قواعد روتردام 2008 : أسس جديدة للنقل البحري الدولي

مراد بسعيد◆

مقدمة:

تتوزع معظم دول العالم المهتمة بالتجارة البحرية بين عضوية معاهدة بروكسل 1924و/أو بروتوكولاتها 1968-1978[1]، وبين اتفاقية هامبورغ 1978[2] .وأمام انقسام العالم بين هذه القواعد أو تلك وأمام اهتزاز الثقة بين الناقلين والشاحنين، وعدم استقرار المعاملات التجارية البحرية فقدت أحكام النقل البحري الدولي صفة التوحيد القانوني المنشود. خاصة وأن الظروف التجارية والاقتصادية والتكنولوجية التي أبرمت في ضلها تلك القواعد قد تغيرت، خاصة مع تفجر ثورة الحاويات ونهضة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. لذا جاءت المبادرة من طرف اللجنة البحرية الدولية في إدخال تعديلات جديدة على معاهدة بروكسل 1924، الا أن الإرادة الدولية اتجهت نحو إحداث اتفاقية جديدة حيث استعانت لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي بالجنة البحرية الدولية فكرس فريق العمل جهوده لإعداد الاتفاقية منذ 2002 إلى غاية 2008 فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تفويضا خاصا بفتح

◆ أستاذ محاضر" ب" كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان – الجزائر

[1] – معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، وتعرف باسم قواعد لاهاي، وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979. انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها ، بموجب المرسوم رقم 64 ـــ 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 / 1964 ،و يبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة .

[2] – وهي اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري لسنة 1978 وتعرف باسم قواعد هامبورغ وقد بلغ عدد الدول الأعضاء فيها 34 دولة .

باب التوقيع لجميع الدول على الاتفاقية يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية[1] .

والجدير بالذكر أن النصاب القانوني لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة[2] على الأقل للاتفاقية[3] .

لكن هل حقيقة اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا اقامة التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين ، وهل حقيقة أخذت قواعد روتردام لعام 2008 بعين الاعتبار النقائص والانتقادات الموجهة للمعاهدات السابقة المنضمة للنقل البحري؟

سنحاول الإجابة عن هذه التساؤلات من خلال العرض المجمل لقواعد روتردام والجديد الذي أتت به هذه القواعد .

المطلب الأول: وضع أحكام قانونية تفصيلية لعقد النقل الدولي

أصبحت اتفاقية روتردام بموادها الست والتسعين ، حقيقة واقعة ، وليس هناك مجال لإجراء أي تعديلات على نصوصها[4] ، حتى و لو لم تصادف قبولنا

[1] – وقعت على الاتفاقية 21 دولة و هي: أرمينيا، الكاميرون ، الكنغو، الدنمارك، فرنسا، الغابون، غانا، اليونان، غينيا، مدغشقر، هولندا المالي، النيجر، نيجيريا، النرويج، بولندا، السنغال، أسبانيا، سويسرا ، توغو و الولايات المتحدة الأمريكية.

[2] – صادقت اسبانيا على الاتفاقية بتاريخ 2011/01/19 و الطوغو في 2012/07/17 و الكونغو في 28/01/2014 وبالتالي عدد الأطراف فيها إلى يوم كتابة هذه الأسطر ثلاثة دول : أنظر موقع لجنة الأمم المتحدة لقانون التجاري الدولي (www.uncitral.org)

[3] – بحيث نصت المادة 94 فقرة 1من اتفاقية روتردام على أنه "يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام."

[4] – Philippe Delebecque , convention CNUDCI. Règle de Rotterdam. Adoption RTD Com 2008 page 901

مواد أو أحكام معينة أوردتها الاتفاقية مما يتعين فحص و دراسة نصوص الاتفاقية حتى يمكن التوصل إلى كيف حلت الاتفاقية مشكلة توزيع مخاطر النقل، وكيف عالجت مسألة التوازن القانوني بين الحقوق و التزامات و مسؤوليات أطراف عقد النقل.

الفرع الأول:التوسيع في المدلول القانوني لعقد النقل الدولي.

من الناحية الشكلية تشتمل قواعد روتردام على 18 فصلا تضم 96 مادة تتعلق في مجملها بالأحكام الموضوعية . فلقد وضعت الاتفاقية أحكام قانونية مفصلة[1] ومنظمة[2] لجميع الحالات فأوردت تعريفا للناقل ولم تشترط أن يكون عقد النقل بحريا كليا ،فيمكن أن يتضمن عقد النقل عمليات نقل أخرى سواء برية أو جوية أو بالسكة الحديدية المهم هو وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل[3].

[1] – بلغ عدد المصطلحات التي قدمت قواعد روتردام تعريفا لها ثلاثين (30) مصطلح في حين قدمت معاهدة بروكسل لسنة1924 خمس مصطلحات فقط و قواعد هامبورغ 1978 ثمانية مصطلحات.

[2] - عنيت المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا بوضع تعريفات لعدد من المصطلحات القانونية التي ورد ذكرها في النصوص، بشكل أوسع مدى وأكثر وضوحا مما قدمته سابقاتها (معاهدة بروكسل1924 و قواعد هامبورغ 1978) حيث بلغ عدد المصطلحات التي قدمت قواعد روتردام تعريفا لها ثلاثين (30) مصطلح في حين قدمت معاهدة بروكسل لسنة1924 خمس مصطلحات وقواعد هامبورغ 1978 ثمانية مصطلحات.

[3] – تناولت المادة الأولى فقرة1 من اتفاقية روتردام تعريف عقد النقل على انه "يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة نقل ، ويجب أن ينص العقد على

هذا خلافا لمعاهدة بروكسل[1] التي نصت على أن عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً ، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن .

وخلافا أيضا لقواعد هامبورغ[2] التي عرفت عقد النقل على أنه عقد يتعهد الناقل بموجبه ، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة ، إلا أنّه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري ، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر. هذا ما يفسر استخدام قواعد روتردام مصطلح "مستند النقل" على الوثيقة الورقية التي يصدرها الناقل إلى الشاحن بمقتضى عقد النقل عوضا عن التسمية المتعارف عليها من القرن الثامن عشر وهي وثيقة الشحن البحري[3] *le connaissement* .

و الجدير بالذكر أن سند الشحن في صورته الحالية قد مر بعدة مراحل حتى وصل إلى المرحلة الحالية ، حيث لم يكن سند الشحن معروفا في

النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى ويمكن أن يتضمن عمليات النقل متعدد الوسائط أو النقل المخترق".

[1]- المادة 1 فقرة ب من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924

[2] – المادة 1 فقرة 6 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978قواعد هامبورغ

[3] – و لعل السبب في هذا هو أن التسمية الجديدة مستند النقل لن يكون المقصود منها تغطية النقل البحري فقط، و إنما يمكن أن تغطي نقل بحري متكامل مع وسائط أخرى للنقل مثل النقل متعدد الوسائط.

العصور القديمة لأنه لم تكن هناك حاجة إليه ، فقد كان التجار يقومون في نفس الوقت بدور المجهزين ، بل كانوا في الكثير من الأحيان يرافقون البضائع بأنفسهم أثناء الرحلة وذلك حتى ميناء الوصول[1]. و كان أول ظهور لسند الشحن في القرنين الثاني عشر و الثالث عشر، ثم شاع استعمال سند الشحن قبل نهاية القرن السابع عشر[2].

بالتالي و تطبيقا للفصل 17 من اتفاقية روتردام وخاصة المادة 82 التي نصت على انه ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بانطباق أي اتفاقيات دولية[3] والتي تحكم نقل البضائع بوسائـط نقل أخرى، فهي لا تتعارض مع اتفاقية روتردام حيث تبقى هذه المعاهدات[4] والتي تنظم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو

---

[1] – محمد عبد الفتاح ترك – عقد النقل البحري –دار الجديدة للنشر –2005 – الصفحة 110

[2]– sur l'historique ,voir Réne RODIERE, traité général de droit maritime tome 2 page 53

[3] –لقد عددت المادة 82 من اتفاقية روتردام هذه الاتفاقيات وهي كالتالي

أ– أي اتفاق يحكم نقل البضائع جوا متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على أي جزء من عقد النقل، أو

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

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

د– أي اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية مت كانت تلك الاتفاقية وفقا لأحكامها تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن سواء عن طريق المجاري المائية أو عن طريق البحر.

[4] - من أهم هذه المعاهدات و الاتفاقيات :

– اتفاقية فارسوفيا الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي لسنة 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي 1955

– الاتفاقية الدولية الخاصة بالنقل الدولي بالسكة الحديدية لسنة 1961 CIM

– الاتفاقية الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر لسنة 1956 CMR

التلف تحتفظ بإمكانية التطبيق متى كانت تلك الاتفاقيات الدولية وفقا لأحكامها تنطبق على أي جزء من العقد، على أن تحتفظ اتفاقية روتردام بالتطبيق إذا لم يوجد أي نص يحكم عملية النقل.

كما يرى البعض[1] أن تنظيم اتفاقية روتردام للقواعد القانونية التي تحكم النقل السابق أو اللاحق للرحلة البحرية يعتبر من الحسنات التي استحدثتها الاتفاقية ، و المقصود بالنقل السابق أو اللاحق للنقل البحري هو النقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط أو النقل المخترق الذي يتخلل أي منهم ، هذا على اعتبار أنه لا توجد حاليا في حيز النفاذ قواعد قانونية دولية ملزمة تحكم هذه الأنظمة من النقل المتكامل[2].

وبالتالي وحسب نص المادة 26 من الاتفاقية عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخرا في تسليمها ، أثناء مدة مسؤولية الناقل و لكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة ، لا تكون لأحكام اتفاقية روتردام غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر[3].

إلا أنه يلاحظ أن صياغة المادة 26 جاءت مبهمة و منطوقها يحتاج إلى تفسير و يحتمل التأويل ومن ناحية أخرى فقد تعرضت هذه المادة للنقد الشديد خاصة من المجلس الأوروبي للشاحنين و الإتحاد الدولي للنقل عبر

– اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة 1980

– اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية لسنة 1991

1 – Philippe Delebecque, convention CNUDCI. Règle de Rotterdam. Adoption. RTD Com 2008 page 901

2 – يوجد نص واحد حاليا اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية لسنة 1991 ولكنها لم تدخل حيز التنفيذ.

3 – Francesco BERLINGIERI, aspect multimodaux des règles de Rotterdam, DMF 11-2009 p.708

الطرق[1] الذي عبر عن مخاوفه من أن هذه المادة 26 سوف تشكل تهديدا خطيرا للتطبيق المستقر و المتناسق للاتفاقيات و القوانين الحالية التي تحكم النقل الطرقي، مما يهدد بوقوع تنازع القوانين بين قواعد روتردام و الاتفاقيات الأخرى السارية[2].

هذا بالإضافة إلى الاختلاف في حدود مسؤولية الناقل ، حيث أن الاتفاقية الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر لسنة 1956 *CMR* مثلا توفر لأصحاب البضاعة في حالة الهلاك أو التلف تعويضا أعلى بكثير مما تقدمه قواعد روتردام عندما تطبق على النقل البري[3].

<u>الفرع الثاني: التوسيع في المدلول القانوني لمدة التزام الناقل</u>

اعتمدت قواعد روتردام على مبدأ الحرية التعاقدية ، فأرجعت مدة مسؤولية الناقل للبضائع إلى إرادة طرفي عقد النقل (الناقل البحري و الشاحن) فيجوز للطرفين أن يتفقا على وقت و مكان تسلم البضائع و تسليمها شريطة أن لا يكون وقت تسلم البضاعة لاحقا لبدء تحميلها الأولي و أن لا يكون وقت تسليمها سابقا للإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل[4] .

و الجدير بالتوضيح هنا أنه يجوز للناقل و الشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها

---

[1] - « Mémorandum des chargeurs français sur la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement par mer : trois bonnes raisons de ne pas ratifier cette convention » , 2009 ; 13 pages

[2] -Laurent FEDI, Les Règle de Rotterdam : le droit de transport maritime du XXIe siècle .Synthèse du colloque IMTM des 20 et 21 mai 2010.

[3] - 3 DTS au kilo et 875 au colis pour les Règle de Rotterdam et 8,33 DTS pour la Convention CMR.

[4] – المادة 3/12 من اتفاقية روتردام

أو تستيفها أو تفريغها على أن يشار إلى ذلك الإنفاق في تفاصيل العقد[1] . و هذا عكس معاهدة بروكسل التي حصرت النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في إطار الرحلة البحرية .

أولا: أساس مسؤولية الناقل

يعتبر مدى التزام الناقل من المسائل البالغة الأهمية التي يتعين التعرف على موقف "قواعد روتردام" حيالها ومدى انحيازها إلى أحد الاتجاهات القانونية التي تتراوح بين اعتبار مسؤولية الناقل مؤسسة على كون التزامه بتحقيق نتيجة ، أو كونه التزاما ببذل عناية فحسب .كما أن أساس مسؤولية الناقل هو أخطر أحكام الاتفاقية ، لأنه المحور الذي تدور من حوله أحكام المسؤولية ، و لأنه الجوهر الذي يحتوي على فلسفة المشرع و أهدافه العليا [2].

أقامت الاتفاقية مسؤولية الناقل عن هلك البضاعة أو تأخر تسليمها على أساس الخطأ المفترض إذا أثبت المتضرر أن الضرر وقع في مدة التزام الناقل ، بحيث تناولت المادة 17 فقرة 1 من قواعد روتردام أساس مسؤولية الناقل عموما بأسلوب ايجابي صريح فيكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها إذا اثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد وقع أثناء مدة وجود البضاعة في حراسة الناقل.

هذا بينما يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التأخير لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه[3] ، و المقصود هنا بتابعي الناقل كما وضحته المادة 18 من الاتفاقية أي طرف منفذ أو ربان

---

[1] – أنظر القرة 3 من الفرع الثالث التزام الشاحن بعمليتي الشحن والتفريغ

[2] – من وجهة نظر الشاحنين يعتبر مدى التزام الناقل من الأساسيات التي يبنى عليها قرار الإنظمام أو عدم الإنظمام إلى الاتفاقية.

[3] – المادة 17 فقرة 2 من قواعد روتردام

السفينة أو طاقمها أو موظفو الناقل أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا 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، وهو تقريبا نفس الحكم الذي جاءت به قواعد هومبورغ 1978 بحيث أقامت المسؤولية على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض ، فخطأ الناقل مفترض ولا يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو و تابعوه قد اتخذوا التدابير اللازمة و الممكنة لدفع الحادث[1]. و من جهة أخرى وسعت الاتفاقية من التزامات الناقل بجعل التزام الناقل بتوفير سفينة صالحة للملاحة التزاما مستمرا يبدأ قبل بدأ الرحلة البحرية و يستمر أثنائها حتى نهايتها.[2]

بحيث ألغت الاتفاقية واستبعدت الإعفاء من المسؤولية بسبب الإهمال أو أخطاء الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة و الإدارة التي كان يتمتع بها الناقل في ظل معاهدة بروكسل[3].

كذلك تعفى المادة 17 فقرة 3 الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن واحدا أو أكثر من الحالات المستثناة ، قد تسبب أو أسهم في حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير ، فحالات إعفاء الناقل من كامل المسؤولية في اتفاقية روتردام هي 15 حالة وهي كالتالي :

1- القضاء و القدر

2- مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة أو أخطارها وحوادثها

---

[1] – جلال وفاء محمدين –القانون البحري الجديد –دار الكتاب الحديث 1994 ص 234

[2] – وهذا أمر جديد لم تنص عليه معاهدة بروكسل 1924

[3] – المادة 04.من معاهدة بروكسل1924

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

4- تقيدات الحجر الصحي أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العامة أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أحد تابعيه

5- الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة

6- نشوب حريق على السفينة

7- وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة

8- فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولا عن أفعاله بمقتضى المادة 33 و المادة 34

9- أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقا للفقرة 2 من المادة 13 ، مالم يقم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه

10- حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع

11- وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه

12- إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة

13- تدابير معقولة لإنفاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها

14- تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه

15- ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياه المادتان15 و 16.

يلاحظ على نص المادة 17، أن اتفاقية روتردام قد مهدت كل السبل للناقل للإفلات من المسؤولية بمعنى أنه إذا لم يستطيع الناقل إيجاد مخرج للهروب من المسؤولية في الأسباب المتقدمة ، فانه سيجد ذلك من خلال إعمال قرينة الخطأ التي تقوم عليها المسؤولية بإثبات أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو وكلاؤه أو تابعوه[1].

ثانيا: حدود مسؤولية الناقل البحري

الاتفاقية فرقت بين المسؤولية عن الهلاك أو التلف من جهة ، والمسؤولية عن التأخير من جهة أخرى، ففيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف وضعت الاتفاقية ضابطا مزدوجا هو التحديد على أساس وحدة الشحن أو الطرد ب875 وحدة حسابية عن كل طرد هلك أو تلف ، والتحديد على أساس الوزن ب 3 وحدات حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت على أن يأخذ بأعلى الحدين [2] .

أما المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر فهي محدودة بملغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة ، ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه الحد المقرر في حالة الهلاك

---

[1] – الفقرة الثانية من المادة 17

[2] – حد المسؤولية على أساس وحدة الشحن 875 وحدة حسابية أي بزيادة 40 وحدة حسابية عما حددته اتفاقية هامبورغ ، أما على أساس الوزن فبزيادة 0.5 وحدة حسابية عن قواعد هامبورغ .

الكلي للبضائع. وبالتالي فاقت قواعد روتردام اتفاقيات النقل البحري الأخرى في حدود مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الكيلوغرام ، و كذلك في شأن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير.

وتعد هذه الخطوة من الحسنات التي قدمتها قواعد روتردام بالنسبة للشاحنين بحيث حرمت قواعد روتردام الناقل من الحق في تحديد المسؤولية ، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية تعزى إلى فعل أو امتناع شخصي من جانب الشخص المطالب بالحق في تحديد المسؤولية ، ارتكب بقصد إحداث الضرر أو عن عدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضررا يمكن أن يحدث .

الفرع الثالث: التزامات و مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

بالإضافة للالتزامات التقليدية للشاحن المتمثلة في تحضير البضاعة ودفع الأجرة فان قواعد روتردام زادت من التزامات الشاحن ، فيعتبر الشاحن ضامنا لصحة المعلومات المقدمة للناقل بحيث يلتزم الشاحن بالتعاون مع الناقل عل توفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضاعة ونقلها،ويجوز للمتعاقدين أن يتفقا على أن تكون عمليات تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها على عاتق الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه.

أولا: واجب الإعلام le devoir d'information

إن واجب الإعلام الملقى على عاتق الشاحن هو محدد بالمواد 29-31-32 و المادة 55 من الاتفاقية و هذا عكس اتفاقية هومبورغ 1978 التي حددت هذا الواجب بنص واحد المادة 13 وذلك بخصوص البضائع الخطرة[1].

[1] – تنص المادة 13 من معاهدة هامبورغ 1978 على أنه = قواعد خاصة للبضائع الخطرة :

الالتزام بالإعلام هو جديد فقط بالتنصيص عليه في الاتفاقية ذلك أن واجب الإعلام وتقديم المعلومات ماهر إلى التزام عقدي منطقي من أجل التنفيذ الحسن للعقد وذلك أخذا بالاعتبار أن العقود تنفذ بحسن نية [1] Les contrats doivent être exécutés de bonne foi

1- على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطرة.

2- إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي ، كان عليه أن يخطره بالصفة الخطرة للبضائع ، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها ، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً ، بوسيلة أخرى ، بالصفة الخطرة للبضائع :

(أ) يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع.

(ب) ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض.

3- لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل ، البضائع في عهدته وهو عالم بصفتها الخطرة.

4- في الحالات الّتي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة أو الّتي لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام ، يجوز إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدّد الأرواح أو الممتلكات ، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض ، إلاّ في الحالات الّتي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة أو الّتي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة 5.

[1] – Ibrahima Khalil DIALLO, communication sur obligations et responsabilité du chargeur dans les règles de Rotterdam, colloque du 21 septembre 2009 à Rotterdam page 10

هذه المعلومات تسمح للناقل بالمناولة الجيدة للبضائع ونقلها بصورة ملائمة ، و لابد أن تكون صحيحة وحقيقية وثابتة و إلا حركت المسؤولية تجاه مقدمها على أساس تقديم معلومات خاطئة .

حيث انه إذا كان الناقل يقبل إدراج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن وإمضائه الوثيقة بدون اعتراض أو ملاحظة ،فإن الناقل يفترض فيه أنه تسلم البضائع مطابقة لهذه البيانات من حيث الكم وحالتها الظاهرة ، والملاحظ أن هذه القرينة هي شديدة ، بحيث إذا كان يمكن إثبات عكسها في مواجهة الشاحن ،فإنها قاطعة في مواجهة المرسل إليه ، الغير حامل الوثيقة وبحسن نية ، في حين بيانات الشاحن لا تكون دائما صحيحة أو كاملة.

فإذا وضع الناقل الثقة في الشاحن ،فإنه بالمقابل عليه تحمل تبعة الهلاك أو النقص في البضائع في مواجهة المرسل إليه ، مع أنه في الواقع ليس مسؤولا عن ذلك ، بحيث أن التلف أو النقص قد يكون موجود قبل النقل ، أي قبل أخذ الناقل للبضائع على عاتقه[1]. لذا للناقل حماية لمصالحه ضد هذا الخطر، إمكانية إدراج تحفظات أو بيانات في وثيقة الشحن عند إصدارها. و لكنها ليست دائما فعالة و مؤثرة فقد تكون مجرد تحفظات نموذجية أو عامة (reserve de style) [2] وهي تحفظات ذات صيغ عامة ، تدرج بصفة آلية في وثائق الشحن (تكون مطبوعة) أو تكون في شكل طابع أو تأشيرة و الأكثر استعمالا الشروط "الوزن مجهول"[3] أو said to be هذه الشروط استعملت

[1]- يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه. (المادة802 من القانون البحري الجزائري .)

[2] – Philippe Delebecque La clause de style : une clause dépourvue de valeur juridique ? Droit Maritime Français 12-2008 N°698

[3] -Poids inconnu « said to weight »

بفعالية في القرن التاسع عشر و في أوائل القرن العشرين كشروط حقيقة لعدم مسؤولية الناقل[1].

ثانيا: الالتزام بالتعاون le devoir de collaboration

المادة 28 من الاتفاقية هي التي أسست هذا الالتزام، فيلتزم الشاحن مع الناقل على توفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، و بالتالي هو التزام متبادل بين الطرفين وذلك في حدود المعقول، أي قدرة الطرف على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة.

ثالثا: الالتزام الشاحن بعمليات الشحن والتفريغ[2]:

إن أحد نقاط ضعف اتفاقية روتردام على الأقل من وجهة نظر الشاحنين هي إعمال فكرة الحرية التعاقدية في مجال تنفيذ التزامات الناقل ، حيث أنه ورجوعا إلى المادة 13 فقرة 2 نلاحظ أن هذه الفقرة تسمح لأطراف العقد أن يتفقا على أن تكون عمليات تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها على عاتق الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه.

الملاحظ هنا أن تطبيق هذه الفكرة يصطدم بثلاثة أسس :

أولا: أن هذه العمليات هي جزء من نطاق تطبيق كل المعاهدات الدولية السابقة والتي كلها جاءت قواعدها آمرة d'ordre impératif، هذه القواعد الآمرة تضمن الحد الأدنى من الحماية بالنسبة للطرف الضعيف في العقد و ذلك لتفادي

[1] - sur l'historique, voir René RODIERE, Traité de droit maritime, p .76, n° 460

[2] - L'obligation de procéder aux opérations d'embarquement et de débarquement

الشروط التعسفية المدخلة في العقد من طرف الناقل في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى.

فإذا كانت الفقرة 1 من المادة 13 من اتفاقية روتردام وضعت هذه العمليات على عاتق الناقل ، فان الفقرة الثانية هي سبب اللاتوازن في العقد.

ثانيا: الأساس القانوني يتمثل في طبيعة الشروط العقدية المنصوص عليها في المادة 2/13. ففي كل الأحوال فان وثيقة نقل البضائع في أي نوع من النقل هي دائما وثيقة أو ورقة مطبوعة مسبقا من الناقل un imprimé تحتوي على شروط الناقل و التي طبعا تحمي مصالحه، والنقل البحري لا يشكل الاستثناء بالنسبة لوثيقة الشحن le connaissement .

هذا الأسلوب لا يحمي مصالح الشاحنين الصغار، ذلك أن ليس لهم أي سلطة من اجل التفاوض وتفادي مثل هذه الشروط التي أصبحت شروط عامة أو des clauses de style

وأخيرا **الأساس الثالث** هو إمكانية الاحتجاج بهذه الشروط أمام المرسل إليه الذي لم يفاوض ولم يتفق على هذه الشروط ليجد في الأخير نفسه ملزم بتنفيذ التزامات لم يكن من المؤكد قد حضر لها.

والجدير بالذكر أن فكرة الطرف الثالث ليست فكرة حديثة وإنما هي فكرة قديمة، بل كانت محلا للعديد من الأبحاث الفقهية، من أجل تحديد المركز القانوني للمرسل إليه، فهو للآن ما زال مثار خلاف شديد في الفقه والقضاء الفرنسي[1] ، و تنازعته آراء ونظريات عديدة لم تسلم أي منها من النقد[1] .

[1]- René RODIERE, traité général de droit maritime tome 2 page 69

إلا أن القضاء قد اعترف للمرسل إليه بحقوق و ألقى عليه التزامات ناشئة عن هذا العقد ، وكان طبيعيا أن يفرض هذا المركز نفسه داخل الفقه والقضاء بحثا عن الأساس القانوني الذي يمكن الاستناد إليه لتبرير انصراف آثار العقد لذمة شخص ليس طرفا في الواقع.[2]

رابعا: مسؤولية الشاحن

فهي واجبة الإثبات وليست مفترضة ، فالشاحن يتحمل مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن الخسارة أو الضرر قد نجم عن الإخلال الشاحن بواجباته .هذا بينما يعفى الشاحن من المسؤولية إذا كان سبب الخسارة أو الضرر لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه وهو نفس الأساس في أحكام إعفاء الناقل من المسؤولية.

غير أن قواعد روتردام زادت من التزامات الشاحن ، فيعتبر الشاحن مسؤول عن أي إخلال بالواجبات المترتبة عليه نتيجة أفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص قد عهد إليه بأداء أي من واجباته بما فيهم الموظفون و الوكلاء و المتعاقدون من الباطن .

إذن اتفاقية روتردام نصت على مسؤولية شخصية للشاحن وعن المسؤولية عن أشخاص آخرين.

[1] – هناك عدة نظريات حاولت إيجاد الأساس القانوني لمركز المرسل إليه منها: نظرية الاشتراط لمصلحة الغير ونظرية الخلف الخاص ونظرية النيابة الناقصة ونظرية الحيازة الرمزية للبضائع.

[2] – عباس مصطفى المصري – المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري دار الجامعة الجديدة للنشر طبعة 2002 الصفحة 92 و ما بعدها.

المطلب الثاني : المبادئ الجديدة التي أتت بها الاتفاقية

و نجملها في ثلاث نقاط الأولى تتعلق بحق السيطرة و الثانية تتعلق بالوثائق الإلكترونية للنقل وأخيرا إدراج أحكام جديدة بشأن العقود الكمية.

الفرع الأول: حق السيطرة أو حق التوجيه

حق السيطرة أو حق التوجيه مبدأ قانوني جديد لم تعرفه التشريعات الدولية في مجال النقل البحري و هو مبدأ موجود في اتفاقيات النقل الأخرى مثل اتفاقية وارسو لسنة 1929 المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

عرفته قواعد روتردام في المادة1 فقرة12 بأنه يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات للناقل بشأن البضائع بحيث يعد المستفيد الأول من هذا الحق الشاحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية النقل مالم يتنازل عنه إلى المرسل إليه أو الشاحن المستندي وبمجرد إحالة حق السيطرة إلى شخص أخر تصبح له كافة الحقوق عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة، فبينت المادة الخمسين حقوق الطرف المسيطر وهي :

1- توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضاعة

2- تسلم البضاعة في ميناء توقف

3- الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص أخر

وبالتالي يجب على الطرف المسيطر أن يثبت هويته على نحو واف عند ممارسته حق السيطرة، وفي حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول أي وجوب تسليمه من أجل تسليم البضائع ، فيكون الشاحن هو الطرف المسيطر ويجوز له أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه المسمى في مستند النقل بإحالة المستند إلى ذلك الشخص دون تظهير ، وفي حال إصدار أكثر من نسخة

أصلية لذلك المستند تحال كل النسخ الأصلية لكي تصبح إحالة حق السيطرة نافذة المفعول(المادة 51 الفقرة2)

أما في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، فيكون حائز المستند أو حائز جميع النسخ الأصلية لذلك المستند إذا تم إصدار أكثر من نسخة أصلية، هو الطرف المسيطر، كما يجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة مستند النقل القابل للتداول إلى الشخص آخر وذلك إما بالتظهير إلى شخص آخر أو على بياض إذا كان المستند لأمر أو دون تظهير إذا كان المستند لحامله أو مستندا مظهرا على بياض .

أما في حالة إصدار سجل نقل الكتروني قابل للتداول فيكون الحائز هو الطرف المسيطر ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 09

وتتضح أهمية حق السيطرة خاصة في ظل ظروف عدم الأمان وعدم اليقين التي باتت تهدد استقرار التجارة الدولية. ففي مواجهة تفشي حالات الغش والإفلاس و الاحتيال وغيرها ، يمكن للطرف المهدد بهذه الجرائم أن يتفاداها أو يتجنب آثارها عن طريق استخدام حق السيطرة لإعادة توجيه البضاعة الى جهة آمنة.

الفرع الثاني: سجلات النقل الإلكترونية

استحدثت قواعد روتردام نظام السجلات الإلكترونية إلى جوار مستندات النقل الورقية بحيث يمكن تسجيل المعلومات التي يحتويها مستند النقل في سجل الكتروني بشرط أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني و استخدامه رهنا

بموافقة الناقل والشاحن[1] وجعلت الاتفاقية له نفس الحجية ونفس المفعول خاص بإصدار مستند النقل الورقي أو حيازته أو إحالته[2] .

فوفقا للمادة 1 فقرة 18 من اتفاقية روتردام ،سجل النقل الإلكتروني يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل البحري ، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع ، وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.

كما فرقت الاتفاقية بين نوعين من سجلات النقل الإلكترونية، فهناك سجلات قابلة للتداول وأخرى غير قابلة للتداول ، مبينة كيفية إصدارها و البيانات الواجب ذكرها فيها وما يترتب عن إهمال ذكرها من آثار والتحفظات التي يدرجها الناقل في حالة الشك في صحة البيانات الخاصة بالبضاعة أو لم تكن له الوسائل للتحقق من صحتها. و أوجبت الاتفاقية أن يتضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه على أن يحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع.

غير أن يفقد سجل النقل الإلكتروني فعاليته أو صلاحيته أذا اتفق الناقل أو الحائز على إبداله بمستند نقل قابل للتداول أو العكس.

ولا شك من أن هذه الخطوة سوف تفسح المجال لنشر استخدام سندات الشحن الإلكترونية وتطبيق نظام التوقيع الإلكتروني بين الدول ، وتحقيق الفائدة

---

[1] – انظر المادة 8 فقرة أ من اتفاقية روتردام 2008

[2] – انظر المادة 8 فقرة ب من اتفاقية روتردام 2008

من مميزات التجارة الإلكترونية ،من توفير للنفقات والمجهود والوقت والابتعاد عن التعقيدات التي كانت تترتب على استخدام المستندات الورقية .

وهذا ليس بالأمر الجديد ،حيث تبنت اللجنة البحرية الدولية وضع قواعد قانونية[1] تهدف إلى إبدال سندات الشحن سواء القابلة أو غير القابلة للتداول بنظام جديد يعرف بنظام تبادل البيانات الكترونيا ***EDI*** ، وأهم ملامح قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية الموقع عليها في مؤتمر باريس سنة 1991 هي السماح للشاحن بالتحويل المستمر المتتابع لملكية البضائع خلال رحلتها و ذلك من بواسطة الرسائل لإلكترونية[2].

والجدير بالذكر أن تطبيق نظام تبادل المعلومات الكترونيا قد اتسع بدرجة كبيرة وخاصة في الدول المتقدمة ، حيث توجد أنظمة الكترونية تربط بين الشركات التجارية أو وفروعها المنتشرة في أنحاء العالم وبين أطراف عديدة أخرى كالبنوك وشركات النقل البحري والجوي والبري ومقدموا البضائع.

لذلك نجد أن البحث عن قواعد لتنسيق عمليات تبادل المعلومات الكترونيا كان الشغل الشاغل لبعض الهيئات والمنظمات الدولية وعلى سبيل المثال قامت اللجنة الاقتصادية لأوروبا بتكوين فريق عمل لوضع ما يعرف ب القواعد المتعلقة بتبادل البيانات الكترونيا عن طريق استخدام رسائل نمطية تعرف بالرسائل النمطية للأمم المتحدة *UNSM*.

[1] –تحتوي قواعد اللجنة البحرية الدولية على إحدى عشر قاعدة بشأن سندات الشحن الإلكترونية .

[2]– CMI, Paris II, XXXIV Conférence internationale du Comité Maritime International, Paris, 24-29 juin 1990, *Annuaire CNUDCI*, vol. XXII, 1991, p. 418-419

كما أن الغرفة الدولية للنقل البحري *CITM* قامت بتجميع بيانات مختلفة لمجموعة من المستندات الورقية و أعدتها في صورة رسائل الكترونية تحمل اسم *DISCO* و يتم تبادل البيانات بين ذوي الشأن بالموانئ المختلفة و ذلك من خلال تبادل البيانات التي تم إعدادها.أيضا المنظمة البحرية الدولية *OMI* جمعت كافة المعلومات الخاصة بالتخليص الجمركي للسفينة وأعدتها في مجموعة رسائل الكترونية.

إلا أن من بين المنظمات الدولية التي ساهمت بجهد وافر بوضع قواعد لتسير التجارة الدولية وتوحيد نمط التبادل الإلكتروني نجد غرفة التجارة الدولية *CCI* حيث وضعت قواعد السلوك الموحد لتبادل البيانات التجارية باستخدام الإرسال الإلكتروني المعروف باسم *UNCTAD*[1]

هذا وبالرغم من كل الجهود المبذولة إلا أن تنظيم العلاقات بين أطراف عقد النقل البحري وبين الغير كالغير الحامل لوثيقة الشحن كالبنك أو الدائنين وبين الشحن الإلكتروني بالمعنى الحقيق تبقى مجرد نظرية.[2]

الفرع الثالث: أحكام جديدة بشأن العقد الكمي

عرفته المادة الأولى فقرة 2 من الاتفاقية بأنه عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع من سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها، كما يمكن أن يتضمن تحديد الكمية حد أدنى أو حد أقصى أو نطاقا معين.

[1] -نجد أن منظمة UNICTAD وضعت برنامجا يستخدم كنظام وطني لإدخال البيانات الخاصة بالجمارك و إنتاج حسابات الإيرادات ويعرف هذا البرنامج باسم ASYCUDA

[2] - Pierre BONNASIES - Christian SCAPEL – droit maritime – LGDJ 2006 page 636:" Le connaissement électronique au plain sens du terme, parait donc toujours procéder, actuellement de la théorie"

وقد تضمنت المادة 1/80 من اتفاقية روتردام هذه الأحكام بنصها على انه يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل و الشاحن غلى حقوق وواجبات ومسؤوليات أخرى أكثر أو أقل من التي تفرضها الاتفاقية فاشترطت الاتفاقية لكي يكون هذا التصرف(أي الزيادة أو النقصان في الحقوق والمسؤوليات) ملزما أن يتضمن العقد الكمي بيانا جليا بأن يخرج عن نطاق أحكام الاتفاقية وأن يبين العقد الكمي أن الشاحن و الناقل قد تفاوضا بخصوص هذا التصرف . و مع هذا إلا أن الفقرة 4 من نفس المادة 80 قد استثنت بعض الواجبات الجوهرية لكل من الشاحن والناقل من جواز زيادتها أو التقليل منها مثل التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة والتزامه بتسليح السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات[1] ، و واجب الشاحن في توفير المعلومات و التعليمات و المستندات [2]، والقواعد الخاصة بشأن لبضائع الخطرة [3]

والجدير بالتوضيح أنه لابد من أن يتضمن العقد الكمي بيانا جليا بخروج هذا العقد عن أحكام اتفاقية روتردام وأن يكون العقد الكمي قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة ، بحيث تتاح للشاحن الفرصة لإبرام عقد النقل وفقا للاتفاقية مع توجيه إشعار له بتلك الفرصة . كما أنه لا يمثل جدول الأسعار و الخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني عقدا كميا إلا أنه يجوز أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن أحكام العقد.

كما أن أحكام العقد الكمي تسري فيما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن وذلك شريطة أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن أحكام اتفاقية روتردام و أبدى موافقته الصريحة

[1] – وهي واجبات معينة في المادة 14 الفقرتين أ و ب

[2] –المادة 29 من اتفاقية روتردام

[3] – المادة 32 من الاتفاقية

بالالتزام بذلك الخروج، وكذلك أن لا تكون الموافقة مبينة في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل نقل الكتروني فحسب، وبذلك على الطرف المطالب بالمنفعة المتأنية من الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج.

غير أن الفقرة الرابعة من المادة 80 نصت على استثناء بعض الواجبات الجوهرية لكل من الشاحن والناقل من جواز زيادتها أو التقليل منها و مثال ذلك التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة والتزامه بتطقيم السفينة وتزويدها بالمعدات و الإمدادات على النحو الملائم، ومثل التزام الشاحن أن يزود الناقل فيما يخص البضائع من المعلومات والتعليمات والمستندات وكذلك البيانات الخاصة بالبضائع الخطرة.

الملفت للانتباه هنا أنه بالرغم من أن صانعوا الاتفاقية جعلوا حكم المادة 80 اختياري ويتوقف على إرادة أطراف العقد إلا انه من الممكن أن يتسبب في احتمال ضياع حقوق الشاحنين من جراء تعنت الناقلين وإجبارهم على الخروج عن الاتفاقية من خلال ما يفرضه الناقلون من عقود إذعان . ومصدر قلق الشاحنين هو أن هذه المادة تسمح للناقل بتجاوز أحكام الاتفاقية والخروج عنها في حالة إبرام العقد الكمي بما قد يخل أو يضيع حقوق أصحاب البضاعة ويعود بهم إلى العهود التي كان الناقلون يفرضون فيها على الشاحنين شروط تعسفية[1].

[1]- Laurent FEDI, présentation de la convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, revue de droit des transports n:7, juillet 2009, dossier 3

خاتمـــة

وضعت اتفاقية روتردام شرط دخولها في حيز النفاذ الدولي، بأن قررت أن النصاب اللازم من عدد الدول التي تقبل أو تصدق أو تنظم إلى الاتفاقية هو عشرون دولة ، ولم تستلزم تملك هذه الدول حمولات معينة لسفنها التجارية كشرط إضافي لنفاذ الاتفاقية[1] .

كما يتعين على الدولة التي تصدق على اتفاقية روتردام أن تنسحب في الوقت نفسه من عضوية أي الاتفاقيات السابقة، أي معاهدة بروكسل 1924 وتعديلاتها ، أو اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 وذلك عن طريق إخطار الوديع، ولا يسري مفعول هذا الانسحاب إلا من تاريخ بدء نفاذ اتفاقية روتردام فيما يخص الدولة ذات العلاقة[2].

ولما كان الهدف المنشود من إصدار اتفاقية روتردام هو توحيد أحكام النقل الدولي للبضائع في اتفاقية واحدة تتسم بالحداثة ، فان الخوف يزداد حول إمكانية انقسام دول العالم حول ثلاثة اتفاقيات رئيسية ، ولا تكون الاتفاقية الجديدة إلا أداة لمزيد من التشتت في أحكام التشريعات الدولية للنقل البحري.

خاصةً أن قواعد روتردام ، تدخل في تفاصيل المسائل ، وتضع الأحكام القانونية المنظمة ، وتتصور الفروض المحتملة ، بحيث تبلغ عدد مواد اتفاقية روتردام 96 مادة [3] ، بحيث أنه من خلال استقراء نصوص مواد الاتفاقية نجد أنها تجتهد في معالجة الموضوعات بعمق وتتبع أسلوب الاقتراب

[1] Stéphane Miribel, signature des règles de Rotterdam, DMF 10-2009 n: 707 -11-

[2] -أنظر المادة 79 من اتفاقية روتردام

[3] -بينما عدد مواد اتفاقية بروكسل لسنة 1924 يبلغ 16 المادة فقط ، أما اتفاقية هومبورغ لسنة 1978 فتبلغ 34 مادة فقط.

خطوة خطوة نحو أهدافها القانونية في تنظيم الحقوق والواجبات في إطار سلسلة النقل ، غير أنه يوجد بين دفتي الاتفاقية عدد من المواد التي تتصف بالغموض في صياغتها ، كما لاقى هذا المنهج التفصيلي لأحكام الاتفاقية بعض الاعتراضات غلى أساس أن الإطالة في النصوص قد تؤدي إلى تشتت الرؤى وتشعب الأحكام وتشابكها وصعوبة الإلمام بها كاملة.

قائمة المراجع:

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئي، مطبوعات الأمم المتحدة

- عباس مصطفى المصري – المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري – دار الجامعة الجديدة للنشر طبعة 2002.

- محمد عبد الفتاح ترك – عقد النقل البحري – دار الجديدة للنشر، 2005.

- جلال وفاء محمدين – القانون البحري الجديد – دار الكتاب الحديث 1994.

- المستشار بهى الدين – أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري – دورية تصدر عن المجمع المنضمة البحرية الدولية –الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا والنقل البحري مارس 2009 .

- فاروق ملش – النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية)– الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري – الشنهابي للطباعة والنشر – 1996.

- محمد بهجت عبد الله أمين قايد – الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية – الجزءان الثاني والثالث –الطبعة الأولى2005 – دار النهضة العربية .

➢ Stéphane Miribel, signature des règles de Rotterdam, DMF 10-2009 n: 707 -11

➢ Ibrahima Khalil DIALLO, communication sur obligations et responsabilité du chargeur dans les règles de Rotterdam, colloque du 21 septembre 2009 à Rotterdam.

➢ Philippe Delebecque, convention CNUDCI. Règle de Rotterdam. Adoption RTD Com 2008 page 901

➢ Philippe Delebecque La clause de style : une clause dépourvue de valeur juridique ? Droit Maritime Français 12-2008 N°69

➢ Francesco BERLINGIERI, aspect multimodaux des règles de Rotterdam, DMF 11-2009

➢ Pierre BONNASIES - Christian SCAPEL, droit maritime, LGDJ 200

➢ Laurent FEDI, présentation de la convention des nations unies sur le Contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, revue de droit des transports n:7, juillet 2009, Dossier 3 ;

➢ Laurent FEDI, Les Règle de Rotterdam : le droit de transport maritime du XXIe siècle .Synthèse du colloque IMTM des 20 et 21 mai 2010

➢ René Rodière, Traité général de droit maritime, affrètement et transports, tome 2, Dalloz 1970.

➢ « Mémorandum des chargeurs français sur la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement par mer : trois bonnes raisons de ne pas ratifier cette convention », 2009 ; 13 pages