

نطاق انطباق قواعد روتردام ٢٠٠٨ على عقد النقل البحري

"اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر  
كلياً أو جزئياً"

بحث مقدم من:

محمد إبراهيم عبد الفتاح خليفة



## تمهيد وتقسيم:

يمكن لأي حكم في هذه الاتفاقية أن يكون وسيلة دفاع للناقل أو تابعيه، أو أن يحد من مسؤوليته في أي نزاع في دعوى قضائية، وكذلك الأمر بالنسبة للشاحن، إلا أن الناقل يحق له أن يشترط لتابعيه (شرط الهيما لايا) الذي بموجبه يحق لتابعي الناقل التمتع بنفس الدفاع، أو تحديد المسؤولية أو حالات المسؤولية التي يتمتع بها الناقل.

وتوجد استثناءات خاصة لا تنطبق فيها الاتفاقية في النقل الملاحى المنتظم على عقود النقل البحري؛ حيث لا تنطبق قواعد روتردام على عقود معينة في حالة وجود عقود مشاركات الإيجار، أو العقود المتعلقة باستخدام سفينة أو حيز عليها. أما في حالة النقل الملاحى غير المنتظم؛ فلا تنطبق روتردام على عقود النقل البحري إلا في حالة عدم وجود مشاركات الإيجار أو عقد آخر بين الناقل والشاحن متعلق باستخدام سفينة أو حيز عليها؛ ويصدر بناءً على ما سبق مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

تتبنى قواعد روتردام أحكاماً معينة تُخضعها لها، وتعتبرها جزءاً من صحة الأحكام التعاقدية وفقاً لها، وما يخالفها يُعتبر خروجاً عنها، وعن صحة الأحكام التعاقدية، وتورد بعض الاستثناءات على ما يُستبعد من قواعد روتردام، وذلك بشأن العقود الكمية، وما يجوز استبعاده من قواعد روتردام بشأن الحيوانات الحية والبضائع الأخرى. يتناول هذا البحث نطاق انطباق قواعد روتردام على عقد النقل البحري في مجتئين؛ يتناول المبحث الأول نطاق الانطباق العام لقواعد روتردام على عقود النقل البحري، والاستثناءات الواردة عليه.

ويتناولالمبحث الثاني ما يستبعد من نطاق الانطباق العام، وما يستبعد من قواعد روتردام بشأن صحة الأحكام التعاقدية، والاستثناءات على ما يستبعد من قواعد روتردام (القواعد الخاصة بشأن العقود الكمية).

## المبحث الأول

### نطاق الانطباق العام لقواعد روتردام

## المطلب الأول

### نطاق الانطباق على عقود النقل البحري

#### نطاق حق الدفاع والحد من المسؤولية:

تقضي اتفاقية روتردام بأنَّ أيَّ حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يكون وسيلة دفاع للناقل، وأنَّ أيَّ حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يحد من مسؤولية الناقل في أي نزاع في دعوى قضائية، أو أي إجراءات تحكيمية ينطبق هذا الحكم المنصوص عليه في الاتفاقية على هذا النزاع، سواء أكان التكييف القانوني لهذا النزاع على أساس المسؤولية العقدية، أو المسؤولية التقصيرية، أو غير ذلك، وسواء أكان بسبب هلاك البضائع محل عقد النقل، أو تلفها، أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر تجاه الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية (المادة ٤ (١)).

ويمكن للحكم السابق في اتفاقية روتردام الذي يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أن ينطبق أيضًا على الطرف المنفذ البحري، أو ربان السفينة، أو طاقمها، أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متن السفينة، أو أي مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

وتقتضي أيضًا اتفاقية روتردام أن أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يكون وسيلة دفاع للشاحن أو الشاحن المستندي في أي نزاع في دعوى قضائية أو أي إجراءات تحكيمية، فينطبق هذا الحكم المنصوص عليه في اتفاقية روتردام على هذا النزاع، سواء أكان التكييف القانوني لهذا النزاع على أساس المسؤولية العقدية، أو المسؤولية التقصيرية، أو غير ذلك، ويمكن لهذا الحكم أن يوفر وسيلة دفاع للمتعاقد مع الشاحن، أو الشاحن المستندي من الباطن، أو وكلاهما، أو مستخدميهما (المادة ٤ ((٢)).

### شرط الهيمالايا Himalaya clause:

هو نظام ناشئ عن قانون السوابق القانونية Common Law، وهو شرط يدرجه الناقل البحري في سند الشحن، بموجبه يشترط استفاضة تابعيه من حدود وحالات الإعفاء من المسؤولية وفقًا لما تقتضيه الضرورة التجارية من توفير حماية للغير المتعاقد مع الناقل، وقد زادت أهميته بالاعتراف به من قِبَل التشريعات الدولية والداخلية، كما أن هذا الشرط تطور بتطور النقل البحري<sup>١</sup>.

<sup>١</sup>المصدر: د. قمازلي إدياز، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد الخامس، شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشحن من التطبيق للإقرار القانوني- شرط هيمالايا وشروط استحالة فصل الحاوية، كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ٢٠١٠،

<http://dspace.univ->

[msila.dz:8080/xmlui/handle/123456789/5777?show=full](http://dspace.univ-sila.dz:8080/xmlui/handle/123456789/5777?show=full)

تاريخ دخول الموقع: ٢٠٢١/٢/٢٢.

فمن يحق له إزاء، بخلاف الناقل، الدفاع أو تحديد المسؤولية التي يتمتع بها الناقل؟ ويرد البعض بأن مثل هذه الحماية حق لأي شخص آخر غير الناقل، وتُعرف بـ"حماية الهيمالايا". وتتص المادة ٤ على قائمة بالأشخاص الذين يحق لهم الدفاع عن المسؤولية والحد منها بموجب قواعد روتردام، سواء أُسس الإجراء بموجب عقد، أو المسؤولية التقصيرية، أو غير ذلك<sup>٢</sup>.

فهل يمكن للأطراف أن تمنح الأشخاص الذين لا تشملهم المادة ٤ (١) نفس الدفاع والإعفاء من المسؤولية مثل الناقل عن طريق شرط "الهيمالايا"؟ وهل تشكل جملة: (يستبعد من واجبات الناقل أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة) "مصطلحاً في عقد النقل"، الذي يعد باطلاً عملاً بالمادة ٧٩ (١)؟ ويرد البعض بأنه لا يوجد في قواعد روتردام ما يمنع أطراف عقد النقل من الاتفاق على "شرط الهيمالايا" لصالح الأطراف المنفذة غير البحرية، أو الأشخاص الآخرين الذين لا تشملهم المادة ٤ (١)، وتترك قواعد روتردام قضية مسؤولية مثل هؤلاء الأشخاص -بما في ذلك صلاحية "شرط الهيمالايا"- للقانون الوطني، وهذه القضية تخرج عن نطاق المادة ٧٩<sup>٣</sup>.

وموظفو الناقل أو موظفو الطرف المنفذ البحري (المادة ٤ (١) (ج))، وكذلك الريان، أو طاقم السفينة، أو غيرهم من الأشخاص الذين يقدمون خدمات على متن السفينة

<sup>2</sup>TOMOTAKA FUJITA, THE COVERAGE OF THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org> تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، ص ١٥٤.

<sup>3</sup>QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org> تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، ص ١٣٣.

المادة ٤(١) (ب))، فهم يحتاجون إلى تبرير مختلف للحماية؛ لأن قواعد روتردام لا تفرض عليهم أي مسؤولية، والسبب في حصولهم على هذه الحماية هو أن الموظفين يعتمدون اقتصادياً على أرباب عملهم، وفي نهاية المطاف يتحمل صاحب العمل أو الناقل أو الأطراف المنفذة البحرية مساوئهم في هذا السياق، ونظراً لاعتمادهم الاقتصادي، فإذا رفضنا الدفاع والحد من المسؤولية للموظفين، فسيؤدي ذلك -في الواقع- إلى حرمان الناقل أو الطرف المنفذ البحري نفسه من الدفاع والحد من المسؤولية، وإذا كانت التبعية الاقتصادية هي السبب، فلا يمكننا تلقائياً مد حماية هيمالايا لتشمل جميع الأطراف المنفذة، ولا يعتمد الناقل الداخلي -مثل السكك الحديدية أو الناقل البري- على الناقل، أو على الأقل ليس بنفس الدرجة<sup>٤</sup>.

### نطاق الانطباق المكاني:

وتحدد روتردام نطاق الانطباق العام للاتفاقية على عقود النقل البحري التي تكون فيها عملية نقل بحري تشتمل على مكان تسلّم البضائع ومكان تسليمها واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين، تضاف إلى هذه الشروط السابقة أن يكون مكان التسليم أو ميناء التحميل أو مكان التسليم أو ميناء التفريغ يقع في دولة متعاقدة وفقاً لبنود عقد النقل (المادة ٥ (١)).

<sup>4</sup>TOMOTAKA FUJITA, THE COVERAGE OF THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org> تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، ص ١٥٤، ١٥٥.



ويشمل تعريف عقد النقل البحري في المادة ١ (١) إجمالاً نطاق تطبيق قواعد روتردام، فتطبق الاتفاقية حيث يكون هناك نقل بحري، ويجوز إضافة وسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري، وأن يكون هذا النقل للبضائع، فلم تستبعد قواعد روتردام الحيوانات الحية، ووضعت لها قواعد خاصة تحكمها بموجب المادة ٨١°.

وشرط الدولية واضح في اشتراط وجود مكان تسلم البضائع ومكان تسليمها في دولتين مختلفتين، واشتراط وجود ميناء التحميل في عملية النقل البحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها في دولتين مختلفتين.

كما اشترطت الاتفاقية بحرية النقل في عملية نقل بحري واحدة تشمل تحميل البضائع من ميناء التحميل لنقل البضائع إلى ميناء التفريغ، وأكدت الاتفاقية على هذا المعنى بوضوح؛ وذلك باشتراط وجود ميناء تحميل في عملية نقل بحري وميناء تفريغ في عملية النقل البحري نفسها.

وعلة اتساع مدى نطاق اتفاقية روتردام هو أنها تُعنى بالنقل البحري الدولي، وتغطي عمليات عقود النقل التي يكون النقل البحري الدولي جزءاً منها، على الأقل إذ لم يكن عقد النقل عبارة عن عملية نقل بحري بالكلية، فلا تشمل عملية النقل البحري عبر ميناءين لدولة واحدة، حتى ولو كان بحرياً وكان مكان تسلم وتسليم البضائع في دولتين مختلفتين وتكون إحداها متعاقدة.

° وكما سبق تعريف عقد النقل البحري، وبحرية النقل، وكذا البضائع، وفقاً للمادة ١، فإن المادة ١ (١) تنص على أن "عقد النقل" يعني عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحرًا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري".

وتنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل البحري التي يكون مكان التسليم -أو ميناء التحميل- أو مكان التسليم -أو ميناء التفريغ- في دولة متعاقدة وفقاً لبنود عقد النقل<sup>٦</sup>، وعلّة هذا هي انطباق الاتفاقية على الدول المتعاقدة، وانتفاع هذه الدول بالمزايا التي تشملها هذه الاتفاقية، وحماية حقوق الناقلين والشاحنين المنتمين لهذه الدول المتعاقدة.

فلا يدخل في إطار هذه الاتفاقية عقد النقل الذي يتضمن في شروطه نقل بضائع من مكان تسلم البضائع ومكان تسليمها اللذين يقعان في نفس الدولة، حتى ولو عبر ميناء تحميل وميناء تفريغ يقعان في دولتين مختلفتين في عملية نقل بحري ويقع مكان التسليم -أو ميناء التحميل- أو مكان التسليم -أو ميناء التفريغ- وفقاً لبنود عقد النقل، في دولة متعاقدة. إذ من الممكن نقل بضائع -مثلاً- من باريس براً إلى أحد موانئ البرتغال لتحميل البضائع على السفينة -ونفرض أن البرتغال دولة متعاقدة- وتنقل بحراً إلى أحد موانئ إسبانيا لتفريغ البضائع من السفينة، ثم تنقل براً من الميناء الإسباني إلى إحدى مدن جنوب فرنسا، فلا تنطبق قواعد روتردام على هذا العقد؛ لأن تسلم وتسليم البضائع تم في فرنسا، فلم يتوافر أحد شروط الانطباق وهو لزوم وقوع مكان تسلم البضائع ومكان تسليمها في دولتين مختلفتين.

وتحدد روتردام نطاق الانطباق العام للاتفاقية وانطباقها على عقود النقل البحري بإبعاد أي أحكام أخرى لا اعتبار لها في الاتفاقية، فمثلاً لا اعتبار لجنسية المركب الذي ينقل البضائع، أو لجنسية الناقل، أو لجنسية الأطراف المنفذة، سواء الطرف المنفذ أو الطرف المنفذ البحري، أو لجنسية الشاحن، أو لجنسية المرسل إليه، ثم أجملت باقي من

<sup>٦</sup> ويتحقق هذا الشرط بعد توافر شرط وقوع مكانيّ تسلم وتسليم البضائع في دولتين مختلفتين، وأن يكون ميناء التحميل والتفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين.

لا يمكن الاعتبار لجنسيتهم في عقد النقل، حيث لا يكون لهم صلة بعقد النقل البحري من قريب أو بعيد، بنصها: "أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة" (المادة ٥ (٢)).

### نطاق الانطباق في اتفاقية هامبورج:

وتقابل المادة ٢ من اتفاقية هامبورج المواد ٥ و ٦ و ٧ من قواعد روتردام، حيث تقرر هذه المادة نطاق تطبيقها والحالات المستبعدة منها.

وأخذت قواعد هامبورج بالمعيار الجغرافي للنقل البحري الدولي الذي أخذ به بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن، وهو وقوع النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين، فنصت المادة الثانية منها على تطبيق أحكامها على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين، ولا يكفي أن يكون النقل دولياً بهذا المعنى<sup>٧</sup>؛ بل لا بد أيضاً من توافر حالة واحدة على الأقل من الحالات الآتية:

أ - إذا كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة.

ب إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة.

ج إذا كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعاً في دولة متعاقدة.

د - إذا كان صدور سند الشحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، قد تم في دولة متعاقدة.

٧. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ط ٢٠٠٩، ص ٣٥٦.

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

وإذ بينت المادة الثانية من قواعد هامبورج المعنونة بـ(نطاق التطبيق)، في فقرتها الأولى حالات محددة لسريان اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، وأوضحت في فقرتها الثانية سريان هذه الأحكام بغض النظر عن جنسية أي طرف من أطراف عقد النقل البحري<sup>٨</sup>؛ فتسري اتفاقية هامبورج بغض النظر عن جنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن.

---

<sup>٨</sup> حكم لمحكمة النقض المصرية، الطعن رقم ٧٩١٧ لسنة ٨١ قضائية، الصادر بجلسة ٢٠١٩/١٢/١٠.



## المطلب الثاني

### استثناءات على نطاق الانطباق العام في قواعد روتردام

نصت روتردام على استثناءات خاصة لا تنطبق فيها الاتفاقية في النقل الملاحي المنتظم على عقود معينة، حيث لا تنطبق قواعد روتردام على عقود معينة في حالة وجود عقود مشارطات الإيجار التي يتم بموجبها استئجار السفينة، أو عقود أخرى باستخدام السفينة، أو استخدام جزء أو حيز عليها، وذلك في حالة النقل الملاحي المنتظم (المادة ٦ (١)).

وقد يقوم مالك السفينة بتأجير السفينة بأكملها أو جزء منها إلى شخص يقوم بنقل بضاعته عليها، ويحدث هذا عادةً عندما يكون حجم أو مقدار البضاعة المزمع نقلها كبيراً يتطلب سفينة كاملة أو عنبراً أو أكثر من عنبرها، ويقدم المالك السفينة إلى المستأجر في هذه الحالة مجهزة، ويعتبر الربان والبحارة من تابعي المالك لا المستأجر، وتبقى السفينة في حيازة الأول وتحت سيطرته<sup>١</sup>.

وقد يتخذ هذا الإيجار إحدى الصورتين، فهو إذ ينصب على السفينة ذاتها وعلى خدمات الطاقم؛ قد يُمكن المستأجر من السيطرة على السفينة وطاقمها، بحيث يكون له إدارتها والإشراف على عملياتها التجارية؛ أي تحديد خط سيرها، وموائئ الرسو المتوسط، وتحديد عدد رحلاتها، إلى غير ذلك مما يتعلق بخدمة عملياتها التجارية، وقد لا يكون للمستأجر شيء من ذلك، وتقتصر حقوقه وسلطاته على أن يعهد بالبضاعة

<sup>١</sup> د. محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية، ١٩٩٠، ص ١٠.

إلى المجهز الذي يتولى -دون تدخل من جانب المستأجر- تنفيذ الرحلات المتفق عليها بالشروط الواردة بالعقد مقدماً<sup>١٠</sup>.

أما في حالة النقل الملاحي غير المنتظم؛ فتحدد المادة ٦ (٢) من روتردام استثناءات خاصة لا تنطبق فيها الاتفاقية على عقود معينة -التي تخص النقل الملاحي غير المنتظم- إلا في حالة عدم وجود عقود مشارطات الإيجار التي يتم بموجبها.

وحيث إن القواعد لا تُعنى بمشارطات الإيجار، ولا تُعنى إلا بعقود النقل البحري الدولي؛ فإنها تُخرج مشارطات إيجار السفن خارج نطاق الاتفاقية في الحالين، سواء النقل الملاحي المنتظم أو النقل الملاحي غير المنتظم، إلا أن الأخير تم استثناءه في حالة عدم وجود مشاركة استئجار سفينة أو عقود أخرى بين الطرفين -طرفي عقد النقل- لاستخدام السفينة أو استخدام جزء أو حيز عليها، ويصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، ففي حال وُجدت بين طرفي عقد النقل مشاركة إيجار -كأن كان الناقل هو مالك السفينة والشاحن هو مستأجرها- خرج هذا العقد خارج نطاق اتفاقية روتردام، فالاتفاقية لا تُعنى ولا تحمي كبار مالكي السفن وكبار مستأجريها الذين هم أقدر على حماية أنفسهم بأنفسهم بعقود تضمن الحقوق والالتزامات فيما بينهم.

واستبعدت قواعد لاهاي- فيسبي وقواعد هامبورج "مشارطات الاستئجار" من نطاق تطبيقها (المادة الأولى (ب) من قواعد لاهاي- فيسبي والمادة ٢ (٣) من قواعد هامبورج)، وتعتمد قواعد روتردام نهجاً أكثر تفصيلاً، ومع ذلك يلاحظ أنه على الرغم من أن الصياغة تبدو مختلفة، فإن نطاق الاستبعاد يكاد يكون مطابقاً من الناحية العملية، ويحتاج استبعاد النقل غير المنتظم إلى ضبط دقيق للحفاظ على النطاق

<sup>١٠</sup>د. علي جمال الدين عوض، مشاركة إيجار السفن، دار النهضة العربية، ١٩٨٧، ص ٥.

التقليدي للاستبعاد، ولنفترض أن الشاحنين يجلبون البضائع للنقل إلى ميناء التحميل، وعندما يصل حجم البضائع إلى مستوى معين تغادر السفينة إلى وجهتها، عادةً ما يكون مسار الرحلة ثابتاً، لكن الجدول الزمني ليس كذلك، ويتم إصدار سندات الشحن لهذا النقل، هذا نوع من أنواع النقل يطلق عليه أحياناً اسم "النقل حسب الطلب"، وغالباً ما يستخدم لشحن السيارات المستعملة في اليابان، ويلاحظ أن هذا العقد تم تنظيمه بموجب قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي- فيسبي بسبب إصدار سندات الشحن، ولأن العقد لا يشكل مشاركة الاستئجار، فإن الشرط الوارد في المادة ٦ (٢) لا يهدف إلا إلى إعادة إدخال "النقل حسب الطلب" في نطاق تطبيق قواعد روتردام<sup>١١</sup>.

فهل تنطبق قواعد روتردام على الشحنات الفردية بموجب عقود الحجز الخاصة بمستأجري جزء من السفينة أو بمستأجري حيز من السفينة في النقل الملاحي المنتظم أو غير المنتظم؟ هل تنطبق قواعد روتردام على الشحنات الفردية بموجب عقود طويلة الأجل مع الناقلين غير مشغلي السفن NVOCS؟ ويرد البعض بأنه تنطبق القواعد عندما تحدد شروط العقد الخاصة وذلك بتحريرها ضمن الشروط العامة. وإذا كانت الشحنات الفردية بموجب عقود الحجز أو العقود طويلة الأجل تتم في النقل غير المنتظم؛ فإن قواعد روتردام لا تنطبق على شروط عقود الحجز، أو العقود طويلة الأجل، أو على شروط كل شحنة على حدة (المادة ٦(٢)) ما لم تكن مؤهلة للنقل عند الطلب" (المادة ٦(ب))<sup>١٢</sup>.

<sup>11</sup>TOMOTAKA FUJITA, THE COVERAGE OF THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org> تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، ص ١٥١.

<sup>12</sup>QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES,



وهذا شرح للمادة ٦ من روتردام، بمفهوم المخالفة؛ حيث اشترط عدم وجود نقل منتظم لتطبيق قواعد روتردام، بقوله: "ما لم تكن مؤهلة للنقل عند الطلب"، حيث إن النقل الملاحي المنتظم يجري العمل فيه بمشاركات الاستئجار، أو بالعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها، والتي تستلزم خدمة الخطوط الملاحية المنتظمة.

وإذا كانت الشحنات الفردية تتم في خدمة الخطوط الملاحية المنتظمة ولم توجد مشاركات الإيجار أو العقود الأخرى المتعلقة باستخدام السفينة أو أي حيز عليها؛ فإن قواعد روتردام تنطبق على شروط الشحنات الفردية والشروط الواردة في عقود الحجز، أو العقود الطويلة الأجل بقدر ما تنطبق على الشحنات الفردية<sup>١٣</sup>.

وهذا أيضًا شرح بمفهوم المخالفة لنص المادة ٦ (١)؛ حيث إن هذه الفقرة حددت ما يخرج عن الاتفاقية بشأن النقل الملاحي المنتظم، وإن غير ذلك مما لم تذكره هذه الفقرة من هذه الاستثناءات يدخل في هذه الاتفاقية.

وقد كانت هناك شكوى مفادها أن الأحكام المتعلقة بالاستثناءات بموجب قواعد روتردام معقدة للغاية، ومن المؤكد أن المادة ٦ أكثر "تفصيلاً" مقارنة بالاتفاقيات السابقة، ولكن ينبغي أن نسأل عما إذا كان الوضع قد تحسن إذا كانت المادة تنص ببساطة، مثل الاتفاقيات السابقة، على أن هذه الاتفاقية لا تنطبق على مشاركة الاستئجار أو العقود المماثلة. ونظرًا للتنوع المتزايد لعقود النقل من الناحية العملية فإن مثل هذا النص

---

تاريخ دخول الموقع: <https://comitemaritime.org> YEARBOOK 2010 ANNUAIRE ص ١٢٨، ١٢٩.

المرجع السابق، QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES<sup>13</sup> ص ١٢٨، ١٢٩.

سوف يترك مهمة أكثر صعوبة للمحاكم الوطنية؛ لتقرير ما إذا كانت ستطبق قواعد روتردام، وينبغي لنا أن نتذكر أن نص قواعد روتردام ليس معقدًا من أجل التعقيد<sup>14</sup>.

فما المقصود بالشرط الوارد في المادة ٦(٢)؟ وهل لا تنطبق أيضًا المادة ٧ من قواعد روتردام عند إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني؟ ويرد البعض بأنمقدمة المادة ٦ (٢) تستبعد عقود النقل غير المنتظم، ومع ذلك هناك حالة يستثني فيها استبعاد النقل غير المنتظم أيضًا نوعًا من العقود التي تغطيها قواعد لاهاي وقواعد لاهاي- فيسبي. وهذا النوع من العقود يسمى أحيانًا النقل "عند الطلب"، وهو ما يشير إليه نص المادة ٦ (٢) على النحو التالي: "عندما: (أ) لا تكون هناك مشاركة استئجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز عليها؛ (ب) ويصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني"، ويمكن أن يوضح مثال هذا الاستثناء؛ فلنفترض الترتيبات التالية: يجلب العديد من الشاحنين سياراتهم للنقل إلى ميناء التحميل، وعندما يصل عدد السيارات إلى مستوى معين تغادر السفينة إلى وجهتها، وفي حين أن المسار يكون ثابتًا؛ فإن الجدول ليس ثابتًا، وتصدر سندات الشحن لهذا النقل، وهذا العقد مشمول بقواعد لاهاي أو قواعد لاهاي- فيسبي؛ لأن سندات الشحن صادرة بموجب العقد وليس مشاركة الاستئجار، ويعيد شرط المادة ٦(٢) إدخال هذا النوع من العقود المتعلقة بالنقل غير المنتظم إلى نطاق تطبيق القواعد<sup>15</sup>.

<sup>14</sup>TOMOTAKA FUJITA, THE COVERAGE OF THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org> تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، ص ١٥١.

<sup>15</sup>QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org> . ١٢٩، ١٢٨، ص المرجع السابق،

وتستثنى المادة ٦ من اتفاقية روتردام بعض عقود النقل البحري، وتخرجها من نطاق الاتفاقية، وقد قسمت الاتفاقية الاستثناءات إلى قسمين، هما:

**القسم الأول:** يستثنى بعض عقود النقل البحري ويخرجها من نطاق الاتفاقية، وهي بعض العقود في النقل الملاحي المنتظم، والمقررة في المادة ٦ (١) من اتفاقية روتردام، وهي تنقسم إلى حالتين:

**الحالة الأول:** هي مشارطات الاستئجار؛ إذ تُعنى الاتفاقية بعقد النقل البحري بين الناقل والشاحن أو من يمثلهما وفقاً للاتفاقية، أما ما يبرم بين مالك السفينة ومستأجرها من مشارطات الاستئجار فهي تخرج من نطاق الاتفاقية.

**الحالة الثانية:** هي أي عقود أخرى متعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها (عقد استئجار السفينة بالرحلة)؛ فهي تخرج من نطاق الاتفاقية أيضاً كما هو في عقود استئجار السفينة لاستخدامها في نقل بضائع، بحيث تكون صفة مُبرم العقد مع مالك السفينة هو مالك البضائع بغرض استئجار السفينة كلها أو حيز عليها لحسابه الخاص، فهذه العقود تخرج من نطاق الاتفاقية.

**القسم الثاني:** هو النقل الملاحي غير المنتظم، والمقرر في المادة ٦ (٢) من اتفاقية روتردام؛ حيث تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل في النقل الملاحي غير المنتظم في حال توافر شرطين، هما:

**الشرط الأول:** ألا تكون هناك مشاركة استئجار، أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز عليها (عقد استئجار السفينة بالرحلة)، كما هو في عقود استئجار

السفينة لاستخدامها في نقل بضائع بحيث تكون صفة مُبرم العقد مع مالك السفينة هو مالك البضائع بغرض استئجار السفينة كلها أو حيز عليها لحسابه الخاص.

الشرط الثاني: أن يصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني؛ إذ تُعتبر الاتفاقية أن وجود مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني دليل على وجود عقد نقل بحري مبرم بين الناقل والشاحن يؤهله ليكون عقد نقل تنطبق عليه الاتفاقية، مع توافر الشرط الأول.

### نطاق الانطباق على أطراف معينة في قواعد روتردام:

(ليست طرفاً في مشاركة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق الاتفاقية)

تقرر المادة ٧ من روتردام بأنه وبصرف النظر عن أحكام المادة ٦، فإن اتفاقية روتردام تنطبق فيما بين الناقل والمُرسل إليه، أو فيما بين الناقل والطرف المسيطر، أو فيما بين الناقل والحائز الذين ليسوا طرفاً أصيلاً في مشاركة استئجار مستبعدة من نطاق انطباق هذه الاتفاقية، أو ليسوا طرفاً أصيلاً في عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية، إلا أن اتفاقية روتردام لا تنطبق على مشاركة الاستئجار، أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية إذا كان بين الطرفين الأصليين في مشاركة الاستئجار، أو عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة ٦.

وهذا المعنى يوضح أن الاتفاقية تنطبق على العقد فيما بين الناقل والمُرسل إليه، أو فيما بين الناقل والطرف المسيطر، أو فيما بين الناقل والحائز، الذين لم يكن أيٌّ منهم طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار، أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه

الاتفاقية، حتى ولو كان محل هذا العقد مشاركة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعداً، إلا أن أيّاً من المُرسَل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز لم يكن طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار هذه أو عقد النقل الآخر المستبعد ذاك، إلا أنها لا تنطبق على نفس عقد مشاركة الاستئجار، أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية فيما بين الطرفين الأصليين بمقتضى المادة ٦.

وبصرف النظر عن أحكام المادة ٦، التي تضع بعض الاستثناءات على انطباق الاتفاقية، فإن المادة ٧ نصت على انطباق الاتفاقية على أطراف معينة ليسوا أطرافاً في مشاركة الاستئجار، أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية، فبينما تنطبق الاتفاقية على عقد النقل فيما بين الناقل والشاحن، فإن الاتفاقية مدت نطاقها إلى المُرسَل إليه الذي يتسلم البضاعة في ميناء الوصول، ومدت نطاقها أيضاً إلى الطرف المسيطر الذي له الحق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع، وكذا مدت نطاقها إلى الحائز الذي يحوز مستند نقل أو سجل نقل إلكترونياً.

فتنطبق الاتفاقية وتدخل حيز النفاذ فيما يخص عقد النقل؛ إذا لم يكن بين الناقل والمُرسَل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز مشارطات الإيجار التي يتم بموجبها استئجار السفينة، أو عقود أخرى باستخدام السفينة، أو استخدام جزء أو حيز عليها، ولم يكن المُرسَل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار، أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية.

وحتى عندما يكون عقد النقل خاضعاً للاستثناء الوارد في المادة ٦؛ تنطبق قواعد روتردام على العلاقة مع أطراف ثالثة؛ مثل المُرسَل إليه، أو الطرف المسيطر أو

الحائز (المادة ٧)، فتهدف قواعد روتردام ببساطة إلى حماية أي طرف لم يشارك في التفاوض على عقد مستبعد ١٦.

وساد الرأي في الأونسيترال، وفقاً للمادة ٧ من قواعد روتردام، بأن يتمتع بعض "الغير" بالحماية بموجب قواعد روتردام، حتى إذا كان عقد النقل الأساسي؛ مثل مشاركة الاستئجار بالرحلة في الخط الملاحي غير المنتظم، خارج نطاق تطبيق قواعد روتردام، فقد تم ذكر هذا الغير على وجه التحديد وهو: المرسل إليه، أو الطرف المسيطر أو الحائز (ليس طرفاً أصلياً في عقد الإيجار)، وجميع هذه الأطراف الثالثة (الغير) معروفة في المادة ١ من قواعد روتردام (الحائز المادة ١ (١٠)، والمرسل إليه م ١ (١١)، والطرف المسيطر م ١ (١٣) على التوالي)، وبالنظر إلى تعريف "الحائز" يتضح أن حائز سند الشحن مشمول حتى ولو لم يتم ذكره بشكل منفصل في قواعد روتردام، فحماية الغير أوسع بموجب قواعد روتردام مقارنة بقواعد لاهاي وقواعد لاهاي- فيسبي، ولم تعد حيازة سند الشحن ضرورية ما دام الغير يتمتع بوضع أي من مجموعات الأشخاص المذكورة على وجه التحديد في المادة ٧ من قواعد روتردام<sup>١٧</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن قواعد روتردام لا تنطبق إلا فيما بين الناقل والمرسل إليه، أو الطرف المسيطر أو الحائز الذي ليس طرفاً أصلياً بموجب المادة ٧، وعلى النقيض من ذلك؛ فإذا كان عقد النقل يندرج في فئة المادة ٦ (٢)، فتتطبق القواعد عليه أيضاً فيما بين الناقل والشاحنين. ويلزم توخي المزيد من الدقة في المادة ٦ (٢) للحفاظ على الوضع الراهن في لاهاي، أو لاهاي- فيسبي، أو قواعد هامبورج (أي أن القاعدة

<sup>16</sup> TOMOTAKA FUJITA, THE COVERAGE OF THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org> تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، ص ١٥١

<sup>17</sup> MANUELALBA, And others, AN ANALYSIS OF THE SO-CALLED MONTEVIDEO DECLARATION, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE.

تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، <https://comitemaritime.org>

انظر: الحائز المادة ١ (١٠)، والمرسل إليه ١ (١١)، والطرف المسيطر ١ (١٣) على التوالي، ص ١٨٦، ١٨٧.

تنطبق حتى فيما بين الأطراف الأصلية)، والمادة ٧ وحدها لا تكفي للقيام بذلك. ولمزيد من الإيضاح فإن المادة ٧ أوضحت أن قواعد روتردام لا تنطبق إلا فيما بين الناقل والمُرسل إليه، أو الطرف المسيطر أو الحائز، حيث إن الاتفاقية استبعدت هؤلاء منها؛ لسبب أنهم لم يكونوا طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية، إلا أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصليين (الناقل والشاحن) في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة ١٨٦.

وهل صحيح أن قواعد روتردام تنطبق في الحالة التي يكون فيها مستند النقل مظهرًا إلى طرف ثالث، عملاً بالمادة ٧، لكنها لن تنطبق بموجب المادة ٦- بين الناقل والشاحن؟؛ نعم. وينطبق الشيء نفسه بموجب قواعد لاهاي وقواعد لاهاي- فيسبي أو قواعد هامبورج<sup>١٩</sup>.

### الاستثناءات على نطاق الانطباق العام في اتفاقية هامبورج:

إذ بينت المادة الثانية من قواعد هامبورج المعنونة بـ(نطاق التطبيق)، في الفقرة الثالثة عدم سريان الاتفاقية على مشارطات الإيجار charter - party التي تصدر عندما

<sup>18</sup>QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE. المرجع السابق، ص ١٢٨، ١٢٩.

<sup>19</sup> QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE. المرجع السابق، ص ١٢٨، ١٢٩.

يتعلق الأمر بتأجير سفينة كاملة أو جزء كبير منها، وإنما تسري على سندات الشحن bill of lading التي تصدر استنادًا إلى مشارطات الإيجار، وذلك حال تظهير السند من صاحب البضاعة مستأجر السفينة، ومنذ اللحظة التي يغدو فيها سند الشحن - وليست المشاركة- هو الحاكم لعلاقة الناقل بحامل السند المظهر إليه، باعتبار أن الاتفاقية أبرمت أساسًا لحماية الشاحنين دون مستأجري السفن؛ لأن الأخيرين هم في العادة من الجهات التجارية الكبرى التي تتمتع بحرية واسعة في مناقشة شروط الإيجار مع مجهزي السفن، وهو ما لا يتحقق بالنسبة للشاحنين بموجب سند الشحن، حيث تُفرض عليهم شروط النقل من جانب شركات الملاحة التي تتمتع في العادة بمراكز تفاوضية قوية<sup>٢٠</sup>.

وتسري اتفاقية هامبورج على عقد النقل البحري المبرم بشأن سلسلة متتابعة من الشحنات، فتسري الاتفاقية على كل شحنة من هذه الشحنات المتتابعة خلال الفترة المتفق عليها، إلا إذا تمت إحدى هذه الشحنات بموجب مشاركة إيجار، فتسري عليها أحكام الفقرة ٣ التي تستبعد مشاركة الإيجار من نطاق تطبيق اتفاقية هامبورج (المادة ٢ ((٤)).

وأكدت اتفاقية هامبورج هذا الحل فقالت في المادة ٢ (٣) بعد أن استبعدت مشارطات الإيجار: ومع ذلك إذا صدر سند شحن استنادًا إلى مشاركة إيجار؛ سرت أحكام الاتفاقية على هذا السند إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل السند، بشرط ألا يكون هذا الحامل هو المستأجر، وغني عن البيان أن إضافة عبارة "بشرط ألا يكون هذا الحامل هو المستأجر" قصد بها إزالة كل شك في الحل الذي أيده النص، وهو أن

<sup>٢٠</sup> حكم لمحكمة النقض المصرية، الطعن رقم ٧٩١٧ لسنة ٨١ قضائية، الصادر بجلسة ٢٠١٩/١٢/١٠.



أحكام الاتفاقية لا تعمل إلا منذ اللحظة التي تبدأ فيها فاعلية سند الشحن، وهذه الفاعلية لا تبدأ إلا منذ أن يقع التعامل على السند فينتقل إلى يد حامل غير المستأجر<sup>٢١</sup>.

### شرط برامونت Paramount Clause:

ماهية شرط برامونت: يطلق اصطلاح "شرط برامونت" أو "اتفاق برامونت" في مجال عقد النقل البحري على اتفاق ذوي الشأن في العقد على النص في سند الشحن على إخضاعه لأحكام اتفاقية دولية معينة في شأن سندات الشحن، أو لأحكام قانون معين نَقَلَ أحكام الاتفاقية، وذلك على الرغم من أن السند لا يخضع في الأصل وطبقاً لنصوص هذه الاتفاقية لأحكامه<sup>٢٢</sup>.

فشرط برامونت: هو الاتفاق بين ذوي الشأن في النقل البحري وفي سند الشحن على إخضاعه لأحكام اتفاقية دولية معينة في شأن سندات الشحن، أو لأحكام قانون معين نَقَلَ أحكام الاتفاقية، على الرغم من أن السند لا يخضع -بحسب الأصل- لأحكام هذه الاتفاقية، ولا يرتب شرط برامونت أثره إلا إذا نُص عليه في سند الشحن؛ ليعلم كل من

<sup>٢١</sup> د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج

١٩٧٨)، ١٩٩٢، دار النهضة العربية، ص ٣٨.

<sup>٢٢</sup> د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج)، ١٩٩٢، دار النهضة العربية، ص ٥٠، إزاء الشكوك التي أثارها الشرط، استصوب واضعو بروتوكول عام ١٩٦٨ تعديل اتفاقية بروكسل بالنص على الشرط في صلبها، فأضافوا إلى الفقرة الأولى من المادة الخامسة من البروتوكول -التي تذكر الحالات التي تكون فيها الاتفاقية واجبة التطبيق- حالة أخرى؛ وهي إذا نص في سند الشحن على أن "أحكام هذه الاتفاقية أو أحكام قانون دولة نقلت الاتفاقية هي التي تسري على العقد"، وهكذا فعلت أيضاً اتفاقية هامبورج، فذكرت من بين الحالات التي تكون فيها الاتفاقية واجبة التطبيق "إذا نص في سند الشحن على أن أحكام هذه الاتفاقية أو أحكام قانون أية دولة نقلت الاتفاقية هي التي تسري على العقد"، ص ٥١، ٥٢.

يتعامل بالسند أنه خاضع لأحكام الاتفاقية بإرادة منشئه، كذلك لا يترتب أثره إلا إذا كان النقل دوليًا في حكم الاتفاقية المراد إخضاع سند الشحن لها<sup>٢٣</sup>.

وكلمة "برامونت" تعني "العليا" أو "فوق كل شيء"، وتتعلق ببعض الميزات التي تسود على كل شيء آخر، يبدو أن عبارة "شرط برامونت" تعني ضمناً أن جميع الشروط الأخرى الواردة في عقد النقل المطبوع، سواء كانت واردة في مشاركة الاستئجار أو سند الشحن، تخضع للشروط الواردة في شرط برامونت<sup>٢٤</sup>.

ويُضمن شرط برامونت -بشكل عام- في سند الشحن، ولكن يمكن تضمينه أيضًا في مشاركة الإيجار، والغرض الرئيس من هذا الشرط هو تضمين مثل أحكام وشروط قواعد لاهاي أو لاهاي- فيسبي (أو قواعد هامبورج) في المستند الذي هو (أو الذي يُثبت) عقد نقل البضائع عن طريق البحر، يمكن أن يشتمل شرط برامونت أيضًا على تشريعات معينة؛ مثل قانون الولايات المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر لعام ١٩٣٦<sup>٢٥</sup>.

وقد نص بروتوكول عام ١٩٦٨ المُعدّل لاتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج على صيغتين متماثلتين، ويتضمنان نفس الأحكام التي يمكن تلخيصها في أمرين: تأكيد صحة شرط برامونت، والاعتراف بأثره في جعل الاتفاقية واجبة التطبيق، حيث لا تكون

<sup>٢٣</sup>د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ١٩٩٢، ص ٦٢٤، ٦٢٥.

<sup>٢٤</sup><http://shipinspection.eu/paramount-clause-2/>

تاريخ دخول الموقع (ship inspection): ٢٠٢١/٢/٢٢، فعلى سبيل المثال، إذا نص الشرط على أن نقل البضائع يخضع لقواعد لاهاي-فيسبي؛ فإن هذه القواعد تصبح عندئذ جزءًا من عقد النقل، وتنشئ واجبات وحقوقًا تعاقدية صريحة للطرفين. وإذا كان الشرط ينص على أن النقل يخضع لقانون الولايات المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر لعام ١٩٣٦؛ فإن هذا القانون، الذي ينفذ قواعد لاهاي لعام ١٩٢٤، سوف يحكم عقد النقل.

<sup>٢٥</sup><http://shipinspection.eu/paramount-clause-2/>

كذلك وفقاً لنصوصها، ومن الواضح أن ترتيب هذا الأثر على الشرط من شأنه توسيع نطاق الاتفاقية بوضعها تحت تصرف المتعاقدين؛ ليستعينوا بأحكامها كلما أرادوا ذلك.<sup>٢٦</sup>

وبدون إدراج قواعد لاهاي/ قواعد لاهاي- فيسبي أو قواعد هامبورج في سند الشحن، يكون للأطراف في عقد النقل حرية تحديد الواجبات والحقوق فيما بينهم، وقد تأسس هذا من قِبَل مجلس اللوردات الإنجليزي في محكمة لاين ضد شركة النقل الكندي ١٩٤٠، فستسمح الحرية المفردة للطرف الأقوى -على سبيل المثال- لمالك السفينة بفرض التزامات على المستأجر أو الشاحن، واستبعاد نفسه من المسؤولية.<sup>٢٧</sup>

وقد نصت اتفاقية هامبورج على تطبيق الاتفاقية في المادة ٢ (١) هاء كلما "كان منصوصاً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لإنفاذ هذه الأحكام".

وقد يقال: ولم النص على الشرط في الاتفاقية والحال أن للمتعاقدين الحرية في اختيار القانون واجب التطبيق على العقد الذي يبرمونه عملاً بمبدأ سلطان الإرادة الذي له في مجال التجارة الدولية قدسية خاصة حتى في الدول التي تفرض عليها الظروف الاقتصادية أو الأيديولوجية الاجتماعية تقييد حرية التعاقد؟ والجواب أن إجازة الاتفاق على تطبيق أحكام الاتفاقية حيث لا تكون واجبة التطبيق، وذكر حالة هذا الاتفاق بين الحالات التي يكون فيها تطبيق الاتفاقية إلزامياً معناه أن القاضي الوطني يكون ملزماً

<sup>٢٦</sup> د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج)، ١٩٩٢، دار النهضة العربية، ص ٥١، ٥٢.

<sup>٢٧</sup> <http://shipinspection.eu/paramount-clause-2/>

بتطبيق أحكام الاتفاقية على العقد بوصفها أحكاماً دولية لها الأرجحية على أحكام القانون الوطني إذا وقع التنازع بينهما، ويقع هذا التنازع حتماً في الدول التي تنقل أحكام الاتفاقية إلى تشريعاتها الوطنية مع إدخال تعديلات عليها، كما فعلت فرنسا - مثلاً- بالنظر إلى اتفاقية بروكسل<sup>٢٨</sup>.

### هل تعترف قواعد روتردام بشرط برامونت؟

وجود شرط برامونت بسند الشحن أو عقد النقل البحري يوسع مجال انطباق الاتفاقية التي تم تضمين شرط برامونت بها، وهذا إذا كانت هذه الاتفاقية أو القواعد أو القانون قد نقلت أحكام الاتفاقية، وكانت تسمح بتوسيع انطباقها بتضمين سند الشحن أو عقد النقل البحري شرطاً واضحاً لإخضاعه لأحكام هذه الاتفاقية الدولية، والسؤال الآن: هل تتضمن قواعد روتردام شرط برامونت إذا ذكر في سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أو غير القابل للتداول أو مستند النقل القابل للتداول أو غير القابل للتداول؟

وللإجابة عن هذا السؤال نعود إلى المادة الخامسة من قواعد روتردام، في الفقرة الأولى منها التي تحدد نطاق الانطباق العام للاتفاقية، وانطباقها على عقود النقل البحري التي تحدد نطاق الانطباق على سبيل الحصر، على خلاف ما نص عليه بروتوكول عام ١٩٦٨ المُعدّل لاتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج على صيغتين متماثلتين لنفس الأحكام، حيث نص بروتوكول عام ١٩٦٨ المُعدّل لاتفاقية بروكسل في المادة ٥ (١)، كما سبقت الإشارة إليه.

<sup>٢٨</sup>د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج)،

١٩٩٢، دار النهضة العربية، ص ٥٢، ٥٣.

إلا أن قواعد روتردام ٢٠٠٨ لم تورد بين بنود المادة الخامسة منها، والتي أوردت الحالات التي تكون فيها قواعد روتردام واجبة التطبيق إذا نُصَّ في سجل النقل الإلكتروني أو مستند النقل على أنَّ أحكام هذه الاتفاقية أو أحكام قانون دولة نقلت الاتفاقية هي التي تسري على عقد النقل البحري، ليجوز معه الاعتراف بشرط برامونت بسند الشحن أو عقد النقل البحري وأثره في جعل الاتفاقية واجبة التطبيق، كما فعل بروتوكول ١٩٦٨ واتفاقية هامبورج ١٩٧٨.

وبالنظر إلى المادة (٧) من روتردام المتعلقة بالانطباق على أطراف معينة، والتي تحدد حالات انطباق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمُرسل إليه، أو الطرف المسيطر، أو الحائز الذي ليس طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار، أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية، إلا أنها لم تذكر حالة إضافية تشير إلى جواز أن تكون الاتفاقية واجبة التطبيق في حالة النص عليها في سجل النقل الإلكتروني أو مستند النقل، كما فعل بروتوكول ١٩٦٨ وهامبورج.

ولم تذكر المواد ٤، ٥، ٦، ٧، ولا حتى المادة ٧٩ المتعلقة بصحة الأحكام التعاقدية، والمادة ٨٠ من روتردام المتعلقة بقواعد خاصة بشأن العقود الكمية؛ أي استثناء يدل على اعتراف روتردام بشرط برامونت وأثره في جعل الاتفاقية واجبة التطبيق حال ذكره في سجل النقل الإلكتروني أو مستند النقل بأن أحكام هذه الاتفاقية أو أحكام قانون دولة نقلت الاتفاقية هي التي تسري على عقد النقل البحري.

حيث لا يوجد في روتردام ما يمنع أطراف عقد النقل من الاتفاق على "شرط الهيمالايا" لصالح الأطراف المنفذة غير البحرية أو الأشخاص الآخرين الذين لا تشملهم المادة ٤

(١)، وتترك قواعد روتردام قضية مسئولية مثل هؤلاء الأشخاص بما في ذلك صلاحية "شرط الهيمالايا" للقانون الوطني، وهذه القضية تخرج عن نطاق المادة ٢٩٧٩.

ونخلص مما تقدم إلى عدم ميل قواعد روتردام إلى الاعتراف بشرط برامونت وأثره في جعل الاتفاقية واجبة التطبيق عند ذكره في عقد النقل البحري، أو ذكره في سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أو غير قابل للتداول، أو مستند النقل القابل للتداول أو غير قابل للتداول، واكتفت روتردام بالاعتراف بشرط الهيمالايا، كما سبق بيانه.

### نطاق الانطباق على الولاية القضائية واتفاقات التحكيم في قواعد روتردام:

إذا كانت قواعد روتردام ٢٠٠٨ التي حددت ما يدخل في إطارها من عقود النقل البحري الدولي وما يخرج عنها من عقود مشاركات إيجار السفينة، أو عقود استخدامها، أو عقود استخدام جزء منها، فإن الاتفاقية أخرجت بعض أحكامها من نطاق الإلزام الواقع على الدول الموقعة، إلا إذا أعلنت دول متعاقدة الالتزام بهذه الأحكام.

وقضت المادة ٧٤ من روتردام بأن أحكام الفصل ١٤ المعنون بـ"الولاية القضائية" تنطبق فقط على الدول الموقعة التي تعلن أنها ملزمة بأحكام هذا الفصل وفقاً للمادة ٩١، التي حددت إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها.

<sup>29</sup> QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org>

ونصت أحكام الفصل ١٤ على إجراءات رفع الدعاوى على الناقل، واتفاقات اختيار المحكمة، ورفع الدعاوى على الطرف المنفذ البحري، والإجراءات في حال عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية، وإجراءات الحجز، والتدابير المؤقتة أو الوقائية، وإجراءات ضم الدعاوى ونقلها، وإجراءات الاتفاق بعد نشوء النزاع، وولاية المحكمة في حال مثل المدعى عليه أمامها، وإجراءات الاعتراف بالأحكام وإنفاذها في كلتا الدولتين اللتين تتكونان قد أصدرتا إعلاناً بمقتضى المادة ٧٤ تلتزم بناء عليه بأنها ملزمة بأحكام الفصل ١٤.

فجعلت الاتفاقية أحكام الفصل ١٤ خارج نطاق نصوصها الإلزامية للدول الموقعة، إلا التي تلتزم نفسها بأن تعلن أنها ملزمة بانطباق أحكام الفصل ١٤ عليها.

وقضت المادة ٧٨ من روتردام بأن أحكام الفصل ١٥ المعنون بـ"اتفاقات التحكيم" تنطبق فقط على الدول الموقعة التي تعلن أنها ملزمة بأحكام هذا الفصل وفقاً للمادة ٩١، التي حددت إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها، فنصت الاتفاقية على أحكام الفصل ١٥ التي تجيز لطرفي عقد النقل أن يتفقا على أن يحال أي نزاع قد ينشأ بينهما بخصوص عقد نقل البضائع وفقاً لهذه الاتفاقية إلى التحكيم، وتنظم إجراءات اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم، وإجراءات الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع.

فجعلت الاتفاقية أحكام الفصل ١٥ خارج نطاق نصوصها الإلزامية للدول الموقعة، إلا التي تلتزم نفسها بأن تعلن أنها ملزمة بانطباق أحكام الفصل ١٥ عليها.

وتسمح المادة ٧٤ بإصدار إعلانات خاصة بالولاية القضائية في الفصل ١٤ من الاتفاقية، التي تقضي بأن أحكام الفصل ١٤ من الاتفاقية تكون ملزمة فقط للدول المتعاقدة التي تعلن أنها ستكون ملزمة بهذه الأحكام وفقاً للمادة ٩١.

وتسمح المادة ٧٨ بإصدار إعلانات خاصة بالتحكيم في الفصل ١٥ من الاتفاقية، التي تقضي بأن أحكام الفصل ١٥ من الاتفاقية تكون ملزمة فقط للدول المتعاقدة التي تعلن أنها ستكون ملزمة بهذه الأحكام وفقاً للمادة ٩١.

### التحفظ على مواد قواعد روتردام:

وحددت الاتفاقية نطاق انطباقها، وحددت ما يدخل في إطارها من عقود نقل بحري، وما يخرج عنها من عقود مشاركات إيجار ونحو ذلك، وما تلزم به الدول المتعاقدة نفسها من بعض أحكام هذه الاتفاقية كما أوضحنا، في المواد ٤، ٥، ٦، ٧، وكذا المواد ٧٤، ٧٨، ٩١ من الاتفاقية التي سبق الحديث عنها، قضت المادة ٩٠ من روتردام بنصها على أنه "لا يسمح بإبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية"، فتؤخذ الاتفاقية كما هي، ولكل دولة الحق في الانضمام إليها، دون تحفظ أو العزوف عنها بالكلية، ولا يحق الانضمام إلى الاتفاقية بشروط تخرج عن أحكامها، وقد أوردت الاتفاقية نصاً مرنة تتيح إبرام عقد نقل وفقاً لمصلحة طرفي عقد النقل، وحرية الالتزام ببعض نصوص الاتفاقية المتاحة للإعلان بالالتزام بها من عدمه، مثل المادتين ٧٤، ٧٨ ولكن في حدود نطاق أحكام الاتفاقية.



وتنص المادة ٢٩ من اتفاقية هامبورج على أنه "لا يجوز إبداء أية تحفظات على هذه الاتفاقية"، ويكاد يكون النص في قواعد روتردام منقولاً حرفياً من اتفاقية هامبورج، ويعطي نفس أحكامها.

ويدخل في نطاق الانطباق العام لقواعد روتردام مدة عقد النقل البحري التي تبدأ بتسليم البضائع حتى تسليمها، وسيتناول البحث ذلك لاحقاً ضمن مدة مسئولية الناقل.

## المبحث الثاني

### ما يُستبعد من نطاق الانطباق العام

تنص قواعد روتردام على أحكام معينة تُخضعها لها، وتعتبرها جزءًا من صحة الأحكام التعاقدية وفقًا لها، وما يخالفها يُعتبر خروجًا عنها، وعن صحة الأحكام التعاقدية، إلا أنه توجد بعض الأحكام استبعدتها قواعد روتردام؛ مثل القواعد الخاصة بشأن العقود الكمية والاستثناءات الواردة عليه، وما يستبعد من الاتفاقية بشأن الحيوانات الحية وغيرها.

### ما يُستبعد بشأن صحة الأحكام التعاقدية في قواعد روتردام

نصّت المادتان ٨٠ و ٨١ من الاتفاقية على استثناء العقود الكمية من مضمون نص المادة ٧٩ كما سيأتي بيانه عند الحديث عمّا يُستبعد من الاتفاقية بشأن العقود الكمية (المادة ٨٠)، وما يستبعد من الاتفاقية بموجب قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع أخرى معينة (المادة ٨١).

تُبطل الفقرتان الفرعيتان (أ، ب) من المادة ٧٩ (١) من الاتفاقية أيّ حكم في عقد النقل - ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية - إذا كان عقد النقل يستبعد أيًا من واجبات أو مسؤوليات الناقل أو الطرف المنفذ البحري المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، سواء من نقل البضائع وتسليمها وما تتضمنه الشحنة التي قد تصبح خطرًا والتضحية بالبضائع (المواد ١١، ١٥، ١٦)، ومن صلاحية السفينة، ومن الواجبات المعينة التي تنطبق على الرحلة البحرية (م ١٤)، ومن مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر، ومن مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين (م ١٨)، ومسؤولية الأطراف المنفذة البحرية (م ١٩)، ومن المسؤولية عن توجيه الإشعارات في حال هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها (م ٢٣)، أو أي من واجبات أو مسؤوليات الناقل أو الطرف المنفذ البحري الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

تنص المادة ٧٩ (١) ج من الاتفاقية على أنه: "ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية؛ يكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان... يحيل استحقاق التأمين على البضائع لصالح الناقل، أو لصالح شخص مشار إليه في المادة ١٨..."، وحيث إن الاتفاقية أبطلت أيّ بند في عقد النقل عند شموله إحالة لاستحقاق التأمين على البضائع من الشاحن إلى الناقل أو أي شخص يكون الناقل مسؤولاً عنه بموجب المادة ١٨ من الاتفاقية، وقد اشتملت هذه المادة على جميع الحالات التي تسبب بطلاناً لأي بند في عقد النقل حال إحالة استحقاق التأمين على البضائع لصالحهم.

وفضلاً عن أن إحالة استحقاق التأمين على البضائع لصالح الناقل تجعل عقد النقل باطلاً، تحدد المادة ١٨ من الاتفاقية بعض الأشخاص الذين إذا أُحيل إليهم استحقاق التأمين تسبب بطلان العقد، وهؤلاء الأشخاص تابعون للناقل، وهو مسؤول عن أفعالهم كذلك في حالة الهلاك، أو التلف، أو التأخر في تسليم البضائع.

وتُبطل الفقرتان الفرعيتان (أ، ب) من المادة ٧٩ (٢) من الاتفاقية أيّ حكم في عقد النقل - ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية - فتضمنت الفقرتان الفرعيتان (أ، ب) أنه إذا كان عقد النقل يستبعد أيّاً من واجبات أو مسؤوليات الشاحن المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، أو يحد أو يزيد منها - بصورة مباشرة أو غير مباشرة - من تسليم البضائع للناقل، وتعاون الشاحن مع الناقل على توفير المعلومات والتعليمات والمستندات بالمعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد، ومن مسؤولية الشاحن عن أشخاص آخرين (م ٣٤)، ومن مسؤولية الحائز المقررة بموجب عقد النقل (م ٥٨)، ومن التزام الشاحن بالالتزام الخاص بشأن البضائع الخطرة (م ٣٢)، ومن تولي الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته (م ٣٣)، ومن التزامات الطرف المسيطر، وتسليم البضائع، وإحالة الحقوق، ومن باقي الواجبات التي تقع على عاتق الشاحن ومن يمثلونه بموجب هذه الاتفاقية.

وهل تشكل جملة: (يستبعد أو يحد من واجبات الناقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة) "مصطلحاً في عقد النقل"، الذي يعد باطلاً عملاً بالمادة ٧٩ (١)؟ ويرد البعض - كما سبق بيانه - بأن قواعد روتردام تركت قضية مسؤولية مثل هؤلاء الأشخاص - بما في

ذلك صلاحية "شرط الهيمالايا" - للقانون الوطني، وهذه القضية تخرج عن نطاق المادة ٣٠٧٩.

## استثناءات على ما يُستبعد من قواعد روتردام (القواعد الخاصة بشأن العقود الكمية)

تنص قواعد روتردام في فقرتها الثانية من مادتها الأولى على أن "العقد الكمي" يعني "عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدًا أدنى، أو حدًا أقصى، أو نطاقًا معينًا". ويمكن أن ينطبق على كميات منخفضة تصل إلى ٣ حاويات يتم شحنها على مدار عام أو أكثر<sup>٣١</sup>.

فعقد النقل الكمي له خصوصية تعاقدية؛ لما يشمله عقد النقل الذي يكون محله كمية ضخمة من البضائع المنقولة التي تكفل توازنًا اقتصاديًا فيما بين الشاحن والناقل في الحقوق والالتزامات؛ لما للناقل والشاحن من ثقل اقتصادي لكل منهما.

<sup>30</sup> QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org>

تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، ص ١٣٣.

<sup>31</sup> 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, [https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/ESC\\_PositionPaper\\_March2009.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ESC_PositionPaper_March2009.pdf),

تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/٣١.

ويتعارض المنظور الذي يفترض أن الناقلين سيسعون دائماً إلى الإفادة من الشاحنين الأصغر حجماً من خلال إجبارهم على قبول المسؤولية، وغيره من الشروط على حساب الشاحنين- يتعارض مع الخبرة الكبيرة التي مر بها الشاحنون الأمريكيون عند التفاوض على عقود الخدمة مع شركات النقل البحري المنتظم، ويتم الاعتراف بعقود الخدمة رسمياً بموجب قانون الشحن في الولايات المتحدة، وقد تم استخدامها على نطاق واسع من قبل كل من الشاحنين الكبار والصغار لأكثر من عقد<sup>32</sup>.

فعقد النقل الكمي يحتاجه كبار الشاحنين لشحن كميات من البضائع التي لا تستوعبها سفينة واحدة؛ كمن يتعاقد على نقل كميات كبيرة من القمح، أو شحنات ضخمة من الحديد؛ فهي بضائع تحتاج إلى سلسلة من الشحنات يتفق عليها الناقل والشاحن، كما يمكن التعاقد لشحن كمية من البضائع بحد أدنى، أو حد أقصى، أو نطاق معين.

فمثلاً، الشاحن الذي يتعاقد مع الناقل على نقل كمية من حديد التسليح من دولة إلى أخرى لبناء مشروع معين -على أن تكون هذه الكمية بحد أدنى معين، أو بحد أقصى معين، أو أن يتعاقد الشاحن مع الناقل على نقل الكمية التي يحتاجها لمشروع معين- فحينها تحدد الكمية بنطاق هذا المشروع، وكل ذلك في فترة زمنية متفق عليها.

---

<sup>32</sup>RESPONSE OF THE NATIONAL INDUSTRIAL TRANSPORTATION LEAGUE (NITL) TO THE EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL POSITION PAPER ON THE ROTTERDAM RULES,  
[https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/NITL\\_ResponsePaper.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/NITL_ResponsePaper.pdf)

فهل يعتبر عدد معين من الحاويات "كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات"؟ وما الحد الأدنى لنطاق الشحنات في إطار زمني تعاقدي؟ وهل تعريف "العقد الكمي" فضفاض للغاية؟ والإجابة عن هذه التساؤلات رداً على جدال منتقدي استثناء العقد الكمي بأن هذا التعريف فضفاض للغاية: أنه حتى العدد القليل جداً من الشحنات - كما يزعمون - يمكن أن يفي بمتطلبات تعريف العقد الكمي، والسؤال الآن عمّا إذا كانت هناك وسيلة معقولة للحد من هذا المفهوم، فقد يُقترح فرض قيود نوعية، مثل: "عدد كبير من الشحنات"، ولكن هذا من شأنه أن يثير التساؤل حول ما هو "العدد الكبير من الشحنات"؟<sup>33</sup>. فكان الحل الأمثل لتحديد عدد الشحنات التي تفي بتعريف العقد الكمي هو ترك النص كما هو فضفاضاً؛ لعدم إثارة المزيد من الجدل.

ولكن هل التقييد الكمي - مثل "أكثر من مائة شحنة سنوياً"، أو "أكثر من مائة ألف طن من البضائع" - أكثر منطقية؟ ويرد البعض بأنه في الواقع، كان هناك اقتراح في الدورة الحادية والعشرين لفريق الأونسيترال العامل على غرار: "الكمية المحددة للسلع المشار إليها لا بد أن تكون ٦٠٠ ألف طن، وأن يكون الحد الأدنى من سلسلة الشحنات المطلوبة هو خمس شحنات"<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org>، ٢٠١٩/١٢/١٤، تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، ص ١٤٤، ١٤٥.

<sup>34</sup> (انظر: تقرير ٢١ للفريق العامل الثالث (قانون النقل) عن أعمال دورته الثانية عشرة (فيينا، ٦-١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣)، A/CN.9/544، الفقرة ٢٥١). ومن شأن هذا النهج أن يسبب مشكلة أخرى، وإن كان يمكن التنبيه به إلى حد كبير، حاشية المرجع السابق،

QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org>

فالرقم المحدد يتسم بقدر مفرط من الشكلية، وقد يكون الرقم منطقيًا في بعض مجالات التجارة ولا يكون منطقيًا في مجالات تجارية أخرى، وعلاوة على ذلك فإن الأطراف لن تعلم -على وجه اليقين- حتى يتم التوصل إلى العدد المحدد من الشحنات، أو الحجم المحدد من الشحنات، وما إذا كانت العقود السابقة مؤهلة كالعقود الكمية؛ مما يخلق ظروفًا تجارية غير مؤكدة، وبعد جهود طويلة، توصلت وفود كثيرة موفدة إلى فريق الأونسيترال العامل إلى نتيجة مفادها أنه لا توجد طريقة معقولة تجاريًا للحد من تعريف عقود الكمية. وبدلاً من ذلك، اتفقوا على أنه من المنطقي تعزيز متطلبات الحماية لأي خروج عن الاتفاقية بمقتضى المادة ٨٠؛ وذلك لحماية الطرفين من أي إساءة لاستخدام أحكام حرية التعاقد، حتى في حالة الشحنات الصغيرة<sup>٣٥</sup>.

### شروط صحة الخروج عن الأحكام العامة بشأن العقود الكمية:

أوردت قواعد روتردام ٢٠٠٨ شروط صحة الخروج عن الأحكام العامة، وذلك بشأن العقود الكمية، واستثناءً عنالمادة ٧٩، فتخرج القواعد عن تطبيق بعض أحكامها عند وجود عقد كمي بين الناقل والشاحن، وذلك كما يلي:

١ تنص المادة ٨٠ (١) من الاتفاقية على استثناءات على المادة ٧٩، فتستبعد الاتفاقية بعض الأحكام فيما يخص العقود الكمية، فإذا انطبقت الاتفاقية على

تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، ص ١٤٤، ١٤٥.

<sup>35</sup> QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org>، تاريخ دخول الموقع: ٢٠١٩/١٢/١٤، ص ١٤٤، ١٤٥.

العقد الكمي بين الناقل والشاحن؛ فيجوز أن ينص العقد الكمي على حقوق وواجبات ومسئوليات أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسئوليات التي تفرضها الاتفاقية.

ويكون هذا "الخروج" -على حد وصف نص الاتفاقية- عن الأحكام العامة المقررة في الفصل السادس عشر من الاتفاقية الخاص بصحة الأحكام التعاقدية.

٢ - يجب أن تتوفر شروط محددة حتى يكون الخروج عن الأحكام العامة المقررة في الاتفاقية ملزماً بمقتضى المادة ٨٠ (١) بشأن العقود الكمية، فيجب أن تتوفر الشروط الآتية الواردة في المادة ٨٠ (٢) حيث تقرر:

أ - أنه يجب أن يكون الخروج جلياً، ويذكر صراحة في عقد النقل الكمي أنه يخرج عن نطاق تطبيق هذه الاتفاقية، فالأصل في عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن هو خضوعه للاتفاقية، طبقاً لنطاق تطبيق هذه الاتفاقية، إلا أنه خرج عن نطاق هذه الاتفاقية بزيادة أو نقصان حقوق وواجبات ومسئوليات عن الحقوق والواجبات والمسئوليات التي تفرضها الأحكام العامة المقررة في الاتفاقية، فأقرت الاتفاقية استثناءً على الأصل في حالة عقد النقل الكمي؛ ما دعا إلى ذكر أي خروج عن الأصل صراحة (المادة ٨٠ (٢) أ).

ب - تقرر المادة ٨٠ (٢) ب أنه يتم التفاوض عليه بصورة منفردة وبعيدة عن أي عقود أخرى من أنواع عقود النقل البحري، أو أنه يجب تحديد -وبجلاء ووضوح- كل ما يخص الخروج عن الاتفاقية في أبواب عقد النقل الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية عند كتابة العقد.

ج - يضاف إلى الشرطين السابقين -وطبقاً لنص المادة ٨٠ (٢) ج من الاتفاقية- أنه يجب إتاحة فرصة للشاحن لإبرام عقد نقل طبقاً لهذه الاتفاقية، وتنص الفقرة الفرعية (ج) على أنه: "وتتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمتثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجه إليه إشعار بتلك الفرصة".

د - وحددت المادة ٨٠ (٢) د من الاتفاقية الإطار العام الذي يسلكه كل من الشاحن والناقلين للتمتع بميزات العقد الكمي المقررة في المادة ٨٠ من



الاتفاقية؛ إذ إنه يجب ألا يكون الخروج عن الأحكام العامة في الاتفاقية إلا بأحد السبل الآتية:

(١) ألا يكون إدراج الخروج عن الأحكام العامة المقررة في الاتفاقية عن طريق الإشارة إلى مستند آخر غير عقد النقل الكمي، ويعد هذا الشرط كمفهوم المخالفة للفقرة الفرعية (أ) من الفقرة ٢ من نفس المادة التي تنص على أن "يتضمن العقد الكمي بيانًا جليًا بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية".

(٢) وألا يكون إدراج الخروج عن الاتفاقية عن طريق الإدراج في عقد إذعان غير قابل للتفاوض، ويعد هذا الشرط تضييقًا آخر على كل من يريد الخروج عن الاتفاقية، حتى ولو عن طريق استثناء العقد الكمي المقرر بموجب المادة ٨٠ من الاتفاقية، وهذا يعد زيادة في الإصرار على جعل الخروج على الاتفاقية استثناءً لا يُقاس عليه، وغير خاضع للتأويل، وذكرت حالات الخروج على سبل الحصر.

٣ وتقتضي المادة ٨٠ (٣) من الاتفاقية بأنه لا يمثل عقدًا كميًا ما لدى الناقل من جداول بالأسعار، والخدمات، ومواعيد قيام ووصول سفن النقل، وعقود نقل أو "مستند النقل"، أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه؛ بل يجب التعاقد على العقد الكمي كعقد أصيل محرر كعقد كمي من البداية، ولا يعلن عنه بجداول أسعار وخدمات، أو عقود نقل أو "مستند النقل"، أو سجل النقل الإلكتروني سابقة الإعداد، أو مطبوعة وغير قابلة للتفاوض، أو أي مستند مشابه كما هو سائد لدى الناقلين، كما تقتضي الفقرة ١ من هذه المادة، إلا أن الفقرة ٣ من المادة ٨٠ أجازت للناقل والشاحن أن تدرج تلك المستندات عن طريق الإشارة إليه في العقد الكمي ضمن أحكام وبنود العقد.

ويؤكد مجلس الشاحنين الأوروبيين (ESC) أن الركود الاقتصادي الحالي سيؤدي بالشاحنين إلى قبول شروط المسؤولية غير المواتية مقابل معدلات أقل، ويتجاهل ESC القوة التفاوضية التي يتمتع بها الشاحنون حاليًا، استنادًا إلى سعة السفينة الزائدة والمتوفرة في جميع أنحاء العالم، وبالنسبة للشاحنين والناقلين الذين يختارون معالجة

الشروط المتعلقة بالمسئولية في العقد الكمي سيكون من واجب هذه الأطراف مراجعة الشروط والأحكام المدرجة في العقد، ويجب على الشاحنين الذين يقررون الشحن بموجب العقد الكمي الانخراط في ممارسات تجارية حكيمة، ولا تقبل رابطة النقل الصناعي الوطنية (NITL) الموقف الواضح لمجلس الشاحنين الأوروبيين (ESC) بأنه ينبغي حماية الشاحنين من فشلهم في قراءة شروط العقد والتفاوض بشأنه قبل قبول شروطه<sup>36</sup>.

### محددات للاستثناء المقرر للعقد الكمي:

وليس معنى استثناء العقد الكمي المقرر بموجب الفقرات ١، ٢، ٣ من المادة ٨٠ أن الناقل والشاحن لديهما مطلق الحرية في التغيير في أي من الحقوق والواجبات والمسئوليات لتكون أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسئوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية؛ فقد قررت الفقرات ٤، ٥، ٦ من المادة ٨٠ من الاتفاقية بعض المحددات لهذا الاستثناء.

### أولاً: حالات عدم انطباق العقد الكمي

١. وإذ تقرر المادة ٨٠ (٤) من الاتفاقية أن الفقرة ١ من المادة نفسها لا تنطبق على الحقوق والواجبات والمسئوليات المنصوص عليها، أو على المسئولية الناشئة عن الإخلال بها، والواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ، ب) من المادة

<sup>36</sup>[https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/NITL\\_ResponsePaper.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/NITL_ResponsePaper.pdf)

تاريخ دخول الموقع: ٢٠٢٠/٨/١٠، تعليق الشاحنين الأمريكيين على وجهة نظر مجلس الشاحنين الأوروبيين، بيان، ص ١٠.

١٤ التي تحدد واجبات معينة على الناقل -التي تنطبق على الرحلة البحرية- التي تلزم الناقل ببذل العناية الواجبة قبل الرحلة البحرية، وفي بدايتها، وأثناءها، ولترجع إلى التمسك بأحكام المادة ٧٩ ليكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان يستبعد، أو يزيد، أو ينقص من حقوق وواجبات ومسئوليات الناقل والشاحن أو من يمثلونهما المقررة بموجب الاتفاقية بحجة أن العقد عقد كمي.

فلا يجوز الاتفاق على التغيير من حقوق وواجبات ومسئوليات الناقل -أو من يمثلونه- لتكون أكثر أو أقل من الحقوق والواجبات والمسئوليات التي تفرضها هذه الاتفاقية، حتى ولو كان العقد عقداً كمياً، ولترجع إلى التمسك بأحكام المادة ٧٩ ليكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان يستبعد، أو يزيد، أو ينقص من حقوق وواجبات ومسئوليات الناقل والشاحن أو من يمثلونهما.

فتقتضي المادة ١٤ (أ) من الاتفاقية إلزام الناقل بجعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها صالحة من بداية الرحلة البحرية حتى نهايتها.

ولم ينته الأمر إلى هذا؛ بل اقتضت المادة ١٤ (ب) تجهيز السفينة بالمعدات والإمدادات، وتطعيمها على نحو ملائم، والإبقاء عليها كذلك طوال الرحلة البحرية، فتتص المادة ١٤ (ب) من الاتفاقية على: "وتطعيم السفينة، وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم، وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة".

وجعلت الفقرة (ب) -سالفة الذكر- تطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات "على النحو الملائم"، لفتح المجال أمام الأعراف البحرية التي تحكم وتنظم أصول تجهيز السفينة منذ بداية الرحلة البحرية حتى نهايتها.

٢. وتقرر المادة ٨٠ (٤) من الاتفاقية أن الفقرة ١ من المادة نفسها لا تنطبق على الحقوق والواجبات والمسئوليات المنصوص عليها، أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها والواردة في المادة ٢٩ من الاتفاقية الخاصة بواجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات، ولترجع إلى التمسك بأحكام المادة ٧٩ ليكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان يستبعد، أو

يزيد، أو ينقص من حقوق وواجبات ومسئوليات الناقل والشاحن أو من يمثلونها المقررة بموجب الاتفاقية بحجة أن العقد عقد كمي.

إذ تقضي المادة ٢٩ (١) من الاتفاقية بأن على الشاحن تزويد الناقل -وفي الوقت المناسب- بالمعلومات والتعليمات والمستندات التي تخص البضائع المراد نقلها بموجب عقد النقل، والتي لم تكن متاحة للناقل -في حدود المعقول، وبشكل مناسب- من مصدر آخر غير الشاحن، وهي -في حدود المعقول- ضرورية.

ويُقصد بحدود المعقولة هنا ما تحدده الأصول والأعراف البحرية من المعلومات، والتعليمات، والمستندات التي تخص البضائع المراد نقلها، والتي تعين الناقل أو الطرف المنفذ على إتمام مهمته بشكل مناسب، وعلى أن تكون هذه المعلومات، والتعليمات، والمستندات التي يوفرها الشاحن للناقل -في حدود المعقول، وبشكل مناسب- ضرورية من أجل "مناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ".

وتكون هذه المعلومات، والتعليمات، والمستندات التي يوفرها الشاحن للناقل من أجل إعانة الناقل على الامتثال لقوانين، أو لوائح، أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل، ويكون على الناقل أن يبلغ الشاحن -وفي الوقت المناسب- بما يلزمه من المعلومات، والتعليمات، والمستندات التي تعينه على الالتزام بالقوانين، واللوائح، والاشتراطات الأخرى التي تتعلق بعملية النقل المزمع إجراؤه.

"ليس في هذه المادة ما يمس أي واجب محدد بتوفير معلومات، وتعليمات، ومستندات معينة ذات صلة بالبضائع، عملاً بما تقرره السلطات العمومية من قوانين، أو لوائح، أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتمد".

فلا يمكن النص في عقد النقل البحري على استبعاد أو مخالفة الفقرتين الفرعيتين (أ)، (ب) من المادة ٢٩ (١) من الاتفاقية بشأن المعلومات، والتعليمات، والمستندات التي يقوم الشاحن بتزويد الناقل بها، ليكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان يستبعد، أو يزيد، أو ينقص من حقوق وواجبات ومسئوليات الناقل والشاحن أو من يمثلونها المقررة بموجب الاتفاقية.

٣. وكذلك إذ تقرر الفقرة (٤) من المادة ٨٠ من الاتفاقية أن الفقرة ١ من نفس المادة لا تنطبق على الحقوق، والواجبات، والمسئوليات المنصوص عليها، أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، والواردة في المادة ٣٢ من الاتفاقية والخاصة بالقواعد، خاصة بشأن البضائع الخطرة، ولترجع إلى التمسك بأحكام المادة ٧٩ ليكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان يستبعد، أو يزيد، أو ينقص من حقوق وواجبات ومسئوليات الناقل والشاحن أو من يمثلونهما المقررة بموجب الاتفاقية بحجة أن العقد عقد كمي.

إذ يمكن أن تكون البضائع المراد نقلها خطرة، أو يحتمل أن تكون خطرة أثناء عملية النقل على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، إما بحكم طبيعتها وإما خاصيتها، ففتتضي المادة ٣٢ (أ) أن يلتزم الشاحن بأن يبلغ الناقل أو الطرف المنفذ -وفي الوقت المناسب، وقبل تسليم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ، بخطورة البضائع، فإذا لم يقم الشاحن بالتزامه كان مسؤولاً عما ينتج عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر يلحق بالبضاعة، أو عما قد ينتج عن تلفيات أو اضرار في السفينة ذاتها، إذ إن نص المادة ٣٢ (أ) من الاتفاقية جاء عاماً، حيث ذكر أن الشاحن يكون مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من "... خسارة أو ضرر"، فوسّع النص من نطاق المسؤولية، سواء كانت عن الخسارة، أو الضرر الذي لحق بالبضاعة، أو السفينة ذاتها.

كما أن على الشاحن أيضاً -ووفقاً للمادة ٣٢ (ب)- أن يلتزم بوضع علامة أو وسم على البضائع الخطرة تشير إلى طبيعة وخطورة هذه البضائع، وعلى أن تتوافق هذه العلامة أو الوسم مع القوانين، أو اللوائح، أو الاشتراطات الأخرى السارية في الدول التي من المزمع أن تمر بها هذه البضائع، إذ من الممكن أن تكون لكل دولة اشتراطات معينة قد تختلف من دولة لأخرى، وهذا التزام خاص بالشاحن الذي يقوم - بدوره- بتسليم البضاعة إلى الناقل أو الطرف المنفذ، وهو أعلم بطبيعة بضاعته وخطورتها أكثر من أي أحد آخر، وعدم التزام الشاحن يُحمّله تبعات ما ينتج عن هذا التقصير من خسارة أو ضرر.

٤. وكذلك تقرر المادة ٨٠ (٤) من الاتفاقية أن الفقرة ١ من نفس المادة لا تنطبق على أيّ مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة ٦١

من الاتفاقية والخاصة بفقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية، ولترجع إلى التمسك بأحكام المادة ٧٩ ليكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان يستبعد، أو يزيد، أو ينقص من حقوق وواجبات، ومسئوليات الناقل والشاحن أو من يمثلونهما المقررة بموجب الاتفاقية بحجة أن العقد عقد كمي.

فتقضي المادة ٦١ من الاتفاقية بأنه ليس للناقل أو أي من الأشخاص الذين يمثلونه والمذكورين في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسب ما تنص عليه المادة ٥٩ من الاتفاقية، أو حسب ما ينص عليه عقد النقل، وذلك أن المادتين ١٨ و ٥٩ تخرجان عن نطاق المادة ٨٠ (١) التي تخص القواعد الخاصة بشأن العقود الكمية.

إذ تقرر المادة ٦١ أنه لا يحق للناقل أو لأي شخص آخر يمثله -وفق المادة ١٨- أن ينتفع بميزة الحد من المسؤولية، ويتناول البحث المادة ١٨ بمزيد من الإيضاح لتحديد الأشخاص المحددين في هذه المادة الذين يتمتعون بالحد من المسؤولية، أو لا يتمتعون بالحد من المسؤولية وفقاً للمادة ٥٩ من الاتفاقية، أو حسب ما ينص عليه عقد النقل.

وبمفهوم المخالفة يكون المادة ٦١ (١) هو؛ إذا ثبت أن الناقل أو من يمثلونه وفق المادة ١٨ من هذه الاتفاقية تسببوا في أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل أو من يمثلونه أو إغفال شخصي منهم، وهم أصحاب المصلحة في المطالبة بأي حق في الحد من المسؤولية، فإذا ارتكب فهذا الفعل أو هذا الإغفال الشخصي الذي نتجت عنه الخسارة بقصد إحداث تلك الخسارة، أو عن استهتار وعن علم بمجرد احتمال حدوث تلك الخسارة؛ فحينها لا يحق للناقل أو لمن يمثلونه وفق المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية.

وبمفهوم المخالفة أيضاً يكون حكم المادة ٦١ (٢) هو: إذا ثبت أن الناقل أو من يمثلونه -وفق المادة ١٨- تسببوا في التأخر في التسليم الناجم عن إخلال الناقل أو من يمثلونه -وفق المادة ١٨ وفق هذه الاتفاقية- وتعزى إلى فعله أو إغفال شخصي منهم، وهم أصحاب المصلحة في المطالبة بأي حق في الحد من المسؤولية، فإذا ارتكب فهذا الفعل أو هذا الإغفال الشخصي الذي نتج عنه تأخير بقصد إحداث تلك الخسارة، أو عن استهتار، وعن علم بمجرد احتمال حدوث تلك الخسارة؛ فحينها لا يحق للناقل أو لمن يمثلونه -وفق المادة ١٨- أن ينتفع بالحد من المسؤولية.

فلا يجوز للناقل -أو من يمثلونه وفق المادة ١٨- الدفع بجواز الاتفاق على تحرير عقد كميّ يستبعد، أو يزيد، أو ينقص من حقوق وواجبات ومسئوليات الناقل والشاحن أو من يمثلونهما المقررة بموجب الاتفاقية، إذ إنه حرّم نفسه ومن يمثلونه من ميزة الحد من المسؤولية بحكم تصرفه، أو تصرف من يمثله.

ولا مناص هنا من الرجوع عن حجة أن العقد عقد كمي، والالتجاء إلى التمسك بأحكام المادة ٧٩، ليكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان يستبعد، أو يزيد، أو ينقص من حقوق وواجبات ومسئوليات الناقل والشاحن أو من يمثلونهما المقررة بموجب الاتفاقية.

وتنص المادة ٦١ من الاتفاقية على أنه: "لا يحق للناقل، ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٨، أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسب ما تنص عليه المادة ٥٩،..."، والتي توضح حدود مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية، وتحدث عن تفاصيل هذه المادة في موضعها من البحث.

### ثانياً: سريان عقد النقل الكمي في مواجهة شخص آخر غير الشاحن:

تقضي المادة ٨٠ (٥) من الاتفاقية بأنه إذا كان عقد النقل الكمي الذي يكون بين الناقل والشاحن يفي بما تقتضيه الفقرة ٢ من هذه المادة، والتي سبق تناولها بالإيضاح، فتسري أحكام هذا العقد الكمي التي تخرج عن هذه الاتفاقية، ويمتد إلى ما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن، وهذا يُعد استثناءً مشروطاً بشرطين:

(أ) تشترط المادة ٨٠ (٥) أ، علم هذا الشخص بمعلومات تبين بجلاء أن هذا العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأن يكون هذا العلم مصحوباً بموافقة الصريحة بأنه يكون ملزماً بذلك الخروج عن هذه الاتفاقية، وهذا الشرط لصالح الشخص غير الشاحن الذي يعد غريباً عن العقد، والجدير بالحماية التي توفرها هذه الاتفاقية، خصوصاً إذا كانت هذه الشروط بخصوص العقد الكمي التي هي أصلاً شروط مشددة تحفظ للعقد الكمي خصوصيته دون غيره من العقود.

(ب) وتشترط المادة ٨٠ (٥) ب أيضًا ألا تكون هذه الموافقة مبينة في جدول الأسعار والخدمات المعلنة الخاص بالناقل، أو مستند النقل، أو سجل النقل الإلكتروني، فإنّ ما لدى الناقل من جداول بالأسعار والخدمات، ومواعيد قيام ووصول سفن النقل، وعقود النقل أو "مستند النقل"، أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه؛ يُفقد أي شخص غير الناقل ميزة الخروج عن هذه الاتفاقية، والالتحاق بميزات العقد الكمي؛ بل يجب التعاقد على العقد الكمي كعقد أصيل محرر كعقد كمي من البداية، وليس سابق الإعداد، أو مطبوعًا وغير قابل للتفاوض، أو أي مستند مشابه كما هو سائد لدى الناقلين، فإن ذلك لا يمثل عقدًا كميًا.

### ثالثًا: عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة للخروج عن الاتفاقية

تقرر المادة ٨٠ (٦) من الاتفاقية أن يكون عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لخروج عقد النقل من هذه الاتفاقية وفقًا للمادة ٨٠ من الاتفاقية على الطرف المطالب بالمنفعة العائدة عليه من هذا الخروج، بأن يثبت أن هذا العقد عقد كمي، فهذا الشرط منطقي؛ إذ لا يمكن أن يكون الطرف غير المستفيد، أو ممكن أن يكون مضرورًا من هذا الخروج، أن يثبت خروج عقد النقل من هذه الاتفاقية؛ بل إن الطرف غير المستفيد من هذا الخروج له أن يثبت دخول هذا العقد في هذه الاتفاقية بعقد النقل البحري الخاضع لهذه الاتفاقية، وهذا هو الأصل، وما يردُّ عليه من شروط خروج العقد من هذه الاتفاقية هو الاستثناء، وتكون مهمة الطرف المستفيد هي إثبات هذا الاستثناء.

### ما يُستبعد من قواعد روتردام بشأن الحيوانات الحية والبضائع الأخرى:

تقضي المادة ٨١ من روتردام -وبصرف النظر عن المادة ٧٩ التي تبطل عقد النقل الذي يُستبعد واجبات ومسئوليات كل من الناقل وتابعيه، والشاحن ومن يقوم مقامه وفقًا للاتفاقية، ودون مساس بالمادة ٨٠ التي لا تُعدّ العقد الكمي خروجًا عن



الاتفاقية- بأنه يجوز لعقد النقل أن يستبعد واجبات أو مسؤوليات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو يحد منها، إذا تحقق أحد الشرطين الآتيين، وأحدهما يخص القواعد الخاصة بشأن الحيوانات الحية، والآخر يخص بضائع أخرى معينة، وهما:

١ يجوز لعقد النقل أن يستبعد واجبات أو مسؤوليات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو يحد منها إذا كانت البضائع عبارة عن حيوانات حية، إلا أن هذا الاستبعاد أو الحد لا يكون نافذاً إذا أثبت المُطالب أن الناقل أو شخصاً من تابعيه -ومشار إليهم في المادة ١٨- تسبب في هلاك البضائع، أو تلفها، أو التأخر في تسليمها، وكان ذلك ناتجاً عن فعل أو إغفال من جانب الناقل أو تابعيه، وارْتُكِبَ بقصد إحداث ذلك الضرر، أو ارتُكِبَ باستهتار وعن علم باحتمال حدوث ذلك الضرر (المادة ٨١ (أ)).

فهذا الاستبعاد أو الحد لا يكون نافذاً إذا أثبت أنه نتيجة فعل أو إغفال فعل بقصدٍ أو استهتارٍ، وعن علم باحتمال حدوث ضرر؛ ولذلك اتسعت اتفاقية روتردام، بعد اتفاقية هامبورج، في نطاق تطبيقها ليشمل الحيوانات الحية، فقد جاءت اتفاقية هامبورج على النقيض من بروكسل، فشمل تعريف البضائع في المادة ٥/١ الحيوانات الحية، حيث تنص على أنه: "يشمل مصطلح "البضائع" الحيوانات الحية...".

فقد شملت كل البضائع بغير استثناء؛ ولذا لم تذكر في تعريف اصطلاح "البضائع" إلا أمرين: التأكيد على شمول هذا الاصطلاح للحيوانات الحية؛ لإبراز الفرق بينها وبين اتفاقية بروكسل في هذا الخصوص، وكان من أسباب العدول عن إقصاء الحيوانات الحية عن نطاق الاتفاقية الجديدة إلحاح الدول المُصدِّرة لهذه الحيوانات في إخضاعها لأحكام الاتفاقية<sup>٣٧</sup>.

<sup>٣٧</sup> د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج ١٩٧٨)، دار النهضة العربية، ١٩٩٢، ص ٣٤.

وتعفي المادة ٥/٥ من هامبورج الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم نقل الحيوانات الحية، ويكفي الناقل أن يثبت أنه راعى كل التعليمات التي أصدرها إليه الشاحن بخصوص عملية النقل هذه، وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يُعزى إلى المخاطر التي تلازم طبيعة نقل الحيوانات الحية، ما لم يتوافر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج -كله أو بعضه- عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل، أو مستخدميه، أو وكلائه.

٢ يجوز لعقد النقل، وفقاً لقواعد روتردام، أن يستبعد واجبات أو مسؤوليات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو يحد منها إذا كانت طبيعة البضائع، أو حالتها، أو الظروف والأحكام والشروط التي سيجري بمقتضاها تنفيذ النقل تسوّغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص، فإن هذا الاستبعاد أو الحد يكون نافذاً بشرط ألا يكون عقد النقل محل الاستبعاد أو الحد عبارة عن شحنات تجارية معادة تنقل في السياق المعتاد للمهنة، كما يشترط أيضاً ألا يصدر لنقل تلك البضائع مستند نقل قابل للتداول، أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول (المادة ٨١ (ب)).

وقد أحاط الفريق العامل بشأن قواعد روتردام علماً بالاقترح الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.90 الذي يدعو إلى مكافحة الانتهاكات المزعومة التي اعتبرت حاويات أو عربات طرقية "شحنات غير عادية"؛ بُغية اعتبار الحاوية أو العربة الطرقية وحدة واحدة لأغراض الحد من المسؤولية، واقترحت الوثيقة أنه ينبغي إضافة الجملة التالية إلى نهاية الفقرة الفرعية: "لا يمكن اعتبار الحاويات أو العربات الطرقية، التي تقوم سفينة مجهزة بالكامل أو جزئياً للنقل بنقل هذه الحاويات أو العربات، بمثابة شحنات تجارية غير عادية"، وأعرب الفريق العامل عن رأي مفاده أن هذه الإضافة غير ضرورية؛ لأن عبارات من هذا النوع تظهر عادة في بعض الرحلات البحرية

القصيرة؛ مثل النقل بالعبارة، التي يصدر الناقل بشأنها سندات الشحن البحري عادةً بدلاً من سندات الشحن التي من شأنها أن تؤدي إلى نفس الحالة في كل من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي- فيسبي، بيّد أنه كان من المتوقع أن يؤدي عقد النقل المنطبق في هذه الحالة إلى بدء مشروع الاتفاقية، الذي تقضي أحكامه على هذا الانتهاك، وكان الفريق العامل بشأن قواعد روتردام قد وصل إلى قرار بأن مشروع الفقرة الفرعية (ب) ينبغي أن يوافق عليه بصيغته الحالية<sup>38</sup>.

وذكر القانون المصري الحيوانات الحية في موضعين؛ أحدهما المادة ١٩٤ (٣) التي أعفت كلاً من المؤجر أو تابعيه من المسؤولية حال نفوق الحيوانات الحية أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ أيهما.

والموضع الآخر حين أعفت المادة ٢٣٢ الناقل من المسؤولية حال هلاك الحيوانات الحية، أو ما يلحق بها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناتجاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وكان الناقل قد نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه

<sup>38</sup>UNCITRAL Consolidated Official Reports On the Preparation of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea("The Rotterdam Rules").

تقارير الأونسيترال الرسمية الموحدة بشأن إعداد اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر (قواعد [https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/Compilation\\_of\\_Reports.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Compilation_of_Reports.pdf) روتردام)

, ٢٠٢٠/٨/٧، تاريخ دخول الموقع: 19th Session of WG III (A/CN.9/621) ; referring to A/CN.9/WG.III/WP.81].٧٤٩، ص ١٧٦، ١٧٥، البند

الحيوانات، عندئذ افترض أن الهلاك أو الضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن خطأ الناقل، أو نائبه، أو أحد تابعيه.

ومن المواضيع التي وقف فيها المشروع إلى جانب الناقل فأعفاه من المسؤولية بإثبات يسير؛ حالة نقل الحيوانات الحية، وهو نوع من النقل استبعدته اتفاقية بروكسل، على أساس أن هذه الحيوانات لا تُعتبر بضاعة في حكمها، فاستردته الاتفاقية الجديدة ونظمتها بأحكام ثلاثمئة، ونقلت المادة ٢٣٢ هذا التنظيم، وهلاك الحيوان أو إصابته منسوب إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كما إذا لم يتحمل الحيوان دوار البحر فنفق، أو أخافه منظر البحر فامتنع عن الطعام فهزل، أو أزعجه ارتفاع الأمواج فاقتتل مع غيره من الحيوان فقتل، أو حطم قيوده وانطلق يثير الفزع في السفينة؛ مما اضطر الربان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه<sup>٣٩</sup>.

<sup>٣٩</sup>المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

## الخاتمة

**نتائج البحث:** توسع قواعد روتردام ٢٠٠٨ نطاق انطباقها ليكون من الباب إلى الباب ويشتمل على جزء منه على نقل بحري، ويمكن أن يكون الجزء الآخر من النقل هو نقل بالسكك الحديدية أو نقل بري أو نقل جوي.

يلبي النقل من الباب إلى الباب ضرورات تجارية معمول بها حالياً، لكن لا تجد اتفاقية دولية موحدة للنقل البحري للبضائع تقنن أحكامها، فينطبق على عقد النقل البحري للبضائع، اتفاقيات مثل بروكسل أو هامبورج، وينطبق على النقل بوسائل النقل الأخرى مثل السكك الحديدية أو البري أو الجوي، اتفاقيات نقل أخرى متعددة الأحكام، ولهذا الأونسيترال في عام ٢٠٠٨، إلى اعتماد اتفاقية دولية تعفي بهذه الضرورات التجارية، التي تعرف باتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨).

تهدف قواعد روتردام ٢٠٠٨ إلى توسيع نطاق انطباقها لتشمل نقل البضائع من الباب إلى الباب الذي يشتمل على جزء منه على نقل بحري، فبعد أن كان نطاق انطباق اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ يقتصر على النقل البحري للبضائع من الرافعة إلى الرافعة، ثم وسعت اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ نطاق انطباقها ليكون من الميناء إلى الميناء.

اتسعت قواعد روتردام في نطاق تطبيقها لتشمل نقل الحيوانات الحية، كما فعلت اتفاقية هامبورج، فقد جاءت اتفاقية هامبورج على النقيض من بروكسل. كما قنن القانون المصري نقل الحيوانات الحية كما فعلت اتفاقية هامبورج.

**التوصيات:** ويرى الباحث أن المادة ٢٦ (ب) من روتردام تُخرج أحكام الاتفاقية من دائرة التطبيق في حال وجود صك دولي يتضمن أحكامًا نتطبق على ما قد يحدث من هلاك أو تلف للبضائع، أو تأخر في تسليمها أثناء مدة مسئولية الناقل، ووفقًا للشروط السابق بيانها، وكان من المأمول من روتردام أن توفر نظامًا قانونيًا شاملًا يحكم النقل الدولي متعدد الوسائط، ولا تنكفئ على نفسها لمجرد وجود بديل لها في إحدى مراحل النقل باتفاق بين الناقل والشاحن، كما ورد في المادة ٢٦ من روتردام، أو الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى يشتمل أي جزء منها على نقل بحري (المادة ٨٢)، فيكون لقواعد روتردام زمام المبادرة والغلبة على ما دونها من اتفاقيات أخرى تحكم وسائل نقل أخرى غير النقل البحري، وتجذب المنضمين لهذه الاتفاقيات لصالحها، وتحقق التفرد والمزيد من توحيد نظام عالمي للنقل من الباب إلى الباب، دون تداخل الاتفاقيات وتنازعها بعضها مع البعض.

## مصادر البحث:

### أولاً: مصادر بحث عربية:

- ١- د. محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج ١٩٧٨)، دار النهضة العربية، ١٩٩٢.
- ٢- د. محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية، ١٩٩٠.
- ٣- د. علي جمال الدين عوض، مشاركة إيجار السفن، دار النهضة العربية، ١٩٨٧.
- ٤- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ط ٢٠٠٩.
- ٥ -
- ٦- المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.
- ٧- د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ١٩٩٢.

### أحكام محاكم:

- ٨- أحكام محكمة النقض المصرية.

## الاتفاقيات والقواعد والقوانين

- ٩ - اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م.
- ١٠ - بروتوكول بروكسل ١٩٦٨م.
- ١١ - بروتوكول بروكسل ١٩٧٩م.
- ١٢ - اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م.
- ١٣ - قواعد روتردام ٢٠٠٨م.
- ١٤ - قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، ولائحته التنفيذية.

مواقع على الإنترنت:

- 15- <http://shipinspection.eu/paramount-clause-2> /  
ship inspection. الموقع

ثانياً: مصادر بحث أجنبية:

مؤتمرات علمية:

- 16- QUESTIONS AND ANSWERS ON THE ROTTERDAM RULES BY THE CMI INTERNATIONAL WORKING GROUP ON THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org> .

أبحاث ومقالات ودوريات:

- 17- TOMOTAKA FUJITA, THE COVERAGE OF THE ROTTERDAM RULES, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE <https://comitemaritime.org>.



- 18- MANUELALBA, And others, AN ANALYSIS OF THE SO-CALLED MONTEVIDEO DECLARATION, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE. <https://comitemaritime.org>, CALLED MONTEVIDEO DECLARATION, YEARBOOK 2010 ANNUAIRE. <https://comitemaritime.org>.
- 19- [https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/NITL\\_ResponsePaper.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/NITL_ResponsePaper.pdf). تعليق الشاحنين الأمريكيين على وجهة نظر مجلس الشاحنين الأوروبيين، بيان صحفي.
- 20- UNCITRAL Consolidated Official Reports On the Preparation of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (“The Rotterdam Rules”). [https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/Compilation\\_of\\_Reports.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Compilation_of_Reports.pdf) تقارير الأونسيترال الرسمية الموحدة بشأن إعداد اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر (قواعد روتردام)
- 21- 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, [https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/ESC\\_PositionPaper\\_March2009.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ESC_PositionPaper_March2009.pdf).
- 22- RESPONSE OF THE NATIONAL INDUSTRIAL TRANSPORTATION LEAGUE (NITL) TO THE EUROPEAN SHIPPERS’ COUNCIL POSITION PAPER ON THE ROTTERDAM RULES,

[https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/NITL\\_ResponsePaper.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/NITL_ResponsePaper.pdf) بيان صحفي.