

كلية الحقوق

بحث بعنوان

التحديات التي تواجه الموانئ المصرية في التصنيف العالمي وفقا لمعايير
البنك الدولي و كيفية تطويرها

إعداد

الباحثة : د. مي محمود الصيرفي

مدرس القانون الدولي العام

كلية القانون . الجامعة المصرية الصينية

مارس ٢٠٢٥ م

مُعَلِّمٌ مُّحَمَّدِيٌّ

[illegible]

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

سُورَةُ الْمُجَادَلَةِ، مِنَ الْآيَةِ (١١)

ملخص البحث

مما لا شك فيه ان جهود الدولة المصرية إلي تعظيم العائد الاقتصادي لجميع الموارد الاقتصادية في السنوات الأخيرة ، ومن الجدير بالذكر أن مصر تمتلك جميع الركائز التي تمكنها من أن تكون مركزاً تجارياً عالمياً وخاصة تجارة الترانزيت؛ حيث تنعم الموانئ المصرية بإمكانية التحول إلى موانئ مركزية عالمية تعمل على تشجيع التطوير في التجارة، وتجارة الترانزيت، والخدمات اللوجستية، والقطاعات المختلفة، ولتعزيز ذلك يمكن تطوير المناطق اللوجستية، حيث تسهم هذه المناطق في تعزيز تجارة الترانزيت في مصر.

تم حصر أهم الاتفاقيات الدولية التي من الواجب الالتزام بها والعمل وفقاً لمعاييرها لتحقيق الهدف الأساسي، وهو وضع ميناء الإسكندرية الدخيلة بالترتيب العالمي وفقاً لمعايير صندوق النقد الدولي ، وكذا مواكبة الدولة المصرية للتطورات العالمية وتحسين الاقتصاد المصري.

تناول هذا البحث أهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالملاحة والنقل البحري المصدق عليها من جانب الدولة المصرية، وتحليلها وربطها بالتشريعات الوطنية لتوضيح أهم المعايير الواجب الالتزام بها لتجنب الغرامات الدولية، التي تتكبدها الدولة المصرية علي غرار المخالفة لتلك المعايير الدولية الواجب الالتزام بها، وللارتقاء بالدولة المصرية علي المستوي العالمي.

ومع أهمية النقل البحري وظهور ما يسمى بعقد النقل البحري، رسخ الاعتقاد في ضمير المجتمع الدولي بأن التحديث الشامل للقوانين الدولية لنقل البضائع بطريق البحر قد أصبح ضرورة لا غنى عنها، فتم توقيع اتفاقية ببروكسل، بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي جرت تسميتها بقواعد (لاهاي).

تواجه الموانئ المصرية العديد من العقبات التي تؤثر سلباً على تصنيفها وفقاً للمعايير الدولية للبنك الدولي، مما يحد من قدرتها التنافسية مقارنة بالموانئ العالمية والإقليمية تمثل القوانين البحرية الوطنية الإطار التشريعي الذي ينظم عمل الموانئ والملاحة البحرية داخل الدولة، بينما تضع المنظمات الدولية، مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO) والبنك الدولي، معايير دولية تهدف إلى تحقيق مستوى عالٍ من الكفاءة والسلامة والاستدامة في قطاع النقل البحري. يُعدّ

التوافق بين القوانين الوطنية والمعايير الدولية عاملاً أساسياً في تحسين تصنيف الموانئ وزيادة جاذبيتها للاستثمارات الأجنبية.

الكلمات الافتتاحية: الموانئ المصرية ، التجارة البحرية، المنظمة البحرية الدولية، اتفاقية لاهي، البنك الدولي.

ABSTRACT:

There is no doubt that the efforts of the Egyptian state in maximizing the economic return from all economic resources in recent years are evident. It is worth noting that Egypt possesses all the pillars that enable it to be a global trade center, particularly in transit trade. Egyptian ports enjoy the potential to transform into global hub ports that encourage development in trade, transit trade, logistics services, and various sectors. To enhance this, logistic zones can be developed, as these zones contribute to boosting transit trade in Egypt.

The most important international agreements that must be adhered to and worked according to their standards to achieve the primary goal have been identified. This goal is to place the Alexandria Port in the global ranking according to the standards of the International Monetary Fund, as well as to ensure that Egypt keeps pace with global developments and improves the Egyptian economy.

This research addresses the most important international agreements related to navigation and maritime transport that have been ratified by the Egyptian state, analyzing them and linking them with national legislations to clarify the key standards that must be adhered to in order to avoid international fines. These fines are incurred by Egypt as a result of non-compliance with these mandatory international standards, with the aim of enhancing Egypt's position on the global level.

With the importance of maritime transport and the emergence of what is known as the maritime transport contract, the belief was firmly established in the conscience of the international community that a comprehensive update of international laws for the

transport of goods by sea had become an indispensable necessity. As a result, an agreement was signed in Brussels regarding the unification of some rules related to bills of lading, which came to be known as the "Hague Rules."

Egyptian ports face many obstacles that negatively affect their ranking according to the international standards of the World Bank, which limits their competitiveness compared to global and regional ports. Some Egyptian ports suffer from outdated infrastructure that does not align with the modern developments in the maritime transport sector, leading to a decline in their operational efficiency.

National maritime laws represent the legislative framework that regulates the operation of ports and maritime navigation within the country, while international organizations, such as the International Maritime Organization (IMO) and the World Bank, set international standards aimed at achieving a high level of efficiency, safety, and sustainability in the maritime transport sector. The alignment between national laws and international standards is a crucial factor in improving port rankings and increasing their attractiveness to foreign investments.

Keywords: Egyptian ports, maritime trade, International Maritime Organization, Hague Convention, World Bank.

أولاً: مقدمة

إن التقدم المستمر الذي تشهده جمهورية مصر العربية في كافة مناحي الحياة وسعيها للتطور ومواكبة التطورات السريعة والتكنولوجيا والمعايير الدولية، قد أثر بشكل ملحوظ على طريقة وأسلوب مزاوله الأنشطة الاقتصادية برية كانت أو بحرية أو جوية. وإزاء سياسة الدولة بتشجيع الاستثمار والانفتاح الاقتصادي، تشجع المستثمرون والعاملون في مجال الملاحة البحرية من بحثهم للحصول على التسهيلات التي تمكنهم من مواصلة نشاطهم، وزيادة استثماراتهم عن طريق اللجوء إلى تقرير حقوق عينية على سفنهم التي هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، مطمئنين إلى عدالة التشريعات التي تنظم وضعهم القانوني.

وقد جاء القانون البحري المصري لتنظيم حركة السفن سواء في المياه الإقليمية لمصر أو في المياه الدولية، وتنظيم علاقة العاملين على السفن والركاب الذين يسافرون على متنها، بالإضافة لكيفية نقل البضائع والتأمين عليه.

مما أدى إلى سعي الدولة المصرية إلى تعظيم العائد الاقتصادي لجميع الموارد الاقتصادية في السنوات الأخيرة، وذلك من خلال ضخ استثمارات كبيرة في قطاعات مختلفة تفتح الباب لجذب موارد وخاصة الدولار، وعلى رأس هذه القطاعات قطاع تجارة الترانزيت (قطاع تجارة البضائع العابرة) التي تُعد أحد موارد العملة الصعبة المهمة، ومن الجدير بالذكر أن مصر تمتلك جميع الركائز التي تمكنها من أن تكون مركزاً تجارياً عالمياً وخاصة تجارة الترانزيت؛ حيث تتمتع الموانئ المصرية بإمكانية التحول إلى موانئ مركزية عالمية تعمل على تشجيع التطوير في التجارة، وتجارة الترانزيت، والخدمات اللوجستية، والقطاعات المختلفة، ولتعزيز ذلك يمكن تطوير المناطق اللوجستية، حيث تسهم هذه المناطق في تعزيز تجارة الترانزيت في مصر.

وتعتبر الموانئ البحرية أحد أهم العناصر الأساسية في نجاح قطاع النقل البحري، وتسهيل تدفق البضائع والسلع عبر الحدود الوطنية والدولية، فتحسين كفاءة تلك الموانئ وتقليل أزمنة الاجراءات وتحسين جودة الخدمات التي تقدمها هيئة الميناء للعملاء يعدان هدفان استراتيجيان يُسهمان في تعزيز النمو

الاقتصادي وزيادة التنافسية الوطنية، وتقوم تلك الدراسة بتسليط الضوء على أهمية تخفيض أزمات الاجراءات ورفع مستوى الخدمات التي تقدمها هيئة الميناء للعملاء بالموانئ البحرية المصرية، وذلك بهدف تحقيق أقصى استفادة اقتصادية من هذه البنية الأساسية للتجارة والنقل البحري، كما تركز الدراسة على تحليل وتقييم أزمات الاجراءات والخدمات التي تقدمها هيئة الميناء للعملاء بالموانئ البحرية في سياق تحقيق التطور المستدام والتحسين المستمر ، ويتأتى أهمية هذا الجانب من الأداء البحري في تعزيز الربط بين مصر والاقتصاد العالمي، كما يُسهم في تحقيق التوازن والاستدامة بين القطاعين العام والخاص ، حيث نجد أن العديد من الدول قامت بالاستثمار في تحسين أزمات الاجراءات والخدمات التي تقدمها هيئة الميناء للعملاء بموانئها، وذلك من أجل تعزيز تجارتها الدولية وتحفيز نمو اقتصادها.

ثانياً: مشكلة الدراسة

تواجه الموانئ المصرية تحديات تتعلق بتصنيفها العالمي، وفقاً لمؤشر أداء موانئ الحاويات (CPPI) الصادر عن البنك الدولي. يهدف هذا البحث إلى دراسة آليات تسوية المنازعات وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) وكيفية التعامل مع هذه التحديات القانونية والاقتصادية، وذلك لتحسين أداء الموانئ المصرية وتوافقها مع المعايير الدولية.

ثالثاً: أهمية الدراسة

تتجلى أهمية الدراسة فيما يلي:

١. تسليط الضوء على أهمية تسوية المنازعات البحرية: يعتبر هذا البحث من الأبحاث الهامة التي تساهم في تسليط الضوء على آليات تسوية المنازعات البحرية، وهي مسألة حيوية في العلاقات

الدولية المعاصرة. إذ أن تطور التجارة البحرية واستخدام الموانئ كأحد أركان الاقتصاد العالمي يتطلب وجود آليات قانونية فعالة لحل المنازعات البحرية. من خلال دراسة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) ، يسهم البحث في تعزيز فهم كيفية استخدام هذه الآليات في إطار النزاعات المتعلقة بالموانئ، خاصة في الدول النامية مثل مصر.

٢. **تحقيق استدامة في تطوير قطاع الموانئ:** يعكس البحث أهمية تطوير قطاع الموانئ في مصر، وهو قطاع ذو تأثير بالغ على الاقتصاد المحلي والإقليمي. من خلال دراسة أثر مؤشر CPPI على تصنيف الموانئ المصرية، يساعد البحث على تحسين البنية التحتية القانونية والإدارية التي تؤثر بشكل مباشر على قدرة الموانئ على المنافسة في السوق العالمية. يُسهم ذلك في تحقيق أهداف التنمية المستدامة، خاصة في مجالات التجارة والنقل البحري.

٣. **دور البحث في تحسين بيئة الاستثمار:** تزداد أهمية هذا البحث في ظل ما تواجهه الموانئ المصرية من تحديات تصنيفية في المؤشرات العالمية. يقدم البحث حلولاً قانونية وإدارية عملية تهدف إلى تحسين بيئة الاستثمار في الموانئ المصرية، مما يسهم في جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية والمحلية. كما يساعد على تعزيز علاقات مصر التجارية مع دول العالم من خلال تحسين تصنيف موانئها.

٤. **تعزيز مكانة مصر في الساحة البحرية الدولية:** من خلال تقديم حلول قانونية وتقنية لتحسين تصنيف الموانئ المصرية وفقاً لمؤشر CPPI ، يسعى البحث إلى تعزيز مكانة مصر كداعم رئيسي للتجارة العالمية. الموانئ المصرية تشكل جزءاً أساسياً من سلاسل الإمداد العالمية، وتحقيق تحسينات قانونية وإدارية في هذا القطاع قد يسهم في تعزيز دور مصر كأحد القوى البحرية والتجارية الكبرى في المنطقة.

٥. **مساهمة البحث في النهوض بالتشريعات المحلية:** يُعتبر هذا البحث فرصة لتحليل التشريعات البحرية المحلية ومدى توافقها مع المعايير الدولية. من خلال التوصيات التي سيقدمها البحث بشأن تحديث التشريعات وتطوير السياسات القانونية، يسهم في تعزيز فعالية النظام القانوني المصري، ويدعم النمو المستدام في قطاع التجارة والنقل البحري.

رابعاً: أهداف الدراسة

جاءت أهداف دراسة التحديات التي تواجه الموانئ المصرية في التصنيف العالمي وفقا لمعايير البنك الدولي وكيفية تطويرها في النقاط الآتية:

- ١- دراسة آليات تسوية المنازعات البحرية وفقاً لاتفاقية UNCLOS.
- ٢- تقييم تأثير مؤشر CPPI على تصنيف الموانئ المصرية.
- ٣- تقديم حلول قانونية لتحسين أداء الموانئ المصرية في التصنيف العالمي.
- ٤- تقديم توصيات قانونية واقتصادية للإصلاحات اللازمة في قطاع الموانئ.

خامساً: تساؤلات الدراسة

تثور بعض التساؤلات قبل إستهلال الدراسة وهي:

- ١- ما هي آليات تسوية المنازعات البحرية التي تقدمها اتفاقية UNCLOS ؟
- ٢- كيف يقيس مؤشر CPPI أداء الموانئ؟ ولماذا تم استبعاد بعض الموانئ المصرية من التصنيف العالمي؟
- ٣- ما هي التحديات القانونية والإدارية التي تؤثر على تصنيف الموانئ المصرية؟
- ٤- ما هي الحلول القانونية لتجاوز التحديات التي تواجه الموانئ المصرية في التصنيف العالمي؟
- ٥- ما هي الإصلاحات المقترحة لتحسين أداء الموانئ المصرية؟

سادساً: منهج الدراسة

إستخدمت الباحثة المنهج التحليلي التأسيلي لإمكانية الإجابة على تساؤلات الدراسة من خلال التعرف على التحديات التي تواجه الموانئ المصرية في التصنيف العالمي وفقا لمعايير البنك الدولي وكيفية تطويرها وذلك من أجل الوصول إلى أفضل النتائج العلمية التي يمكن أن توضح النقاط التالية:

- **البحث القانوني النظري :** تحليل نصوص اتفاقية UNCLOS والأحكام القضائية ذات الصلة.
- **التحليل المقارن :** مقارنة الموانئ المصرية بموانئ الدول ذات التصنيف العالي في CPPI.
- **التحليل التجريبي :** دراسة تقارير CPPI عن الموانئ المصرية.
- **المقابلات النوعية :** إجراء مقابلات مع خبراء قانونيين في البحار والموانئ.

سابعاً: خطة الدراسة

تم تقسيم الدراسة إلى **فصلين رئيسيين**، واستعرضنا في **الفصل الأول** حصر أهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة والنقل البحري المصدق عليها من جانب الدولة المصرية بالمجال البحري والذي تناولنا خلاله اتفاقية بروكسل، اتفاقية هامبورغ، اتفاقية روتردام.

وخصصنا **الفصل الثاني** لدراسة التصنيف العالمي للموانئ المصرية وفقاً لمؤشر أداء موانئ الحاويات من خلال التعمق في حصر أهم العقبات التي تواجه الموانئ المصرية والمؤثرة على تصنيفها العالمي وفقاً للمعايير الدولية للبنك الدولي، ودراسة مؤشر أداء موانئ الحاويات كمعيار دولي لتصنيف الموانئ عالمياً وفقاً لمعايير البنك الدولي.

الخاتمة

النتائج والتوصيات

قائمة المراجع

الفهرس

الفصل الأول

حصر أهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة والنقل البحري المصدق عليها من جانب الدولة المصرية بالمجال البحري

تمهيد وتقسيم:

تم حصر أهم الاتفاقيات الدولية التي من الواجب الالتزام بها والعمل وفقاً لمعاييرها لتحقيق الهدف الأساسي، وهو وضع ميناء الإسكندرية الدخيلة بالترتيب العالمي وفقاً لمعايير صندوق النقد الدولي ، وكذا مواكبة الدولة المصرية للتطورات العالمية وتحسين الاقتصاد المصري.

تناول هذا البحث أهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالملاحة والنقل البحري المصدق عليها من جانب الدولة المصرية، وتحليلها وربطها بالتشريعات الوطنية لتوضيح أهم المعايير الواجب الالتزام بها لتجنب الغرامات الدولية، التي تتكبدها الدولة المصرية علي غرار المخالفة لتلك المعايير الدولية الواجب الالتزام بها، وللارتقاء بالدولة المصرية علي المستوى العالمي^(١).

وقد ذكرت الاتفاقيات الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن، والمتعلقة بالنقل البحري للبضائع وأخيراً أحدث اتفاقية تم التصديق عليها من جانب الدولة المصرية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، ومن خلال ذلك تم حصر أهم الاتفاقيات الدولية الواجب الالتزام بها، وعرض أهم المبادئ بكل اتفاقية وتحديدها وتحليلها بصورة قانونية مبسطة لتوضيحها، كذلك وعرض أهم الطعون لدي محكمة النقض المصرية التي قامت بربط أحكامها القضائية بتلك الاتفاقيات الدولية المهمة أثناء إصدار أحكامها القضائية^(٢).

(١) Emmanuelle billy, l'arrimage des conteneurs, master, université paul cezanned'aix- marseille 3, faculté de droit et de sciences politiques, centre de droit maritime et des transports (CDMT), année universitaire 2006-2007, p.4,9.

(٢) تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المنظمة البحرية الدولية، اللجنة السلامة البحرية، البند ٢٧ من جدول الأعمال، ٩ يونيو ٢٠١٤، المرفق ٢، ص٣.

تعد تلك الاتفاقيات المهمة بمثابة القواعد الإلزامية لدى الدول التي تصدق عليها، ومن خلالها يتم تشريع القوانين الوطنية لكل دولة وفقاً لما تم ذكره بالاتفاقيات، وعليها تحديد المعايير لمدي التزام الدول بها، وتجنب الوقوع في الغرامات الدولية التي تطبق على غرار مخالفة قواعد ومبادئ تلك الاتفاقيات، وكذلك مواكبة المعايير الدولية لتحسين والارتقاء بمستوي الموانئ، ومن أهم الاتفاقيات الدولية التي تم تناولها من خلال ذلك التقرير المرحلي.

وبناءً على ذلك تم تناول الاتفاقيات بشكل مبسط وتحليل أهم المبادئ الخاصة بكل اتفاقية لتوضيح أهم القواعد الواجب الالتزام بها على المستوي الدولي، وربطها بالتشريعات الوطنية لتوضيح مواطن القصور الواجب معالجتها من خلال الميناء محل الدراسة (الإسكندرية – الدخيلة) من أجل وضعها بالترتيب العالمي للموانئ وفقاً للمعايير الدولية لصندوق النقد الدولي.

وعلى هذا فقد قامت الباحثة بتقسيم هذا الفصل إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: اتفاقية بروكسل: (المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن - قواعد لاهاي - ١٩٢٤م).

المبحث الثاني: اتفاقية هامبورغ: (اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع قواعد هامبورغ ١٩٧٨م).

المبحث الثالث: اتفاقية روتردام: (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً).

المبحث الأول

معاهدة بروكسل و التي جرت تسميتها بقواعد (لاهاي) ، وهي تمثل القانون العام للنقل البحري الدولي

نتيجة لأهمية النقل البحري في عالم التجارة الدولية، ظهر ما يسمى بعقد النقل البحري، فغالبا ما يتم النقل في ضوء عقد يُبرم بين مالك البضاعة والناقل، يجسد هذا العقد ورقة تعد من أهم الأوراق التي تنظم هذه العملية وهي سند الشحن، ويلقى هذا السند بمجموعة من الالتزامات على عاتق مالك البضاعة كما يلقي بمجموعة من الالتزامات على عاتق الناقل.

ومع أهمية النقل البحري وظهر ما يسمى بعقد النقل البحري، رسخ الاعتقاد في ضمير المجتمع الدولي بأن التحديث الشامل للقوانين الدولية لنقل البضائع بطريق البحر قد أصبح ضرورة لا غنى عنها، فتم توقيع مشروع اتفاقية دولية في ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ ببروكسل، بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي جرت تسميتها بقواعد (لاهاي). وقد لقيت هذه الاتفاقية ترحيباً واسعاً وظلت تخدم المجتمع البحري لمدة تزيد على الخمسين عاماً.

لتكون معاهدة بروكسل هي المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن؛ وقد دخلت حيز التنفيذ في ٢ يونيو ١٩٣١، وتم التصديق عليها من معظم الدول، وهي تمثل القانون العام للنقل البحري الدولي، ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠، وانضمت إليها وأصدرت مرسوماً بقانون في ٣١ يناير سنة ١٩٤٤، يقضي بالعمل بها اعتباراً من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ .. والتي تم إدخال بعض التعديلات عليها بصور بروتوكول عام ١٩٦٨ وبروتوكول عام ١٩٧٩.

وبناء على ما سبق فقد تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين هما:

المطلب الأول : شروط تطبيق معاهدة بروكسل.

المطلب الثاني : نطاق تطبيق الاتفاقية.

المطلب الأول

شروط تطبيق معاهدة بروكسل

تتص المعاهدة في المادة العاشرة منها على أن: "تسري أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة"، فإن مفاد هذا النص أن أحكام المعاهدة تسري على العلاقة القانونية المترتبة على النقل البحري بين الناقل والشاحن، إذا كان سند الشحن محرراً في دولة من الدول الموقعة عليها أو المنضمة إليها، وكان الناقل والشاحن ينتميان لإحدى تلك الدول، وأن يكون النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين.

وبناءً على ذلك تُطبق معاهدة بروكسل عند توافر الشروط الآتية-

- أ- أن يكون سند الشحن محرراً في دولة من الدول الموقعة عليها.
- ب- أن يكون الناقل والشاحن منتميين لإحدى هذه الدول.

وهذا يعني كون اعتبار المرسل إليه طرفاً في سند الشحن يتكافأ مركزه - عندما يطالب بتنفيذ العقد - ومركز الشاحن. ليس من شأنه حلول محل الشاحن في العقد بحيث لا يكفي انتماء المرسل إليه بجنسيته إلى دولة موقعة على المعاهدة عن وجوب تحقيق هذا الانتماء بالنسبة للشاحن كشرط لتطبيق أحكامها. (لا يكفي أن يكون جنسية المرسل إليه من إحدى الدول الموقعة على الاتفاقية في حالة أن الشاحن لا ينتمي إلى دولة من الدول الموقعة على الاتفاقية، وإنما لابد أن يكون الشاحن من إحدى الدول المنضمة أو الموقعة على المعاهدة)^(١).

- ج- وأن يكون النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين:

مفاد المادة العاشرة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن أن أحكامها تسري على العلاقة المترتبة على عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن إذا كان سند الشحن محرراً في دولة من الدول الموقعة عليها أو المنضمة إليها، وكان الناقل والشاحن ينتميان لإحدى تلك الدول، وأن يكون النقل

(1) Baye cisse , l'arrimage et le saisissage des marchandises transportées par mer, master, universite de droit d'économie et des sciences d'aix- marseille, centre de droit maritime et des transports (CDMT), année universitaire 2002-2003, p 79.

بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين، وكان سند الشحن الذي استخلص الحكم المطعون فيه قيامه من المراسلات المتبادلة بين الطاعن والمطعون ضدها الأولى قد تحرر في جمهورية مصر العربية لنقل رسالة التداعي من ميناء الإسكندرية إلى ميناء سالونيك باليونان، وكان هذان الميناءان لدولتين موقعتين على هذه المعاهدة والناقل والشاحن ينتميان لإحدى هاتين الدولتين فإن أحكام معاهدة بروكسل تكون هي الواجبة التطبيق على الرسالة محل النزاع.

المطلب الثاني

نطاق تطبيق الاتفاقية

أ- نطاق عقد النقل البحري.

ب- المراحل السابقة على الشحن والمراحل اللاحقة علي التفريغ.

يعني عدم تطبيق أحكام المعاهدة علي المرحلتين: السابقة علي الشحن واللاحقة علي التفريغ؛ سواء بالنسبة لكل سند شحن يحرر في إحدى الدول المتعاقدة "طبقاً للمادة العاشرة منها"، أو في حالة الاتفاق في سند الشحن على خضوعه لها بتضمينه شرط بارامونت (وهو شرط يقضي بعدم مسؤولية الناقل عن البضائع قبل وضعها تحت الرّوافع عند الشحن، أو بعد وضعها تحت الرّوافع في ميناء التفريغ)، وبمعنى آخر هو شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن المراحل السابقة واللاحقة للنقل البحري، وفي كلتا الحالتين يكون القانون الواجب التنفيذ علي المراحل السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ هو قانون التجارة البحري⁽¹⁾.

نص المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ والمعمول بها في مصر اعتباراً من ٢٩ من مايو سنة ١٩٤٤، يدل على أن تطبيق أحكام المعاهدة سواء بالنسبة لكل سند شحن يحرر في إحدى الدول المتعاقدة "طبقاً للمادة العاشرة منها"، أو للاتفاق في سند الشحن على خضوعه لها بتضمينه شرط

(1) Emmanuelle billy, opcit , p 7.

بارامونت مقصور على الرحلة البحرية التي تبدأ من شحن البضاعة في السفينة وتنتهي بتفريغها منها، أما المرحلة السابقة على الشحن أو تلك اللاحقة على التفريغ فيحكمها قانون التجارة البحري.

وبناءً على ذلك عند حدوث أضرار لحقت بالمولد الكهربائي في وقت لاحق على عملية التفريغ من السفينة الناقلة فإن دعوي التعويض عن هذه الأضرار لا تخضع لميعاد السقوط الواردة في معاهدة بروكسل لسندات الشحن.

ج- التأمين البحري وتأمين النقل البحري:

التأمين البحري في مفهومه الضيق يعني التأمين على البضائع المنقولة بحرًا، لكنه يمتد ليشمل الخطر بأي من أطراف الرسالة البحرية وتتضمن: وعاء النقل البحري، والشحنة، والنولون البحري (أجرة الشحن)، أما تأمين النقل البحري: هو الذي يتضمن فقط عملية النقل البحري التي تبدأ من تسليم البضاعة من الشاحن إلى الناقل بالتأشير على سند الشحن وتنتهي بمجرد انتهاء عملية تفريغ السفينة .. ويتبين أن تأمين النقل البحري جزء من التأمين البحري وليس العكس^(١).

ويخضع تأمين النقل البحري لأحكام معاهدة بروكسل، أما المسائل المتعلقة بالتأمين البحري فتخضع لأحكام قانون التجارة البحري.

د- عدم خضوع البضائع المشحونة فوق ظهر السفينة لأحكام معاهدة بروكسل:

قامت معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن المعمول بها في مصر، ذلك عند توافر الشروط التي نصت عليها لتطبيق أحكامها، ولكن يُستثنى من أحكامها البضائع "التي يُذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفن وتكون قد نُقلت فعلاً بهذه الطريقة" .. أما في حالة إذا لم يُثبت في عقد النقل أن

(1) Emmanuelle billy, opcit , p 9.

البضاعة نُقلت على ظهر السفينة، وكان نقلها قد تم فعلاً بهذه الطريقة؛ فإن مسؤولية الناقل والتزاماته عنها تخرج عن نطاق تطبيق المعاهدة في هذا الخصوص؛ ذلك لمخالفة أحكامها لعدم توافر الشروط المقررة، ويستقل قاضي الموضوع باستخلاص توافر الشروط وتقدير ثبوتها من عناصر الدعوي ومستندات ما رقابة عليه من محكمة النقض.

ولما كانت معاهدة بروكسل قد استثنت البضائع التي يتم شحنها علي ظهر السفينة من تطبيق أحكامها؛ وذلك لشدة ما تتعرض له من مخاطر بهذه الطريقة؛ بشرط أن يُذكر في عقد النقل أن البضاعة شحنت على ظهر السفينة وأن تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة".

هـ- أثر شرط "بارامونت":

يمكن باتفاق الأطراف علي أعمال شرط بارامونت؛ وهو شرط مؤداه تطبيق أحكام معاهدة بروكسل في عقد النقل.

إذا كان سند الشحن غير خاضع لأحكام معاهدة بروكسل طبقاً للشروط التي حددتها المادة (١٠) منها؛ يجوز لطرفي عقد النقل الاتفاق علي تطبيق أحكام المعاهدة في العقد".

و- نطاق سريان بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لاتفاقية بروكسل ١٩٢٤ من ناحية الزمان

لم توافق مصر على بروتوكول تعديل المعاهدة الموقع في بروكسل بتاريخ ١٩٦٨/٢/٢٣ حين صدوره إلا بمقتضى القرار الجمهوري رقم ٤٦٢ لسنة ١٩٨٢ الصادر في ١٩٨٢/٩/٢٢، ولم يُعمل به إلا اعتباراً من

١٩٨٣/٤/٣٠؛ وبناءً على ذلك تُطبق أحكام معاهدة بروكسل دون بروتوكول ١٩٦٨ في النزاعات التي حدثت قبل تاريخ إعمال أحكام هذا البروتوكول في مصر^(١).

وتطبيقاً لذلك قضت المحكمة بأنه: "... إذ كانت أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن تعتبر نافذة في مصر ومعمولاً بها اعتباراً من ١٩٤٤/٥/٢٩ بمقتضى المرسوم بقانون الصادر في ١٩٤٤/١/٣١، إلا أن مصر لم توافق على بروتوكول تعديل هذه المعاهدة الموقع في بروكسل بتاريخ ١٩٦٨/٢/٢٣ إلا بمقتضى القرار الجمهوري رقم ٤٦٢ لسنة ١٩٨٢ الصادر في ١٩٨٢/٩/٢٢ ولم يعمل به إلا اعتباراً من ١٩٨٣/٤/٣٠، ولما كان الثابت في الدعوى أن سند الشحن – موضوع النزاع – صادر بتاريخ ١٩٧٤/٤/١٦ وأن عملية النقل البحري التي تمت بمقتضاه قد انتهت بوصول السفينة الناقلة إلى الإسكندرية في ١٩٧٥/٥/٣١ حيث تم اكتشاف العجز في الرسالة بتاريخ ١٩٧٥/٦/٢٤، وكان لا خلاف على أن هذا العجز قد حدث أثناء الرحلة البحرية فإن التعويض عنه يخضع فيما يتصل بحدود مسئولية الناقل البحري لحكم الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل المشار إليها دون بروتوكول تعديلها الذي لم يكن مطبقاً في مصر في ذلك التاريخ".

(١) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٤، مصر، ص ٢.

المبحث الثاني

اتفاقية هامبورغ: (اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع قواعد هامبورغ ١٩٧٨م)

الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع:

- ١- قررت الجمعية العامة للأمم المتحدة أن تعقد مؤتمرًا دوليًا للمفوضين في عام ١٩٧٨ في نيويورك، أو أي مكان آخر مناسب يتلقى الأمين العام دعوة إليه، للنظر في مسألة النقل البحري للبضائع ولتضمين نتائج أعماله في اتفاقية دولية وفي أي صكوك أخرى قد يراها مناسبة. ثم تلقى الأمين العام وقبل دعوة من حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية بأن يعقد المؤتمر في هامبورغ^(١).
- ٢- وعقد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع في هامبورغ، بجمهورية ألمانيا الاتحادية، في الفترة الممتدة من ٦ إلى ٣١ مارس ١٩٧٨.
- ٣- ومثلت في المؤتمر ثمان وسبعون دولة ومن ضمنهم جمهورية مصر العربية، وأرسلت دولة واحدة، هي غواتيمالا، مراقبًا عنها إلى المؤتمر.
- ٤- وكانت الجمعية العامة قد طلبت من الأمين العام أن يدعو ممثلين عن المنظمات التي تلقت دعوة دائمة من الجمعية العامة للاشتراك، بصفة مراقبين، في دورات وأعمال جميع المؤتمرات الدولية المعقودة تحت رعايتها، وفقًا لقرار الجمعية العامة، وأن يدعو ممثلي حركات التحرير الوطني التي تعترف بها منظمة الوحدة الإفريقية في منطقتها، إلى الاشتراك بصفة مراقبين، وأن يدعو الوكالات المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية وكذلك الهيئات التي يهمها الأمر من هيئات الأمم المتحدة، والمنظمات الأخرى الدولية الحكومية التي يهمها الأمر، والمنظمات غير الحكومية التي يهمها الأمر، لتكون ممثلة في المؤتمر بمراقبين، وقبلت هذه الدعوة المنظمات الدولية الحكومية والمنظمات غير الحكومية التالية التي مثلت بمراقبين عنها في المؤتمر.

(1) Julie seguineau, le transport de marchandises dangereuses par porteconeteneurs, master, universite paul cezanne-aix- marseille, faulte de droit et sciences politiques aix- marseille, centre de droit maritime et des transports (CDMT), 2007-2008, p7.

الوكالات المتخصصة:

- ١- صندوق النقد الدولي .
- ٢- المنظمة الاستشارية الدولية الحكومية للملاحة البحرية .

هيئات الأمم المتحدة:

- ١- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية .
- ٢- اللجنة الاقتصادية لإفريقيا .
- ٣- المنظمات الدولية الحكومية الأخرى .
- ٤- المجتمع الكاريبي والسوق الكاريبية المشتركة .
- ٥- المكتب المركزى للنقل الدولي بالسكك الحديدية .
- ٦- مجلس أوروبا .
- ٧- منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي .

المنظمات غير الحكومية:

- ١- الاتحاد البحري البلطقي والدولي .
- ٢- الغرفة التجارية الدولية .
- ٣- الغرفة الدولية للنقل البحري .
- ٤- اللجنة البحرية الدولية .

٥- الرابطة الدولية لمالكي السفن .

٦- الاتحاد الدولي للتأمين البحري .

٧- الرابطة الأمريكية اللاتينية لأصحاب السفن .

• وانتخب المؤتمر السيد/ رولف هيربر (جمهورية ألمانيا الاتحادية) رئيساً له، وانتخب المؤتمر نواباً للرئيس .

• اعتمد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع تفاهماً عاماً وهو:- أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، ومؤدى ذلك، كقاعدة، أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات^(١).

• وبدأ نفاذ الاتفاقية في ١ من نوفمبر ١٩٩٢ .

التعريفات:

١- يقصد بمصطلح " الناقل " كل شخص أبرم عقدًا، أو أبرم باسمه عقد، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر.

٢- يقصد بمصطلح " الناقل " الفعلي: كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ.

٣- يقصد بمصطلح "الشاحن": "كل شخص أبرم مع الناقل عقدًا أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر"، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري.

(١) دحماني محمد الصغير ،مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على ظهر السفينة،أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية ، بتاريخ 2 و 3 مايو، منشورات الألفية الثالثة،جامعة وهران، ص٦٤.

- ٤- يقصد بمصطلح " المرسل إليه ": الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع.
- ٥- يشمل مصطلح " البضائع " الحيوانات الحية، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصه نقالة أو أداة نقل مماثلة، أو مغلقة، تشمل " البضائع ": أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن.
- ٦- يقصد بمصطلح " عقد النقل البحري ": عقد يتعهد الناقل بموجبه، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلًا بطريق البحر وكذلك نقلًا بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر.
- ٧- يقصد بمصطلح " سند الشحن ": وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة. وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن، أو لحاملها^(١).
- ٨- يشمل مصطلح " كتابة "، فيما يشمل، البرقية والتلكس.

نطاق التطبيق:

- ١-تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين، إذا :
- (أ) كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعًا في دولة متعاقدة، أو (ب) كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعًا في دولة متعاقدة، أو (ج) كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء

^(١) Arrimage sécuritaire – guide pour les exportateurs, le service des délégués commerciaux du canada, ministère des affaires étrangères et du commerce international, canada, troisième édition, p 58

الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعاً في دولة متعاقدة، أو (د) كان صدور سند الشحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، قد تم في دولة متعاقدة،

أو (هـ) كان منصوباً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لإنفاذ هذه الأحكام.

٢- تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن.

٣- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الإيجار. على أنه في حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشاركة إيجار، تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إن لم يكن هو المستأجر.

٤- إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات. إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار، تسري عليها أحكام الفقرة ٣ من هذه المادة.

٥- تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن^(١).

٦- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الإيجار. على أنه في حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشاركة إيجار، تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إن لم يكن هو المستأجر.

(١) سوزان علي حسن، مرجع سابق، ص ٢٢.

٧- إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات. إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إجبار، تسري عليها أحكام الفقرة ٣ من هذه المادة.

أولاً- تفسير الاتفاقية:

يراعى في تفسير وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد.

ثانياً- مدة المسؤولية:

١- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

٢- لأغراض الفقرة ١ من هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل :

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

" ١ " الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو

" ٢ " سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن بتسليم البضائع له لغرض الشحن.

(ب) وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك^(١):

" ١ " بتسليمها إلى المرسل إليه، أو

(١) Arrimage sécuritaire, opcit, p 59.

" ٢ " بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو

" ٣ " بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

• في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه، فضلاً عن الناقل أو المرسل إليه، مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.

ثالثاً - أساس المسؤولية:

١- يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة ٤، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته^(١).

٢- يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة، أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة.

٣- للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة ٤ في خلال ستين يوماً متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة الثانية من هذه المادة.

(١) سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص ٢٣.

المبحث الثالث

المعاهدة – إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام)

نظرة عامة:

تهدف قواعد روتردام إلى تحديث وتوحيد القواعد القانونية التي تحكم النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، وتعزيز اليقين القانوني وزيادة الكفاءة في هذا المجال، وتسهيل المشاركة أمام أطراف وأسواق جديدة، مع الأخذ في الاعتبار التطورات التكنولوجية والتجارية الحديثة، بما في ذلك النقل بالحاويات وعقود النقل من الباب إلى الباب واستخدام وثائق النقل الإلكترونية^(١).

أهمية قواعد روتردام:

تمثل قواعد روتردام خطوة مهمة في تطوير القانون الدولي للنقل البحري، وتعزيز الكفاءة والشفافية في هذا المجال. ومن المتوقع أن تساهم الاتفاقية في تسهيل التجارة الدولية وتشجيع التنمية الاقتصادية، وتحقيق التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين في عمليات النقل الدولي للبضائع.

أولاً – أهداف الاتفاقية:

تسعى الاتفاقية إلى تحقيق عدة أهداف رئيسية:

(١) إتفاقية روتردام، المسماة إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المسماة قواعد

روتردام لسنة ٢٠٠٨ ، المادة ١ فقرة ٢٦ .

١. تعزيز اليقين القانوني والكفاءة: من خلال توحيد القواعد القانونية، تقلل الاتفاقية من المخاطر القانونية وتزيد من إمكانية التنبؤ في عمليات النقل الدولي للبضائع، مما يعزز الكفاءة ويسهل التجارة الدولية.

٢. تسهيل المشاركة وتشجيع التنمية: تتيح الاتفاقية فرصًا جديدة للمشاركة في التجارة الدولية أمام أطراف وأسواق كانت نائية في السابق، مما يساهم في تعزيز التبادل التجاري والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي.

٣. تحقيق التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين: توفر الاتفاقية نظامًا عالميًا متوازنًا يحمي حقوق وواجبات كلا الطرفين في عقود النقل التي تشمل طرق نقل متنوعة.

ثانيًا - ملامح رئيسية للاتفاقية:

- ١- **نطاق التطبيق:** تنطبق قواعد روتردام على عقود النقل الدولي التي تشمل جزءًا بحريًا، بغض النظر عن جنسية المركب أو الأطراف المشاركة^(١).
- ٢- **سجلات النقل الإلكترونية:** تعترف الاتفاقية بسجلات النقل الإلكترونية كبديل لمستندات النقل الورقية، مع تحديد إجراءات استخدامها وضمان سلامتها وموثوقيتها.
- ٣- **واجبات الناقل:** تشمل واجبات الناقل نقل البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه، والعناية بها أثناء فترة مسؤوليته، واتخاذ الاحتياطات اللازمة للبضائع الخطرة، والتعاون مع الشاحن لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة.

(١) تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، ص ١٧.

- ٤- **مسئولية الناقل:** يكون الناقل مسئولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، ما لم يثبت أن السبب يعود لظروف خارجة عن إرادته، مثل القضاء والقدر، أو أخطار البحر، أو أعمال الشغب، أو الحروب.
- ٥- **حدود المسؤولية:** تحدد الاتفاقية حدوداً لمسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، مع إمكانية الاتفاق على مبالغ أعلى في عقد النقل.
- ٦- **الوقت المتاح لرفع الدعوى:** تحدد الاتفاقية فترة زمنية لرفع الدعاوى القضائية أو التحكيمية ضد الناقل، مع إمكانية تمديدتها بموافقة الطرفين.
- ٧- **الولاية القضائية:** تحدد الاتفاقية المحاكم التي يجوز رفع الدعاوى أمامها، مع إمكانية الاتفاق على اختيار محكمة معينة في عقد النقل.
- ٨- **التحكيم:** تسمح الاتفاقية بالاتفاق على تسوية النزاعات عن طريق التحكيم، وتحدد القواعد والإجراءات المتعلقة بذلك.
- ٩- **صحة الأحكام التعاقدية:** تحدد الاتفاقية الأحكام التعاقدية التي تعتبر باطلة، مثل تلك التي تستبعد واجبات أو مسئوليات الناقل أو الشاحن بشكل غير عادل.

الفصل الثاني

التصنيف العالمي للموانئ المصرية وفقا لمؤشر أداء موانئ الحاويات

تقسيم :

تم تقسيم التصنيف العالمي للموانئ المصرية إلى مبحثين على النحو التالي:

المبحث الأول: حصر أهم العقبات التي تواجه الموانئ المصرية و المؤثرة علي تصنيفها العالمي وفقا للمعايير الدولية للبنك الدولي .

المبحث الثاني: دراسة مؤشر أداء موانئ الحاويات كمعيار دولي لتصنيف الموانئ عالميا وفقا لمعايير البنك الدولي .

المبحث الأول

حصر أهم العقبات التي تواجه الموانئ المصرية و المؤثرة علي تصنيفها العالمي وفقا للمعايير الدولية للبنك الدولي

المطلب الأول

أسباب تراجع تصنيف الموانئ المصرية

تواجه الموانئ المصرية العديد من العقبات التي تؤثر سلباً على تصنيفها وفقاً للمعايير الدولية للبنك الدولي، مما يحد من قدرتها التنافسية مقارنة بالموانئ العالمية والإقليمية. يمكن تلخيص الأسباب الرئيسية لتراجع تصنيف الموانئ المصرية في النقاط التالية:

١. البنية التحتية المتقدمة ونقص التطوير:

- تعاني بعض الموانئ المصرية من بنية تحتية قديمة لا تتماشى مع التطورات الحديثة في قطاع النقل البحري، مما يؤدي إلى انخفاض كفاءتها التشغيلية. تشمل المشكلات ما يلي:
- ضعف عمق الأرصفة، مما يحدّ من قدرة الموانئ على استقبال السفن العملاقة.
 - نقص المعدات الحديثة لمناولة الحاويات والبضائع، مما يؤدي إلى انخفاض معدلات التداول وزيادة زمن الانتظار.
 - تهالك بعض المخازن وساحات التخزين، مما يؤثر على جودة الخدمات اللوجستية.

٢ - التكديس والازدحام داخل الموانئ:

- تعاني الموانئ المصرية من ارتفاع معدلات التكديس نتيجة:
- بطء عمليات التفريغ والتحميل بسبب قلة المعدات الحديثة وكفاءة التشغيل.
 - ضعف الربط بين الموانئ ووسائل النقل الداخلية، مما يؤدي إلى بطء حركة نقل البضائع من وإلى الموانئ.
 - غياب الحلول الرقمية المتقدمة لإدارة حركة السفن والبضائع بكفاءة.

٣- التشريعات والإجراءات الجمركية المعقدة:

يُعدّ التعقيد في الإجراءات الجمركية والتخليص الجمركي من أبرز العقبات التي تواجه الموانئ المصرية^(١)، حيث يؤدي إلى:

- زيادة زمن الإفراج الجمركي عن البضائع، مما يرفع التكلفة على المستثمرين والتجار.
- تعدد الجهات الرقابية داخل الموانئ، مما يؤدي إلى تعارض الإجراءات وتأخير العمليات.
- عدم تطبيق نظام النافذة الواحدة بشكل كامل، مما يعطل سرعة الإفراج عن الشحنات.

٤- ضعف التحول الرقمي واعتماد الأنظمة التقليدية:

- تأخر تطبيق منظومات رقمية متكاملة لإدارة العمليات داخل الموانئ يقلل من كفاءة التشغيل.
- عدم التكامل بين الأنظمة الجمركية واللوجستية يؤدي إلى بطء العمليات وزيادة التكاليف التشغيلية^(٢).
- نقص الكوادر المدربة على استخدام التكنولوجيا الحديثة في إدارة الموانئ.

٥ - المنافسة الإقليمية الشديدة:

- تواجه الموانئ المصرية منافسة قوية من موانئ إقليمية متطورة مثل ميناء جبل علي في الإمارات وميناء طنجة في المغرب، والتي تقدم خدمات أكثر كفاءة وبتكاليف أقل.
- ضعف الحوافز الاستثمارية المقدمة للمشغلين العالميين مقارنة بالموانئ المنافسة.

(١) محمد سيد الفقى، تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص ٩٤.

(٢) سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص ٢٨.

٦ - ارتفاع تكاليف التشغيل والرسوم المفروضة:

- ارتفاع رسوم الموانئ والتكاليف الجمركية يؤدي إلى عزوف بعض الشركات عن استخدام الموانئ المصرية.
- فرض رسوم إضافية على الخدمات اللوجستية دون تحسين الجودة أو الكفاءة.
- ارتفاع تكاليف الوقود والطاقة المستخدمة في تشغيل المعدات بالموانئ.

٧ - ضعف الربط بين الموانئ المصرية وشبكة النقل البري والسكك الحديدية:

- عدم كفاية شبكات النقل البري والسكك الحديدية لنقل البضائع من وإلى الموانئ بشكل سريع وفعال.
- تأخر تنفيذ مشروعات الربط اللوجستي مثل الموانئ الجافة التي يمكن أن تخفف الضغط على الموانئ البحرية^(١).

(١) تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، ص ٦٠.

المطلب الثاني

تحليل العلاقة بين القوانين البحرية الوطنية والامتثال للمعايير الدولية

تمثل القوانين البحرية الوطنية الإطار التشريعي الذي ينظم عمل الموانئ والملاحة البحرية داخل الدولة، بينما تضع المنظمات الدولية، مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO) والبنك الدولي، معايير دولية تهدف إلى تحقيق مستوى عالٍ من الكفاءة والسلامة والاستدامة في قطاع النقل البحري. يُعدّ التوافق بين القوانين الوطنية والمعايير الدولية عاملاً أساسياً في تحسين تصنيف الموانئ وزيادة جاذبيتها للاستثمارات الأجنبية⁽¹⁾. فيما يلي تحليل للعلاقة بين القوانين البحرية الوطنية والامتثال للمعايير الدولية:

١ - أهمية التوافق بين القوانين الوطنية والمعايير الدولية:

يؤثر مدى توافق القوانين البحرية الوطنية مع المعايير الدولية على تصنيف الموانئ وفقاً لمؤشرات الأداء العالمية، كما ينعكس على كفاءة التشغيل والاستثمار في القطاع البحري. وتشمل الفوائد الرئيسية للامتثال ما يلي:

- تحسين مستوى السلامة والأمن البحري.
- تسهيل حركة التجارة الدولية عبر تقليل العقوبات القانونية والتنظيمية.
- زيادة القدرة التنافسية للموانئ المصرية مقارنة بالموانئ الإقليمية والدولية.
- جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة في قطاع النقل البحري والموانئ.

⁽¹⁾ Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, omi, new york, édition 2011, p 29.

٢ - القوانين البحرية الوطنية ومدى توافقها مع المعايير الدولية:

أ. القوانين البحرية المصرية.

تخضع الموانئ والنقل البحري في مصر لمجموعة من القوانين، من أبرزها:

١. قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، الذي ينظم العقود البحرية والمسؤولية القانونية للسفن والموانئ.

٢. قانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠، الذي يحدد إجراءات التخليص الجمركي للبضائع الواردة والصادرة عبر الموانئ.

٣. قانون تنظيم الموانئ البحرية رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣، الذي ينظم إدارة وتشغيل الموانئ المصرية.

٤. القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٦ بشأن المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، والذي يحدد الإطار القانوني لإنشاء وتشغيل الموانئ الخاصة والمناطق اللوجستية.

ب. مدى توافق القوانين البحرية الوطنية مع المعايير الدولية:

على الرغم من أن القوانين البحرية المصرية توفر أساساً قانونياً جيداً لتنظيم القطاع، إلا أن هناك بعض الفجوات التي تعيق الامتثال الكامل للمعايير الدولية، ومنها^(١):

- التشريعات الجمركية المعقدة: لا تزال بعض الإجراءات الجمركية تحتاج إلى مزيد من التبسيط لتتوافق مع معايير منظمة التجارة العالمية (WTO) واتفاقية تسهيل التجارة (TFA).
- التشريعات البيئية: في ظل التطورات العالمية، تحتاج القوانين المصرية إلى تحديث لتعزيز الامتثال لاتفاقية ماربول (MARPOL) الخاصة بمنع التلوث البحري، خاصة فيما يتعلق بإدارة النفايات والانبعاثات من السفن.

(١) أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، ص ١٠٣.

- تشريعات السلامة البحرية :يجب تعزيز تنفيذ اتفاقية سولاس (SOLAS) بشأن سلامة الأرواح في البحر، من خلال تحسين معايير السلامة في الموانئ وتدريب العاملين.

٣- تأثير عدم الامتثال للمعايير الدولية على تصنيف الموانئ المصرية:

يؤدي ضعف التوافق بين القوانين البحرية الوطنية والمعايير الدولية إلى تراجع تصنيف الموانئ المصرية عالمياً، وذلك للأسباب التالية:

- زيادة زمن بقاء السفن في الموانئ بسبب التعقيدات الإدارية والجمركية.
- ضعف القدرة على جذب شركات الشحن الكبرى التي تفضل الموانئ المتوافقة مع المعايير الدولية.
- زيادة التكاليف التشغيلية نتيجة الحاجة إلى إجراءات إضافية لضمان الامتثال عند التعامل مع السفن الدولية.
- فرض عقوبات دولية محتملة أو قيود على السفن العاملة بالموانئ المصرية بسبب عدم الامتثال لاتفاقيات السلامة البيئية والملاحة البحرية.

٤ - خطوات تعزيز الامتثال للمعايير الدولية:

لتحسين تصنيف الموانئ المصرية ورفع مستوى الامتثال للمعايير الدولية، يجب اتخاذ الخطوات التالية:

أ. تحديث الإطار التشريعي:

- تعديل القوانين البحرية لتنماشى مع أحدث اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (IMO) ، مثل اتفاقيات SOLAS و MARPOL و STCW الخاصة بتدريب وتأهيل البحارة.
- تبسيط الإجراءات الجمركية واعتماد نظام النافذة الواحدة لسرعة إنهاء معاملات البضائع.
- إصدار لوائح جديدة لتعزيز استخدام التكنولوجيا الرقمية في إدارة الموانئ.

ب. تحسين البنية التحتية والإجراءات التشغيلية

- زيادة عمق الأرصفة وتحديث معدات مناولة الحاويات وفقاً لمتطلبات المعايير العالمية.
- تطبيق أنظمة رقابة متقدمة لضمان الامتثال لمعايير الأمن البحري (ISPS Code).
- تطوير الموانئ الجافة وشبكات النقل المتكاملة لدعم حركة التجارة وتقليل زمن انتظار السفن.

ج. تعزيز التعاون مع المنظمات الدولية

- توسيع الشراكات مع البنك الدولي والمنظمة البحرية الدولية (IMO) للاستفادة من الخبرات الدولية في تطوير الموانئ.
- تنفيذ برامج تدريبية للعاملين في القطاع البحري لضمان التزامهم بالمعايير الدولية.
- تعزيز دور القطاع الخاص والاستثمارات الأجنبية في تطوير الموانئ وتحسين كفاءتها التشغيلية^(١).

(١) محمد سيد الفقى، المرجع السابق، ص ٩٢.

المطلب الثالث

تحديد أسباب تراجع التصنيف العالمي للموانئ المصرية وتحديد الأهداف القانونية للاقتراحات المستقبلية
يُعد تراجع تصنيف الموانئ المصرية عالمياً تحدياً كبيراً يؤثر على مكانة مصر كمركز إقليمي للنقل البحري والتجارة الدولية. ويرجع هذا التراجع إلى عدة أسباب تتعلق بالبنية التحتية، والإجراءات الجمركية، والتشريعات البحرية، وغيرها من العوامل. ولتحسين التصنيف العالمي للموانئ المصرية، لا بد من اقتراح حلول قانونية وتنظيمية تهدف إلى تطوير القطاع البحري وضمان امتثاله للمعايير الدولية^(١).

أولاً: أسباب تراجع التصنيف العالمي للموانئ المصرية:

١ - ضعف البنية التحتية والتجهيزات المينائية:

- قلة الأرصفة العميقة القادرة على استيعاب السفن العملاقة الحديثة، مما يجعل الموانئ غير مؤهلة لاستقبال بعض أنواع السفن الكبرى.
- نقص المعدات الحديثة لمناولة البضائع، مما يؤدي إلى انخفاض كفاءة التشغيل وارتفاع زمن الانتظار داخل الميناء.
- تهالك بعض المناطق التخزينية وعدم توفر سعة كافية لاستيعاب الحاويات، مما يسبب ازدحاماً في الموانئ.

٢ - التكدس والازدحام داخل الموانئ:

(١) تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، ص ٣٩.

- التأخير في عمليات الشحن والتفريغ بسبب نقص العمالة المدربة والمعدات المتطورة.
- عدم وجود أنظمة فعالة لإدارة تدفق السفن والشحنات، مما يؤدي إلى بطء الإجراءات التشغيلية.
- غياب الموانئ الجافة المتكاملة التي يمكن أن تخفف الضغط على الموانئ البحرية.

٣- الإجراءات الجمركية المعقدة:

- طول مدة الإفراج الجمركي عن البضائع بسبب تعدد الجهات الرقابية التي تتداخل في عملها.
- عدم التطبيق الكامل لنظام النافذة الواحدة، مما يزيد من الإجراءات البيروقراطية ويؤخر حركة البضائع.
- فرض رسوم جمركية مرتفعة مقارنة بالموانئ المنافسة، مما يقلل من جاذبية الموانئ المصرية للشركات العالمية^(١).

٤- عدم الامتثال الكامل للمعايير الدولية:

- ضعف تنفيذ اتفاقيات السلامة البحرية مثل SOLAS و MARPOL و ISPS Code، مما قد يؤدي إلى فرض قيود على السفن التي تستخدم الموانئ المصرية.
- عدم الالتزام الكامل باللوائح البيئية المتعلقة بتقليل انبعاثات السفن ومعالجة النفايات البحرية.
- عدم وجود برامج فعالة لتدريب العاملين بالموانئ وفقاً لأحدث المعايير الدولية.

٥- ارتفاع تكاليف التشغيل ورسوم الخدمات:

- فرض رسوم مرتفعة على خدمات الموانئ مقارنة بالموانئ المجاورة، مما يدفع بعض شركات الشحن إلى البحث عن بدائل أخرى.

(١) Julien dubreuil, la logistique des terminaux portuaires de conteneurs, cirrelt-38, aout 2008, p 30.

• زيادة التكاليف التشغيلية نتيجة استخدام معدات قديمة وعدم الاستثمار الكافي في التكنولوجيا الحديثة.

• عدم توفير حوافز كافية لجذب شركات الشحن العالمية والمستثمرين في قطاع الموانئ.

٦- ضعف الربط بين الموانئ المصرية ووسائل النقل البري والسكك الحديدية:

• عدم توفر شبكة نقل بري وسكك حديدية متطورة تربط الموانئ بالمناطق الصناعية والمراكز التجارية الكبرى.

• تأخر تنفيذ مشروعات الموانئ الجافة التي يمكن أن تسهم في تقليل الضغط على الموانئ البحرية وتسريع حركة الشحن.

٧- المنافسة الشديدة من الموانئ الإقليمية والدولية:

• تواجه الموانئ المصرية منافسة قوية من موانئ مثل ميناء جبل علي (الإمارات)، ميناء طنجة (المغرب)، وميناء بيربوس (اليونان)، والتي توفر خدمات أكثر كفاءة بتكاليف أقل.

• تقديم بعض الدول المجاورة حوافز ضريبية وجمركية لجذب شركات الشحن، في حين أن الموانئ المصرية تفقر إلى هذه المزايا التنافسية^(١).

ثانياً: الأهداف القانونية للاقتراحات المستقبلية:

١- تحديث الإطار التشريعي للموانئ والنقل البحري:

• تعديل القوانين البحرية المصرية لتتوافق مع أحدث الاتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO).

(١) سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص ٣١.

- تبسيط الإجراءات الجمركية عبر تطبيق نظام النافذة الواحدة وإلغاء التعقيدات الإدارية غير الضرورية.
- إقرار تشريعات تحفيزية للاستثمار في قطاع الموانئ، تشمل منح حوافز ضريبية وجمركية لجذب الشركات العالمية^(١).

٢- تحسين البنية التحتية للموانئ:

- إلزام الشركات المشغلة للموانئ بتحديث معدات مناولة الحاويات وفقاً للمعايير الدولية.
- إصدار قوانين تدعم إنشاء موانئ جافة متكاملة وربطها بشبكة الموانئ البحرية لتخفيف الضغط على الموانئ التقليدية.
- تشجيع الشراكات بين القطاعين العام والخاص (PPP) لتمويل مشروعات تطوير الموانئ.

٣- تعزيز الامتثال لمعايير السلامة والأمن البحري:

- إلزام الموانئ بتطبيق مدونة الأمن البحري (ISPS Code) لضمان حماية السفن والبنية التحتية المينائية من التهديدات الأمنية.
- تعزيز اللوائح البيئية الخاصة بالتعامل مع النفايات البحرية وتقليل انبعاثات السفن، بما يتوافق مع اتفاقية MARPOL.
- تطوير برامج تدريبية قانونية وإدارية للعاملين بالموانئ لضمان تطبيق أحدث الممارسات التشغيلية.

٤- تقليل تكاليف التشغيل وزيادة كفاءة الخدمات:

- إعادة هيكلة رسوم الموانئ لتكون أكثر تنافسية مقارنة بالموانئ الإقليمية المنافسة.

(١) سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص ٣٥.

- وضع إطار قانوني يسمح باستخدام التكنولوجيا الحديثة في عمليات التفريش والتخليص الجمركي لتسريع الإجراءات⁽¹⁾.
- تحديث آليات تسعير الخدمات الملاحية بحيث تعكس مستوى الجودة المقدمة، مما يجعل الموانئ المصرية أكثر جاذبية لشركات الشحن.

٥- تعزيز الربط اللوجستي بين الموانئ ووسائل النقل الأخرى:

- إصدار قوانين تدعم تطوير شبكات السكك الحديدية والنقل البري لربط الموانئ بالمناطق الصناعية والمراكز التجارية الكبرى.
- إطلاق مشروعات جديدة لإنشاء موانئ جافة في المناطق الداخلية بهدف تقليل الضغط على الموانئ البحرية.
- تقديم حوافز قانونية وتشريعية لدعم الاستثمار في قطاع اللوجستيات وربط الموانئ بشبكة نقل متطورة.

٦- تحسين التنافسية الإقليمية للموانئ المصرية:

- تطوير استراتيجية قانونية لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة في قطاع الموانئ.
- إطلاق مبادرات حكومية لدعم الشركات العاملة في قطاع النقل البحري عبر تقديم تسهيلات مالية وإعفاءات ضريبية.
- تعزيز التعاون مع الموانئ الإقليمية والدولية من خلال اتفاقيات قانونية تهدف إلى تبادل الخبرات وتحسين الخدمات.

(1) Benot noel,opcit ,p24.



المطلب الرابع

ضرورة تعزيز الإطار القانوني المحلي لتلبية المعايير الدولية للموانئ

تُعد المنظومة القانونية للموانئ أحد العناصر الأساسية التي تحدد مدى كفاءتها وقدرتها التنافسية على المستوى الدولي. ومع تزايد التوجهات العالمية نحو التكامل الاقتصادي وتحرير التجارة البحرية، أصبح الامتثال للمعايير الدولية ضرورة ملحة لضمان تحسين تصنيف الموانئ المصرية، وجذب الاستثمارات، وتعزيز دورها كمراكز إقليمية للنقل البحري والخدمات اللوجستية^(١).

في هذا الإطار، يستدعي الأمر تحديث الإطار القانوني المحلي ليواكب التطورات العالمية في مجال السلامة البحرية، إدارة الموانئ، الإجراءات الجمركية، حماية البيئة، والتحول الرقمي، بما يحقق توافقاً تاماً مع المعايير الدولية التي حددها البنك الدولي والمنظمة البحرية الدولية (IMO).

أولاً: أوجه القصور في الإطار القانوني المحلي:

١ - قدم التشريعات البحرية وعدم مواكبتها للمعايير الدولية:

- تعتمد القوانين البحرية المصرية على تشريعات قديمة لا تواكب التطورات الحديثة في إدارة وتشغيل الموانئ.
- هناك تباين بين القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية التي وقّعت عليها مصر، ما يعيق الامتثال الكامل للمعايير الدولية.
- لا يوجد إطار قانوني متكامل ينظم علاقات الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) في إدارة وتشغيل الموانئ وفقاً للمعايير العالمية.

(١) Emmanuelle billy, opcit, p 25.

٢- تعقيد الإجراءات الجمركية وضعف التطبيق القانوني:

- لا تزال الإجراءات الجمركية معقدة وغير متماشية مع متطلبات منظمة التجارة العالمية (WTO)، مما يؤدي إلى تأخير الإفراج عن البضائع وزيادة التكاليف التشغيلية.
- ضعف تطبيق نظام النافذة الواحدة (Single Window System) الذي يُعتمد عليه عالميًا لتبسيط المعاملات الجمركية وتقليل التدخل البيروقراطي.
- غياب آليات قانونية واضحة تعزز التحول الرقمي في المعاملات الجمركية، مما يؤدي إلى بطء عمليات التخليص الجمركي^(١).

٣- عدم الامتثال الكامل لمعايير السلامة والأمن البحري:

- الموانئ المصرية لم تستكمل بعد تطبيق مدونة الأمن البحري (ISPS Code) بالشكل المطلوب، مما يؤثر على مستوى الأمن والسلامة في الموانئ.
- نقص التشريعات التي تلزم الموانئ بتحديث البنية التحتية الأمنية وفقًا لمعايير المنظمة البحرية الدولية (IMO).
- ضعف الرقابة القانونية على أنشطة الشحن والتفريغ، مما قد يؤدي إلى حدوث مخاطر تشغيلية وأمنية.

٤- عدم وجود قوانين صارمة لحماية البيئة البحرية:

- لا توجد آليات قانونية ملزمة تطبق بشكل فعال لإدارة النفايات البحرية والانبعاثات وفقًا لاتفاقية MARPOL الدولية لحماية البيئة البحرية.

(^١) Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, omi, new york, édition 2011, p 29

- غياب التشريعات التي تفرض استخدام الطاقة النظيفة وتقنيات الحد من التلوث في السفن والموانئ.
- ضعف التنسيق القانوني بين الجهات المعنية بحماية البيئة البحرية وإدارة الموانئ.
- ٥- نقص التشريعات المنظمة للتحويل الرقمي في الموانئ:
- لا تزال القوانين المحلية غير واضحة فيما يتعلق بتطبيق التكنولوجيا الحديثة مثل الذكاء الاصطناعي وإنترنت الأشياء (IoT) في إدارة الموانئ.
- غياب تشريعات تلزم بإنشاء منصات إلكترونية متكاملة تربط الجهات الحكومية والموانئ والشركات المشغلة لتسهيل تداول البيانات^(١).

ثانياً: الخطوات القانونية لتعزيز الامتثال للمعايير الدولية:

١- تحديث القوانين البحرية المصرية:

- إصدار قانون حديث للموانئ يتوافق مع اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (IMO) ، ومنظمة التجارة العالمية (WTO) ، والبنك الدولي.
- تبني إطار قانوني جديد ينظم إدارة وتشغيل الموانئ بالشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) وفقاً للمعايير الدولية.
- تعديل التشريعات البحرية لضمان التطبيق الصارم لاتفاقية MARPOL الخاصة بحماية البيئة البحرية.

(١) Cossi hervé assongba,opcit,p114.

٢- تبسيط الإجراءات الجمركية والتجارية:

- إصدار قانون جديد للجمارك يضمن تطبيق نظام النافذة الواحدة (Single Window System) في جميع الموانئ المصرية.
- وضع إطار قانوني يلزم جميع الموانئ بتطبيق الأنظمة الرقمية في إجراءات التخليص الجمركي لتسريع حركة الشحن وتقليل التكاليف التشغيلية.
- توحيد التشريعات الجمركية وإلغاء التداخل بين الجهات الحكومية المختلفة التي تعرقل عمليات التخليص الجمركي.

٣- تعزيز الأمن والسلامة البحرية:

- تعديل القوانين البحرية لضمان التطبيق الكامل لمدونة الأمن البحري (ISPS Code) في جميع الموانئ المصرية.
- إلزام شركات الشحن والموانئ بتحديث أنظمة الأمن والمراقبة وفقًا لأحدث المعايير الدولية.
- فرض رقابة قانونية صارمة على إجراءات السلامة في عمليات الشحن والتفريغ لمنع الحوادث البحرية وتقليل المخاطر التشغيلية.

٤- تعزيز حماية البيئة البحرية:

- إصدار قانون يلزم جميع الموانئ المصرية بتطبيق معايير MARPOL فيما يتعلق بإدارة النفايات البحرية وتقليل الانبعاثات الكربونية.^(١)
- فرض غرامات وعقوبات قانونية على السفن التي تتسبب في تلوث المياه البحرية.

(١) Cossi hervé assongba,opcit,p120.

- دعم مشروعات الطاقة النظيفة في الموانئ عبر تقديم حوافز قانونية للاستثمار في البنية التحتية المستدامة.

٥- تبني التحول الرقمي في إدارة الموانئ:

- وضع إطار قانوني يلزم جميع الموانئ المصرية بتطبيق أنظمة الموانئ الذكية (Smart Ports) التي تعتمد على إنترنت الأشياء (IoT)، والذكاء الاصطناعي (AI)، وتحليل البيانات الضخمة (Big Data).
- تطوير منصة إلكترونية موحدة تربط جميع الجهات المعنية بإدارة الموانئ لضمان تدفق المعلومات بسهولة وتسريع الإجراءات التشغيلية.
- وضع تشريعات تحفز الاستثمار في تطوير أنظمة إلكترونية حديثة لإدارة العمليات المينائية بكفاءة.

ثالثاً: الفوائد المتوقعة من تعزيز الإطار القانوني:

- تحسين تصنيف الموانئ المصرية عالمياً عبر الامتثال الكامل لمعايير البنك الدولي والمنظمة البحرية الدولية^(١).
- تسريع عمليات الشحن والتفريغ عبر تبسيط الإجراءات الجمركية والاعتماد على التكنولوجيا الرقمية.
- زيادة الاستثمارات الأجنبية في قطاع الموانئ نتيجة وضوح التشريعات وتوفير بيئة قانونية مستقرة.
- تحقيق الاستدامة البيئية من خلال تشريعات تلزم الموانئ والسفن بتقليل التلوث البحري واستخدام الطاقة النظيفة.
- تعزيز الأمن والسلامة البحرية وتقليل المخاطر التشغيلية عبر تشريعات صارمة تتوافق مع مدونة الأمن البحري (ISPS Code).

(١) أنظر إتفاقية روتردام، المادة 25 فقرة أولى، بند - ب

➤ رفع القدرة التنافسية للموانئ المصرية مقارنة بالموانئ الإقليمية والعالمية، مما ينعكس إيجابياً على الاقتصاد الوطني.

المبحث الثاني

دراسة مؤشر أداء موانئ الحاويات كمعيار دولي لتصنيف الموانئ عالمياً وفقاً لمعايير البنك الدولي قامت الباحثة بتقسيم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول

تأثير CPPI مؤشر أداء الحاويات على تصنيف الموانئ المصرية

أولاً: أداء الموانئ المصرية وفقاً لمؤشر CPPI

رغم الأهمية الاستراتيجية لمصر باعتبارها مركزاً بحرياً عالمياً بفضل موقعها الجغرافي الفريد وقناة السويس، فإن أداء الموانئ المصرية يعاني من تحديات عديدة تؤثر سلباً على تصنيفها في مؤشر CPPI، حيث سجلت الموانئ المصرية مراكز متأخرة مقارنة بموانئ إقليمية أخرى في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا^(١).

➤ الموانئ المصرية المشمولة في التصنيف: تشمل موانئ الإسكندرية، دمياط، بورسعيد، والعين السخنة، وهي من أهم الموانئ التي تلعب دوراً محورياً في التجارة الدولية.

➤ المراكز التي تحتلها هذه الموانئ: وفقاً لآخر إصدارات CPPI ، جاءت الموانئ المصرية متأخرة مقارنة بموانئ مثل ميناء جبل علي في الإمارات، وميناء طنجة في المغرب، وميناء جدة الإسلامي في السعودية.

(١) Maryse follin, la responsabilité du chargeur dans les relations avec le manutentionnaire, le droit maritime français, actes du colloque AFDM-ABDM, 18-19 octobre 2007, lamy, p.108

أسباب هذا التراجع تتعلق بعدة عوامل رئيسية سيتم مناقشتها بالتفصيل في القسم التالي:

ثانياً: العوامل المؤثرة على تصنيف الموانئ المصرية في CPPI

١- ضعف الكفاءة التشغيلية وزيادة زمن الشحن والتفريغ:

- يُعد الوقت الذي تستغرقه السفينة في الميناء أحد أهم معايير CPPI ، وتواجه الموانئ المصرية مشكلات في تقليل وقت المناولة.
- في بعض الحالات، تستغرق عمليات الشحن والتفريغ ضعف الوقت اللازم في موانئ منافسة، مما يؤدي إلى زيادة تكاليف التشغيل وتقليل جاذبية الموانئ المصرية.
- عدم توفر معدات متطورة ورافعات ذات كفاءة عالية يؤدي إلى إبطاء عمليات المناولة.

٢ - الإجراءات الجمركية والبيروقراطية:

- تأخير إجراءات التخليص الجمركي وعدم تطبيق نظام النافذة الواحدة (Single Window System) بشكل فعال يؤثر سلباً على تصنيف الموانئ المصرية.
- استمرار الاعتماد على الإجراءات الورقية بدلاً من التحول الرقمي الكامل يزيد من المدة التي تستغرقها السفن في الموانئ^(١).
- مقارنة بموانئ أخرى في المنطقة، مثل ميناء طنجة الذي يعتمد على أنظمة جمركية رقمية متكاملة، فإن الموانئ المصرية لا تزال بحاجة إلى إصلاحات كبيرة في هذا المجال.

(١) Emmanuelle billy,op cit,p 28.

٣- غياب التكامل بين الموانئ والبنية التحتية للنقل البري:

- ضعف الترابط بين الموانئ والطرق السريعة والسكك الحديدية يؤدي إلى تأخير في نقل البضائع، مما يؤثر على كفاءة الميناء.
- تأخر تحديث شبكات النقل الداخلي يحد من قدرة الموانئ المصرية على تسريع عمليات التوزيع والشحن.

٤- التحديات الأمنية وتأثيرها على تصنيف الموانئ^(١):

- التأخر في التطبيق الكامل لمعايير مدونة الأمن البحري (ISPS Code) قد يؤثر على قدرة الموانئ المصرية في الحصول على تصنيفات متقدمة في CPPI.
- ضعف التنسيق الأمني أحياناً يؤدي إلى فرض قيود إضافية على السفن، ما يؤثر على وقت التشغيل.

٥- عدم التوسع في استخدام التكنولوجيا والتحول الرقمي:

- تأخر رقمنة العمليات المينائية يؤثر على سرعة المعاملات، في حين أن موانئ متقدمة مثل ميناء روتردام في هولندا تعتمد على الذكاء الاصطناعي وإنترنت الأشياء (IoT) لتسريع الإجراءات.
- ضعف استخدام أنظمة الموانئ الذكية في بعض الموانئ المصرية يجعلها أقل قدرة على المنافسة عالمياً.

ثالثاً: الحلول القانونية والتشريعية لتحسين تصنيف الموانئ المصرية وفق CPPI

(١) تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق ٢٠، ص ١٦.

١- تعديل القوانين البحرية لتسريع الإجراءات الجمركية:

- إصدار قانون جديد للجمارك يتماشى مع اتفاقيات منظمة التجارة العالمية (WTO) لتقليل التعقيدات البيروقراطية.
- إلزام جميع الموانئ المصرية بتطبيق نظام النافذة الواحدة (Single Window System) لتسريع عمليات التخليص الجمركي.

٢- تحديث القوانين الخاصة بالبنية التحتية للموانئ والنقل:

- سن قوانين تدعم إنشاء مناطق لوجستية متكاملة تربط الموانئ بشبكات السكك الحديدية والطرق السريعة، مما يساهم في تقليل زمن نقل البضائع.
- تعديل التشريعات الخاصة بالاستثمار في البنية التحتية لتشجيع القطاع الخاص على تطوير الموانئ^(١).

٣- تطوير الإطار القانوني للتحويل الرقمي في الموانئ:

- وضع تشريعات تلزم جميع الموانئ بتبني أنظمة رقمية لإدارة العمليات البحرية باستخدام إنترنت الأشياء (IoT) والذكاء الاصطناعي (AI).
- إصدار قوانين تحفز الاستثمار في التكنولوجيا البحرية الحديثة لزيادة سرعة وكفاءة عمليات الشحن والتفريغ.

٤- تعزيز تطبيق المعايير الأمنية في الموانئ المصرية:

- إلزام جميع الموانئ بتطبيق مدونة الأمن البحري (ISPS Code) بشكل صارم لضمان الامتثال للمعايير الدولية^(٢).
- تطوير تشريعات تنظم استخدام التكنولوجيا الأمنية الحديثة مثل أنظمة المراقبة الذكية والطائرات المسييرة (Drones) لضمان الأمن البحري.

(١) راجع في ذلك: تقارير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي: (UNCITRAL) تقارير ودراسات حول الاتفاقيات الدولية الخاصة بتسوية المنازعات البحرية.

(٢) Emmanuelle billy, opcit, p.p 71, 72

المطلب الثاني

المعايير القانونية والتنظيمية لتصنيف الموانئ وفقاً للبنك الدولي

تصنيف الموانئ وفقاً للبنك الدولي يعتمد على مجموعة من المعايير القانونية والتنظيمية التي تهدف إلى تحسين كفاءة وفاعلية الموانئ في التعامل مع الحاويات، وبالتالي تعزيز التجارة الدولية. يتضمن هذا التصنيف عدة عوامل قانونية وتنظيمية تتعلق بالتشريعات المحلية والدولية التي تحكم عمليات الموانئ، بما في ذلك إجراءات الشحن، التنظيم الجمركي، قوانين حماية البيئة، وأطر تسوية المنازعات. في هذا السياق، سنستعرض المعايير القانونية والتنظيمية التي تؤثر بشكل رئيسي في تصنيف الموانئ: يتبع البنك الدولي مجموعة من المعايير القانونية والتنظيمية لتصنيف الموانئ وفقاً لمؤشر أداء موانئ الحاويات. هذه المعايير تتعلق بالتشريعات الوطنية والدولية التي تنظم حركة التجارة الدولية^(١)، ومن بينها:

أولاً: التشريعات الدولية المتعلقة بالتجارة البحرية:

إحدى الركائز الأساسية لتصنيف الموانئ هي التزامها بالتشريعات الدولية التي تحدد كيفية تنظيم التجارة البحرية. أهم الاتفاقيات والتشريعات الدولية التي تؤثر في تصنيف الموانئ تشمل:

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر: (UNCLOS) توفر إطاراً قانونياً لتنظيم الأنشطة البحرية العالمية، بما في ذلك حقوق المرور وحقوق الدول في استخدام البحار والممرات المائية الدولية.
- اتفاقية تسهيل التجارة العالمية: (WTO Trade Facilitation Agreement) تركز على تسهيل حركة التجارة عبر الحدود، مع تسريع إجراءات الموانئ، وتقليل التكاليف، وتسريع الإجراءات الجمركية.

(١) World Bank (2020). The Logistics Performance Index Report.

- اتفاقية أوسلو الدولية: (IMO) تمثل منظمة الأمم المتحدة البحرية الدولية (IMO) المسؤولة عن تنظيم الشحن البحري. تشمل معايير السلامة، البيئة، وكفاءة العمل في الموانئ البحرية.

ثانياً: التشريعات المحلية لتنظيم العمليات المينائية:

- تتبع الموانئ قوانين وتشريعات محلية تنظم عملياتها الداخلية، مثل التعامل مع الحاويات، تنظيم الرسوم، واستيفاء الإجراءات الجمركية⁽¹⁾. تتضمن هذه التشريعات:

- قوانين تنظيم الرسوم الجمركية والتعريفات: تتضمن هذه القوانين تحديد الرسوم التي يتعين على الشركات دفعها مقابل تحميل أو تفريغ الحاويات من السفن، وتختلف هذه الرسوم حسب كل ميناء.
- قوانين العمل في الموانئ: تشمل تشريعات متعلقة بالعمالة المينائية، بما في ذلك الحقوق العمالية وظروف العمل في الموانئ.
- قوانين الأمن والسلامة: ترتبط هذه القوانين بمعايير السلامة في عمليات الشحن والتفريغ، وضمان حماية العمال والسفن والبضائع في الموانئ.

ثالثاً : معايير الإجراءات الجمركية:

- تعد الإجراءات الجمركية من العناصر الحاسمة في تصنيف الموانئ. تشمل هذه الإجراءات:

⁽¹⁾ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). *Review of Maritime Transport* (Annual reports).

- الامتثال للأنظمة الجمركية الدولية: مثل الاتفاقات الجمركية بين الدول (مثل اتفاقية تيسير التجارة الجمركية) التي تهدف إلى تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية وتسهيل حركة التجارة عبر الحدود^(١).
- التقليل من أوقات الانتظار: يجب أن تكون الإجراءات الجمركية في الموانئ فعالة وسريعة لتقليل الوقت الذي تمضيه الحاويات في الميناء قبل تصديرها أو استيرادها.
- الامتثال للاتفاقيات الأمنية: مثل اتفاقية ISPS (نظام الأمن الدولي للموانئ والمرافق البحرية) التي تهدف إلى تحسين أمن الموانئ والسفن في مواجهة التهديدات الإرهابية.

رابعاً: التشريعات البيئية:

- تلعب القوانين البيئية دوراً هاماً في تصنيف الموانئ، حيث تلتزم الموانئ بإجراءات لحماية البيئة البحرية واتباع معايير الاستدامة. بعض التشريعات البيئية التي تؤثر في تصنيف الموانئ:
- معايير خفض التلوث البحري: تشمل التشريعات التي تنظم الانبعاثات الملوثة في البيئة البحرية بسبب السفن أو عمليات الميناء. وهذه المعايير تخضع لمراقبة من قبل منظمات مثل منظمة البحرية الدولية (IMO).
 - التشريعات المتعلقة بالتخلص من النفايات البحرية: تفرض هذه القوانين على الموانئ توفير منشآت للتعامل مع النفايات التي تنتجها السفن، بما في ذلك الزيوت المستخدمة والمخلفات الأخرى.

خامساً: تنظيم المنافسة والأسواق

(^١) Notteboom, T., & Rodrigue, J. (2009). *Port Regionalization: A Comparative Analysis of Global Ports and Port Regions*.

تسهم قوانين تنظيم المنافسة في تحسين أداء الموانئ وتقليل الاحتكارات. تشمل هذه القوانين:

- تنظيم نشاط الشركات البحرية: تتعلق هذه القوانين بكيفية تنظيم عمليات الشركات المشغلة للموانئ، مثل منع الممارسات الاحتكارية وتحقيق المنافسة العادلة.
- قوانين فتح الأسواق: تدعو بعض البلدان إلى تحرير سوق النقل البحري من القيود التجارية والاحتكارات، مما يتيح للموانئ جذب شركات شحن بحرية متعددة المنافسين^(١).

سادساً: أطر تسوية المنازعات

يعد حل النزاعات أحد العوامل القانونية التي تؤثر على تصنيف الموانئ. ينطوي هذا على:

- الاتفاقيات الدولية لتسوية المنازعات البحرية: مثل اتفاقية الأمم المتحدة بشأن التحكيم البحري والتي توفر أطراً قانونية لحل النزاعات بين شركات الشحن، الموانئ، والسلطات الحكومية.
- التحكيم في النزاعات التجارية: يعتمد عدد من الموانئ على آليات التحكيم لحل النزاعات بين أطراف التجارة الدولية، مما يساهم في تسريع العمليات التجارية.

(^١) El-Sayed, M. (2020). *Challenges and Opportunities for Egyptian Ports in the Global Maritime Sector*. Journal of Egyptian Maritime Studies.

سابعاً: الالتزام بالمعايير الدولية للتكنولوجيا

تلعب التكنولوجيا دوراً كبيراً في تحسين أداء الموانئ. الموانئ التي تعتمد على أنظمة تكنولوجية متقدمة في إدارة الحاويات والنقل البحري يكون أداؤها أعلى. لذا فإن وجود إطار قانوني يحفز استخدام التكنولوجيا الحديثة يعد من المعايير القانونية المعتبرة في تصنيف الموانئ^(١).

ثامناً: الأمن البحري وحماية البيانات

تتضمن القوانين المتعلقة بالأمن البحري وحماية البيانات التأكد من أن الموانئ تتبع المعايير الأمنية العالمية مثل:

- التشريعات الأمنية للموانئ: مثل نظام الأمن الدولي للموانئ (ISPS) الذي يتطلب من الموانئ الالتزام بمعايير أمنية صارمة لحماية المنشآت البحرية ضد المخاطر المحتملة.
 - حماية البيانات التجارية: تنظيم كيفية حماية البيانات التجارية من التسريب أو الاستخدام غير القانوني، وهي مسألة تتعلق بشكل خاص بالأنظمة اللوجستية الإلكترونية في الموانئ.
- من خلال المعايير القانونية والتنظيمية التي تطرقت إليها هذه الدراسة، يتبين أن تصنيف الموانئ وفقاً للبنك الدولي يعتمد بشكل كبير على الالتزام بعدد من التشريعات المحلية والدولية. هذه المعايير تساهم في ضمان كفاءة وفعالية الموانئ في مواجهة التحديات اللوجستية، وتحسين القدرة التنافسية للموانئ في التجارة العالمية. تعد الموانئ التي تلتزم بهذه المعايير أكثر قدرة على جذب الاستثمارات، تحسين الجودة، وزيادة التدفقات التجارية^(٢).

^(١) Shaw, M. (2008). *International Law* (6th ed.). Cambridge University.

^(٢) Lammers, E., & Kühl, P. (2017). *International Maritime Law and Dispute Resolution*. Oxford University Press

الخاتمة

أولاً : النتائج :

انتهي البحث إلى مجموعة من النتائج على النحو التالي:

١. تعتبر الموانئ البحرية من العوامل الحيوية في الاقتصاد العالمي، إذ تسهم في تعزيز التجارة الدولية وتسهيل حركة البضائع. ورغم الأهمية الاستراتيجية للموانئ المصرية، فإنها تواجه تحديات تؤثر على تصنيفها العالمي، وفقاً لمؤشر أداء موانئ الحاويات (CPPI) يهدف هذا البحث إلى دراسة آليات تسوية المنازعات البحرية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، وكيفية التعامل مع هذه التحديات لتحسين أداء الموانئ المصرية.
٢. يُعد مؤشر أداء موانئ الحاويات (CPPI) أحد الأدوات التي تستخدمها المؤسسات الدولية لتقييم الأداء الفعلي للموانئ حول العالم. يتم حساب هذا المؤشر سنوياً بواسطة البنك الدولي، ويعتمد على مجموعة من المعايير التي تقيس كفاءة الموانئ في تقديم خدماتها اللوجستية وتحقيق التنافسية في سوق النقل البحري الدولي. يتناول هذا المطلب كيفية تأثير CPPI على تصنيف الموانئ المصرية ويستعرض المعايير التي يعتمدها المؤشر مثل الكفاءة التشغيلية، البنية التحتية، التكامل الرقمي، القدرة الاستيعابية، والبحث والتطوير.
٣. تعاني الموانئ المصرية من تحديات عدة تؤثر سلباً على تصنيفها في CPPI. يشمل ذلك ضعف البنية التحتية، الافتقار إلى المعدات الحديثة، الازدحام في الأرصفة، ضعف أنظمة التحكم والرقابة، نقص الاستثمار في تحسين المرافق، وغياب التنسيق بين الجهات المعنية. يهدف هذا المطلب إلى تحليل هذه التحديات وكيفية تأثيرها على الأداء العام للموانئ المصرية.
٤. يبرز البحث الفجوات القانونية والإدارية التي تحد من قدرة الموانئ المصرية على تحسين تصنيفها. يشمل ذلك القصور في التشريعات البحرية المحلية، وتأخر الإصلاحات القانونية، وصعوبة تطبيق المعايير الدولية. يتم استعراض مدى توافق القوانين المصرية مع اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار والإجراءات المطلوبة لسد هذه الفجوات.
٥. يتم تحليل كيفية تأثير معايير CPPI على الموانئ المصرية، من خلال مقارنة أدائها بأداء موانئ دولية ذات تصنيف متقدم. كما يتناول البحث مدى قدرة الموانئ المصرية على تحسين تصنيفها من خلال الاستثمارات الاستراتيجية وتبني سياسات تتماشى مع المعايير الدولية.

ثانياً: التوصيات :

١. يقدم البحث حلولاً عملية لتطوير أداء الموانئ المصرية تشمل تحديث البنية التحتية، الامتثال للمعايير الدولية، تبني التكنولوجيا الحديثة، تحسين القدرة الاستيعابية، وتعزيز التعاون الدولي في البحث والتطوير.
٢. يقترح البحث مجموعة من التوصيات التي تشمل تحديث التشريعات البحرية المصرية، اعتماد نظم تحكيم دولية لتسوية المنازعات البحرية، وإصلاح الأنظمة الجمركية واللوجستية بهدف تحسين كفاءة العمليات التشغيلية للموانئ، وفي ضوء التحديات التي تواجه القوانين البحرية المصرية، توصي الباحثة بعدد من الإجراءات التي ينبغي اتباعها لضمان تحديث التشريعات:
 - إعادة صياغة قوانين البحار لتتوافق مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
 - تبني قوانين أمنية حديثة تتماشى مع المعايير الدولية لمكافحة الإرهاب البحري و التهريب.
 - تطوير آليات التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية وفقاً لأفضل الممارسات الدولية.
 - إدراج بنود قانونية خاصة بحماية البيئة البحرية للامتثال مع التشريعات الدولية.
 - تنظيم حقوق المرور عبر المياه الإقليمية وفقاً للمعايير الدولية لضمان سهولة حركة السفن في الموانئ المصرية.
- ومن خلال تبني هذه الإصلاحات القانونية، ستحقق الموانئ المصرية تحسناً ملحوظاً في تصنيفاتها العالمية، مما يعزز من مكانتها في التجارة الدولية و حركة النقل البحري.
٣. يختتم البحث بوضع استراتيجية طويلة الأجل لتحسين تصنيف الموانئ المصرية في المؤشرات العالمية، مع التركيز على الاستثمارات في البنية التحتية، تبني التقنيات الحديثة، وتعزيز بيئة قانونية تدعم التنمية المستدامة في قطاع الموانئ.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية:

١. أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر.
٢. دحماني محمد الصغير، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على ظهر السفينة، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، بتاريخ ٢ و ٣ مايو، منشورات الألفية الثالثة، جامعة وهران.
٣. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٤، مصر.
٤. محمد سيد الفقى، تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
٥. إتفاقية روتردام، المسماة إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨، المادة ١ فقرة ٢٦.
٦. تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة والتسعين، المنظمة البحرية الدولية، لجنة السلامة البحرية، البند ٢٢ من جدول الأعمال، ٩ يونيو ٢٠١٤، المرفق ٢٠.

ثانياً: باللغة الأجنبية:

1. Arrimage sécuritaire – guide pour les exportateurs-,le service des délégués commerciaux du canada,ministère des affaires étrangères et du commerce international,canada, troisième édition
2. Baye cisse , l'arrimage et le saisissage des marchandises transportees par mer,master, universite de droit d'économie et des sciences d'aix- marseille,centre de droit maritime et des transports (CDMT),année universitaire 2002-2003.
3. El-Sayed, M. (2020). Challenges and Opportunities for Egyptian Ports in the Global Maritime Sector. Journal of Egyptian Maritime Studies.
4. Emmanuelle billy,l'arrimage des conteneurs,master, université paul cezanned'aix-marseille 3,faculte de droit et de sciences politiques, centre de droit maritime et des transports (CDMT),année universitaire 2006-2007.

5. Julie seguineau, le transport de marchandises dangereuses par porteconeteneurs, master, universite paul cezanne-aix- marseille, faulte de droit et sciences politiques aix- marseille, centre de droit maritime et des transports (CDMT), 2007-2008.
6. Julien dubreuil, la logistique des terminaux portuaires de conteneurs, cirrelt-38, aout 2008, p 30.
7. Lammers, E., & Kühl, P. (2017). International Maritime Law and Dispute Resolution. Oxford University Press
8. Maryse follin, la responsabilité du chargeur dans les relations avec le manutentionnaire, le droit maritime français, actes du colloque AFDM-ABDM, 18-19 octobre 2007, lamy
9. Notteboom, T., & Rodrigue, J. (2009). Port Regionalization: A Comparative Analysis of Global Ports and Port Regions.
10. Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, omi, new york, édition 2011.
11. Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, omi, new york, édition 2011
12. Shaw, M. (2008). International Law (6th ed.). Cambridge University.
13. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). Review of Maritime Transport (Annual reports).
14. World Bank (2020). The Logistics Performance Index Report.

فهرس المحتويات

الموضوع
المقدمة
الفصل الأول : حصر أهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة والنقل البحري المصدق عليها من جانب الدولة المصرية بالمجال البحري
المبحث الأول: اتفاقية بروكسل: (المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن - قواعد لاهاي- ١٩٢٤م)
المطلب الأول : شروط تطبيق معاهدة بروكسل
المطلب الثاني : نطاق تطبيق الاتفاقية
المبحث الثاني: اتفاقية هامبورغ: (اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع قواعد هامبورغ ١٩٧٨م).
المبحث الثالث: اتفاقية روتردام: (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً).
الفصل الثاني: التصنيف العالمي للموانئ المصرية وفقا لمؤشر أداء موانئ الحاويات
المبحث الأول: حصر أهم العقبات التي تواجه الموانئ المصرية والمؤثرة علي تصنيفها العالمي وفقا للمعايير الدولية للبنك الدولي
المطلب الأول: أسباب تراجع تصنيف الموانئ المصرية
المطلب الثاني: تحليل العلاقة بين القوانين البحرية الوطنية والامتثال للمعايير الدولية
المطلب الثالث: تحديد أسباب تراجع التصنيف العالمي للموانئ المصرية وتحديد الأهداف القانونية للاقتراحات المستقبلية
المطلب الرابع : ضرورة تعزيز الإطار القانوني المحلي لتأدية المعايير الدولية للموانئ
المبحث الثاني: دراسة مؤشر أداء موانئ الحاويات كمعيار دولي لتصنيف

الموائى عالميا وفقا لمعايير البنك الدولي
المطلب الأول: تأثير CPPI مؤشر اداء الحاويات على تصنيف الموائى المصرية
المطلب الثانى: المعايير القانونية والتنظيمية لتصنيف الموائى وفقاً للبنك الدولي
الخاتمة
النتائج
التوصيات
قائمة المراجع
الفهرس