

مسؤولية الناقل البحري

وفقاً لأحكام قواعد روتردام لسنة 2009

الدكتور
محمد محمود خليل



مسؤولية الناقل البحري

وفقاً لأحكام قواعد روتردام لسنة 2009
دراسة مقارنة مع قواعد هامبورج لسنة 1978
وموقف القانونين المصري والأردني

الدكتور

محمد محمود خليل

دار النشر

الطبعة الأولى

2021

رقم الايداع لدى دائرة المكتبة الوطنية : (2021 / 1 / 579)
خليل، محمد محمود
مسؤولية الناقل البحري / محمد محمود خليل. - عمان: دار وائل للنشر والتوزيع ،
2021 .
(522) ص
ر.إ. : (2021 / 1 / 579)
الواصفات: / القانون البحري // قانون التجارة الدولية // القانون الدولي /
* يتحمل المؤلف كامل المسؤولية القانونية عن محتوى مصنفه ولا يعبر هذا المصنف عن رأي
دائرة المكتبة الوطنية أو أي جهة حكومية أخرى.

رقم التصنيف العشري / ديوي : 341.45
(ردمك) 8 - ISBN 978-9957-91-808

جميع الحقوق محفوظة للناشر



دار وائل للنشر والتوزيع

دار وائل للنشر عمان - الأردن - الجبيلة - شارع الجمعية العلمية الملكية
مقابل الباب الشمالي للجامعة الأردنية

E-Mail : sales@darwael.com – wael@darwael.com

TEL +962 6 533583 7

FAX: +962 6 5331661

جميع الحقوق محفوظة، لا يسمح بإعادة إصدار هذا الكتاب أو تخزينه في نطاق استعادة المعلومات أو نقله أو إستنساخه أو ترجمته بأي شكل من الأشكال دون إذن خطي مسبق من الناشر.

All rights reserved. No Part of this book may be reproduced, or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or by any information storage retrieval system, without the prior permission in writing of the publisher.

فهرس المحتويات

الصفحة

الموضوع

17	المقدمة
	الفصل التمهيدي: التطور التشريعي للأحكام القانونية للنقل البحري
25	الدولي للبضائع ومقدمات وجود اتفاقية روتردام
28	المبحث الأول: الإطار التاريخي للتنظيم الدولي لمسئولية الناقل البحري
36	المبحث الثاني: المقدمات التي ساعدت على وجود اتفاقية روتردام
	القسم الأول
57	الأحكام العامة لمسئولية الناقل البحري الدولي
	الباب الأول
61	إثبات عقد النقل البحري وآثاره وفقا لأحكام قواعد روتردام
	الفصل الأول: إثبات عقد النقل البحري بمستند النقل أو سجل النقل
63	الإلكتروني
64	المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع
64	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع تشريعا
72	المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع
77	المبحث الثاني: ماهية مستند النقل وإصداره
77	المطلب الأول: التطور التاريخي لمستند النقل ومفهومة
85	المطلب الثاني: وظائف مستند النقل البحري الدولي
85	الفرع الأول: مستند النقل كإيصال باستلام البضاعة وأداة لإثبات عقد النقل
100	الفرع الثاني: مستند النقل البحري كأداة لتمثيل البضاعة واعتباره أداة ائتمانية
107	المطلب الثالث: إصدار مستند النقل البحري الدولي
107	الفرع الأول: إصدار مستند النقل البحري الدولي ورقيا (تقليديا)
110	الفرع الثاني: إصدار مستند النقل البحري الدولي الكترونيا (سجل النقل الإلكتروني)

المبحث الثالث: محتويات مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني وصوره	122
المطلب الأول: البيانات الواجب أن يتضمنها مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني	123
المطلب الثاني: شكل مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني	133
الفرع الأول: مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول	134
الفرع الثاني: مستند النقل البحري وسجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول	137
الفصل الثاني: آثار عقد النقل البحري وفقا لأحكام قواعد روتردام	139
المبحث الأول: التزامات الناقل البحري وفقا لأحكام قواعد روتردام	140
المطلب الأول: التزامات الناقل المتعلقة بالسفينة	141
أولا- بذل النشاط الكافي لجعل السفينة صالحة للملاحة	142
ثانيا- تهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها	147
ثالثا- تجهيز أجزاء السفينة التي تحمل عليها البضاعة	151
المطلب الثاني: التزامات الناقل الخاصة في تنفيذ عقد النقل البحري	153
أولا- استلام الناقل للبضاعة في المكان والزمان المحددين	154
ثانيا- شحن البضاعة على متن السفينة أو على سطحها	158
ثالثا- تستيف البضاعة ورسها في عنابر السفينة	168
رابعا- التزام الناقل بنقل البضاعة والمحافظة عليها	171
خامسا- التزام الناقل بتفريغ البضاعة	173
سادسا- التزام الناقل بتسليم البضاعة	175
المبحث الثاني: التزامات الشاحن وفقا لأحكام قواعد روتردام	188
المطلب الأول: التزامات الشاحن المتعلقة بالبضاعة	189
أولا- التزام الشاحن بتسليم البضائع لبدء تنفيذ عقد النقل	189
ثانيا - التزام الشاحن في حالة وجود بضائع خطرة	192
ثالثا- التزام الشاحن الذي يفرض بالاتفاق مع الناقل	195
رابعا- التزام الشاحن بتزويد الناقل بكافة المعلومات والبيانات	199
المطلب الثاني: التزام الشاحن بدفع أجرة النقل	206

الباب الثاني

- 217 النطاق والأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري الدولي
- 219 الفصل الأول: النطاق القانوني لمسئولية الناقل البحري الدولي
- المبحث الأول: نطاق تطبيق الأحكام القانونية لمسئولية الناقل البحري من حيث الإقليم
- 220 الإقليم
- 249 المبحث الثاني: نطاق تطبيق الأحكام القانونية لمسئولية الناقل من حيث الزمان .
- 254 أولاً- معيار تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة
- 254 ثانياً- بدء المسئولية وانتهائها (من مكان التسليم إلى مكان التسليم)
- 254 ثالثاً- الحالات التي يعتبر فيها الناقل قد تسلم البضائع والحالات التي ينتهي فيها التسليم
- 255 التسليم
- 258 رابعاً- مدة مسئولية الناقل تعتمد على شروط العقد
- 261 الفصل الثاني: الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري
- 264 المبحث الأول: مسئولية الناقل على أساس الخطأ المفترض
- 275 المبحث الثاني: مسئولية الناقل على أساس الخطأ واجب الاثبات

القسم الثاني

- 299 الأحكام الخاصة والإجرائية لمسئولية الناقل البحري

الباب الأول

- 301 حالات تحقق مسئولية الناقل والإعفاء منها
- 303 الفصل الأول: حالات تحقق مسئولية الناقل البحري الدولي.
- 304 المبحث الأول: الأضرار التي يسأل عنها الناقل البحري.
- 304 المطلب الأول: المسئولية عن هلاك البضاعة وتعيبها (التلف)
- 405 الفقرة الأولى: المسئولية عن هلاك البضاعة.
- 305 (أ)-الهلاك الكلي.
- 307 (ب)-الهلاك الجزئي.
- 309 الفقرة الثانية: المسئولية عن تعيب البضاعة (تلفها) .

- 312المطلب الثاني: المسؤولية الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة.
- الفقرة الأولى: مفهوم التأخير والنصوص القانونية المطبقة على التأخير في النقل البحري. 312
- الفقرة الثانية: مدى شمول المسؤولية الناتجة عن التأخير ضمن نطاق الأحكام القانونية لمسئولية الناقل. 313
- الفقرة الثالثة: كيفية إثبات تأخر الناقل في تسليم البضائع. 319
- المبحث الثاني: مسؤولية الناقل والأطراف المنفذة البحرية 320
- المطلب الأول: مسؤولية الناقل عن أعمال مستخدميه ووكلائه والأشخاص الآخرين العاملين معه 320
- المطلب الثاني: مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية 328
- أولاً- سريان ذات الأحكام القانونية المنطبقة على الناقل على الأطراف المنفذة البحرية 329
- ثانياً- تقرير مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية عن النقل البحري الذي تنفذه 330
- ثالثاً- النطاق القانوني لمسئولية الطرف المنفذ البحري 332
- رابعاً- عدم سريان الاتفاقات الخاصة في مواجهة الأطراف المنفذة البحرية 333
- خامساً- التضامن والتكافل بين الناقل والطرف المنفذ البحري 333
- سادساً- حدود المسؤولية وسقفها 335
- الفصل الثاني: إعفاء الناقل البحري الدولي من المسؤولية 337**
- المبحث الأول: أسباب الإعفاء من المسؤولية 338
- المطلب الأول: السبب العام لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية 338
- المطلب الثاني: الاستثناءات الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية (الحالات المستثناة) 344
- أولاً- الاستثناءات الخاصة بالسبب الأجنبي 344
- (1) القوة القاهرة. 345
- (2) خطأ الشاحن. 351

- (3) إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن عيب خاص بالبضاعة
 أو عيب في حزمها أو النقصان أثناء السفر 358
 ثانيا- إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن العيوب الخفية في السفينة . 363
 ثالثا-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة إنقاذ الأرواح والممتلكات والبيئة. 365
 رابعا- إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة البضائع الخطرة 369
 (1) البضائع التي قد تصبح خطرة 372
 (2) انفراد اتفاقية روتردام بخصوص نظرتها إلى البيئة 373
 (3) التضحية بالبضائع الخطرة. 374
 خامسا- الإعفاء من الخطأ المشترك (الإعفاء الجزئي) 376
المبحث الثاني: نطاق الإعفاء من المسؤولية 377
 أولا- المسؤولية التي يرد عليها الإعفاء 377
 ثانيا- المستفيدون من الإعفاء من المسؤولية 379
 المبحث الثالث: شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية 382
 المطلب الأول: بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية 383
 المطلب الثاني: الاستثناءات الواردة على العقود الكمية 393
 أولا- إعلاء حرية الإرادة بالنسبة للعقود الكمية في حدود معينة 394
 ثانيا- شروط جواز الخروج عن أحكام الاتفاقية في حالة العقود الكمية 394
 ثالثا- سريان العقود الكمية بالنسبة للطرف الثالث 395
 رابعا- استثناءات من جواز الخروج عن أحكام الاتفاقية في العقود الكمية 396

الباب الثاني

- حدود ودعوى مسؤولية الناقل البحري الدولي** 397
الفصل الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري 399
المبحث الأول: الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري 400
المطلب الأول: الحد الأعلى للمسؤولية في حالتها هلاك البضائع وتلفها 400
المطلب الثاني: الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات 410

- المطلب الثالث: الحد الأعلى للمسئولية في حالة التأخير في تسليم البضاعة 412
- حالة اجتماع ضرران (هلاك البضائع أو تلفها وتأخير تسليمها) 415
- المبحث الثاني:** فقدان الانتفاع في التحديد القانوني لمسئولية الناقل 415
- المطلب الأول: سوء السلوك الإرادي للناقل (السلوك الشائن) 416
- المطلب الثاني: تصريح الشاحن بقيمة البضاعة 423
- أولاً- أن يتضمن البيان قيمة البضاعة 424
- ثانياً- أن يدرج هذا البيان في تفاصيل العقد 425
- الفصل الثاني: دعوى مسئولية الناقل البحري الدولي** **427**
- المبحث الأول:** الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخير 428
- أولاً- الإشعار بالهلاك أو التلف 429
- ثانياً- إشعار الناقل أو الطرف المنفذ بالتأخير 439
- المبحث الثاني:** الوقت المتاح لرفع الدعوى (التقادم) 441
- أولاً- نطاق التقادم (الدعاوي التي تخضع لمهلة التقادم) 441
- ثانياً- تحديد التقادم (مدة التقادم وبدء سريانها) 443
- ثالثاً: تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى 446
- رابعاً- تقادم دعوى الرجوع على المسؤول (دعوى الضمان) 446
- خامساً- تقادم الدعاوى المرفوعة على الشخص المحدد أنه الناقل 448
- المبحث الثالث:** الولاية القضائية والتحكيم 449
- المطلب الأول: تسوية المنازعات البحرية عن طريق الالتجاء إلى المحكمة المختصة 450
- المطلب الثاني: تسوية المنازعات البحرية عن طريق التحكيم 462
- أولاً- جواز الاتفاق على التحكيم 464
- ثانياً- تحديد أماكن إجراء التحكيم 467
- ثالثاً- قواعد التحكيم الواردة في مشاركة الايجار 471
- رابعاً- قواعد التحكيم قواعد أمره 472

474	.....	خامسا- جواز الاتفاق على مخالفة أحكام الفصل 15
476	.....	الخاتمة
477	.....	النتائج
483	.....	التوصيات
497	.....	قائمة المراجع
497	.....	المراجع العربية.
514	.....	المراجع الإنجليزية
518	.....	المراجع الفرنسية
520	.....	المراجع الالكترونية
521	.....	المختصرات الأجنبية

المقدمة

يعتبر النقل ظاهرة من أهم الظواهر التي صاحبت تاريخ البشرية في كل عهودها وأعمقها، ظاهرة تنعكس آثارها على شتى ألوان النشاط الإنساني، بل إنه أصبح أهم فروع هذا النشاط والزامها للاقتصاد الوطني والعالمي في وقتنا الحاضر، فقد تطورت وسائل النقل منذ عصر البخار تطورا فاق كل الظنون والآمال.

وفرضت ثورة الحاويات التي بدأت في ستينيات القرن الماضي تغييرات جذرية على صناعة النقل من جوانبها كافة، وما هي إلا بضع سنين حتى صارت تهوية البضائع داخل الحاوية، الطريقة السائدة في التجارة الدولية لنقل البضائع بين الدول المتقدمة، كما إنها بدأت تأخذ طريقها تدريجيا إلى الدول النامية، لذا يقول الاقتصادي المشهور (الفريد مارشال): "إن أبرز عامل اقتصادي في عصرنا الحديث هو الثورة، ليس في الإنتاج وإنما في النقل"⁽¹⁾. وليس في هذا القول غرابة أو استهجان، فقد استبدلت الناقلات العملاقة الحديثة السريعة التي تحمل آلاف الأطنان بالمراكب الشراعية. ويعتبر نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يتأتى إنجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان لآخر⁽²⁾، ويحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائل النقل الأخرى (البرية، الجوية، النهرية) في نقل البضائع عالميا، حيث يمثل نسبة حوالي (90%) من حجمها الإجمالي⁽³⁾، ولعل ذلك يرجع إلى ما تتميز به وسيلة (السفينة) بقدرة فائقة على نقل كميات كبيرة ضخمة ومتنوعة من البضائع تعجز عن نقلها وسائل النقل الأخرى⁽⁴⁾، كما إن السفينة تسمح بالربط بين مكانين تفصل بينهما البحار والمحيطات مما يضيف عليها ميزة لا تتوفر في وسائل النقل الأخرى، وبالإضافة لما تتميز به وسيلة النقل البحري فإن أجرة نقل البضائع بحرا أقل من أجرة نقلها جوا أو برا، الأمر الذي ينعكس على الكلفة الإجمالية

(1) نقلا عن د. إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن، دار القيس للنشر، الكويت، 1975، ص 3.

(2) د. محمد فريد العريني، القانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1987، ص 134.

(3) د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه القانونية والتجارية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص 237.

(4) د. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 1981، ص 2.

للمنتج ويساهم في زيادة هامش الربح للشاحن أو المرسل إليه. لذا يعد نقل البضائع بحرا السبيل الرئيسي لتنفيذ المبادلات السلعية الدولية مما يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الدولي أم على الصعيد الوطني⁽¹⁾. ويعبر عقد النقل البحري للبضائع عن علاقة بين منتج لخدمة، ومستهلك لها على أساس أنه يربط بين مقدم خدمة النقل (الناقل) ومتلقي هذه الخدمة أو مستهلكها (الشاحن) وعادة ما يكون لسلوك مقدم الخدمة والمتمثل في الناقل البحري الأثر البالغ على تنفيذ العقد المبرم بينه وبين المستهلك المتمثل في الشاحن. لذا نجد إن المشرع الوطني والدولي عادة ما يركز وبالتفصيل على أحكام مسؤولية مقدم الخدمة دون التركيز على أحكام مسؤولية متلقي الخدمة أو مستهلكها (الشاحن)⁽²⁾.

موضوع البحث:

إذا كان النقل البحري يحتل مركز الصدارة بين وسائط النقل الأخرى في نقل البضائع عالميا فإن مسؤولية الناقل تحتل هي الأخرى مركز الصدارة بين الموضوعات التي يثيرها هذا النوع من النقل. فالغالبية العظمى من المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع تدور حول هذه المسألة⁽³⁾، لذا كانت وما زالت موضع اهتمام التشريع الدولي والوطني على حد سواء، فعقد النقل البحري يضع على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة معينة، هي نقل البضائع وتسليمها سالمة كاملة إلى المرسل إليه، أو من يمثله في الميعاد المتفق عليه، الأمر الذي يقتضي من الناقل، أو من يمثله المحافظة على البضائع أثناء شحنها ورسها ونقلها، وتفريغها، ثم تسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله، فإذا لم تتحقق هذه النتيجة فهلكت البضائع أو تلفت أو تأخر وصولها، قامت مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الضرر المترتب على ذلك.

-
- (1) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 237.
 - (2) د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 6.
 - (3) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 223 ؛ أستاذنا الدكتور محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية 2006/2007، بند 162، ص 117 .

وقد مرت القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل البحري بتطور طويل على مر الزمن، حيث كان تنظيم العلاقة بين الناقل والشاحن في بداية الأمر متروكا للاتفاقات الشفوية التي كانت تبرم بينهما، إلا أنه وفي ظل هذه الاتفاقات الشفوية كان الشاحنون يعجزون عن إثبات حقوقهم عندما تحصل خلافات بينهم وبين الناقلين، وبخاصة فيما يتعلق باستلام البضاعة وطبيعتها. فبدأ الناقلون يمسكون سجلات تسجل فيها البضائع المستلمة ثم يسلم إلى الشاحن إيصال يشير إلى استلام البضاعة من قبل الناقل ولكن دون ذكر أية تفاصيل حول البضاعة أو حقوق والتزامات الطرفين، إلا أنه وبعد أن تسببت الخلافات التي بدأت تتفاقم بين الناقلين والشاحنين حول حقوق والتزامات طرفي عقد النقل، بدأ الناقلون يدونون شروطا في هذا السجل، وكانت هذه الشروط يتم التوصل إليها على أساس مبدأ حرية التعاقد بين الطرفين الذي كان سائد آنذاك، وبمرور الوقت تطورت الوثيقة التي كانت تتضمن شروط عقد النقل وأخذ يطلق عليها.

وعندما شاع استعمال سند الشحن استغل الناقلون وضعهم كونهم الطرف القوي في عقد النقل لإدخال شروط عديدة في هذا العقد الغاية منها إعفاء أنفسهم من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء عملية نقلها، وبالطبع فإن كثرة هذه الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية كان لها تأثير سلبي على مصالح الشاحنين، لذا فقد أثار هذا الوضع حفيظة الشاحنين وبدأت أصواتهم تتعالى في المطالبة بالتخفيف من حدة هذه الشروط.

وقد ترتب على الصراع بين الشاحنين من جهة، والناقلين البحريين من جهة أخرى، حول مسؤولية الناقل البحري والإعفاء أو الحد منها، عن إبرام اتفاقيتين شهيرتين:

الأولى، هي: اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة بتاريخ (25) آب/ أغسطس 1924. وقد عمدت هذه الاتفاقية إلى التخفيف من عبء التزام الناقل، فجعلته التزاما مختلطا بين التزام بتحقيق نتيجة من جهة، والتزاما ببذل عناية من جهة أخرى، وبذلك ثقل عبء الإثبات الذي يقع على المرسل إليه، فلم يعد قاصرا على إثبات هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، بل توسع ليشمل إثبات خطأ الناقل أو تابعيه في بعض الحالات . كما منحت هذه الاتفاقية الناقل الحق في اشتراط إعفائه من المسؤولية في حالات كثيرة. حيث إنها وضعت في وقت كانت فيه مخاطر الملاحة البحرية

كثيرة ووسائل الاتصال محدودة، ولهذا روعيت في أحكامها مصلحة الناقل⁽¹⁾ فقررت له إعفاءات عديدة يستند إليها للإفلات من المسؤولية، وفي مقدمتها الدفع بالخطأ البحري الذي كان له أكبر الأثر في إفساد دعوى المسؤولية وحرمان صاحب الحق في البضاعة من الحصول على التعويض العادل عند هلاكها أو تلفها. وحيث وجد في التطبيق العملي: إن "اتفاقية بروكسل" جاءت قاصرة عن مسايرة ومجاراة التطور السريع في فنون الملاحة البحرية، واتساع نطاق التجارة البحرية، فقد دعت هذه الضرورات إلى إعادة النظر فيها وتعديل بعض أحكامها، فتم ذلك بإبرام بروتوكول قواعد لاهاي فسبي عام (1968) وعدلت من جديد ببروتوكول عام (1979) إلا أن هذه البروتوكولات أبقت على الأمور الجوهرية التي جاءت بها الاتفاقية. ولأن اتفاقية بروكسل والبروتوكولات المعدلة لم تكن لتغير مركز الناقل من حيث إنه الأقوى، وعجزت عن مجاراة التطور الاقتصادي للنقل البحري واستغلال السفينة، فكان لابد من إيجاد بديل لها يحقق بعض أهداف الشاحنين.

أما الاتفاقية الثانية، فهي اتفاقية الأمم المتحدة في شأن نقل البضائع بحرا عام (1978) والتي تعرف باسم: (قواعد هامبورج). وهذه الاتفاقية لم تحظ بقدر كافٍ من الاختبار على المستوى الدولي نظراً لقصر فترة سريان هذه الاتفاقية مقارنة مع اتفاقية بروكسل من جهة، وقلة الدول الأعضاء فيها من جهة أخرى، فقد بلغ إجمالي الدول المصدقة عليها إلى الآن 34 دولة فقط مقارنة بـ (48) دولة مصدقة على اتفاقية بروكسل مما يقلل من شأنها في مجال النقل البحري.

ورغم دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ، إلا أنها لم تلاقِ قبولا من الدول البحرية المهمة، فقد مالت هذه الاتفاقية بخلاف اتفاقية بروكسل بشكل نسبي إلى جانب الشاحنين، الأمر الذي ترتب عليه انقسام دول العالم إلى قسمين: قسم اتجه إلى الاحتفاظ بالتصديق على اتفاقية بروكسل لسنة (1924)، وعدم الانضمام لقواعد هامبورج لسنة (1978)، وهي تمثل الدول الناقلة، وقسم اتجه إلى التصديق على قواعد هامبورج، والانسحاب من اتفاقية بروكسل

(1) أستاذنا الدكتور محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، بند 2-ص 4 .

وهي تمثل الدول الشاحنة المستقبلية للبضائع، الأمر الذي دفع بعض الدول إلى عدم التصديق على أي منهما.

كما يؤخذ على هذه الاتفاقية إنها كسابقتها لم تأخذ بالتطورات التكنولوجية الجديدة في مجال النقل البحري، فقد تطورت الظروف الاقتصادية والتكنولوجية والملاحية على مستوى العالم أكثر فأكثر، الأمر الذي قد ترتب عليه أن بدت نصوص اتفاقية هامبورج قاصرة على مجارة هذه التطورات.

وأمام الانقسام الذي حصل بين الدول، قامت منظمة الأمم المتحدة بوضع اتفاقية جديدة تم التوقيع عليها في مدينة روتردام الهولندية ووصفت الأحكام التي تضمنتها بقواعد روتردام Rotterdam Rules، فتناولت تحديث ما تضمنته كل من قواعد لاهاي وقواعد هامبورج . فجاء في الأسباب الموجبة لإبرامها، أن الأمم المتحدة " إذ يساورها القلق القائم الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحرا ويفتقر إلى التوحيد ولا يأخذ في الاعتبار بشكل كاف ممارسات النقل الحديثة، بما في ذلك النقل بالحاويات، وعقود النقل من الباب إلى الباب، واستخدام وثائق النقل الالكترونية . وإذ تلاحظ أن تنمية التجارة الدولية على أساس المساواة والمنفعة المتبادلة، عنصر مهم في تعزيز العلاقات الودية بين الدول، واقتناعاً منها بأن اعتماد قواعد موحدة من أجل تحديث ومواءمة القواعد التي تنظم النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر من شأنه أن يعزز اليقين القانوني وأن يزيد من الكفاءة ومن إمكانية التنبؤ التجاري في مجال النقل الدولي للبضائع، وأن يحد من العوائق القانونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية فيما بين جميع الدول، وإذ تلاحظ عدم وجود نظام عالمي ملزم ومتوازن للشاحنين والناقلين يدعم عقود النقل التي تشمل طرقاً متنوعة...".

لذلك، فإننا في بحث مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، لا بد لنا من استعراض الأحكام التي يتضمنها القانون الوطني وما يقابلها في كل من قواعد لاهاي وقواعد هامبورج وما طرأ عليها من تحديث بموجب قواعد روتردام.

أسباب اختياري لموضوع البحث:

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

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

ونظرا للأهمية التي يكتسبها موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وبخاصة في ظل قواعد روتردام، ارتأينا أن نطلع على أهم الأحكام التي جاءت بها، لنكشف الجديد والمتجدد منها، إلا أن أحكام هذه الاتفاقية لا يمكن فهمها واستيعابها إلا بربطها تاريخيا بالنصوص التي سبقتها، لذا فقد جاءت هذه الدراسة دراسة مقارنة بين الاتفاقيات والقوانين التي تناولت بالبحث مسؤولية الناقل البحري وبالأخص اتفاقية هامبورج لسنة (1978) وكل

من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة (1990)⁽¹⁾، وقانون التجارة البحرية الأردني رقم(12) لسنة(1972)⁽²⁾.

ولما كان إعداد هذا الكتاب في ظل هذه الظروف يقتضي إضافة الكثير من التعديلات على ضوء ما استجد من أحداث، فلم يكن يغيب أيضا إن عدة قوانين عربية حديثة صدرت خلال هذه الفترة مستوحاة أحكامها بشأن النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع من اتفاقية جنيف لسنة (1980) وبالأخص قانون النقل متعدد الوسائط للبضائع الأردني رقم (29) لسنة (2018)⁽³⁾ حيث سيتم الإشارة لمختلف نصوصه عند التطرق لفصول الكتاب.

مشكلة البحث:

إشكالية البحث تتمحور حول مركز الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، هل تغير؟ وهل قواعد روتردام قد غيرت من مستوى الحماية للشاحنين؟ وهل الدول العربية،(ومصر، والأردن) بخاصة،سوف تجد أن في قواعد روتردام ما يحفرهما على الأخذ بأحكامها والانضمام إليها؟

كل هذه التساؤلات ستكون محور دراستنا، وستوضح الإجابة عنها بجلاء في خاتمة هذا الكتاب التي خلصت بنتائج وتوصيات نرجو أن تكون ذات نفع وفائدة.

منهج البحث المستخدم:

اقتضت منا دراسة موضوع: (مسؤولية الناقل البحري الدولي) الاعتماد على منهجية وظفنا من خلالها ثلاثة مناهج مختلفة: (التاريخي، التحليلي المقارن، الوصفي)أما اعتمادنا على المنهج التاريخي، فقد فرضه التطور المتواصل لقواعد وأحكام عقد النقل البحري التي تعرف حركية مستمرة، فلم يكتب لها الاستقرار، ولن تستقيم هذه الدراسة، دون البحث في التطور التاريخي الذي عرفته والأسباب التي دعت لذلك،والنتائج التي ترتبت عنه.

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

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

(3) تنص المادة الأولى من هذا القانون على أنه " يسمى هذا القانون قانون النقل الدولي متعدد الوسائط

لسنة 2018 ويعمل به بعد مرور ثلاثين يوما من تاريخ نشرة في الجريدة الرسمية " .

وبالفعل فقد نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية بتاريخ 2018/ 5/ 14 . وبالتالي فقد دخل هذا

القانون حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ 2018/ 6/ 14 .

أما استخدام المنهج التحليلي المقارن، فكان من المنطق نظرا لتعدد الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل البحري على الصعيد الدولي والوطني، إذ بدأ ضروريا في موضوع كهذا ضرورة المقارنة والمقاربة بين مختلف الاتفاقيات والتشريعات عند كل عنصر من عناصر الموضوع.

أما المنهج الوصفي، فقد تم توظيفه كذلك، وذلك عند استعراض المفاهيم العديدة لعقد النقل وطرفيه ومحتواه .

خطة البحث:

سنبدأ هذا الكتاب بفصل تمهيدي نتحدث فيه عن التطور التشريعي للأحكام القانونية التي تحكم عقد النقل البحري للبضائع عبر مبحثين: اختص الأول بالإطار التاريخي لمسؤولية الناقل البحري، ويتناول الثاني: المقدمات التي ساعدت على وجود اتفاقية روتردام. ويعالج القسم الأول من هذا الكتاب الأحكام العامة لمسؤولية الناقل البحري الدولي عبر بابين: نتناول في الباب الأول: إثبات عقد النقل البحري وآثاره وذلك عبر فصلين: نخصص الأول لإثبات عقد النقل بمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. ونفرد الثاني ببحث: آثار عقد النقل البحري. أما الباب الثاني فسنتناول فيه: نطاق وأساس مسؤولية الناقل البحري الدولي عبر فصلين: نخصص الأول: لنطاق مسؤولية الناقل البحري الدولي. ونفرد الثاني: للأساس القانوني لمسؤولية الناقل.

ويعالج القسم الثاني من هذا الكتاب: الأحكام الإجرائية والموضوعية لمسؤولية الناقل، وذلك عبر بابين: اختص الأول بحالات تحقق مسؤولية الناقل، ونفرد الثاني: لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية. بينما نكرس الباب الثاني لبحث حدود ودعوى مسؤولية الناقل وذلك عبر فصلين: نخصص الأول: لحدود مسؤولية الناقل، ونفرد الثاني: لدعوى المسؤولية. وأخيرا يتضمن هذا الكتاب خاتمة موجزة نبين فيها ما توصلنا إليه من استنتاجات وتوصيات.