مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: نطاق تطبيق قواعد روتردام
اسم الكاتب: أسماء أحمد الرشيد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/8320
تاريخ الاسترداد: 2025/06/05 22:45 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على
info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
ملتقى الحضارات

مجلة جامعة الشارقة

دورية علمية محكمة

للعلوم القانونية

المجلد 16، العدد 1
شوال 1440 هـ / يونيو 2019 م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

نطاق تطبيق قواعد روتردام

أسمـاء أحمـد الرشيـد

كلية القانون - جامعة الشارقة

الشارقة - الإمارات العربية المتحدة

مكتب أحمد وراشد الرشيد محامون ومستشارون قانونيون

تاريخ الاستلام: 07-05-2016 **تاريخ القبول: 23-05-2017**

ملخص البحث:

تعـددت الجهـود الدوليـة فـي سـبيل خلـق قواعـد قانونيـة موحـدة مواكبـة للتطـورات التكنولوجيـة فـي مجـال النقـل الدولـي للبضائـع وتهـدف إلـى تعزيـز فكـرة الاقتصـاد الحـر وتسـهيل تدفـق البضائـع العابـرة للقـارات، فكانـت اتفاقيـة الأمـم المتحـدة المتعلقـة بعقـود النقـل الدولـي للبضائـع عـن طريـق البحـر كليـاً أو جزئيـاً –قواعـد روتـردام – لعـام 2008 هـي آخـر تلـك المعاهـدات الدوليـة.

وقـد عمـدت الباحثـة فـي هـذا المقـال إلـى النظـر فـي نطـاق تطبيـق قواعـد روتـردام بهـدف تحديـد الحـالات التـي تخضـع لهـذه القواعـد مـن الناحيـة الموضوعيـة والجغرافيـة والشـخصية، بالإضافـة إلـى تحديـد مـدى ملاءمـة الأحـكام المنظمـة للنقـل البحـري فـي القانـون التجـاري البحـري الإماراتـي مـن الناحيـة النطـاق التطبيقـي للاتجاهـات الحديثـة والمسـتجدات فـي مجـال النقـل البحـري للبضائـع، خاصـةً وأنـه لا يـزال يعتنـق أحكامـاً مسـتمدة مـن اتفاقيـة بروكسـل لسـنة 1924 تـارةً، واتفاقيـة هامبـورج لسـنة 1978 تـارةً أخـرى.

الكلمات الدالة: النقل البحري الدولي، نطاق تطبيق، قواعد روتردام، نقل البضائع.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 114 6/27/19 11:26 AM

مقدمة:

إن ما شهده العالم من متغيرات دولية متسارعة في مجال التكنولوجيا، واتجاه دولي نحو اعتناق فكرة الاقتصاد الحر وتدويل التجارة والرغبة في اجتذاب الاستثمارات الخارجية التي تسعى إلى تعزيزها المنظمات الدولية، كل ذلك أدى إلى ضرورة تطوير قانون النقل البحري الدولي ودفعه نحو مواكبة التطورات المعاصرة خاصة مع وجود ثغرات في القوانين الوطنية وتباينها بين الدول، كما أدى إلى إعاقة تدفق البضائع وصعوبة التعاملات بين الدول.

وتعددت الجهود الدولية من أجل خلق قواعد قانونية موحدة تعالج المسائل المستحدثة المتعلقة بعقود النقل في ظل التباين القائم بين التشريعات الوطنية كلٌ حسب حاجة الدولة الداخلية، فسعت المنظمات الدولية جاهدةً إلى وضع اتفاقات تحكم مسؤولية الناقل البحري للبضائع في عقود النقل الخارجية بهدف إيجاد توازن مقبول بين مصالح أطراف عقد النقل البحري. وقد نتج عن تلك الجهود الدولية إبرام اتفاقات متعددة جاءت كل واحدة لمعالجة أوجه القصور التطبيقية التي ظهرت فيما سبقها من قواعد قانونية. وكانت اتفاقية بروكسل (قواعد لاهاي) بشأن تعديل بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن لسنة ١٩٢١([1]) أول تلك الاتفاقات وأعقبتها اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع في البحر (اتفاقية هامبورج) في 1978م، أما اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً – والمعروفة بـ «قواعد روتردام لعام 2008»([2])– فهي آخر تلك المعاهدات الدولية التي لم تدخل حيز النفاذ حتى تاريخ هذه الدراسة ([3]).

(1) تم توقيع لبروتوكول في بروكسل سنة 1924 الذي قرر بموجبه بأن تعطي الدول الموقعة لقواعد الاتفاقية قوة القانون الداخلي وأن تضمن أحكامها قانوناً داخلياً. وأردف ذلك البروتوكول ببروتوكول آخر عام 1968 الذي عدلت بموجبه اتفاقية بروكسل تداركاً لأوجه النقص فيها وذلك من خلال (قواعد ويسبي) التي انصبت على ثلاث مسائل هي: نطاق الدولي لتطبيق المعاهدة ونظام تحديد مسؤولية الناقل البحري وأخيراً أحكام تقادم دعوى المسؤولية الناتجة عن تطبيق المعاهدة ودعاوى الرجوع بالضمان.

(2) وجب التنويه بأنه سيتم الإشارة إلى اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، 11 ديسمبر 2008، في كافة المواضع بدءاً من هذا الموضع بـ»قواعد روتردام»

(3) يلزم أن تصادق على قواعد روتردام 20 دولة لتدخل حيز النفاذ، إلا أن ثلاثة دول فقط صادقت عليها هي: جمهورية الكونغو (بتاريخ 28/01/2014) ومملكة إسبانيا (بتاريخ 19/01/2011) والجمهورية التوغولية (توغو) (بتاريخ 17/07/2012)، في حين أن 25 دولة وقعت على قواعد روتردام ومن بينها الدنمارك، فرنسا، اليونان، هولندا، نيجيريا، سويسرا والولايات المتحدة الامريكية. (موقع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي،
http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html، آخر زيارة: 1/3/2019)

1-16 .indd 115 6/27/19 11:26 AM

أهمية الدراسة:

كان تطبيق الاتفاقات الدولية بشأن نقل البضائع بحراً فيما سبق محصوراً في مرحلة الرحلة البحرية للنقل. إذ كانت اتفاقية بروكسل –وجميع تعديلاتها – تطبق من الرافعة إلى الرافعة 'from tackle-to-tackle'، في حين أن اتفاقية هامبورج مدت نطاقها لتطبق من الميناء إلى الميناء 'port-to-port'.ولما كان الصراع أبدياً بين مصالح الناقلين والشاحنين في سبيل الوصول لحل وسط يوزان بين طرفي عقد النقل، ذهبت الاتفاقات نحو تحديد نطاق تطبيقها بحيث لا يوجد تعارض بين اتفاقات النقل عن طريق البحر وغيرها من اتفاقات تنظم وسائط النقل الأخرى. إلا أنه في ظل العولمة وازياد عمليات الشحن العابرة للأقاليم، بالإضافة إلى شيوع استخدام الحاويات في النقل، صار الاتجاه نحو تقنين عمليات النقل من الباب إلى الباب ' door-to-door' هو الاتجاه الأكثر شمولية.

وتقتصر ورقة العمل هذه على مناقشة نطاق تطبيق قواعد روتردام كونها الأحدث وذلك من خلال مقارنتها مع القواعد القانونية الأخرى مع الاتفاقات الدولية السابقة ذات الصلة.

تظهر أهمية دراسة نطاق تطبيق قواعد روتردام في كونها أحدث اتفاقية دولية في مجال النقل البحري، وأنه لم يسبق تناولها بشكل كافٍ بالفحص والتحليل اللازم على صعيد الوطن العربي، وفي دولة الإمارات العربية المتحدة على وجه الخصوص، وذلك بهدف استخلاص بعض التوصيات التي تمكن المشرع من تحديث القانون الوطني وتطويره بما يتناسب مع متطلبات العصر الحديث، وذلك في حال عدم اتجاهه نحو المصادقة على الاتفاقية محل الدراسة لاعتبارات معينة.

ولهذه الدراسة أهمية تطبيقية، إذ نتمكن من خلالها تحديد عقود النقل البحري التي تخضع لأحكام قواعد روتردام حال دخولها حيّز النفاذ ومصادقة الدولة عليها جاعلة أحكامها قانوناً وطنياً، ومن ثم يتسنى للسلطة القضائية تطبيق أحكامها على ما قد ينشأ من نزاعات مستقبلية.

أهداف الدراسة:

باستقراء ما سبق، ينبغي الإشارة إلى أن الغاية من هذه الدراسة هي تسليط الضوء على نطاق تطبيق قواعد روتردام لتحديد الحالات التي تخضع لقواعد روتردام مع المقارنة بين اتجاه هذه الاتفاقية التي لا تزال غالبية الدول مترددة في المصادقة عليها وبين الاتفاقات النافذة في الوقت الراهن، ومن ثم تحديد موقف المشرع الإماراتي من الاتجاهات الدولية ومدى توافق اتجاهه مع متطلبات العصر الحالي والواقع العملي في مجال النقل البحري.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 116 6/27/19 11:26 AM

ولنتمكن من الوصول إلى نظرة شاملة فيما يتعلق بنطاق تطبيق قواعد روتردام يتعين التمييز بين النطاق الموضوعي والشخصي والمكاني وفقاً للأحكام التي تلك القواعد. وعليه، تعرض هذه الدراسة في المطلب الأول، نطاق تطبيق قواعد روتردام الموضوعي، وفي المطلب الثاني، نطاق تطبيق قواعد روتردام المكاني، أما المطلب الثالث والأخير، نطاق تطبيق قواعد روتردام الشخصي.

المطلب الأول: نطاق تطبيق قواعد روتردام الموضوعي

يُفهم من عنوان قواعد روتردام (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً) أن لهذه الاتفاقية نطاق تطبيقي أوسع من نطاق الاتفاقات التي سبقتها، إذ أنها لم توضع لتنظم عقد النقل البحري فقط. وسنتناول في هذا المطلب النطاق الموضوعي لقواعد روتردام بالبحث والتحليل في ثلاثة أفرع:

الفرع الأول: قواعد روتردام بين النقل البحري والنقل متعدد الوسائط

الفرع الثاني: مستندات النقل في قواعد روتردام

الفرع الثالث: العقود الخاضعة لقواعد روتردام

الفرع الأول: قواعد روتردام بين النقل البحري والنقل متعدد الوسائط

أشارت المادة 5 من قواعد روتردام إلى انطباقها على عقود النقل. وتتضمن المادة الأولى من الاتفاقية تعريفاً لعقد النقل، إذ تنص على أنه ذلك العقد الذي « يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، كما يجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري».

يُخرج التعريف السابق النقل النهري من نطاق تطبيق قواعد روتردام الموضوعي([1])، إلا إذا توافرت فيه شروط النقل متعدد الوسائط الخاضع لنطاقها. يتبين أن قواعد روتردام تطبق على مرحلة الرحلة البحرية لزاماً، كما هو الحال بالنسبة لاتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج([2]). وبعبارة أخرى، لما كان النقل متعدد الوسائط «جائز» الخضوع لأحكام

(1) Yvonne Baatz *et al*, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, (London: informa, 2009), p. 38.

(2) فلا تطبق أحكام اتفاقيتي بروكسل وهامبورج إلا على النقل البحري؛ وتختلف اتفاقية بروكسل عن هامبورج، كون اتفاقية بروكسل لا تطبق على مرحلة الرحلة البحرية في النقل متعدد الوسائط ولو تم إصدار سند شحن فيما يتعلق بهذه المرحلة إذ أنه لم يرد بها أي نص صريح يجيز ذلك، أما اتفاقية هامبورج فتنص في الفقرة (6) من المادة الأولى على أن النقل المتعدد الوسائط لا يعد نقلاً بحرياً يخضع لأحكام الاتفاقية إلا في حدود مرحلة الرحلة

1-16 .indd 117 6/27/19 11:26 AM

قواعد روتردام، فإن النقل إن كان أحادي الواسطة يجب أن يكون نقلاً بحرياً دون غيره من وسائط للقول بخضوعه لقواعد روتردام.

ومع زيادة الإقبال على اعتماد الحاويات في عمليات النقل البحري([1])، جاءت قواعد روتردام بنطاق أوسع من نطاق اتفاقية بروكسل وهامبورج باعتبار أن نطاق تطبيقها لا يقف عند حد الرحلة البحرية فحسب، بل أنها تطبق في حال تخلل نقل البضائع بحراً نقل بوسائط أخرى، كالنقل البري والنهري والجوي([2]). فيتصور سريان قواعد روتردام على تلك المراحل حال توافر شروط تطبيقها وبالآلية المحددة في قواعد روتردام – ولا مجال للتطرق لآلية تطبيقها في هذه الورقة كون الحديث فيها يطول–. وتتأكد هذه النتيجة من خلال ما نصت عليه قواعد روتردام فيما يتعلق بمدة مسؤولية الناقل التي تمتد من وقت تسلم الناقل – أو أي طرف منفذ – للبضائع بغرض نقلها لحين تسليم البضائع المنقولة([3]). ولا خفاء في كون هذه الاتفاقية تأخذ بعين الاعتبار أن النقل الدولي في الوقت الراهن بات يعتمد في جزء صغير منه على النقل البحري مع شيوع النقل من الباب إلى الباب ومن المستودع إلى المستودع([4])، خاصةً مع ازدهار النقل بالحاويات في النقل الملاحي المنتظم([5]).

ويتوجب في هذا الموضع التنويه إلى أن القول بتطبيق قواعد روتردام على المراحل غير البحرية من النقل لا يعني بالضرورة تطبيق أحكام هذه الاتفاقية بذات طريقة تطبيقها على مرحلة النقل البحري، إذ أنه قد تطبق قواعد أخرى حددتها المادتان 26 و82 في الفقرة (أ) من قواعد روتردام، وفي الوقت نفسه قد تخضع المرحلة البحرية لقواعد أخرى غير

البحرية. (للمزيد من التفصيل انظر:

Marian Hoeks, *Multimodal Transport Law: The Law applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods,* (The Netherlands: Kluwer Law International, 2009), p. 249 - 268

(1) أصبح النقل بالحاويات في 2012 ما يقارب 1498 مليون طن، و43% من النقل بالحاويات كان نقلاً من الباب إلى الباب؛ نقلاً عن

Francesco Berlingieri, *International Martime Conventions: The Carriage of Goods and Passengers by Sea*, (New York: Routledge, 2014), Vol. 1, p. 120.

(2) Francesco Berlingieri, *A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*, November 2009, p. 2, published on: https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf (Last Accessed 1/3/2019)

(3) المادة 12 (14)، قواعد روتردام 2008.

(4) Yvonne Baatz, *op cit*, p. 16

(5) انظر ص. 9 من هذا البحث (العقود الخاضعة لقواعد روتردام)

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 118 6/27/19 11:26 AM

روتردام بموجب الفقرات (ب) و(ج) و(د) من المادة 82([1]).

الفرع الثاني: مستندات الشحن في قواعد روتردام

في الوقت الذي قيدت فيه اتفاقية بروكسل نطاق تطبيقها بإثبات عقد النقل في سند الشحن أو وثيقة مماثلة([2]) – وهو اتجاه القانون الإماراتي([3])–، لم تجعل قواعد روتردام – وكذلك قواعد هامبورج([4]) – من إصدار أي مستند شرطاً مسبقاً لتطبيق أحكامها، إذ أنها جاءت لتنظم عقد النقل البحري([5]) دون أن تجعل لمستندات الشحن عنصراً فاعلاً في تحديد نطاقها التطبيقي.

وقد خلت نصوص قواعد روتردام من الإشارة إلى مصطلح 'سند الشحن' أو 'bill of lading' واستبدلته بمصطلح 'مستند النقل' أو 'transport document' وهو ذلك «المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل، والذي: (أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛ (ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه»([6]). ولا يقصد من عدم ذكر مصطلح 'سند الشحن' تهميشه أو عدم أهميته وفقاً لقواعد روتردام، إذ أنه

(1) Samim Ünan, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"*, Meltem Deniz Güner-Özbek (Editor), (London: Springer, 2011), p. 90.

(2) نصت المادة الأولى (ب) على أن: «'عقد النقل' ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سنداً لنقل البضائع بحراً، كما يشمل هذا اللفظ سند الشحن أو الوثيقة المماثلة التي تصدر بمناسبة مشارطة إيجار سفينة وذلك في الفترة التي ينظم فيها هذا السند العلاقة بين الناقل وحامله.»

(3) المادة 282، القانون التجاري البحري الإماراتي (26/1981)، وتقابلها المادة 287، مشروع القانون البحري الإماراتي؛علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي (القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 مع الإشارة إلى مشروع القانون الجديد)، (القاهرة: دار النهضة العربية، 2014)، رقم 189

(4) المادة 2 (1)، اتفاقية هامبورج 1978؛ وضماناً لهذا التوجه، يلاحظ أنه في كافة نصوص اتفاقية هامبورج التي تشير إلى سند الشحن حرص واضعوا الاتفاقية إلى ذكر عبارة «أو وثيقة نقل أخرى تثبت عقد النقل البحري» وذلك لضمان تطبيق أحكامها على أي وثائق تثبت عقد النقل البحري. وقد نصت المادة 18 من اتفاقية هامبورج على إعطاء وثائق النقل الأخرى غير سند الشحن حجية بسيطة لإثبات عقل النقل البحري وتلقي البضائع بالحالة المحددة في المستند، إذ نصت على أنه: «متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات تسلم البضائع الواجب نقلها، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحري وتلقي الناقل للبضائع كما هي موصوفة في تلك الوثيقة.»

(5) Peter Makowski, *The Rotterdam Rules – Scope of Application and Freedom of Contract*, European Journal of Commercial Contract Law, (The Netherlands: Paris Legal Publishers, 2010), Vol. 2, No. 1-2, pp. 9-21 at 12, published on: http://www.ingentaconnect.com/content/plp/ejccl/2010/00000002/F0020001/art00002?crawler=true&mimetype=application/pdf (Last Accessed on 11/10/2015)

(6) المادة الأولى (14)، قواعد روتردام 2008.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 119 6/27/19 11:26 AM

مشمول ضمناً في تعريف 'مستند النقل القابل للتداول'([1])، إلا أن قواعد روتردام تهدف إلى فرض أحكامها على دائرة أوسع من خلال عدم تقييد خضوع عقد النقل البحري لأحكامه بصدور سند شحن أو وثيقة مماثلة، وفتح المجال للإقدام على استخدام سندات أخرى تدخل ضمن مفهوم 'سجل النقل الالكتروني'([2]) و'سند النقل غير القابل للتداول'([3])، والتي أفرد لها أحكاماً خاصة.

تمثيلاً لما سبق، في حال وجود مساحة شاغرة في سفينة معينة قبل البدء برحلتها البحرية من الشارقة إلى الهند لعدم استنفاد أحد المستأجرين للحمولة المخصصة له بموجب مشارطة إيجار، ثم قام المجهز قبل البدء بالرحلة البحرية بالتعاقد مع الشاحن على أن يتم تحديد طريقة التسليم قبل 72 ساعة من وصول السفينة إلى ميناء الوصول([4])، وبالرغم من عدم إصدار مستند نقل في المثال السابق، إلا أن قواعد روتردام قابلة التطبيق كون عقد النقل يعد دولياً وفقاً للمادة الخامسة من الاتفاقية، طالما لم تتوافر أيّ من الاستثناءات الواردة في المادة 6، ولم تنعقد مشارطة إيجار بين الناقل والشاحن([5]). الجدير الذكر أن مثل هذه الحالة لا تخضع لأحكام القانون الإماراتي أو اتفاقية بروكسل كون نطاقها التطبيقي مرتبط بإصدار سند شحن.

بالإضافة إلى ذلك، ذهبت قواعد روتردام إلى تنظيم عقد النقل المفرغ في 'سجل النقل الإلكتروني' أو 'electronic transport record'([6]) وهو ما يتوافق مع أهداف الاتفاقية التي ترمي إلى تحديث الاتفاقات الدولية بما يتوافق مع التطورات التكنولوجية والتجارية في عقود النقل البحري للبضائع.

ورأينا في الموضوع بعد الأخذ بعين الاعتبار الفارق بين توجهات القواعد السابقة،

---

(1) المادة الأولى (الفقرتين 15 و16)، قواعد روتردام 2008؛ ويتضح باستقراء هذه التعاريف أن القاعدة في قواعد روتردام أن مستند الشحن يقوم بذات وظيفة سند الشحن في إثبات عقد النقل وإثبات تسلم البضاعة دون أن يكون ممثلاً للبضاعة ذاتها إلا إن كان المستند قابلاً للتداول.

(2) المادة الأولى (18)، قواعد روتردام 2008.

(3) المادة الأولى (15)، قواعد روتردام 2008.

(4) Samim Ünan, *op cit.*, p. 95.

(5) سيتم التعرض للمواد الخامسة والسادسة تباعاً في هذه الدراسة فيما يلي.

(6) سجل النقل الالكتروني وفقاً للفقرة 18 من المادة الأولى من قواعد روتردام يتمثل بالمعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني والتي (أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛ (ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 120 6/27/19 11:26 AM

وجود القصور في القانون الإماراتي الذي قنن قواعد بروكسل دون الالتفات لمتطلبات عمليات النقل البحري في الوقت الراهن، فجعل نطاق تطبيقه مقيداً بإصدار سند شحن وهو ما لا يتوافق مع متطلبات العصر الحديث، خاصة مع تراجع استخدام سندات الشحن التقليدية والاعتماد بكثرة على الوثيقة البحرية المسماة 'seaway bill'(1) والمستندات الالكترونية (2). لذلك، نهيب بالمشرع الإماراتي إدخال مستندات النقل كافة ضمن نطاق تطبيق أحكامه. أما مستندات النقل الالكترونية فلم يدرج استخدامها في عمليات النقل البحري حتى في الوقت الراهن وذلك في ظل غياب قواعد قانونية مجدية تنظم هذا النوع من السندات، إلا أن قواعد روتردام تهدف لأن تكون أحكامها هي الأساس الذي يُستند عليه لتفعيل التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري، لذلك نعتقد بأن نطاق هذا البحث لا يسمح للتوصية بالأخذ بسندات النقل الالكترونية في القانون الإماراتي، بل ينبغي التروّي في تحديد اتجاه القانون الإماراتي في هذا الشأن.

الفرع الثالث: العقود الخاضعة لقواعد روتردام

أوردت قواعد روتدام حالات تُخضع عقود معينة لقواعد روتردام أو تخرجها من نطاقها التطبيقي الوارد في المادة 5 وهي حالات متعلقة بنوعين من عقود النقل التي ميزت الاتفاقية بينهما، هما: النقل الملاحي المنتظم 'liner transportation' والنقل الملاحي غير المنتظم 'non-liner transportation'. والقاعدة هي خضوع النقل الملاحي المنتظم لقواعد روتردام دون النقل الملاحي غير المنتظم، إلا أن الاتفاقية أوردت استثناءات على تلك القاعدة. وقبل التطرق لتلك الاستثناءات حري بنا الوقوف عند المقصود بالنقل الملاحي المنتظم وغير المنتظم.

بينت مادة التعريفات المقصود بالنقل الملاحي المنتظم بأنه: «خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أو بوسيلة مماثلة، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقاً لجداول زمنية لمواعيد الإبحار المتاحة للكافة»(3). ولم تضع الاتفاقية تعريفاً واضحاً للنقل الملاحي غير المنتظم واكتفت بأنه «أي نقلٍ لا يدخل ضمن النقل المنتظم»(4)، وبالرغم من القصور الوارد في تعريف النقل الملاحي غير المنتظم، إلا أنه بالمعنى المعاكس لتعريف النقل المنتظم قد يستنتج أن النقل غير المنتظم هو

(1) وتختلف عن سند الشحن في أنها لا تمثل البضاعة بل تعد مجرد إثبات شحن البضاعة على ظهر سفينة معينة.

(2) Peter Makowski, *op cit*., p. 13.

(3) المادة الأولى (3)، قواعد روتردام 2008.

(4) المادة الأولى (4)، قواعد روتردام 2008؛ النص باللغة الانجليزية:
"Non-liner transportation means any transportation that is not liner transportation".

1-16 .indd 121 6/27/19 11:26 AM

ذلك النقل: غير المتاح للعموم، ولا يعلن عنه عن طريق النشر أو أي وسيلة مماثلة، وتقوم به سفن تعمل بشكل عشوائي دون تحديد موانئ أو مواعيد للإبحار([1]). وتتفق الباحثة مع الرأي القائل بأنه لا يقصد من النقل غير المتظم أنه غير متاح للعموم أو الأفراد العاديين بل هو ذلك الذي يتم من خلال سفن غير منتظمة تسمى 'tramp ships'([2]). إذ لا يكون لهذه السفن خط ملاحي محدد تتقيد به ولا مواعيد وصول محددة بل يعتمد في تحديد ذلك الميناء الذي تبدأ منه رحلتها البحرية وذلك حسب نوع البضاعة المنقولة والعرض والطلب في تلك المنطقة([3]).

ويظهر من ذلك تمييز قواعد روتردام بين النقل الملاحي المنتظم والنقل الملاحي غير المنتظم الاتجاه نحو تنظيم العقود التي يغيب فيها مبدأ سلطان الإرادة من جانب الشاحن([4])، بحيث يذعن لكافة شروط الناقل، فلا يكون له مناقشة الأخير في السعر أو بنود العقد، لذلك جاءت الاتفاقية لوضع نظام قانوني ينظم هذا النوع من العلاقات في سبيل خلق توازن بين أطراف التعاقد.

أما فيما يتعلق بالاستثناءات الواردة على القاعدة العامة بانطباق أحكام قواعد روتردام على النقل المنتظم دون غير المنتظم، فهي تنقسم إلى نوعين: إستثناء يخرج النقل الملاحي المنتظم من نطاق الاتفاقية التطبيقي، واستثناء آخر يدخل النقل الملاحي غير المنتظم إلى ذلك النطاق، وبيانها فيما يلي:

أولاً: عقود النقل الملاحي المنتظم التي لا تخضع لقواعد روتردام

نصت الفقرة الأولى من المادة 6 من قواعد روتردام على استثناء مشارطات ايجار السفينة والعقود المتعلقة باستخدام والانتفاع بالسفينة أو أي حيز عليها من نطاقها التطبيقي([5]). ولعل تبرير الاتجاه نحو إقصاء هذا النوع من العقود هو أن مشارطات الإيجار غالباً ما تقوم على التكافؤ بين طرفيها، كما أنها تنصب في الأساس على تمكين المستأجر من

(1) Yvonne Baatz, *op cit*, p. 20.

(2) *ibid.*

(3) () Shrikant Pareshnath Hathi, & Binita Hathi, *Tramp Ship,* (Published online on Ship Arrest in India & Admiralty Laws of India website: http://admiraltypractice.com/chapters/NS15.htm, 2014), Eighth Edition (Last Accessed: 19/10/2015)

(4) Olivier Cachard, *La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)*, Journal du Droit International (Clunet), (Avril 2012), No. 2, doctr. 5, (Published on LexisNexis.com), §9.

(5) المادة 6 (1)، قواعد روتردام 2008.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 122 6/27/19 11:26 AM

الانتفاع من السفينة كلها أو بحيّز منها وليس على ما يقوم عليه عقد النقل من تحريك البضائع من مكان إلى آخر([1]). وتقترب قواعد روتردام في هذا الموضع من اتفاقيتي بروكسل وهامبورج كون مشارطات إيجار السفينة مستثناة من نطاقهما التطبيقي([2]). فما المقصود من « العقود المتعلقة باستخدام والانتفاع بالسفينة أو أي حيز عليها»؟

لم تكتف قواعد روتردام باستثناء مشارطات إيجار السفينة، بل استثنت أيضاً « العقود المتعلقة باستخدام والانتفاع بالسفينة أو أي حيز عليها». وهذه العبارة هي ترجمة حرفية لنص الاتفاقية باللغة الإنجليزية، إلا أنه يقصد منها عقود الإيجار جزء من السفينة'slot charters'([3]) أو مشارطات الإيجار بالرحلة 'space charters'([4]).أما إذا وجد عقد نقل بين الناقل والشاحن تتوافر فيه شروط تطبيق قواعد روتردام، ثم تعاقد ذلك الناقل مع ناقل من الباطن لتنفيذ العقد الأساسي بموجب عقد لا يخضع لقواعد روتردام، فلا يوقف العقد الأخير تطبيق قواعد روتردام على العقد الأساسي([5]). مثال ذلك، إذا تعاقد الشاحن على نقل خمس حاويات من دبي إلى مصر، ثم تعاقد الناقل من الباطن مع ناقل آخر عقد النقل الأساسي بمشارطة إيجار جزء من السفينة لرص الحاويات الخمس، طبقت قواعد روتردام على العقد القائم بين الشاحن والناقل الأصلي فقط دون التعاقد القائم بين الناقل الأصلي والناقل من الباطن بمشارطة إيجار حيّز من السفينة.

ثانياً: عقود النقل الملاحي غير المنتظم التي تخضع لقواعد روتردام

أضافت قواعد روتردام استثناء آخر تستعيد به إمكانية تطبيقها على عقود النقل غير المنتظم المستثناة، وذلك في حال توافر شرطين هما: ألا يكون التعاقد في هذا النوع من العقود بموجب مشارطة ايجار السفينة أو عقد ايجار جزء من السفينة، وأن يصدر مستند

---

(1) Olivier Cachard, *op cit*., §10.

(2) عرفت المادة الأولى (ب) من اتفاقية بروكسل عقد النقل بأنه «يشمل عقود النقل المغطاة بسند شحن أو أي وثيقة ملكية مماثلة، بالقدر المرتبط بنقل البضاعة بحراً، ويشمل أي سند شحن أو أي وثيقة مشابهة تم إصدارها تحت أو بمناسبة مشارطة إيجار وذلك من وقت تنظيم سند الشحن أو وثيقة الملكية المماثلة للعلاقة بين الناقل وحامل= =السند.» ومن ناحية أخرى، قررت المادة 2 (الفقرة الثالثة) من اتفاقية هامبورج على عدم انطباق أحكامها على مشارطات ايجار السفينة إلا حال صدور سند شحن بموجب تلك المشارطة، واشترطت الاتفاقية أن يحكم سند الشحن العلاقة بين النقل وحامل السند باعتباره ناقلاً وليس مؤجراً للسفينة.

(3) يقصد بالـ 'Slot Charter' هو عبارة عن مشارطة إيجار يقوم الشاحن من خلالها بتأجير مساحة واحدة أو أكثر من المساحات المخصصة لرص الحاويات – وهي ما تسمى 'container slots' – على ظهر سفينة نقل بالحاويات.

(4) والـ 'Space Charter' هو عبارة عن مشارطة إيجار بالرحلة تجيز للمستأجر بموجب هذا العقد أن يستخدم الجزء المتفق عليه من حمولة السفينة.

(5) Samim Ünan, *op cit.*, p. 95.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 123 6/27/19 11:26 AM

نقل أو سجل نقل إلكتروني[1]). ومن أمثلة النقل غير المنتظم الذي يخضع لقواعد روتردام عقد النقل «على الطلب» أو 'on demand carriage' الذي يتم بالاتفاق على نقل بضاعة معينة دون توقيع مشارطة إيجار على أن يكون النقل دولياً – بما يتوافق مع الفقرة (1) من المادة الأولى من الاتفاقية –. على سبيل المثال، سفينة مخصصة لنقل السيارات تبلغ حمولتها 500 سيارة، وتبدأ السفينة في هذا النوع من النقل برحلتها البحرية «الدولية» بعد تمام شحن هذا العدد من السيارات، ويتم إصدار سند شحن لإثبات واقعة تسلم المنقولات دون تحديد موعد تسليمها. بالتالي، فإن قواعد روتردام – باشتراطها إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني في عقد النقل غير المنتظم لتفعيل قواعدها– أبقت على نطاق تطبيقي أوسع من ذلك الوارد في اتفاقية بروكسل التي لا تأخذ بعين الاعتبار انتظام النقل من عدمه وتعتمد على إصدار سندات الشحن فقط[2])، وقد أخذ المشرع الإماراتي باتجاه اتفاقية بروكسل إذ نص في المادة 282 على أنه «تسري أحكام المسؤولية المنصوص عليها في هذا الفصل على النقل البحري بمقتضى سند الشحن في الفترة الواقعة منذ تسلم الناقل أو نائبه للبضاعة إلى حين تسليمها للمرسل إليه، ولا يعمل بأي شرط يخالف ذلك.»

المطلب الثاني: نطاق تطبيق قواعد روتردام المكاني

نتطرق في هذا المطلب إلى النطاق المكاني لتطبيق قواعد روتردام، كون الاتفاقية تسعى إلى تنظيم عمليات النقل التي باتت عابرة لأقاليم الدول بل عابرة للقارات. ويحدد النطاق المكاني الشروط الواجب توافرها من الناحية الجغرافية المتطلبة لإدخال عقود النقل البحري ضمن نطاق تطبيق قواعد روتردام، نتناوله في فرعين:

الفرع الأول: دولية عقد النقل الخاضع لقواعد روتردام

الفرع الثاني: شرط الدولة المتعاقدة

الفرع الأول: دولية عقد النقل الخاضع لقواعد روتردام

أشارت قواعد روتردام عند تحديدها لنطاقها الجغرافي إلى أنه: «... تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسلم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين إذا كان أي من الأماكن التالية يقع، وفقا لعقد النقل، في دولة متعاقدة: (أ) مكان التسلم؛ أو (ب) ميناء التحميل؛ أو (ج) مكان التسليم؛ أو

(1) المادة 6 (1)، قواعد روتردام 2008؛ Peter Makowski, *op cit*., p. 19.

(2) Peter Makowski, *op cit*., p. 14.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 124 6/27/19 11:26 AM

(د) ميناء التفريغ.»[1]

باستقراء ما سبق، يتبين أن قواعد روتردام كالاتفاقات التي سبقتها – اتفاقية بروكسل[2] واتفاقية هامبروج[3] – تحكم عقود النقل البحري الدولية لا الداخلية[4]. وينبغي في بادئ الأمر إدراك أن لفظ 'دولتين مختلفتين' يشمل الدول المتعاقدة والدول غير المتعاقدة، في حين أن 'الدول المتعاقدة' يجب أن تكون دائماً دولتين مختلفتين. نتيجةً لذلك، تشترط المادة الخامسة المذكورة أعلاه أن يكون النقل دولي بين دولتين مختلفتين ولو لم تكن تلك الدول من الدول المتعاقدة[5]. وفيما يلي نتناول الشروط الواجب توافرها في عقد النقل لاعتباره عقداً دولياً يخضع لقواعد روتردام.

أولاً – مكان التسلم والتسليم: لما كانت قواعد روتردام تهدف إلى تنظيم أحكام النقل المتعدد الوسائط، اشترطت قواعد روتردام أن يكون مكان تسلم الناقل للبضاعة وتسليمها للمرسل إليه في دولتين مختلفتين. ومثال ذلك، أنه في عقود النقل من الباب إلى الباب 'door-to-door carriages' يشترط لتطبيق قواعد روتردام أن يسلم الشاحن البضاعة إلى الناقل البري في مدينة العين، الذي يقوم بدوره بتوصيل البضاعة إلى ميناء دبي تمهيداً لنقلها بحراً إلى ميناء طوكيو في اليابان الذي يوصلها إلى مكاتب المرسل إليه هناك.

ثانياً – ميناء الشحن وميناء التفريغ: بالإضافة للشرط الأول، اشترطت قواعد روتردام ذات الشرط الوارد في اتفاقية بروكسل[6] بأن يكون النقل البحري بين مينائين –ميناء الشحن وميناء التفريغ – كائنين في دولتين مختلفتين. وبالتالي فإن عقد نقل البضائع البحري لا يخضع بأي حال من الأحوال لقواعد روتردام إلا إن كان ميناء الشحن يقع في إقليم دولة معينة وميناء التفريغ يقع في إقليم دولة أخرى. أما على صعيد النقل المتعدد الوسائط الذي تسعى قواعد روتردام إلى تنظيمه، فقد حرصت الاتفاقية على أن يكون هذا الشرط شرطاً لازماً تحققه في النقل متعدد الوسائط، بحيث يكون النقل البحري داخلاً ضمن عقد النقل

(1) المادة 5، قواعد روتردام 2008.

(2) المادة 10، اتفاقية بروكسل 1924؛ نص المادة: «يجب تطبيق أحكام هذه الاتفاقية على كل سند شحن متعلق بنقل بضائع بين مينائين في دولتين مختلفتين، إذا: ....»

(3) المادة 2، اتفاقية هامبروج 1978؛ نص المادة: «تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين، إذا: ...»

(4) إذ أن النقل البحري الداخلي يخضع للقانون الداخلي إلا إن ورد فيه نص يفعّل تطبيق أحكام الاتفاقية الدولية على هذه العقود.

(5) Yvonne Baatz, *op cit*.,p. 17

(6) المادة 10، اتفاقية بروكسل، 1924

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 125 6/27/19 11:26 AM

ذلك، وأن تكون الرحلة البحرية بحد ذاتها دولية. وبالمفهوم المخالف، لا يخضع عقد النقل متعدد الوسائط لقواعد روتردام إن لم يتخلله نقل بحري، أو إن كان الشق البحري عقد نقل داخلي. ويعتبر هذا الحكم متوقعاً، كون قواعد روتردام وُضعت لتنظيم النقل البحري بصفة أساسية، وما يطرأ من نقل بوسائط مختلفة، إذ أنها لم تسوّق باعتبارها اتفاقية نقل متعدد الوسائط.

الفرع الثاني: شرط الدولة المتعاقدة

بالإضافة إلى الشروط السابقة المتعلقة باعتبار عقد النقل دولياً لخضوعه لقواعد روتردام، أضافت الاتفاقية شرطاً إضافياً متعلقاً بالدول المتعاقدة؛ إذ يتعين أخيراً أن يقع في إقليم دولةٍ متعاقدة واحدة على الأقل مكان تسلم البضاعة من الشاحن، أو ميناء تحميل البضاعة على ظهر السفينة، أو ميناء تفريغ البضاعة، أو مكان تسليم البضاعة إلى المرسل إليه([1]). وبالرغم من إلزامية أن يكون عقد النقل البحري دولياً، فإن قواعد روتردام لا تُلزم أن يكون ميناء الشحن أو التفريغ في دولة متعاقدة إن كان تسلم الناقل للبضاعة المنقولة أو تسليمها للمرسل إليه يقع في دولة متعاقدة.

ومع خلو قواعد روتردام من تعريف مصطلح الدولة المتعاقدة، إلا أن المادة 94 منها تقرر أن الدولة المتعاقدة هي الدولة التي تصادق أو تقبل أو تقر أو تنضم إلى قواعد روتردام، ويترتب على اعتبار دولة ما دولة متعاقدة التزاماً قانونياً فيما يتعلق بهذه الاتفاقية([2]).

بالعودة إلى شروط خضوع عقد نقل البضائع لأحكام قواعد روتردام وبعد مقارنتها باتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج، يتبين أن قواعد روتردام لم تُعطِ لمكان إصدار سند الشحن وزناً في تحديد نطاق تطبيقها المكاني([3]) كونها تهدف إلى اتباع نهج أوسع نطاقاً واعتمادها لفظ 'سند النقل' لشموليته، فضلاً عن كونها حافظت على طابعها المرتبط بالنقل البحري الدولي باعتباره ركناً جوهرياً من أركان عقد النقل المتعدد الوسائط، وكل ذلك يحقق هدف الاتفاقية من خلق استقرار في التعاملات وتمكين جميع الأشخاص المرتبطين بعقد النقل البحري من توقع حدود مسؤولياتهم والدفوع القانونية المتاحة لهم حال نشوب

(1) المادة (5)، قواعد روتردام 2008.

(2) المادة (64) (2)، قواعد روتردام 2008: «2- فيما يخص كل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام ...»

(3) إذ نصت المادة 10 من اتفاقية بروكسل 1924 على أنه: «يجب أن تطبق أحكام هذه القواعد على كل سند شحن متعلق بنقل البضائع بين مينائين في دولتين مختلفتين، إذا: (أ) أصدر سند الشحن في دولة متعاقدة ...». ومن جانب آخر، نصت المادة 2 من اتفاقية هامبورج 1978: «1-تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين، إذا: ... (د) كان صدور سند الشحن، أو أيه وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، قد تم في دولة متعاقدة ...»

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 126 6/27/19 11:26 AM

أي خلاف حول مسألة متعلقة، خاصةً لما كان التطور الذي مرت به عملية النقل قد أدخل أطرافاً إلى عقد النقل لم يكونوا طرفاً فيه عند توقيعه. وتحقيقاً لهذا التوجه، لم تتجه اتفاقية روتردام نحو إدراج أحكامها في مستندات الشحن الخاضعة له، على النقيض من توجه اتفاقيتي بروكسل وهامبورج([1]).

وأخيراً، فيما يتعلق بالقانون البحري الإماراتي، فقد أفرد الفصل الثاني من الباب الرابع من القانون التجاري البحري (المواد 275 وحتى 287) لتنظيم أحكام النقل البحري للبضائع تنظيماً آمراً لا يجوز الاتفاق على ما يخالفه، ولم تصادق دولة الإمارات العربية المتحدة على أي من المعاهدات الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع، بل وضعت تقنيناً مستنبطاً أصلاً من أحكام معاهدة بروكسل 1924([2]) ، ويقتصر نطاقه المكاني على تنظيم كافة عقود النقل الداخلي التي تتم بين موانئ دولة الإمارات، بالإضافة إلى النقل الدولي للبضائع في حال عدم توافر شروط تطبيق المعاهدات الدولية التي تحكم عقد النقل.

المطلب الثالث: نطاق تطبيق قواعد روتردام الشخصي

مما لا شك به أن النطاق الشخصي لقواعد روتردام –كقاعدة عامة – يتمثل بتطبيق قواعد روتردام على أطراف عقد النقل الذي تتوفر فيه الشروط المحددة وفقا للفقرة (1) من المادة الأولى، كما أن أحكام هذه الاتفاقية تطبق على الناقل والشاحنين إذا تحقق الاستثناء الوارد في الفقرة الثانية من المادة 6 المتعلقة بعقود النقل الملاحي غير المنتظم. إلا أننا في هذا المطلب سنتناول المادة 7 المعنونة بعنوان «تطبيق قواعد روتردام على أشخاص معينين»، والتي تدخل بموجبها قواعد روتردام أشخاص ليسو أطرافاً أصليين في عقد النقل، إلا أنه تقرر إدخالهم ضمن نطاقها كونهم مرتبطين شخصياً بعقد النقل ويكتسبون حقوقاً بموجبه، وهو ما يؤدي إلى تمكينهم من التمسك بأحكام قواعد روتردام من دفوع وتحديد مسؤولية دون الرجوع إلى القواعد العامة.

---

(1) فرضت اتفاقية بروكسل 1924 في المادة 10 منها الدول المتعاقدة بتطبيق أحكامها على سندات الشحن، في حين اتفاقية هامبورج أخذت بتوجه أقل صرامة فجعلت ارتباط تطبيقها بسند في حالتين اختيارتين، افنصت في المادة 2 على أنه: «1- تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين إذا: .... (د) كان صدور سند الشحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، قد تم في دولة متعاقدة، أو (هـ) نص سند الشحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لانفاذ هذه الأحكام.

(2) إلا أن المشرع الإماراتي أخذ باتجاه اتفاقية هامبورج فيما يتعلق بالنطاق الزمني لمسؤولية الناقل بجعلها ممتدة من استلام الناقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول «from tackle to tackle» (انظر المادة 256 (1)، القانون التجاري البحري الإماراتي)

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 127 6/27/19 11:26 AM

نصت الفقرة الأولى من المادة 7 على أنه: «بالرغم من نص المادة 6، تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل إليه، أو الطرف المسيطر، أو الحائز الذي ليس طرفاً أصيلاً في مشارطة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية...». يتبين من هذا النص أن قواعد روتردام تحكم علاقة الناقل[1] مع أشخاص ليسوا أطرافاً في عقد النقل هم: المرسل إليه[2] و الناقل الفعلي[3] والحائز[4]. مؤدى ذلك، أن أي شرط يمثل خروجاً عن قواعد روتردام بين الناقل والطرف الآخر الأصيل لا يكون نافذاً في مواجهة الغير ولو كان ذلك الشرط نافذاً وملزماً بموجب القانون الواجب التطبيق، إذ أن مثل هذه الأحكام تخضع للمادة 79 التي تبطل مثل هذه الاتفاقات[5]. ومثال ذلك، المُصنِع الذي يتعاقد مع ناقل على استخدام 30 حاوية في كل رحلة بحرية على ظهر سفينة نقل

(1) نصت قواعد روتردام على أن الناقل هو «الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن»، فلم تنص صراحةً على حالة الوكيل بالعمولة الذي يبرم العقد باسمه ولحساب الناقل الأصيل – خلافاً لاتفاقية هامبورج – على اعتبار أن هذه العبارة بصياغتها تشمل تلك الحالة. والجدير بالذكر، أن لفظ الناقل لا يقتصر على النقل البحري، بل يمتد إلى الشخص الذي تعاقد مع الشاحن لتنفيذ النقل بحراً وبأي وسيلة نقل أخرى. وفي هذا الصدد، وجبت الإشارة إلى المادة 37 التي تبين كيفية تحديد هوية الناقل في مستند النقل (أو سند الشحن)، إذ يعتبر ناقلاً كل شخص ذكر اسمه بأنه ناقل في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني ولو خالف هذا البيان أي معلومة أخرى واردة في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني. وفي حال عدم تحديد شخص الناقل في مستند النقل في حين تضمن بيان يحدد السفينة التي تم شحن البضاعة عليها، اعتبر مالك السفينة تلك هو الناقل البحري، إلا إن كانت السفينة مؤجرة فيعد مستأجرها هو الناقل، ويكون لكل من مالك السفينة أو مستأجرها إثبات خلاف ذلك. وعلى أي حال، أجازت قواعد روتردام للمدعي إثبات بأن الناقل شخص آخر غير الشخص الوارد في مستند النقل، أو مالك السفينة أو مستأجرها.

(2) عرفت الفقرة 11 من المادة الأولى المرسل إليه بأنه «الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.»

(3) تفضل الباحثة الاستعاضة بمصطلح «الناقل الفعلي» عوضاً عن مصطلح «الطرف المسيطر» الذي المستخدم في الترجمة العربية لقواعد روتردام لمصطلح 'Controlling Party' كون مصطلح «الناقل الفعلي» أكثر دقة = =للتعبير عن المعنى. وقد عرفت قواعد روتردام الطرف المسيطر بأنه « الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة 51 ، أن يمارس حق السيطرة.» (المادة الأولى، الفقرة 13) ويقصد بحق السيطرة بموجب الفقرة 12 من المادة المذكورة أنه حق يقرره عقد النقل لشخص آخر غير الناقل يخوله توجيه التعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الفصل العاشر.

(4) الحائز وفقاً للفقرة 10 من المادة الأولى من قواعد روتردام هو: (أ) الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلا للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند: (i) إذا كان مستندا لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند أصولاً؛ أو (ii) إذا كان ذلك المستند مستنداً لأمر مُظهراً على بياض أو مستندا لحامله، أنه هو حامله؛ أو (ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 9.

(5) Francesco Berlingieri , Freedom of Contract under the Rotterdam Rules, Uniform Law Review, (Oxford University Press, Dec 2009), vol. 14, no. 4, pp. 831 – 845 at 838, published on: http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/XIV-4-0831.pdf (Last Accessed on: 14/10/2015)

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 128 6/27/19 11:26 AM

منتظمة تعمل بين دول القارة الأفريقية والدول الاوروبية. في هذه الحالة احتفظ الشاحن (المُصنع) ببعض سندات الشحن لتمكين وكيله من استلام البضاعة عند وصولها، وظَهَّر باقي السندات للمرسل إليهم. تطبيقاً للمادة 6 و7 من قواعد روتردام، فإن العقد بين الناقل والشاحن مستثنى من نطاق تطبيق الاتفاقية كونه مشارطة إيجار حيز من سفينة نقل منتظمة، إلا أن قواعد روتردام تطبق على العلاقة بين الناقل والمرسل إليهم (الغير)([1]).

ثم عادت قواعد روتردام في الفقرة الثانية من المادة 7 لتقرر أيضا أن قواعد روتردام «لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصيلين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة 6". والهدف هذه العبارة التأكيد على النتيجة المقررة في الفقرة الأولى من المادة المذكورة، ففي حال استبعاد عقد بين الناقل والشاحن لوجود مشارطة إيجار أو كان نقل غير منتظم ولم يصدر بموجبه مستند نقل، فإن ذلك لا يحول دون تمكين الغير من التمسك بقواعد روتردام ولو لم يتمكن الأطراف الأصيلين التمسك بأحكامها قبل بعضهم البعض، والقول بغير ذلك يؤدي إلى اعتبار العبارة الأخيرة من المادة 7 استزادة لا داعي لها كون نتيجتها متحققة بموجب المادة 6 في الفقرة الثانية.

وبمقارنة اتجاه قواعد روتردام مع الاتفاقات السابقة يلاحظ اتجاه كافة الاتفاقات إلى حماية أطراف من الغير([2]). إذ أن كل من اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج–وتبعهم فيما بعد المشرع الإماراتي([3])– تتضمن أحكاماً تهدف إلى حماية حائز سند الشحن من الغير، ما لم يكن الشاحن، في حال إصدار سند شحن بناءً على مشارطة إيجار بين الشاحن والناقل، إلا أن قواعد روتردام حددت صراحةً غير المشمول بحمايتها. كما استبعدت قواعد روتردام اشتراط الاتفاقات السابقة المتعلق بحيازة سند الشحن، كونه لا يأخذ حيزاً كبيراً من الأهمية فيما يتعلق بنطاق قواعد روتردام التطبيقي.

---

(1) Samim Ünan, *op cit*., p. 97

(2) Hannu Honka, *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – Scope of Application and Freedom of Contract*, (2009), p. 5, published on:= =http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Hannu%20Honka.pdf, (Last accessed: 18/10/2015)

(3) المادة 266، القانون التجاري البحري»1- يعتبر سند الشحن حجةً في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير. 2- ويجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات عكس ما ورد بسند الشحن، أما بالنسبة للغير حسن النية فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء بالسند وإنما يجوز ذلك للغير ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.»؛ تقابلها المادة (271) من مشروع القانون البحري.

1-16 .indd 129 6/27/19 11:26 AM

الخاتمة:

إن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً - قواعد روتردام - باعتبارها آخر ثمار الجهود الدولية على صعيد النقل البحري، جاءت بأحكام جديدة متناسبة مع متطلبات عمليات النقل، خاصة مع شيوع استخدام النقل متعدد الوسائط والنقل بالحاويات، فيما يتعلق بنطاقها التطبيقي. وفيما يلي خلاصة بأهم النتائج والتوصيات التي توصلت إليها الباحثة في هذه الدراسة:

أولاً – النتائج

1. إن قواعد روتردام قُدمت للمجتمع الدولي باعتبارها معاهدة متعلقة بالنقل البحري وتطبق أحكامها على وسائط النقل الأخرى باعتبارها عنصراً مكملاً للنقل الرئيسي وهو النقل البحري، فهي تهدف إلى خلق نوع من التوافق بين المعاهدات الدولية ذات الصلة وليس إنشاء نظام قانوني موحد يحكم كافة وسائط النقل الدولي.

2. أخذت قواعد روتردام بعين الاعتبار قصور اتفاقية بروكسل من خلال تضييق نطاقها التطبيقي باقتصاره على عقود النقل الثابتة بسند الشحن، خاصةً مع تطور مستندات النقل وظهور المستندات الالكترونية في عمليات النقل، فاستبدلت سند الشحن بمستند النقل رغبةً منها باحتواء كافة المستندات الموجودة والمستقبلية، مما يؤدي إلى التوسيع من نطاقها التطبيقي.

3. لمبدأ سلطان الإرادة وحرية التعاقد أهمية كبيرة وفقاً لقواعد روتردام وذلك من خلال فرض أحكامها على العقود التي يحرم فيها الطرف الأضعف من حرية التفاوض على بنودها.

4. بموجب النطاق المكاني لقواعد روتردام، يشترط تحقق ازوداجية دولية فيما يتعلق بعقد النقل الخاضع لأحكام قواعد روتردام بأن تكون الرحلة البحرية بحد ذاتها دولية وأن يكون مكان تسلم وتسليم البضاعة واقعين في دولتين مختلفتين، بشرط ارتباط عقد النقل بدولة متعاقدة.

5. اتفقت كافة الاتفاقات الدولية المنظمة لعقد النقل البحري على ضرورة توفير الحماية اللازمة لأطراف لم يكونوا أطرافاً في عقد النقل غير أنهم اكتسبوا حقوقاً بموجبه، إلا أن قواعد روتردام عينت صراحةً الأشخاص الذين يكون لهم التمسك بأحكامها دون اشتراط حيازتهم لسند الشحن وذلك على خلاف اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج والقانون الإماراتي.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 130 6/27/19 11:26 AM

ثانياً – التوصيات:

1. تقترح الباحثة إدخال مستندات النقل بشكل عام ضمن نطاق تطبيق أحكام القانون الإماراتي في مشروع القانون المرتقب صدوره لإسباغ سيطرة القانون البحري على عمليات النقل عوضاً عن القواعد العامة، خاصةً وأن المشرع الإماراتي قد أخذ بأقدم اتجاهات الاتفاقات الدولية، وجعل نطاقه الموضوعي مرتبط بإصدار سند شحن يثبت عقد النقل البحري، وهو ما لا يتوافق مع واقع عمليات النقل في الوقت الراهن.

2. تهيب الباحثة بالمشرع الإماراتي سيما في مشروع القانون البحري بفرض أحكامه على عقود النقل البحرية التي يتنتفي فيها مبدأ سلطان الإرادة وذلك سواء صدر بموجبها سند شحن من عدمه.

3. إن تقييد المشرع الإماراتي نطاق تطبيق أحكام عقد النقل البحري بأن يكون مكان تسلم البضاعة وتسليمها في مينائي الشحن والتفريغ مؤداه إقصاء ما يقوم به الناقل من عمليات خارج هذه الحدود الجغرافية، وهو تضييق أصبح غير مبرر، خاصةً مع شيوع عمليات النقل من الباب إلى الباب في الوقت الحالي، فضلاً عن كون دولة الإمارات دولة شاحنة ومن ثم يتعين أن تكون حماية الشاحن من أهم الأهداف التي يرمى إليها في قانونها الوطني.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 131 6/27/19 11:26 AM

قائمة المصادر والمراجع:

المؤلفات

علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي – القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 مع الإشارة إلى مشروع القانون الجديد، القاهرة، دار النهضة العربية، 2014.

Baatz, Yvonne, et al, The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, London, informa, 2009.

Hoeks, Marian, Multimodal Transport Law: The Law applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods, Kluwer Law International, Netherlands, 2009.

Ünan, Samim, The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules", Meltem Deniz Güner-Özbek (Editor), Springer, London, 2011.

القوانين والمعاهدات الدولية

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئيا (قواعد روتردام)، 2008.

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (اتفاقية هامبورج)، 1978.

دولة الإمارات العربية المتحدة، القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري الإماراتي.

المعاهدة الدولية بشأن تعديل بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والبروتوكول المعدل (اتفاقية بروكسل)، 1924.

المقالات العلمية

Berlingieri, Francesco, Freedom of Contract under the Rotterdam Rules, Uniform Law Review, (Oxford University Press, Dec 2009), vol. 14, no. 4, pp. 831 – 845.

Berlingieri, Francesco, A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, November 2009, published on UNICTRAL website https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf.

Cachard, Olivier, La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam), Journal du Droit International (Clunet), (Avril 2012), No. 2, doctr. 5, (Published on LexisNexis.com)

Hannu Honka, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – Scope of Application and Freedom of Contract, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam, September 21, 2009.

Makowski, Peter, The Rotterdam Rules – Scope of Application and Freedom of Contract, European Journal of Commercial Contract Law (EJCCL), 2010, No. 1-2, p. 9.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 132 6/27/19 11:26 AM

The Scope of Application of the Rotterdam Rules

Asma Ahmed Al Rasheed

College of Law - University of Sharjah

Sharjah - U.A.E.

Ahmed & Rashid Alrasheed Advocates Legal Consultants

Abstract:

Many international endeavors were put together to achieve uniformity in the law governing the international carriage of goods which would keep in pace with technological developments, enhance free markets economy and expedite the transnational flow of goods. This has led to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea in 2008, known as the "Rotterdam Rules".

This paper is an analysis of the Scope of Application of Rotterdam Rules. Its main objective is to determine the situations governed by those rules from substantial, geographical to personal aspects. Furthermore, it aims to determine the appropriateness of the provisions regulating maritime transport of goods in the UAE's commercial law in terms of the scope of application to modern trends, taking into consideration the developments in this field and the fact that the UAE law contains provisions derived from both the Brussels Convention 1924 and Hamburg Convention 1978.

Keywords: International Maritime Carriage, Scope of Application, Rotterdam Rules, Carriage of Goods.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 133 6/27/19 11:26 AM