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو مسؤوليتهما أو يحددها اذا كانت البضائع حيوانات حية (م/٨١/أ من الإتفاقية) .

بيد أن ذلك الاستبعاد أو التحديد لن يكون نافذاً اذا أثبت المدعى أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها كان ناتجاً عن فعل أو إهمال من جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨^(١) ، أو ارتكب بقصد احداث ذلك الهلاك البضاعة أو التلف أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخير في تسليمها ، أو ارتكب نتيجة عدم اكتراث مصحوباً بادراك أن ضرر ما قد يحدث (م/٨١/أ من قواعد روتردام) .

وعلى ذلك ، ووفقاً لصريح نص المادة ٨١/أ من الإتفاقية ، يجوز الإتفاق على إستبعاد مسؤولية الطرف المنفذ البحري إذا كانت البضاعة حيوانات حية ، شريطة ألا يثبت المدعى أن هلاك هذه الحيوانات الحية أو تلفها أو التأخير في تسليمها كان ناتجاً عن فعل أو إهمال من جانب الطرف المنفذ البحري ، أو ناتجاً عن أفعال يقدم عليها أو يغفلها أى شخص كان قد عهد إليه بأداء أى من إلتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل ، وفقاً للشروط المبينة في المادة ١/١٩ من الإتفاقية (م/٣/١٩ من الإتفاقية) .

١ - نصت المادة ١٨ من قواعد روتردام على أنه : " يسأل الناقل عن الاخلال بالالتزامات الملقاة على عاتقه بمقتضى هذه الاتفاقية ، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها : أ- أى طرف منفذ أو ب- ربان السفينة أو طاقمها ، أو ج- تابعو الناقل أو الطرف المنفذ ، أو د- أى شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من التزامات الناقل بمقتضى عقد النقل ، متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بناء على طلب الناقل أو تحت اشرافه أو سيطرته .

وقد سبق وأن إستبعدت قواعد لاهأى من تطبيق أحكامها نقل الحيوانات الحية ، حيث أن الحيوانات الحية لا تدخل تحت مفهوم البضاعة التى تخضع لأحكام هذه الإتفاقية . فالبضاعة التى تخضع لأحكام هذه الإتفاقية وفقاً للمادة ١/ج هى الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أى نوع كانت فيما عدا الحيوانات الحية (١) .

بيد أن المادة ٥/٥ من قواعد هامبورج قد إتجهت إلى تطبيق أحكام الإتفاقية على نقل الحيوانات الحية وقررت عدم مسئولية الناقل عما يصيبها من هلاك أو تلف أثناء عملية النقل بسبب المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، إذا أثبت الناقل أنه راعى التعليمات الخاصة بهذا الشحن والتي أصدرها الشاحن .

ولا تنعقد مسئولية الناقل إلا إذا أثبت المدعى أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نشأ عن خطأ الناقل أو إهماله أو خطأ أو إهمال تابعيه .

ونرى أن ماتبنته قواعد روتردام من استبعاد نقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيق أحكام مسئولية الناقل ، ومن ثم الطرف المنفذ البحرى ، وجواز الإتفاق بين طرفى عقد النقل على إستبعاد أو تحديد مسئولية الناقل بشأنها إنما يضر بمصلحة الشاحنين ويعد عبئاً ثقيلاً يرهق كاهلهم .

وأن ما إعتدته قواعد هامبورج بشأن مسئولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذى يصيب الحيوانات الحية أثناء نقلها إنما يحقق بلا أدنى شك مصلحة الشاحنين .

٢- النقل الاستثنائى :

ويقصد بالطابع الاستثنائى للنقل أحد أمرين ، أما الطبيعة الخاصة للبضاعة ، كنقل

١ - د. رضا عبید : " العقود البحرية ، عقود النقل البحرى وعقود البيع البحرى ، الطبعة الثالثة ، ١٩٩٦ ، ص ٧٨ .

مواد مشعة أو تحف أثرية ، أو الظروف غير العادية التي يجرى فيها النقل ، كاضطرار الناقل لاتمام النقل أثناء الحروب (١) .

وقد أجازت قواعد روتردام وفقاً للمادة ٨١/ب ، كما هو الحال بالنسبة لنقل الحيوانات الحية ، لعقد النقل أن يستبعد التزامات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو مسئوليتها أو يحد منها ، بحيث لا تخضع التزامات ومسئوليات الناقل أو الطرف المنفذ البحري لأحكام الإتفاقية ، بل تخضع لأحكام الإتفاقات الخاصة التي تبرم بين طرفي عقد النقل والتي تنظم حقوقهما والتزاماتهما . ويشترط لمشروعية هذه الإتفاقات توافر شرطين :

الشرط الأول : ألا يتعلق النقل بالإستثنائى بشحنات تجارية معتادة تنقل فى السياق المعتاد للمهنة . وإنما يتعلق بالشحنات الأخرى التي تكون طبيعة الأشياء المطلوب نقلها ، وحالتها ، وظروف شحنها ، والظروف والمواعيد التي يجب أن يتم فيها النقل ، من شأنها أن تبرر إبرام إتفاق خاص .

الشرط الثانى : ألا يصدر لنقل تلك البضائع مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكترونى قابل للتداول ، وإنما تدون شروط عقد النقل فى وثيقة خاصة ويذكر فيها أنها غير قابلة للتداول .

وقد سبق وأن تبنت قواعد لاهى هذا الحكم ، حيث أجازت المادة ٦ منها للناقل أن يبرم مع الشاحن أى إتفاق يتضمن أية شروط تتعلق بالتزامات الناقل ومسئوليته ، ويلتزم طرفى عقد النقل بآثار هذا الإتفاق دون أحكام الإتفاقية ، وذلك بشرط عدم إصدار سند شحن يتعلق بهذا النوع من النقل ، بل تدون شروط عقد النقل فى وثيقة خاصة ويذكر فيها أنها غير قابلة للتداول (٢) ، وألا يتضمن الإتفاق شرطاً مخالفاً للنظام العام .

٣- النقل على سطح السفينة :

١ - د. محمود مختار بربرى : المرجع السابق ، ص ٤١٠ .

٢ - د. على جمال الدين عوض : الوسيط فى القانون البحرى ، دار النهضة العربية ، ١٩٧٢ ، ص ٢٣٥ .

الأصل أن يتم شحن البضائع داخل السفينة فى الأماكن المخصصة لها . وقد حظرت قواعد روتردام الشحن على سطح السفينة ، وذلك بمقتضى المادة ١/٢٥ منها والتي نصت على أنه : " لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة "

والحكمة من حظر رص البضائع على سطح السفينة هو منع تعرضها للعوامل الجوية التي قد تؤثر عليها^(١) بيد أن قواعد روتردام قد أجازت النقل على سطح السفينة فى الحالات الآتية :

أ- إذا نص القانون على ذلك النقل ، أو

ب - إذا نقلت البضائع فى حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة ، أو فوق تلك الحاويات أو العربات ، وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات ، أو

ج-إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية فى المهنة المعينة (م/١/٢٥ من قواعد روتردام) .

وإذا نقلت البضائع على سطح السفينة فى حالات غير تلك المسموح بها بمقتضى الفقرة الأولى من المادة ٢٥ المشار إليها آنفاً ، يكون الناقل مسؤولاً عن أى هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخير فى تسليمها ينشأ حصراً عن نقلها على السطح ، ولا يجوز له التمسك بالدفع المنصوص عليها فى المادة ١٧ من الاتفاقية (م/٣/٢٥ من الإتفاقية). وإذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضائع تحت سطح السفينة ، فلا يجوز للناقل أن يستفيد من تحديد المسؤولية عن أى هلاك أو تلف أو تأخير فى تسليمها ، متى كان ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئاً عن نقلها على السطح (م/٥/٢٥ من الإتفاقية) .

١ - د. سميحة القليوبى : الأسس القانونية للتجارة البحرية، السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية ، عقد النقل البحرى ، طبعة

وعلى ذلك يجوز للطرف المنفذ البحري أن يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة فى الحالات المسوح بها والتي أوردتها المادة ١/٢٥ من الإتفاقية على سبيل الحصر ، وهى إذا نص القانون على ذلك النقل ، أو كان متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية فى المهنة المعينة ، أو نقلت البضائع فى حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة .

ولما كان الطرف المنفذ البحري تنطبق عليه أحكام مسؤولية الناقل المتعاقد كما أن له الحق فى أن تنطبق عليه الدفوع وحدود المسؤولية المنطبقة على الناقل المتعاقد ، فإنه إذا قام بشحن البضائع على السطح بالمخالفة لنص المادة ١/٢٥ سالفه الذكر ، أى فى غير الحالات المذكورة فى هذه الأخيرة ، إنعقدت مسؤوليته عن أى هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخير فى تسليمها ينشأ حصراً عن نقلها على السطح ، ولا يجوز له التمسك بالدفوع المنصوص عليها فى المادة ١٧ من الاتفاقية (م/٣/٢٥ من الإتفاقية) .

وإذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضائع تحت سطح السفينة ، فلا يجوز للطرف المنفذ البحري أن يستفيد من تحديد المسؤولية عن أى هلاك أو تلف أو تأخير فى تسليمها ، متى كان ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئاً عن نقلها على السطح (م/٥/٢٥ من قواعد روتردام) . شريطة أن تتوافر شروط سريان هذا الإتفاق فى مواجهة الطرف المنفذ البحري والمنصوص عليها فى المادة ٥/٨٠ من الإتفاقية .

وقد سبق وأن تبنت قواعد هامبورج نفس الحكم فى المادة ٩ منها فى الفقرتين ١ و ٢ والتي قررت مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع المشحونة على السطح فى حالتين هما ، ١- إذا تم شحن البضاعة على السطح فى غير الحالات المبينة فى الفقرتين الأولى والثانية من نفس المادة ، ٢- وإذا تم شحن البضائع على السطح بالمخالفة لإتفاق صريح ينص على وجوب نقلها فى عنابر السفينة .

وفضلاً عن مسؤولية الطرف المنفذ البحري عن أفعاله الشخصية ، فهو يسأل أيضاً عن أفعال الغير.

المطلب الثانى

مسئولية الطرف المنفذ البحرى عن أفعال الغير

يكون الطرف المنفذ البحرى مسئولاً عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الإتفاقية بسبب أفعال أو إهمال أى شخص كان قد عهد إليه بأداء أى من التزامات الناقل بمقتضى عقد النقل ، وفقاً للشروط المبينة فى الفقرة الأولى من هذه المادة (م/٣/١٩ من قواعد روتردام) (١) .

كما أنه بالنسبة للناقل المتعاقد ، فان الطرف المنفذ البحرى مسئول عن أفعال يقدم عليها أو يغفلها الأشخاص الذين عهد اليهم بأداء أى من التزاماته ، وهم ريان السفينة أو طاقمها ، والمقاولون من الباطن الذين تعاقد معهم الطرف المنفذ البحرى .

١-مسئولية الطرف المنفذ البحرى عن أفعال أو إهمال تابعيه :

لايسأل الطرف المنفذ البحرى فقط عن أفعاله الشخصية التى قد تلحق الضرر بالبضاعة ، بل يسأل أيضاً عن الأفعال أو الإهمال الذى يقع من تابعيه . وفى هذا تنص المادة ٣/١٩ على أنه : " يكون الطرف المنفذ البحرى مسئولاً عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الإتفاقية بسبب أفعال يقدم عليها أو يغفلها أى شخص كان قد عهد إليه بأداء أى من إلتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل ، وفقاً للشروط المبينة فى الفقرة ١ من هذه المادة" .

ومن ناحية أخرى فإن قواعد روتردام لا تفرض على تابعى الطرف المنفذ البحرى أى إلتزامات . وفى هذا تنص المادة ٤/١٩ من الإتفاقية على أنه : " ليس فى هذه الإتفاقية ما يلقى المسؤولية على عاتق ريان السفينة أو طاقمها أو على عاتق أحد تابعى الناقل أو الطرف المنفذ البحرى " . وعلى ذلك لا تتعدد مسؤولية تابعى الطرف المنفذ البحرى قبل

١ - تنص المادة ١/١٩ من قواعد روتردام على أنه : " يتحمل الطرف المنفذ البحرى الإلتزامات والمسئوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية ، وله الحق فى أن يستفيد من وسائل دفع وتحديد المسؤولية المعترف بها للناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية " .

أصحاب الحق في البضاعة فلا يمكنهم ملاحقتهم إذا ما حدث هلاك للبضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها .

ويشترط لإنعقاد مسؤولية الطرف المنفذ البحري عن أعمال تابعيه ، وفقاً للمادة ٣/١٩ من قواعد روتردام ، أن تتوافر شروط مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني ، والتي تشترط أن تكون هناك علاقة تبعية بين التابع والمتبوع ، وأن يقع الفعل الضار من قبل التابع ، وأن يقع فعل التابع حال تأدية عمله أو بسببه .

والحقيقة أنه لفترة طويلة لم يكن هناك حماية قانونية لأولئك التابعين الذين كانوا يقومون بالوفاء بأحد التزامات الناقل البحري ، ومن ثم إنعقدت مسؤوليتهم قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن الأضرار التي تلحق بالبضائع . نظراً لأن الأمر يتعلق بدعوى تقصيرية ، ومن ثم فلم يمكنهم الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها والتي يتمتع به الناقل .

وقد ظل الوضع كما هو عليه حتى دعوى *Adler vs Dickson* (٢) الشهيرة والتي أجازت للناقلين إدراج ما يسمى " بشرط هيمالايا " (١) بسند الشحن ، والذي يجيز لتابعي

٢--وضع شرط هيمالايا بمناسبة قضية نظرتها محكمة الاستئناف الإنجليزية باسم *Adler vs Dickson* عام ١٩٥٤ ، وتلخص وقائع هذه القضية في أن السيدة *Adler* قررت القيام برحلة سياحية على متن السفينة *Himalaya* ، و أثناء الرحلة، سقطت السيدة أثناء نزولها على سلم السفينة ، و كسرت قدمها لكنها لم تستطع أن تحصل على التعويض من الناقل بموجب تذكرة السفر الذي إحتج بالإعفاء من المسؤولية العقدية ، فرفعت دعوى ضدّ الرّبان *Dickson* لمطالبته بالتعويض نتيجة إهماله في تثبيت السلم جيداً و المحافظة على سلامة الركاب . لكن الرّبان أنكر ذلك و أكد أن السلم قد تم تثبيته بعناية تامة و أن سبب الحادث هو الرياح القوية التي قامت بتحريكه . و قد دفع الرّبان أنه في كل الأحوال يوجد شرط في عقد النقل يحميه من المسؤولية ، بحيث يقرر أن يتحمل المسافر مخاطر النقل التي قد تلحق به و بأمتهته. والسؤال الذي طرح على محكمة الاستئناف الإنجليزية هو أن الشرط كان مقرراً لحماية الناقل، فهل يستفيد الرّبان من هذا الشرط الإستثنائي المدون على السند الذي أصدره الناقل ، باعتبار أنه ليس طرفاً في العقد؟ فقرر مجلس اللوردات أن الناقل يستطيع أن يشترط في عقد النقل صراحة أو ضمناً لمصلحة نفسه و لمصلحة مستخدميه وتابعيه المشتركين في تنفيذ عقد النقل سواء أكان عقد نقل بضائع أو ركاب . و

الناقل الاستفاداة من الاعفاء من المسؤولية وتحديدها والتي يتمتع بهما الناقل بموجب هذا الشرط والذي يتضمنه عقد النقل .

وقد تبنت قواعد لاهاي فيسبي هذه الممارسة ، من خلال تضمين المادة ٤ مكرر من البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل ١٩٢٤ ، والتي تنص على أنه : " ١- الإعفاء من المسؤولية وتحديدها المنصوص عليها في هذه الإتفاقية تطبق على كل دعوى تقام ضد الناقل لتعويض هلاك أو تلف البضائع والتي هي محل عقد النقل ، سواء تم تأسيسها على المسؤولية العقدية أو التقصيرية . ٢- إذا تم رفع الدعوى ضد تابع الناقل ، يمكنه أن يستفيد من الإعفاء من المسؤولية وتحديدها ، والتي يمكن للناقل أن يتمسك بها بموجب الاتفاقية " .

وقد تضمنت قواعد هامبورج هذا الحكم ، حيث نصت في المادة ٢/٧ منها على أنه : " إذا تم رفع دعوى ضد تابع أو وكيل الناقل ، وإذا أثبت هذا التابع أو الوكيل أنه قد تصرف في حدود اختصاصاته ، فإنه يستفيد من الإعفاء من المسؤولية وتحديدها ، والتي يمكن للناقل أن يتمسك بها بموجب الاتفاقية " .

إن كان الناقل في هذه القضية قد اتجهت إرادته إلى إعفاء نفسه من المسؤولية دون مستخدميه، فلا يستفيدون من الشرط -لذلك حكم بمسؤولية ربان السفينة نتيجة إهماله .

بيد أن هذا الحكم شكل سابقة قضائية من خلال تمكين تابعي الناقل البحري ومستخدميه من ذات الحماية القانونية التي يستفيد منها الناقل أي الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها ، وكذلك المدة القانونية لتقادم دعوى المسؤولية . ذلك أن الناقل البحري لا يتعاقد فقط باسمه و لحسابه و إنما باسم و لحساب تابعيه، و من ثم يستفيد تابعوه بموجب شرط هيمالايا المدرج في سند الشحن من كل وسائل الحماية المخولة للناقل

انظر مزيد من التفصيل ، د. ليلي قماز إدياز : شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشحن من التطبيق إلى الإقرار القانوني - شرط هيمالايا و شرط استحالة فتح الحاوية ، مجلة الدراسات والبحوث القانونية ، ٢٠١٧ ، العدد الخامس ، ص

أما بالنسبة لقواعد روتردام ، فقد ذهبت الى أبعد من ذلك من خلال توفير حماية مزدوجة للأشخاص المنصوص عليهم في المادة ١٩ / ٤ وهم (ربان السفينة أو طاقمها أو أحد تابعي الناقل أو الطرف المنفذ البحري) .

ومن ثم إذا انعقدت مسئولية أحد الأشخاص المنصوص عليهم في المادة ١٩ / ٤) وهم الناقل أو الطرف المنفذ البحري أو ربان السفينة أو طاقمها أو أى شخص آخر يؤدي خدمات على متنها أو تابعي الناقل أو الطرف المنفذ البحري (، خارج أحكام قواعد روتردام، عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم الذى يلحق البضاعة محل عقد النقل ، أو بسبب الاخلال بأى التزام آخر منصوص عليه فى الاتفاقية ، فانهم وفقاً لأحكام المادة ١/٤ يستفيدون من أى حكم فى هذه الاتفاقية يستبعد أو يحدد مسئولية الناقل فى أى دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية ، سواء تم تأسيسها على المسئولية العقدية أو التقصيرية أو غير ذلك .

وقد إستهدفت قواعد روتردام بهذين النصين إنشاء أصحاب الحق فى البضاعة عن إقامة دعوى المسئولية مباشرة ضد تابعي الناقل أو الطرف المنفذ البحري (١) .

وعلى ذلك يسأل الطرف المنفذ البحري عن أفعال أو إهمال أى شخص كان قد عهد إليه بأداء أى من إلتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل ، وفقاً للشروط المبينة فى المادة ١/١٩ من الإلتفاقية .

وقد نظمت قواعد روتردام فى المادة ٢/١٩ منها أثر الإلتفاقات الخاصة التى يبرمها الناقل فى مواجهة الطرف المنفذ البحري الذى يقوم بتنفيذ عقد النقل كلياً أو جزئياً . حيث أن الإلتفاقات التى يتعهد بموجبها الناقل بالإلتزامات لا تفرضها الإلتفاقية ، أو بالتنازل عن الحقوق التى تقرها ، لا يحتج بها على الطرف المنفذ البحري إلا إذا وافق عليها صراحة .

1 - Document ONU/A/CN./621, page 29, paragraphe 130.

وقد سبق وأن نظمت قواعد هامبورج هذه المسألة فى المادة ٣/١٠ منها والتي نصت على أنه : " أى إتفاق خاص يرتب على الناقل إلتزامات لا تفرضها هذه الإتفاقية ، أو يتضمن أى تنازل عن الحقوق التى تقررها هذه الإتفاقية ، لا يؤثر على الناقل الفعلى إلا إذا وافق عليه صراحة كتابة وسواء وافق الناقل الفعلى على ذلك ، أو لم يوافق ، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالإلتزامات أو التنازلات الناشئة عن ذلك الإتفاق الخاص . "

٢-مسئولية الطرف المنفذ البحرى فى حالة التعاقد من الباطن :

لا يسأل الطرف المنفذ البحرى فقط عن أفعاله الشخصية ، بل يسأل أيضاً ، عن أفعال أو إهمال الأشخاص الذين فوضوهم فى تنفيذ الإلتزامات التى تعهدوا بتنفيذها بدلاً من الناقل المتعاقد بموجب عقد النقل .

فى الواقع ، فان المادة ٧-١ من الاتفاقية ، والتي عرفت الطرف المنفذ البحرى ، لم تشترط ، على عكس قواعد هامبورج ، أن يقوم الطرف المنفذ البحرى بالوفاء بنفسه بالإلتزامات التى تقع على عاتق الناقل المتعاقد . فمجرد تعهده بالوفاء بأحد التزامات الناقل يكفى لا نعتقاد مسئوليته . ومن ثم فان المقاولين من الباطن المستقلين وتابعى الطرف المنفذ البحرى تقرر لهم الاتفاقية حماية قانونية تشبه تلك المقررة للطرف المنفذ البحرى (م/٤/١/ج) ، ذلك أنهم يتدخلون بناء على طلب الطرف المنفذ البحرى .

بيد أنه يشترط لانعتقاد مسئولية الطرف المنفذ البحرى ، أن يتدخل هؤلاء الأشخاص خلال فترة مسئولية الطرف المنفذ البحرى المحددة فى المادة ١/١٩ من الاتفاقية .

وفضلاً عن ذلك ، يجوز إضفاء وصف الطرف المنفذ البحرى على المتعاقد من الباطن مع الطرف المنفذ البحرى ، ومن ثم يخضع لأحكام الاتفاقية ، عندما يكون تدخله مرتبطاً بتنفيذ واحد أو أكثر من الإلتزامات التى تقع على عاتق الناقل المتعاقد بموجب عقد النقل ، حتى ولو لم يطلب هذا الأخير خدماته بشكل مباشر . فالطرف المنفذ البحرى هو أى طرف منفذ ، يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى أى من التزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع الى الميناء الذى تشحن فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذى تفرغ فيه من السفينة (م/٧/١ من الاتفاقية) .

بيد أن الناقل المتعاقد يظل مسؤولاً بقدر ما يكون الطرف المنفذ البحري قد تخلف عن الوفاء بتنفيذ التزاماته ، ويسألون معاً مسؤولية تكافلية وتضامنية .

المبحث الثانى

المسئولية التضامنية والتكافلية بين الناقل المتعاقد

والطرف المنفذ البحري

تمهيد وتقسيم :

بالرغم من أن مسؤولية الطرف المنفذ البحري قد نظمتها أحكام الاتفاقية مستقلة عن مسؤولية الناقل وفقاً للمادة ١٩ منها ، إلا أن الاتفاقية قد أقرت المسؤولية التكافلية والتضامنية فى حالة صدور خطأ مشترك بينهما وفقاً للمادة ٢٠ منها ، والتي تنص على أنه : " اذا كان الناقل أو طرف منفذ بحرى واحد أو أكثر مسئولين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، كانت مسئوليتهم جماعية وفردية ، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية " (١).

وعلى ذلك فانه اذا صدر خطأ مشترك بين الناقل وطرف منفذ بحرى أو أكثر انعقدت مسئوليتهم التضامنية قبل أصحاب الحق فى البضاعة ، بحيث يمكنهم إقامة الدعوى على الناقل والطرف أو الأطراف المنفذة البحرية معاً . ويجوز أيضاً للمضرور الحصول على التعويض المستحق منهما معاً أو من أحدهم ، بحيث يمكن للمدعى عليه الذى التزم بدفع التعويض أن يرجع على الطرف المتضامن معه فى المسؤولية ليدفع ما يتناسب مع حصته من التعويض المستحق . ويجوز للمضرور إقامة دعوى مستقلة ضد كل مسئول على أساس المسؤولية الفردية لتحصيل مبلغ التعويض المناسب كل حسب مسئوليته .

وبعبارة أخرى ، فان أصحاب الحق فى البضاعة والتي لحقها الضرر من سوء تنفيذ عقد النقل ، يكون لديهم ، للحصول على تعويض نتيجة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، عدة خيارات :

١ - تقدر مسؤولية الناقل بمبلغ ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أو ٣ وحدات حسابية عن كل كجم من الوزن الاجمالي للبضائع طبقاً للمادة ٥٩ من الاتفاقية ، أما المسؤولية عن التأخير تقدر بمبلغ يعادل ٢,٥ أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة (م/٥٩ وم/٧٠ من الاتفاقية) . ولايستفيد الشخص المسئول عن إحداث الضرر من قاعدة الحد الأقصى للتعويض إذا ارتكب خطأً عمدياً . انظر د. وجدى حاطوم : النقل البحري فى ضوء القانون والمعاهدات الدولية ، ٢٠١١ ، ص ٣٧٢ .

الخيار الأول ، إذا وقع الضرر خارج المرحلة البحرية للنقل ، كما هو الحال في حالة النقل " من الباب الى الباب " ، فان الناقل يكون مسئولاً طوال مدة النقل ، وذلك إعمالاً لنص المادة ١/١٢ من الإتفاقية والتي تنص على أنه : " تبدأ مدة مسئولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الإتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أى طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهى عندما تسلم البضائع " .

الخيار الثانى ، عندما يقع الضرر خلال المرحلة البحرية للنقل ، ويتم تحديد الشخص الذى تسبب فى إحداث الضرر . فان المضرور (المدعى) يمكنه تحديد الطرف المنفذ البحرى المسئول عن إحداث الضرر .

الخيار الثالث والأخير ، وهو عندما يحدث الضرر أثناء المرحلة البحرية للنقل ، ومن غير الممكن تحديد الشخص الذى تسبب فى إحداث الضرر بوضوح ، لأن العديد من الأطراف المنفذة البحرية قد تدخلت على التوالى فى تنفيذ عقد النقل .

فى هذه الحالة يمكن للشاحن أن يقوم بتحديدهم جميعاً فضلاً عن الناقل المتعاقد ، ليكونون مسئولين مسئولية تضامنية قبل الشاحن ، كلٌ بنسبة مساهمته فى الخطأ .

وعلى ذلك يكون الناقل مسئولاً بالتضامن والتكافل مع الطرف المنفذ البحرى كلما كان الطرف المنفذ البحرى مسئولاً عما أصاب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير فى تسليمها والعكس غير صحيح ، ذلك أن قواعد روتردام قد قررت فى المادة ١٨ منها مسئولية الناقل عن النقل بأكمله بما فى ذلك الجزء الذى يتم تنفيذه من الطرف المنفذ ، أو ربان السفينة أو طاقمها ، أو تابعى الناقل أو الطرف المنفذ ، أو أى شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من إلتزامات الناقل مادام ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة تحت إشراف الناقل أو سيطرته .

وقد سبق أن تضمنت هذا الحكم قواعد هامبورج فى المادة ٤/١٠ منها والتي تنص على أنه : " عندما يكون الناقل (أى الناقل المتعاقد) والناقل البديل (الناقل الفعلى) ملتزمين ، يسألون مسئولية جماعية وتضامنية " .

يتبين من هذا النص أنه إذا إنعقدت مسؤولية كلاً من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي معاً . فإن مسؤوليتهما عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها يكون بالتكافل والتضامن ، بحيث يكون للشاحن الخيار بين أمرين (١) :

الخيار الأول : الرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد وطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل ، سواء عهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عقد النقل بأكمله إلى الناقل الفعلي أو بتنفيذ جزء منه .

الخيار الثاني : الرجوع على الناقل الفعلي وطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة في الفترة التي كان يقوم فيها بتنفيذ عقد النقل (أى في الجزء الذي قام بتنفيذه من عقد النقل) . ولما كان الناقل المتعاقد وفقاً للمادة ١/١٠ من قواعد هامبورج ، مسؤولاً عن تنفيذ عقد النقل بأكمله ، رغم إسناد تنفيذ العقد كله أو جزء منه إلى الناقل الفعلي ، ولما كان هذا الأخير مسؤولاً عن النقل الذي يقوم بتنفيذه ، فإنه يجوز أيضاً للشاحن أن يرجع عليهما بالتضامن معاً .

ونرى أن هذا ما نصت عليه قواعد روتردام في المادة ٢٠ منها ، يحقق مصلحة الشاحن خاصة في ضوء المدد القصيرة لتقادم الدعوى والتي نصت عليها هذه القواعد في المادة ١/٦٠ منها (٢) . ذلك أنه يمكن تحديد المسؤولين المحتملين ، ومن ثم تقاضى الإعتراض على التقادم من قبل المسؤول الحقيقي عن إحداث الضرر عندما يتم تحديده .

١ - د. محمد محمود خليل : المرجع السابق ، ص ٣٣٢ .

٢ - تنص المادة ١/٦٢ من الاتفاقية على أنه : " لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بالتزام من الإلتزامات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد إنقضاء فترة قدرها سنتان " .

ويرى البعض ^(١) أنه لا يمكن بأى حال من الأحوال التشكيك فى ملاءة الناقل ، ولايشكل هذا الأمر خطراً على مصلحة المدعين ، لأن مسؤوليته عادة ما تكون مشمولة بالتعويض الذى يتعين دفعه من قبل Club Paye .

بيد أن المدعى ، وهو الشاحن الذى هلكت بضائعه أو تلفت أو أصابته خسارة نتيجة التأخير فى تسليمها ، وإن كان له الحق فى إقامة دعوى المسؤولية التضامنية والتكافلية ضد الناقل المتعاقد وأطرافه المنفذة البحرية ، إلا أنه لا يجوز له أن يطالب بتعويض أعلى من الحد الأقصى المقرر فى المادة ٢/٢٠ من الاتفاقية والتى تنص على أنه : " دون مساس بالمادة ٦١ ، لا يجوز أن تتجاوز المسؤولية الاجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعاً الحدود الاجمالية للمسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية " . ومن ثم لا يمكن أن يتجاوز المبلغ الاجمالي لطلب التعويض الحدود المنصوص عليها فى المادة ١/٥٩ والمادة ٦٠ من الاتفاقية .

وقد سبق وأن تبنت قواعد هامبورج هذا الحكم فى المادة ٥/١٠ منها والتى نصت على أنه : " لا يجوز أن يتعدى مجموع المبالغ التى يمكن إستردادها من الناقل والناقل الفعلى وتابعيهما ووكلاهما حدود المسؤولية المنصوص عليها فى هذه الإتفاقية " .

ولعل الحكمة التى توخاها هذا النص هى منع التحايل على أحكام تحديد المسؤولية ، وذلك بعدم السماح للمضروب بالرجوع على كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى ، بحيث يحصل على ما يجاوز حدود المسؤولية التى تقررها الإتفاقية ^(٢) .

1. Von Ziegler (A), Scheline (J), Zunarelli (S): The Rotterdam Rules "commentary to the United Nations Conventions on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Walters Kluwer Law Business, 2010, p 55. "

٢ - د. محمد محمود خليل : المرجع السابق ، ص ٣٣٢ .

ولا يجوز للناقل والأشخاص المشار اليهم فى المادة ١٨ من الاتفاقية (وهم أى طرف منفذ ، ربان السفينة أو طاقمها ، أو تابعى الناقل أو الطرف المنفذ ، أو أى شخص آخر يودى أو يتعهد بأن يودى أياً من إلتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل ، متى كان ذلك الشخص يتصرف ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته) ، لاجوز لهم الاستفاداة من تحديد المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٥٩ ، أو حسبما ينص عليه عقد النقل ، اذا أثبت المدعى أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بالتزامه بمقتضى هذه الاتفاقية سببه فعل أو إهمال شخصى من جانب الشخص الذى يطالب بتحديد مسؤوليته ، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن عدم اكتراث مصحوب بإدراك أن هناك ضرر ما قد يحدث (الخطأ غير المغتفر) (م/١/٦١ من الاتفاقية) (١) .

ولا يجوز للناقل ولا لأى من الأشخاص المذكورين فى المادة ١٨ الاستفاداة من تحديد المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٦٠ من الاتفاقية اذا أثبت المدعى أن التأخير فى التسليم قد نجم عن فعل أو إهمال شخصى من جانب الشخص الذى يطالب بتحديد مسؤوليته ، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن عدم اكتراث مصحوب بإدراك أن هناك ضرر ما قد يحدث (الخطأ غير المغتفر) (م/٢/٦١ من الاتفاقية) .

وفضلاً عما تقدم ، فانه فيما يتعلق بالمسؤولية التضامنية والتكافلية للناقل وللطرف المنفذ البحرى فان هناك ملاحظتان يتعين عرضهما .

تتعلق الملاحظة لأولى ، بمدة مسؤولية الناقل والطرف المنفذ البحرى .

فى الواقع فان مسؤولية الناقل تختلف عن مسؤولية الطرف المنفذ البحرى .

فالناقل يسأل عن البضاعة منذ استلامها بواسطة الناقل نفسه أو بواسطة أى طرف منفذ لنقلها حتى تسليمها ، وفى هذا تنص المادة ١/١٢ من الإتفاقية على أنه : " تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أى طرف منفذ

١ - عدم الإكتراث المصحوب بإدراك أن ضرراً ما قد يحدث ، يعد خطأً جسيماً يرتفع إلى مرتبة العمد ، انظر د. سميحة

القليوبى : المرجع السابق ، ص ٢٥٧ .

البضائع بغرض نقلها ، وتنتهى عندما تسلم البضائع " . ويسأل الناقل ليس فقط عن أفعاله الشخصية ولكن أيضاً عن أفعال جميع الأشخاص الذين يتدخلون فى تنفيذ عقد النقل لحسابه (م/١٧ وم/١٨ من الاتفاقية) .

بينما يسأل الطرف المنفذ البحرى وفقاً للشروط المنصوص عليها فى المادة ١/١٩ من الاتفاقية والتي تنص على أنه : " يتحمل الطرف المنفذ البحرى الالتزامات والمسئوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية ، وله الحق فى الاستعادة من وسائل دفع وتحديد المسؤولية المعترف بها للناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية اذا: أ-تسلم الطرف المنفذ البحرى البضائع المنقولة فى دولة متعاقدة أو سلمها فى دولة متعاقدة ، أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضاعة فى ميناء دولة متعاقدة ، ووقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير "١" أثناء الفترة ما بين وصول البضائع الى الميناء الذى تُشحن فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذى تُفرغ فيه من على السفينة ، وإما "٢" أثناء وجود البضائع فى حراسة الطرف المنفذ البحرى ، أو فى أى وقت آخر ، مادام يشارك فى أداء أى من الأنشطة المرتآة فى عقد النقل " .

وعلى ذلك يشترط لإنعقاد مسؤولية الطرف المنفذ البحرى أن يكون قد تسلم أو سلم البضاعة أو أدى خدماته فى ميناء دولة متعاقدة .

يتبين مما سبق أن نطاق مسؤولية الناقل المتعاقد أوسع من نطاق مسؤولية الطرف المنفذ البحرى . ذلك أن هذا الأخير يسأل عن البضائع المنقولة فقط خلال فترة تدخله فى تنفيذ عقد النقل والذى يتدخل فى تنفيذه لحساب الناقل ، أما الناقل فيسأل عن البضائع منذ أن يتسلمها بنفسه أو بواسطة أى طرف منفذ بغرض نقلها وحتى تمام تسليمها .

ومن ثم فإن المسؤولية التضامنية والتكافلية تعنى أن الطرف المنفذ البحرى يتدخل فى تنفيذ عقد النقل ، وهذا يعنى أنه إذا كان الطرف المنفذ البحرى مسؤولاً وكذلك الناقل المتعاقد فقد لا يحدث العكس بموجب المادة ١٨ من الإتفاقية .

أما **الملاحظة الثانية** ، فتتعلق بالحالة التى قبل فيها الناقل مبلغاً يتجاوز حد المسؤولية الذى حددته الاتفاقية والمنصوص عليه فى المادة ١/٥٩ من الاتفاقية ، شأنها فى ذلك شأن

كل الحالات التي يجوز فيها الاتفاق على خلاف ما تنص عليه الاتفاقية ، فان الطرف المنفذ البحرى سيكون مسئولاً فقط عن تعويض يتجاوز الحدود المنصوص عليها فى الاتفاقية إذا قبل ذلك صراحة . وفى هذا تنص المادة ٢/١٩ من الاتفاقية على أنه : " اذا وافق الناقل على تحمل التزامات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية ، أو وافق على أن تتجاوز حدود مسئوليته الحدود المنصوص عليها فى هذه الإتفاقية ، لا يكون الطرف المنفذ البحرى ملزماً به الموافقة ما لم يوافق صراحة على قبول تلك الالتزامات أو تلك الحدود الأعلى " .

وقد سبق وأن تناولت قواعد هامبورج تنظيم هذه المسألة فى المادة ٣/١٠ منها والتي نصت على أنه : " أى إتفاق خاص يرتب على الناقل إلتزامات لا تفرضها هذه الإتفاقية ، أو يتضمن أى تنازل عن الحقوق التي تقررها هذه الإتفاقية ، لا يؤثر على الناقل الفعلى إلا إذا وافق عليه صراحة كتابة وسواء وافق الناقل الفعلى على ذلك أو لم يوافق ، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالإلتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الإتفاق الخاص .

وفضلاً عما تقدم فان الطرف المنفذ البحرى له الحق فى الاستفادة من وسائل دفع المسئولية المقررة فى الاتفاقية وتحديدها .

الفصل الثاني

طرق دفع مسؤولية الطرف المنفذ البحرى وتحديدھا

تمھيد وتقسيم :

إذا أقام الشاحن ، الذى هلكت بضاعته أو تلفت أو أصابته خسارة من جراء التأخير فى تسليمها ، الدليل على أن الضرر المزعوم وقع خلال مدة مسؤولية الطرف المنفذ البحرى على النحو المحدد فى المادة ١٩ من الاتفاقية . عندئذ يجوز للطرف المنفذ البحرى أن يتمسك بوسائل دفع المسؤولية التى يمكن للناقل المتعاقد التمسك بها بمقتضى المادة ١٧ من الاتفاقية . وإذا ثبتت مسؤولية الطرف المنفذ البحرى وفقاً للشروط المحددة فى المادة ١٩ من الاتفاقية ، فله أن يطالب بتحديدھا شأنه فى ذلك شأن الناقل المتعاقد .

وقد تناولت المادة ١/٤ من قواعد روتردام تحديد نطاق الإعفاء من المسؤولية وتحديدھا والتى نصت على أنه : " ١- يكون أى حكم فى هذه الإتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو يحد من مسؤوليته منطبقاً فى أى دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفھا أو التأخير فى تسليمھا ، أو بسبب الإخلال بأى إلتزام آخر بمقتضى هذه الإتفاقية تجاه :

أ-الناقل أو الطرف المنفذ البحرى ، أو

ب-ربان السفينة أو طاقمھا أو أى شخص آخر يؤدى خدمات على متنها ، أو

ج-تابعين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحرى .

يتبين مما سبق أن المسؤولية التى يسرى عليها الإعفاء هى ذاتها التى يسرى عليها التحديد القانونى للمسؤولية ، حي يسرى التحديد القانونى على أى دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفھا أو التأخير فى تسليمھا ، سواء أكانت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك .

وقد سبق وأن تبنت قواعد هامبورج ذات الحكم ، حيث نصت فى المادة ١/٧ منها على أنه : " تسرى الدفوع وتبقى حدود المسؤولية المنصوص عليها فى هذه الإتفاقية ، فى أية دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشحونة بعقد النقل البحرى ، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير فى التسليم ، سواء أكانت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك .

وعلى ذلك فإن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها تسرى على أى دعوى تقام عليه تتعلق بالضرر الذى لحق البضاعة ، وأياً كان أساس الدعوى (١) .

ولما كان الطرف المنفذ البحرى يستفيد من دفوع وحدود المسؤولية المنطبقة على الناقل المتعاقد بمقتضى قواعد روتردام (م/١٩/١) ، فإن له الحق فى التمسك بطرق دفع المسؤولية وحدودها التى يجوز للناقل المتعاقد أن يتمسك بها .

وبناء على ما تقدم نقسم هذا الفصل الى مبحثين على النحو التالى :

المبحث الأول : طرق دفع مسؤولية الطرف المنفذ البحرى .

المبحث الثانى : تحديد مسؤولية الطرف المنفذ البحرى .

المبحث الأول

١ - د. كمال حمدي : مسؤولية الناقل البحرى للبضائع فى قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، الطبعة الثانية ، منشأة

المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ٧٨ .

طرق دفع مسؤولية الطرف المنفذ البحري

تمهيد وتقسيم :

تستلزم دراسة طرق دفع مسؤولية الطرف المنفذ البحري ، أن نعرض للمادة ١٧ من الاتفاقية والتي تتناول مسؤولية الناقل المتعاقد وطرق دفعها ، والمادة ١٩ من الاتفاقية التي تحدد شروط مسؤولية الطرف المنفذ البحري .

ومن الجدير بالذكر أن الاتفاقية قد وسعت من نطاق المسؤولية التي تقبل الإعفاء لتشمل وفقاً للمادة ٤ منها ، مسؤولية الناقل عن الإخلال بأى من التزاماته بمقتضى أحكام الاتفاقية ، فضلاً عن مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها . كما يشمل أيضاً إعفاء الناقل من المسؤولية كلاً من المسؤولية العقدية والتقصيرية .

أولاً : شروط دفع مسؤولية الطرف المنفذ البحري :

حددت المادة ١٩/١/أ وب من الإتفاقية الشروط التي يتعين توافرها لكي تتحقق مسؤولية الطرف المنفذ البحري وهي :

أ- أن يتسلم الطرف المنفذ البحري البضائع بغرض نقلها في دولة متعاقدة أو سلم البضائع في دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضائع في ميناء واقع في دولة متعاقدة . ويرى البعض^(١) أن هذا الشرط هو شرط إنطباق ذو طابع دولي يختلف عن شرط إنطباق أحكام الاتفاقية الواردة في المادة ٥ منها ، والذي يقتصر على المرحلة البحرية من النقل من الميناء الى الميناء .

ب- وقوع الحادث الذي تسبب في هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها أثناء الفترة ما بين وصول البضائع الى الميناء الذي تُشحن فيه على السفينة ومغادرتها

١ - الحسن يوسف يونس : الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام ، دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية

السابقة ، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية ، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية ، ٢٠١٧ ، المجلد ٣٩ ، العدد ٢ ،

الميناء الذى تُفرغ فيه من السفينة ، أو أثناء وجود البضائع فى حراسة الطرف المنفذ البحرى ، أو فى أى وقت آخر مادام الطرف المنفذ البحرى يشارك فى تنفيذ أى من الأنشطة المنصوص عليها فى عقد النقل .

فإذا ما أثبت الشاحن ، الذى هلكت بضاعته أو تلفت أو أصابته خسارة من جراء التأخير فى تسليمها ، مسؤولية الطرف المنفذ البحرى وفقاً للشروط الواردة بالمادة ١/١٩ سالفه الذكر ، فإن لهذا الأخير الحق فى دفع مسؤوليته بإحدى الوسائل التى حددتها المادة ١٧ من الإتفاقية والتى تنظم مسؤولية الناقل المتعاقد وطرق دفعها .

ثانياً : حالات دفع مسؤولية الطرف المنفذ البحرى :

لما كان الطرف المنفذ البحرى له الحق فى أن تنطبق عليه دفع وحود المسؤولية المنطبقة على الناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية (م/١٩/١ من الاتفاقية) اذا توافرت شروط تحقق مسؤوليته والتى نصت عليها المادة ١/١٩ أ و ب) ، ولما كانت المادة ١٧ من الإتفاقية قد حددت طرق دفع مسؤولية الناقل المتعاقد ، فانه يجوز للطرف المنفذ البحرى أن يثبت إحداها لى يدفع مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، والتى تتمثل فيما يلى :

١-انتفاء خطأ الطرف المنفذ البحرى أو أى شخص فوضه فى تنفيذ أحد التزامات الناقل:

تضمنت المادة ١٧ من الإتفاقية النص على نظام للمسئولية يقوم على إفتراض مسؤولية الناقل المتعاقد إذا أثبت المدعى أن الحدث أو الظرف الذى تسبب أو أسهم فى حدوث الضرر ، هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل المنصوص عليها فى المادة ١٢ من الاتفاقية .

ومن ثم يجوز للناقل لدفع مسؤوليته وإبراء ذمته أن يثبت أنه لم يرتكب هو أو أى من الأشخاص المشار اليهم فى المادة ١٨ من الإتفاقية خطأ سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها . وفى هذا تنص المادة ٢/١٧ من الإتفاقية على أنه : " يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التى تقضى بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن

سبب الهلاك أو التلف أو التأخير أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ إرتكبه هو أو أى شخص مشار إليه فى المادة ١٨ .

وقد سبق وأن أخذت قواعد لاهى بذات الحكم فبعد أن عدت المادة ٢/٤ منها حالات إعفاء الناقل من المسؤولية إختتمت هذا التعداد فى البند (q) من هذه المادة بتقرير إعفاء الناقل من المسؤولية عن أى سبب آخر غير ناشئ عن فعله أو خطئه أو فعل وكلائه أو أخطائهم .

أما قواعد هامبورج فقد قررت فى المادة ١/٥ منها مسؤولية الناقل عن الضرر الذى لحق البضاعة ، إذا كان الحادث الذى أدى إلى الهلاك أو التلف أو التأخير فى تسليمها ، وقع خلال فترة وجودها فى حراسة الناقل . ومن ثم يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه هو أو تابعوه أو وكلائه قد إتخذوا جميع التدابير التى يتعين إتخاذها بشكل معقول لتفادى الحادث وتبعاته ، مما يعنى أن المقصود بالحادث ، هو ذلك الحادث ذاته الذى أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها (١) .

ونرى أن قواعد روتردام تحقق حماية أقوى للشاحنين من خلال أنها جعلت الناقل مسؤولاً مالم يثبت أن الضرر الذى لحق البضاعة قد نشأ عن فعل أو حادث لا يرجع إليه أو إلى تابعيه أو وكلائه .

ولما كان الطرف المنفذ البحرى ، وفقاً لما تقضى به المادة ١٩ من الاتفاقية ، له الحق فى أن تنطبق عليه وسائل دفع المسؤولية التى يمكن للناقل الاستناد إليها لإعفائه من المسؤولية ، فإنه يمكنه لإعفائه من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها، أن يثبت أنه لا هو ولا تابعيه ولا الأشخاص الذين فوضهم فى تنفيذ مهامه ، لم يرتكبوا خطأ سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها .

ومفاد ذلك أنه يتعين على الطرف المنفذ البحرى لكى يدفع مسؤوليته أن يثبت أن السبب الحقيقى لهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ليس راجعاً لخطئه أو إهماله

١ - د. هانى دويدار : المرجع السابق ، ص ٢٩١ وما بعدها .

أو خطأ أو إهمال تابعيه أو وكلائه أو أى شخص يستعين به فى سبيل تنفيذ أحد إلتزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل .

وفضلاً عن إمكانية قيام الطرف المنفذ البحرى بإثبات عدم ارتكاب خطأ من جانبه أو من قبل تابعيه أو الأشخاص الذين فوضهم فى تنفيذ مهامه ، فان لديه مكنة أخرى لنفى مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، تتمثل فى إثبات أن مكان الحدث أو الظرف الذى سبب الهلاك أو التلف أو التأخير فى تسليم البضاعة ، قد وقع خارج مدة مسؤوليته .

٢- الحالات المستثناة :

تعفى الإتفاقية الناقل من كامل مسؤوليته المنصوص عليها فى المادة ١/١٧ ، أو من جزء منها إذا أثبت أن واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف المنصوص عليها فى المادة ٣/١٧ قد تسبب أو أسهم فى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها .

ولما كان الطرف المنفذ البحرى وفقاً لما تنص عليه المادة ١/١٩ من الاتفاقية ، له الحق فى الاستفادة من وسائل دفع المسؤولية التى يتمتع بها الناقل المتعاقد ، فانه يمكنه لإعفائه من المسؤولية أن يثبت أن واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف المنصوص عليها فى المادة ٣/١٧ قد تسبب أو أسهم فى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها. وتشمل هذه الأحداث أو الظروف ، والتى تعتبر أسباب للإعفاء من المسؤولية ، خمس مجموعات وهى كالاتى :

المجموعة الأولى ، وتشمل الأحداث الخارجية التى يمكن إضفاء صفة القوة القاهرة عليها . ويقصد بالقوة القاهرة ، كل أمر غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع ، فعدم التوقع وعدم إمكانية تفادى النتائج المترتبة على الحادث هى التى تحدد خصائص القوة القاهرة (١) .

١ - د. محمد محمود خليل : المرجع السابق ، ص ٣٤٥ .

وقد نصت على حالات هذه المجموعة المادة من ١٧/٣/ب من البند a وحتى بند e وهى:

١-القضاء والقدر ، ويقصد به السبب المجهول فى إحداث نتيجة ما ، أو الحادث الذى لا دخل لإرادة الناقل أو لإرادة تابعيه فى إحداثه ولا يعرف سبب ظاهر لإحداثه مثل، الزلازل والبراكين والصواعقإلخ .

٢- مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها ، وقد ذكرت قواعد لاهأى الحوادث البحرية كأحد أسباب إعفاء الناقل من المسئولية وذلك فى المادة ٣/ج منها . بينما أغفلت قواعد هامبورج ذكر هذا السبب لإعفاء الناقل من المسئولية .

٣-الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية ،

٤-تقييدات الحجر الصحى أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العامة أو الحكام (القادة) أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق ، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجر الذى لايعزى الى الناقل أو أى شخص مشار اليه فى المادة ١٨ ،

٥-الإضرابات أو إغلاق المنشآت فى وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدى العاملة .

المجموعة الثانية ، تؤثر مباشرة فى السفينة وتشمل :

و-نشوب حريق على السفينة ، بشرط أن يثبت الناقل أن الحريق لم يحدث نتيجة خطأ أو إهمال الناقل أو خطأ أو إهمال أحد تابعيه أو وكلائه .

وقد تبنت قواعد لاهأى نفس هذا الحكم فى المادة ٤/٢/ب منها والتي نصت على أنه: " لا يسأل الناقل عن احتراق البضائع ، ما لم يحدث الحريق بفعله أو بخطئه " .

وتضمنت قواعد هامبورج ذات الحكم فى المادة ٥/٤/أ والتي نصت على أنه : " يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها بسبب الحريق إذا أثبت المدعى أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، أو عن إهمالهم فى إتخاذ الإجراءات المعقولة لإخماد الحريق أو لتجنب أو التقليل من نتائجه " .

ز-وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية اللازمة .

ويقصد بالعيب الخفى ، كل عيب لا يمكن كشفه بالفحص الدقيق للسفينة الذى يلجأ إليه الناقل قبل بدء الرحلة البحرية ، ويستخدم فى إجرائه الهمة الكافية والوسائل المعتادة المتاحة له .

وكما سبق وأن أشرنا أنه وفقاً للمادة ١٤ من قواعد روتردام فإن الناقل يلتزم ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند وأثناء وطوال الرحلة البحرية . وعلى ذلك لايعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير فى تسليمها ، إستناداً إلى العيب الخفى فى السفينة ، إلا إذا أثبت أنه بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة وفقاً لما تنص عليه المادة ١٤ المشار إليها ، وأن الضرر الذى لحق البضاعة كان نتيجة لعيب خفى فى السفينة يتعذر إكتشافه ببذل العناية المعقولة .

ويتشابه هذا الحكم مع ما تضمنته قواعد لاهاي فى المادة ٤/٢/٥ والتي نصت على أنه : " لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناشئ أو التلف الناشئ عن (p) : العيوب الخفية التى لا تكشفها اليقظة المعقولة . ويتعين قراءة هذه المادة فى ضوء المادة ٣ منقواعد لاهاي والتي تفرض على الناقل إلتماً ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة .

المجموعة الثالثة ، ويعزى سببها الى خطأ الشاحن ، أى اخلاله بالالتزامات المتعلقة بالبضائع والتي تقع على عاتقه بمقتضى الاتفاقية وتشمل :

ح-فعل أو إهمال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندى أو الطرف المسيطر أو أى شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندى مسئولاً عن أفعاله بمقتضى المادة ٣٣ أو ٣٤ .

ولايعدو أن يكون هذا النص تطبيقاً للقواعد العامة فى المسؤولية المدنية والتي تقضى بعدم قيام المسؤولية إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن خطأ المضرور نفسه . ومثال ذلك عدم صحة البيانات التي يقدمها الشاحن للناقل ، عدم تغليف البضاعة بما يتناسب مع طبيعتها..... إلخ .

وفضلاً عن إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأفعال الشخصية للشاحن ، فإنه يعفى أيضاً من المسؤولية عن كافة الأفعال التي تقع من الأشخاص التابعين للشاحن كالشاحن المستندى أو الطرف المسيطر ، أو أى شخص من الغير كان قد عهد إليه الشاحن بالقيام بعمل من الأعمال التي تقع على عاتق الشاحن بمن فيهم الموظفين والوكلاء والمتعاقدين من الباطن .

وقد تضمنت قواعد لاهى ذات الحكم وذلك فى المادة ٤/٢/١ والتي قررت إعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها قد وقع نتيجة " عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله " ، كما نصت الفقرة الثالثة من ذات المادة على أنه : " لا يسأل الشاحن عن الهلاك أو التلف الذى يلحق بالناقل أو السفينة والذى ينشأ أو ينتج عن أى سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لفعل الشاحن أو خطئه أو إهماله أو فعل أو وكلائه أو تابعيه أو أخطائهم " .

أما قواعد هامبورج فقد قررت مسؤولية الناقل منذ الفترة التي يتسلم فيها البضاعة من الشاحن أو أى شخص يعمل نيابة عنه . وقد حددت ذلك التابع فى المادة ١٢ منها والتي تحدثت عن مسؤولية الشاحن ، وقد نصت على أنه : " يسأل الشاحن عن الأضرار التي تقع من وكلائه أو تابعيه "

ط- أعمال شحن البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي يتم تنفيذها بموجب إتفاق مبرم وفقاً للمادة ١٣/٢ ، ما لم يقم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندى أو المرسل إليه .

وعلى ذلك يعفى الناقل من المسؤولية إذا قام الشاحن بإحدى هذه العمليات المتعلقة بالبضاعة (الشحن - التسليم - التفريغ) وترتب على قيامه بهذا العمل هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها .

المجموعة الرابعة ، وتتمثل في العيب الذاتي في البضاعة ، ويتعلق بحدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أى شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء أو سمة أو عيب متأصل في البضائع (م/١٧/ى من الإتفاقية) .

والعيب الذاتي للبضاعة هو العيب الناشئ عن طبيعتها الداخلية والذي يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل من الناقل كعطب الفاكهة نتيجة لعدم تحملها ظروف الرحلة البحرية^(١) . فإذا أثبت الناقل أن الضرر الذي لحق البضاعة من هلاك أو تلف قد نشأ عن عيب ذاتي بها ، يعفى الناقل من المسؤولية عن هذا الضرر إلا إذا أثبت الشاحن المضرور، خطأ الناقل في إتخاذ الإحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة ، كأن يحفظها في درجة حرارة لا تتناسب وطبيعتها .

ولا يسأل الناقل وفقاً لقواعد لاهاي عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن الطبيعة الخاصة للبضاعة (م/٤/٢/م) .

وقد اعتبرت قواعد هامبورج العيب الذاتي للبضاعة أحد صور السبب الأجنبي الذي يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها .

كذلك يعفى الناقل من المسؤولية الناشئة عن نقصان البضاعة من حيث حجمها أو وزنها في حدود القدر المتعارف عليه ، كأن تكون البضاعة قابلة للتبخير أو الجفاف..... إلخ فهذا النقصان في حجم البضاعة أو وزنها هو نتيجة لطبيعة البضاعة ، ومن ثم يعفى الناقل من المسؤولية عنه . ما لم يثبت المدعى خطأ الناقل أو تقصيره في إتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على البضاعة .

١ - د. عاطف محمد الفقى : قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعى ، ٢٠٠٧ ، ص ٣٤١ .

المجموعة الخامسة ، وهى أفعال الطرف المنفذ البحرى البريئة من الغش وتشمل :

ك-وجود قصور أو عيب فى أعمال رزم أو وسم لم ينفذها الطرف المنفذ البحرى أو لم تُنفذ نيابة عنه .

وقد تضمنت قواعد لاهاي هذا الحكم فى المادة ٤/٢/٨ والتي قررت إعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها قد نشأ عن عدم كفاية التغليف .

وقد إعتبرت قواعد هامبورج أن سوء التغليف أو عدم كفايته يشكل خطأ فى جانب الشاحن والذي يعد من قبيل السبب الأجنبى الذى يعفى الناقل من المسؤولية .

ل-إنقاذ أرواح فى عرض البحر أو محاولة إنقاذها .

لا شك أن إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها لإنقاذ أرواح فى عرض البحر أو محاولة إنقاذها ، إنما هو أمر يكرس للعلاقات الإنسانية التى تستوجب تلبية نداء المساعدة والإنقاذ . ولم يعد هذ العمل تبرره الإعتبارات الأخلاقية فقط وإنما أصبح إلتزام قانونى بموجب الإنفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية^(١) .

وقد أخذت قواعد هامبورج بهذا الحكم فى المادة ٥/٦ منها والتي تنص على أنه : " لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح " .

م-تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات فى عرض البحر أو محاولة إنقاذها .

يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها إذا كان الضرر الذى لحق البضاعة ناشئاً عن التدابير التى إتخذها الناقل لإنقاذ الممتلكات أو محاولة إنقاذها شريطة أن تكون هذه التدابير معقولة تتوافق والتدابير المبذولة من ناقل متوسط العناية والحرص عند وضعه فى نفس الظروف .

١- د. عاطف محمد الفقى: المرجع السابق ، ص ٣٤٥ ..

ن-تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه .

ويعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان ناشئاً عن تدابير إتخاذها لتفادي الإضرار بالبيئة شريطة معقولية هذه التدابير .

س-ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان ١٥ و١٦ . وتنص المادة ١٥ من الاتفاقية على أنه : " بصرف النظر عن أحكام المادتين ١١ و١٣ يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضائع أو شحنها ، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى ، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها ، إذا كانت البضاعة تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يُحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل " .

وعلى خلاف جميع الإتفاقيات السابقة والتشريعات الوطنية والتي تناولت تنظيم عقد النقل البحري ، فإن قواعد روتردام قد إهتمت بأمر الحفاظ على البيئة عند وضع أحكام عقد النقل البحري . وذلك من خلال تنظيم الإجراءات التي يتعين إتخاذها بالنسبة للبضائع الخطرة على البيئة وكيفية التخلص منها دون أدنى مسؤولية على الناقل ، كما ورد بالمادة ١٥ منها سألغة الذكر .

وبذات المنطق ، وبصرف النظر عن أحكام المواد ١١ و١٣ و١٤ ، يعفى الناقل أو الطرف المنفذ من المسؤولية إذا ضحى ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولاً للحفاظ على السلامة العامة أو لدفع الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك (م/١٦ من الإتفاقية) .

وقد سبق وأن قررت قواعد لاهاي عدم مسؤولية الناقل في الحالة التي تشكل فيها البضاعة خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات على متن السفينة ، فيجوز للناقل إتلتفها دون أدنى مسؤولية عليه . وفي هذا تنص المادة ٦/٤ على أنه : " البضائع القابلة للإلتهاب أو الإنفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ليسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها ، يجوز له في أى وقت قبل تفريغها ، إنزالها من السفينة في أى مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل دون أى تعويض ، وإذا شحنت

بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو شحناتها ، يجوز كذلك أزالتها من السفينة أو إعدامها وإزالة خطرهما بمعرفة الناقل بدون مسئولية .

وتضمنت قواعد هامبورج هذا الحكم فى المادة ٢/١٣ منها والتي نصت على أنه : " إذا سلم الشاحن سلعة خطرة إلى الناقل أو إلى ناقل فعلى ، حسب الأحوال ، فعلى الشاحن أن يخطر بالصفة الخطرة للسلع ، وإذا إقتضى الأمر ، بالإحتياجات الواجب إتخاذها ، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ، ولم يعلم ذلك الناقل أو الناقل الفعلى بوسيلة أخرى بصفة الخطر للسلع فيسأل الشاحن فى مواجهة الناقل وفى مواجهة أى ناقل فعلى ...، ويجوز فى أى وقت إنزال البضائع من السفينة وإعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضى الظروف دون دفع تعويض " .

عدم جواز إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخطأ الملاحي :

إن أسباب الاعفاء من المسؤولية سالفة الذكر والتي أوردتها قواعد روتردام لم يكن من بينها الخطأ الملاحي والذي كان سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية .

وقد أخذت قواعد هامبورج ١٩٧٨ بذات الحكم ، حيث لم تتضمن المادة ٥ منها ، والتي عددت أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية ، النص على الخطأ الملاحي كسبب لاعفاء الناقل من المسؤولية .

ولعل السبب في ذلك يرجع الى أن التزام الناقل ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية طوال مدة الرحلة ، وضرورة المحافظة على البضائع المنقولة ، والتطور التكنولوجي في مجال بناء السفن ، كل هذه الأمور قد جعلت الخطأ الملاحي كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية غير ذي محل في الوقت الحالي (١) .

الإعفاء الجزئي (الإعفاء من الخطأ المشترك) :

عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته وفقاً للمادة ١٧ ، لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخير الذي هو مسئول عنه بمقتضى هذه المادة (م/١٧/٦ من الإتفاقية) .

وقد ذكرنا أن ما ينطبق على الناقل المتعاقد من حيث ألتزامانه ومسئوليته ووسائل دفعها وتحديدها ، ينطبق أيضاً على الطرف المنفذ البحري وفقاً للمادة ١/١٩ من الإتفاقية .

وعلى ذلك فإنه إذا اشتركت أسباباً عدة مع خطأ الطرف المنفذ البحري أو خطأ أى شخص كان قد عهد إليه بتنفيذ أحد إلتزامات الناقل ، الناشئة عن عقد النقل ، في إحداث الضرر ، يسأل الطرف المنفذ البحري عن الضرر الذي يلحق البضاعة ، بقدر ما يرجع إلى خطئه أو خطأ أى شخص كان قد عهد إليه بتنفيذ أحد إلتزامات الناقل ، بشرط أن يثبت

1 - DIOP(S): op.cit . p 58. .

الشاحن القدر من الضرر الذى لايرجع إلى خطئه أو خطأ أى شخص كان قد عهد إليه بتنفيذ أحد التزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل .

ونرى أن هذه القائمة المطولة لإعفاء الناقل ومن ثم الطرف المنفذ البحرى من المسؤولية وفقاً لقواعد روتردام لا يصب فى مصلحة الشاحنين إذ هو عودة لما كان عليه الحال فى قواعد لاهاي وهو الأمر الذى تقادته إلى حد ما قواعد هامبورج .

حالات عدم إعفاء الطرف المنفذ البحرى من المسؤولية :

وتتمثل هذه الحالات فيما يلى :

أولاً : بغض النظر عن كل أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية سالفه الذكر والمنصوص عليها فى المادة ٣/١٧ من الاتفاقية ، فانه وفقاً للمادة ٤/١٧ من الاتفاقية يكون الناقل مسئولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخير ، أو عن جزء منه :

أ-إذا أثبت المدعى أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه فى المادة ١٨ هو الذى تسبب أو أسهم فى الحدث أو الظرف الذى يستند إليه الناقل ، أو

ب-إذا أثبت المدعى أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور فى المادة ٣/١٧ قد أسهم فى هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف لايعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أى شخص مشار إليه فى المادة ١٨ .

ولما كان الطرف المنفذ البحرى يخضع لأحكام مسؤولية الناقل المتعاقد والإعفاء منها ، فإنه يسأل عن كل ما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير فى التسليم فى الحالتين الآتيتين :

١-إذا أثبت الشاحن أن خطأ الطرف المنفذ البحرى أو خطأ أى شخص كان قد عهد إليه بأداء أى من التزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل ، قد تسبب أو أسهم فى الحدث أو الظرف الذى يستند إليه الطرف المنفذ البحرى لإعفائه من المسؤولية .

٢- أو إذا ثبت أن حدثاً أو ظرفاً غير ذلك الوارد بالمادة ٣/١٧ قد أسهم في هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ، ولم يتمكن الطرف المنفذ البحرى من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف لا يرجع إلى خطأ ارتكبه هو أو أى شخص كان قد عهد إليه باداء أى من التزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل .

نخلص مما تقدم إلى أنه إذا تمكن الطرف المنفذ البحرى فى اثبات وجود حالة أو أكثر من حالات الاعفاء من المسؤولية المنصوص عليها المادة ٣/١٧ ، فإن أصحاب الحق فى البضاعة (المدعى) يحاولون إثبات أن الطرف المنفذ البحرى أو أى من الأشخاص الذين فوضهم فى أداء أحد مهامه ، قد ساهم بخطئه أو خطأ أحد هؤلاء الأشخاص ، فى إيجاد هذا الحدث أو الظرف (الحالات المستثناة المنصوص عليها فى المادة ٣/١٧ من الاتفاقية ، والتي تُعد أسبباً للاعفاء من المسؤولية) . وهذا مانصت عليه المادة ٤/١٧ سالفه الذكر بالنسبة للناقل المتعاقد ، وهو ما سيطبق بالضرورة على الطرف المنفذ البحرى ، وفقاً لما نصت عليه المادة ١/١٩ من الاتفاقية ، والذي تتم ملاحظته من قبل أصحاب الحق فى البضاعة .

ثانياً : كذلك يمكن للمدعى أن يثبت أن الضرر الذى لحق البضاعة قد نشأ عن حدث أو ظرف غير المنصوص عليهم فى المادة ٣/١٧ من الاتفاقية وأن الطرف المنفذ البحرى قد فشل فى إثبات عدم ارتكابه خطأ هو أو أحد الأشخاص الذين فوضهم فى تنفيذ أحد مهامه .

ثالثاً : وأخيراً وبغض النظر عن كل أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية سالفه الذكر والمنصوص عليها فى المادة ٣/١٧ من الاتفاقية ، فإنه وفقاً للمادة ٥/١٧ من الاتفاقية يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخير ، أو عن جزء منه اذا :

أ- إذا أثبت المدعى أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد تسبب أو أسهم فيه ، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه "١" عدم صلاحية السفينة للبحار ، أو "٢" عدم تطقيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم ، أو "٣" أن عنابر السفينة أو

أجزائها الأخرى التى نقلت البضائع فيها ، أو ماوفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها ، لم تكن مهياًة وآمنة لتلقى البضائع ونقلها والحفاظ عليها .

ب- ولم يتمكن الناقل من إثبات " ١ " أن الهلاك أو التلف أو التأخير لم ينجم عن أى من الأحداث أو الظروف المشار إليها فى الفقرة ٥/أ من هذه المادة ، أو " ٢ " أنه أوفى بالتزامه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٤ .

سبق وأن أشرنا الى أن المادة ١٤ من الاتفاقية تلزم الناقل قبل الرحلة البحرية ، وفى بدايتها وأثناءها ، ببذل العناية الواجبة من أجل :

أ- جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك ،

ب- وتطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة ،

ج- وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التى تنقل فيها البضائع ، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها ، مهياًة وآمنة لتلقى البضائع والحفاظ عليها والابقاء عليها كذلك .

وكما أشرنا سابقاً أن التزامات الناقل التى نصت عليها المادة ١٤ سالفة الذكر والمتعلقة بالرحلة البحرية ، لا يجوز للناقل أن يفوض غيره فى تنفيذها طبقاً لما أقرته السوابق القضائية (١) .

1 - Affaire du navire Muncaster Castle, Chambre des Lords, 7 dec 1961.

House of Lords, 7 déc. 1961, aff. du Muncaster Castle: DMF1963, p. 246 note P. Bonassies.

فى هذه القضية أكد مجلس اللوردات الانجليزى أنه يجب ألا تقوم شركة النقل البحرى بتقويض التزامها بجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية ، ذلك أن هذا الالتزام هو التزام جوهرى يقع على عاتق الناقل البحرى ، ولايجوز النص فى العقد على إستبعاده .

انظر مزيد من التفصيل :

ومجمل القول ، وفي ضوء الاعتبارات السابقة ، تتعقد مسؤولية الطرف المنفذ البحري عندما ينجح صاحب الحق في البضاعة (المدعى) في إثبات أن الحدث أو الظرف الذي هو مصدر هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ، وقع خلال فترة مسؤوليته . أى فى الفترة ما بين وصول البضاعة الى الميناء الذى تُشحن فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذى تُفرغ فيه من السفينة ، أو أثناء وجود البضاعة فى حراسة الطرف المنفذ البحرى، أو فى أى وقت آخر مادام يشارك فى تنفيذ أى من الأنشطة المنصوص عليها فى عقد النقل (م/١٩ من الاتفاقية) .

وعلى ذلك ولإعفاء الطرف المنفذ البحرى من المسؤولية يتعين عليه اثبات أحد أمرين:

الأمر الأول : إثبات أنه لم يرتكب ، هو أو الأشخاص الذين كان قد عهد اليهم بتنفيذ أحد التزامات الناقل ، خطأً تسبب أو ساهم فى إحداث الضرر .

الأمر الثانى : اثبات أن واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف المنصوص عليها فى المادة ٣/١٧ من الاتفاقية ، قد تسبب أو أسهم فى إحداث الضرر .

وفى هذه الحالة يتم نقل عبء الاثبات إلى صاحب الحق فى البضاعة (المدعى) الذى يمكنه اثبات أنه بالرغم من وجود احدى الحالات المستثناة والمنصوص عليها فى المادة ٣/١٧ من الاتفاقية ، فان الطرف المنفذ البحرى قد ارتكب خطأً تسبب أو ساهم فى حدوث إحدى هذه الحالات المستثناة . كما يمكن للمدعى إثبات أنه بالإضافة الى وجود إحدى الحالات المستثناة ، والمنصوص عليها فى المادة ٣/١٧ من الاتفاقية ، فان الطرف المنفذ البحرى قد أخل بالوفاء بالتزامه بالعناية اللازمة وفقاً لما هو منصوص عليه فى المادة ٥/١٧ من الاتفاقية .

OUSMANOU (H): Le devoir de diligence du transporteur maritime de marchandises en droit CEMAC, FSJP Universitaire de Ngaoundere – Master en droit privé général, 2014 .

https://www.memoireonline.com/03/17/9711/m_

ويظل الطرف المنفذ البحري مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها في كل حالة يكون فيها مصدر الضرر غير معروف .
وإذا ما إنعقدت مسؤولية الطرف المنفذ البحري وفقاً للشروط السابقة ، فإن له الحق ،
إنفاذاً لنص المادة ١/١٩ من الاتفاقية ، في المطالبة بتحديد مسؤوليته .

المبحث الثانى

التحديد القانونى لمسئولية الطرف المنفذ البحرى

تمهيد وتقسيم :

يُسأل الناقل البحرى عن سلامة البضاعة ، ومن ثم تنعقد مسئوليته ، العقدية والتقصيرية ، عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها .

وغنى عن البيان أن القول بتحديد مسؤولية الناقل البحرى يفترض تحقق مسئوليته . وقد تضمنت المادة ١٧/١ من الاتفاقية شروط تحقق مسؤولية الناقل البحرى .

ومن الجدير بالذكر أن الاتفاقية قد وسعت من نطاق المسؤولية التى تقبل التحديد لتشمل وفقاً للمادة ٤ منها ، مسؤولية الناقل عن الإخلال بأى من التزاماته بمقتضى أحكام الاتفاقية ، فضلاً عن مسئوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها . كما يشمل أيضاً تحديد مسؤولية الناقل كلاً من المسؤولية العقدية والتقصيرية .

ولما كانت المادة ١٩ من الاتفاقية قد نصت على حق الطرف المنفذ البحرى فى أن تنطبق عليه دفوع وحدود المسؤولية المنطبقة على الناقل (م/١٩ من الاتفاقية) ، فإنه يجوز له المطالبة بتحديد مسئوليته ، اذا ما توافرت الشروط المنصوص عليها فى المادة ذاتها .

أولاً : شروط تحديد مسؤولية الطرف المنفذ البحرى :

حددت المادة ١/١٩ من الاتفاقية الشروط التى يتعين توافرها لكى يمكن للطرف المنفذ البحرى المطالبة بالحق فى تحديد مسئوليته وهى :

١- أن يتسلم الطرف المنفذ البحرى البضائع بغرض نقلها فى دولة متعاقدة أو سلم البضائع فى دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضائع فى ميناء واقع فى دولة متعاقدة.

٢- وقوع الحادث الذى تسبب فى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها أثناء الفترة ما بين وصول البضائع الى الميناء الذى تُشحن فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذى

تُفرغ فيه من السفينة ، أو أثناء وجود البضائع فى حراسة الطرف المنفذ البحرى ، أو فى أى وقت آخر مادام الطرف المنفذ البحرى يشارك فى تنفيذ أى من الأنشطة المنصوص عليها فى عقد النقل .

ثانياً : سقوط حق الطرف المنفذ البحرى فى الاستفادة من التحديد القانونى للمسئولية:

يسقط حق الطرف المنفذ البحرى فى الاستفادة من التحديد القانونى للمسئولية فى حالتين هما : (١)

١- سوء السلوك الإرادى للطرف المنفذ البحرى (العمد أو عدم الاكتراث) :

انتهجت قواعد روتردام نفس نهج سابقتها فى حرمان الناقل من التمسك بالتحديد القانونى لمسئوليته. فطبقاً للمادة ٦١ منها لا يجوز للناقل ولا لأى شخص من الأشخاص المشار اليهم فى المادة ١٨ ، المطالبة بالحق فى تحديد المسئولية حسبما تنص عليه المادة ٥٩ أو حسبما ينص عليه عقد النقل ، إذا أثبت المدعى أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بالتزامه بمقتضى هذه الاتفاقية يعزى إلى فعل أو إهمال شخصى من جانب الشخص المطالب (المدعى عليه) بالحق فى تحديد مسئوليته أرتكب بقصد إحداث تلك الخسارة ، أو عن عدم إكتراث مصحوب بإدراك باحتمال حدوث تلك الخسارة (م/١/٦١) .

كذلك لا يجوز للناقل ولا لأى من الأشخاص المذكورين فى المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسئولية حسبما تنص عليه المادة ٦٠ إذا أثبت المدعى أن التأخير فى التسليم قد نشأ عن فعل أو إهمال من جانب الشخص المدعى بالحق فى تحديد مسئوليته أرتكب بقصد إحداث تلك الخسارة من جراء التأخير أو عن عدم إكتراث مصحوب بإدراك باحتمال حدوث تلك الخسارة (م/٢/٦١) .

وقد تضمنت المادة ١٨ الأشخاص الذين يُسأل الناقل عن أفعالهم أو إغفالهم وهم ، أى طرف منفذ ، أو ربان السفينة أو طاقمها ، أو تابعى الناقل أو الطرف المنفذ ، أو أى

١ - الحسن يوسف يونس : المرجع السابق ، ص ٢٨٤.

شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من التزامات الناقل بمقتضى عقد النقل ، متى كان ذلك الشخص يتصرف ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

وعلى خلاف قواعد روتردام فإن قواعد هامبورج قررت فى المادة ١/٨ منها بأن على المدعى المضرور الذى يطالب بمنع الناقل من التمسك بتحديد مسؤوليته إثبات أن الفعل أو الإهمال الذى صدر من الناقل شخصياً . ولا يشمل هذا الحكم ما صدر عن تابعى الناقل من أفعال ، ولو بلغت هذه الأفعال درجة العمد أو عدم الإكتراث^(١).

ولما كان الطرف المنفذ البحرى له الحق فى التمسك بالدفع وحود المسؤولية التى يتمسك بها الناقل ويسقط حقه فى التمسك بها كيفما يسقط حق الناقل ، فإنه يشترط لسقوط حق الطرف المنفذ البحرى أو أى شخص كان قد عهد إليه بأداء أى من التزامات الناقل ، الملقاة على عاتقه بمقتضى عقد النقل ، فى التمسك بتحديد مسؤوليته أن يثبت الشاحن (المدعى) أن الخسارة الناجمة عن إخلال الطرف المنفذ البحرى أو أحد الأشخاص الذين فوضهم فى تنفيذ أحد التزامات الناقل ، يرجع إلى فعل أو إهمال شخصى من جانبه أو من قبل هؤلاء ، أرتكب بقصد إحداث تلك الخسارة ، أو عن عدم اكتراث مصحوب بإدراك باحتمال حدوث تلك الخسارة . أو إذا أثبت المدعى أن التأخير فى التسليم قد نشأ عن فعل أو إهمال من جانب المدعى بالحق فى تحديد المسؤولية أرتكب بقصد إحداث تلك الخسارة من جراء التأخير أو عن عدم إكتراث مصحوب بإدراك أن بإحتمال حدوث تلك الخسارة .

٢- الاعلان عن قيمة البضاعة فى تفاصيل العقد :

تخضع مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته الواردة فى الإتفاقية للتحديد المنصوص عليه فى المادة ٥٩ ما لم يكن الشاحن قد قام بالاعلان عن قيمة البضائع وأدريجها فى

١ - د. فاروق ملش : فاروق ملش يعيد قراءة إتفاقية روتردام (الإيجابيات والحسنات) ، مجلة أنباء النقل البحرى ، العدد ١٨١

، السنة ١٥ ، ديسمبر ٢٠٠٩ ، ص ٤ .

تفاصيل العقد ، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة . ويشترط في هذا الاعلان أن يتم كتابة وفقاً للمادة ٣ من الاتفاقية ، والتي أجازت أيضاً استخدام الوسائل الالكترونية في إيصاله كالفاكس والبريد الالكتروني . وفي هذا تنص المادة ٣ من الاتفاقية على أنه : " توجه خطياً الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليهافي الفقرة الأولى من المادة ٥٩".

ومن الجدير بالذكر أن قواعد روتردام نصت فقط على الإعلان عن قيمة البضاعة دون طبيعتها .

وعلى خلاف ذلك نصت قواعد لاهاي في المادة ٥/٤ منها على وجوب الاعلان عن كل من قيمة البضاعة وطبيعتها . وكان الهدف من هذا الحكم هو تجنب الشاحن حدود المسؤولية المفروضة في سند الشحن وتمكينه من الحصول على تعويض كامل عن قيمة البضاعة .

ولم تتضمن قواعد هامبورج نصاً مشابهاً ، ولعل السبب في ذلك مانصت عليه المادة ٤/٦ منها ، من جواز الاتفاق بين الشاحن والناقل على تعيين حدود أعلى للمسئولية، والمادة ٢/٢٣ والتي نصت على أنه : " بالرغم من أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة ، يجوز للناقل تحمل المسؤولية والالتزامات أكثر من المنصوص عليها في هذه الاتفاقية " . فكل ذلك كاف لتغطية هذه الحالة (١) .

وعلى أية حال فان قواعد روتردام كانت واضحة في الزام الشاحن بإبلاغ الناقل بطبيعة البضاعة ودرجة العناية التي تتطلبها (م/٢٩ من الاتفاقية) ، كما منحت الناقل الحق في العودة على الشاحن بقيمة البضاعة عندما يكون الضرر الحاصل نتيجة إخلال الأخير بالتزاماته بموجب الاتفاقية (م/٣٠/١) .

١ - د. كمال حمدي : المرجع السابق ، ص ١٤٢-١٤٣ .

وعلى ذلك يسقط حق الطرف المنفذ البحري أو أى شخص كان قد عهد إليه بأداء أى من التزامات الناقل ، الملقاة على عاتقه بمقتضى عقد النقل ، فى التمسك بتحديد مسؤوليته اذا كان الشاحن قد قام بالاعلان عن قيمة البضائع وأدرجها فى تفاصيل العقد ، أو عند اتفاق طرفى عقد النقل ، الناقل والشاحن ، على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه فى المادة ٥٩ من الاتفاقية ، شريطة أن يكون هذا الاعلان مكتوب وفقاً للمادة ٣ من الاتفاقية .

وكما أشرنا سابقاً ، أن جميع الاتفاقات المبرمة بين الناقل والشاحن والتي تخالف أحكام الاتفاقية لا يحتج بها على الطرف المنفذ البحري إلا إذا وافق عليها صراحة (م/١٩/٢ من الاتفاقية) .

وسيكون هذا هو الحال عندما يوافق الناقل على الالتزام بحدود للمسؤولية أعلى من الحد الأقصى المنصوص عليه فى الاتفاقية . عندئذ يتعين على الطرف المنفذ البحري أن يلتزم بحدود المسؤولية التى التزم بها الناقل شريطة أن يكون قد وافق صراحة على قبول تلك الحدود الأعلى .

ثالثاً : حدود مسؤولية الطرف المنفذ البحري :

وفقاً للقواعد العامة يتعين أن يغطى التعويض مقدار الضرر الذى لحق بالمضروب . بيد أنه من الصعوبة بمكان تطبيق هذه القاعدة فى مجال النقل البحري ، نظراً للظروف الخاصة المحيطة به . ذلك أن الرحلة البحرية للسفينة تكتنفها العديد من المخاطر الجسيمة التى قد تؤدى - فى غالب الأحيان - إلى وقوع حوادث بحرية يترتب عليها أضرار جسيمة تلحق الأرواح أو الأموال الموجودة على متن السفينة (١) .

١ - د. محمد السيد الفقى : القانون البحري ، طبعة ٢٠٠٦ ، دار الجامعة الجديدة ، ص ٣٥٤ .

لكل هذه الاعتبارات لم تنشأ التشريعات البحرية أن تثقل كاهل الناقل بتقرير مسؤوليته الكاملة عن عدم تنفيذ العقد ، ومن ثم قررت تحديد مسؤولية الناقل ، عند ثبوت مسؤوليته ، عن الأضرار التي تصيب البضاعة .

ولا شك أن لتحديد مسؤولية الناقل البحرى أهمية بالغة ، فهو يضمن تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين بتشجيع الاستثمار فى مجال التجارة البحرية من ناحية ، وحماية مصالح الشاحنين من ناحية أخرى ، شريطة ألا يكون الحد الأقصى للتعويض مجحف بمصالح أصحاب الحق فى البضاعة (١) .

ويكون تحديد مسؤولية الناقل بوضع حداً أقصى لمبلغ التعويض الذى يلتزم بأدائه للشاحن . ولا يجوز أن يودى إلى الشاحن أكثر من ذلك المبلغ حتى ولو كانت الأضرار التى لحقت بالبضاعة تفوق ذلك المبلغ . ومن ثم يتعين النظر إلى الحد الأقصى للتعويض على أنه نوع معين من التعويض ، يختلف عن التعويض الذى تقرره المادة ٢٢١ من القانون المدنى ، فى الأسس والاعتبارات التى يقوم عليها (٢) .

ويتم احتساب التعويض القانونى لمسئولية الناقل على أساس كمية البضائع الهالكة أو التالفة أو التى تم التأخير فى تسليمها ، فى ضوء المبالغ التى وضعتها الاتفاقية ، ووفق الأسس الحسابية التى وضعتها ، والطريقة التى تم بها شحن البضائع ، وما تضمنه سند الشحن من بيانات عنها للوصول إلى القيمة النهائية المطلوبة (٣) .

ولما كان الطرف المنفذ البحرى ، هو أى طرف منفذ يودى أو يتعهد بأن يودى أياً من التزامات الناقل ، خلال المرحلة البحرية (م/١/٧ من الاتفاقية) ، و له الحق فى أن تنطبق عليه دفع و حدود المسؤولية المنطبقة على الناقل (م/١٩/١ من الاتفاقية) . فان له الحق

١ - تنص المادة ٢٢١ من القانون المدنى على أنه : " ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب".

٢ - د. هانى دويدار : المرجع السابق ، ص ٢٨٤ .

٣ - الحسن يوسف الحسن : المرجع السابق ، ص ٢٨٧ .

أن يتم تحديد مسؤوليته عن الأضرار التي قد تلحق البضائع من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها.

الحد الأقصى للمسئولية :

تناول الفصل الثاني عشر من قواعد روتردام والمعنون " حدود المسئولية " فى المواد ٥٩ و ٦٠ و ٦١ بيان حدود مسئولية الناقل البحرى ، وقد ميزت بين حدود المسئولية عن هلاك البضاعة وتلفها من ناحية وحدود المسئولية عن التأخير فى تسليمها من ناحية أخرى. كما بينت أيضاً هذه المواد الوحدة المالية التى يتم على أساسها حساب المسئولية.

أولاً : الحد الأقصى للمسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها :

إن الأساس الذى يتم بموجبه تحديد مسئولية الناقل يتمثل فى كمية البضاعة الهالكة أو التالفة . وقد وضعت الاتفاقية معياراً مزدوجاً هو التحديد على أساس الطرد ، أو وحدة الشحن بالإضافة إلى الكيلو جرام على أن يُؤخذ بأعلى الحدين .

أ- أسس حساب حدود المسئولية :

لم تخرج قواعد روتردام عن سابقتها فى تبنى أساساً لتحديد مسئولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذى لحق بالبضاعة (١) ، وهو الأساس الذى يتضمن تحديد مقابل مالى للتعويض عن كل من الطرد أو وحدة الشحن والكيلو جرام الواحد الهالك أو التالف أثناء الرحلة البحرية .

ويقصد بالطرد ، الشحنة المتفردة التى يكون لها ذاتيتها ، ويتسلمها الناقل بذاتها المستقلة عن غيرها من الشحنات ، وقد يأخذ الطرد شكل صندوق أو كيس أو جوال أو

1 . CAPPAGLI (A-C) : Limitation of liability in the rotterdam rules , paper work presented at Buenos Aires Colloquium , 2010 , p 6 .

<http://www.comitemaritime.org/rotterdam-rules> .

كرتونة يحمل أرقاماً وعلامات مميزة ، فكل صندوق أو كيس أو جوال أو كرتونة يعتبر طرداً (١) .

ويتعين أن يذكر عدد هذه الطرود في سند الشحن ، وعلى أساس هذا العدد يتحدد الحد الأقصى لمسئولية الطرف المنفذ البحرى عن هلاك أو تلف البضاعة أثناء الرحلة البحرية (٢) .

أما وحدة الشحن ، فيقصد بها الأساس المتبع فى تحديد مقياس أو وزن أو كيل أو حجم البضاعة فقد تكون الوحدة هى المتر أو الطن أو الأردب أو الكيلوجرام (٣) .

وأخيراً بالنسبة للحاويات ويقصد بها أوعية تتفاوت فى حجمها ، توضع فيها البضاعة سواء مغلقة أو سائبة ، فقد ثار التساؤل حول اعتبار الحاوية برمتها طرداً أم يتعين الاعتراف بما تحتوى عليه الحاوية من طرود أو وحدات شحن ، وذلك عند حساب الحد الأقصى للمسئولية .

وقد أجابت على هذا التساؤل قواعد هامبورج ١٩٧٨ فاعتبرت كل طرد أو وحدة شحن بالحاوية طرداً أو وحدة مستقلة ، شريطة أن يذكر عدد الطرود أو الوحدات التى تحتوى عليها الحاوية فى سند الشحن وإلا اعتبرت الحاوية وما فيها طرداً أو وحدة مستقلة . وهى تعتبر كذلك إذا هلكت أو تلفت ، ومن ثم تدخل فى تقدير الحد الأقصى للتعويض (م/٦/٢/أ من قواعد هامبورج) ، شريطة ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه (م/٦/٢/ب من قواعد هامبورج) . معنى ذلك أنه من الخطورة بمكان إغفال ذكر عدد الطرود أو الوحدات التى تشتمل عليها الحاوية ، إذ سيؤدى ذلك إلى إعتبار الحاوية بما فيها طرداً أو وحدة عند تحديد الحد الأقصى .

١- د. محمود مختار بريرى : المرجع السابق ، ص ٣٨٤ .

٢- د. كمال حمدى : المرجع السابق ، ص ١٢٢ .

٣- د. محمود مختار بريرى : المرجع السابق ، ص ٣٨٤ .

أما قواعد روتردام ، فقد جاءت بتعديل جوهرى فى صياغة النص المتعلق بالحاويات (م/٥٢/٢) ، وهو يعد من أبرز الأحكام المستحدثة التى تبنتها هذه القواعد ، فقد ساوت فى الحكم بين الحاوية والمنصة النقالة و أى أداة نقل مشابهة تستخدم لتجميع البضائع أو فوقها، أو فى عربة أو فوقها .

وعلى خلاف ما جاءت به قواعد هامبورج ١٩٧٨ من اعتبار الحاوية الهالكة أو النالفة المملوكة للناقل أو المقدمة منه بمثابة طرد أو وحدة شحن وذلك بمقتضى نص المادة ٦/٢/ب منها ، فان قواعد روتردام لم تتضمن مثل هذا الحكم ، ومن ثم أصبحت المسئولية عن الحاوية أو الأداة المستخدمة فى النقل غير محدودة (١) .

ب- الوحدة المالية لحساب المسئولية :

لم تعرف التشريعات البحرية ما يسمى بالمسئولية المحدودة للناقل البحرى حتى إبرام إتفاقية بروكسل ١٩٢٤ (قواعد لاهاي) ، التى قررت حق الناقل فى تحديد مسئوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها ، إذا كان عقد النقل ثابتاً بسند شحن ، بمبلغ معين عن كل طرد أو وحدة شحن . فطبقاً للمادة ٤/٥ من إتفاقية بروكسل ، يحدد مبلغ التعويض بالجنيه الاسترلى عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل ذلك المبلغ بالعملة الوطنية .

ونظراً لما أفرزه الواقع العملى من صعوبات فى تطبيق نص المادة ٤/٥ سالف الذكر ، فقد تم إعتقاد وحدة الفرنك بموجب بروتوكول ١٩٦٨ ، المعدل للإتفاقية ، ولكن عدم

١ - لاشك أن هذا الحكم له أهمية بالغة بالنسبة لشركات التأمين . فمن المعلوم أن الحاويات المستخدمة فى عمليات النقل لها قيمة مرتفعة قد تعادل فى بعض الأحيان أضعاف قيمة البضاعة ، ومن ثم ستضطر شركات التأمين على مسئولية الناقل إلى رفع أقساط التأمين ، فى حين ستتخفف أقساط التأمين على البضاعة المؤمن عليها . انظر الحسن يوسف يونس : المرجع السابق ، ص ٢٩١ .

تحديد الكيفية التي يتم بها تحويل هذه الوحدة إلى العملة الوطنية وأساس سعر الصرف ،
Droit de tirage spécial ، ويشار إليها اختصاراً (DTS) .

وحق السحب الخاص هو نظام مالى يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقاً لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية فى التجارة الدولية (١).
وتعرف وحدة حق السحب الخاص بأنها سلة من العملات تشمل الدولار الأمريكى والين اليابانى واليورو والجنيه الاسترلىنى ، واعتباراً من الأول من أكتوبر ٢٠١٦ شملت السلة أيضاً اليوان الصينى (٢) .

وقد تبنت قواعد هامبورج هذه الوحدة الحسابية كأساس لحساب التعويض الذى يلتزم الناقل بدفعه فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها .

ج- حدود مبالغ التعويض :

وعلى غرار ماتينته قواعد لاهاي ١٩٢٤ وقواعد هامبورج ١٩٧٨ بشأن الحد الأقصى لمبالغ التعويض الذى يلتزم الناقل بدفعه ، تضمنت قواعد روتردام أحكاماً مماثلة .

وبالنسبة للحد الأقصى لمبلغ التعويض فى ظل قواعد لاهاي ، لا يجوز إلزام الناقل بدفع مبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزى عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل ذلك بعملة أخرى ، ثم تم رفع هذا المبلغ ، بمقتضى بروتوكول ١٩٦٨ ، إلى عشرة آلاف فرنك عن الطرد أو الوحدة أو ثلاثين فرنك عن الكيلو جرام من الوزن الاجمالي ، مع الأخذ فى الاعتبار الحد الأعلى (م/٤/٥ من قواعد لاهاي) .

١ - انظر د. كمال حمدى : المرجع السابق ، ص ١٢٧ .

٢ - وقد بلغت قيمة حق السحب الخاص فى ٢٢ يوليو عام ٢٠١٦ مبلغ ١,٣٨٥٤٥٠ دولار أمريكى . انظر جريدة الوقائع منشورة على موقع صندوق النقد الدولى .

أما قواعد هامبورج ١٩٧٨ فقد حددت الحد الأقصى لمبلغ التعويض التي يلتزم الناقل بدفعه ٨٣٥ وحدة من حقوق السحب الخاص عن كل طرد أو وحدة و2,5 وحدة للكيلو جرام من الوزن الإجمالي من البضائع الهالكة أوالتالفة ، أى الحدين أعلى . ووفقاً لبروتوكول ١٩٧٩ أُستبدل حق السحب الخاص بالفرنك المحدد فى بروتوكول ١٩٦٨ ، ليصبح الحد الأقصى 666,67 وحدة من حقوق السحب الخاص عن كل طرد أو وحدة ، أو وحدتين من حقوق السحب الخاص عن كل كيلو من البضائع الهالكة أو التالفة ، أى الحدين أعلى (م/٦/أ من قواعد هامبورج).

وبدورها جاءت قواعد روتردام ، لتضع الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل بدفعه ٨٧٥ وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة ، أو ثلاث وحدات حسابية لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة ، أى المبلغين كان أكبر " (م/٥٩/١ من قواعد روتردام) .

وتكون الوحدة الحسابية المشار إليها فى المادة ١/٥٩ من قواعد روتردام هى حق السحب الخاص ، حسبما عرفه صندوق النقد الدولى ، وتُحول قيمة حق السحب الخاص المشار إليها إلى العملة الوطنية لأى دولة وفقاً لقيمة تلك العملة فى تاريخ صدور الحكم القضائى ، أو حكم التحكيم ، أو فى التاريخ المتفق عليه بين الطرفين (م/٥٩/٢ من قواعد روتردام) (١) .

ثانياً : حدود المسؤولية عن التأخير فى تسليم البضائع :

لم تتضمن قواعد لاهأى ١٩٢٤ ولا بروتوكلى ١٩٦٨ و١٩٧٩ ، أى نص يحدد مسؤولية الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع .

١ - مزيد من التفصيل ، انظر الحسن يوسف يونس : المرجع السابق ، ص ٢٨٨ وما بعدها .

وعلى خلاف ذلك نصت قواعد هامبورج ١٩٧٨ فى المادة ٦/٢/ب منها على تحديد مسؤولية الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع بمبلغ يعادل مثلى ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع التى تأخر فى تسليمها ، على ألا يزيد هذا المبلغ عن مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحرى .

أما قواعد روتردام ، وعلى غرار سابقتها قواعد هامبورج ، فقد حددت مسؤولية الناقل عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير فى تسليم البضائع بمبلغ يعادل ضعفى ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة (م/٦٠ من قواعد روتردام) .

بيد أن قواعد روتردام ، وعلى خلاف قواعد هامبورج ، لم تشترط ألا يزيد حد المسؤولية عن البضائع التى تأخر الناقل فى تسليمها عن مجموع أجرة النقل كما حددها عقد النقل البحرى ، وإنما اشترطت ألا يتجاوز إجمالى المبلغ الواجب دفعه بمقتضى المادة ٦٠ ، سالفه الذكر ، والفقرة الأولى من المادة ٥٩ الحد المقرر بمقتضى الفقرة الأولى من المادة ٥٩ فى حالة الهلاك الكلى للبضائع المعنية .

الفصل الثالث

دعوى مسؤولية الطرف المنفذ البحرى

تمهيد وتقسيم :

تستلزم دراسة أحكام دعوى المسؤولية التى تقام ضد الطرف المنفذ البحرى دراسة شروط ممارسة الدعوى ، وأطرافها .

وبناء على ماتقدم نقوم بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين على النحو التالى :

المبحث الأول : شروط ممارسة دعوى المسؤولية .

المبحث الثانى : أطراف دعوى المسؤولية .

المبحث الأول

شروط ممارسة دعوى المسؤولية

تمهيد وتقسيم :

وفقاً لقواعد روتردام فإن للشاحن الذى لحق بضاعته ضرر الحق فى إقامة دعوى مباشرة ضد الطرف المنفذ البحرى .

ويشترط لإقامة مثل هذه الدعوى توافر شرطين ، الشرط الأول ، وقوع الضرر فى دولة متعاقدة أثناء المرحلة البحرية للنقل . الشرط الثانى ، عدم الوفاء بالتزام يقع على عاتق الناقل المتعاقد .

الشرط الأول : ضرر حدث فى دولة متعاقدة أثناء المرحلة البحرية للنقل :

يحتل هذا الشرط أهمية كبيرة لأنه يسمح من ناحية ، بالاحتفاظ بوصف الطرف المنفذ البحرى ، ومن ناحية أخرى يعين الحدود الفاصلة بين تطبيق الإتفاقية وتطبيق إتفاقيات أخرى أو قانون وطنى يمكن أن يطبق .

وقد سبق وأن ذكرنا أن الطرف المنفذ البحرى وفقاً للمادة ٧/١ هو الذى يقوم بالوفاء بأحد الإلتزامات الملقاة على عاتق الناقل الناشئة عن عقد النقل خلال الفترة ما بين وصول البضاعة إلى الميناء الذى تُشحن فيه على السفينة وومغادرتها الميناء الذى تُفرغ فيه من على السفينة .

ويسير هذا الشرط جنباً إلى جنب مع المادة ١/١٩ والتي تحدد شروط تحقق مسؤولية الطرف المنفذ البحرى ، حيث تنص على أنه : " يتحمل الطرف المنفذ البحرى الإلتزامات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الإتفاقية ، وله الحق فى أن تنطبق عليه الدفوع وحدود المسؤولية المنطبقة على الناقل حسبما تنص عليه هذه الإتفاقية إذا :

أ-تسلم الطرف المنفذ البحرى البضائع بغرض نقلها فى دولة متعاقدة أو سلم البضائع فى دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضائع فى ميناء واقع فى دولة متعاقدة .

ب- ووقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير "١" أثناء الفترة ما بين وصول البضائع إلى الميناء الذي تُشحن فيع على السفينة ، وغادرتها الميناء الذي تُفرغ فيه من على السفينة ، وإما "٢" أثناء وجود البضائع في حراسة الطرف المنفذ البحري ، أو "٣" في أى وقت آخر ، مادام يشارك في أداء أى من الأنشطة المرتآة في عقد النقل .

ويلاحظ على نص المادة ١/١٩ أنها تحدد نطاق تطبيق الإتفاقية بالنسبة للطرف المنفذ البحري بالمقارنة لما هو منصوص عليه في المادة ١/٥ ، فعندما تطلبت الصفة الدولية للنقل البحري ، إستندت إلى معيار مكان وقوع الضرر لإضفاء هذه الصفة ، وهذا المعيار هو أن يكون مكان استلام البضائع أو ميناء الشحن ومكان تسليم البضاعة أو مكان التفريغ في دولة متعاقدة . بيد أن المادة ١/١٩ قد تبنت معيار آخر لصفة الدولية وهو مكان تنفيذ الطرف المنفذ البحري لأى من الأنشطة المنصوص عليها في عقد النقل ، حيث يتعين أن يتم في ميناء دولة متعاقدة .

ويرى البعض ^(١) أن هذا المعيار يكون ضرورياً في الحالة التي لا يكون فيها الطرف المنفذ البحري ناقلاً بديلاً (فعلياً) ، أى أنه لا يقوم بتسلم البضائع أو تسليمها ، ولكن يشارك فقط في تنفيذ أنشطة تتعلق بالبضائع .

وقد استهدفت قواعد روتردام من إضافة هذا المعيار لإضفاء صفة الدولية على عقد النقل البحري ، التكيف مع نشاط بعض الأطراف المنفذة البحرية ، الذين لا يتضمن نشاطهم إستلام أو تسليم البضاعة ، ليشملهم نطاق تطبيق أحكامها .

وفضلاً عن ذلك ، فإنه حتى ولو أخذت الإتفاقية في الإعتبار تنوع أنشطة الأطراف المنفذة البحرية ، فإن معيار موقع الضرر الذى إستندت إليه الإتفاقية لإقامة الدعوى ضد هؤلاء الآخرين يظل مع ذلك أمراً مهماً .

1 . 1-SMELLE (F) : The maritime performing party in the Rotterdam Rules 2009 , dans Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXIe siècle, Annales IMTM 2010, 25ème édition, p.135 .

في الواقع ، فإن الأهداف المتعددة للإتفاقية والطموح الذى راود واضعيها لتطبيق أحكامها على عقد النقل برمته من الباب إلى الباب شريطة أن تتضمن عملية النقل رحلة بحرية ، ترتب عليه تمديد فترة مسؤولية الناقل المتعاقد لتشمل فترة ما قبل الشحن وبعده . ونتيجة لذلك فإن الناقل المتعاقد يكون مسئولاً منذ أن يتسلم هو أو أى طرف منفذ البضائع بغرض نقلها وحتى تسليمها . فى حين أن تعريف الطرف المنفذ البحرى يتضمن من ناحية ، أن فترة مسؤولية هذا الأخير تقع جغرافياً فى ميناء دولة متعاقدة . ومن ناحية أخرى ، فهى تقتصر على فترة محددة تبدأ من لحظة إستلامه البضاعة أو تسليمه لها فى هذا الميناء أو الميناء الذى ينفذ فيه نشاطه .

كذلك يشترط لإقامة دعوى المسؤولية ضد الطرف المنفذ البحرى ، أن يقيم المدعى الدليل على أن الحدث مصدر الضرر قد حدث أثناء الفترة البحرية للنقل . بمعنى أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها قد وقع خلال الفترة ما بين وصولها إلى الميناء الذى تُشحن فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذى تُفرغ فيه من على السفينة . أو فى أى فترة أخرى شريطة أن يعمل الطرف المنفذ البحرى لحساب الناقل المتعاقد .

ولا شك فى أهمية هذا التحديد لأنه إذا حدث الهلاك أو التلف أو التأخير الذى لحق البضاعة خارج المرحلة البحرية ، فلا يمكن الاحتفاظ بوصف الطرف المنفذ البحرى ، ومن ثم لا يمكن تطبيق أحكام الإتفاقية بصرف النظر عن حقيقة أن الناقل مازال مسئولاً .

فطبقاً للمادة ٢٦ من قواعد روتردام ، فإنه عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخيراً فى تسليمها ، أثناء مدة مسؤولية الناقل ، ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفرغها من السفينة فحسب ، لا تنطبق قواعد روتردام ، ولكن يمكن أن تنطبق أحكام إتفاقية دولية أخرى إذا توافرت شروط إنطباقها .

الشرط الثانى : عدم الوفاء بالتزام يقع على عاتق الناقل المتعاقد :

إن أساس دعوى مسؤولية الطرف المنفذ البحرى إنما يستند إلى عدم تنفيذ أحد إلتزامات الناقل المتعاقد الناشئة عن عقد النقل . ويستلزم توضيح ذلك تحديد أمرين :

الأمر الأول : يتعلق بتحديد نطاق مفهوم الطرف المنفذ البحري ، والذي يرتبط بالوفاء بأحد إلتزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل . وتسرد المادة ٦/١ من الإتفاقية هذه الإلتزامات وهى ، تسلم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو العناية بها أو تفريغها أو تسليمها . فضلاً عن هذا التعداد يمكننا إضافة " الإلتزامات الخاصة " التى تقع على عاتق الناقل وهى ، جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك ، والإلتزامات المتعلقة بنقل البضائع بطريقة مناسبة وبإعانة (م/١٤ من قواعد روتردام) .

الأمر الثانى : فيتعلق بإمكانية قيام الناقل المتعاقد والشاحن بالإتفاق على أن يتولى هذا الأخير بالقيام ببعض الإلتزامات التى يتحملها الناقل عادة كالتشحن أو مناولة أو تستيف أو تفريغ البضائع (م/٢/١٣ من قواعد روتردام) . ومن ثم فإن الشخص الذى سيقوم بتنفيذ أحد هذه العمليات لن يكتسب وصف الطرف المنفذ البحري لأنه سيقوم بها لصالح الشاحن وليس لصالح الناقل المتعاقد .

ويثور التساؤل فى هذا الصدد- فى حالة الإتفاق على أن العمليات المتعلقة بالبضاعة سوف يقوم بها الشاحن ، بناء على إتفاق مبرم بينه وبين الشاحن ، ولكن سيتولى الناقل تنفيذ هذه العمليات لحساب الشاحن ، فهل سيلتزم الطرف المنفذ البحري بالقيام بهذه العمليات ؟

الحقيقة أن قراءة المادة ٣/١٧ من قواعد روتردام والتى عدت حالات إعفاء الناقل من المسؤولية ، إستناداً إلى الحالات الإستثنائية ، تمكننا من الإجابة على هذا التساؤل .

فقد عدت المادة المذكورة من بين هذه الحالات ، أعمال شحن البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها بمقتضى إتفاق مبرم وفقاً للمادة ٢/١٣ ، مالم يقر الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندى أو المرسل إليه (م/٣/١٧/ط) .

وعلى ذلك فإنه يمكن إقامة الدعوى ضد الطرف المنفذ البحري إذا مالق البضاعة ضرر أثناء قيامه بتنفيذ أحد هذه الإلتزامات التى تقع - بحسب الأصل - على عاتق الناقل.

وسبق وأن أشرنا إلى أنه إذا وافق الناقل على تحمل إلتزامات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذه الإتفاقية ، لا يكون الطرف المنفذ البحرى ملزماً بهذه الموافقة ما لم يوافق صراحة على قبول تلك الإلتزامات (م/٣/١٩ من قواعد روتردام) .

وعلى ذلك إذا لم يوافق الطرف المنفذ البحرى صراحة على الإتفاقات التى يتحمل بمقتضاها الناقل إلتزامات أوسع من تلك المفروضة عليه بموجب أحكام الإتفاقية ، فلا يمكن إقامة دعوى المسؤولية ضده إذا أخل بتنفيذ أحد هذه الإلتزامات .

المبحث الثانى

أطراف دعوى المسؤولية

تمهيد وتقسيم :

تُقام دعوى المسؤولية ضد الطرف المنفذ البحرى من قبل أصحاب الحق فى البضاعة (الشاحن أو الشاحن المستندى أو المرسل إليه) ، ومن الناقل المتعاقد الذى عهد إليه بتنفيذ أحد إلتزاماته الناشئة عن عقد النقل .

أولاً : أصحاب الحق فى البضاعة :

يمكن إعتبار قبول الدعوى المباشرة من قبل أصحاب الحق فى البضاعة ضد الطرف المنفذ البحرى بواسطة قواعد روتردام ، يعد بمثابة خروج على مبدأ نسبية العقود .

فأصحاب الحق فى البضاعة والذين أصابهم ضرر من جراء التنفيذ السيء لعقد النقل يتعين عليهم إقامة الدعوى ضد الناقل المتعاقد . فإذا كانت الدعوى يتعين رفعها ضد الطرف المنفذ البحرى والذى يعد من الغير بالنسبة للعقد ، فإن أساس الدعوى هى المسؤولية التقصيرية .

فأصحاب الحق فى البضاعة لا يترددون فى إقامة الدعوى ضد الغير التنفيذى (الطرف المنفذ البحرى) ، وقد يكون الدافع وراء ذلك الحصول على تعويض أكثر أهمية من ذلك المنصوص عليه فى الإلتفاقات الدولية التى تنظم عقد النقل .

وتخضع دعوى المسؤولية التى يقيمها أصحاب الحق فى البضاعة ضد الطرف المنفذ البحرى لأحكام الإلتفاقية ، سواء أكانت مسؤولية عقدية أم تقصيرية ، وفى هذا تنص المادة ٤ منها على أنه : " يكون أى حكم فى هذه الإلتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقاً فى أى دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك ، بسبب هلاك البضاعة المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، أو بسبب الإخلال بأى واجب آخر بمقتضى هذه الإلتفاقية ،

تجاه : أ-الناقل أو الطرف المنفذ البحرى ، أو

ب-ريان السفينة أو طاقمها أو أى شخص آخر يؤدى خدمات على متنها ، أو

ج-تابعين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحرى .

ويترتب على ذلك أن الشاحن أو المرسل إليه أو حامل مستند نقل إلكترونى أو ورقى سواء قابل للتداول أو غير قابل للتداول والذى لحق به ضرر من جراء التنفيذ السىء لعقد النقل يمكنه إقامة دعوى المسؤولية مباشرة ضد الطرف المنفذ البحرى بشرط توافر الشروط المنصوص عليها فى المادة ١٩ من الإتفاقية .

وبموجب المادة ٦٨ من الإتفاقية ، يجوز لصاحب الحق فى البضاعة إقامة دعوى المسؤولية ضد الطرف المنفذ البحرى أما محكمة مختصة يقع ضمن ولايتها أحد المكانين التاليين :

أ-موطن الطرف المنفذ البحرى ، أو

ب-الميناء الذى يتسلم فيه الطرف المنفذ البحرى البضائع ، أو الميناء الذى يسلم فيه الطرف المنفذ البحرى البضائع ، أو الميناء الذى يقوم فيه الطرف المنفذ البحرى بأنشطته فيما يتعلق بالبضائع .

ومن الملاحظ أنه تم التأكيد مرة أخرى على أهمية الميناء فى قيام الطرف المنفذ البحرى بتنفيذ مهامه من أجل مراعاة الأطراف المنفذة البحرية التى تمارس أنشطتها حصرياً فى الميناء ، كما هو الحال بالنسبة لمقاول المناولة .

وفى ضوء المسؤولية التضامنية والتكافلية التى تقع على عاتق الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحرى ، فإن المادة ٧١ من الإتفاقية تنص على إمكانية الجمع بين الإجراءات بقولها : ".....دعوى واحدة ناشئة عن حدث واحد". بمعنى أن نفس

الدعوى تقام فى نفس الوقت ضد كلاً من الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحرى شريطة أن تستوفى المحكمة المعنية المعايير المنصوص عليها فى المادتين ٦٦ و ٦٨^(١).

كما تنص ذات المادة ٧١ على أنه : " وفى حال عدم وجود محكمة من هذا القبيل ، يجوز إقامة تلك الدعوى أمام محكمة مسماة بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦٨ ، إن كانت هناك محكمة من هذا القبيل " .

وأخيراً فإن دعوى أصحاب الحق فى البضاعة ضد الطرف المنفذ البحرى يجب أن تقام فى غضون عامين إعتباراً من اليوم الذى سلم فيه الناقل البضائع ، أو فى حالة الهلاك الكلى أو الجزئى إعتباراً من آخر يوم كان ينبغى أن تسلم فيه البضائع ، ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذى تبدأ فيه (م/٦٢ / ١ و ٢ من الإتفاقية) .

والمدة المنصوص عليها فى المادة ٦٢ سائلة الذكر لا يجوز قطعها أو تعليقها ، ولكن يجوز تمديدتها فى أى وقت أثناء سريانها بتوجيه إعلان إلى المدعى . ويجوز تمديد هذه الفترة مجدداً بإعلان آخر أو إعلانات أخرى (م/٦٣ من الإتفاقية) .

وفضلاً عما تقدم فإن الناقل المتعاقد الذى طلب خدمات الطرف المنفذ لبحرى له الحق فى إقامة دعوى المسئولية ضد هذا الأخير .

ثانياً : دعوى الناقل المتعاقد :

١ - تنص المادة ٦٦ على أنه : " إذا لم يتضمن عقد النقل إتفاقاً بشأن إختيار حصرى للمحكمة يمتثل لأحكام المادة ٦٧ أو المادة ٧٢ ، يجوز للمدعى أن يقيم دعوى قضائية بمقتضى هذه الإتفاقية على الناقل :

أ- أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية :

"١" موطن الناقل ، أو "٢" مكان التسلم المتفق عليه فى عقد النقل ، أو "٣" مكان التسليم المتفق عليه فى عقد النقل ، أو "٤"

الميناء الذى تُحمل فيه البضائع على السفينة فى البداية ، أو الميناء الذى تُفْرغ فيه البضائع من السفينة فى النهاية ، أو

ب- أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها إتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الإتفاقية من

دعوى تجاه الناقل .

دعوى الناقل المتعاقد ضد الطرف المنفذ البحرى هى دعوى الرجوع action récursoire وأساسها هو عقد من الباطن مبرم بين الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحرى .

١- دعوى الرجوع :

إن دعوى الرجوع تجد أساسها عندما يفضل صاحب الحق فى البضاعة أن يبحث مباشرة عن مسئولية الناقل المتعاقد . عندئذ يجوز للناقل الذى تمت ملاحظته أن يرجع على الطرف المنفذ البحرى ، الذى يعتبره فى الواقع مسئول عن حدوث الضرر . كذلك يجوز للناقل المتعاقد أن يرجع على الطرف المنفذ البحرى إذا ما قام بتعويض المضرور (صاحب الحق فى البضاعة) لمطالبته بالمبالغ التى يكون قد أداها للمضرور الذى هلكت بضاعته أو تلفت أو لحقت به خسارة من جراء التأخير فى تسليمها .

وتنص المادة ٦٤ من الإتفاقية على أنه : " يجوز للشخص الذى تلقى عليه المسئولية أن يقيم دعوى تعويض بعد إنقضاء المدة المنصوص عليها فى المادة ٦٢ ، إذا أُقيمت دعوى التعويض فى غضون أبعد الأجلين التاليين :

أ- الوقت الذى يسمح به القانون المنطبق فى الولاية القضائية التى تقام فيها الدعوى ، أو

ب- تسعين يوماً تبدأ من اليوم الذى يكون فيه مقيم دعوى التعويض قد سوى المطالبة أو بلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المقامة عليه ، أيهما كان أسبق .

ويلاحظ أن هذا النص يتناول الحالة التى تنقضى فيها فترة الإنتظار لمدة عامين ، وأن الشخص الذى تبحث مسئوليته لم يتمكن فى الوقت المناسب من تحديد محدث الضرر الحقيقى .

ففى مثل هذه الحالة تجيز المادة ٦٤ من الإتفاقية للشخص أن يقيم دعوى تعويض بعد مدة السنتين ولكن حتى تسعين يوماً فقط ، أو وفقاً للمدة المنصوص عليها فى القانون الوطنى للولاية القضائية ، المدة الأطول هى التى تنطبق .

ونرى أن دعوى الرجوع التى يلجأ إليها الناقل المتعاقد ضد الطرف المنفذ البحرى سيكون من المحتمل إقامتها ، خاصة أن هذا الأخير لا يخضع لأحكام الإتفاقية ، ولا يمكن

إقامة دعوى مسئولية مباشرة ضده أو حتى تضامنية من قبل أصحاب الحق فى البضاعة .
ويظل الناقل المتعاقد مسئولاً عن أفعالهم وإهمالهم (م/١٨ من الإتفاقية) ، ويظل مسئول
عن إقامة دعوى الرجوع ضد الطرف المنفذ البحرى والتي لا تخلو من فائدة بالنظر إلى
الشروط اللازم توافرها لإقامة دعوى المسئولية ضد الطرف المنفذ البحرى .

فى الواقع ، فإن دعوى الرجوع - غالباً - ما يقيّمها الناقل المتعاقد ضد الطرف
المنفذ البحرى ، ولكن ذلك لا يحول دون أن يقيم دعوى الرجوع هذا الأخير ضد الناقل
المتعاقد ، والدليل على ذلك أن المادة ٦٤ من الإتفاقية تتحدث عن " الشخص الذى تُلقى
عليه المسئولية ، أى الشخص المسئول دون تحديد لما إذا كان هذا الشخص هو الناقل
المتعاقد أم الطرف المنفذ البحرى .

٢- الأساس القانونى لدعوى الرجوع :

إن أساس دعوى الرجوع التى يقيمها الناقل المتعاقد ضد الطرف المنفذ البحرى يتمثل
فى الإخلال بتنفيذ أحد الإلتزامات الناشئة عن العقد المبرم بين الناقل المتعاقد والطرف المنفذ
البحرى ، والذى بمقتضاه عهد الناقل المتعاقد إلى الطرف المنفذ البحرى بتنفيذ إلتزام أو
أكثر من الإلتزامات الملقاة على عاتقه بمقتضى عقد النقل .

فى الواقع ، فإن صاحب الحق فى البضاعة والذى لحقه ضرر من جراء التنفيذ
السىء لعقد النقل يمكن له أن يختار إقامة دعوى المسئولية مباشرة ضد الناقل المتعاقد ،
وخاصة بالنظر إلى مدة مسئولية هذا الأخير بالمقارنة بمدة مسئولية الطرف المنفذ البحرى .
فقد لا يكون المضرور الذى هلكت بضاعته أو تلفت أو لحق به خسارة من جراء التأخير
فى استلامها ، على علم بتدخل الطرف المنفذ البحرى ، فيقيم دعوى المسئولية مباشرة ضد
الناقل المتعاقد .

وعلى ذلك فإن الناقل الذى يقوم بتعويض صاحب الحق فى البضاعة إن لم يكن
مسئولاً ، فله الحق فى أن يقيم دعوى الرجوع ضد الطرف المنفذ البحرى ، أو يستند إلى
العقد الذى أبرمه مع هذا الأخير .

ويلاحظ أن عقد نقل البضائع المبرم بين الناقل المتعاقد والشاحن هو - فى غالب الأحيان - العقد الرئيسى الذى يدور حوله عدد من العقود ، وكما وصفها البعض ^(١) بأن بعض هذه العقود هى " عقود تنفيذ " فى صورة عقد مناولة ، أو عقد حفظ أو حتى عقد نقل آخر.....إلخ .

وأبرز مثال على ذلك الوكيل بالعمولة الذى يبرم عقد نقل باسمه مع الشاحن للقيام بتنفيذ إلتزاماته التعاقدية . وهو بمقتضى عقد نقل يبرمه مع الناقل يقوم هذا الأخير بعملية النقل . فإذا وقع ضرر يلتزم الوكيل بالعمولة بتعويض الشاحن الذى أبرم معه عقد النقل ، ومع ذلك فهو يعتزم الرجوع ضد من قام بتنفيذ عقد النقل (الناقل الفعلى وهو هنا الطرف المنفذ البحرى) لإخلاله بتنفيذ الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل .

وهذا الأمر جائز تماماً . ذلك أن الوكيل باعمولة _ وفقاً لقواعد روتردام - سيظهر فى مستند النقل بصفته الناقل ، بينما يظهر فى سند الشحن الذى أصدره له الناقل الفعلى بصفته شاحن .

ولم تنظم قواعد روتردام أحكام دعوى الرجوع تاركة الأمر للإتفاقات التعاقدية أو القانون الوطنى أو القضاء . وبالنظر إلى شرط الإختصاص الذى يمكن إدراجه بسند الشحن ، يمكن التحايل على الحماية الممنوحة بموجب المادة ٦٨ من الإتفاقية للطرف المنفذ البحرى .

خاتمة

حاولت قواعد روتردام التى تناولت مفهوم الطرف المنفذ البحرى ، تسهيل تحديد المتدخلين المشتركين فى تنفيذ عقد النقل ، بما يمكنهم من الحصول على مركز قانونى واضح ، وتكييفه حسب طريقة التدخل . ومن ثم فإن الإعراف لهم بوصف الطرف المنفذ

1. TASSEL (Y) : Le Projet CNUDCI: une double critique de fond, DMF, janvier 2004 , n°, 644.

البحرى سيتم ربطه بالوفاء بالتزام يقع على عاتق الناقل المتعاقد ، وسيقتصر نطاق تدخلهم بشكل صارم بالنسبة لمعظمهم على ميناء دولة متعاقدة .

وفضلاً عن ذلك ، سيكون لإدخال هذا المفهوم تأثير في تنفيذ عقد النقل ، ومن ثم بالنسبة للمتدخلين في تنفيذ هذا النقل ، والغير الذين ليسوا طرفاً في عقد النقل سيتم لإعتراف لهم بوصف الطرف المنفذ البحرى . وبناء على ذلك فقد أصبح لهؤلاء الأشخاص مركز قانونى مميز أفضل مما كانوا عليه فى الماضى ، حيث كانت تتم ملاحظتهم من أصحاب الحق فى البضاعة على أساس المسؤولية التقصيرية دون أن يتمكنوا من الإستفادة من دفعو المسؤولية التى يتمسك بها الناقل أو تحديد مسؤوليتهم إذا ما إنعقدت مسؤوليتهم .

لا شك أن النظام القانونى لهؤلاء الأطراف المنفذة البحرية ، والذى هو موضوع دراستنا ، قد فرض عليهم إلتزامات ومسئوليات الناقل ، فضلاً عن أنه أتاح لهم حماية قانونية مميزة ، تتمثل فى أن تنطبق عليهم دفعو وحدود المسؤولية التى تنطبق على الناقل المتعاقد شأنهم فى ذلك شأن هذا الأخير .

فبالنسبة للناقل ، فإن كاهله منقل بحقيقة أنه مسئول أيضاً ، فضلاً عن مسؤوليته الشخصية ، عن العديد من الأطراف المنفذة البحرية والأشخاص الذين فوضهم فى تنفيذ إلتزاماته جميعها أو بعضها . ومن ثم فإنه يكون مسئولاً عن كافة هؤلاء الأشخاص الذين يتدخلون فى تنفيذ عقد النقل بناء على طلبه أو تحت إشرافه وسيطرته .

ولما كان هؤلاء المتدخلون فى تنفيذ عقد النقل ، إنما يؤدوا أو يتعهدوا بأن يؤدوا أياً من إلتزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل ، فإن الناقل المتعاقد هو الضامن لحسن تنفيذ العقد من قبل هؤلاء المتدخلون فى تنفيذه . ولذلك فقد منحتة الإتفاقية الحق فى إقامة دعوى الرجوع إذا ما توافرت شروطها وفقاً لأحكام الإتفاقية .

أما بالنسبة لأصحاب الحق فى البضاعة ، فإن إدخال مفهوم الطرف المنفذ البحرى ضمن أحكام الإتفاقية قد حقق لهم فائدة لا يمكن تجاهلها . فقد أصبح من الممكن ، فضلاً عن حقهم فى إقامة دعوى المسؤولية ضد الناقل ، إقامة دعوى مسؤولية مباشرة ضد الغير الأجنبى عن عقد النقل ، وهم الأطراف الذين يتدخلون فى تنفيذ عقد النقل دون أن يكونوا

طرفاً به ، لمطالبتهم بالتعويض عن الضرر الذى أصابهم من جراء هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، وذلك إذا ما توافرت شروطها التى نصت عليها الإتفاقية .

وعلى الرغم من أن إرادة الأطراف المتعاقدة الأصلية تحتل أهمية كبرى فى الإتفاقية إلا أن هذه الأخيرة حاولت دائماً الحفاظ على مركز الأطراف المنفذة البحرية بالرغم من أنهم من الغير بالنسبة لعقد النقل ، فهم ليسوا طرفاً به . فالأطراف المنفذة البحرية لا يخضعون للإتفاقية إلا من اللحظة التى يرتضون فيها أحكامها ، وإن كانت الإتفاقية لم تحدد شكلاً معيناً لهذه الموافقة .

ويمكن لنا أن نقرر أن النقل البحرى يحتاج إلى أكثر من التحديث من أجل التكيف مع متغيرات التجارة الدولية ، بصفة عامة ، والتجارة البحرية ، بصفة خاصة .

وهذا هو ما حاولت قواعد روتردام أن تقترحه فى شكل نصوص قانونية تحاول ، قدر الإمكان ، توفير قدر من اليقين والأمان القانونى لكافة الأطراف المعنية .

ولقد سمحت لنا دراسة النظام القانونى للأطراف المنفذة البحرية ، أن نأخذ فى إعتبارنا ، ضرورة التصديق على قواعد روتردام . فقراءة مختلف تقارير فريق العمل ، قد كشفت عن حقيقة أن الأونسيترال حاولت فى أحسن الأحوال تطوير مجموعة من القواعد الموحدة والتكيف مع القواعد الحديثة التى تنظم نقل البضائع ، بما يحقق ، إلى حد ما مصالح الأطراف المعنية ، وبصفة خاصة مصالح الدول الشاحنة .

قائمة المراجع التى إعتد عليها البحث

أولاً : المراجع باللغة العربية :

- ١ . د . أحمد محمود حسنى : النقل الدولى البحرى للبضائع ، ١٩٨٩ .
- ٢ . إخلاص لطيف محمد : مسئولية الناقل البحرى عن تلف البضاعة وهلاكها (دراسة مقارنة) ، لارك للفاسفة واللسانيات والعلوم الإجتماعية ، ٢٠١٧ ، العدد ٢٦ .

https://www.researchgate.net/publication/332532963_msww_lyt_alnaql_albhry_n_tlf_albdat_whlakha_drast_mqarnt

٣. الحسن يوسف يونس : الجديد فى مسئولية الناقل البحرى بموجب قواعد روتردام ، دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة ، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية ، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد ٣٩ ، العدد ٢ ، ٢٠١٧ .
٤. د. رضا عبيد : دروس فى قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، ١٩٩٦ .
_____ : العقود البحرية ، عقود النقل البحرى وعقود البيع البحرى ، الطبعة الثالثة ، ١٩٩٦ .
٥. د. سميحة القليوبى : الأسس القانونية للتجارة البحرية، السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية ، عقد النقل البحرى ، طبعة ٢٠١١ .
٦. د. شريف محمد غنام : إلتزامات الشاحن ومسئوليته فى قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر ، دراسة مقارنة ، غير مذكور دار النشر ، ٢٠١٠ .
٧. د. شيماء محمد أحمد على غزالى : سند الشحن الإلكتروني ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، ٢٠١٧ .
٨. د. عاطف محمد الفقى : قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعى ، ٢٠٠٧ .
٩. د. عبد الحميد الساعدى : السعى لتوحيد قواعد النقل الدولى البحرى للبضائع ، قراءة فى قواعد روتردام ،
١٠. مجلة الفقه والقانون ، العدد السادس ابريل ٢٠١٣ .
١١. د. عبد الرافع موسى : مدى الشدة فى أساس مسئولية الناقل البحرى فى عقد نقل الأشخاص ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٦ .
١٢. د. على جمال الدين عوض: الوسيط فى القانون البحرى ، دار النهضة العربية، ١٩٧٢ .

١٣. د. عماد الدين عبد الحى : التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، مجلد ٣٢ ، العدد الأول ، ٢٠١٦ .
١٤. د. فاروق ملش : هل حقاً تنظم قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ أحكام النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والإقتصادية ، ٢٠١٢ ، العدد ١ .

_____ : فاروق ملش يعيد قراءة إتفاقية روتردام (الإيجابيات والحسنات) ، مجلة أنباء النقل البحرى ، العدد ١٨١ ، السنة ١٥ ، ديسمبر ٢٠٠٩ .

١٥. د. كمال حمدى : مسئولية الناقل البحرى للبضائع فى قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، الطبعة الثانية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٣ .
١٦. د. لىلى قماز إدياز : شروط الحماية من المسؤولية فى سندات الشحن من التطبيق إلى الإقرار القانوني - شرط هيمالايا و شرط استحالة فتح الحاوية ، مجلة الدراسات والبحوث القانونية ، ٢٠١٧ ، العدد الخامس .
١٧. د. محمد إبراهيم موسى : سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول ، دار الجامعة الجديدة ، ٢٠٠٥ .
١٨. د. محمد السيد الفقى : تطور قواعد النقل البحرى ، ٢٠٠٧ .

_____ : القانون البحرى ، طبعة ٢٠٠٦ ، دار الجامعة الجديدة .

١٩. د. محمد بهجت قايد : الوسيط فى شرح قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، الطبعة الثانية ، ٢٠٠٦ - ٢٠٠٧ .
٢٠. د. محمد محمود خليل : مسئولية الناقل البحرى الدولى وفقاً لأحكام قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ دراسة مقارنة مع قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ وموقف القانونين المصرى والأردنى ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، ٢٠١٩ .
٢١. د. محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٣ .

٢٢. د. محمود مختار بريى : قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، غير
مذكور سنة النشر.

٢٣. د. هانى دويدار : الوجيز فى القانون البحرى ، طبعة ٢٠٠٤ .

ثانياً:المراجع باللغة الاجنبية :

1. BONASSIES (B), SCAPEL (C) : Traité de droit maritime, , éd, LGDJ , éd 3^e , 2016 .
2. BERLINGIERI (F) : "La genèse et les travaux préparatoires des Règles de Rotterdam", dans Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXI^e siècle, Annales IMTM 2010, 25^{ème} édition.
3. CACHARD (O) : "La Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)", Journal du droit international (Counet) Avril 2012, n° 2 , Doc 5.
4. CEMAC, FSJP Universitaire de Ngaoundere – Master en droit privé général, 2014 .
https://www.memoireonline.com/03/17/97111/m_
5. CAPPAGLI (A-C) : Limitation of liability in the rotterdam rules , paper work presented at Buenos Aires Colloquium , 2010 .
<http://www.comitemaritime.org/rotterdam-rules> .
6. DELEBECQUE (PH) : La partie exécutante maritime : obligations et responsabilité.

<https://international.vlex.com/vid/partie-executante-maritime-ponsabilite-407381926> .

- _____ : Règles de Rotterdam . Règles de la haye – visby, Règles de Hambourg, forces et faiblesses respective. Actes de colloque intitulé, Les Règles de Rotterdam , le droit de transports maritimes au XXI siècle , les 20 et 21 mai 2010 . Institut de méditerranéen de transports maritimes, 25 éd 2010.
7. DIOP (S) : Les parties exécutantes maritimes dans les Règles de Rotterdam , 2016–2017 .
 8. DIALIO (I– K): Communication sur obligations et responsabilité du chargeur dans les règles de Rotterdam", colloque à Rotterdam du 21 septembre 2009.
 9. HOU (W): La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises , L'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam, thèse de université AIX–MARSEILLE III , 2010 .
 10. KOLLI (K) : contrat de volume : quels effets ? Quelques leçons tirées du contrat de services américain, revue général de droit , 2016 , vol 46 , n° 1.
 11. OUSMANOU (H): Le devoir de diligence du transporteur maritime de marchandises en droit CEMAC, FSJP Universitaire de Ngaoundere – Master en droit privé général, 2014 .
https://www.memoireonline.com/03/17/9711/m_

12. STURLEY (M-F) , FUJITA (T) , VAN DER ZIEL (G-J) : The Rotterdam Rules : The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Sweet and Maxwell 2010.
13. SMELLE (F) : The maritime performing party in the Rotterdam Rules 2009 , dans Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXIe siècle, Annales IMTM 2010, 25ème édition.
14. TASSEL (Y) : Le Projet CNUDCI: une double critique de fond, DMF , janvier 2004 , n° 644,.
15. Von Ziegler (A), Scheline (J), Zunarelli (S: The Rotterdam Rules "commentary to the United Nations Conventions on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Walters Kluwer Law Business, 2010.

ثالثاً : التقارير :

1. Paragraphe 32 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544, p.11.
2. Paragraphe 36 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544, p.12.
3. Paragraphe 139 et 140 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session (New York, 16-27 avril 2007). Document A/CN.9/621.
4. Paragraphe 30 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544.18
5. Paragraphe 30 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544,
6. Paragraphe 148 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session (New York, 16-27 avril 2007), Document A/CN.9/621.
7. Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session Document A/CN.9/621, Page 29.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
٣	مقدمة.
٨	مبحث تمهيدي : تطور موقف المعاهدات الدولية من الطرف المنفذ
٢٤	الباب الأول: اكتساب وصف الطرف المنفذ البحري والتزاماته
٢٥	الفصل الأول : إكتساب وصف الطرف المنفذ البحري
٢٦	المبحث الأول: شروط اكتساب وصف الطرف المنفذ البحري
٢٨	المطلب الأول : تنفيذ أحد التزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل البحري
٣١	المطلب الثاني : الوفاء بأحد التزامات الناقل خلال المرحلة البحرية
٣٥	المبحث الثاني : المتدخلون المحتملون لاكتساب وصف الطرف المنفذ البحري
٣٦	المطلب الأول : المتدخلون لحساب الناقل خلال المرحلة البحرية لعقد النقل
٤٥	المطلب الثاني : المتدخلون لحساب الطرف المنفذ البحري
٤٧	الفصل الثاني : التزامات الطرف المنفذ البحري في تنفيذ عقد النقل
٤٩	المبحث الأول : الالتزامات المتعلقة بالسفينة
٥١	المطلب الأول : الالتزام ببذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة
٥٧	المطلب الثاني : الالتزام بتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها
٥٩	المبحث الثاني : الالتزامات المتعلقة بالبضاعة المنقولة
٦٠	المطلب الأول : نطاق التزامات الطرف المنفذ البحري
٦٤	المطلب الثاني : تأثير إرادة الاطراف المتعاقدة علي التزامات الطرف المنفذ البحري
٧٠	الباب الثاني : مسؤولية الطرف المنفذ البحري

٧١	الفصل الأول : المسؤولية الشخصية والتضامنية للطرف المنفذ البحري
٧٣	المبحث الأول : مسؤولية الطرف المنفذ البحري عن الأفعال الشخصية وأفعال الغير
٧٤	المطلب الأول: مسؤولية الطرف المنفذ البحري عن الأفعال الشخصية
٨٣	المطلب الثاني: مسؤولية الطرف المنفذ البحري عن أفعال الغير
٨٩	المبحث الثاني : المسؤولية التضامنية والتكافلية بين الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحري .
٩٧	الفصل الثاني : طرق دفع مسؤولية الطرف المنفذ البحري وتحديدتها
٩٩	المبحث الأول : طرق دفع مسؤولية الطرف المنفذ البحري
١١٦	المبحث الثاني : التحديد القانوني لمسؤولية الطرف المنفذ البحري
١٢٨	الفصل الثالث : دعوى مسؤولية الطرف المنفذ البحري
١٢٩	المبحث الأول : شروط ممارسة دعوى المسؤولية
١٣٤	المبحث الثاني : أطراف دعوى المسؤولية
١٤٠	الخاتمة.
١٤٢	المراجع.
١٤٨	الفهرس.