



جامعة بنها
كلية الحقوق
قسم القانون التجاري

ورقة بحثية مقدمة من الباحث
عبد الخالق محمود عبد الخالق سماعة
تحت عنوان

**الحماية الموضوعية للشاحن البحري وفقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل
الدولي للبضائع عن طريق البحر (قواعد روتردام 2009)**

تحت اشراف

أ.د/ عصام حنفي محمود موسي	أ.د/ حنان عبد العزيز إبراهيم مخلوف
أستاذ ورئيس قسم القانون التجاري والبحري-جامعة بنها	أستاذ القانون التجاري والبحري-جامعة بنها
ووكيل الكلية لشئون الدراسات العليا سابقاً	ووكيل الكلية لشئون البيئة وخدمة المجتمع سابقاً

مقدمة

يعتبر النقل الدولي عن طريق البحر من أهم وسائل النقل الفعالة لنمو حركة التبادل الدولية، وهو وإن كان يشترك مع باقي وسائل النقل الأخرى في المبادئ الاقتصادية إلا أنه يتميز بأن طريق النقل عموماً مفتوحاً للجميع نتيجة لمبدأ حرية البحار، ويعمل به ناقلين عديدين، والقاعدة السائدة به هي حرية المنافسة⁽¹⁾، كما يتميز بقابليته لنقل البضائع بكميات ضخمة سواء من حيث الوزن أو الحجم، أيضاً يتميز بقلّة التكلفة مقارنة ببعض أنواع النقل الأخرى، وهو الأمر الذي يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الدولي أو الوطني⁽²⁾.

ولقد ادى انعدام التكافؤ الاقتصادي بين الناقلين والشاحنين على مدار العقود الماضية إلى اختلال التوازن بينهما، حيث أن الناقلين مالكي السفن البحرية هم الأقوى اقتصادياً⁽³⁾، وكان مبدأ سلطان الإرادة هو المطبق حيث لم تكن هناك اتفاقات دولية تنظم المسؤوليات، فكان الناقلين يملون شروطهم على الشاحنين، خاصة الشروط التي تتعلق بإعفائهم من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها⁽⁴⁾.

وعلى مدار العقود الماضية كافح الشاحنين في العديد من الدول للحد من إدراج الناقلين لشروط الإعفاء من المسؤولية أو إبطالها. إلا أن كل هذه المحاولات قد بائت بالفشل في مواجهة جماعة الناقلين حيث أنها تملك القوة الاقتصادية. إلى أن أصدر الكونغرس الأمريكي⁽⁵⁾ أول قانون بالولايات المتحدة الأمريكية في ١٣/٣/١٨٩٣ وسمى باسم السناطور الأمريكي واضعه (هارتر) Harter act، وكان أول قانون وضعي يحد من شروط الإعفاء من المسؤولية، حيث رسم الخطوة الأولى لتخفيف قسوة الناقلين، وكان من أهم مزايا هذا القانون أنه حاول أن يوازن بين

(1) د/أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، الإشعاع الفنية، ٢٠٠٨، ص ٣١.

(2) د/ هاني دويدار، موجز القانون البحري، الدار الجامعية للنشر، ١٩٩٩، ص ١٤٧.

(3) د/ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ١.

(4) د/ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، ١٩٧٥، ص ١٧٧، أيضاً، د/ بور طال أمينة، الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد ٣، ص ٢٢٨. الموقع الإلكتروني:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/83775/1/2/553>

(5) الكونغرس الأمريكي: هو المؤسسة الدستورية الأولى في الولايات المتحدة الأمريكية ويعتبر الهيئة التشريعية في النظام السياسي، تأسس في ٤ مارس ١٧٨٩، ومقره الرئيسي في واشنطن عاصمة الولايات المتحدة الأمريكية، ويتألف من مجلسين هما: مجلس الشيوخ الأمريكي، ومجلس النواب الأمريكي، وللمزيد راجع www.congress.gov.

مصالح الشاحنين والناقلين حين وضع حجر الأساس لمبدأ التمييز بين الخطأ في الملاحة وبين الخطأ في العناية بالبضائع، لذي لاقى استحسانا عاما حيث تبنت أحكامه عدة دول أخرى كأستراليا ونيوزيلندا وكندا⁽¹⁾.

وفى عام ١٩٢١ قامت جمعية القانون الدولي في لاهاي بصياغة سند شحن نموذجي يبطل أي شروط تقضى بإعفاء الناقلين من المسؤولية المترتبة عن الأخطاء التجارية فقط على أن يعفى الناقل من الأخطاء الملاحية وأخرى غيرها. إلا أن هذه القواعد لم تكن ملزمة إلا في حالة اتفاق الأطراف على تطبيقها، والنص عليها بعقد النقل. بالتالي كان من الصعب جداً حماية حقوق الشاحنين في ظل هذه القواعد لأنها مازالت تترك الحرية للأطراف وخاصة الناقلين. وهو ما أدى بدوره إلى المطالبة بتبني هذه القواعد في ثوب معاهدة دولية ملزمة للدول الأطراف المنضمين إليها والمصدقين عليها بالمؤتمر المنعقد ببروكسيل عام ١٩٢٢⁽²⁾.

وفى الخامس والعشرين من أغسطس عام ١٩٢٤ تم التوقيع على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، ودخلت حيز التنفيذ في تاريخ ١٩٣٣/٦/٢ وكانت معاهدة سندات الشحن بمثابة أول انتصار لمصالح الشاحنين في مواجهة الناقلين⁽³⁾.

والواقع أن اتفاقية بروكسيل لسندات الشحن قد استلهمت معظم قواعدها من قانون هارتر الأمريكي السابق الإشارة إليه والذي صدر في ١٨٩٣، والذي كان يهدف في المقام الأول حماية الشاحنين، ذلك أن دولة الولايات المتحدة الأمريكية كانت في ذلك الوقت من الدول الشاحنة، وذلك عن طريق ابطال شروط الإعفاء من المسؤولية⁽⁴⁾.

(١) د/ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري (عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٣٤، أيضاً أنظر، د/ إبراهيم مكي إبراهيم، دعوي المسؤولية على الناقل البحري، رسالة دكتوراة، جامعة عين شمس، ١٩٧٣، ص ٢٢٠، أيضاً، د/ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨، ص ٢، ٣.

(٢) أنظر بالتفصيل في المعطيات التي مهدت للمعاهدة، د/ بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسيل وتعديلاتها، منشورات الحلبي الحقوقية، المجلد ١، الطبعة الأولى، ٢٠٠٦، ص ٥ وما يليها.

(٣) د/ سليم بودليو، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسيل، مجلة العلوم الإنسانية، العدد ٤٢، المجلد أ، ٢٠١٤، ص ٥١٦.

(٤) د/ جلال وفاء محمد، مدي فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٥، ص ١٣، هامش رقم ١١، كما تم الإشارة إلي النص الكامل لقانون هارتر الأمريكي:

Nicholas J.Healy& David J.Sharpe, Admiralty, Cases and Materials, 1979.

وصدر بروتوكول معدل للاتفاقية (قواعد فيسبي⁽¹⁾) والتي حصلت على اسمها من مدينة فيسبي في ستوكهولم. حيث عقد المؤتمر البحري الدولي للجنة (CMI)⁽²⁾ عام ١٩٦٣ واعتمد المؤتمر تغييرات على قواعد لاهاي، وفي ٢٣ فبراير ١٩٦٨ تم التوقيع في بروكسيل لتعديل قواعد لاهاي وفي ٢٣ يونيو ١٩٧٧، دخلت قواعد فيسبي حيز التنفيذ. والذي نص على منح الدول إمكانية إدراج شرط بارامونت⁽³⁾، أو ادخال قواعد هذه الاتفاقية في تشريعها الوطني بالشكل الذي يتناسب معه هذا التشريع ليضفي مزيداً من الحماية للشاحنين، ووافقت مصر على التعديل بقرار رئيس الجمهورية رقم ٤٦٢ لسنة ١٩٨٢ في ٢٢ سبتمبر ١٩٨٢، وتم التعديل ببروتوكول آخر عام ١٩٧٩ والذي عرف ببروتوكول حقوق السحب الخاصة والذي دخل حيز التنفيذ في ١٩٧٩/١٢/٢٥.

إلا أن معاهدة بروكسيل عجزت عن مجارة التطور الاقتصادي للنقل البحري والتكنولوجي ولم تغير في مركز الناقل حيث أنه مازال الأقوى، والدول الشاحنة رأت أن معاهدة بروكسيل والبروتوكولات المعدلة لها مازالت في صف الناقلين، لإقرارهم العديد من الأسباب لإعفاء الناقل من المسؤولية⁽⁴⁾.

إزاء ما سبق عكفت الأمم المتحدة ممثلة في لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على دراسة الوضع لحماية الشاحنين، وقامت بتشكيل لجنة مكونة من إحدى وعشرين دولة لتقديم مشروع معاهدة تحكم مسؤولية الناقل البحري. حيث تم الموافقة على تبني اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر. بالمؤتمر المنعقد بهامبورج بألمانيا عام ١٩٧٨، والتي عرفت باسم قواعد هامبورج، وقدمت الاتفاقية نظاماً لمسئولية الناقل البحري للبضائع وقع عليها ٢٨ دولة، وصادق عليها ٢٤ دولة من بينها خمس دول عربية، ولم توقع عليها أي دولة عربية، ودخلت حيز النفاذ

(١) تنص المادة ٦ من بروتوكول فيسبي " فيما بين الأطراف في هذا البروتوكول. يجب قراءة الاتفاقية والبروتوكول وتفسيرهما معا على أنهما صك واحد.

لا يقع على أي طرف في هذا البروتوكول واجب تطبيق أحكام هذا البروتوكول على سندات الشحن الصادرة في دولة طرف في الاتفاقية ولكنها ليست طرفاً في هذا البروتوكول ."

(٢) اللجنة البحرية الدولية (CMI) هي منظمة دولية غير حكومية أنشئت في بلجيكا عام ١٨٩٧ وهدفها المساهمة في توحيد وتنسيق التشريعات البحرية على المستوى العالمي وموقعها الإلكتروني الرسمي www.comitemaritime.org.

(٣) شرط بارامونت: تضمنين سند الشحن شرطاً يقضى باختيار تطبيق المعاهدة، بشرط ألا يكون مخالفاً للنظام العام، ولا يحدث هذا الشرط أثره إلا إذا نص عليه في سند الشحن أو أية وثيقة ماثلة، وكان النقل دولياً في حكم المعاهدة، وقد نصت عليه معاهدة بروكسيل في المادة الخامسة من البروتوكول ١٩٦٨ " قواعد لاهاي فيسبي".

(٤) الباحث/ مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، العدد ٤، المجلد ٥٢، ٢٠٢١، ص ١٠.

في الأول من نوفمبر ١٩٩٢، وانضمت إليها مصر بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩، وصارت أحكامها نافذة منذ ١٩٩٢^(١).

إلا أن دول العالم انقسمت بين دول منضمة لاتفاقية بروكسيل ١٩٢٤ وأخرى منسحبة منها. لانضمامها لقواعد هامبورج ١٩٧٨، فلم يعد هناك توحيد قانوني لأحكام النقل البحري الدولي خاصة بعد ازدهار فكرة النقل الدولي متعدد الوسائط. ففكرت اللجنة البحرية (CMI) في ادخال تعديلات جديدة، وكان الرأي الأرجح هو اعداد اتفاقية جديدة تحكم عقود نقل البضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر فأخذت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (CNUDCI)^(٢) على عاتقها اعداد مشروع اتفاقية جديدة متعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "قواعد روتردام" لتعتمدها اللجنة بتاريخ ١١ ديسمبر ٢٠٠٨، إلا أن التوقيع على هذه الاتفاقية لا يترتب أي التزامات على الدول الموقعة إلا بعد أن يبدأ نفاذ الاتفاقية، في لم تدخل حيز التنفيذ بعد، حيث أنها تحتاج إلى تصديق عشرين دولة عليها^(٣).

وقواعد روتردام هي أحدث محاولة من المجتمع الدولي لتوحيد قواعد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، حيث من المفترض أن تنشأ هذه القواعد نظاماً عالمياً موحداً يحكم عقود النقل الدولي^(٤).

(١) نشر بالجريدة الرسمية، العدد رقم ١٥، في ١١/٤/١٩٩١.

(٢) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (CNUDCI) هي هيئة رئيسية تابعة لمنظومة الأمم المتحدة في مجال القانون التجاري الدولي، ذات عضوية عالمية متخصصة في اصلاح القانون التجاري على نطاق العالم، وأنشئت بقرار من الجمعية العامة ٢٢٠٥ (د-٢١)، مؤرخ في ١٧ ديسمبر ١٩٦٦، وتتمثل مهمتها في عصرنه وموائمة القواعد المتعلقة بالأعمال التجارية الدولية. وتسميتها بالإنجليزية "UNCITRAL" وموقعها الإلكتروني الرسمي www.uncitral.org.

(٣) نصت المادة رقم ٩٤ من الاتفاقية على بدء النفاذ: ١- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

٢- فيما يخص كل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على إيداع الصك المناسب باسم تلك الدولة.

٣- تطبق كل دولة متعاقدة هذه الاتفاقية على عقود النقل التي تبرم في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعده.

(٤) فضلاً راجع قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الثالثة والستون، البند ٧٤ من جدول الأعمال، ٢/٢/٢٠٠٩، ٦٣/٢٢٢.

إشكالية البحث

لا شك أن الدول الشاحنة التي لا تملك أسطولاً بحرياً تعتمد على أساطيل الدول الناقلة لنقل بضائعها عن طريق البحر من دولة لأخرى، بالتالي فهي التي تحتاج إلى حماية قانونية، خاصة وأن الدول المتقدمة هي التي تمتلك أساطيل النقل البحري وهي الأقوى اقتصادياً، وهي التي تفرض شروطها بعقد النقل البحري.

والمرشح المعني بسن القوانين الخاصة بالنقل البحري للبضائع في الدول الشاحنة يركز على إضافة الحماية القانونية للشاحنين من القوة الاقتصادية التي يتمتع بها جماعة الناقلين، إلا أن تطبيق هذه القوانين الوطنية تقف عاجزة أمام الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري بمجرد تحقق شروط انطباقها على عقد النقل البحري وتكون أحكام الاتفاقية الدولية هي الواجبة التطبيق على عقد النقل البحري. فالى أي مدى حققت هذه الاتفاقيات الدولية الحماية اللازمة للطرف الضعيف (الشاحن)؟ فعلى مدار العقود الماضية تم إقرار العديد من الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري الدولي للبضائع، وقواعد روتردام ٢٠٠٩ هي أحدث الاتفاقيات في محاولة من المجتمع الدولي لتوحيد بعض قواعد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، فالى أي مدى نجحت هذه القواعد في بلوغ هذه الغاية وهل أضافت الحماية اللازمة للشاحنين عن سابقتها من الاتفاقيات الدولية، أم أن موقف الشاحن البحري مازال يحتاج إلى حماية إضافية وأن الاتفاقية لم تأت بجديد في هذا الشأن، حيث بمجرد دخولها حيث النفاذ ستقف التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية السابقة لها عاجزة عن التطبيق.

منهج البحث

للقوف على إذا ما كانت الاتفاقية قد قدمت الحماية المرجوة لجماعة الشاحنين على خلاف الاتفاقيات السابقة لها، ارتئينا أن ننتعمق في دراسة أحكام الاتفاقية التي من شأنها تؤثر على موقف الشاحن، باتباع كل من المنهج الاستنباطي والتحليلي لأحكام الاتفاقية التي تحقق له الحماية أو للأحكام التي تنعكس على مركزه القانوني للقوف على ما إذا كانت أحكام الاتفاقية قد حققت مزيداً من الحماية للشاحنين عن الاتفاقيات السابقة.

أهداف البحث

يهدف البحث إلى الوقوف على موقف الاتفاقية من مبدأ حرية التعاقد، وهو ذات المبدأ كان محل الخلاف بين الناقلين والشاحنين على مدار العقود الماضية، حيث أن المادة ٨٠ من الاتفاقية قد تناولت هذا المبدأ تحت اسم قواعد خاصة بشأن العقود الكمية، وهل الأحكام الخاصة بالعقد الكمي قد حققت الحماية المرجوة للشاحنين من

جماعة الناقلين، أم أن الناقلين في ظل هذه الأحكام المستحدثة قد ازدادت قوتهم عن القوة التي كانوا يتمتعون بها في ظل أحكام الاتفاقيات السابقة.

أيضاً اتفاقية روتردام أخذت في اعتبارها التقدم التكنولوجي الذي أصبح النقل ينفذ بواسطته، فقامت بتغيير العديد من المفاهيم، فاستعاضت عن سند الشحن بمستند النقل والذي يمكن أن يكون قابل للتداول أو غير قابل للتداول، كما استحدثت مصطلح سجل النقل الإلكتروني اعترافاً منها بالمحركات الإلكترونية لمجابهة التطور والحداثة للنقل الدولي البحري وأعطت له نفس مفعول مستند النقل وفي ظل هذه الأحكام والمصطلحات المستحدثة يثور التساؤل حول مقدار الحماية القانونية التي توفرها هذه الاحكام المستحدثة للشاحن البحري. فكل هذه التساؤلات تحدد مقدار الحماية الموضوعية للشاحن البحري في ظل أحكام قواعد روتردام ٢٠٠٩.

خطة البحث

المبحث الأول: وثائق النقل المستحدثة وأثرها في حماية الشاحنين.

المبحث الثاني: عقد النقل الكمي، ومدى فعالية أحكامه في حماية الشاحن.

المبحث الأول

وثائق النقل المستحدثة وأثرها في حماية الشاحنين

تمهيد وتقسيم:

الاتفاقية لم تستخدم مصطلح سند الشحن، واستعاضت عنه بمصطلح مستند النقل، في محاولة منها للتوسع في تطبيق أحكامها ليتسع وسائل نقل أخرى بجانب النقل البحري، وخصصت الاتفاقية الفصل الثامن منها للأحكام المنظمة لإصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، كما حددت البيانات التي تورد بأي منهما بالمواد ٣٥، ٣٦. وفي ظل هذه الأحكام والمصطلحات المستحدثة كان لابد لنا من التعمق في تناولها، للوقوف على ما إذا كان أثر تطبيق هذه الأحكام على عقد النقل الدولي سوف يكون بالإيجاب أو بالسلب على الشاحن.

ووثائق النقل لها أهمية كبيرة في حماية الشاحن، فنجد أن مستند النقل الذي يصدره الناقل يعد وسيلة أساسية لإثبات وجود عقد النقل، ويثبت أيضاً تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع لتنفيذ النقل (المادة رقم ١ فقرة ١٤)، ونجد أن الاتفاقية أعطت لسجل النقل الإلكتروني نفس الوظائف التي يقوم بها مستند النقل الورقي، فهو يعد وسيلة

لإثبات وجود عقد النقل، كما يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع (المادة رقم ١ فقرة ١٨)، فوثائق النقل إذن تعد من أهم الوسائل التي يستطيع الشاحن اثبات حقه بها في مواجهة الناقل.

ونظراً لقوة وثائق النقل في اثبات ما تحتويه من بيانات، فينبغي على الناقل التحقق من صحة البيانات المقدمة من الشاحن، خاصة المتعلقة منها بحالة البضائع الظاهرية وكميتها أو وزنها قبل أن يقوم بإدراجها بمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، حيث أن إدراج هذه البيانات بوثائق النقل تعد دليلاً على استلام الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بالحالة الموصوفة بها في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

وبناء على ما سبق ارتئينا تقسيم هذا البحث إلى المطلبين التاليين:

المطلب الأول: أحكام وثائق النقل المستحدثة.

المطلب الثاني: بيانات وثائق النقل، والتحفظات على تفاصيل العقد.

المطلب الأول

أحكام وثائق النقل المستحدثة

تمهيد وتقسيم:

عرفت المادة رقم ١ بالفقرة ١٤ من الاتفاقية مستند النقل، يعنى المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

(أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛ (ب) ويثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه. ومستند النقل قد يكون قابل للتداول أو غير قابل للتداول.

كما عرفت الفقرة ١٨ من ذات المادة سجل النقل الإلكتروني، يعنى المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني والتي:

(أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛ (ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.

وسجل النقل الإلكتروني قد يكون قابل للتداول أو غير قابل للتداول.

وعلى ذلك نقسم هذا المبحث على النحو التالي:

الفرع الأول: تعريف وثائق النقل وأشكالها.

الفرع الثاني: وظائف وثائق النقل وحجبتها في الإثبات.

الفرع الأول

تعريف وثائق النقل وأشكالها

إن قواعد روتردام تزيل مصطلح سندات الشحن وهو المصطلح الذي استقر العمل به منذ صدور اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤^(١)، وتشير بدلا منه إلى مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، حيث تأخذ قواعد روتردام هذا النهج للتعامل مع الاستخدام المتزايد لأنواع مختلفة من سندات الشحن التي أصبحت شائعة في عدد من معاملات النقل البحري^(٢).

أولاً: تعريف مستند النقل وشكله

(١) حيث سميت معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن (بروكسيل ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤)، وتناولت في المادة الثالثة رابعاً، سابعا، وظيفة سند الشحن كإثبات لتسلم الناقل للبضائع بالحالة الموصوفة به، وشحن البضائع بالسفينة. أيضا قواعد هامبورج ١٩٧٨، نصت بالفقرة السابعة من المادة الأولى، على تعريف لسند الشحن ولم تتناول أي مصطلحات خاصة بوثائق النقل، كما تناولت وثائق النقل، بالمادة ١٤ اصدار سند الشحن، والمادة ١٥ تناولت محتويات سند الشحن، المادة ١٦ تناولت سندات الشحن والتحفظات عليها.

وقانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، نص في المادة ١٩٩ فقرة ١، يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسليم البضائع سند شحن. كذلك نظمت باقي الفقرات ٢، ٣، ٤ من ذات المادة القواعد المنظمة لإصدار سند الشحن، كما تناولت المادة ٢٠٠ بيانات سند الشحن، كما نظمت المادة ٢٠٢، عدد نسخ سند الشحن، والمادة ٢٠٤، أشكال سند الشحن، أيضاً المادة ٢١٠، تتناول وظيفة سند الشحن في الإثبات.

(٢) kofi Mbiah, updating the rules on international carriage of goods by sea, the Rotterdam rules, page 6,7& PH. DELEBECQUE, la convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle, Annuaire de droit maritime et océanique (ADMO), 2008.

ومن وجهة نظرنا أن مستند النقل هو سند الشحن إلا أن الاتفاقية استعاضت عن مصطلح سند الشحن بمصطلح مستند النقل في محاولة منها لتطبيق النقل الدولي من الباب إلى الباب والذي يمكن أن يتخلله عملية نقل بوسيلة نقل أخرى إضافة إلى النقل بالسفينة (النقل متعدد الوسائط)، وهو الذي يمكن أن يتبين لنا من خلال تناولنا للقواعد والأحكام المنظمة لمستند النقل.

١ - تعريف مستند النقل

يمكن تعريف مستند النقل: هو المستند الذي يصدره الناقل، والذي يثبت عقد النقل، كما يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع^(١).

وتعريف مستند النقل يتوافق في المضمون مع تعريف سند الشحن الوارد في المادة الأولى الفقرة السابعة من قواعد هامبورج ١٩٧٨، حيث عرفته بأنه وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقى الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضى بتسليم لأمر شخص مسمى، أو تحت الأذن. أو لحاملها. والتعريف السابق يتناول بعض الأحكام المنظمة لتسليم الناقل البضائع لصاحب الحق الشرعي في تسلمها، لم يتناولها تعريف مستند النقل بقواعد روتردام.

٢ - أشكال مستند النقل

طبقاً لأحكام الاتفاقية فقد يصدر الناقل بناء على تعليمات الشاحن مستند نقل قابل للتداول أو غير قابل للتداول كما يلي^(٢):

أ- مستند نقل قابل للتداول

عرفت قواعد روتردام مستند النقل القابل للتداول أنه مستند النقل الذي يدل، بعبارة مثل لأمر أو قابل للتداول أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه غير قابل للتداول أو ليس قابلاً للتداول^(٣).

(١) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة الأولى، فقرة ١٤.

(٢) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٣٥.

(٣) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ١، فقرة ١٥.

ب- مستند نقل غير قابل للتداول

أجازت قواعد روتردام لكل من الشاحن والناقل أن يتفقا على إصدار مستند نقل غير قابل للتداول، بأن يتم النص فيه صراحة على عبارة (غير قابل للتداول أو ليس قابلاً للتداول)⁽¹⁾.

ثانياً: سجل النقل الإلكتروني وشكله

١ - تعريف سجل النقل الإلكتروني

يمكن تعريف سجل النقل الإلكتروني بأنه المعلومات الواردة في رسالة أو أكثر، يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، والتي تكون مرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني، بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي تثبت عقد النقل كما تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع⁽²⁾.

فأي بيانات أو معلومات يمكن تدوينها في مستند النقل (الورقي) يتم تدوينها بشكل إلكتروني في سجل النقل الإلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني هذا واستخدامه بموافقة كل من الشاحن والناقل⁽³⁾،

(١) د/ محمد سعيد أحمد إسماعيل، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني (دراسة مقارنة في ظل أحكام اتفاقية روتردام والقانون القطري والمقارن)، المجلة القانونية والقضائية، وزارة العدل - مركز الدراسات القانونية والقضائية، المجلد س ١٤، العدد ٢، عام ٢٠٢٠، ص ١٨. أيضاً المادة ١ فقرة ١٦.

(٢) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة الأولى، فقرة ١٨.

(٣) حيث نصت المادة رقم ٨ من قواعد روتردام على: (أ) يجوز تسجيل أي شيء تقضى هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل النقل الإلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن.

(ب) ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

ويكون في إصدار ذلك السجل الإلكتروني أو مراقبته أو نقله نفس المفعول مثل إصدار أو نقل أو مراقبة مستند النقل الورقي⁽¹⁾، والاتفاقية بتضمينها لمثل هذا الحكم تعتبر قابله للتطبيق على التجارة الإلكترونية⁽²⁾.

ومن الواضح أن تعريف قواعد روتردام لسجل النقل الإلكتروني يتوافق مع تعريف قانون الأونسيترال للسجل الإلكتروني القابل للتحويل⁽³⁾ في الصياغة والمضمون إلا أن التعريف الوارد بقواعد روتردام قد خص النقل، حيث نصت المادة الثانية من القانون على: السجل الإلكتروني يعنى المعلومات التي تنشأ أو ترسل أو تستلم أو تخزن بوسائل إلكترونية، بما فيها حسب مقتضى الحال، جميع المعلومات التي ترتبط منطقياً بالسجل، أو تتربط معه على أي نحو آخر بحيث تصبح جزءاً منه، سواء نشأت في الوقت نفسه أم لا⁽⁴⁾.

وينبغي الإشارة إلى أن قواعد روتردام تعد أول اتفاقية للنقل البحري تتناول العقد الإلكتروني صراحة بنصوصها، حيث لم تشر أي اتفاقية بحرية سابقة في نصوصها لوسائل التعاقد الإلكترونية، أو النص على أي مادة تتناول الاعتراف بالمحركات الإلكترونية وحجيتها في الإثبات⁽⁵⁾، وسوف يترتب على اعتراف الاتفاقية بالمستندات الإلكترونية في النقل البحري، قلة استخدام المحركات الورقية، وقلة الأخطاء والنفقات والسرعة في أداء العمليات،

(¹) Marian Jasenko, Dr.Sc, the Rotterdam rules, an over view of their key provisions, University of Zagreb, Faculty of Law, Page 4, paragraph 2.3.

(²) The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg), Rotterdam rules Review, page 1:

<https://www.westpandi.com/globalassets/news/rotterdamrulesreview.pdf>

(³) قرار اتخذته الجمعية العامة للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في ٧ ديسمبر ٢٠١٧، بناء على تقرير اللجنة السادسة (A/72/458)، بإصدار قانون نموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، ويهدف إلى إتاحة الاستخدام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل داخلياً وعبر الحدود، وتعد إجمالي الدول التي اعتمدت هذا القانون النموذجي سبع دول حتى الآن هم (البحرين، بليز، كيريباس، بابوا غينيا الجديدة، باراجواي، سنغافورة، الإمارات العربية المتحدة)، ولمعرفة تفاصيل القانون والمزيد عنه راجع الموقع الرسمي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي www.uncitral.un.org، قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل ٢٠١٧.

(⁴) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل ٢٠١٧، الفصل الأول، المادة ٢، التعريف.

(⁵) حيث لم يتم الإشارة إلى أي وثائق الكترونية للنقل بخلاف سند الشحن أو أي وثيقة تثبت تسليم الناقل للبضائع بالفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤، أيضاً قواعد هامبورج ١٩٧٨، ذكرت صراحة بالفقرة الثامنة من المادة الأولى على أن مصطلح الكتابة يشمل البرقية والتلكس.

كذلك القضاء على الخلاف الذى نشب في ظل الاتفاقيات السابقة في مدى قابلية إصدار مستندات إلكترونية في صورة قابلة للتداول⁽¹⁾.

والعقد الإلكتروني يعد من أهم ما استحدث في عالم التجارة الدولية، ويعنى أن يتم التعاقد من خلال استخدام أجهزة الكترونية، وهي تتمتع بالعديد من المزايا، فيمتاز بصفة العالمية، والسرعة والدقة، كما أنه أقل في التكلفة، ويتمتع بالسرية، إذ أن إتمام المعاملات عبر شبكة الانترنت يعطى حيزاً من الأمان بخلاف طرق الاتصال العادية، حيث لا يكون هناك مجال لتسريب المعاملات أو العقود نظراً لحمايتها⁽²⁾.

٢- أشكال سجل النقل الإلكتروني

تتضمن قواعد روتردام على أحكاماً مبتكرة بشأن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول وغير قابلة للتداول، والتي يعترف بأنها - مكافئ وظيفي - لمستندات النقل، والتي تقوم بنفس المهام التي تؤديها مستندات النقل الورقية، إذا ما وافق الشاحن والناقل على إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً⁽³⁾.

أ- سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول

وهو السجل الذي يدل على عبارة تشير إلى قابليته للتداول مثل لأمر أو أي عبارة ملائمة أخرى يعترف القانون الذي يطبق على هذا السجل بأنه قابل للتداول⁽⁴⁾، بحيث يخضع استخدامه للإجراءات اللازمة لاستخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول⁽⁵⁾.

(١) د/ شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر (دراسة مقارنة)، مجلة الأمن والقانون، دبي، المجلد ١٩، العدد ١، عام ٢٠١١، ص ٣١.

(٢) نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، رسالة ماجستير، جامعة بودواو، كلية الحقوق، الجزائر، ٢٠١٢-٢٠١٣، ص ١٩.

(٣) Theodora Nikaki & Baris Soyer, A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, Or just Another One for The Shelves? Bekeley journal of international law, volume 20, issue 2, article2, 2012, page322.

(٤) قواعد روتردام ٢٠٠٩، مادة ١، فقرة ١٩.

(٥) حيث نصت الفقرة الأولى من المادة ٩ على إجراءات يخضع استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول عليها: (أ) طريقة إصدار ذلك السجل وإحالاته إلى حائز مقصود؛ (ب) وتأكيد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تمس؛ (ج) والكيفية التي

وينبغي لكي يكون السجل قابلاً للتداول أن يصدر وفق إجراءات وخطوات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية لمن أصدر له السجل، وذلك منذ لحظة نشأة السجل واستلام الناقل للبضائع إلى لحظة فقدان السجل مفعوله بتسليم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع لصاحب الحق في استلامها، بحيث عند إحالة السجل تحال للطرف المحيل إليه السجل السيطرة الحصرية على ذلك السجل⁽¹⁾

ولا شك في أن قابلية سجل النقل الإلكتروني التداول أهمية عظمى تتمثل في القضاء على المشكلة التي تتعلق بوصول البضائع إلى ميناء التفريغ قبل وصول مستنداتهما عن طريق البريد، أو المناولة، مما قد يجعل البضائع عرضة للتلف أو الهلاك بسبب بقاءها غير مسلمة على رصيف الميناء أو في المستودعات عرضة للعوامل الجوية في انتظار المستندات الورقية⁽²⁾.

ب- سجل النقل الإلكتروني الغير قابل للتداول

وقد يتفق كل من الشاحن والناقل على إصدار ذلك الأخير سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول⁽³⁾، على أن يذكر فيه أنه غير قابل للتداول حيث عرفته الاتفاقية أنه سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول⁽⁴⁾.

على أنه ثمة وثائق أخرى غير مستند النقل وسجل النقل الإلكتروني يمكن أن تصدر بمناسبة عقد النقل عن طريق البحر ويستعاض بها عن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، فيمكن لكل من الناقل والشاحن الاتفاق على عدم استخدام مستند نقل أو سجل النقل الإلكتروني، أو إذا كانت العادات أو الاعراف أو الممارسات التجارية تقضى باستخدام وثيقة أخرى مثل إيصال استلام الناقل للبضاعة أو أمر التسليم الذي يصدره الناقل، ويطبق عليها نفس الأحكام التي تطبق على مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني⁽⁵⁾، ويستوى بعد ذلك نوع الوثيقة الصادرة من

يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛ (د) والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ١٠ أو الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و ٢ (ج) من المادة ٤٧.

(١) قواعد روتردام ٢٠٠٩، مادة ١، فقرة ٢١، ٢٢.

(٢) د/ فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً ٢٠٠٩، الحسنات والإيجابيات، مجلة أخبار النقل البحري، الإسكندرية، السنة ١٥، العدد ٨، ص ٦.

(٣) قواعد روتردام ٢٠٠٩، مادة ٣٥.

(٤) قواعد روتردام ٢٠٠٩، مادة ١، فقرة ٢٠.

(٥) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٣٥.

الناقل ورقية كانت أو إلكترونية طالما اعترفت الاتفاقية صراحة بحجية المحررات الإلكترونية فيما بين الأطراف والغير، وهو نفس النهج الذي انتهجته قواعد روتردام بشأن الوثائق الأخرى غير سندات الشحن⁽¹⁾.

كذلك الحال في قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، وقضاء النقض المصري. فعدم اصدار سند شحن لا يعنى عدم وجود عقد نقل، فالعقد موجود وقائم طالما تم اثباته. كما لا يلزم لانعقاد العقد اثبات الايجاب والقبول في محرر واحد وانما تكفي الكتابات والاقارات الصادرة من الطرفين⁽²⁾.

الفرع الثاني

وظائف وثائق النقل وحجيتها في الاثبات

لقد كانت وثائق النقل متمثلة في سند الشحن أو ما يقوم مقامه منذ نشأتها مجرد إيصال من الناقل لأجل إتمام عملية شحن البضائع⁽³⁾، وتطور الوضع ليصبح أداه لإثبات عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن والناقل⁽⁴⁾، ثم بعد ذلك أصبح يمثل البضائع المشحونة ويقوم مقامها بحيث يصبح الربان حائز للبضائع بالوساطة لحساب حامل سند الشحن، ويعتبر حامل السند حائز للبضائع⁽⁵⁾، وهي لا تزال في الطريق. مما مكنه من التصرف في البضائع أثناء النقل ببيعها أو التأمين عليها، لذا أصبح من الضروري إدراج جميع البيانات المتعلقة بالبضائع ووسائل النقل التي ستنتقلها⁽⁶⁾.

(1) حيث نصت المادة ١٨ من قواعد هامبورج ١٩٧٨ على: متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات تسليم البضائع الواجب نقلها، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحري وتلقى الناقل للبضائع كما هي موصوفة في تلك الوثيقة.

(2) الطعن رقم ٧٣٩ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٣/١١/٢٨، س ٣٤ ع ١ ص ١٧٥١، والطعن رقم ٣١٠ سنة ٣٠ ق جلسة ١٩٦٦/١١/١١، س ١٧ ص ٧١، والطعن رقم ٢٥٢٠ سنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٧/١٢/٢١، والطعن رقم ١٧٧ سنة ٤٣ ق جلسة ١٩٧٨/٥/١٨، س ٢٩ ص ١٥٤٨.

(3) د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٧، ص ٣٠٣، فقرة ٣٦٤.

(4) د/ لاكمي نادية، حجية سندات الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجزائر، المجلد ٧، العدد ٣، عام ٢٠٢٢، ص ٧٧٩.

(5) د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٧، ص ٣٠٢، فقرة ٣٦٤.

(6) د/ حسن علوان لفته، القانون الواجب التطبيق على سند الشحن البحري الإلكتروني (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة تكريت للحقوق، كلية الحقوق، جامعة ميسان، العراق، السنة ٤، المجلد ٤، العدد ٣، الجزء ٢، عام ٢٠٢٠، ص ٢٦٧.

أولاً: وظائف مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

وقواعد روتردام نصت صراحة على أن وثيقة النقل هي في الأصل أداة لأثبات واقعة الشحن⁽¹⁾ ، وهذه الوثيقة يقوم الحائز بمقتضاها بمطالبة الناقل أو الربان بالبضائع عند وصولها، كما تبنت بيانات أوجبت ذكرها سواء في سجل النقل الإلكتروني أو مستند النقل، مطابقة للبيانات الواجب ذكرها في سند الشحن العادي⁽²⁾ ، وفيما يلي نستعرض وظائف مستند النقل وسجل النقل الإلكتروني.

١- اثبات استلام الناقل للبضائع بالحالة الموصوفة به.

في غير الحالات التي يدرج فيها الناقل تحفظات على البيانات المقدمة من الشاحن عن البضائع، يعتبر سجل النقل الإلكتروني أو مستند النقل دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل للبضائع بالحالة الموصوفة في تفاصيل مستند أو سجل النقل⁽³⁾ ، كما يعد حجة على حدوث الشحن في التاريخ المثبت به إذا ما ذكر به تاريخ الشحن⁽⁴⁾ .

٢- اثبات عقد النقل.

مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني يمثل اثبات حاسم لعقد النقل، حيث ذهبت بعض الآراء لاعتباره عقد النقل، ذلك لأن أصحاب البضائع الصغيرة، لا تسبق عملية الشحن لبضائعهم وإصدار وثيقة النقل إبرام عقد نقل للبضائع. انما يقوم صاحب البضاعة بعملية واحدة وهي الاتفاق على نقل البضائع وشحنها وإصدار وثيقة النقل، وهو ما أدى إلى اعتبار الوثيقة التي يصدرها الناقل بعد الاتفاق مع الشاحن عقد نقل⁽⁵⁾ ، لكن وثيقة النقل التي تصدر من الناقل لا تعتبر عقد، ويرجع السبب في ذلك إلى أن الوثيقة التي يصدرها الناقل عادة ما تصدر وتوقع

(١) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٤١ (أ).

(٢) شيهاب غنيونة، تجسيد وثيقة النقل الإلكترونية في قطاع التجارة البحرية، رسالة دكتوراة، كلية الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، مجلة منازعات الأعمال، العدد ٢٣، عام ٢٠١٧، ص ٩٨.

(٣) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٤١ (أ).

(٤) د/ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثالثة، عام ٢٠٠٧، سابق الإشارة، ص ٤٢٥، بند ٦٤٦.

(٥) د/ لطيف جبر كوماني، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٣، ص ٩٣، فقرة ٦٢.

فقط بعد شحن البضائع وإبرام عقد النقل⁽¹⁾، وعلى أي حال فإن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أداة لأثبات عقد النقل الدولي للبضائع وإثبات ذلك العقد يكون في محرر ورقي أو إلكتروني يتضمن شروط النقل.

٣- أداة لتمثيل البضائع أثناء النقل.

مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أداة لتمثيل البضائع محل النقل كما أنه يمثل الضمان القانوني بين الناقل والشاحن لإيصال البضائع⁽²⁾، فحائز المستند أو السجل له الحق في طلب استلام البضائع عند الوصول، كذلك يعتبر أي منهم أداة ائتمان حيث يمثل أي منهم البضاعة المشحونة ويقوم مقامها، فأى منهم يسمح بأجراء كل العمليات التجارية من بيع أو رهن على البضائع أثناء النقل⁽³⁾.

ثانياً: حجية مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني في الإثبات

جاءت قواعد روتردام بأحكام واضحة بشأن حجية كل من مستند النقل وسجل النقل الإلكتروني في الإثبات، فقد اعتبرت المادة ٤١ مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة الميينة به، مع مراعاة الأحكام الخاصة بالتحفظات التي يبديها الناقل وفقاً للمادة ٤٠، ويدونها في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

ووثيقة النقل لا تعدو أن تكون محرراً عرفياً معداً للإثبات مقدماً كدليل كامل في حالة تتطلب الدليل الكتابي، وهي بهذا التكيف تكون حجة على المتعاقدين وغير المتعاقدين باعتبارها واقعة قانونية لها وجود ثابت بالنسبة للكافة ولا يمكن قصر ثبوتها على المتعاقدين دون غيرهما⁽⁴⁾.

والاتفاقية فرقت في حجية مستند أو سجل النقل في العلاقة بين الناقل والشاحن أو بالنسبة للغير كما يلي:

حجية مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني بين الناقل والشاحن

(١) د/ فيصل عدنان عبد شياح، النتائج المترتبة على تحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن، مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، العدد الثاني، عام ٢٠١٨، ص ٤٤٢، هامش ١١.

(٢) د/ عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني (دراسة مقارنة)، مجلة الرافدين للحقوق، كلية الحقوق، جامعة الموصل، العراق، المجلد ١٥، العدد ٥٥، السنة ١٧، ص ١١٦.

(٣) د/ هشام مصطفى محمد إبراهيم، قانون النقل البحري، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠١٧، ص ٣٢١.

(٤) د/ أحمد محمود حسنى، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٩٨، ص ٩٦، ٩٧.

ففي العلاقة بين الناقل والشاحن، ووفقاً لنص المادة ٤١ فقرة (أ) يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد، إلا أن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني يتمتع بحجية نسبية فيما بين الناقل والشاحن، وبالتالي يجوز لأي منهما تقويضها وإثبات عكس ما جاء بأي منهم، عن طريق الكتابة أو ما يقوم مقامها^(١).

حجية مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني في مواجهة الغير حسن النية.

لا تقتصر حجية وثائق النقل على الناقل والشاحن فقط، بل تمتد إلى الغير، والذي يمكن تعريفه أنه كل شخص لم يكن طرفاً في إبرام عقد النقل البحري، وتنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، مما يؤدي إلى جواز التمسك به، حيث أن العقد يمثل واقعة بالنسبة له، كما يجوز له إثبات خلاف ما ورد به بكافة طرق الإثبات، لذا يكون كل من الناقل والشاحن مقيداً بما ورد به في مواجهة الغير^(٢).

والاتفاقية نصت على أنه لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات عكس ما ورد بمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني عندما يكونا قابلين للتداول ويحال أي منهما إلى طرف ثالث حسن النية^(٣).

ومستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني له حجة في إثبات ما ورد من بيانات في العلاقة بين الناقل والغير، حيث أنه لا يجوز للناقل إثبات عكس ما ورد بالمستند أو السجل، ويجوز ذلك بالنسبة للغير طالما كان حسن النية، والقرينة المستمدة من وثيقة النقل في هذه الحالة هي قرينة قاطعة لا يجوز إثبات عكسها بالنسبة للناقل، وفي المقابل فهي قرينة قانونية بسيطة بالنسبة للغير حسن النية يجوز إثبات عكسها^(٤).

والاتفاقية خصت حالتين في العلاقة بين الناقل والمرسل إليه يكون فيهما لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني حجة قاطعة لا يجوز اثبات عكسها^(٥):

(١) د/ محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧، ص ٣٣١، بند ٢٢٩.

(٢) نورهان حفيظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة العربي بن مهيدي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، عام ٢٠١٦، ص ٢٣.

(٣) قواعد روتردام ٢٠٠٩، مادة ٤١، (ب) ١.

(٤) د/ محمد سعيد أحمد إسماعيل، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، المجلة القانونية والقضائية، وزارة العدل - مركز الدراسات القانونية والقضائية، المجلد ١٤، العدد ٢، عام ٢٠٢٠، ص ٢١٨.

(٥) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٤١، (ب) ٢، (ج) ١، ٢، ٣.

الأولى: عندما نكون أمام مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسليم البضائع ويحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية.

الثانية: عندما نكون أمام مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول، فلا يقبل أي دليل مقدم من الناقل لإثبات عكس ما ورد بأي منهم تجاه المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية لأى من البيانات المتعلقة بتفاصيل العقد من وصف للبضائع وترتيبها وحالتها الظاهرية، والعلامات الدالة عليها وعدد الرزم أو الكمية والوزن وعدد الحاويات وأرقامها، اسم الناقل وعنوانه، وتاريخ تسليم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع أو تاريخ تحميلها أو تاريخ إصدار مستند أو سجل النقل، وعدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول في حالة أصدره بأكثر من نسخة⁽¹⁾.

وينبغي الإشارة إلى أن نص المادة ٤١ فقرة (ب) لا تشترط سوى أن يتصرف الطرف الثالث بحسن نية، في حين أن الفقرة (ج) تشترط أن يكون المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية قد تصرف أيضاً بالاستناد إلى أي من تفاصيل العقد المشار إليها سابقاً، والسؤال المطروح هنا لماذا هذا التقسيم وهل هو مقصود أم لا، ولماذا لم تتبع قواعد روتردام النهج الخاص بحجية وثائق النقل في مواجهة الغير الوارد بالفقرة الثالثة من المادة ١٦ من قواعد هامبورج⁽²⁾، والفريق المعنى بقانون النقل أجاب على هذا التساؤل بالتقرير الصادر عن أعمال دورته الحادية والعشرين، بأنه دارت مفاوضات مكثفة حول مشروع المادة وأن أحكام المادة في شكلها الحالي يمثل الحل الوسط الذي تم التوصل إليه، وهو الحل الذي يؤدي إلى التفرقة بين حائز مستند نقل قابل للتداول وحائز لآخر غير قابل للتداول، فالأول يحمي الحائز حسن النية بصفة عامة، أما في الحالة الثانية فلا تتاح الحماية إلا للحائز الذي يتصرف بحسن نية بالاستناد إلى المعلومات الواردة في مستند النقل الغير قابل للتداول⁽³⁾.

(1) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٣٦، الفقرة ١، ٢.

(2) نصت الفقرة ٣ من المادة ١٦ من قواعد هامبورج ١٩٧٨ على باستثناء التفاصيل التي يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة ١ من هذه المادة وفي حدود هذا التحفظ: (أ) يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون. (ب) لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في السند. (3) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تقرير الفريق العامل الثالث (المعنى بقانون النقل) عن أعمال دورته الحادية والعشرين، فيينا، ١٤: ٢٥ يناير، ٢٠٠٨، الوثيقة A/CN.9/645، ص ٤١، ٤٢.

المطلب الثاني

بيانات وثائق النقل والتحفظات على تفاصيل العقد

تمهيد وتقسيم:

نصت المادة ٣٦ من قواعد روتردام على: ١- تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥ المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:

(أ) وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل؛ (ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع؛ (ج) وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع؛ (د) ووزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن.

٢- يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:

(أ) بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها؛ (ب) وأسم الناقل وعنوانه؛ (ج) والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛ (د) وإذا كان مستند النقل قابلاً للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.

٣- يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:

(أ) اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددهما الشاحن؛ (ب) واسم السفينة، إذا كان محدداً في عقد النقل؛ (ج) ومكان التسليم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوماً لدى الناقل؛ (د) وميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كانا محددين في عقد النقل.

كذلك نصت الفقرة ١ من المادة ٤٠ على: يتحفظ الناقل على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ لكي يبين أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن.

وبناء على ما تقدم نقسم هذا المطلب إلى:

الفرع الأول: بيانات مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

الفرع الثاني: التحفظات على تفاصيل العقد.

الفرع الأول

بيانات مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

المادة ٣٦ من قواعد روتردام نصت على تفاصيل العقد التي يتم ادراجها بمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، وقامت المادة بتقسيم هذه البيانات من حيث تفاصيل تتعلق إما بالبضائع المشحونة من وصف وعلامات دالة عليها وعدد الرزم أو القطع ووزن البضائع، و بيانات تتعلق بحالة البضاعة الظاهرية عند استلامها من الشاحن وتاريخ هذا الاستلام، وبيانات تتعلق بمستند النقل نفسه أو سجل النقل الإلكتروني نفسه من حيث عدد النسخ الأصلية ومدى قابليته للتداول، كما تناولت المادة أيضاً تفاصيل تتعلق بالمرسل إليه من اسمه وعنوانه ومكان تسليم البضائع، وميناء التفريغ، ولا يمس إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني الطابع القانوني أو صحة أي منهم^(١).

أولاً: بيانات أطراف العقد

ويهدف هذا البيان إلى التعرف على أطراف وثيقة النقل^(٢) وهي:

١ - اسم الناقل وعنوانه فعادة ما يذكر اسم الناقل بحروف كبيرة على رأس المستند على جهة اليمين^(٣). اعلنا منه بأنه مصدر العقد المرتبط بالشاحن، كما أنه يستوي أن يكون الناقل مالكا لوسيلة النقل أو مستأجر لها، وبالنسبة لعنوان الناقل فهو يفيد في حالات الدعاوى القضائية والتحكيم، وفي المراسلات وخلافه.

٢ - اسم المرسل إليه وعنوانه وذلك إذا حددهما الشاحن. كأن يكون الشاحن نفسه هو المرسل إليه ويقوم بالنقل لصالح تجارة خاصه به، أو كأن يكون الشاحن قد قام ببيع البضائع للمرسل إليه ويقوم بشحنها لحساب المرسل إليه، فيتم ذكر اسم المرسل إليه وعنوانه في عقد النقل وبالتالي يتم تدوينه في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

ثانياً: البيانات المتعلقة بوثيقة النقل

(١) حيث نصت المادة ٣٩ فقر ١ من قواعد روتردام ٢٠٠٩ على: لا يمس إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ أو ٢ أو ٣ من المادة ٣٦، في حد ذاته، الطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو صحة أي منهما.

(٢) د/ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثالثة، عام ٢٠٠٧، ص ٤٢٦، بند ٦٤٩.

(٣) د/ أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، دراسة نظرية وتطبيقية، دار النهضة العربية، عام ٢٠٠٠،

١- عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول في حالة اصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة. على أنه يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة للناقل أو للطرف المنفذ لاستلام البضائع، ولا تعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية^(١)، فذكر عدد النسخ الأصلية في كل نسخة يحمي الغير من الغش الذي يمكن أن يلحق به، وحتى لا يتمكن الحائز لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من التصرف في البضائع أثناء نقلها أكثر من مرة.

٢- توقيع الناقل أو توقيع الشخص الذي يتصرف نيابة عنه، والذي يكون كتابيا أو عن طرق ختم بمستند النقل الوقي، ويكون التوقيع إلكترونياً بما يحدد صلته بسجل النقل الإلكتروني، ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني^(٢).

ثالثاً: البيانات المتعلقة بالبضائع

١- وصف للبضائع يكون مناسباً للناقل وعلى الأخص طبيعتها العامة، وهل هي قابله للكسر وبياناً صريحاً بالصفة الخطرة لها إن كانت لها هذه الصفة^(٣)، والبيان الخاص بوصف البضاعة والذي يقدمه الشاحن للناقل عند تسليمها له ليقوم الناقل بتدوينها بمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني هو بيان جوهري للغاية حيث يثور غالبية المنازعات بصده^(٤).

٢- العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع. يجب أن تكون العلامات الدالة على البضائع كافية لتعيينها، وأن توضع في مكان ظاهر بحيث توضح لمن يقرأها بياناتها، وألا تكون مخفية يصعب رؤيتها، وأن يتم ادراج هذه العلامات في سجل النقل الإلكتروني أو مستند النقل إذا ما قدمها الشاحن للناقل عند تسليمها البضائع المراد نقلها.

٣- بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرة، وهي مرزومه عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ من الشاحن.

٤- عدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع. ويذكر في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني كمية البضائع المشحونة المراد نقلها أو عدد الرزم أو عدد الكراتين أو القطع التي تتكون منها الحمولة المراد نقلها إذا ما أوردتها الشاحن بحيث تكون حجة على الناقل عند التسليم.

(١) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٤٧، فقرة ٢ (ج).

(٢) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٣٨.

(٣) د/عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨، ص ٥٧.

(٤) د/ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثالثة، عام ٢٠٠٧، سابق الإشارة، ص ٤٢٦، بند ٦٥٠.

٥- وزن البضائع وهذا البيان عادة يكون في البضائع الصب والتي يكون الوزن هو أداة القياس، فهذا النوع من البضائع يوضع في عنابر أو غرف فيتم ذكر وزن البضاعة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لمعرفة كمية العجز في البضائع عند الوصول للتسليم.

٦- بيان رقم الحاوية إذ ما قدمت البضائع بحاوية، ولا يدرج رقم القفل أو الختم الموضوع بالحاوية ذلك لان الناقل وإدارة الجمارك الحق في فتح الحاوية وتفقد وتفتيش محتوياتها^(١).

رابعاً: البيانات المتعلقة بشروط النقل

١- التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو التاريخ الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. والتاريخ مهم في حالات اثبات مسؤولية الناقل عن التأخير أو الهلاك أو التلف للبضائع بسبب التأخير في تسليمها، حيث أن هذا التاريخ يثبت استلام الناقل للبضائع أو شحنها.

ينبغي أن يكون التاريخ صحيحاً، لأنه في حالة اثبات تاريخ غير صحيح بوثيقة النقل مع العلم بعدم صحته يعتبر غشاً يؤدي إلى ابطال الوثيقة أو جعلها عديمة القيمة في أيدي البنوك^(٢).

٢- اسم السفينة إذا كان محددًا في عقد النقل، فهذا البيان يسهل على الشاحن والمرسل إليه معرفة السفينة التي تنقل البضائع والاستلام عند ميعاد وصولها^(٣)، فعند تعاقد الشاحن مع الناقل على النقل ويتفقا على أن يتم باستخدام سفينة محددة لنقل الجزء المتعلق بالرحلة البحرية، عند إذن ينبغي أن يشار إلى اسم تلك السفينة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، على أن إدراج البيان الخاص باسم السفينة، وتجدر الإشارة إلى أن إدراج اسم السفينة

(١) د/ أحمد محمود حسنى، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٩٨، ص ٤٣.

(٢) ويحذر مؤتمر البمكو BIMCO الربانة من تقديم تاريخ سندات الشحن لأن أهمية هذا المستند في مسائل الاعتمادات المستندية تقتضي أن تكون هناك ثقة تامة في هذا المستند، انظر تفصيلاً د/ أحمد محمود حسنى، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٩٨، ص ٤٤.

(٣) د/ مروة محمد العيسوي، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر، المجلد ٢، العدد ٣٤، مجلة كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات، الإسكندرية، ٢٠١٨، ص ٧٧٨.

أصبح ليس له أهمية كبرى، مع التطور الذى حدث في صناعة النقل البحري، فوثائق النقل الحالية أصبحت تتضمن بيان اسم السفينة عبارة -أو أي سفينة أخرى-، كي يضمن الناقل حرية استخدام السفينة⁽¹⁾.

٣- مكان التسليم ومكان التسليم إذا كان معلوما لدى الناقل. فأنشاء اتفاق كل من الشاحن والناقل على عقد النقل الدولي للبضائع فإذا ما حدد الشاحن للناقل أثناء التعاقد مكان تسليم البضائع للناقل ومكان تسلم الحائز لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني للبضائع، يتم تدوين مكان التسليم والتسليم بعقد النقل ويشار إليه في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لتنفيذ الناقل لهذا الاتفاق.

٤- ميناء التحميل وميناء التفريغ. فإذا ما تم تحديد ميناء الشحن وميناء التفريغ في عقد النقل يتم الإشارة إليهم بمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني ويلتزم الناقل أو الطرف المنفذ بهذا الشرط، تجدر أهمية هذا البيان في المعاهدات السابقة في أنه يحدد نطاق عقد النقل البحري⁽²⁾، إلا أن وظيفته في قواعد روتردام تتمثل في اثبات حدوث نقل بحري دولي تتخلل عملية النقل الدولي للبضائع، وفقاً لتعريف الاتفاقية لعقد النقل⁽³⁾.

٥- أجرة النقل وما إذا كانت مدفوعة سلفاً، أو مستحقة الدفع عند الوصول⁽⁴⁾.

الفرع الثاني

التحفظات على بيانات العقد

سبق وأن تناولنا البيانات التي يتعين ادراجها في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، والتي يقوم الشاحن بتقديمها للناقل أو من ينوب عنه، وعلى الناقل التحقق من صحة البيانات المقدمة منه قبل أن يقوم بإصدار أي وثيقة للنقل⁽⁵⁾. لأنه إذا ما أدرجت هذه البيانات في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني قام ذلك دليلاً على استلام الناقل أو من ينوب عنه هذه البضائع بالحالة المثبتة بالمستند أو سجل النقل الإلكتروني، وبالتالي فإنه عند

(١) د/ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثالثة، عام ٢٠٠٧، سابق الإشارة، ص ٤٢٧، بند ٦٥٠.

(٢) د/ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثالثة، عام ٢٠٠٧، سابق الإشارة، ص ٤٢٧، بند ٦٥٣.

(٣) قواعد روتردام ٢٠٠٩، مادة ١، فقرة ١.

(٤) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٤٢.

(٥) د/ حسام رضا السيد عبد الحميد، سندات الشحن الدولي النظيف، المجلة القانونية، جامعة القاهرة، كلية الحقوق فرع الخرطوم،

المجلد ١٣، العدد ١، ٢٠٢٢، ص ٣٦.

وصول البضائع إلى المكان المحدد للوصول يكون من حق الحائز استلام هذه البضائع بالحالة المثبتة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني وإلا قامت مسؤولية الناقل.

والتحفظات عبارة عن ملاحظات تدرج في وثيقة النقل من قبل الناقل، ومفادها عدم ضمان صحة أو دقة البيان أو الوصف الذي يتحفظ عليه الناقل، كذلك يمكن أن يكون التحفظ بوجود عيب ظاهري للبضائع أو بالتغليف، والناقل بهذا التحفظ يخلي مسؤوليته عن البيان المتحفظ عليه باستبعاد الأثر القانوني للبيان الوارد بوثيقة النقل ذلك لأن هذا التحفظ يشير إلى وجود عيب بالبضائع⁽¹⁾.

وتكمن أهمية تناولنا للتحفظ على البيانات التي يقدمها الشاحن للناقل بشأن البضائع التي يرغب في نقلها في أن الشاحن يضمن صحة البيانات التي يقدمها للناقل كما ملزم بتعويض الناقل عن أي ضرر يلحق به جراء عدم صحة هذه البيانات⁽²⁾. حتي ولو قام الشاحن بإحالة وثيقة النقل إلى الغير، فيظل مسؤولاً وضامناً لصحة البيانات، وكما سبق وأن تناولنا أن وثائق النقل عموماً تتمتع بحجية مطلقة في الإثبات لصالح الغير حسن النية، والذي يطالب الناقل بتسليمه البضائع بالحالة الموصوفة بوثيقة النقل، بالتالي لا يستطيع الناقل دفع المطالبة بأن الشاحن هو الذي قدم هذه البيانات وهو الضامن لها ذلك أن هذا الضمان يقوم في العلاقة بين الناقل والشاحن فقط ولا يمتد إلى الغير، لذا كان من الضروري أن يقوم بالتحقق من صحة البيانات الخاصة بالبضائع وأن يدون ما يتبين

(1) د/ فيصل عدنان عبد شيع، النتائج المترتبة على تحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن، مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، العدد الثاني، ٢٠١٨، ص ٤٥١.

(2) وهو ما نصت عليه الفقرة الخامسة من المادة ٣ من اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤: يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامناً قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات، وحق الناقل في هذه الضمانات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن.

كذلك نصت الفقرة رقم ١ من المادة ١٧ من قواعد هامبورج ١٩٧٨: يعتبر الشاحن ضامناً للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن. وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات. ويظل الشاحن مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن وحق الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.

كذلك قواعد روتردام ٢٠٠٩، نصت بالفقرة ٢ من المادة ٣١: يعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات. ويعرض الشاحن الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر.

له من مخالفة لهذه البيانات، وإلا كان الناقل ملزم بتسليم المرسل إليه البضائع بالحالة والمقدار المثبتة بوثيقة النقل، وبسبب عدم توفر الوقت الكافي للتأكد من كافة البيانات التي يقدمها الشاحن بسبب السرعة في عمليات الشحن، كذلك في كثير من الأحيان لا تتوفر لدى الناقل المعدات اللازمة لفحص البضائع. فقد اعتاد الناقلين على تدوين البيانات المقدمة من الشاحنين كما هي مع إدراج تحفظ يفيد بأن البضائع غير معتمدة من الناقل⁽¹⁾، ولا شك أن تضمين التحفظات بوثيقة النقل تعيق تداوله ونقل من فرص منح ائتمان للشاحن بموجب هذا المستند⁽²⁾، كما أن الشاحن لن يستطيع بيعها لأنه لن يقبل بها أحد بهذا التحفظ.

وحيث أن هذا الأمر يضر بمصلحة الشاحنين، ويخل بالتوازن المطلوب تحقيقه بين كل من الناقل والشاحن، فقد عملت قواعد روتردام على الحد من ادراج هذه التحفظات التي يبيدها الناقل عن طريق وضع شروط محددة ينبغي توافرها لكي يتمكن الناقل ابداء التحفظات في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أسوة باتفاقيات النقل البحري السابقة⁽³⁾.

وقواعد روتردام تناولت الشروط الواجب توافرها للناقل لكي يبدى تحفظه على البيانات المقدمة من الشاحن بشأن البضائع التي يرغب في نقلها بشيء من التفصيل فعلى خلاف الاتفاقيات السابقة فرقت المادة ٤٠⁽⁴⁾ من قواعد

(١) د/ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨، ص ٦٢: ص ٦٤.

(٢) د/ عصام حنفي محمود، قانون التجارة الدولية، القاهرة، ٢٠١٠، صفحة ٢٦.

(٣) حيث نصت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤: ومع ذلك فليس الناقل أو الرّبان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

كذلك نصت الفقرة ١ من المادة ١٦ من قواعد هامبورج ١٩٧٨: اذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع أو علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو القطع، أو وزنها أو كميتها، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلاً أو للبضائع المشحونة اذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك، أو اذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظاً في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة.

(٤) لوحظ أن مشروع هذه المادة والذي يضع نظاماً يستطيع الناقل من خلاله التحفظ على المعلومات التي تتعلق بتفاصيل العقد قد مر ببعض التعديلات اثناء صياغته فيما يخص تفقد الناقل للبضائع المراد نقلها في حاويات مغلقة، ولمعرفة الاقتراحات المقدمة من

روتريام بين حالة ما إذا كانت البضائع المقدمة كانت بداخل حاوية أو عربة مغلقة أم لا، كما فرقت بين ما إذا كان الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد البضائع المقدمة من الشاحن أو وكيله أم لا كما يلي:

يمكن للناقل أو وكيله أن يتحفظ بصفة عامة على البيانات المقدمة من الشاحن أو وكيله والتي تتعلق بـ^(١):

(أ) وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل؛

(ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع؛

(ج) عدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع؛

(د) ووزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن.

لكي يبين أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن إذا كان لدى الناقل علم فعلي أو كانت لديه أسباب وجيهة بأن أياً من هذه البيانات الجوهرية زائفة أو مضللة^(٢).

ينبغي أن يكون لدى الناقل علم فعلي وصحيح أو أن يكون لديه أسباب وجيهة للاعتقاد بأن البيان الجوهرية الذي يقدمه له الشاحن ليس صحيحاً بل زائفاً، ويستوي بعد ذلك طريقة علم الناقل طالما تحقق العلم لديه وكان صحيحاً، وإذا تحقق الناقل أو من ينوب عنه من خطأ البيان المقدم من الشاحن. كان له أن يثبت تحفظه على هذا البيان في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، وبالتالي تقوض حجبه السجل أو مستند النقل الإلكتروني فيما يتعلق بنطاق التحفظ^(٣).

وقواعد روتردام ميزت بين حالتين فيما يتعلق بتسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ

الحالة الأولى: حالة تفقد الناقل أو الطرف المنفذ البضائع المقدمة من الشاحن أو وكيله.

الوفود الحاضرين والآراء المقدمة لصياغة المادة واستنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة، انظر تقرير الفريق العامل الثالث (المعنى بقانون النقل) عن أعمال دورته الحادية والعشرين، فيينا ٢٥:١٤ يناير، ٢٠٠٨، ص ٣٩: ص ٤١، مشروع المادة ٤٢.

(١) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٣٦، الفقرة ١.

(٢) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٤٠، الفقرة ١.

(٣) د/ محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧، ص ٣٢٦.

عندما تسلم البضائع المراد نقلها للناقل أو للطرف المنفذ سواء كانت في حاويه أو عربه مغلقة أو في غير ذلك ويقوم الناقل أو الطرف المنفذ بتفقدتها فعلاً، فلا يجوز ابداء التحفظات في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني إلا عندما يتحقق أحد الشرطين الآتين⁽¹⁾ :

١- إذا لم يكن لدى الناقل أو الطرف المنفذ وسيلة عملية أو معقولة تجارياً للتحقق من صحة البيانات والمعلومات التي قدمها الشاحن، ويذكر الناقل في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني التحفظ على البيان الذي قدمه له الشاحن بسبب عدم وجود وسيلة عملية تحت يده للتأكد من صحة البيان.

وإذا كانت عملية تحقق الناقل من البضاعة المشحونة عدداً أو وزناً أو كميلاً أو حجماً ليست أمراً هيناً في كل الأحوال خاصة، وأنها تستلزم وسائل ليست تحت يد الناقل، هذا بالإضافة إلى وجوب أن يتم الشحن بسرعة لتفادي تعطيل السفينة على الرصيف. وحتى يتم ذلك فقد درج العمل على أن يدون الناقل في عقد النقل البيان الذي يقدمه له الشاحن بخصوص البضاعة دون أن يقوم الناقل بالتحقق من صحته، ويورد تحفظ من جانبه في مستند النقل يفيد أن البيان الخاص بالبضاعة غير معتمد من جانبه وأن البضاعة مجهولة المقدار أو الوزن أو الحالة أو القيمة⁽²⁾.

٢- إذا كان لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها له الشاحن غير صحيحة، وفي هذه الحالة يجوز له ان يدرج تحفظ فيما يعتبره في حدود المعقول بيان غير دقيق وسبب اعتباره غير صحيح.

ولقد نص قضاء النقض المصري على نفس الاحكام حين نص "عدم الاعتداد بالتحفظ الذي يدونه الناقل في سند الشحن تدليلاً على جهله بصحة البيانات المدونة فيه إلا إذا وجدت لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن أو لم تكن لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحتها ويقع عبء اثبات ذلك على الناقل⁽³⁾ ، وعبء

(١) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٤٠، فقرة ٣ (أ)، (ب).

(٢) د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري، ٢٠٠٠، بند ٣٤٩.

(٣) الطعن رقم ١٢٤ سنة ٢٥ ق جلسة ١٩٦٠/٢/١١ س ١١ ص ١٣٧، والطعن رقم ٣٠٥ سنة ٣٢ ق جلسة ١٩٦٧/١/٢٤ س

١٨ ص ١٧٦.

إثبات جدية أسباب الشك أو عدم توافر الوسائل العادية للتحقق يقع عاتقها على الناقل ولمحكمة الموضوع التقرير في الأمر⁽¹⁾.

الحالة الثانية: ابداء الناقل التحفظات في حالة استلامه البضائع في حاوية أو عربة مغلقة.

فرقت قواعد روتردام في شروط تحفظ الناقل على البيانات التي يقدمها له الشاحن بين وصف البضائع والعلامات الدالة عليها وعدد الرزم أو كمية البضائع من ناحية ووزن البضائع من ناحية أخرى⁽²⁾:

١- التحفظ على بيان وصف أو علامات أو كمية أو عدد القطع بالنسبة للبضائع المشحونة في حاوية أو شاحنة مغلقة.

إذا قدمت البضائع للناقل في حاوية أو عربة مغلقة وأراد الناقل أن يتحفظ على البيان الخاص بوصف البضائع أو كميتها أو العلامات الدالة عليها ينبغي تحقق الشرطين الآتيين مجتمعين:

الشرط الأول: ألا يكون الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعلياً البضائع الموجودة داخل الحاوية أو العربة المغلقة، و الشرط الثاني: ألا يكون لدى الناقل أو الطرف المنفذ على علم فعلى بمحتويات الحاوية أو العربة المغلقة من مصدر آخر قبل اصدار المستند أو سجل النقل الإلكتروني.

٢- التحفظ على البيان الخاص بوزن البضائع في حالة استلام البضائع في حاوية أو شاحنة مغلقة.

وثيقة النقل التي تشير إلى وزن البضائع يعطى دليلاً على وزن البضائع التي تم استلامها من الشاحن ونقلها، فلا تقبل وثيقة النقل بدون معرفة وزن البضائع في حالة عدم تحديد كميتها عدداً أو عدد رزمها لذا كان من الضروري تعيين الوزن، لذا فإن وثيقة النقل التي تحتوى على عبارة الوزن غير محدد تفقد قيمتها كإيصال لاستلام البضائع وتبقى وثيقة غير نظيفة من وجهة نظر المصرف الذي يدفع قيمة خطاب الاعتماد⁽³⁾، لذا نصت الاتفاقية على

(1) د/ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٧، ص ٤٢٩، بند ٦٥٧، أيضاً الطعن رقم ١٤٥ سنة ٣٨ ق جلسة ١٩٧٣/٤/١٧ س ٢٤ ص ٦١٦، والطعن رقم ٩٢٦ سنة ٥٦ ق جلسة ١٩٩٣/٧/١٩ والطعن رقم ١٣٠١ سنة ٥١ ق جلسة ١٩٩٢/١/١٣.

(2) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٤٠، الفقرة ٤.

(3) د/ فيصل عدنان عبد شجاع، النتائج المترتبة على تحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن، مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، العدد الثاني، ٢٠١٨، ص ٤٧٠.

شروط يجب توافرها لكي يتمكن الناقل من ادراج التحفظ بشأن وزن البضائع، فالفقرة الرابعة (ب) من المادة ٤٠ من الاتفاقية اشترطت لكي يبدى الناقل تحفظ على البيان المقدم بوزن البضائع الموضوعة في حاوية أو شاحنة مغلقة أن يتحقق أحد الأمرين الآتيين:

أ- عدم قيام الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو الشاحنة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن توزن الحاوية أو العربة المغلقة وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد.

ب- إذا لم تكن هناك وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجاريه لدى الناقل أو الطرف المنفذ للتحقق من وزن الحاوية أو الشاحنة.

ومن هنا يمكن القول بأن الناقل لا يستطيع التحفظ بشأن وزن البضائع إذا تمكن من معرفة وزن الحاوية أو الشاحنة المغلقة، أو إذا اتفق كل من الناقل والشاحن على وزن البضائع وادراج الوزن في عقد النقل، على أن يتم معرفة وزن البضائع عن طريق وزنها وهي مملوءة وطرح وزنها وهي فارغة، ويقدر من ذلك أن تكون الحاوية مغلقة ومختومة، وبالتالي يمكن معرفة وزن الشحنة ووزن الحاوية وهي فارغة والذي يكون مثبت عادة على جدرانها من الخارج وفق مواصفات دولية مقررة في هذا الشأن^(١).

ونظراً لأن الاتفاقية لم تملأ صياغة محددة للتحفظ فقد يستمر الناقل في استخدام الأشكال التقليدية للتحفظ مثل: محتويات غير معروفه - وزن غير محدد - حمولة بمعرفة الشاحن - الدقة غير مضمونة، وما شابه ذلك من عبارات^(٢).

(١) د/ أمينة عبد القادر سعدون، التنظيم القانوني لسند الشحن في التشريع اليمني والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، ٢٠١٦، ص ١٢٤، ١٢٣، مشار إليه بمقال حول أثر تحفظات الناقل البحري للبضائع على حجية سند الشحن البحري، الباحث محمد أمين، موقع الآفاق القانونية الإلكترونية، ٢٠١٧.

(٢) Sangman kim & Jongho kim, the legal effect of the unknown clause in bill of lading under the international rules, 42 N.C. J. Int'l L. 75 (2016-2017), page 105.

المبحث الثاني

عقد النقل الكمي، ومدى فعالية أحكامه في حماية الشاحن

المادة ٨٠ من قواعد روتردام ٢٠٠٩ تنص على: ١ - بصرف النظر عن أحكام المادة ٧٩، يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية.

٢- لا يكون أي خروج عن الاتفاقية بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة ملزماً إلا عندما:

(أ) يتضمن العقد بياناً جلياً بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية؛ (ب) ويكون العقد الكمي ١- قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو ٢- يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية؛ (ج) وتتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمتثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجه إليه إشعار بتلك الفرصة؛ (د) ولا يكون الخروج عن الاتفاقية ١- مدرجاً عن طريق الإشارة إلى مستند آخر ولا يكون؛ ٢- مدرجاً في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض.

٣- لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل، أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه عقداً كمياً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، ولكم يجوز أن تدرج تلك المستندات بالإشارة في العقد الكمي ضمن أحكام العقد.

٤- لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على الحقوق والواجبات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من المادة ١٤ وفي المادتين ٢٩ و ٣٢ أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها ولا تنطبق على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة ٦١.

٥- إذا كان العقد الكمي يفي بمقتضيات الفقرة ٢ من هذه المادة، سرت أحكام ذلك العقد الذي تخرج عن هذه الاتفاقية فيما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن شريطة:

(أ) أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأبدى موافقته الصريحة على أن يكون ملزماً بذلك الخروج؛ (ب) وألا تكون تلك الموافقة مبينه في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب.

٦- يتحمل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتية من الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج.

وبناء على ما تقدم نقسم هذا المبحث إلي:

المطلب الأول: أحكام عقد النقل الكمي.

المطلب الثاني: مدى فعالية أحكام العقد الكمي في حماية الشاحنين.

المطلب الأول

أحكام عقد النقل الكمي

تمهيد وتقسيم:

تناولت قواعد روتردام القواعد الخاصة بشأن العقود الكمية بالمادة ٨٠ كما سبق وأن وضحنا، حيث تناولت الفقرة الأولى من المادة تعريف العقد الكمي، كما حددت الشروط الواجب توافرها لصحة العقد الكمي بالفقرة الثانية من المادة.

كما نصت في الفقرة الرابعة على استثناءات خاصة بالحقوق والواجبات المنصوص عليها لا يجوز للأطراف المتعاقدة الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها وإلا اعتبرت باطلة.

أيضاً الفقرة الرابعة من المادة تناولت الشروط الواجب توافرها لسريان عقد النقل الكمي في مواجهة الغير، والشخص الملزم بإثبات أن العقد كمياً وأنه يخضع لأحكام العقد الكمي بدلاً من الخضوع لأحكام قواعد روتردام.

وبهذا تكون المادة رقم ٨٠ قد تناولت أحكام العقد الكمي من كل الجوانب، ولكي يتسنى لنا الوقوف على الإيجابيات أو السلبات المتأتية من أحكام عقد النقل الكمي بالنسبة للشاحنين ارتئينا أن نقسم هذا المبحث إلى:

الفرع الأول: مفهوم عقد النقل الكمي وشروطه.

الفرع الثاني: الأحكام الإلزامية لعقد النقل الكمي وحجتيه.

الفرع الأول

مفهوم عقد النقل الكمي وشروطه

سبق وأن ذكرنا ان تاريخ قانون نقل البضائع عن طريق البحر هو تاريخ الادخال التدريجي لقواعد المسؤولية الإلزامية في قانون نقل البضائع عن طريق البحر. حيث يدور الخلاف حول الاختلال التعاقدى بين كل من الناقل والشاحن بسبب عقد النقل البحري، فأساس الصراع أن الطرف الذي يتمتع بالقوة الاقتصادية الكافية يتمكن من ادراج الشروط الذي تحميه من مخاوفه في عقد النقل البحري. فمذ أن أصدر الكونغرس الأمريكي قانون هارتر Harter act⁽¹⁾، الذي رسم الخطوة الأولى للتخفيف من قسوة الناقلين بأن حاول أن يوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين حيث وضع هذا القانون مبدأ هام عندما ميز بين الخطأ في الملاحة وإدارة السفينة وبين الخطأ في العناية بالبضائع⁽²⁾.

وحتى قواعد هامبورج ١٩٧٨، فعلى الرغم من أنها قد أشارت إلى النقل المتتابع⁽³⁾، فإن قواعدها إلزامية في اتجاه واحد من حيث عدم الاضرار بالشاحن، وذلك على الرغم من الاستثناءات التي تنزيد من التزامات الناقل والتي كان الغرض منها الحد من الإساءة المحتملة عند تعاقد الأطراف التي لديها قوة في المساومة⁽⁴⁾.

والنصوص القانونية التي تحكم التزامات عقد النقل البحري تتسم بشيء من الثبات والاستقرار نظراً لخضوع عقد النقل البحري لنظام قانوني أمر سواء علي المستوى الدولي أو الداخلي، إلا أن الدول المتقدمة وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية رأت أن هذا الثبات أصبح يتعارض مع التطور التجاري والاقتصادي، وهو ما أوجب تدخل

(1) د/ إبراهيم مكي إبراهيم، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، رسالة دكتوراة، جامعة عين شمس، ١٩٧٣، ص ٢٢٠.

(2) د/ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري (عقد نقل البضائع بحراً، عقد نقل الأشخاص بحراً)، دار الجامعة الجديدة،

الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٣٤، أيضاً أنظر د/ إبراهيم مكي إبراهيم، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، رسالة دكتوراة، جامعة عين

شمس، ١٩٧٣، ص ٢٢٠، أيضاً، د/ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨، ص ٢، ٣.

(3) تنص المادة رقم ٢ فقرة ٤ من قواعد هامبورج ١٩٧٨ على: 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 ايجار، تسري عليها أحكام الفقرة ٣ من هذه المادة.

(4) Xiaochen Yu, Tiansheng Li, a legal analysis of the provisions of volume contract under Rotterdam rules, Forntiers of law in China, Selected Publications from Chinese Universities, 2012, vol 7, Issue (4), page 3.

تشريعي لمجارة جميع التطورات، وهو ما تبنته قواعد روتردام بالأحكام الخاصة بالعقد الكمي بناء على الاقتراح المقدم من الوفد الأمريكي⁽¹⁾، والتي تعتبر خاضعة للحرية التعاقدية، حيث يتمكن الأطراف من إدراج بنود وفق نظام قانوني منحهم هذه الحرية⁽²⁾.

أولاً: تعريف عقد النقل الكمي

العقد الكمي هو عقد نقل بحري من نوع خاص، وله خصائص ينفرد بها وهي التي تميزه ويتشابه مع بعض العقود، أولها عقد الخدمة الأمريكي، الذي بناء عليه اقترح الوفد الأمريكي موضوع العقد الكمي، كما يتشابه مع عقد تأجير مساحة متتالي⁽³⁾ بالإضافة إلى تشابهه مع الخطوط المنتظمة والغير منتظمة⁽⁴⁾.

وقواعد روتردام قامت بتعريف عقد النقل الكمي في المادة رقم ١ فقرة ٢ أنه يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حداً أدنى أو حداً أقصى أو نطاقاً معيناً.

ويتضح من هذا التعريف أنه ينبغي أن تكون هناك كمية من البضائع محدودة وأن تكون في سلسلة من الشحنات وأن يكون النقل خلال فترة زمنية متفق عليها ويتسع التعريف ليشمل خدمة النقل التي تبرمها خطوط

(1) تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة الحادية العشرين الوثيقة A/CN.9/645، ١٤: ١٥ يناير، ٢٠٠٨،

ص ٦٢، أيضاً التقرير المنعقد بالدورة الحادية والأربعون، ١٦ يونيو إلى ٣ يوليو، ٢٠٠٧، الملحق ١٧، ص ٩.

(2) د/ بسعيد مراد، دور الحرية التعاقدية في تنفيذ الالتزام بالتسليم في العقد الكمي الخاضع لقواعد روتردام، مجلة دراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، المجلد ٣، العدد ٥ (٢٨)، ٢٠٢٠، ص ٥١٣.

(3) وهو عقد تأجير للسفينة والذي يتم خلال فترة زمنية معينة، ويكون إما في شكل عقد إيجار سفينة بالمدة أو عقد إيجار السفينة عارية، أنظر في تمييز العقد الكمي عن عقد تأجير مساحة متتالي، أنظر، د/ كوثر سعيد عدنان خالد، النظام القانوني للعقد الكمي في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "قواعد روتردام"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة مدينة السادات، المجلد ٤، العدد ١، ٢٠١٨، ص ٣١.

(4) د/ بوزبوجة حسين، حجية العقد الكمي الإلكتروني وموقف المشرع الجزائري منه، مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر، المجلد ٧، العدد ٢، ٢٠٢٢، ص ٦٧٣، ٦٧٤.

الملاحة البحرية وفق جدول زمني معين (النقل الملاحي المنتظم)، كما أنه أيضاً يشمل عقود النقل طويلة الأجل (النقل الملاحي غير المنتظم)⁽¹⁾.

والواضح من التعريف أن الاتفاقية اعتبرت عقد الكم. بمثابة اتفاقية ثنائية يتم التفاوض بشأنها بشكل فردي على أن تعكس هذه الاتفاقية احتياجات الشاحن التجارية، وأن توفر خدمة خاصة عن طريق السماح للأطراف بالخروج من أحكام الاتفاقية والخضوع لأحكام العقد الكمي⁽²⁾، وقد ينص هذا الاتفاق الثنائي على التزامات أو حقوق أكبر أو أقل من التي تفرضها قواعد الاتفاقية، فهي بهذا تجعل عقد النقل الكمي كاستثناء من أحكام الاتفاقية⁽³⁾.

على أن هذا الخروج يختلف عن الخروج في حالة اعلان الشاحن للقيمة الحقيقية للبضائع أو النقل في الظروف الاستثنائية. هنا أحكام الاتفاقية كلها سارية لكن في حالة اعلان الشاحن عن القيمة الحقيقية للبضائع يتم الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في أحكام الاتفاقية بما يعادل قيمة البضائع الحقيقية، وفي حالة النقل في ظل ظروف استثنائية مثل حالة الحرب أو انتشار وباء عالمي مثلاً يتم الاتفاق على تخفيف مسؤولية الناقل أو التقليل من التزاماته نظراً لقيامه بالنقل في ظل هذه المخاطر. لكن تظل أحكام الاتفاقية سارية ويخضع الأطراف لأحكامها في حالة نشؤ نزاع⁽⁴⁾.

فحرية الأطراف عن الخروج عن حدود المسؤولية والالتزامات المحددة ليس بجديد، فهو موجود في القوانين الداخلية واتفاقيات النقل البحري الدولية السابقة لكن بحدود ضيقة ولا يسمح للأطراف بالخروج إلا وفق شروط معينة ولا يؤتى الخروج أثره إلا في حدود مسؤولية الناقل والتزاماته والحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه، ولكن الذي

(1) د/ مصطفى محمد أحمد رجب، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (اتفاقية روتردام)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٧، ص ٣٠.

(2) Vesna Polic' Foglar, the Rotterdam rules from the perspective of insurers, an analysis of impact of united nations convention on contracts for international carriage of goods wholly or partly by sea on the insurance industry, page 1, volume contracts.

(3) الفقرة الأولى من المادة ٨٠ نصت علي: بصرف النظر عن أحكام المادة ٧٩، يجوز أن ينص العقد الكمي فيما بين الناقل والشاحن الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية.

(4) هامبورج ١٩٧٨، المادة رقم ٢٣، الفقرة رقم ٢، قانون التجارة البحرية المصري، المادة رقم ٢٣٤، روتردام ٢٠٠٩ المادة رقم ٨١ فقرة (ب)، بروكسيل ١٩٢٤ المادة رقم ٥.

يعتبر جديد هو استخدام مصطلح العقد الكمي للخروج عن احكام الاتفاقية وعدم تطبيق احكامها، واعتبار عقد الكم بمثابة اتفاقية ثنائية يتم التفاوض بشأنها بشكل فردي وتكون غير خاضعة لأحكام الاتفاقية بل خاضعة لشروط صحه هذا العقد، وهو ما استمد من عقد الخدمات المنصوص عليه بالقانون الأمريكي⁽¹⁾ Shipping act 1984، والذي تم تعريفه بأنه عقدا مكتوبا، بين واحد أو أكثر من الشاحنين وناقل مشترك للمحيط الفردي أو اتفاق بين شركات النقل البحري المشتركة، حيث يلتزم الشاحن بتوفير حد أدنى معين من البضائع خلال فترة زمنية محددة، ويلتزم الناقل المشترك للمحيطات بجدول معين للمعدلات أو الأسعار كمستوي خدمة محدد، مثل المساحة المضمونة أو وقت العبور أو دوران الميناء، أو ميزان خدمة مماثلة⁽²⁾.

وعلي خلاف قواعد روتردام قامت قواعد هامبورج بتحديد كل شحنة من الشحنات. علي أنه عقد نقل منفصل يخضع لأحكامها، وإذا كانت احدى الشحنات تتم بموجب مشاركة ايجار فإنها لا تخضع لأحكامها، إلا في حالة اصدار سند شحن فتسري أحكام الاتفاقية على هذا السند إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل السند إن لم يكن هو المستأجر⁽³⁾.

كذلك الحال في اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤ فقد سمحت بالخروج عن أحكامها بمقتضى عقد النقل شرط عدم صدور سند شحن ينظم هذا النقل بل يصدر به إيصال غير قابل للتحويل يؤشر عليه بما يفيد ذلك الخروج، إلا أن سبب الخروج الوارد في اتفاقية بروكسيل يختلف عن سبب الخروج الوارد في قواعد روتردام، فاتفاقية بروكسيل سمحت بالخروج عن أحكامها في حالة طبيعة البضائع الخاصة التي تستوجب عقد اتفاقية ثنائية فلا تنطبق أحكام المادة على الشحنات التجارية العادية، وإنما تنطبق على الشحنات التي تستلزم طبيعتها أو حالتها اتفاق خاص، وقواعد روتردام جعلت عقود الكم - نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات المتتابعة - سببا في الخروج من الاتفاقية⁽⁴⁾.

(1) د/ بسعيد مراد، دور الحرية التعاقدية في تنفيذ الالتزام بالتسليم في العقد الكمي الخاضع لقواعد روتردام، مجلة دراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، المجلد ٣، العدد ٥ (٢٨)، ٢٠٢٠، ص ٥١٤.

(2) د/ كوثر سعيد عدنان خالد، النظام القانوني للعقد الكمي في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة مدينة السادات، المجلد ٤، العدد ١، ٢٠١٨، ص ٢٦.

(3) قواعد هامبورج ١٩٧٨، المادة رقم ٢، الفقرة رقم ٣.

(4) اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤، المادة ٦، قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ١، فقرة ٢.

ينبغي الإشارة إلى أن الفريق العمل الثالث المعنى بقانون النقل بلجنة الأمم المتحدة، أجرى العديد من المداولات حول مسألة العقد الكمي حيث أن فريق العمل ظل لعدة سنوات ينظر في القواعد الخاصة بشأن العقود الكمية حيث كانت بداية يطلق عليها عقود الحجم وظل الفريق ينظر ويبحث في المدى الذي ينبغي الذهاب إليه في السماح بالخروج من الاتفاقية⁽¹⁾.

غاية العقد الكمي

الهدف من عقد النقل الكمي وفقاً لأحكام الاتفاقية هو منح الأطراف المتعاقدة مزيداً من الحرية والمرونة بحيث يسمح لهم بالخروج عن أحكام الاتفاقية، وتعديل الحقوق والمسؤوليات والواجبات على نحو أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي تفرضها الاتفاقية⁽²⁾. فيما عدا الحقوق والواجبات والمسؤوليات التي لا يجوز الاتفاق على تعديلها والمنصوص عليها في الفقرة رقم ٤ من نفس المادة التي تنظم العقود الكمية وفق الضوابط والإجراءات

(1) مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع كلياً أو جزئياً بحراً، الدورة السادسة عشرة، ٢٠٠٥، المرفق الأول والثاني، المادة ١، فقرة ب الوثيقة رقم A/CN.9/WG.III/WP.56، الدورة التاسعة عشرة، ٢٠٠٧، الوثيقة رقم A/CN.9/WG.III/WP.81، المادة ١، فقرة ٢، أيضاً أنظر، الفريق العامل الثالث في دورته الحادية والعشرين خلال الفترة من ١٤ يناير إلى ٢٥ يناير لعام ٢٠٠٨، الوثيقة رقم A/CN.9/645، من ص ٦٢: إلى ٧٢، حيث شدد على الإبقاء على تعريف العقد الكمي كما هو في المادة ١ فقرة ٢ كما سبق. إلا أن جانب آخر من الوفود لا يستهان به رأى ضرورة تنقيح التعريف حيث أن التعريف الحالي مفرط الغموض وأن من مصلحة الأطراف أن تعرف متى يعتبر العقد كمي ويخرج من أحكام الاتفاقية. كما يجب التشديد من أعمال العقود الكمية لتكون كافية لاستبعاد صغار الشاحنين، وذلك بصرف النظر عن الحماية التي يوفرها النص المقترح لمشروع المادة التي تتناول القواعد الخاصة بشأن العقود الكمية. هذا وقد قدم اقتراحان آخران لتعديل تعريف العقد الكمي على النحو التالي:

الاقتراح الأول: يخص جملة (كمية محددة) الواردة بالتعريف واقتراح أن يشير النص إلى (كمية كبيرة) من البضائع عوضاً عن (كمية محددة) من البضائع.

الاقتراح الثاني: اقتراح حد أدنى لكمية البضائع المراد نقلها وفقاً لعقد نقل كمي. بأن تكون الكمية المحددة المشار إليها من البضائع 600000 طن، وأن يكون الحد الأدنى لسلسلة الشحنات المشتربة خمس شحنات.

وعلى الرغم من جموع الوفود التي لا يستهان بها التي رأت تعديل تعريف العقد الكمي على النحو السابق إلا أن الفريق العامل قد وافق على تعريف تعبير العقد الكمي الوارد في الفقرة ٢ من المادة الأولى الواردة بالاتفاقية من حيث المضمون وأحالتها إلى فريق الصياغة وتمت صياغته كما ورد.

(2) Report by the UNCTAD secretariat, REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2009, UNITED NATIONS, New York and Genova, 2009, page 127,128.

المنصوص عليها في الفقرة رقم ٢. والهدف من انتهاج هذا النهج هو الحد من احتمال إساءة استخدام الناقل لسلطاته، ووضعه شروط دون أي مجال للتفاوض، وحماية مصالح الشاحن عن طريق منحه القدرة على التفاوض، ضد الشروط الغير عادلة التي يدخلها الناقل من طرفه وحدة في الشروط القياسية الخاصة به في العقد.

ثانيا: شروط صحة العقد الكمي

حددت الفقرة ٢ من المادة ٨٠ بالاتفاقية شروط موضوعية وشروط شكلية يجب توافرها لصحة العقد الكمي، وبالتالي يخرج العقد عن التنظيم الذي وضعته الاتفاقية لعقد النقل، ويخضع لحرية الأطراف التعاقدية في الحدود التي تسمح بها أحكام الاتفاقية كآلاتي:

١- أن يكون العقد الكمي متفاوضاً عليه من الأطراف بصورة منفردة، لكل عقد على حدي، لإبعاد شبهة الإذعان ولتأكيد صفة التراضي للعقد^(١).

٢- ينبغي أن يكون الخروج مبيناً بصورة جلية وأن يكون مكتوب ومحدد بدقة وبصورة واضحة بالأبواب التي تتناول العقد الكمي مثل أن يضع الناقل بياناً بالألوان في كل صفحة من العقد الكمي (العقد كمي ويخرج عن أحكام الاتفاقية) وأن تكون عبارات الخروج واضحة، ليس بها أي غموض فيعتبر بمثابة إعلام للشاحنين باستثناءات العقد الكمي حتى لا يتفاجؤوا بالشروط الاستثنائية^(٢).

يستوي بعد ذلك أن يكون متفاوضاً عليه بصورة منفردة أو تم تحديده بوضوح أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية في الاتفاق أو العقد، فلا يجوز أن تكون عقود نموذجية مطبوعة سلفاً تسري على كافة عمليات النقل.

٣- شرط تخيير الشاحن وإخطاره

(١) بسعيد مراد، قواعد روتردام ٢٠٠٨: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد ١، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، عام ٢٠١٤، ص ٢٧.

(٢) د/كوثر سعيد عدنان خالد، النظام القانوني للعقد الكمي في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة مدينة السادات، المجلد ٤، العدد ١، ٢٠١٨، ص ٤٨.

إخطار الشاحن بأن لديه الخيار لإبرام عقد نقل وفقاً لأحكام الاتفاقية. وهو من أهم الشروط التي نصت عليها الاتفاقية لصحة العقد الكمي. فينبغي تخيير الشاحن بين إبرام عقد كمي أو عقد نقل وفق أحكام الاتفاقية، على أنه يجب أن يوجه إليه اخطار بذلك، وبهذا يكون للشاحن فرصة للدراسة والتحقق من أحكام العقد الكمي وعقد النقل وفق أحكام الاتفاقية، وأن يختار الذي يحقق مصلحته ويوفر الحماية اللازمة له، وفي حالة عدم توجيه اخطار إلى الشاحن بذلك يخضع العقد لأحكام الاتفاقية⁽¹⁾.

٤- يجب ألا تكون البنود التي فيها خروج عن أحكام الاتفاقية مدرجة في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض على بنوده بل يجب تخيير الشاحن وليس إرغامه⁽²⁾، حيث أن عقود الإذعان لا تقبل التفاوض ولا يكون أمام الطرف المذعن - الشاحن - إلا قبولها أو رفضها كما هي دون التفاوض أو مناقشة بنود العقد.

٥- كما يجب أن يطبق على العقد الكمي مبدأ الكفاية الذاتية، بأن يتم إدراج البنود المخالفة لأحكام الاتفاقية في العقد الكمي نفسه، دون إحالته إلى مستند آخر، وأن يكون العقد الكمي كافياً بذاته دون حاجة للرجوع إلى أي مستند آخر، ولا يدخل ضمن العقود الكمية جدول الأسعار والخدمات التي يعلن عنها الناقل، ولا مستند النقل ولا سجل النقل الإلكتروني، ولا أي مستند مماثل⁽³⁾.

(١) تقرير الفريق المعني بقانون النقل، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة الحادية والأربعون، ٣ يوليو، ٢٠٠٧، ملحق ١٧، ص ٦٠.

(٢) لكن الواقع العملي أن الناقلين سوف يقوموا بالضغط على صغار الشاحنين ويتبعوا الاجراءات التي نصت عليها الاتفاقية للخروج من احكامها واعتبار العقد كمياً، وما على صغار الشاحنين إلا قبول هذه الاجراءات والشروط الموضوعة من قبل الناقلين وإلا رفضوا النقل، وبالتالي نرجع إلى بداية أساس المشكلة في فرض شروط مجحفة على الشاحنين واجبارهم على قبول الشروط التي يضعها الناقلين، بل في وجهة نظرنا أن الاتفاقية أعطت الناقلين هذه الصغرة القانونية للتصل من أحكامها وفرض شروطهم على الشاحنين على الرغم من الاحكام الإلزامية لصحة العقد الكمي التي نصت عليها المادة ٨٠ من الاتفاقية والتي لا يجوز السماح بالخروج عنها بمقتضى العقد الكمي.

(٣) د/ بسعيد مراد، دور الحرية التعاقدية في تنفيذ الالتزام بالتسليم في العقد الكمي الخاضع لقواعد روتردام، مجلة دراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، المجلد ٣، العدد ٥، عام ٢٠٢٠، ص ٥١٥.

الفرع الثاني

الأحكام الإلزامية لعقد النقل الكمي وحجته

الفقرة الرابعة من المادة ٨٠ من قواعد روتردام ٢٠٠٩ نصت على واجبات والتزامات جوهرية آمرة لا يجوز للأطراف الاتفاق على تعديلها سواء بالزيادة أو النقصان. بالتالي فإن أي اتفاق من شأنه أن يعدل من هذه الحقوق والواجبات يعد باطلاً. فالاتفاقية جعلت هذه الحقوق والواجبات والتزامات الزامية ولا يجوز الخروج عنها ولا تعديلها.

أولاً: الأحكام الإلزامية لعقد النقل الكمي:

(١) الواجبات التي تتعلق بالرحلة البحرية:

لا يجوز لأطراف عقد النقل الكمي الاتفاق على اعفاء أو تقليل واجبات الناقل التي تتعلق بكل من^(١) :

أ- الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة ولأبحار والابقاء عليها كذلك طوال الرحلة البحرية.

ب- تجهيز السفينة وتطعيمها وتزويدها بالمعدات والامدادات على النحو الملائم والابقاء عليها كذلك طوال الرحلة البحرية.

(٢) التزام الشاحن بتوفير المعلومات والمستندات:

لا يجوز للأطراف في العقد الكمي الاتفاق على الاعفاء أو التقليل من التزام الشاحن بتقديم ما يلزم من المعلومات والمستندات والتي تتمثل في^(٢) :

أ- تزويد الناقل في الوقت المناسب المعلومات والتعليمات والمستندات التي تتعلق بالبضائع والتي تكون ضرورية لمناولة البضاعة ونقلها بصورة ملائمة، كذلك يجب عليه تزويد الناقل بالاحتياجات التي يجب عليه أن يتخذها ليتمكن من مناولة البضاعة ونقلها بصورة ملائمة.

(١) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ١٤، فقرة أ، ب، بالإحالة من المادة ٨٠ فقرة ٤.

(٢) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٢٩، فقرة ١، ٢، بالإحالة من المادة ٨٠، الفقرة ٤.

ب- تزويد الناقل في الوقت المناسب المعلومات والتعليمات والمستندات والتي تتعلق بامتنال الناقل لما تقررته السلطات العمومية من قوانين ولوائح أو اشتراطات تتعلق بالنقل المعترزم بشرط أن يبلغ هذا الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

ج- لا يجوز للأطراف في عقد النقل الكمي الاتفاق على تعديل أي واجبات أو التزامات بتوفير معلومات أو تعليمات أو مستندات معينة ذات صلة بالبضائع تقرأها السلطات العمومية في صورة قوانين أو لوائح أو اشتراطات تتعلق بالنقل.

(٣) التزامات الشاحن في حالة نقل البضائع الخطرة:

لا يجوز لأطراف عقد النقل الكمي الاتفاق على اعفاء أو تخفيف أو زيادة الالتزامات التي نصت عليها الاتفاقية في حالة رغبة الشاحن في نقل البضائع التي تمثل خطورة على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة وتتمثل هذه الالتزامات في^(١) :

أ- ابلاغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إليه أو إلى الطرف المنفذ.

ب- ضرورة وضع الشاحن العلامات اللازمة التي توضح خطورة البضاعة والتي تتوافق مع قوانين أو لوائح أو اشتراطات السلطات العمومية.

وفي حالة مخالفة الشاحن لهذه الالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن عدم ابلاغه أو وضع العلامات اللازمة من خسارة أو ضرر^(٢) ، ولا يجوز للأطراف في عقد النقل الكمي الاتفاق على الاعفاء أو التعديل لهذه المسؤولية سواء بالزيادة أو النقصان.

(٤) حرمان الناقل وتابعيه من التحديد القانوني للمسؤولية في حالة الغش أو سوء السلوك الإرادي:

فلا يجوز لأطراف عقد النقل الكمي الاتفاق على انتفاع الناقل أو مستخدميه (الطرف المنفذ، موظفو الطرف المنفذ، الربان، موظفو الناقل) من حدود المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية في حالة ارتكاب الناقل أو

(١) قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة ٣٢، فقرة أ، ب، بالإحالة من المادة ٨٠، الفقرة ٤.

(٢) أنظر واجبات الشاحن بالفصل السابع من قواعد روتردام ٢٠٠٩، المواد ٢٧، ٢٨، ٢٩.

مستخدميه فعل أو اغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة حتى ولو ترتبت الخسارة من جراء التأخير أيضا^(١) .

ثانيا: حجية العقد الكمي

في حالة الالتزام بالشروط الواردة بالمادة ٨٠ لصحة عقد النقل الكمي فإن العقد الكمي يتمتع بحجية فيما بين أطرافه (الناقل والشاحن) والتي يحكمها مبدأ نسبية العقد، كما نصت الفقرة الخامسة من ذات المادة على الشروط الواجب توافرها لكي يتمتع العقد الكمي بحجية الكمي مواجهة الغير.

(١) حجية العقد الكمي في مواجهة أطرافه:

وفقاً لقاعدة نسبية أثر العقد، وقاعدة العقد شريعة المتعاقدين، ومضمونهم أن آثار العقد تنصرف إلى طرفيه، فإن آثار العقد الكمي تمتد إلى أطرافه وهم الناقل والشاحن، فيستطيع كل منهم الاحتجاج في مواجهة الآخر بما ورد بالعقد الكمي من بنود واتفاقات^(٢) .

(٢) حجية العقد الكمي في مواجهة الغير:

كما سبق وأن تناولنا أنه في حالة الالتزام بالشروط الواردة بالمادة ٨٠ لصحة عقد النقل الكمي فإن العقد يتمتع بحجية مطلقة فيما بين الناقل والشاحن. أما بالنسبة للغير الذين لهم صلة بعقد النقل فالفقرة الخامسة من المادة ٨٠ اشترطت توافر بعض الشروط التي يجب توافرها لكي يتمتع العقد بحجية في مواجهتهم وهي:

الشرط الأول: تلقي الغير معلومات تبين بوضوح تام أن العقد كمي وبالتالي فهو يخرج عن أحكام الاتفاقية.

الشرط الثاني: أن يبدي هذا الغير موافقته الصريحة على أن يكون ملزم بالعقد الكمي.

الشرط الثالث: ألا تكون موافقة الغير مبنية في جدول للأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو سجل نقل الكرتوني أو مستند نقل فحسب.

(١) قواعد روتردام ٢٠٠٩، مادة ٦١، فقرة ١، ٢، بالإحالة من المادة ٨٠، الفقرة ٤.

(٢) د/ كوثر سعيد عدنان خالد، النظام القانوني للعقد الكمي في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة مدينة السادات، المجلد ٤، العدد ١، ٢٠١٨، ص ١٠٢.

وفي حالة انتفاء أي شرط من الشروط الثلاثة السابقة فإن العقد يصبح كمياً فقط فيما بين الشاحن والناقل فقط أما بالنسبة للمرسل إليه أو الغير فالعقد يخضع لأحكام الاتفاقية⁽¹⁾.

عبء إثبات عقد النقل الكمي

من يقع عليه عبء إثبات استيفاء العقد الكمي للشروط اللازمة للخروج. هو الطرف المتأني من المنفعة من هذا الخروج من الاتفاقية وتطبيق أحكام العقد الكمي، وهو فقط المطالب بإثبات استيفاء العقد الكمي لجميع الشروط اللازمة بالمادة ٨٠ لكي يصبح العقد كمياً⁽²⁾.

ومن وجهة نظرنا أنه عادة ما سيكون الناقل هو المتأني من المنفعة من الخروج عن أحكام الاتفاقية، ويكون له المصلحة في تطبيق البنود التي تم الاتفاق عليها مع الشاحن. ففي حالة حدوث نزاع فإن هذا الناقل المنتفع وحده هو المطالب بإثبات أن العقد كمي ومستوفى لجميع الشروط اللازمة لصحته.

المطلب الثاني

مدى فعالية احكام العقد الكمي في حماية الشاحن

ينبغي علينا الإشارة إلى أن عقود الكم مستوحاة وبقوة من عقود الخدمة الملاحية الأمريكية بقانون النقل البحري الأمريكي عام ١٩٤٨. إلا أنهم يختلفوا في أن عقود الخدمات الملاحية كما سبق وأن تناولنا في تعريف عقد الخدمة تخضع لنظام إلزامي، في حين أن عقود الكم تسمح بعدم التقيد بالإلزامي، فهذا هو السبب في أن العقود الكمية تشكل واحدة من المستجدات التي ابتكرتها قواعد روتردام لإدخال الحرية التعاقدية من خلالها⁽³⁾.

كما أنه من الواضح أن الاتفاقية جاءت بتعريف "العقد الكمي" واسع جداً فلا يوجد تحديد لكمية البضائع التي يتم نقلها فالتعريف ينص على - نقل كمية محددة من البضائع - فلم يحدد التعريف حداً أدنى لكمية البضائع التي

(1) د/ بسعيد مراد، قواعد روتردام ٢٠٠٨: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد ١، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، عام ٢٠١٤، ص ٥٠.

(2) قواعد روتردام ٢٠٠٩، الفقرة رقم ٦، المادة ٨٠.

(3) أنظر في عقد الخدمة الأمريكي ١٩٨٤، د/ كوثر سعيد عدنان خالد، النظام القانوني للعقد الكمي في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً "قواعد روتردام"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة مدينة السادات، المجلد ٤، العدد ١، ٢٠١٨، ص ٢٦ إلى ٣٠.

يرغب الشاحن في نقلها لكي يعتبر العقد كمي. كذلك نص التعريف على نقل البضائع في سلسلة من الشحنات ولم ينص على عدد أدنى للشحنات بل أكتفى بلفظ سلسلة ومعنى ذلك أنه يمكن أن يتم النقل في شحنتين فقط، فنص المادة واسع ولم يحدد حد أدنى لكمية البضائع أو عدد الشحنات التي يتم بها نقل البضائع محل العقد⁽¹⁾.

ومن المرجح أن يترك التعريف صغرة في الاتفاقية تمكن الأطراف من الأفراج عن نفسها من الأحكام الملزمة بالاتفاقية. حيث أنه لا يوجد حد أدنى من الكمية أو الفترة الزمنية أو عدد الشحنات. فقد يعنى مصطلح العقد الكمي ألا يكون أكثر من مجرد غطاء يكون غرضه الحقيقي هو إتاحة قدر من الحرية التعاقدية بين الناقل والشاحن⁽²⁾.

وهو ما أفاده الجانب الاسترالي خلال تعقيبه على أحكام العقد الكمي الواردة بالاتفاقية. بقوله إن التعريف سيؤدي إلى خروج الكثير من الاتفاقية، وأنه يقوض توحيد القانون الدولي من خلال ترك الباب مفتوحاً لكل شحنة لتكون واحدة من نوع للشحن. كما أنه يؤدي إلى تجنب العديد من أحكام المسؤولية الإلزامية، فجميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بأنماط النقل المختلفة يوجد بها نظام إلزامي للمسؤولية إلا أن قواعد روتردام هي الوحيدة التي نصت على أحكام توفر مجالاً كبيراً لحرية التعاقد، مما قد يؤدي إلى اتساع نطاق الاعفاء الحالي والذي يمكن أن يؤدي بدوره إلى تآكل نظام المسؤولية الإلزامي الدولي وإلى الاعفاء من المسؤولية وزيادة تكلفة التأمين على الشاحنين⁽³⁾.

وهذا النوع من العقود أثار جدلاً كبيراً وأصبح مصدر قلق على صغار الشاحنين والممارسين فمجلس الشاحنين الأوروبي⁽⁴⁾ -esc- يري أن عقود الكم تمثل خطورة كبيرة على الشاحنين. حيث يمكن التعاقد والخروج عن أحكام

(1) Francesco Berlingieri, Freedom of Contract under the Rotterdam Rules, Uniform Law Review, Volume 14, Issue 4, December 2009, page 839, paragraph 3.3.1.

(2) Xiaochen Yu, Tiansheng Li, a legal analysis of the provisions of volume contract under Rotterdam rules, Frontiers of law in China, Selected Publications from Chinese Universities, 2012, vol 7, Issue (4), page 607.

(3) Australian comments on the UNCITRAL draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea 2008, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, page 124.

(4) مجلس الشاحنين الأوروبيين هو منظمة أوروبية غير ربحية تمثل مالكي البضائع تأسست عام ١٩٦٣، تهدف إلى خلق ساحة متكافئة لمصالح ناقلي البضائع لحوالي ١٠٠٠٠٠ شركة في جميع أنحاء أوروبا، سواء كانوا مصنعين أو تجار تجزئة أو تجار جملة (استيراد وتصدير، عابر للقارات) يشار إليهم بشكل جماعي باسم -الشاحنين- ويشار إليها بالاختصار ESC، وموقعها الإلكتروني

الاتفاقية عن طريق عقود الكم. حيث أن المجلس -esc- يخشى من أن القبول بزيادة مسؤولية الشاحن وانخفاض مسؤولية الناقل سوف يمثل خطراً جسيماً على الشاحنين الذين لا يدركون تماماً الآثار المترتبة على ذلك فمجرد التوقيع على عقد الكم قد يعرض الشاحن لخطر كبير، كما أن صغار الشاحنين هم الأكثر تعرضاً لمخاطر العقد الكمي وذلك لأنهم أقل قدرة على التفاوض من موقع القوة بالسوق وذلك في الوقت الذي يشهد فيه العالم ضغطاً اقتصادياً كبيرة، حيث أن صغار الشاحنين سوف يتعرضون لضغوط هائلة لقبول مخاطر أكبر في مقابل الوعود بتخفيضات الأسعار⁽¹⁾.

وقد أبدى إعلان الإسكندرية عام ٢٠١٠ بخصوص المادة ٨٠ من قواعد روتردام والذي نص على أن العقود الكمية وتحريرها بموجب قواعد روتردام ٢٠٠٩ بإخضاعها لمبدأ حرية التعاقد قد ينظر إليها كعقود إذعان ضد مصلحة الكيانات الصغيرة من الشاحنين والتجار، مما يثير هذا الشأن القلق من احتمال ضياع حقوقهم بسبب تعنت الناقلين وإجبارهم على الخروج عن أحكام الاتفاقية والخضوع أحكام العقد الكمي⁽²⁾.

وعلى النقيض يرى البعض أن الحقبة التي يعتبر فيها الشاحنون الطرف الأضعف قد انتهت من الآن فصاعداً، وأن بعض الشاحنين هم شركات متعددة الجنسية يتمتعون بتأثير حقيقي من حيث القدرة على المساومة، ونظراً لوجود هذا التوازن بين الشاحنين والناقلين فإنه ينبغي أن تكون هناك حرية في التعاقد⁽³⁾. أيضاً رابطة النقل الصناعي الوطنية ترى أن مجلس الشاحنين الأوروبي يرى المخاطر التي تواجه الشاحنين من عقود الكم كاستثناء من الاتفاقية.

(¹) View of the European Shippers' council, on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules', march 2009, Page 3.

(²) د/ شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨، دار الجامعة الجديدة، ٢٠١٢، ص ٤٢.

(³) Noro Michelle Rafenomanjato, Volume Contracts under the Rotterdam rules: One Step Forward or Two Steps Backward?, Zhongnan university of economics and law, Wuhan, China, vol 19/2/2013, page 3.

لكنها تجاهلت اجراءات الحماية المحددة والاجراءات الواردة في الفقرة رقم ٢ من المادة ٨٠ والتي يجب اتباعها للخروج من الاتفاقية ليصبح العقد كمي^(١) .

وكان رأى بعض شركات التأمين البحري الرائدة في هذا المجال . أنه ليس من المتوقع أن تسعى شركات الملاحة البحرية إلى الاستفادة من الشاحنين الأصغر حجماً وإجبارهم . كما أن الشاحن قد يرغب في استشارة شركته للتأمين البحري والحصول على صياغة بعض احكام العقد الكمي . حتى وإن لم يكن بحاجة إلى هذه المساعدة فهو ملزم بإبلاغ شركة التأمين البحري التابعة له بشروط وأحكام عقد الكم الذي يعترزم إبرامه لما له من تأثير على قسط التأمين ومقداره وبالتالي فإن شركة التأمين سوف تقدم للشاحن النص^(٢) .

أيضا رأت شركات التأمين المؤيدة لأحكام عقد النقل الكمي أن الشاحنون يتمتعون بالحرية في اعلان أعلى قيمة لبضائعهم في مقابل زيادة أجرة النقل ويحصلون على تعويض أكثر من المحدد بالاتفاقيات السابقة والقوانين الوضعية وبالتالي فإن الاتفاقية لها تبريرها في ترك الحرية للأطراف في عقد الكم، أيضا المادة ٨٠ تعطى للأطراف الحرية في الخروج أو عدم الخروج بالنسبة لصغار الشاحنين والغير مجربين للخدمة، أيضاً الفقرة ٢ من المادة تقيد الخروج باتباع طرق موضوعية وشكلية، كما يوجد قواعد الزامية لا يجوز الخروج عنها أو تعديلها وردت بالفقرة ٤ من المادة تتعلق بواجبات الناقل والشاحن كل هذه وسائل وضعتها الاتفاقية لحماية الأطراف^(٣) .

(¹)THE NATIONAL INDUSTRIAL TRANSPORTATION LEAGUE, RESPONSE OF THE NATIONAL INDUSTRIAL TRANSPORTATION LEAGUE TO THE EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL POSITION PAPER ON THE ROTTERDAM RULES:

https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/nitl_responsepaper.pdf

(²) Vesna Polic' Foglar, the Rotterdam rules from the perspective of insurers, an analysis of impact of united nations convention on contracts for international carriage of goods wholly or partly by sea on the insurance industry, page 3.

(³) Vesna Polic' Foglar, the Rotterdam rules from the perspective of insurers, an analysis of impact of united nations convention on contracts for international carriage of goods wholly or partly by sea on the insurance industry:, page 3.

وأصحاب وأنصار إدراج احكام العقد الكمي يرون أن الأنظمة الإلزامية السابقة قد طورت في بيئة تجارية خضعت الآن لتحول هائل ولا يمكن التقيد بها بشكل صارم في معالجة الجوانب العملية للتجارة العملية، كذلك المادة ٨٠ من الاتفاقية جاءت بفرض أحكام خاصة (إلزامية) لتوجيه اجراء المعاملات فيما يتعلق بعقود الحجم وتحديد متى يعتبر عقد الحجم ملزم للشاحن، كما أنها توفر بعض الراحة فيما يتعلق بشواغل الشاحنين. لكن جاء رد معارضتهم أنه لم يتم بعد النظر إلى كيفية تطبيق المحاكم لهذه الاحكام الإلزامية المنصوص عليها في المادة ٨٠ من الاتفاقية^(١).

وعلى الرغم من أن تعريف العقد الكمي ينتابه الغموض وعدم التحديد لكمية البضائع المراد نقلها ولا عدد الشحنات المطلوبة للنقل ولا مده زمنية معينة يتم خلالها النقل، إلا أن المادة ٨٠ جاءت بقواعد خاصة بشأن العقود الكمية من شأنها تقييد هذا النوع من العقود وتنظيمه بأحكام خاصة من شأنها أن تحكم العمل بهذا النوع من العقود.

ومن خلال دراستنا لأحكام عقد النقل الكمي وفقا لأحكام قواعد روتردام ٢٠٠٩ نحن مع الرأي القائل بأن الفقرة رقم ١ من المادة ٨٠ تعطى للناقل والشاحن حرية التعديل على الحقوق والواجبات والالتزامات والمسؤوليات التي تفرضها الاتفاقية، حيث أن أساس انشاء نظام قانوني قضائي بداية من قواعد لاهاي - فيسبي واتفاقية بروكسل لسندات الشحن والبروتوكولات المعدلة لها وقواعد هامبورج هو حماية الطرف الضعيف في عقد النقل البحري وهو الشاحن وأن هذه الحرية تعطى الفرصة مرة أخرى للناقلين لأضعاف موقف الشاحنين.

وبالنسبة للرأي القائل ان الحقبة التي يعتبر فيها الشاحنون الطرف الأضعف قد انتهت من الآن فصاعداً وأن بعض الشاحنين هم شركات متعددة الجنسية يتمتعون بتأثير حقيقي من حيث القدرة على المساومة ونظراً لوجود هذا التوازن بين الشاحنين والناقلين فإنه ينبغي أن تكون هناك حرية في التعاقد.

نرد على هذا الرأي بأنه وإن كان يوجد شاحنون يتمتعون بالقوة من حيث أنهم شركات كبيرة ولها قدرة على المساومة. فأيضاً يوجد صغار الشاحنين. الذين لا يتمتعون بهذه القدرة ولا الخبرة الكافية للتفاوض على هذا النوع من النقل، وإلا لما كان هناك داعي لاتفاقيات النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر سواء كلياً أو جزئياً وتركنا للأطراف الحرية الكاملة للتعاقد وفقاً لما يتم الاتفاق عليه.

(^١) Kofi Mbiah, updating the rules on international carriage of goods by sea, the Rotterdam rules, page 13,14.

أما بالنسبة للرأي القائل أن الفقرة ٢ من المادة ٨٠ تمثل حماية للشاحنين، وتقيد الخروج باتباع طرق موضوعية وشكلية، كما يوجد قواعد الزامية لا يجوز الخروج عنها أو تعديلها وردت بالفقرة ٤ من المادة تتعلق بواجبات الناقل، والشاحن وعلى الرغم من شرط تنبيه الشاحن واعطائه الخيار لأبرام عقد نقل كمي أم طبقاً لقواعد الاتفاقية، فنحن مع الرأي القائل أن كل ذلك يمكن أن لا يجدى نفعاً أمام العروض الوهمية التي يمكن أن يقدمها الناقلون للشاحنين تتمثل في تخفيض أسعار النقل وتقسيم النقل علي مرحلتين واقناع الشاحنين بأبرام العقد الكمي، بالتالي سيترتب على كون العقد كمي ارتفاع في سعر التأمين على البضائع الذي يتحمله الشاحن.

وكما سبق وأن تناولنا في تعريف عقد النقل الكمي فإن به تسهلاً شديداً لا يستهان به للناقلين للخروج من الاتفاقية. حيث أن نص التعريف لم يذكر حداً أدنى الشحنات أو كمية البضاعة المنقولة ولا وقت معين لكي يصبح العقد كمياً، فنحن في صف الرأي القائل إن مصطلح العقد الكمي يعني ألا يكون أكثر من مجرد غطاء يكون غرضه الحقيقي هو إتاحة قدر من الحرية التعاقدية بين الناقل والشاحن.

الخاتمة

عقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، هو عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره النقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

ويثبت عقد النقل الدولي عن طريق مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، بالاتفاقية زاحت مصطلح سند الشحن، فبموجب مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني يستطيع المرسل إليه استلام البضائع، بأي من مستند النقل أو مستند النقل الإلكتروني يمثل حيازة البضائع بما يسمح لحامله التصرف فيها حتى أثناء النقل. كما إجازات الاتفاقية استبدال مستند النقل بسجل نقل إلكتروني والعكس، شرط أن يقوم الحائز بتسليم الوثيقة التي يرغب باستبدالها وإصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

ويحتوي مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على البيانات التي يوفرها الشاحن للناقل، والتي تتعلق بالبضائع المراد نقلها من وصف لها والعلامات الدالة عليها وعدد الرزم والوزن والبيانات التي يقوم الناقل نفسه بإدراجها بشأن ترتيب البضائع وأسم الناقل وعنوانه وتاريخ التسليم وعدد نسخ من مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. أيضاً

يُدرج أسم المرسل إليه وأسم السفينة ومكان التسليم وميناء التحميل والتفريغ، ولا يترتب على إغفال أي بيان من هذه البيانات صحة المستند أو السجل.

ويدرج الناقل التحفظات التي يبيدها عند استلامه للبضائع من الشاحن، والتي تتعلق بوصفها أو العلامات أو الوزن أو الكمية والحالة. فمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني يعد دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل للبضائع بالحالة المبينة فيه، مع مراعاة التحفظات التي يبيدها الناقل على البضائع.

وتناولت الاتفاقية أحكام جديدة لم يتعاود عليها اتفاقيات النقل البحري الدولي السابقة، أطلقت عليها عقود الكم (عقود الحجم)، واعتبرتها الاتفاقية. اتفاقية ثنائية تم التفاوض بشأنها بشكل فردي وأطلقت العنان لحرية التعاقد، فسمحت بالاتفاق على التزامات أو حقوق أكبر أو أقل من التي تفرضها قواعد الاتفاقية، مما جعل عقد النقل الكمي استثناء من أحكام الاتفاقية.

ويشترط لصحة العقد الكمي أن يكون متفاوضاً عليه من الناقل والشاحن بصورة منفردة، وينبغي أن يكون العقد مكتوب بصورة واضحة ومحددة بأنه خروج عن أحكام الاتفاقية وبهذا يكون العقد الكمي حقق الشروط الشكلية والموضوعية، ويجب أن يكون الشاحن قد تم تخييره أثناء التعاقد وإخطاره بأنه عقد كمي، وألا يكون العقد الكمي عقد إذعان.

إلا أنه يوجد بعض الأحكام الإلزامية التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها ولا الخروج منها بالعقد الكمي، وهي التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة والابحار والإبقاء عليها كذلك طوال الرحلة. وتجهيز السفينة وتطعيمها والإبقاء عليها كذلك طوال الرحلة.

وعقد النقل الكمي يتمتع بحجية مطلقة فيما بين طرفيه، وبالنسبة للغير ينبغي تلقيه معلومات تبين أن العقد كمي وأن يوافق على أنه ملزم بالعقد الكمي لكي يتمتع بحجية مطلقة في مواجهة هذا الغير. هذا ويقع عبء اثبات عقد النقل الكمي على الطرف المتأني من المنفعة من الخروج عن أحكام الاتفاقية.

وينبغي الإشارة إلى أن عقد النقل الكمي يترك صغرة تمكن الأطراف من الخروج عن الأحكام الإلزامية بالاتفاقية، مما قد يؤدي إلى اتساع نطاق الإعفاء من المسؤولية الحالي، وهو ما يمثل خطورة على الشاحنين. فيمكن أن يزيد من مسؤوليتهم ويخفض من مسؤولية الناقلين.