

النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع
دراسة مقارنة في ضوء اتفاقيتي روتردام وهامبورج وقانون
التجارة البحرية المصري

الباحثة/ أسماء سعد حسين محمد الحديدي

باحثة دكتوراة - قسم القانون التجاري والبحري

كلية الحقوق - جامعة عين شمس

**النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع
دراسة مقارنة في ضوء اتفاقيتي روتردام وهامبورج
وقانون التجارة البحرية المصري
الباحثة/ أسماء سعد حسين محمد الحديدي**

المخلص:-

تتناول الدراسة النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع وذلك في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨م واتفاقية هامبورج ١٩٨٧م وقانون التجارة البحرية المصري وذلك لبيان مدى التوفيق والإختلاف بين الاتفاقيتين، وأيضاً مدى الإختلاف بين الاتفاقيتين وقانون التجارة البحرية المصري باعتبار أنه أتخذ من اتفاقية هامبورج مرجعية أساسية لتنظيم أحكامه، أتضح من الدراسة اتساع النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري في اتفاقية روتردام عنها في اتفاقية هامبورج وقانون التجارة البحرية المصري، ورغم ذلك الإتساع الذي سعى إليه واضعوا الاتفاقية بغية توحيد قواعد مسئولية النقل الدولي للبضائع إلا أن الاتفاقية قررت استثناءات عليه، كما تناولت الدراسة بيان مدى صحة الشروط الدارج إدراجها في سندات الشحن والتي تعلق بمرحلي الشحن والتفريغ، حيث تناولت الدراسة لشروط عدم المسئولية قبل وبعد الروافع، وشروط تحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر ومصاريف الشحن والتفريغ، وشروط الشحن والتفريغ على الصنادل، وشروط التسليم تحت الروافع، وشروط التفريغ التلقائي ونتيجة لاختلاف النطاق الزمني في الاتفاقيتين والقانون المذكور بالإضافة للإستثناءات الواردة على النطاق الزمني أتضح اختلاف الحكم القانوني للشروط في ضوء الإتفاقيات والقانون محل المقارنة.

مقدمة:-

تتعدد صور الإستغلال التجاري للبيئة البحرية ويأتي النقل البحري للبضائع كأحد أهم صور ذلك الإستغلال، باعتباره يمثل الركيزة الأساسية لحركة التجارة الدولية بل وعمودها الفقري، ويلعب النقل البحري هذا الدور نتيجة لاستحواذه على قدر هائل من حركة التجارة الدولية، لا ينافسه في ذلك أيأ من أنواع النقل الأخرى، وذلك لما للسفن من خواص لا تتوافر حتى في الطائرات، ونتيجة للأهمية التي يضطلع بها النقل البحري للبضائع أهتمت التشريعات الوطنية بتنظيم أحكامه باعتبار أن مياها الإقليمية جزءاً من سيادتها وحماية للسفن التي ترفع علمها وبالتالي تكتسب جنسيتها، وأخيراً حماية

لمصالحها على حسب ما إذا كانت دولة تمتلك أسطولاً بحرياً وبالتالي تسعى لحماية الناقلين، أم إذا كانت دولة شاحنة أو مستوردة ولا تمتلك أسطولاً بحرياً فستسعى لحماية الشاحنين، ونتيجة لإتصاف أغلب عمليات النقل البحري بالصفة الدولية أهتمت الجماعة الدولية بتوحيد القواعد المنظمة له فتناولت النقل البحري في العديد من الاتفاقيات الدولية إبتداءً من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م وبروتوكولات تعديلها، مروراً باتفاقية هامبورج ١٩٧٨م وصولاً إلى اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود لنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعروفة بقواعد روتردام ٢٠٠٨م.

إشكالية وأهداف الدراسة:-

ولا شك أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تعد من أهم موضوعات النقل البحري من الناحية العملية كنتيجة لما يثيره هذا الموضوع من إشكاليات متعددة بين الناقلين من جهة والشاحنين من جهة أخرى، فعقد النقل البحري يرتب التزامات على كاهل طرفيه الناقل من جهة والشاحن من جهة أخرى، ويعد التزام الناقل بتوصيل البضاعة سليمة لنقطة الوصول التزاماً بتحقيق نتيجة، وبالتالي؛ من شأن تعرض البضائع وهي في حوزة الناقل لأي من أسباب المسؤولية المتمثلة في الهلاك أو التلف أو التأخير في توصيلها إثارة مسؤوليته، ويتعين كنقطة إنطلاق لدراسة مسؤولية الناقل البحري للبضائع أن نتناول المدى الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع أي منذ أي لحظة يسأل الناقل البحري عن بضائع الشاحن وإلى متى يظل مسؤولاً عنها، وهو ما يسمى النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع.

وتزداد أهمية موضوع الدراسة في خصوص اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود لنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعروفة بقواعد روتردام ٢٠٠٨م، نظراً لحدائتها وكونها لم تدخل حيز النفاذ حتى تاريخ كتابة هذه الدراسة، وكننتيجة لحدائتها ندرت الدراسات المتعلقة بها، وهو ما يستدعي من الباحثين تناولها بالدراسة لأجل تقييم نصوصها بهدف دعم اتخاذ القرار بالإنضمام لها من عدمه، فرغم تعدد الدراسات التي تناولت اتفاقية هامبورج ١٩٨٧م وقانون التجارة البحرية المصري إلا أن وجود اتفاقية جديدة كقواعد روتردام ٢٠٠٨م مطروحة على المجتمع الدولي للإنضمام لها لم تدخل حتى اللحظة حيز النفاذ يجعل من التطبيق العملي لأحكامها مثار تكهن كنتيجة لعدم نفاذها.

وتستهدف الدراسة من حيث الأساس مقارنة القواعد القانونية المنظمة للنطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع في قواعد روتردام ٢٠٠٨م بالقواعد القانونية المنظمة للنطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م باعتبار أن مصر إحدى الدول التي صادقت على الاتفاقية، وكذلك مقارنة هذه القواعد بالقواعد المنظمة للنطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية المصري، والسبب الداعي للمقارنة بين قواعد روتردام ٢٠٠٨م واتفاقية هامبورج ١٩٧٨م وقانون التجارة البحرية المصري؛ أن مصر - كما سبق القول - إحدى الدول بل من أوائل الدول التي انضمت لاتفاقية هامبورج ١٩٧٨م، ومن شأن صدور اتفاقية دولية تنظم عقد النقل البحري الدولي للبضائع أن تقيم كل دولة من الدول الراغبة في الإنضمام لهذه الاتفاقية أحكام تلك الاتفاقية لأجل استجلاء ما إذا كانت نصوص تلك الاتفاقية تحقق لها ما تصبو إليه من عدمه، ولما كانت مصر منضمة لاتفاقية هامبورج ١٩٧٨م وعلى فرضية أن مصر سوف تتخذ قراراً بالإنضمام لقواعد روتردام ٢٠٠٨م أو عدم الإنضمام للاتفاقية، فيلزم لذلك مقارنة أحكام اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م بأحكام قواعد روتردام ٢٠٠٨م حتى تقيم ما إذا كانت الأخيرة ستوفر لنا مميزات تختلف عما تناولته قواعد روتردام ٢٠٠٨م من عدمه، كما تجب المقارنة بين أحكام قواعد روتردام ٢٠٠٨م بأحكام قانون التجارة البحرية المصري لبيان مدى التوافق أو التعارض بين كلاهما، فالقانون المذكور أستسقى جل أحكامه من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م إلا أنه - أي قانون التجارة البحرية - خالفها في بعض الأحكام، وعليه؛ وأسوة بواقع قانون التجارة البحرية المصري وفي حالة إنضمام مصر لاتفاقية روتردام ٢٠٠٨م فإن ذلك يستدعي المقارنة بين نصوصه ونصوص القواعد المذكورة لبيان مدى التوافق أو التعارض بينهما.

منهجية الدراسة:-

ستتبع الباحثة كمنهج لهذه الدراسة؛ المنهج الوصفي التحليلي المقارن؛ حيث ستعتمد الباحثة على المنهج الوصفي لعرض وسدر نصوص الاتفاقيتان محل الدراسة وقانون التجارة البحرية المصري، واجتهادات الفقه التي تناولت بالدراسة لهاتان الاتفاقيتان وقانون التجارة البحرية، وذلك بدورة يأخذنا إلى ضرورة استخدام المنهج المقارن لأجل المقارنة بين نصوص اتفاقية هامبورج ١٩٨٧م، واتفاقية روتردام ٢٠٠٨م ومقارنة نصوص

الأخيرة مع قانون التجارة البحرية المصري، مستخدمة في ذلك المنهج التحليلي وذلك لشرح وتحليل نصوص الاتفاقيتان وقانون التجارة البحرية المصري.

خطة الدراسة:-

سيتم تناول موضوع الدراسة من خلال أربعة مباحث وذلك على النحو التالي:-

المبحث الأول:- النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضاعة في قانون التجارة البحرية.

المبحث الثاني:- النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضاعة في اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م.

المبحث الثالث:- النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضاعة في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨م.

المبحث الرابع:- مدى صحة شروط سندات الشحن المتعلقة بالشحن والتفريغ مع النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع.

المبحث الأول

النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضاعة في قانون التجارة البحرية

تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية على أنه "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة"، والمادة ٢٢٦ المشار إليها في النص السابق تتعلق بحالة عدم حضور صاحب الحق في استلام البضاعة لاستلامها، أو حضر صاحب الحق في استلام البضاعة إلا أنه أمتنع عن تسلمها، أو عن أداء أجره النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، حيث يجوز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه ذلك القاضي.

ويتضح من نص الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية، أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تكون خلال فترة حيازة الناقل للبضاعة، إلا أن تلك الحيازة ليست عامة أي لا يسأل الناقل عن البضاعة بمجرد دخولها في حيازته أيا كان مكان دخول البضاعة في حيازته، حيث أن تلك الحيازة التي حددها المشرع كمناطق لتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضاعة محددة بإطار زمني قوامه استلام الناقل

للبضاعة في ميناء الشحن وحتى تسليمها لصاحب الحق في تسلمها في ميناء التفريغ^(١)، وبالتالي فإن إحكام المسؤولية الخاصة بالنقل الحري للبضائع تنطبق على الأضرار التي تصيب البضاعة كالهلاك والتلف خلال الفترة الممتدة من تسلمه للبضاعة داخل ميناء الشحن وحتى تسليمها لصاحب الحق في استلامها في ميناء التفريغ، وتجدر الإشارة إلى أن الناقل يصبح مسؤولاً عن البضاعة منذ تسلمها من الشاحن فتصبح تحت حراسته، إلا أن مسؤوليته خارج هذا الإطار الزمني- الممتد من الاستلام في ميناء الشحن والتسليم في ميناء التفريغ- لا تخضع لأحكام المسؤولية المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية وإنما تخضع للقواعد العامة فقج تخضع لأحكام عقد النقل البري أو الجوي، إذا قام بتسلم البضاعة من مخازن الشاحن ونقلها إلى ميناء الشحن، وقد يسأل بوصفه مودعاً لديه إذا قام بإيداعها في مخازنه خارج الميناء لحين نقلها إلى ميناء الشحن، وقد يحدث العكس أي عمليات نقل وإيداع بعد عملية التفريغ في الميناء، فهذه العمليات يحكمها القواعد العامة في المسؤولية^(٢)، حتى وإن نشأت المسؤولية بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعقد النقل البحري^(٣).

وبالتالي ولكون المرحلة السابقة على استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن واللاحقة على تسليمه إياها في ميناء التفريغ، غير خاضعة لأحكام قانون التجارة البحرية، فللناقل بصدد هذه المراحل أو هذه العمليات السابقة واللاحقة أن يدرج في عقد النقل البحري ما يشاء من شروط كإعفاءه من المسؤولية أو تحديد المسؤولية بأدنى من التحديد المنصوص عليه في قانون التجارة البحرية أو إدراج شروط أخرى معدلة للمسؤولية تطبيقاً للحرية التعاقدية المكفولة خلال تلك العمليات إلا إذا أتفق الأطراف على إخضاع تلك العمليات للأحكام الواردة في قانون التجارة البحرية^(٤).

(١) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، منشأة المعارف الإسكندرية، ط. ١٩٩٨م، ص ١٨٤-١٨٥.

(٢) محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٩م، ص ٣٦٩.

(٣) المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية، مشار إليه لدى د. على جمال الدين، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية ط. ١٩٩٢م، ص ٥٢٩.

(٤) على جمال الدين، مرجع سابق، ص ٥٢٩.

فهذه الشروط سواء التي تعفي الناقل من المسؤولية أو تعدل من أحكام المسؤولية أو التي تعدل من التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري للبضائع جميعها شروط باطلة في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية على اعتبار أنها تنتقص من مصالح الشاحن وباعتباره الطرف الأضعف في علاقة النقل فقد أثر المشرع على حمايته من خلال تقرير بطلان هذه الشرط التي تمثل الحد الأدنى لحماية الشاحن في مواجهة الناقل والذي يكون في مركز قانوني أقوى من الشاحن وبإستطاعته أن يملئ شروطه على الشاحن.

ومن ما تقدم يتضح أن المشرع تحلى فيما يتعلق بنظام المسؤولية عن مبدأ وحدة عقد النقل البحري فأخضع المرحلة البحرية المحضة للنظام الخاص الذي كرسه بموجب أحكامه المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية، أما المرحلتين السابقتين على هذه المرحلة واللاحقة عليها فأخضعهما للقواعد العامة^(٥) وللحرية التعاقدية.

متى يعتبر التسليم قد تم وفقاً لقانون التجارة البحرية المصري :-

إذا كان المصدر الأساسي لنص الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية هي أحكام اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م إلا أن الحكم الوارد في الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ تطرق فقط لحالة التسليم للمرسل إليه أو من ينوب عنه، بيد أن البند الثاني من الفقرة ب من المادة الرابعة من أحكام معاهدة هامبورج تعرضت لحالة وضع الناقل للبضاعة تحت تصرف المرسل إليه وذلك وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية في ميناء التفريغ، واعتبرت المادة المذكورة أنه بوضع الناقل للبضاعة تحت تصرف المرسل إليه يكون النقل قد تم وبالتالي تكون مسؤولية الناقل عن البضاعة قد أنتهت باعتبار أنه الناقل قد وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه.

وكذلك تعرضت اتفاقية هامبورج في البند الثالث من الفقرة ب من المادة الرابعة لحالة تسليم الناقل للبضاعة إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له، معتبره أن هذا التسليم يعادل التسليم للمرسل إليه، وإهتمامنا هنا بالتسليم لأن بتمامه ينتهي عقد النقل وبالتالي تنتهي المسؤولية الخاصة بالناقل البحري للبضائع، وعلى الرغم من أن تلك الحالات في ضوء أحكام الاتفاقية تنهي عقد النقل وبالتالي تنهي مسؤولية الناقل إلا أنها توفر ميزة أكبر للناقلين على حساب الشاحنين والمرسل إليهم فالتسليم الذي ينهي عقد النقل ويبرئ ذمة الناقل

(٥) على جمال الدين، مرجع سابق، ص ٥٢٩. أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص ١٨٥.

ينبغي أن يكون التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه والذي به يمكن له- أي للمرسل إليه- أن يعين البضاعة والتحقق من حالتها، لذلك وتجنباً للانتقادات التي وجهت لهذا النص أو لحالات التسليم غير الفعلي المنصوص عليها في اتفاقية هامبورج أكتفى المشرع المصري في نص المادة ٢٢٧ بالقول بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق في تسلمها في ميناء التفريغ دون إشارة إلى أشخاص آخرين يمكن تسليم البضائع لهم^(١). وعلى الرغم تخلي قانون التجارة البحرية عن ما اتجهت إليه اتفاقية هامبورج بخصوص وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه، إلا أن الفقرة الأولى من المادة ٢٢٦ من قانون التجارة البحرية نظمت حالة عدم استلام المرسل إليه البضاعة أو رفضه الاستلام ورغم ذلك فإذا لم يتم التسليم للمرسل إليه وتم إيداعها على ما يجري عليه حكم الفقرة الأولى من المادة ٢٢٦ فإن ذلك الإيداع لا يعني أن عقد النقل البحري قد انقضى إذ لا ينقضي العقد إلا بتسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها^(٢).

حيث تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٢٦ على أنه "إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل، جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة"، وبالتالي؛ فإن النص لم يتطرق إلى أن الإيداع متمماً للتسليم، وهذا النص يتعلق بفرضيتين:-

الفرضية الأولى:- حالة عدم حضور صاحب الحق في تسلم البضاعة لتسلمها:-

وهنا يجب التفرقة بين أمرين؛ الأمر الأول، أن يكون ميعاد وصول السفينة معلوماً للمرسل إليه أي أن ميعاد وصول السفينة وارد في سند الشحن، فهنا ينتهي النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع من تاريخ الإيداع والذي يتم بعد إثبات حالة البضاعة وما قد يكون لحقها من تلف أو هلاك، ورغم ذلك فإن الناقل البحري يظل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف بعد الإيداع في مواجهة صاحب الحق في البضاعة، إذ

(١) محمد بهجت عبدالله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية ط. ١٩٩٢م، ص ٣٧-٣٨.

(٢) نبيل الفيشاني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانونيين اليميني والمصري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراة غير منشورة، كلية الحقوق جامعة القاهرة ٢٠١٦م، ص ١٦٨.

تظل مسؤوليته قائمة حتى تمام التسليم، إلا أن هذه المسؤولية لا تخضع بعد واقعة الإيداع لأحكام المسؤولية المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية، والتي تجعل من التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة- كما سبق القول- وإنما تسري في شأنها القواعد العامة في المسؤولية وبمقتضاها الإلتزام ببذل عناية الشخص المعتاد في المحافظة على البضائع، إذ ليس هناك علاقة عقدية بين الأمين الذي أودعت لديه البضاعة وبين صاحب الحق في استلامها^(٨).

الأمر الثاني؛ في حالة كان ميعاد وصول السفينة غير معلومتنتيجة لعدم تحديد موعد وصول السفينة في سنة الشحن فهما يلزم إخطار المرسل إليه بتاريخ وصول السفينة، وإذا كان عنوان المرسل إليه غير معلوم وجب النشر في الصحف، ومرجع ضرورة الإخطار في هذه الحالة أن الإذن بالإيداع يتم بناء على أمر على عريضة وبالتالي لا يصدر في مواجهة صاحب الحق في البضاعة، وهنا يمتد النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع بعد واقعة الإيداع، وتبقى مسؤولية عن البضائع خاضعة لأحكام قانون التجارة البحرية، وبالتالي يكون ملزماً بالمحافظة عليها التزاماً بتحقيق نتيجة^(٩).

الفرضية الثانية:- حالة حضور صاحب الحق في استلام البضاعة إلا أنه أمتنع عن استلامها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن عقد النقل:-
وهنا ينتهي النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع بمجرد إيداعها ويبقى الناقل مسؤولاً عنها بعد الإيداع استناداً للأحكام العامة في المسؤولية وبالتالي يكون التزامه ببذل عناية الشخص المعتاد في المحافظة على البضائع^(١٠).

وفي جميع الفروض السابقة خول المشرع للناقل إمكانية الإيداع مع تحميله المسؤولية عن البضائع وتختلف مسؤولية الناقل بي الإلتزام ببذل عناية وتحقيق نتيجة بحسب الأحوال، والسبب الداي لإجازة الإيداع أن من شأن عدم استلام المرسل إليه البضائع أو في حالة رفضه للاستلام بقاء السفينة في رصيف الميناء في إنتظار وصول صاحب

(٨) د. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة

١٩٩٠ دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف الإسكندرية، ط. ١٩٩٥م، ص٣٤-٣٥.

(٩) أمال أحمد الكيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة

القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٣٧٣.

(١٠) أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص ١٦٥.

الشأن في استلامها كي يتسلمها أو موافقته على تسلمها أو سداد المبالغ المستحقة عليها، وم شأن ذلك تحميل الناقل مصاريف الرسوم والتأخر في القيام بالرحلة التالية وحرمنه من إستغلال مكان وجود البضاعة التي لم تسلم أو تم رفض استلامها، فلأجل ذلك مكن المشرع الناقل من إيداع البضائع من خلال استصدار قرار من قاضي الأمور الوقتية.

وقضت محكمة النقض في هذا الشأن بأنه "المقرر أنه لا يعفى الناقل من التزامه بالمحافظة على البضاعة إلى حين تسليمها فعلياً عدم حضور المرسل إليه لتسلم البضاعة بعد تفريغها من السفينة أو رفضه تسلمها فيكون له إيداعها لدى أمين يعينه قاضي الأمور الوقتية على نحو ما جاء بالمادة ٢٢٦ من قانون التجارة البحرية"^(١١)، وجاء أيضاً بحكم لمحكمة النقض أنه "لا يعفى الناقل من التزامه بالمحافظة عليها إلى حين تسليمها فعلياً عدم حضور المرسل إليه لتسلم البضاعة بعد تفريغها من السفينة أو رفض تسلمها فيكون له إيداعها لدى أمين يعينه قاضي الأمور الوقتية على نحو ما جاء بالمادة ٢٢٦ من قانون التجارة البحرية"^(١٢).

المبحث الثاني

النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضاعة في اتفاقية هامبورج

١٩٧٨م.

تنص المادة الرابعة (المعنونة ب مدة المسؤولية) من اتفاقية هامبورج على أنه:

١- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها

البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

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

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

"١" الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو

"٢" سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن

بتسليم البضائع له لغرض الشحن.

(١١) الطعن رقم ١٢٩٨٣ لسنة ٧٥ جلسة ١٠/٠٦/٢٠٠٨ س ٥٩ ص ٦٧٧ ق ١١٨.

(١٢) حكم محكمة النقض المصرية الصادر في الطعن رقم ١٦٤ لسنة ٧٠ قضائية الصادر بجلسته

٢٣/٠٤/٢٠١٥.

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

"١" بتسليمها إلى المرسل إليه، أو

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

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

٣- في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه، فضلاً عن الناقل أو المرسل إليه، مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه". ويتضح من نص المادة الرابعة من الاتفاقية بأية أنها لم تحدد نطاق سريانها الزمني بمرحلة الرحلة البحرية وهو ما كان عليه الوضع في ظل اتفاقية بروكسل وهو ما كان يخرج العديد من العمليات الهامة من نطاق تطبيق الاتفاقية- أي اتفاقية بروكسل- فيكون على المتضرر التمسك بالقواعد العامة للمسئولية وما يصاحبه من صعوبة إثبات خطأ وقوع خطأ من جانب الناقل^(١٣).

ويتضح من نص المادة الرابعة أن نطاق سريان أحكامها من حيث الزمان مرتبط بكون البضائع في عهدة الناقل ولم تحدد الاتفاقية المقصود بهذا الاصطلاح إلى أنه يرتبط حتماً بمسئولية الناقل بالإشراف على البضائع والسيطرة عليها^(١٤)، وبعبارة أخرى كما يعبر جانباً من الفقه فإن الإشراف الفعلي عنصر هام في أخذ البضائع في العهدة^(١٥)، على أن مدة مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورج تغطي الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده على أن يكون ذلك داخل الحدود الجغرافية لميناء الشحن وميناء التفريغ، فإن استلم الناقل البضاعة في مكان خارج ميناء الشحن أو كان مكان تسليم البضاعة إلى المرسل إلي خارج ميناء التفريغ فلا تطبق أحكام الاتفاقية على أي

^(١٣) أسماء الرشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الشارقة كلية القانون ٢٠١٧م، ص ٦٣.

^(١٤) محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص ٤١٤.

^(١٥) أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً، منشأة المعارف الإسكندرية، مجول تاريخ الطبع، ص ٥٥.

ضرر يلحق بالبضاعة في ذلك المكان، ومن ثم لا مجال لتطبيق أحكامها فيما يتعلق بافتراض الخطأ، إذ يتعين على المدعي إثبات خطأ الناقل المفضي إلى الضرر^(١٦)، ومقتضى الحرية التعاقدية فإن العمليات التي تخرج عن حدود ذلك الإطار الزمني لمسئولية الناقل البحري المحدد لسريان أحكام الاتفاقية يجوز للأطراف الاتفاق على شروط للإعفاء من المسؤولية أو أن يتم التحديد منها بأقل من التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري للبضائع المحدد في الاتفاقية^(١٧) والذي لا يجوز الاتفاق على ما يخالفه في حال مرحلة سريان أحكام الاتفاقية من حيث الزمان أي منذ أن يتسلمها الناقل في ميناء الشحن إلى أن يقوم بتسليمها لصاحب الحق في استلامها في ميناء التفريغ.

وطالما أن الناقل يعتبر مسؤولاً عن البضائع طالما أنها في حراسته، فالمفترض أن تكون البضائع في حراسة الناقل منذ أن يتسلمها إلى أن يسلمها، فالبضائع تعتبر في حراسة الناقل منذ أن يتسلمها هو أن تابعة أو وكلائه من الشاحن في ميناء الشحن وذلك حتى تمام تسليمها لصاحب الحق في استلامها هو أو تابعيه أو وكلائه، واستلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن بالإضافة إلى إمكان حصوله من الشاحن أو من ينوب عنه أو سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له بغرض الشحن، وتسليم البضائع في ميناء التفريغ كما قد تكون للمرسل إليه يكون بوضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين واللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له كالسلطات العامة في الميناء أو مخازن الجمرك أو الإدارة الصحية في الميناء^(١٨).

(16) Francesco Berlingieri, *International Maritime Conventions: The Carriage of Goods and Passengers by Sea*, (New York: Informa Law from Routledge, 2014), 1st Ed.,, p. 77

نقلاً عن أسماء الرشيد، مرجع سابق، ص ٦٤. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص ٨٥. محمد بهجت عبدالله قايد، مرجع سابق، ص ٣٣. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ قواعد هامبورج، منشأة المعارف بالإسكندرية، ط. ١٩٩٨م، ص ٤٦.

شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسئوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ٢٠١٢م، ص ٢٢٦.

(17) كمال حمدي، مرجع سابق، ص ٤٦.

(18) محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص ٨٤-٨٥.

وذهب البعض^(١٩) وبحق إلى أن استلام البضائع وتسليمها على النحو الوارد بالاتفاقية قد يؤدي في بعض الأحوال إلى إبراء الناقل من المسؤولية دون أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضائع للمرسل إليه، ويتحقق ذلك في حالة وضع الناقل البضائع تحت تصرف المرسل إليه دون أن يسلمها له فعلاً.

ويتضح من النطاق الزمني لمسئولية الناقل لبحري للبضائع في اتفاقية هامبورج أنه يتطابق مع النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية بيد أن ذلك النطاق في هه الاتفاقية وذلك القانون يختلف اختلافاً كبيراً عن النطاق الزمني لقواعد روتردام ٢٠٠٨ كما سيتم توضيحه في المبحث التالي.

المبحث الثالث

النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع في قواعد روتردام ٢٠٠٨

تعرضنا من خلال المبحثين السابقين لموقف المشرع المصري تجاه النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع والذي يأتي متسقاً إلى حد ما مع اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م، والذي بموجبه يسأل الناقل عن البضاعة من لحظة استلامها في ميناء الشحن إلى أن يتم تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، إلا أن اتفاقية روتردام جاءت ووسعت من النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع على اعتبار أن الهدف الأساسي من الاتفاقية من حيث الأساس توحيد قواعد النقل الدولي للبضائع المنقولة كلياً أو جزئياً عن طريق البحر.

وبالتالي فإن الاتفاقية من حيث الأساس وحدت القواعد القانونية التي تسري على عقد نقل البضائع المنقولة كلياً أو جزئياً عن طريق البحر، إلا أن هذا الأساس يأتي في بعض الحالات ولا يتم إعماله وذلك نتيجة لإستثناءات سمحت بها الاتفاقية ومن خلالها يتم تعطيل العمل بأحكام الاتفاقية لصالح أحكام اتفاقية أخرى، وعليه فإننا سنتناول هذا المطلب من الدراسة من خلال فرعين وهما:-

المطلب الأول:- الأصل العام الحاكم للنطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الثاني:- الاستثناء المقرر على سريان حكم الأصل العام الحاكم للنطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع.

(١٩) محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص ٨٥. محمد بهجت عبدالله قايد، مرجع سابق، ص ٣٨-٣٩. شريف محمد غنام، مرجع سابق، ص ٢٢٦-٢٢٧.

المطلب الأول

الأصل العام الحاكم للنطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع.

تنص الفقرة الأولى من المادة ١٢ من اتفاقية روتردام على أنه "تبدأ مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع".

وباستقراء هذا النص الذي يحدد النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع يتضح أن اتفاقية روتردام وسعت من هذا النطاق مقارنة بما هو عليه الحال في قانون التجارة البحرية، وبالتبعية اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م حيث ربط المشرع المضري ومعه اتفاقية هامبورج بين النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع وبين مكان استلامه لهذه البضاعة من الشاحن ومكان تسليمه للبضاعة للمرسل إليه، فجعل - قانون التجارة البحرية واتفاقية هامبورج - الناقل مسئولاً عن البضائع من وقت استلامه إياها من الشاحن في ميناء الشحن إلى أن يقوم بتسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، أما المرحلة السابقة واللاحقة على تلك المرحلة لا تخضع لأحكام المسؤولية (المعروفة بتشدها) المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية.

إلا أن اتفاقية روتردام لم تربط بين حيافة الناقل للبضاعة وميناء الشحن وميناء التفريغ، فالاتفاقية المذكورة وعلى ما هو واضح وبين من حكم الفقرة الأولى من المادة ١٢ ربطت بين النطاق الزمني لمسئولية الناقل وبين حيافة الناقل للبضاعة أياً ما كان بداية مكان هذه الحيافة وأياً ما كان مكان إنتهاء هذه الحيافة، بمعنى أوضح كما يذهب جانب من الفقه فإن مجال مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ضوء أحكام اتفاقية روتردام يتسع ليشمل نقل البضائع من باب الشاحن حيث تسلم الناقل منه البضاعة حتى باب المرسل إليه وهو ما يطلق عليه النقل من البابا إلى الباب^(٢٠)، فتبدأ مسؤولية الناقل البحري منذ أن يستلم البضاعة ولو كان خارج ميناء الشحن بشرط أن يكون قد تسلمها بغرض نقلها وتنتهي بالتسليم إلى صاحب الحق بالبضاعة^(٢١).

ونص الفقرة الأولى من المادة ١٢ من الاتفاقية يتفق مع نص المادة ١١ من الاتفاقية والتي تلزم الناقل ببناء على أحكام الاتفاقية ووفقاً لعقد النقل بنقل البضائع من

^(٢٠) شريف محمد غنام، مرجع سابق، بند ١٥ ص ٢٣.

^(٢١) Francesco Berlingieri, International Maritime Conventions: The Carriage of Goods and Passengers by Sea, (New York: Informa Law from Routledge, 2014), 1st Ed., p. 279.

مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه، فلم تحدد المادة ١١ على الإطلاق أن التسليم مرتبط بميناء معين وهو ما يحتم القول بأنه من الممكن أن يكون التسليم خارج الميناء وهو ما يعني سريان النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع حتى تمام التسليم حتى ولو كان التسليم خارج حدود ميناء التفريغ.

وإضافة لما تقدم فإن المادة الأولى من مواد الاتفاقية حينما عرفت عقد النقل نصت على أن "عقداً يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً ويجوز أن ينص على النقل بوسائط أخرى إضافة إلى النقل البحري"، وبالتالي فإن قواعد روتردام لم تقصر النقل على ذلك النقل الذي يتم من السفينة إلى السفينة، أو ذلك النقل الذي يتم من الميناء للميناء، حيث أن الاتفاقية عبرت عن ذلك بعبارة From Place to another أي من مكان لآخر وهو ما يعني توسع الاتفاقية في النطاق الزمني لمسئولية الناقل^(٢٢).

وتنص الفقرة الثانية من المادة ١٢ من اتفاقية روتردام على أنه "لأغراض تحديد مدة مسئولية الناقل يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع ولكن يكون أن حكم في عقد النقل باطلاً عندما ينص على:

أ- أن يكون وقت تسليم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأولى بمقتضى عقد النقل.

ب- أن يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

وبناء على حكم هذه الفقرة فإن لأطراف عقد النقل الحق في تحديد نطاق مسئولية الناقل البحري بإرادتهما استناداً لمبدأ الحرية التعاقدية بخلاف ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة ١٢ وبالتالي يمكن للناقل أن يشترط تقليص النطاق الزمني لمسئوليته بحيث تكون مغايرة لما جاءت به الفقرة الأولى من المادة ١٢ بحيث تكون مثلاً العبارة من تسلم البضائع في ميناء الشحن وحتى تسليمها لمن له الحق في استلامها في ميناء التفريغ، ونكون بذلك قد رجعنا لمرحلة المسئولية من الميناء للميناء التي انتهت قواعد هامبورج ١٩٧٨م^(٢٣)، صحيح أنه إذا تم تعديل أحكام المسئولية بغير ما هي عليه في

(٢٢) سالم بن سلام الفليني، مسئولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام ٢٠٠٨ للنقل البحري الدولي للبضائع دراسة مقارنة باتفاقيتي بروكسل وهامبورج والقانونين العماني والمصري، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة المنصورة، ٢٠١٥م، ص ٧٦.

Michael Sturley, The Uncitral Carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law, CMI Yearbook 2007 – 2008..., p. 257.

(٢٣) سالم الفليني، مرجع سابق، ص ٧٨.

حكم الفقرة الأولى من المادة ١٢ سيسري أثر ذلك الاتفاق على الطرفين إلا أنه وفي حالة استلام الناقل البضاعة من مكان غير ميناء الشحن وأوصلها إلى مكان خارج ميناء التفريغ، سيظل مسؤولاً عن البضائع خارج إطار الميناءين استناداً للأحكام العام للمسئولية.

وإذا كانت أحكام المسئولية في الاتفاقية تتسم بالشدّة فلماذا إذا يتفق الشاحن والناقل على قصر أحكام أعمالها على فترة أقل مما هو منصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة ١٢؟ وللإجابة على هذا التساؤل ترى الباحثة أنه رعاية من واضعي الاتفاقية لمصالح الناقلين بحيث أن الاتفاقية لم تغلق الباب في مواجهتهم لإمكانية تعديل أحكام المسئولية، فإن كانت الاتفاقية حريصة على مصالح الشاحنين لكانت جعلت من نص الفقرة الأولى من المادة ١٢ حكماً متعلقاً بالنظام العام للاتفاقية وأبطلت أي نص مخالف لحكمه، ولا يجدر هنا التذرع بمبدأ الحرية التعاقدية، فلا يمكننا إنكار ما للسيطرة الاقتصادية والقوة الاقتصادية للناقلين في مواجهة الشاحنين ومن جهتي أقيم الأمر كمواطنة لدولة شاحنة وليست ناقلة وأرى أن الفقرة الثالثة مكنت الناقلين من تعطيل أهم نصوص الاتفاقية على الإطلاق.

إضافة لما سبق من إجابة على التساؤل المفترض، فإن الاتفاقية لا تحكم النقل البحري فقط، فالاتفاقية تحكم عقود النقل الدولي للبضائع التي تتم عن طريق البحر كلياً أو جزئياً أي أن الاتفاقية تنظم وكما سبق القول النقل من الباب للباب، وبالتالي ليس بإمكان الاتفاقية لتنظيم النطاق الزمني لبيان أحكام الاتفاقية إلى الوضع الذي عليه الفقرة الأولى من المادة ١٢، فلا يمكنها تقليص النطاق الزمني لأي حد آخر لأن الاستلام والتسليم قد يكون خارج الموانئ، وبالتالي فإن الاتفاقية وإزاء هذا الأمر الواقع الذي دعاها لتحديد نطاق سريان أحكامها بالحكم الوارد في الفقرة الأولى من المادة ١٢ سمحت للناقلين بالاتفاق على تقليص دائرة هذه المسئولية عما هو منصوص عليه في أحكامها.

المطلب الثاني

الإستثناء المقرر على النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع في

قواعد روتردام

تنص المادة ٢٦ من اتفاقية روتردام على أنه "عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخيراً في تسليمها، أثناء مدة مسئولية الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه

الاتفاقية غلبه على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحدث أو الطرف المسبب للتأخير:-

أ- كان من شأنها أن تنطبق لمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي على كل الأنشطة التي يضطلع لها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقداً منفصلاً ومباشراً مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها هلاك البضائع أو تلفها أو وقع فيها الحدث أو الطرف المسبب للتأخير في تسليمها.

ب- وتتص بالتحديد على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى.

ج- ولا يمكن الخروج عنها بالتعاقد، سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى ذلك الصك.

ويتضح من نص المادة ٢٦ أنه في حالة حدوث هلاك أو تلف أو تأخير في توصيل البضاعة أثناء الفترة التي تسري فيها مسؤولية الناقل والتي حددتها المادة ١٢ من الاتفاقية- والتي تسري من لحظة استلام الناقل للبضاعة وحتى تسليمها للمرسل إليه- ولكن هذا الهلاك أو التلف أو التأخير لم يحدث في مرحلة الرحلة البحرية بمعناها الفني (أي من لحظة شحن البضاعة على السفينة وحتى تفريغ البضاعة من عليها) فإن قواعد روتردام لا تكون ذات أولوية في التطبيق، بمعنى أدق تكون أحكامها وكأنها قواعد مكملة، وتكون الأولوية في هذه الحالة لنصوص أية اتفاقية دولية أخرى تحكيم المسؤولية في الجزء السابق أو اللاحق للرحلة البحرية بمعناها الدقيق المشار إليه، إلا أن جانباً من الفقه ذهب إلى أن تطبيق أحكام نصوص الاتفاقية الأخرى مرهون بقيد أساسي يتمثل في تحديد موقع حدوث الهلاك أو التلف أو الطرف المسبب للتأخير حدث في أي من مراحل النقل غير البحرية، سواء السابقة أو اللاحقة للنقل البحري، فإذا حدث الهلاك أو التلف للبضاعة محل النقل في أكثر من مرحلة من مراحل نقل البضاعة أو لم يكن في الإمكان إثبات مكان وقوع الهلاك أو التلف فإن أحكام قواعد روتردام سوف تنطبق على كل مراحل رحلة البضاعة سواء الجزء البحري منها أو الأجزاء غير البحرية أو بتعبير آخر فإن إجمالي رحلة البضاعة من نقطة القيام لنقطة التسليم سوف تخضع برمتها لأحكام قواعد روتردام، وفي هذا تطبيق لمبدأ المسؤولية الموحدة للناقل^(٢٤).

^(٢٤) فاروق ملش، هل حقاً تنظم قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ أحكام النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع- مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية- كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، العدد الأول ٢٠١٢م، ص ٧٥٥.

وقد أوضحت المادة ٨٢ من الاتفاقية ما جاء بالمادة ٢٦ حيث نصت على أن "ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي من الاتفاقيات الدولية التالية النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية التي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، بما في ذلك أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقية"، وللتوضيح أوضحت الاتفاقية نوعية الاتفاقيات التي من المتوقع تطبيق أحكامها إلى جانب أحكام قواعد روتردام وهي:-

أ- أي اتفاقية تحكم نقل البضائع جواً متى كانت تلك الاتفاقية، وفقاً لأحكامها تنطبق على أي جزء من عقد النقل.

ب- أي اتفاقية تحكم نقل البضائع الطرقي متى كانت تلك الاتفاقية، وفقاً لأحكامها تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن طرقي منقولة على متن سفينة.

ج- أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية، وفقاً لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحراً كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية.

د- أي اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقاً لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن، سواء عن طريق المجاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر.

وبحسب العبارات الأربعة الواردة في المادة ٨٢ فإن من شروط نفاذ سريان أحكام أي من الاتفاقيات السابقة، أن تكون أحكام تلك الاتفاقية نافذة وقت بدء اتفاقية روتردام وتلك الاتفاقيات تتحصر في ثلاث اتفاقيات:-

١- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال ١٩٩٩)^(٢٥).

٢- الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع براً ١٩٥٦^(٢٦).

٣- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل الدولي للنقل بالسكك الحديدية ١٩٨٠^(٢٧).

^(٢٥) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المعروفة أيضاً باسم اتفاقية مونتريال هي معاهدة متعددة الأطراف تم اعتمادها في اجتماع دبلوماسي من الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي في عام ١٩٩٩.

www.trid.trb.org/view.aspx?id=913117

^(٢٦) اعتمدت الاتفاقية في ١٩-٥-١٩٥٦ وتسمى إختصاراً بـ CMR

^(٢٧) سالم الغليني، مرجع سابق، ص ٨٤.

ووفقاً لما سبق من عرض للمادة ٢٦ والمادة ٨٢ فإن الشاحن أو المرسل إليه أو ذو المصلحة كي يتمسك بتطبيق نصوص اتفاقية أخرى غير قواعد روتردام فيجب عليه الآتي^(٢٨):-

١- أن يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة لم يكن في مرحلة الرحلة البحرية، أن يكون في المرحلة السابقة عليها أو اللاحقة لها، أي قبل تحميل البضاعة على ظهر السفينة أو بعد تفريغها منها وإلا انطبقت قواعد روتردام.

٢- أن يثبتوا خضوع جزء النقل الذي وقع فيه الضرر لحكم اتفاقية دولية أخرى دخلت حيز النفاذ بالفعل.

٣- أن هذه الاتفاقية النافذة تنص على المسؤولية المحدودة للناقل مثلها في ذلك مثل قواعد روتردام أو تحديد مدة معينة لرفع الدعوى على الناقل.

٤- أن يثبت صاحب المصلحة أنه لم يتم الاتفاق على استبعاد نصوص هذه الاتفاقية الأخرى لصالح قواعد روتردام، أو لم يتم الاتفاق على استبعاد بعض نصوص هذه الاتفاقية التي في صالح الشاحنين وإلا انطبقت قواعد روتردام.

وبتحليل النصوص السابقة يتضح أن قواعد روتردام أتت بنظام "المسئولية الشبكية"^(٢٩) في شأن النقل متعدد الوسائل، وهو ما يعني أن حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط الواردة في قواعد روتردام لا تسري إلا في حالة عدم التعرف على مرحلة النقل التي لحق فيها الضرر بالبضائع، أما إذا أمكن معرفة مكان وقوع الضرر وحصره في مرحلة معينة من مراحل النقل غير البحرية فتطبق في هذه الحالة حدود مسؤولية الناقل حسبما هي واردة في الاتفاقية الدولية أحادية الوسيلة التي تحكم مرحلة النقل التي حدث فيها الضرر للبضاعة، على أنه إذا حدث ضرر وقد بدأ يصيب البضاعة قبل شحنها على السفينة أو بدأ الضرر يلحق بالبضاعة أثناء وجودها على السفينة ولكنه تزايد بعد تفريغ البضاعة كما قد يحدث أحياناً في حالة البضائع المبردة المحوّه حينئذ لا مجال لإعمال نص المادة ٢٦ من الاتفاقية^(٣٠).

^(٢٨) فاروق ملش، مرجع سابق، ٧٥٧.

^(٢٩) أن يكون نصوص هذه الاتفاقية أمرة بحيث لا يكون من الممكن الخروج على أحكامها.

^(٣٠) فاروق ملش، مرجع سابق، ص ٧٥٩.

وترى الباحثة أن الاتفاقية بموجب نصها الوارد في المادة ٢٦ والمادة ٨٢ قد أهدرت الهدف من وضعها والمتمثل في توحيد الأحكام الدولية، فكان الهدف الأساسي للاتفاقية هو وضع تنظيم قانوني للنقل متعدد الوسائط أو النقل من الباب للباب، وبالتالي يستغنى عن أي تنظيم آخر لأي وسيلة نقل، فكان الأجدى أن يكون الحكم القانوني واحد على جميع مراحل النقل، فكما أن الاتفاقية تعتبر ناسخة لأحكام معاهدة هامبورج ١٩٧٨م، فكان على واضعي الاتفاقية عدم السماح بتطبيق أحكام معاهدات أخرى بجانبها على اعتبار أن الهدف منها هو توحيد الأحكام الدولية الخاصة بالنقل وإلا ما كان للاتفاقية روتردام قيمة فعلية إلا في مجال المرحلة البحرية، وبالتالي تكون الاتفاقية قد حلت فقط محل اتفاقية هامبورج، وعليه أرى أن الاتفاقية بنصها الوارد في المادة ٢٦ وتفصيلها لها في المادة ٨٢ تكون قد جعلت من الأساس في النطاق الزمني لتطبيق أحكام الاتفاقية هو مرحلة الرحلة البحرية، فأحكام الاتفاقية مضمون إنطباقها خلال تلك الفترة وبالتالي يعد سريان أحكام الاتفاقية خلال تلك الفترة هو الأساس لها، أما الإستثناء فهو المتمثل في حالة عدم وجود معاهدة دولية نافذة تحكم المرحلة السابقة واللاحقة لمرحلة النقل البحري بمفهومها الفني الدقيق.

ورغم ذلك فإن المعاهدة جاءت متوازنة بين مصالح الناقلين والشاحنين في جهة سريان أحكام اتفاقية أخرى غير أحكامها، حيث أنها جاءت في مصلحة الناقلين من خلال نص الفقرة (ب) من المادة ٢٦ والتي اشترطت كي يتم سريان أحكام الاتفاقية الأخرى أن تكون تلك الاتفاقية تنص على الحد من مسؤولية الناقل أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى حيث أن من شأن النص على الحد من مسؤولية الناقل توفير ضمانات أكثر له من حيث عدم محدودية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب البضاعة وتحديد بد أقصى لا يجاوز مبلغ التعويض الذي سيحكم به، وكذلك الوقت المتاح لرفع الدعوى أي أن الاتفاقية لا تجيز عدم تحديد مدة زمنية لإقامة دعوى مسؤولية الناقل، فبانقضاء تلك المدة تضحى دعوى مسؤولية الناقل ساقطة-أي متقادمة حسب التعبير المستخدم في قانون التجارة البحرية- ومن المعلوم أن دعوى مسؤولية الناقل تخضع بالعادة لمدد أدنى من المدد المقررة لدعاوى المسؤولية بموجب القواعد العامة.

ثم نجد الاتفاقية تميل تجاه الشاحنين، حيث تشترط أن تكون الاتفاقية المطلوب سريان أحكامها عوضاً عن اتفاقية روتردام يجب أن تتضمن أحكاماً لمسؤولية الناقل فمن شأن النص على مسؤولية الناقل من حيث المبدأ توفير ضمانات للشاحن، بالإضافة إلى أن البند (ج) من المادة ٢٦ تشترط لإعمال أحكام تلك الاتفاقية أن لا يمكن الخروج عن

أحكام تلك الاتفاقية بموجب اتفاق الأطراف بشكل كلي أو بشكل جزئي في حال التقليل من مصلحة الشاحن بموجب إشتراطات عقدية بين الطرفين، وهنا يظهر بجلاء رعاية الاتفاقية لمصالح الشاحن من خلال توفير حداً أدنى من الضمانة لهم بأن تكون الاتفاقية المطلوب سريانها تتضمن أحكاماً لمسئولية الناقل، بالإضافة إلى أن تلك الاتفاقية تلزم بعدم الإنتقاص من ما هو منصوص عليه في أحكامها من إمتيازات للشاحن أي بطلان الشروط المعدلة لمسئولية الناقل المنصوص عليها في هذه الاتفاقية المطلوب سريان أحكامها.

ويذهب البعض وبحق^(٣١)، إلى أنه يترتب على حكم المادة ٢٦ من قواعد روتردام أنه يتعين على الدول التي تزمع الإنضمام أو قبول أو التصديق على اتفاقية روتردام أن تتخذ إجراءات الإنضمام إلى اتفاقيات النقل الأخرى مثل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، والاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع برأ ١٩٥٦م CMR، والاتفاقية المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية مايو ١٩٨٠م CIM، حرصاً على صالح أصحاب المصالح في البضائع التي قد تتلف أو تهلك أو يتأخر تسليمها، إذا أستحق نظير نظير ذلك تعويضاً من الناقل، ذلك لأن حدود مسئولية الناقل في اتفاقية روتردام- على الرغم من إرتفاع قيمتها ٨٧٥ SDR لكل طرد أو وحدة شحن أو ٣ SDR عن كل كيلوا جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة موضوع المطالبة أيهما أكبر لصالح المضرور- إلا أنها تعتبر قليلة القيمة مقارنة بحدود مسئولية الناقل طبقاً لاتفاقيات النقل الأخرى غير البحرية، ففي حالة الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع برأ CMR ٨.٣٣ SDR وفي حالة الاتفاقية المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية CIM ١٧ SDR عن كل كيلوا جرام من إجمالي البضاعة المضرورة.

المبحث الرابع

مدى صحة شروط سندات الشحن المتعلقة بالشحن والتفريغ مع النطاق

الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع

تمهيد:-

رأينا من خلال المباحث السابقة حدود النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع، ونظراً لما درج عليه العمل البحري من خلال إدراج شروط في سندات الشحن تتعلق بالنطاق الزمني لتلك المسئولية تخص مرحلتي الشحن والتفريغ، فيجدر بنا البحث عن مدى صحة أو بطلان تلك الشروط في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية واتفاقية

(٣١) فاروق ملش، مرجع سابق، ص ٧٦٠.

هامبورج ١٩٧٨م واتفاقية روتردام ٢٠٠٨م، لذلك سوف نتعرض في هذا المبحث من الدراسة لشرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع، وشرط تحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر ومصاريف الشحن والتفريغ، وشرط الشحن والتفريغ على الصنادل، وشرط التسليم تحت الروافع، وشرط التفريغ التلقائي.

المطلب الأول

شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع

مفاد هذا الشرط عدم مسؤولية الناقل عن البضائع قبل وضعها تحت الروافع في ميناء القيام أي قبل الشحن أو بعد وضعها تحت الروافع في ميناء الوصول أي بعد التفريغ^(٣٢).

وسنداً لنص الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية والتي جاء نصها على أن "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة"، ومن ثم فإن الناقل مسئول عن البضائع خلال تلك الفترة أي من لحظة استلامه لها في ميناء الشحن حتى تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، وطالما أن شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع يشمل مرحلتين ضمن حدود مسؤولية الناقل المنصوص عليها بموجب الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية، الأمر الذي يحتم معه القول ببطلان^(٣٣) هذا الشرط في ضوء أحكام القانون المذكور خصوصاً في ضوء ما نصت عليه المادة ٢٣٦ من ذلك القانون والتي جاء نصها على أن "يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية: (أ) إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها".

وحكم هذا الشرط هو البطلان وفقاً لنص المادة الرابعة^(٣٤) من اتفاقية هامبورج إذ أن مسؤولية الناقل عن البضائع تكون من وقت استلامه لها من الشاحن الي وقت تسليمه

(٣٢) كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الإسكندرية، ط. ٢٠٠٢، ص ٥٨. محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، ط. ٢٠٠٥، ص ٢٢٤.

(٣٣) كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٦٠.

(٣٤) والتي جاء نصها على أن "١- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.

لها للمرسل اليه، كما وأن اتفاقية هامبورج لم تجز لأطراف عقد النقل الاتفاق على ما يخالف أحكامها^(٣٥)، حيث أن الفقرة الأولى من المادة ٢٣ من الاتفاقية المذكورة أسبغت البطلان على أي شرط يخالف أيّاً من أحكامها سواء بشكل مباشر أو بشكل غير مباشر حيث جاء نص الفقرة الأولى من المادة ٢٣ على أنه "١- كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً، بشكل مباشر أو غير مباشر، لأحكام هذه الاتفاقية، يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها. ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها. وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل، أو أي شرط مماثل، يعتبر باطلاً ولاغياً".

وبخصوص موقف اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ واستناداً لنص الفقرة ١٢ من الاتفاقية والتي حددت النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري من لحظة استلام الناقل للبضاعة حتى لحظة تسليمها لصاحب الحق في استلامها سواء كان التسليم في ميناء التفرغ أو خارج هذا الميناء مما يستفاد معه صحة ذلك حيث أن مفاد هذا الشرط وكما تقدم عدم مسئولية الناقل عن البضائع قبل وضعها تحت الروافع في ميناء الشحن (أي قبل

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

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

"١" الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو

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

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

"١" بتسليمها إلى المرسل إليه، أو

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

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

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

^(٣٥) كمال حمدي، عقد الشحن والتفرغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٥٩-٦٠.

الشحن)، أو بعد وضعها تحت الروافع في ميناء الوصول (أي بعد التفريغ)، حيث أن الفقرة الثالثة من المادة ١٢ من الاتفاقية أجازت الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل وهو ما يستفاد معه إمكانية اتفاق الطرفين على إخراج مرحلة الشحن والتفريغ من دائرة المسؤولية، حيث جاء نص الفقرة الثالثة على أنه "لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع ولكن يكون أن حكم في عقد النقل باطلاً عندما ينص على:

أ- أن يكون وقت تسليم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأولى بمقتضى عقد النقل.

ب- أن يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل".
ولما كان مفاد الشرط عدم المساس بالأمرين أو بالمرحلتين المنصوص عليهما في الفقرة الثالثة من المادة ١٢ فإنه يمكن القول بصحة هذا الشرط في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨م^(٣٦).

بالإضافة لما تقدم فالاتفاقية وعلى الرغم من أنها وبموجب الفقرة الأولى من المادة ١٢ تضم لمسئولية الناقل مرحلتي الشحن والتفريغ ضمن النطاق الزمني لمسئوليته، حتى لو كان الاستلام والتسليم خارج مينائي الشحن والتفريغ^(٣٧)؛ إلا أن الاتفاقية وبموجب الفقرة الثانية من المادة ١٣ أجازت الاتفاق على إخراج الشحن والتفريغ من دائرة مسؤولية الناقل، حيث جاء نصها على أن "يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أن تفريغها ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد"

وبالتالي فإن الاتفاقية كانت صريحة في عدم بطلان مثل هذا الشرط في ضوء أحكامها، وهو ما يشكل إنتقاص من الضمانات التي كان من الممكن منحها للشاحن في مواجهة الناقل لأنه يجيز الاتفاق على تقليص دائرة مسؤولية الناقل في مواجهة الشاحن.

^(٣٦) أنظر عكس ذلك نبيل الفيشاني، مرجع سابق، ص ١٧١-١٧٢.

^(٣٧) تنص الفقرة الأولى من المادة ١٢ من إتفاقية روتردام على أنه "تبدأ مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الإتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع".

المطلب الثاني

شرط تحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر ومصاريف الشحن والتفريغ

ويتضمن هذا الشرط جزئيين؛ الأول، جعل المخاطر التي قد تلحق بالبضاعة من هلاك أو تلك خلال مرحلتي الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، أما الجزء الثاني؛ فهو الخاص بتحميل مصاريف عمليتي الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه^(٣٨).

ويتوجب التفرقة بين أمرين بخصوص تحمل الشاحن أو المرسل إليه للأضرار، فإذا كان الملتزم بهما الشاحن أو المرسل إليه ولم يقد الناقل بهما فإن شرط المخاطر سكون صحيحاً طالما تم استبعاد الشحن والتفريغ من نطاق المسؤولية، أما إذا لم يتضمن سند الشحن اتفاق بخصوص تحمل الشاحن و المرسل إليه هاتين العمليتين فإن الشرط يكون عديم الأثر بحسب أن الاتفاق يتعلق بإعفاء من المسؤولية وهو باطل^(٣٩) استناداً لنص المادة ٢٣٦ من قانون التجارة البحرية^(٤٠).

أما بالنسبة لتحمل الشاحن أن المرسل إليه مصاريف عمليتي الشحن والتفريغ فأياً ما كان الملتزم بالقيام بالعمليتين (الشحن والتفريغ) فهو صحيح في جميع الأحوال^(٤١). ووفقاً لأحكام اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م والتي هي من النظام العام فإن الشرط يعتبر باطلاً في شقه الخاص بتحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر الشحن أو التفريغ إذ الشحن و التفريغ عمليتان تدرجان ضمن التزامات الناقل البحري بحسبان انهما يقعان في النطاق الزمني لمسئوليته التي نظمتها احكام الاتفاقية وهي المدة من وقت استلامه

^(٣٨) محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص ٢٢٥. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٦١.

^(٣٩) محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص ٢٢٧. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٦٣.

^(٤٠) تنص المادة ٢٣٦ من قانون التجارة البحرية على أنه " يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية: (أ) إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها".

^(٤١) محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص ٢٢٧. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٦٣.

البضاعة من الشاحن إلى وقت تسليمها للمرسل إليه ومفاد ذلك أنه لا يجوز الاتفاق على نقل عبء عملية الشحن على الشاحن أو نقل عبء التفريغ على المرسل إليه^(٤٢). علي ان هذا الشرط يعتبر صحيحا في شقه الخاص بتحمل الشاحن او المرسل اليه مصاريف عمليتي الشحن و التفريغ وذلك ان الاتفاقات علي الاجرة و مقدارها ووقت سدادها يخرج عن نطاق الاتفاقية ومن ثم تبقي للاطراف حريتهم في هذا النطاق من عقد النقل فالناقل يبقي في ظل الشرط الخاص بتحمل الشاحن و المرسل اليه مخاطر و مصاريف الشحن و التفريغ ملتزما بالشحن و التفريغ و تقع عليه مخاطرهما و ينحصر اثر الشرط فقط في معالجة نفقات هذه العمليات دون الالتزام باداء العمليات ذاتها و المسؤولية عن تنفيذها^(٤٣).

وبخصوص موقف اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ من شرط تحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر ومصاريف الشحن والتفريغ فإن مفاد هذا الشرط إما تحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر الشحن والتفريغ أو تحمل الشاحن أو المرسل إليه مصاريف الشحن والتفريغ واستناداً لنص الفقرة ١٢ من الاتفاقية والتي حددت النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري من لحظة استلام الناقل للبضاعة حتى لحظة تسليمها لصاحب الحق في استلامها سواء كان التسليم في ميناء التفريغ أو خارج هذا الميناء، إلا أن الاتفاقية وعلى الرغم من أنها وبموجب الفقرة الأولى من المادة ١٢ تضم لمسئولية الناقل مرحلتين الشحن والتفريغ ضمن النطاق الزمني لمسئوليته؛ إلا أن الاتفاقية وبموجب الفقرة الثانية من المادة ١٣ أجازت الاتفاق على إخراج الشحن والتفريغ من دائرة مسئولية الناقل، حيث جاء نصها على أن "يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أن تفرغها ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد"، مما يستفاد معه صحة ذلك الشرط حيث وفي كلتا الحالتين، وإذا أراد الناقل الاستناد إلى الإعفاء من المسؤولية في هذه الحالة وجب عليه إثبات أن الضرر قد وقع نتيجة لتلك العمليات، فلا يكفي الناقل إثبات أن الضرر قد تحقق أثناء القيام بها^(٤٤).

^(٤٢) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة، مرجع سابق، ص ٦٢. محمد كمال حمدي، مسئولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ٨٧.

^(٤٣) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة، مرجع سابق، ص ٦٣. محمد كمال حمدي، مسئولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ٨٧.

^(٤٤) Francesco Berlingieri, International Maritime Conventions, op. cit., p. 168.

المطلب الثالث

شرط الشحن والتفريغ على الصنادل

يفترض هذا الشرط أنه عندما لا تكون السفينة قادرة لسبب من الأسباب على الرسو بمحاذاة الرصيف فلا بد لإتمام عمليتي الشحن والتفريغ من الإستعانة بالصنادل، وذلك لوضع البضائع عليها تمهيداً لشحنها على السفينة أو تمهيداً لنقلها إلى الرصيف بعد تفريغها من السفينة، ولمعرفة صحة الشرط من عدمه يقتضي معرفة ما إذا كان الشحن أو التفريغ على الصنادل يدخلان في المرحلة البحرية أم لا^(٤٥).

واستناداً لنص الفقرة الأولى من المادة ٢١٥ من قانون التجارة البحرية فإن الناقل يلتزم بشحن البضاعة في السفينة وتفريغها، ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك أي أنه يجوز للناقل الاتفاق مع الشاحن على ما يخالف ذلك الحكم وعليه يكون شرط الشحن والتفريغ على الصنادل يعد شرطاً صحيحاً وفقاً لأحكام قانون التجارة البحرية^(٤٦).

تدور صحة هذا الشرط من عدمه في ظل اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م حسب الاتفاق الحاصل بخصوص وقت استلام الناقل للبضائع من الشاحن ووقت تسليمه لها للمرسل اليه والتحديد في هذه الحالة متروك لإرادة الأطراف فاذا تم الاتفاق علي ان استلام الناقل للبضائع من الشاحن يكون عند وصول الصنادل محملة بالبضائع الي جانب السفينة وان تسليم البضائع للمرسل اليه يكون عند تفريغ البضائع من السفينة الي الصنادل، فان الشرط يكون صحيحاً فيما يتضمنه من تحميل الشاحن او المرسل اليه تبعة الهلاك او التلف الذي يلحق بالبضائع وهي في الصنادل في طريقها من الرصيف الي جانب السفينة وكذلك وهي في الصنادل في طريقها من جانب السفينة الي الرصيف^(٤٧).

^(٤٥) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب - لبنان بيروت، ط. ٢٠١١م، ص ١١٧. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٦٤-٦٥.

^(٤٦) أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص ٧٦. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٦٨-٦٩.

^(٤٧) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة، مرجع سابق، ص ٦٣-٦٤. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ٨٧. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٦٨.

وفيما يخص مدى صحة هذا الشرط في ضوء أحكام اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ فإننا نجد أن الأصل في مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقية هو ما حددته الفقرة الأولى من المادة ١٣ بقولها "١- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ١٢، ورهنا بأحكام المادة ٢٦، بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والإعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية"، ومفاد ذلك دخول مرحلة نقل البضاعة من رصيف الميناء إلى السفينة ومرحلة نقل البضاعة من السفينة بواسطة الصنادل لرصيف الميناء ضمن النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع، إلا أن الفقرة الثانية من المادة ١٣ أجازت للناقل أن يتفق مع الشاحن على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه مرحلة تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. وترى الباحثة أن شرط الشحن والتفريغ على الصنادل يتعلق بكلمة مناولتها الواردة في الفقرة الثانية من المادة ١٣ وعليه يجوز للأطراف استناداً لمبدأ الحرية التعاقدية الاتفاق على تحمل الشاحن أو المرسل إليه تبعة الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة وهي في الصنادل لأجل شحنها على السفينة أو بعد تفريغها من السفينة، وعليه فإن الشرط في ضوء أحكام اتفاقية روتردام ومتوافق مع أحكامها.

المطلب الرابع

شرط التسليم تحت الروافع

يتمثل هذا الشرط في أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تبدأ من وقت وضع الشاحن للبضائع تحت روافع السفينة أو روافع الرصيف في ميناء القيام استعداداً لشحنها وتنتهي بوضع الناقل البضائع تحت الروافع (سواء السفينة أو الرصيف) في ميناء الوصول تمهيداً لتفريغها^(٤٨).

وتختلف تفسير عبارة تحت الروافع وذلك بحسب عادات كل ميناء فيقصد بها أحد المعنيين بحسب الأحوال^(٤٩)؛ فإما تحت الروافع على ظهر السفينة أو تحت الروافع على الرصيف.

^(٤٨) محمد عبدالفتاح ترك، مرجع سابق، ص ٢٢٨. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٦٩.

^(٤٩) وجدي حاطوم، مرجع سابق، ص ١١٨. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٦٩.

فوفقاً للتفسير الأول؛ يكون مؤدى شرط التسليم تحت الروافع، أن يتسلم الناقل البضائع من الشاحن على ظهر السفينة تحت روافعها، ويتسلم المرسل إليه البضاعة من الناقل على ظهر السفينة تحت روافعها، ما يعني أن الالتزام بالشحن يقع على عاتق الشاحن والالتزام بالتفريغ يقع على عاتق المرسل إليه.

ووفقاً للتفسير الثاني، يكون مؤدى الشرط أن يقوم الشاحن بوضع البضاعة على الرصيف تحت روافع السفينة ويلتزم الناقل بشحنها على ظهر السفينة، كما يقوم هذا الأخير بتفريغ البضاعة إلى الرصيف تحت روافعها ووضعها تحت تصرف المرسل إليه، الأمر الذي يؤدي إلى إبقاء الناقل ملتزماً بالشحن والتفريغ.

وفي حالة التفسير الأول فإن مؤدى الشرط أن يستلم الناقل البضاعة من الشاحن على ظهر السفينة تحت روافعها وأن يكون على المرسل إليه استلام البضاعة من الناقل على ظهر السفينة تحت روافعها، وبالتالي؛ وكما سبق القول فإن الشاحن يتولى عملية الشحن والمرسل إليه يتولى عملية التفريغ، وفي ضوء أحكام قانون التجارة البحرية فإذا كان الأصل هو تحمل الناقل المسؤولية عن مرحلتي الشحن والتفريغ وذلك استناداً لنص الفقرة الأولى من المادة ٢١٥، إلا أن ذات الفقرة أجازت الاتفاق على غير ذلك وبالتالي فإن الشرط صحيح في حالة هذا التفسير^(٥٠).

وكذلك الحال في حالة التفسير الثاني باعتبار أن القائم بعملية الشحن والتفريغ هو الناقل^(٥١) وهو الأصل في ظل أحكام قانون التجارة البحرية وعليه يكون الشرط في ضوء التفسير الثاني صحيحاً.

وكما سبق العرض في ضوء التعرض لأحكام قانون التجارة البحرية فهذا الشرط يكون له واحداً من تفسيرين إما تحت الروافع علي ظهر السفينة أو تحت الروافع علي الرصيف ووفقاً لأحكام اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م فإن الشرط وفق التفسير الاول المعطي له (تحت الروافع علي ظهر السفينة) يكون باطلاً^(٥٢) اذ مؤداه ان الشاحن هو الذي يقوم بشحن البضاعة و ان المرسل اليه هو الذي يقوم بتفريغها حال ان قيام الناقل بعملية

(٥٠) د. محمود سمير الشراوي ود. محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٨م، ص ٣٦٢.

(٥١) وجدي حاطوم، مرجع سابق، ص ١١٨-١١٩ أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص ٧٦.

(٥٢) كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٧١.

الشحن و التفريغ في ظل احكام الاتفاقية امر يتعلق بالنظام العام لا يجوز الاتفاق علي ما يخالفه الا ان الشرط وفق التفسير الثاني (تحت الروافع علي الرصيف) يعد صحيحا حيث يفسر علي انه اتفاق بين الناقل والشاحن علي ان استلام الناقل للبضائع من الشاحن وتسليمه لها للمرسل اليه يكون علي الرصيف تحت روافع السفينة^(٥٣).

وفي ظل قواعد روتردام ٢٠٠٨ فإذا كان الأصل هو التزام الناقل بمرحلتي الشحن والتفريغ، إلا أنه وكما سبقت الإشارة في أكثر من موضع فإن الفقرة الثانية من المادة ١٣ من الاتفاقية أجازت الاتفاق على خلاف ما الأصل الذي تضمنته الفقرة الأولى من المادة ١٣ والمنصوص عليه كذلك في المادة ١٢ من الاتفاقية، لذلك سواء كان الشرط يتمثل في تفسيره الأول أو الثاني المشار إليهما سابقاً، فإن كلاهما يعد صحيحاً وموافقاً لأحكام اتفاقية روتردام ٢٠٠٨م.

المطلب الخامس

شرط التفريغ التلقائي

يتمثل هذا الشرط في إلقاء عبء التفريغ على المرسل إليه، ويشترط عادة من قبل شركات الملاحة، لأجل تقادي عملية التفريغ، فمن خلال هذا الشرط يخول الناقل تعيين مقالو تفريغ لحساب وعلى نفقة ومسئولية المرسل إليه أو الشاحن^(٥٤)، ويلجأ إليه بعض الناقلين في حالة ما إذا تأخر المرسل إليه أو لم يحضر لأجل تفريغ البضاعة واستلامها فهما يكونان للريان الحق في أن يفرغ البضاعة في غياب المرسل إليه وعلى نفقته ومسئوليته، وهذا الشرط يفترض أن يكون الإلتزام بالتفريغ على عاتق المرسل إليه^(٥٥).

وتتحصر مهمة مقالو التفريغ في هذا الشرط في التفريغ فقط، فلا يتجاوزها إلا اعتباره وكياً عن المرسل إليه لاستلام البضاعة^(٥٦)، فلا يعتبر تسليم البضاعة لمقالو التفريغ تسليماً إلا إذا كان موكلاً في ذلك توكياً صريحاً من المرسل إليه ومزوداً منه

^(٥٣) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة، مرجع سابق، ص ٦٤.

محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ٨٧-٨٨.

^(٥٤) وجدي حاطوم، مرجع سابق، ص ١١٩.

كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٧٢.

^(٥٥) نبيل الفيشاني، مرجع سابق، ص ١٨١.

^(٥٦) وجدي حاطوم، مرجع سابق، ص ١١٩.

بسندات الشحن اللازمة التي تمكنه من مطالبة الريان بالبضاعة نيابة عن صاحب الحق في استلامها وفي تقدير حالتها، وإبراء الناقل من المسؤولية عنها أو التحفظ وإجراء اللازم لحفظ دعوى المسؤولية إن كان لذلك محل^(٥٧).

وحيث أن الشرط يتعلق بالتفريغ فغني عن التكرار ترديد الفقرة الأولى من المادة ٢١٥ من قانون التجارة البحرية والتي أجازت الاتفاق على أن يتولى المرسل إليه مهمة التفريغ وعليه فإن هذا الشرط في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية صحيحاً، وجدير بالذكر أن الفقرة الثانية من المادة ١٤٩ من قانون التجارة البحرية أوجبت على الناقل إذا تعاقد مع المقاول البحري للقيام بعمل بناء على تعليمات صاحب الشأن أو بناء على شرط في سند الشحن أو عقد إيجار السفينة إخطار المقاول بذلك، والسبب في وجوب هذا الإخطار، كي يعلم المقاول أنه يقوم بالعمل لحساب المرسل إليه، وبالتالي يكون للمرسل إليه الحق في الإدعاء المباشر في مواجهة المقاول عن أي هلاك أو تلف قد يحدث للبضاعة نتيجة قيامه بأعماله، أما إذا لم يخطر الناقل المقاول بأن أعماله تتم لحساب المرسل إليه فلا يكون المقاول مسئولاً إلا أمام الناقل والذي يكون من حقه وحده توجيه الإدعاء له عن حالات الهلاك أو التلف التي قد تحدث للبضاعة بسبب قيامه بأعماله^(٥٨).

ووفق أحكام اتفاقية هامبورج فان شرط التفريغ التلقائي يعد باطلاً ولاغياً ذلك ان عملية التفريغ في ظل الاتفاقية التزم علي الناقل بما يعني عدم جواز الاتفاق علي التزم المرسل اليه بها وعليه لا يمكن في نطاق اتفاقية هامبورج توكيل الشاحن للناقل في سند الشحن لإختيار مقاول يتولى التفريغ، وبالتالي فإذا وجد شرط التفريغ التلقائي في سند شحن خاضع لأحكام الاتفاقية يتعين اعتباره كأن لم يكن^(٥٩).

يختلف حكم شرط التفريغ التلقائي في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ عن الحكم في اتفاقية هامبورج ١٩٨٧م، حيث أجازت الفقرة الثانية من المادة ١٣ من الاتفاقية جواز الاتفاق

^(٥٧) علي جمال الدين، مرجع سابق، ص ٥١٦.

^(٥٨) أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص ٧٨.

^(٥٩) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة، مرجع سابق، ص ٦٤.

محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ٨٨.

كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص ٨٢.

على تحمل المرسل إليه التفريغ، فإذا وجد هذا الشرط في عقد النقل فإنه في ضوء أحكام اتفاقية روتردام فإنه يعد صحيحاً، وقد جرت العادة عندما يكون التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه أن ينص العقد على توكيل الناقل أو الربان في إختيار مقاول للتفريغ كي يقوم بمهمة التفريغ وذلك على نفقة المرسل إليه ومسئوليته، وبالتالي فإن الربان يتعاقد مع مقاول التفريغ بوصفه وكيلاً عن الشاحن وتنصرف آثار مقولة التفريغ إلى المرسل إليه الذي تعاقد مع الربان لحسابه، وبالتالي يسأل المقاول مسؤولية تعاقدية قبل المرسل إليه عن كل هلاك أو تلف يصيب البضاعة أثناء وجودها في حراسته، مالم يثبت أن الهلاك أو التلف سابق على تسلّم البضائع أو راجع لقوة قاهرة أو عيب في البضائع^(٦٠).

الخاتمة:-

تناولت الدراسة البحث والمقارنة حول النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري للبضائع وذلك في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨م واتفاقية هامبورج ١٩٨٧م وقانون التجارة البحرية المصري، وتبين من خلال الدراسة وجود اختلاف كبير ما بين اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ من جهة واتفاقية هامبورج ١٩٨٧ وقانون التجارة البحرية المصري من جهة أخرى، حيث تعرضت الدراسة للنطاق الزمني لاتفاقية روتردام ٢٠٠٨ والذي تبين أنه من حيث الأساس يستهدف سريان أحكام الاتفاقية من لحظة استلام الناقل للبضائع من الشاحن وحتى لحظة تسليمها للمرسل إليه أياً ما كان موقع الإستلام والتسليم، أي سواء كان موقع الإستلام أو التسليم في مينائي الشحن والتفريغ أو خارجهما، والسبب في ذلك أن الإتفاقية وضعت من حيث الأساس لتوحيد قواعد النقل الدولي للبضائع حتى ولو كان النقل البحري يمثل جزءاً من مراحل نقل البضائع، وفي ذلك اختلاف واضح عن اتفاقية هامبورج ١٩٨٧ والتي وضعت لحكم النقل البحري فقط لذلك تسري أحكامها خلال المرحلة من استلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن وحتى تسليمها في ميناء التفريغ، وهو ما عليه الوضع في ظل أحكام قانون التجارة البحرية المصري.

^(٦٠) نبيل الفيشاني، مرجع سابق، ص ١٨٣ - ١٨٤.

وبحكم أوسع النطاق الزمني لاتفاقية روتردام ٢٠٠٨ فقد جاءت نص المادة ٢٦ من الاتفاقية لتقرر استثناء على أحكامها ففي حالة حدوث هلاك أو تلف أو تأخير في توصيل البضاعة أثناء الفترة التي تسري فيها مسؤولية الناقل والتي تسري من لحظة استلام الناقل للبضاعة وحتى تسليمها للمرسل إليه إلا أن هذا الهلاك أو التلف أو التأخير لم يحدث في مرحلة الرحلة البحرية بمعناها الفني (أي من لحظة شحن البضاعة على السفينة وحتى تفريغ البضاعة من عليها) فإن قواعد روتردام لا تكون ذات أولوية في التطبيق، بمعنى أدق تكون أحكامها وكأنها قواعد مكملة، وتكون الأولوية في هذه الحالة لنصوص أية اتفاقية دولية أخرى تحكم المسؤولية في الجزء السابق أو اللاحق للرحلة البحرية بمعناها الدقيق، وبالتالي فمن الممكن أن تشارك اتفاقية روتردام في التطبيق اتفاقية دولية تحكم نقل البضائع جواً، أو اتفاقية دولية تحكم نقل البضائع الطرقي، أو اتفاقية دولية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية، أو اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية، وذلك في ذاته يؤدي إلى إهدار الغاية التي وجدت سعت اتفاقية روتردام لتحقيقها ألا وهي توحيد قواعد النقل الدولي للبضائع طالما أن أحد مراحل النقل يتم بواسطة بحرية.

كما تناولت الدراسة ما درج عليه العمل البحري من خلال إدراج شروط في سندات الشحن تتعلق بالنطاق الزمني لتلك المسؤولية تخص مرحلتي الشحن والتفريغ، وذلك لبيان مدى صحة أو بطلان تلك الشروط في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية واتفاقية هامبورج ١٩٧٨م واتفاقية روتردام ٢٠٠٨م، حيث تناولت الدراسة لشرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع، وشرط تحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر ومصاريف الشحن والتفريغ، وشرط الشحن والتفريغ على الصنادل، وشرط التسليم تحت الروافع، وشرط التفريغ التلقائي.

وتبين من الدراسة بطلان شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع في اتفاقية هامبورج والقانون التجاري البحرية وصحة هذا الشرط في اتفاقية روتردام وذلك بموجب إجازة المادة ١٣ من أحكام الاتفاقية الاتفاق على إخراج الشحن والتفريغ من دائرة مسؤولية الناقل، أما بخصوص شرط تحمل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر ومصاريف الشحن والتفريغ ويتضمن هذا الشرط جزئين؛ الأول، جعل المخاطر التي قد تلحق بالبضاعة من هلاك

أو تلف خلال مرحلتي الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، أما الجزء الثاني؛ فهو الخاص بتحميل مصاريف عمليتي الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، وتبين بطلان الشرط في مفهومة الأول في ضوء أحكام اتفاقية هامبورج ١٩٨٧ وقانون التجارة البحرية أما الشرط في مفهومة الثاني فلا تثريب عليه، أما اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ فإن الشرط في مفهومة الأول والثاني فصحيح كون المادة ١٣ من الاتفاقية أجازت إخراج مرحلتي الشحن والتفريغ من نطاق مسؤولية الناقل.

كما أتضح من الدراسة شرط الشحن والتفريغ على الصنادل صحيح فيما يتضمنه من تحميل الشاحن أو المرسل اليه تبعة الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع وهي في الصنادل في طريقها من الرصيف الي جانب السفينة وكذلك وهي في الصنادل في طريقها من جانب السفينة الي الرصيف وذلك في اتفاقية روتردام وهامبورج وقانون التجارة البحرية المصري، أما شرط التسليم تحت الروافع فأياً ما يكن تفسير الشرط أي سواء كان القصد منه التسليم تحت الروافع على ظهر السفينة أو تحت الروافع على الرصيف ففي كلتا الحالتين فإن الاتفاق يعد باطلاً في ضوء أحكام اتفاقية هامبورج ١٩٨٧ في حال كان القصد من الشرط التسليم تحت الروافع علي ظهر السفينة وصحيح تحت الروافع على الرصيف، أما في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية فإن الشرط صحيح في كلتا الحالتين، وفي اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ فإن الشرط صحيح سواء كان الغرض منه التسليم تحت الروافع على ظهر السفينة أو تحت الروافع على الرصيف، أما شرط التفريغ التلقائي وهو الخاص بإلقاء عبء التفريغ على المرسل إليه وذلك الشرط في اتفاقية هامبورج ١٩٨٧ يعتبر باطلاً ذلك ان عملية التفريغ في ظل الاتفاقية التزام علي الناقل وبالتالي عدم جواز الاتفاق علي التزام المرسل اليه بها، أما في قانون التجارة البحرية فبناء على نص المادة ٢١٥ من قانون التجارة البحرية فهو شرط صحيح، وهو ذات الحكم في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨م.

المراجع:-

١. أمال أحمد الكيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة، ٢٠٠٠م.
٢. أسماء الرشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الشارقة كلية القانون ٢٠١٧م.
٣. أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، منشأة المعارف الإسكندرية، ط. ١٩٩٨م.
٤. أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً، منشأة المعارف الإسكندرية، مجول تاريخ الطبع.
٥. سالم بن سلام الفليني، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام ٢٠٠٨ للنقل البحري الدولي للبضائع دراسة مقارنة باتفاقيتي بروكسل وهامبورج والقانونين العماني والمصري، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة المنصورة، ٢٠١٥م.
٦. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسئوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ٢٠١٢م.
٧. على جمال الدين، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية ط. ١٩٩٢م.
٨. فاروق ملش، هل حقاً تنظم قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ أحكام النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع- مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، العدد الأول ٢٠١٢م
٩. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ قواعد هامبورج، منشأة المعارف بالإسكندرية، ط. ١٩٩٨م.
١٠. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة الثانية، الإسكندرية، ط. ٢٠٠٢م.

١١. محمد بهجت عبدالله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية ط. ١٩٩٢م.
١٢. محمود سمير الشرقاوي ومحمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٨م.
١٣. محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية، ط. ٢٠٠٥م.
١٤. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م مقارنة مع اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف الإسكندرية، ط. ١٩٩٥م.
١٥. محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٩م.
١٦. نبيل الفيشاني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانونيين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراة غير منشورة، كلية الحقوق جامعة القاهرة ٢٠١٦م.
١٧. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب- لبنان بيروت، ط. ٢٠١١م.
18. Francesco Berlingieri, *International Maritime Conventions: The Carriage of Goods and Passengers by Sea*, (New York: Informa Law from Routledge, 2014), 1st Ed.
19. Michael Sturley, *The Uncitral Carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law*, CMI Yearbook 2007– 2008.