

اليقين القانوني وقواعد روتردام لعام ٢٠٠٨

و. فاروق إبراهيم حاسم

استاذ القانون التجاري كلية القانون-الجامعة المستنصرية

المقدمة

تعد اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئياً والتي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها رقم (١٢٢ / ٦٣) في جلستها العامة (٦٧) بتاريخ ١١ كانون الاول/ ديسمبر ٢٠٠٨، والمعروفة اختصاراً بـ ((قواعد روتردام)) لعام ٢٠٠٨. احدث اتفاقية تنظم النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، حيث اعدت هذه الاتفاقية لتكون بديلاً عن معاهدة توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في ١٩٢٤/٨/٢٥- بالنسبة الى الدول التي لازالت منظمة الى هذه المعاهدة- واتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في ١٩٧٨/٣/٣١- بالنسبة للدول التي انضمت الى هذه الاتفاقية وتوحيد القواعد التي تحكم عقود النقل الدولية للبضائع عن طريق البحر، وتحديثها في ضوء التطور الذي شهده نشاط الشحن والنقل البحري، وقد اقرت هذه الاتفاقية بالعديد من المبادئ الجديدة، ومنها ما يعرف بعملية النقل من الباب الى الباب، ووضع القواعد التي تنظم وثائق النقل الالكترونية او ((مستند النقل الالكتروني)) كما اطلقت عليه الاتفاقية ذلك، وكذلك الاهتمام بمركز الشاحن في عقد النقل الخاضع لأحكام الاتفاقية، وتجاوز الانتقادات التي وجهت إلى معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨، فضلاً عن مبادئ اخرى، وكذلك اكدت الاتفاقية على ما يطلق عليه بمبدأ اليقين القانوني^(١) ((Legal Certainty)) اذ جاء في ديباجة الاتفاقية بان الجمعية العامة للأمم المتحدة ((تعتمد بان اعتماد قواعد موحدة من اجل تحديث وموائمة القواعد التي تنظم النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر جزئياً من شأنه ان يعزز اليقين القانوني..... واذ تعتقد ان اعتماد قواعد موحدة تنظم العقود الدولية للنقل عن طريق البحر كليا او جزئياً سيّعزز اليقين القانوني ويحسن كفاءة النقل البحري للبضائع)) فما هو المقصود بهذه العبارات؟ من المعروف ان النقل البحري للبضائع يتمتع بأهمية كبرى في تنمية وتطور وازدهار حركة التبادل الدولي للبضائع، حيث يصل حجم البضائع المنقولة عن طريق البحر ما يزيد عن (٩٠%) من حجم البضائع المنتجة عالمياً، اذ يتميز النقل البحري عن النقل الذي يتم بطرق او وسائل اخرى بقدرته على نقل كميات كبيرة من البضائع، فضلاً عن زهد او رخص تكلفته بالمقارنة مع انواع النقل الاخرى، وازاء هذه الاهمية فلا بد من وجود قواعد قانونية تعمل

^١ وقد سبق للجمعية العامة للأمم المتحدة ان اكدت على مبدأ اليقين القانوني في العديد من القوانين النموذجية التي اصدرتها، والتي قامت بأعدادها لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي- المعروفة اختصاراً بـ ((الاونسترال))- ومنها القانون النموذجي بشأن التجارة الالكترونية ١٩٩٦، والقانون النموذجي بشأن التوقيعات الالكترونية ٢٠٠١، والقانون النموذجي بشأن السجلات الالكترونية القابلة للتحويل ٢٠١٧، حيث اكدت هذه القوانين على ضرورة ترسيخ الامن القانوني في المعاملات والتصرفات القانونية.

على تنظيم عمليات النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، تركز نوعاً من الامان او الاطمئنان لدى اطراف عقد النقل البحري للبضائع من ناقلين وشاحنين، ومن يتم التعامل معهم كالمرسل اليهم البضائع، فضلاً عن الاشخاص الذين يتولون تقديم الخدمات المتعلقة بشحن البضائع وتيسير نقلها.

أهمية البحث

تتجلى أهمية البحث أولاً من أهمية نشاط النقل البحري للبضائع، والدور الهام الذي يؤديه في تيسير حركة التبادل الدولي للبضائع، فضلاً عن حداثة فكرة ((اليقين القانوني)) التي اشارت اليها اتفاقية روتردام في ديباجتها، وجعلتها احد اهداف هذه الاتفاقية، وما يثيره مضمونها من تساؤلات.

اشكالية البحث

تتمثل اشكالية البحث في تحديد مضمون فكرة اليقين القانوني- بوصفها من الافكار الحديثة، وما يثيره هذا المضمون من تساؤلات، ومدى نجاح قواعد روتردام في تحقيق فكرة اليقين القانوني في الاحكام التي قررتها، والتي نظمت فيها العلاقات الناشئة عن عقد البضائع عن طريق البحر.

منهج البحث

سنعتمد المنهج التحليلي في عرض وتحليل المسائل التي سينتاولها هذا البحث، بقصد تقييم الاحكام والطور التي اعتمدها اتفاقية روتردام.

تقسيم البحث

سيتم تقسيم البحث على مبحثين وبالشكل الآتي:

المبحث الاول: مبدأ اليقين القانوني وفقاً للاتفاقيات السابقة لقواعد روتردام ٢٠٠٨.

المبحث الثاني: مبدأ اليقين القانوني وفقاً لقواعد روتردام ٢٠٠٨.

المبحث الاول: مبدأ اليقين القانوني وفقاً للاتفاقيات السابقة لقواعد روتردام ٢٠٠٨

استأثر التنظيم القانوني لعقد نقل البضائع عن طريق البحر باهتمام المجتمع الدولي منذ فترة مبكرة، وتجلى هذا الاهتمام بإقرار معاهدة توحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في ١٩٢٤/٨/٢٥- والتي عدلت بمقتضى بروتوكول بروكسل الموقع في ١٩٦٨/٢/٢٣- ثم اقرار اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في هامبورغ في ١٩٧٨/٣/٣١ لتكون بديلاً عن معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤، وعلى الرغم من اختلاف الانظمة القانونية للدول التي اسهمت في وضع الاتفاقيات المتقدمة، ومحاولة كل دولة بالعمل على تبني الاحكام التي تعمل على تحقيق مصالحها، الا ان واضعي الاتفاقيات المذكورة اتفقوا على مجموعة من القواعد التي تنظم احكام نقل البضائع عن طريق البحر وجهت اليها لاحقاً العديد من الانتقادات من قبل الفقه، فما هو موقف هذه الاتفاقيات من فكرة اليقين القانوني؟ لا بد قبل الإجابة على هذا التساؤل ان نبين بإيجاز مضمون فكرة اليقين القانوني لكي نحدد موقف اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ منها.

من المعروف ان فكرة اليقين القانوني، او كما يعبر عن عنها احياناً بفكرة ((الامن القانوني)) تعد من الافكار الحديثة التي ظهرت تقريباً في اواسط القرن الماضي، حيث كان الفكر القانوني قبل هذه المرحلة يجهل فكرة او مصطلح اليقين او الامن القانوني^(١) الا انها اصبحت من الافكار المستقرة في الفكر القانوني المعاصر وتجد لها تطبيقات عدة سواء في فروع القانون الخاص او القانون العام، وقد ذهب البعض الى تعريفها بأنها فكرة تمثل وجود نوع من الثبات النسبي للعلاقة القانونية، لكي يمكن لهؤلاء ترتيب اوضاعهم وفقاً للقواعد القانونية القائمة من دون ان تتعرض لمفاجآت او اعمال لم تكن بالحسيان^(٢) فمبدأ اليقين القانوني يفيد بوجود توافر قدر من الثقة في القواعد القانونية تؤمن قدراً واضحاً من استقرار المعاملات، فضلاً عن الاعتقاد بعدالة الحلول التي تقرها القواعد المذكورة، وبدون هذا المبدأ المذكور ستحل الفوضى في المراكز والتصرفات القانونية^(٣) وبعد هذه الاشارة الموجزة لمبدأ اليقين القانوني نبين موقف الاتفاقيات السابقة لقواعد روتردام ٢٠٠٨ منه وذلك من خلال تقسيم المبحث الاول على مطلبين نبين فيه اولاً موقف معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ (مطلب اول)، ثم موقف اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ ((مطلب ثاني)).

المطلب الأول: موقف معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤

مما لا شك فيه ان المفترض في اي تنظيم قانوني يتصدى لتنظيم مركز ما او حالة معينة- سواء كان قانوناً ام اتفاقية دولية- ان يتسم بالحياد والموضوعية، واقامة قدر من التوازن بين اطراف العلاقة القانونية، فضلاً عن الوضوح في الصياغة، الامر الذي يسهم في اشاعة الاستقرار في المعاملات، ويعزز اليقين القانوني لدى الاشخاص الذين تطبق بشأنهم احكام القانون او الاتفاقية الدولية فهل توافرت في معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ هذه الخصائص؟ من المعروف ان هذه المعاهدة قد تأثرت كثيراً بالقواعد والاعراف التي تحكم النقل البحري والمقررة في الانظمة القانونية الانجلوسكسونية، وعلى وجه التحديد القانون الانجليزي لذا جاءت مفاهيم هذه المعاهدة وصياغتها متأثرة الى حد بعيد بقواعد هذا القانون^(١)، وتميل كثيراً الى تغليب مصلحة الناقل البحري في

^١ إذ يذهب البعض بان مبدأ الامن او اليقين القانوني (Security Juridique) وان كان قد وردة الاشارة اليه في القانون الفرنسي في المادة (٢) من اعلان حقوق المواطن الصادر في عام ١٧٨٩- الا انه لم يتم الاعتراف به وتكريسه الا في وقت متأخر جداً في هذا القانون، خلافاً لقوانين الدول الاوربية الاخرى التي كانت تعرف هذه الفكرة، والذي تجسد بصور حكم محكمة العدل الاوربية في قضية (Bosch) في عام ١٩٦٢ . ينظر

loca volpi, le concept de securite juridique dans le Regime de l' act administratif unilateral, www.village-justice.com 21 December 2015

^٢ ينظر: الدكتور يسري محمود العصار، الحماية الدستورية للأمن القانوني، مجلة الدستورية، القاهرة، العدد ٣، السنة الاولى، ٢٠٠٣، ص ٥١.

^٣ حيث يشير الاستاذ (yves Gaudemet) في مقالة له بعنوان (فوضى القواعد القانونية) الى بروز ظاهرة الفوضى في القواعد القانونية في القانون الفرنسي ويعزوها الى عوامل عدة منها الغزارة او الكثرة في القواعد القانونية التي تصدر عن السلطة التشريعية كقوانين او عن السلطة التنفيذية كمراسيم، وكثرة القوانين التي تصدر بناء على تفويض، فضلاً عما تقرره التوجيهات الاوربية من احكام قد يكون بعضها غير متوافق مع المبادئ العامة للقانون الفرنسي، حيث يرى ان هذه التوجهات تمثل رؤى مختلفة كما هو في مستقر هذا القانون. ينظر في هذه المقالة، مجلة القانون العام وعلم السياسة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر بالاشتراك مع (L. G. D. J) العدد الاول، ٢٠٠٦، ص ٤٥-٤٦.

^١ Philippe delebceq, Droit maritime, DALLOZ, 13e edition, no 41.

مواجهة الشاحن وذلك لان انجلترا او المملكة المتحدة كانت تمتلك آنذاك اكبر اسطول بحري لنقل البضائع^(١)، ولذلك كان من الطبيعي ان تأتي احكام المعاهدة محققة لمصالحها ومصالح الدول التي تعد في تلك الفترة في عداد الناقلين، وبقصد الوقوف على انعدام التوازن في معاهدة سندات الشحن نبين موقف المعاهدة من اساس مسؤولية الناقل (فرع اول) وطرق دفع مسؤولية الناقل البحري (فرع ثان).

الفرع الاول: اساس مسؤولية الناقل البحري

نظمت المادة (٣) من معاهدة سندات الشحن التزامات الناقل واساس مسؤوليته حيث قررت بانه

((اولاً: على الناقل ان يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض الاتية:-

- أ- جعل السفينة في حالة صالحة للسفر.
 - ب- تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي.
 - ج- اعداد العنابر والغرف الباردة المبردة وكافة الاقسام الاخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها.
- ثانياً: مع عدم الاخلال بأحكام المادة (٤) على الناقل ان يقوم بشحن البضائع ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة.....))

يبدو من النص المتقدم ان معاهدة سندات الشحن القت على عاتق الناقل التزاماً ببذل الهمة الكافية لتنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري، فما هو المقصود بعبارة ((بذل الهمة)) ((due diligence))؟ يتلخص مضمون هذه العبارة بانه يجب على الناقل ان يبذل في تنفيذ التزاماته العناية التي يبذلها الشخص المعتاد في تنفيذ التزاماته، اي بذل العناية المعقولة ((reasonable care))، وقد ترجمت العبارة المذكورة الى الفرنسية بعبارة ((diligence reasonable)) في النص الفرنسي لمعاهدة سندات الشحن^(٢)، وقد اثير الخلاف في الفقه بشأن اساس مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة سندات الشحن اذ ذهب بعض الآراء الى تفسير عبارة (بذل الهمة) بانها تفيد ان التزام الناقل البحري هو التزام ببذل عناية، ويستطيع التخلص من المسؤولية اذا اثبت بأنه بذل الهمة الكافية او العناية المعقولة في تنفيذ التزاماته سواء تحققت النتيجة ام لم تتحقق^(١)، بينما ذهبت آراء اخرى الى ان معاهدة سندات الشحن لم تكن واضحة في تحديد اساس مسؤولية الشاحن وهل هي قائمة على اساس الخطأ المفترض ام لا^(٢).

الا ان اهم الانتقادات التي توجه الى المعاهدة المذكورة انها ألزمت الناقل ببذل العناية قبل بدء السفر وعند الشروع فيه فحسب من دون تمد نطاق هذا الالتزام حتى مرحلة

^١ في اعداد السفن التي يتألف منها الاسطول البحري الانجليزي في نهاية القرن التاسع وعدد السفن ومجموع حمولاتها ينظر:

Victor H. chancon, the due Dilligence in maritime hamburg university, 2016, p68.

^٢ Lbid, p104- 105

^١ ينظر: الدكتور احمد حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الاسكندرية، ط٢، ١٩٨٩، ص١٠٣.
^٢ ينظر: الدكتور محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص٤٠-٤١.

انتهاء السفر وتنفيذ المرحلة البحرية، ومن ثم مصير البضائع التي كلف الناقل بنقلها يبقى مجهولاً لدى الشاحن حتى اتمام المرحلة البحرية.

الفرع الثاني: وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري

قررت المادة (٤) من معاهدة سندات الشحن بانه:

((اولاً: لا يسأل الناقل او السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ او الناتج من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا كان عدم الصلاحية عائداً إلى عدم بذل الناقل المهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو لضمان تجهيزها، أو تطبيقها أو تموينها على وجه مرضٍ أو لإعداد العنابر والغرف الباردة وجميع الأقسام الأخرى التي تشحن فيها البضائع بحيث تصلح لوضع البضائع بها ونقلها وحفظها، وذلك طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثالثة وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل المهمة الكافية على عاتق الناقل أو شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.

ثانياً: لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:-

- أ- أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.
- ب- الحريق مالم يحدث بفعل الناقل أو خطأه.
- ج- مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو اخطارها أو حوادثها.
- د- القضاء والقدر وحوادث الحرب واعمال الاعداء العموميين وايقاف اكراه صادر من حكومة او سلطة او شعب او حجز قضائي وقيود الحجر الصحي.
- هـ- عمل او سهو من جانب الشاحن او مالك البضاعة او وكيله او ممثله.
- و- الاضرابات عن العمل او الاغلاق او الايقاف او العوائق العارضة اثناء العمل لأي سبب كان كلياً او جزئياً.
- ز- الفتن او الاضرابات الاهلية.
- ح- إنقاذ او محاولة انقاذ الارواح والاموال في البحر.
- ط- العجز في الحجم او الوزن أو اي هلاك أو تلف اخر ناتج عن عيب خفي او من طبيعة البضاعة الخاصة، او عيب خاص بها.
- ي- العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة.
- ك- اي سبب اخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو الخطأ او فعل وكلاء الناقل او مستخدميه او اخطائهم، انما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء، ويحق له ان يثبت انه ليس الخطأ الشخصي ولا فعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل او مستخدميه او أخطائهم اية صلة بالهلاك او التلف.))

يبدو من النص المتقدم ان معاهدة سندات الشحن قد افاضت في تحديد الحالات التي يمكن للناقل البحري دفع مسؤوليته عن الضرر الذي لحق بالبضاعة وذلك بإقرارها قائمة طويلة من وسائل دفع المسؤولية متأثرة بذلك بموقف القانون الانجليزي الذي يقرر هذه الوسائل ومنها القضاء والقدر ((Act of God)) واعداء الملك ((Queens

((enemies)) وغير ذلك يقرها القانون الانجليزي^(١)، ومما لا شك فيه ان هذا الموقف من شأنه اتاحة الفرصة للناقل بالتملص من المسؤولية بالتمسك بأحد وسائل دفعها المتقدم ذكرها، وهذا من شأنه ان يؤدي الى اختلال التوازن بين الناقل والشاحن.

المطلب الثاني: موقف اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨

نظراً للانتقادات التي وجهت الى معاهدة سندات الشحن وما افرز تطبيقها من اثار سلبية، فضلاً عن قدمها وعدم مواكبتها للتطور الحاصل في قطاع الشحن البحري فقد دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة الى اقرار اتفاقية جديدة تنظم النقل البحري للبضائع لتحل محل معاهدة سندات الشحن، وتم اقرار هذه الاتفاقية في ١٩٧٨/٣/٣١ وعرفت باتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع، وقد حاول واضعي هذه الاتفاقية تجاوز الانتقادات الموجهة الى معاهدة سندات الشحن ومحاباتها للناقلين من خلال الاقرار بأحكام تعزز مركز الشاحن.

ونبين اولاً اساس مسؤولية الناقل البحري (فرع اول)، ثم وسائل دفع الناقل البحري (فرع ثان)

الفرع الاول: اساس مسؤولية الناقل البحري

قررت الفقرة (١) من المادة (٥) من اتفاقية هامبورغ بانه ((يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع او تلفها وكذلك التأخير في التسليم اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك او التلف او التأخر اثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة (٤) مالم يثبت الناقل انه قد اتخذ ومستخدميه ووكلائه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته))، يبدو من هذا النص بأن الناقل البحري هو ملزم ببذل العناية المعقولة للبضائع التي تعهد بنقلها والتي تفرض عليه اتخاذ كافة التدابير المعقولة للمحافظة عليها.

اما طبيعة التزام الناقل فانه كان من المنطقي الاقرار بأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، الا ان واضعي الاتفاقية جعلوا التزام الناقل التزام ببذل عناية، وليس بتحقيق نتيجة، اي ايصال البضاعة الى ميناء الوصول بالحالة التي تسلمها، الا ان القوانين العربية التي تأثرت باتفاقية هامبورغ خالفت ما قرره هذه الاتفاقية بشأن طبيعة التزام الناقل البحري وجعلت من التزامه التزام بتحقيق نتيجة وهذا ما قرره المادة ((٢٢٧)) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ التي نصت على انه ((يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها اذا حدث الهلاك او التلف في المدة بين تسلّم الناقل للبضائع وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها الى صاحب الحق في تسليمها....)) ويبدو ومن هذا النص ان موقف القانون المصري يبدو افضل مما قرره اتفاقية هامبورغ بشأن التشدد في مسؤولية الناقل البحري.

^١ ينظر: وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري في القانون الانجليزي

الفرع الثاني: وسائل دفع المسؤولية

حددت المادة (٥) من اتفاقية هامبورغ وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري بالاتي:
 أولاً: اتخاذ الناقل وتابعيه او وكلائه كافة التدابير المعقولة لتفادي الحادث ونتائجه.
 ثانياً: دفع المسؤولية الناشئة عن هلاك او تلف البضاعة او التأخير في نقلها بسبب الحريق اذا اثبت ان الناقل عدم صدور خطأ او اهمال من جانبه او من جانب مستخدميه او وكلاؤه، وانه اتخذ كافة التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتفادي اثاره او التخفيف منها.

ثالثاً: دفع المسؤولية بفعل التدابير التي يتخذها الناقل لإنقاذ او محاولة انقاذ الارواح في البحر او التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل لانقاذ الاموال.

ويبدو مما تقدم ان واضعي اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ قد تشددوا في مسؤولية الناقل البحري وذلك بالتضييق من حالات دفع المسؤولية الى حد بعيد، وبذلك تجاوزا النقد الذي وجه الى معاهدة سندات الشحن التي قررت قائمة طويلة من حالات دفع المسؤولية، وهذا ما دفع الدول التي تملك اساطيل بحرية كبرى كالولايات المتحدة الامريكية وانجلترا الى عدم التصديق على اتفاقية هامبورغ

المبحث الثاني: مبدأ اليقين وفقاً لقواعد روتردام ٢٠٠٨

مما لا شك فيه ان الدور الهام لنشاط الشحن والنقل البحري في تطور حركة التجارة الدولية، وتيسير انتقال البضائع بين مختلف الدول يتطلب وجود قواعد موحدة تحكم النشاط المذكور على الصعيد الدولي، بحيث يكون اطراف عقد النقل البحري ومن يترتب لهم حقوقاً بموجب هذا العقد كالمرسل اليهم البضائع على علم بطبيعة القواعد التي تحكم العقد المذكور، وبقصد تحقيق اليقين القانوني الذي اشارت اليه قواعد روتردام في ديباجتها فقد تميزت هذه القواعد او الاتفاقية عن معاهدة سندات الشحن ١٩٢٤ واتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ بمزايا هامة منها:

اولاً: الوضوح في صياغة الاحكام وفهم المعنى الذي قرره النص، وذلك على الرغم من اختلاف الانظمة القانونية للدول التي ساهمت في اعداد الاتفاقية في بعض المفاهيم، بحيث جاءت احكام الاتفاقية واضحة الى قدر كبير، وبعيدة عما تقرره بعض القوانين الوطنية من مفاهيم خاصة في مسؤولية الناقل او التزاماته، كما كان يلحظ ذلك على بعض احكام معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤.

ثانياً: التدقيق- قدر الامكان- بين الحلول المختلفة التي تقررها القوانين الوطنية للدول التي ساهمت في اعداد الاتفاقية، بقصد ضمان انضمام الدول اليها، وتجاوز الاعتراضات على بعض احكامها.

ثالثاً: ايراد الاحكام التفصيلية وتقديم الحلول لمختلف الفروض التي يمكن ان تثار في تطبيق^(١)، والحد من الاختلافات التي يمكن ان تثار بشأن غياب النص الذي يحكم الواقعة او المسألة.

^١ تضمنت قواعد روتردام على ستة وتسعون مادة، بينما بلغ عدد مواد معاهدة سندات الشحن ستة عشر مادة، وبلغ عدد مواد اتفاقية هامبورغ اربعة وثلاثين مادة.

هذه هي بعض مزايا قواعد روتردام التي تتميز بها عن الاتفاقيات السابقة لها، إلا أن هذه المزايا لا تنفي بطبيعة الحال الانتقادات التي يمكن أن توجه إلى بعض أحكامها. وبقصد الوقوف على مظاهر اليقين القانوني في الأحكام التي قررتها قواعد روتردام سنبين بإيجاز بعض الأحكام التي قررتها الاتفاقية بشأن الناقل (مطلب أول)، ثم الشاحن (مطلب ثان) وذلك بوصفها طرفي عقد النقل البحري للبضائع.

الأحكام المتعلقة بالناقل

حاول واضعي قواعد روتردام العمل على تعزيز اليقين القانوني فيما يتعلق بالأحكام التي تنظم مركز النقل، ومن هذه الأحكام تلك التي تتعلق بالتزامات الناقل (فرع أول) ومسؤوليته (فرع ثان) ونبحث في ذلك تباعاً.

الفرع الأول: التزامات الناقل

حددت قواعد روتردام لعام ٢٠٠٨ بوضوح التزامات الناقل بوصفه الطرف الأساس الموكل إليه تنفيذ النقل، إذ نصت المادة (١٣) من هذه القواعد على أن:-

((١- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ١٢ ورهنأ بأحكام المادة ٢٦، بتسليم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.

٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل ٤ وبالفصول ٥ إلى ٧، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها، ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد)).

يبدو من هذا النص أن قواعد روتردام قد رسمت صورة شاملة للالتزامات الناقل بدءاً من تسلمه البضائع وإنهاءً بتسليمها، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فقد راعت قواعد روتردام الممارسات العملية السائدة في النقل البحري بحيث اجازت الاتفاق بين الناقل وبين الشاحن على أن يقوم الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تنفيذ بعض الالتزامات الناشئة عن عقد النقل، والتي هي من التزامات الناقل بحسب الأصل- وهذه الالتزامات هي تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها، بينما لم تكن نصوص معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ بمثل هذا الوضوح في تحديد التزامات الناقل، أما اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ فهي لم تتضمن تحديداً للالتزامات الناقل، وهذا ما يعد عيباً أو نقصاً في أحكامها.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل

مما لا شك فيه أن مسؤولية الناقل تعد الحجر الأساس في الأحكام المنظمة لعقد النقل البحري، والهدف الأساس من اقرار الاتفاقيات الدولية المنظمة لشاط النقل البحري، وبشأن أساس مسؤولية الناقل البحري فقد قررت المادة (١٧) من قواعد روتردام على أن ((١- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذ اثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو اسهم فيه، قد وقع أثناء مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل ٤،

٢- يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة او من جزء منها اذا اثبت ان سبب الهلاك او التلف او التأخر او احد اسبابه لا يعزى الى خطأ ارتكبه هو او اي شخص مشار اليه في المادة (١٨)).

يبدو مما تقدم ان المادة المذكورة قد صاغت بوضوح شديد الحكم المتعلق بمسؤولية الناقل، اذ ابتدأت عبارة النص ((يكون الناقل مسؤولاً.....)) وبذلك فقد تجنبت الصياغات الاخرى كتلك التي تبدأ بعبارة ((لا يسأل الناقل.....)) او غير ذلك من عبارات تغير من مضمون الحكم، هذا من جهة، ومن جهة اخرى فقد اقامت قواعد روتردام مسؤولية الناقل البحري على اساس الخطأ المفترض من جانبه، واعفت الشاحن من اثبات خطأ الناقل وذلك للصعوبات الكبيرة الناشئة عن هذا الاثبات بفعل ان البضائع بعد تسليمها للناقل ستكون بعيدة عن رقابة الشاحن، وبالمقابل اجاز النص للناقل ان ينفي مسؤوليته عن الهلاك او التلف او التأخر في نقل البضائع اذا اثبت بان الضرر لا يعزى الى خطأ ارتكبه هو او الطرف المنفذ- الناقل الفعلي- الذي اوكل اليه الناقل نقل البضائع، ومما لا شك فيه ان نص المادة (١٧) من قواعد روتردام يحقق بقدر كبير الموازنة بين مصالح الناقل ومصالح الشاحن، فهو لم يجعل مسؤولية الناقل قائمة على اساس فكرة المخاطر وتحمل التبعية لما في هذه الفكرة من تشديد يعيق تطور نشاط النقل البحري، وبالمقابل لم تجعل مسؤولية الناقل قائمة على اساس الخطأ واجب الاثبات وذلك لان اثبات هذا الخطأ من جانب الشاحن يبدو امراً عسيراً او مستحيلاً في كثير من الظروف.

المطلب الثاني: الاحكام المتعلقة بالشاحن

خلافاً لموقف معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ واتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ فقد تميزت قواعد روتردام باهتمامها الواضح بمركز الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، ومن مظاهر هذا الاهتمام الاحكام التي خصصتها للالتزامات الشاحن (فرع اول) ومسؤوليته (فرع ثان) ونبحت في هذه الاحكام تباعاً.

الفرع الاول: التزامات الشاحن

حددت قواعد روتردام التزامات الشاحن ومن هذه الاحكام ما يتعلق بواجب او التزام الشاحن بتسليم البضائع الى الناقل بقصد البدء في تنفيذ النقل، حيث قررت المادة (٢٧) من الاتفاقية بانه ((١- يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، مالم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، وفي اي حال، يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب اذى للأشخاص او الممتلكات....))، يبدو من هذا النص الشاحن يلزم بتسليم البضاعة بحالة تكفل نقلها، وبما يلقي عليه تهيئتها للنقل، وذلك بتعبئتها او تغليفها او حزمها اذا كانت طبيعتها تتطلب ذلك، وبما يكفل عدم تعرضها للضرر اثناء نقلها او تعرض واسطة النقل او البضائع الاخرى التي يتولى الناقل نقلها الى اية اضرار.

وكذلك قررت المادة (٢٩) من قواعد روتردام التزاماً على الشاحن بوجوب توفير البيانات والمعلومات او المستندات الضرورية وذلك ليتمكن الناقل من تنفيذ التزاماته، وكذلك لغرض تنظيم وثيقة او مستند النقل او عقد النقل، وقد اسهمت الاتفاقية في تفصيل

الاحكام المتعلقة بهذا الالتزام وبيان نطاقه او حدوده، ولا نظير لهذه الاحكام في معاهدة سندات الشحن واتفاقية هامبورغ.

الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن

حددت المادة (٣٠) من قواعد روتردام الاحكام المتعلقة بمسؤولية الشاحن اذ قررت بانه ((١- يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة او ضرر اذا اثبت الناقل ان تلك الخسارة او ذلك الضرر قد نجم عن اخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية

٢- باستثناء ما يتعلق بالخسارة او الضرر الناجم عن اخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣١ والمادة ٣٢، يعفى الشاحن من كل مسؤولية او جزء منها اذا كان سبب الخسارة او الضرر او احد اسبابه لا يعزى الى خطأ ارتكبه هو او اي شخص مشار اليه في المادة ٣٤)).

يبدو من النص المتقدم ان قواعد روتردام قد قررت القاعدة العامة لمسؤولية الشاحن عن اخلاله بتنفيذ التزاماته بموجب عقد النقل او احكام الاتفاقية، اذ جعلته مسؤولاً عن كل ضرر او خسارة ناشئة عن هذا الاخلال، الا انها اجازت للشاحن دفع مسؤوليته عن الضرر اذا اثبت بان الضرر لا يعزى الى اي خطأ ارتكبه هو او اي شخص عهد اليه الشاحن تنفيذ بعض الالتزامات المتعلقة بنقل البضاعة بينما لم تتضمن معاهدة سندات الشحن مثل هذه الاحكام، وانما بعض الاشارات المتفرقة بشأن مسؤولية الشاحن، في بعض الحالات، وكذلك لم تقرر اتفاقية هامبورغ قاعدة عامة بشأن مسؤولية الشاحن، وانما اشارت الى بعض الحالات التي تقوم بها مسؤولية الشاحن ومنها عدم تقديمه البيانات الحقيقية للناقل بشأن البضاعة التي كلف الناقل بنقلها.

الخاتمة

نلخص في خاتمة البحث الى النتائج الاتية:

اولاً: ان قواعد روتردام لعام ٢٠٠٨ عملت الى حد كبير الى اقامة التوازن بين مصلحة الناقل والشاحن في الاحكام التي قررتها، وتجاوزت النقد الذي وجه الى معاهدة سندات الشحن التي كانت تميل الى ترجيح مصلحة الناقل، وكذلك قواعد هامبورغ التي كانت تميل الى ترجيح مصلحة الشاحن.

ثانياً: ان قواعد روتردام ٢٠٠٨ قد عملت على ارساء مبدأ اليقين القانوني في الاحكام التي قررتها، وذلك ليكون أطراف العلاقات القانونية التي نظمتها على اساس علم بالاحكام التي تنظم مراكزهم، فاذا دخلت هذه القواعد حيز النفاذ في حال انضمام الدول التي حددتها المادة (٢٩) لنفاذها، فأنها ستسهم في تجنب المنازعات الناشئة عن تعارض احكام القانون الوطني مع احكامها.