

---

---

هل حقاً تنظم " قواعد روتردام " لسنة ٢٠٠٨  
أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع

الدكتور / فاروق محمد ملش

أستاذ القانون التجارى والبحرى والنقل متعدد الوسائط  
بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى  
المستشار الفنى للإتحاد العربى لمرحلى البضائع واللوجستيات

---

---

**مستخلص:**

حظيت " إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً " ، باهتمام عالمى شديد خاصة منذ إجازتها بواسطة هيئة الأمم المتحدة فى ١١ ديسمبر ٢٠٠٨ مع التوصية بأن يطلق على الإتفاقية إسمًا مختصرًا هو "قواعد روتردام" لسنة ٢٠٠٨ .

ولقد تبلور إهتمام الدول بالإتفاقية الجديدة فى مبادرة ثلاثة وعشرين دولة بالتوقيع عليها غداة الإحتفال بفتح باب التوقيع لكافة الدول. ومن بين هذه الدول الولايات المتحدة وفرنسا وأسبانيا والدا نمارك واليونان وهولندا والنرويج واللوكسمبورج وعدد آخر من الدول النامية ، وتختص جميعها بنصيب يعادل ٢٥٪ من إجمالي التجارة الدولية المنقولة بحرًا.

ويرى الكثيرون أن "قواعد روتردام" باعتبارها إتفاقية دولية تحكم أساساً النقل البحرى للبضائع ، تحمل فى طياتها كثير من الحسنات والإيجابيات التشريعية ، وتحتوى على مزيد من الأحكام الحديثة التى تلائم وتواكب ما إستجد من تطورات فى أسواق ومسارات التجارة الدولية ، وما يستتبعه ذلك من متطلبات النمو المتزايد نحو نقل البضائع خاصة بالحاويات ، وتكامل وسائط النقل من خلال خدمة النقل من الباب إلى الباب والنقل متعدد الوسائط وإدارة سلاسل الإمداد مع الإستعانة بأنظمة تبادل البيانات إلكترونياً..... وغيرها. كذلك تتمشى هذه القواعد الجديدة مع ما آلت إليه أهمية القيمة المضافة لاسيما فى صورة

الخدمات اللوجستية ، تحقيقاً للهدف الأسمى وهو إنسيابية وتدفق التجارة الدولية بين الأمم.

ويقول مشرعو "قواعد روتردام" أنها لا تهدف فقط إلى تنظيم نقل البضائع بحراً فحسب ، لكنها تهدف أيضاً إلى تنظيم أحكام نقل البضائع من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط الذى يجب أن تتخلله رحلة بحرية ، نظراً لعدم وجود اتفاقية دولية نافذة فى هذا الشأن.

أما الهدف العلمى الذى يسعى إليه الباحث من خلال هذه الدراسة ، فهو الوصول إلى إجابة شافية مؤيده بالأدلة الكافية على السؤال الهام الذى ما فتئ يتردد فى الأوساط العلمية وأوساط النقل المهمة بالنقل البحرى والمتعدد الوسائط ، وهو هل حقاً تنظم "قواعد روتردام" لسنة ٢٠٠٨ أحكام النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع؟

وللإجابة على هذا السؤال كان لابد من تقديم "لقواعد روتردام" ، وكذا التعريف بالنقل متعدد الوسائط. ثم ندرس الحالة الراهنة للتشريع الدولى للنقل متعدد الوسائط ، ثم نتولى بالتحليل والدراسة نصوص "قواعد روتردام" المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط عل وجه الخصوص. ثم تتبع ذلك بتحديد وتفهم سياسة "قواعد روتردام" من أجل تفضادى وقوع التنازع مع إتفاقيات النقل الأخرى ، حتى يقودنا الطريق إلى التوصل إلى الإجابة المنشودة فى نهاية هذا البحث.

### *Abstract:*

**The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, has gained broad international attention especially since its adoption by the United Nation General Assembly on December, 11<sup>th</sup>, 2008, with a recommendation to give the rules a short name which is "Rotterdam Rules" 2008.**

**Worldwide concern about the new Convention has been crystallized by the initiative of twenty three**

nations singing the Rotterdam Rules, in and after September 2009. During these nations are: United States of America, France, Denmark, Greece, Holland, Norway and Luxemburg, over and above a number of developing countries. This group of nations together have a share of almost 25% of the total volume of international trade carried by sea.

“Rotterdam Rules” are viewed by many observers – as being an international convention governing basically the maritime transport of goods as embodied in advanced rules, bringing about many innovations and legislative advantages, and containing a number of new rules that cope with the latest developments in the market as well as routes of sea-born international trade, the impact of which is a conspicuous increase in the needs and demand for the transportation of goods and in particular in containers, the integration of modes of transport via door to door and/or multimodal transport and the management of supply chain utilizing electronic data interchange.

The new rules also enhance the special importance of value added practises particularly as related to logistics services. All these advantages will certainly serve and support the ultimate goal, which is the seamless flow of international trade among nations worldwide.

In the meantime legislators of Rotterdam Rules, purport the rules not only seek to regulate the transportation of goods by sea, but also tend to govern the carriage of goods from door to door via multimodal transport which statutory includes a maritime leg, since there is no international convention in force to govern multimodal transport.

The judicial objectives which the researcher is

digging for through this intensive study, is to reach a convincing answer supported by evidence to the important question, which is being broadly asked by the legal community and trade and transport industry, *i.e.*, whether Rotterdam Rules really and factually regulate international multimodal transport or not?

To answer this question, the research should introduce to Rotterdam Rules, and exactly define Multimodal Transport. Following that, there will be a study of the prevailing condition of multimodal transport international legislation. Consequently, it will be necessary to analyze Rotterdam Rules articles as related in particular-to multimodal transport. For the purpose of integration, the research needs to pinpoint and fully understand the policy adopted by Rotterdam Rules, in order to waive any conflict or duplication with other transport modes conventions. Finally, the research will end up its destination by finding out the supported and analytic answer to the posed above question, which achieves the full study of the research main issue destination.

أولاً: تقديم في شأن "قواعد روتردام":

إن التطور المذهل المعاصر في ميدان نقل التجارة الدولية بحراً، يحتاج إلى أن يواكبه تطور مماثل في التشريع البحري الدولي الموحد، ينظم العلاقات القانونية بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع، وهم الشاحنون والناقلون، بشكل عادل ومتوازن، دون إفراط في زيادة أعباء الناقلين أو تفريط في حماية الشاحنين.... تشريع دولي عصري للنقل البحري يجارى الثورة المتجددة للنقل بالحاويات، ونهضة تكنولوجيا المعلومات، وإزدياد نشاط التعامل من خلال التجارة الإلكترونية، والتوسع في تطبيق فن وعلم اللوجستيات، ناهيك عن إزدهار هندسة وفنون بناء السفن التجارية على إختلاف حمولاتها: وأغراضها..... تشريع يرسى دعائم الاستقرار في

المعاملات التجارية بين الأمم، ويعمل على إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية، ويسهم إسهامًا فعالاً في قيام تعاون إقتصادي عالمي بين جميع الدول على أساس من "المساواة والإنصاف والمصلحة المشتركة وفي خير جميع الشعوب"<sup>(١)</sup>.

ولقد جاءت المبادرة، عندما فكرت اللجنة البحرية الدولية (CMI) قبل نهاية القرن الماضي في إدخال مزيد من التعديلات الجديدة على معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ والمعدّلة سنة ١٩٦٨. إلا أن الرأي الغالب في أروقة اللجنة إنحاز نحو بلورة إتفاقية جديدة تحكم عقود نقل البضائع "كليًا أو جزئيًا" بطريق البحر، بما يمكن أن ينشأ عنه نقلًا متعدد الوسائط. وفي نفس الوقت إستشعرت الأمم المتحدة ممثلة في "لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (UNCITRAL). الحاجة الملحة إلى قواعد قانونية دولية مستحدثة وموحده، تعوض أصحاب البضائع وشركات الملاحة والنقل عمومًا، عن عدم وجود نظام قانوني دولي ملزم وحديث يتفوق على الأنظمة السارية حاليًا بمقتضى إتفاقيات لاهاي ولاهاي - فسبي وهامبورج"<sup>(٢)</sup>، ويدعم ويحكم عقود النقل البحري للبضائع التي يمكن أن تشمل على نقل بوسائط أخرى مثل النقل السككي والنقل الطرقي والنقل الجوي والنقل النهري وهو ما أصطلح على تسميته (النقل البحري كليًا أو جزئيًا)، بما يمكن أن ينشأ عنه نقلًا متعدد الوسائط أو نقلًا من الباب إلى الباب.

ومن ثم فقد تلقفت (هيئة اليونسترال) الخيط من اللجنة البحرية

---

(١) دياجة "قواعد روتردام".

(2) The main objective of the Rotterdam Rules- at least originally - was to bridge the system under the Hague- Hague/Visby Rules and Hamburg Rules. That objective has been supported by everyone..... Professor Jan Ramberg, paper submitted at the Comité Maritime International, Athens 2008 - 39<sup>th</sup> Conference, October, 12-17, 2008, p. 1.

الدولية منذ عام ٢٠٠٢، وعهدت إلى (فريق عامل) يعمل فى إطارها بإعداد مشروع إتفاقية دولية لكى تحكم عمليات النقل البحرى، التى يسبقها أو يعقبها نقل آخر غير بحرئ. أو بتعبير آخر النقل متعدد الوسائط أو النقل من الباب إلى الباب الذى يتخلل كل منهما بالضرورة نقل بحرئ. ولقد كرس (الفريق العامل) جهوده على مدى السنوات من عام ٢٠٠٢ حتى منتصف عام ٢٠٠٨، لإعداد مشروع الإتفاقية المكلف بها. ولقد دعيت كل الدول والمنظمات الدولية المهتمة إلى المشاركة فى إعداد مشروع الإتفاقية.

وفى يونيو ٢٠٠٨ عرض مشروع الإتفاقية على (هيئة اليونسترال) فى دورتها المنعقدة فى نيويورك، لإجراء الجولة الأخيرة من المداوات والمداخلات المتعلقة بمواد مشروع الإتفاقية. وفى ختام هذه الجولة تمت موافقة (هيئة اليونسترال) على مشروع الإتفاقية فى صورته النهائية، ومن ثم أرسل إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة للنظر فى أمر إجازته.

فى يوم ١١ ديسمبر ٢٠٠٨ أجازت الجمعية العامة للأمم المتحدة مشروع الإتفاقية الجديدة تحت إسم "إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولى للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً"، كما أوصت بأن يطلق على هذه الإتفاقية إسم "قواعد روتردام" (Rotterdam Rules).

وفى يوم ٢٣ سبتمبر ٢٠٠٩ أقيم فى مدينة روتردام إحتفالاً بفتح باب التوقيع على الإتفاقية دعيت إليه جميع الدول. وبالفعل فقد حضر هذا الحفل ممثلون عن ٢١ دولة<sup>(١)</sup>، وقعوا جميعاً فى سجل الحضور، وهذه الدول تتمتع بنصيب يُعادل ٢٥٪ من إجمالى حجم التجارة الدولية المنقولة بحرأ.

(١) والدول الموقعة على "قواعد روتردام" على هذا النحو حتى يوم ٢٨ سبتمبر ٢٠١٠ هـ:

أرمينيا - الكونغو - الدانمارك - فرنسا - الجابون - غانا - اليونان - غينيا - هولندا - نيجيريا - النرويج - بولندا - السنغال - أسبانيا - سويسرا - توجو - الولايات المتحدة - الكاميرون - مدغشقر - مالى - النيجر - اللوكسمبورج - والكونغو.

## وهنا تجدر الإشارة إلى الملاحظات الثلاثة التالية:

١- أن توقيع ممثلى الدول المنوه عنه أعلاه لا يعنى بأى حال قبول أو تصديق هذه الدول على الإتفاقية أو الإنضمام إلى عضويتها، كما تصور البعض لأول وهلة<sup>(١)</sup>.

٢- لم يحضر أحد من ممثلى الدول العربية الإحتفال بفتح باب التوقيع على الإتفاقية فى روتردام. ولعل ذلك يرجع إلى توصية المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب فى دورة إنعقاده (٤٣) بتاريخ ٢٧ أكتوبر ٢٠٠٩، والتي تفيد: 'دعوة الدول العربية إلى التريث فى الإنضمام إلى إتفاقية روتردام ومراقبة النتائج الإيجابية والسلبية التى تنشأ عن تطبيق تلك الإتفاقية لدى الدول التى تنضم إليها'.

٣- إن مراجعة أسماء الدول حرصت على التوقيع فى أول يوم لفتح باب التوقيع ٢٣ ديسمبر ٢٠٠٩، نجد بينها دولاً تملك أساطيل بحرية (ناقلون) مثل الدانمارك وفرنسا واليونان وهولندا والنرويج وبولندا وأسبانيا. كما نلاحظ أيضاً وجود دولاً تعتمد على الأساطيل التجارية الخاصة بالغير (شاحنون) وعلى رأسها الولايات المتحدة وعدد من الدول النامية. وقد يرى البعض فى هذه الملاحظة إشارة إيجابية من جانب الدول الشاحنه وكذلك الدول الناقلة، على إستعدادهم لقبول "قواعد روتردام" باعتبارها تنظم أحكام النقل البحرى وكذلك أحكام النقل متعدد الوسائط الذى يشتمل على رحلة بحرية بالضرورة.

## ثانياً: التعريف بالنقل متعدد الوسائط:

مُسَمَّى النقل متعدد الوسائط (Multimodal Transport) أو

(١) يتعين الإشارة إلى أن توقيع الدول بمناسبة عرض الإتفاقية، لا يرتب أى إلتزامات على الدول الموقعة فى شأن هذه العضوية، ذلك أنه يتعين على الدولة التى تريد الدخول فى عضوية الإتفاقية أن توقع عليها بغرض التصديق (Ratification) أو بغرض القبول (Acceptance)، أو بغرض الإقرار (Approval) أو بغرض الإنضمام إليها (Accession) - المادة ٨٨ من "قواعد روتردام".

النقل ما بين الوسائط (Intermodal Transport)، بدأ يتردد على الأسماع منذ ثلاثة عقود، أى خلال الثمانينات من القرن الماضى، وكان قبلها يُعرف بإسم (Combined Transport) الذى ما يزال مستخدماً أيضاً فى أسواق النقل حتى وقتنا الحالى<sup>(١)</sup>.

ويعنى النقل متعدد الوسائط، نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، ويتولى تنظيم وتنفيذ عملية النقل من مكان القيام إلى مكان الوصول، متعهد للنقل وقد يكون مرحل البضائع، بصفته أصيلاً لا بالوكالة ولا بالنيابة عن أحد. وهو يصدر إلى الشاحن مستند واحد للنقل يغطى كافة مراحل رحلة البضاعة ويُسمى سند الشحن للنقل متعدد الوسائط، ويثبت فيه شروط عقد النقل، وبموجبه يتحمل متعهد النقل مسئولية واحدة تغطى كل مراحل النقل، ويحصل على نولون واحد

---

(1) See David A. Glass, *Freight Forwarding and Multimodal Transport contracts*. LLP, London, 2004, p.3. The following is quoted: -

“It is common to see references to combined, multimodal or intermodal transport. These are sometimes said to be interchangeable terms referring to the carriage of goods involving more than one mode of transport. One can also see a reference to the term ‘through transport’ which can also be applied in this context. The confusion in terminology derives in part from the need to cover different ideas as well as variations in commercial or geographical usage. The historical course of international legislative effort has been a further factor. For example. It was common in the past to make reference to combined transport but the more modern reference is to multimodal transport which reflects the influence of the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980 (MMTC). The older term, however, is still in use especially in current documentation which has not yet been adapted to the newer usage”.



شامل عن إجمالي رحلة البضاعة<sup>(١)</sup>.

فإذا إنعقد عقد النقل متعدد الوسائط بين الشاحن ومرحل البضائع، فإنه يتعين على كل منهما البدء في تنفيذ التزاماته بمقتضى ما ورد في العقد من شروط.

فيتولى الشاحن تسليم البضاعة إلى مرحل البضائع، ومن ثم ينفذ يديه مما يستتبع هذه الخطوة من إجراءات تتعلق بتسفير البضاعة إلى مقصدها النهائي من الباب إلى الباب. فلا يهتم الشاحن حينئذ ماهية وسائط النقل التي سوف يستخدمها المرحل في نقل البضاعة، وهل ستكون برّاً أو جواً أو بحراً. ولا يعنيه من قريب أو من بعيد مسارات النقل أو معدات أو أدوات تداول البضاعة، ولا طبيعة ومحتوى العقود التي يبرمها المرحل مع الناقلين من الباطن، أو عقود الشحن والتفريغ، كما أن الشاحن لن يشغل فكره بعمليات الترانزيت أو التخزين التي قد تحدث أثناء مشوار البضاعة إلى وجهتها النهائية.

المهم أن لجوء الشاحن إلى مرحل البضائع لنقل البضاعة عن طريق النقل متعدد الوسائط، يزيح عن عاتق الشاحن كافة الإجراءات التي إعتاد - هذا الأخير - القيام بها، وتحمل أعبائها الثقيلة في ظل النقل المجزأ أو النقل أحادي الوساطة.

ولاشك أنه من المهم بيان أهم العناصر التي يتميز بها النقل متعدد الوسائط على النقل المجزأ أحادي الوساطة، وكذلك عناصر التفرقة بين النقل متعدد الوسائط والنقل من الباب إلى الباب وهو ما نوضحه فيما يلي:

أ. أهم ما يتميز به النقل متعدد الوسائط على النقل المجزأ الأحادي الوساطة:

١- إختصار زمن الرحلة الإجمالية لنقل البضاعة.

٢- خفض التكلفة الإجمالية لنقل البضاعة.

(١) أنظر إتفاقة الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة ١٩٨٠، فقرة (١).

٣- تقديم خدمة نقل رفيعة المستوى بحيث تؤدي في المكان المتفق عليه وفي الوقت المضبوط.

٤- تحسين مستويات أمن وسلامة البضاعة أثناء عمليات النقل والتداول.

٥- تحقيق قدرة المصدرين على البيع المباشر في الأسواق عبر البحار، طبقاً لمخطط يوائم بين العناصر الثلاثة: الإنتاج، والمبيعات، والتوزيع.

٦- يؤدي حاصل ما تقدم من ميزات إلى خفض قسط التأمين على البضاعة المنقولة نقلاً متعدد الوسائط.

ويمكن أن تنفذ عمليات النقل متعدد الوسائط أو النقل من الباب إلى الباب الخطوط الملاحية البحرية، التي باستطاعتها أن تبسط خدماتها لتغطي أيضاً الأجزاء الطرقية أو الجوية المكتملة للرحلة البحرية التي تؤديها أصلاً تلك الخطوط، كما يمكن أيضاً أن يتعهد مرحلو البضائع بالقيام بخدمة النقل متعدد الوسائط من خلال علاقتهم المباشرة مع العملاء أصحاب البضاعة، لذلك فالمنافسة محتمة بين الخطوط الملاحية من ناحية وبين مرحلي البضائع من ناحية أخرى في سبيل الإستحواز على أكبر قدر من هذه الخدمة. وتبلغ نسبة إستحواز الخطوط الملاحية لعمليات النقل متعدد الوسائط على مستوى العالم حوالي ٥٥٪، ونسبة ٤٠٪ من نصيب مرحلي البضائع، والباقي وهو ٥٪ لآخرين.

والنقل متعدد الوسائط في واقع الأمر، هو فكرة (Concept) مستحدثة، تتمثل في أنه نظام متكامل للنقل الدولي للبضائع (أساساً الحاويات)، يخضع لنظام قانوني خاص ومحدد ابتداءً، ويعمل بالتآزر والتناغم مع خدمات القيمة المضافة المتمثلة في فن وعلم اللوجستيات وفي إدارة سلسلة الإمداد للعملاء، لتحقيق هدف مباشر هو أداء خدمة النقل متعدد الوسائط.

إذن، فالنقل متعدد الوسائط في أساسه نظام مادي متكامل للنقل، يحكمه نظام قانوني خاص، وتتآزر وتتناغم معه خدمات اللوجستيات

وسلسلة الإمداد. أما عن النظام المادى للنقل فهو ليس بجديد، بل مارسه الإنسان منذ أزمنة بعيدة.

وأما عن النظام القانونى للنقل فهو الجديد، إذ أرسيت دعائمه حديثاً من خلال محاولات عديدة لبيئات دولية مختلفة، وكان أهمها إصدار إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع لسنة ١٩٨٠ (لم تدخل فى حيز النفاذ).

وأما عن تآزر وتناغم القيمة المضافة المتمثلة فى علم وفن اللوجستيات وإدارة سلسلة الإمداد للعملاء، فهى الدعامة الرئيسية التى تمكن النقل الدولى متعدد الوسائط من أداء وظيفته المثلى، ولقد واكب ظهورها ظهور النقل متعدد الوسائط ذاته.

#### ب - التفرقة بين النقل متعدد الوسائط والنقل من الباب إلى الباب :

النقل متعدد الوسائط يختلف إختلافاً بيناً عن النقل من الباب إلى الباب (From door to door). ذلك أن النقل متعدد الوسائط يقتضى وجود عقد نقل دولى واحد بواسطتين أو أكثر من وسائط النقل، يغطى كل وسائط نقل البضاعة سواء البحرية أو السككية أو الطرقيه أو النهريه من مكان القيام فى دولة ما إلى مكان الوصول فى دولة أخرى، بموجب وثيقة نقل واحدة تحتوى على شروط العقد، يصدرها متعهد نقل واحد لتنفيذ كل مراحل النقل تحت مسئوليته بصفته أصيلاً وذلك مقابل أجر معلوم يغطى كل مراحل النقل.

هذا بينما النقل من الباب إلى الباب بمعناه المتعارف عليه فى أسواق التجارة والنقل الدولى يُقصد به نقل البضائع من مكان ما يقع خارج نطاق ميناء القيام، إلى مكان آخر يقع خارج ميناء الوصول ولو بمسافة بعيدة. وعادة ما ينفذ هذا النقل بأكثر من واسطة نقل واحدة، مثل النقل الطرقي والنقل البحرى والنقل السككى والنقل النهري.

غير أن النقل من الباب إلى الباب لا يتطلب بالضرورة توافر كل شروط النقل متعدد الوسائط مجتمعه، بل يمكن أن يشترك أكثر من ناقل واحد فى تنفيذ النقل الذى يعد فى هذه الحالة نقلاً مجزئاً (Segmented)

(Transport)، بحيث مستقل كل جزء / رحلة بعقد نقل خاص ووثيقة نقل خاصة، ومسئولية خاصة ونولون خاص وتأمين خاص حسب طبيعة الرحلة.

وهكذا نخلص إلى أن النقل متعدد الوسائط بمفهومه الفنى والقانونى يمكن أن يندرج تحت مفهوم النقل من الباب إلى الباب، ولكن ليس كل نقل من الباب إلى الباب يكون نقلا متعدد الوسائط.

### ثالثاً: الحالة الراهنة للتشريع الدولى للنقل متعدد الوسائط:

يعانى التشريع الدولى للنقل متعدد الوسائط من حالة يؤسف لها من عدم التنظيم القانونى. فلا توجد حالياً قواعد قانونية دولية إستطاعت أن تحظى برضاء وقبول دولى عام، سواء أكانت ترجع إلى قواعد خاصة إختيارية أو إلى قواعد عامه أمره تستند إلى إتفاقيات دولية ملزمه.

ومن خلال نظرة تاريخية، يتضح أن الهيئات الدولية المعنية، قد بذلت العديد من المحاولات المباشرة من أجل إبرام إتفاقية دولية للنقل متعدد الوسائط تحظى بقبول المجتمع الدولى، وتدخل بالفعل فى حيز النفاذ لكى تنطبق أحكامها القانونية على عمليات النقل متعدد الوسائط، مثل هذه المحاولات - بكل أسف - قد بائت بالفشل.

إلا أنه من بعد، بُذلت محاولات أخرى غير مباشرة لتنظيم أحكام النقل المتعدد الوسائط من خلال نصوص إتفاقيات النقل أحادى الواسطة، صادفت قبولاً فى أوساط النقل الدولى ويجرى تطبيق أحكامها بصورة طبيعية حيثما دعت الظروف.

وفى وقتنا المعاصر، وفى ظل إنتشار النقل بالحاويات، وتآزر وسائط النقل لتقديم خدمة نقل دولى متكاملة، فلقد أصبح من الطبيعى إبرام عقود نقل البضائع على أساس نظام من الباب إلى الباب. وأصبح من المتعين على تشريعات النقل عموماً أن تتبع أنماط تطور التجارة العالمية الجديدة، على إعتبار أن النقل البحرى لم يعد إلا حلقة فى سلسلة إمداد متتابعة من الباب إلى الباب، وأن نقل البضائع بجرماً لم يُعد يُمثل إلا جزء فقط من الرحلة الدولية للبضائع التى تشمل عادة نقل بوسائط أخرى برية

أوجوية أو نهريّة بالإضافة إلى الرحلة البحرية. وفي مجال النقل بالحاويات حتى سندات الشحن التي تصدر من ميناء إلى ميناء (Port To Port) عادة ما تتضمن شرطاً يفيد بإمكان إستلام وتسليم البضاعة في أماكن قد تبعد عن الموانئ وهو ما يعرف بشرط النقل المشترك ( Combined Transport).

وبناءً عليه سوف نتكلم أولاً عن أهم المحاولات الدولية التي بُذلت بصورة مباشرة لوضع تشريع للنقل متعدد الوسائط، ثم نعرض ثانياً لأهم المحاولات الدولية التي بُذلت بصورة غير مباشرة لتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط.

**ل أهم المحاولات الدولية التي بُذلت بصورة مباشرة لوضع تشريع دولي للنقل متعدد الوسائط:**

لقد بُذلت العديد من المحاولات الدولية خلال القرن الماضي (العشرون) بغرض إصدار قواعد دولية لتنظيم النقل المشترك - وهو الإسم الذي كان يطلق على النقل متعدد الوسائط منذ أكثر من مائة عام - وحملت "اللجنة البحرية الدولية (CMI)" لواء المحاولات الجادة لوضع قواعد دولية للنقل المشترك.

وكانت أولى تلك المحاولات عام ١٩١١، ثم تبعها محاولة أخرى عام ١٩٤٨ لصياغة سند شحن نموذجي للنقل المتتابع / المخترق (Through B/L). وفي عام ١٩٦٩ أعدت اللجنة البحرية الدولية إتفاقية بشأن "مستند النقل الدولي للبضائع".

وعرفت هذه الإتفاقية آنذاك باسم "قواعد طوكيو". ثم تعاونت اللجنة البحرية الدولية مع "المعهد الدولي لتوحيد قواعد القانون الخاص (UNIDROIT) على وضع مشروع "قواعد روما" الذي جرى تنقيحه بواسطة اللجنة الإقتصادية لأوروبا (ECE) بالإشتراك مع منظمة IMO، ومن ثم خرج إلى حيز الوجود "مشروع إتفاقية النقل الدولي المشترك للبضائع (TCM Convention) عام ١٩٧٣. غير أن

كل هذه المحاولات السابقة لم تكن ذات جدوى أو فعالية ولم تحز قبول المجتمع التجارى والبحرى الدولى.

إلا أنه فى عام ١٩٨٠ أبرمت إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع لسنة ١٩٨٠ ، غير أنها لم تدخل حتى الآن فى حيز النفاذ دوليا بسبب عدم إستكمالها النصاب القانونى من عدد أصوات الدول المنضمة إليها ، والذى يبلغ ٣٠ دولة ، فى حين أن عدد الدول المصدقة على الإتفاقية هو ١١ دولة فقط <sup>(١)</sup> . وليس من المتصور دخول هذه الإتفاقية فى حيز النفاذ لا فى المستقبل القريب ولا فى المستقبل البعيد ، لأسباب ترجع بالدرجة الأولى إلى عدم قبول الناقلين لها ، بالإضافة إلى أن نصوصها قد صيغت على أساس فلسفة وأحكام إتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ التى لم تحظ أيضا برضاء الناقلين.

هذا على الرغم من أن إتفاقية النقل متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ ، إنما تعبر عن ضمير الجماعة الدولية وممثلة فى هيئة الأمم المتحدة ، وشارك فى إعدادها أساتذة وخبراء وممثلون عن أصحاب البضائع ومتعهدو النقل. لذلك فإن نصوصها جاءت متوازنة إلى حد بعيد بين أطراف عقد النقل متعدد الوسائط. وهذا ما حدا بالعديد من الدول إلى إقتباس معظم نصوصها لصياغة وإعداد إتفاقيات إقليمية للنقل متعدد الوسائط مثل مجموعة دول الميركوسول <sup>(٢)</sup> بأمريكا اللاتينية ومجتمع الأندين <sup>(٣)</sup> ، أو قوانين وطنيه مثل الهند وتونس.

وهاهى جامعة الدول العربية قد أعدت بالإشتراك مع لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية والإجتماعية لغربى آسيا (الإسكوا) "إتفاقية النقل

(١) فى ٢٧ أغسطس ٢٠٠٨ : بروندى ، شيلى ، جورجيا ، لبنان ، ليبيريا ، ملاوى ، المكسيك ، المغرب ، رواندا ، السنغال وزامبيا.

(٢) وهى البرازيل ، والأرجنتين ، وأورجواى.

(٣) ويتكون من دول كولومبيا ، وإكوادور ، وبوليفيا ، وبيرو ، وفنزويلا.

متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية<sup>(١)</sup>. باعتبارها إتفاقية إقليمية لخدمة نقل التجارة بينية العربية، وتهيئة البيئة التشريعية الوطنية اللازمة لعمليات النقل متعدد الوسائط فيما بين الدول العربية. وقد تقدمت المملكة الأردنية الهاشمية بالتصديق بغرض الإنضمام إلى عضوية الإتفاقية التي يلزمها ثلاثة أعضاء لكي تدخل فى حيز النفاذ. هذا وقد وقعت على الإتفاقية كل من الجمهورية التونسية ودولة فلسطين والجمهورية اليمنية والمملكة العربية السعودية<sup>(٢)</sup>.

وفى ظل غياب قواعد قانونية دولية تحكم النقل متعدد الوسائط، وأمام ظهور احتمالات عدم إستكمال النصاب القانونى اللازم لدخول إتفاقية النقل متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ إلى حيز النفاذ، فقد اشتركت منظمة (UNCTAD) مع غرفة التجارة الدولية (ICC) فى وضع قواعد إختيارية جديدة خاصة بوثائق النقل الدولى متعدد الوسائط (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport)، لى تسوى مشكله تعدد الأنظمة القانونية السائدة فى التعامل الدولى فى شأن النقل المشترك. وأن تصيغ الخطوط الأساسية لوثيقة نقل متعدد الوسائط

---

(١) فى واقع الأمر كانت لجنة "الأسكوا" قد بدأت فى وضع مسودة لإتفاقية إقليمية للنقل متعدد الوسائط لصالح الدول الأعضاء فيها. وفى مرحلة لاحقة بدأت محاولة أخرى فى إطار جامعة الدول العربية لصياغة مسودة لإتفاقية للنقل متعدد الوسائط بين الدول العربية. إلا أنه وجد من الحكمة توحيد الجهود المشتركة بين "الأسكوا" والجامعة العربية للتوصل إلى إتفاقية تحقق الأغراض المنشودة. ونظراً لأن كل من الطرفين كان قد أعد مسودته الخاصة به، لذلك وجد أن الحل يكمن فى دمج الإتفاقيتين فى بعضهما والخروج بإتفاقية متفق عليها. وفى رأينا أن مسألة دمج مسودتى الإتفاقيتين تحمل من المحاذير القانونية والمخاطر التشريعية ما قد يخلق من العيوب الفنية فى أحكامها وضياع التناسق والتماسك من نصوصها مع احتمال ظهور تعارض فى موادها. وسوف يكون من الضرورى دراسة هذه الإحتمالات وبطبيعة الحال فإن المجال هنا لايسمح بمناقشة تفاصيل الموضوع.

(٢) تقرير وقرارات المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب، الدورة (٤٤)، مقر الأمانة العامة، ٢٨ - ٢٩ إبريل ٢٠١٠، القاهرة، البند الثامن.

مبنية على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ وبروتوكول تعديلها لسنة ١٩٦٨ وليس على أساس إتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨. ولقد حازت قواعد (UNCTAD-ICC) لسنة ١٩٩١ قبولاً فى أوساط الناقلين على الرغم من أنها ليست إتفاقية شاملة وليست لها قوة إلزامية، فقد أخذت بها منظمة فياتا (International Federation of Freight Forwarders Associations - FIATA). وجعلت من هذه القواعد المكون الأساسى لسند الشحن فياتا الشهير (FWB). وكذلك أخذت بهذه القواعد منظمة (BIMCO) فى سند الشحن النموذجى الخاص بها<sup>(١)</sup>.

ب- أهم المعاولات الدولية التى بذلت بصورة غير مباشرة لتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط:

أوضحنا فيما تقدم أهم المحاولات الدولية التى بذلت بصورة مباشرة لوضع تشريع دولى للنقل متعدد الوسائط، غير أنه جرت محاولات أخرى ولكن بصورة غير مباشرة لتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط، وجاءت هذه المحاولات من خلال نصوص الإتفاقيات الدولية المختلفة للنقل أحادى الوسائط، وتولى تقديمها فيما يلى:

١- معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ المعدلة ببروتوكول سنة ١٩٦٨:

إتبعت معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ مبدأ "من الشبكة إلى الشبكة" (From tackle to tackle) فى شأن نطاق تطبيق أحكام المعاهدة، وهذا المبدأ يشمل الوقت الذى ينقضى بين شحن البضاعة على ظهر السفينة فى ميناء القيام، وبين تفريغها من السفينة فى ميناء الوصول، وهو يتضمن الرحلة البحرية فحسب، وينطوى على نطاق تطبيق أحكام المعاهدة، ويحدد نطاق مسئولية الناقل البحرى (م ١/هـ). فلا تسرى نصوص المعاهدة على المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ، فيجوز لأطراف عقد النقل البحرى الإتفاق بشأنها على ما يشاءون من شروط. وتؤكد المادة السابعة من المعاهدة هذا المعنى بقولها "لا يمنع أى

(1) David A. Glass, Supra, P. 292.



حكم من أحكام هذه المعاهدة أى ناقل أو شاحن من أن يدون فى عقد النقل البحرى إتفاقات أو شروط " بصدد إلتزامات ومسئوليات الناقل".

ويناءً عليه فإن عقد النقل البحرى فى ظل معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤ وتعديلاتها، يمكن أن تتسع رحابته لكى تشمل العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقه للتفريغ بقوة العلاقة العقدية بين طرفى عقد النقل البحرى، بحيث تكون هذه العمليات كلا لايتجزأ تسرى عليه شروط سند الشحن، وهذا مايعرف بمبدأ "وحدة عقد النقل البحرى".

وتبعاً، إذا طلب المرسل إليه من الناقل، أن يتولى توجيه البضاعة بعد تفريغها فى ميناء الوصول إلى مخازن المرسل إليه خارج الميناء، وقبل الناقل بذلك، فإن قيامه بهذه العملية يعتبر امتداداً لعقد النقل البحرى ذاته. وكل ما ذهبت إليه المعاهدة هو تحديدها العمليات التى تخضع لأحكامها، وإيجاد قواعد ملزمة للمرحلة البحرية وحدها، تاركة تنظيم المرحلة السابقة لها أو اللاحقة لها لأحكام القواعد العامة وللأطراف أنفسهم وفقاً لمبدأ الحرية التعاقدية.

وهكذا يتضح أن النقل من الباب إلى الباب عموماً يعد ممكناً فى ظل معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ وتعديلاتها بل أنه يمارس بصورة طبيعیه، وكذلك النقل المخترق (Through Transport) باعتبار أن سند الشحن المخترق (Through B/L) يعتبر بمثابة "وثيقة مماثله" (م ١/ب).

٢- إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بغير إتفاقية هامبورج لسنة

١٩٧٨:

إتبعت إتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ مبدأ من الميناء إلى الميناء (From Port to Port) فى شأن نطاق تطبيق أحكام الإتفاقية، وهذا المبدأ يشمل المدة التى تكون فيها البضاعة فى عهدة الناقل فى ميناء الشحن وأثناء النقل وفى ميناء التفريغ (م ١/٤). وهذا النص يمثل النطاق الزمنى والمكانى لمسئولية الناقل كما أنه يبين نطاق تطبيق الإتفاقية. وكما هو ملاحظ فإن إتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ قامت بتوسيع نطاق تطبيقها ليبدأ من ميناء القيام لكى ينتهى فى ميناء الوصول بخلاف ما كانت عليه معاهدة بروكسل

لسنة ١٩٢٤ وتعديلاتها.

لكن هل عنيت قواعد هامبورج بتنظيم النقل متعدد الوسائط أو النقل من الباب إلى الباب؟

لم تعن قواعد هامبورج بهذا الفكر بصورة مباشرة، ولكنها تعرضت له بصورة غير مباشرة. فنجد أن (م ١/٦) تنص على "..... فإن العقد الذى يشتمل على نقل بحرى ونقل بوسيله أخرى، يعتبر عقد نقل بحرى لأغراض هذه الإتفاقية بالقدر الذى يتعلق فيه بالنقل بحراً". معنى ذلك أن قواعد هامبورج تصور إمكانية أن يشتمل عقد النقل البحرى الخاضع لها على نقل بوسيلة أخرى مثل الشاحنة أو القطار أو الطائرة بالإضافة إلى الوسيلة البحرية، إلا أن أحكام الإتفاقية لا تنطبق إلا على الجزء البحرى من عملية النقل.

غير إنه طبقاً لنص (المادة ٢/٢٣) من الإتفاقية، يجوز للناقل البحرى أن يزيد من إلتزاماته ومسئوليته. ومن ثم ففى مقدوره طبقاً لرغبة الشاحن أن يمد مسؤوليته لى تبدأ لحظة إستلام الناقل البضاعة فى موقع الشاحن وخارج حدود ميناء الشحن، وأن تستمر هذه المسؤولية حتى توصيل البضاعة إلى مقر المرسل إليه خارج حدود ميناء الوصول أيضاً. فإذا حدث تلف للبضاعة أثناء وجودها فى حراسة الناقل سواء خارج ميناء القيام أو خارج ميناء الوصول، فإنه يعتبر مسئولاً عن هذا التلف وتطبق أحكام إتفاقية هامبورج رغم وقوع التلف بعيداً عن الميناء. ويعتبر هذا الترتيب بمثابة نقل من الباب إلى الباب أو نقل متعدد الوسائط إذا اكتملت شروطه. ويرى البعض<sup>(١)</sup> أنه يتعين تفسير اصطلاحى ميناء الشحن. وميناء التفريغ فى ظل أحكام إتفاقية هامبورج طبقاً للمفهوم التجارى الموسع للميناء.

٣- **الإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى - إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٨، وكذا إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩:**

إستخدمت الإتفاقيتان مصطلح النقل المشترك (Combined Transport) وهو تعبير مرادف للنقل متعدد الوسائط - كما أسلفنا -

(1) Erling Selvig, Marius No. 31 B, August, 1978.

ولكن مصطلح النقل المشترك ظهر فى المعاملات فى وقت يسبق بكثير الوقت الذى بدأ فيه إستخدام مصطلح النقل متعدد الوسائط.

وتعتبر إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ من أوائل التشريعات الدولية التى تعرضت للنقل المشترك، حيث تنص المادة (١/٣١) من كل من إتفاقيتى وارسو ومونتريال على أنه "فى حالة عمليات النقل المشترك التى يتم جزء منها بطريق الجو وجزء آخر منها بأية وسيلة أخرى للنقل، لاتسرى أحكام هذه الإتفاقية إلا على النقل الجوى".

كما تنص المادة (٢/٣١) من إتفاقية مونتريال على أنه "لاشئ فى هذه الإتفاقية يمكن أن يمنع الأطراف فى حالة نقل مشترك من أن يضعوا فى وثيقة النقل الجوى أى شروط تتعلق بوسائط أخرى للنقل، بشرط ملاحظة أن نصوص هذه الإتفاقية إنما تنطبق على النقل الجوى فحسب". وهذا يعنى أن إتفاقيتى النقل الجوى المذكورتين تسمحان بإبرام عقود نقل مشترك تشتمل على رحله جويه، بحيث تنطبق نصوص إحدى الإتفاقيتين على النقل الجوى فحسب. أما وسائط النقل الأخرى فتتطبق عليها الإتفاقية الدولية أو القانون الوطنى الواجب التطبيق.

٤. **الإتفاقية بشأن عقد النقل الدولى للبضائع على الطرق، جنيف، المعدلة ببروتوكول سنة ١٩٧٨ (CMR) :**

تسمح الإتفاقية بإمتداد نصوصها إلى مراحل نقل أخرى غير طريقه، حيث تفيد المادة الثانية من إتفاقية النقل الطرقي (CMR) على أنه :

"إذا نقلت المركبة التى تحمل البضاعة فى جزء من الرحلة بطريق البحر أو بواسطة السكة الحديد أو الممرات المائية الداخلية أو عن طريق النقل الجوى، دون تفريغ البضاعة من المركبة طوال الرحلة، فإن هذه الإتفاقية سوف تنطبق على النقل بأكمله.

فإذا حدث للبضاعة أى هلاك أو تلف أو تأخير أثناء جزء الرحلة غير الطرقي، ولم يثبت أن هذا الضرر قد وقع بسبب إهمال الناقل الطرقي، ولكن وقع بسبب حادث ما أثناء وسبب عملية النقل الأخرى غير الطرقية، فإن مسئولية الناقل الطرقي لا تحكمها نصوص هذه الإتفاقية

ولكنها تخضع لنفس الأحكام التى تتبع حيال مسئولية الناقل بواسطة وسيلة النقل الأخرى غير الطرقية، كما لو كان المرسل قد أبرم عقدا منفصلاً، مع الناقل باستخدام هذه الوسيلة الأخرى وطبقاً للشروط الواردة فى القانون الذى يحكم النقل بهذه الوسيلة<sup>(١)</sup>. فإذا لم يكن هناك قانون خاص بها، فإن مسئولية الناقل الطرقى حينئذ تخضع لأحكام هذه الإتفاقية".

وهذا يعنى أن الشق الأول من المادة الثانية من إتفاقية النقل الطرقى (CMR) يسمح بإبرام عقود نقل طرقى تشتمل على نقل بواسطة أو وسائل أخرى غير النقل الطرقى مع تطبيق مبدأ المسئولية الموحدة بالنسبة لكل مراحل رحلة البضاعة بموجب أحكام إتفاقية النقل الطرقى (CMR). أما الشق الثانى من المادة الثانية، فهو يقرر تطبيق مبدأ المسئولية الشبكية فيما يتعلق بأى ضرر يلحق بالبضاعة أثناء الرحلة الأخرى غير الطرقية، بنصه على تطبيق الأحكام الواردة فى الإتفاقية الدولية أو القانون الوطنى الذى ينطبق على هذه الرحلة الأخرى. فإذا لم يكن هناك مثل هذه القانون فإن أحكام إتفاقية النقل الطرقى تكون لها الولاية حينئذ. **د. إتفاقية بشأن النقل بالسكك الحديدية (COTIF)** <sup>(٢)</sup> لسنة ١٩٨٠ المعدلة ببروتوكول ١٩٩٩، والملحق رقم (B) الخاص بالقواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولى للبضائع بطريق السكك الحديدية (CIM):

تعد الإتفاقية الدولية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية من أوائل إتفاقيات النقل التى ظهرت إلى حيز الوجود. ويرجع تاريخ ظهور الصورة

(١) يلاحظ أن صياغة هذه المادة من إتفاقية النقل البرى (CMR) تشابه إلى حد بعيد مع صياغة الفقرة (أ) من المادة ٢٦ من قواعد روتردام.

(2) The acronym (COTIF) is derived from the French title of the Convention. COTIF covers not only transport of goods CIM, but also the transport of passengers and their luggage CTV. So, CIM stands for Convention International de Merchandises, and CIV for Convention International de Voyagurs', both versions of CIM and CIV were signed on 25/02/1961. See, TRAINMAR Handbook, 1992, P. 1121 of 48, and Law of carriage of goods by land, see and air, P. 271.

الأولى لهذه الإتفاقية إلى عام ١٨٩٣ ، وكانت تعرف آنذاك بإسم CIM ، الأمر الذى يبرز مدى الإهتمام المبكر للدول الأوروبية بالنقل الدولى بالسكك الحديدية. وقد خضعت هذه الإتفاقية منذ صدورها لأول مرة إلى تعديلات عديدة لكى تلائم الحاجات المتطورة للدول المتعاقدة، حتى إستقرت فى صورتها المعروفة بإسم (COTIF 1980) وتم التوقيع عليها بمدينة برن يوم ٩ مايو ١٩٨٠<sup>(١)</sup>. وقد يلاحظ الدارس وجود تناظر كبير فى المبنى والمضمون بين إتفاقية النقل الطرقي CMR وبين الإتفاقية الحالية للنقل الدولى بالسكك الحديدية ، ويرجع ذلك إلى أن إتفاقية CMR إستمدت أسسها ومعظم أحكامها من الصور الأولى لإتفاقية ( COTIF 1980).

وتتناول الإتفاقية بالتنظيم أحكام عقد النقل بالسكك الحديدية، وقواعد تنفيذها من حيث عنصر السرعة وخط السير وطريقة دفع الأجرة، كذا أحكام مسئولية الناقل أو الناقلين فى حالة تعدهم. وتنص المادة الأولى من الإتفاقية على إنطباق أحكامها على نقل البضائع بموجب تذكرة نقل بالسكك الحديدية (Consignment Note) ، يتم إصدارها بفرض نقل تلك البضائع على أراضى تابعة لدولتين إثنين على الأقل من الدول المتعاقدة، بشرط أن يقتصر النقل على الخطوط الحديدية الميمنة فى القائمة الخاصة طبقاً لنص المادة ٥٩ من الإتفاقية. وتنطبق الإتفاقية خلال الفترة من وقت أخذ الناقل البضاعة فى حراسته بتمام تسليمها من المرسل ، إلى الوقت الذى يسلمها فيه إلى المرسل إليه (م ١٣).

وكما هو الحال فى إتفاقية CMR ، يجوز بسط أحكام إتفاقية COTIF لتغطى وسائل نقل أخرى غير السكك الحديدية، فتتنص المادة الثانية-فقرة ثانية من الإتفاقية على أن خدمات النقل المنتظمة سواء الطرقي

---

(١) بلغ عدد الدول المصدقة على الإتفاقية: ٣٤ دولة أوروبية وآسيوية وعدد يسير من دول البحر المتوسط مثل تونس، والجزائر، والمغرب، فى يناير عام ٢٠٠٩.

أو البحري، التي تتكامل مع خدمات النقل بالسكك الحديدية، والتي تستخدم لأغراض النقل الدولي، يمكن إضافتها إلى قائمة الخطوط المنوه عنها بالمادة الأولى<sup>(١)</sup>. كما تقرر الفقرة الثانية من المادة الثانية لمتعهدي تشغيل تلك الخدمات - أي الطرقية أو البحرية - نفس الحقوق والإلتزامات المقررة بموجب الإتفاقية لمتعهدي النقل بالسكك الحديدية<sup>(٢)</sup>.

وبناءً عليه فإن خدمات النقل الطرقي أو البحري يمكن أن تخضع

لأحكام إتفاقية COTIF إذا توافرت الشروط التالية:

أ- أن تتكامل الخدمات الطرقية أو البحرية مع خدمات السكك الحديدية.

ب- أن تتضمن الخدمات الطرقية أو البحرية نقل دولي للبضائع.

ج- أن تكون هذه الخدمات مدرجه ضمن قائمة الخطوط الحديدية.

ويترتب على هذا الحكم إعتبار أن النقل يتم عبر واسطة واحدة، مع أنه في واقع الأمر يتم بالسكة الحديدية والطريق أو بالسكة الحديدية والبحر.

ومع ذلك فإن المادة ٦٣ من الإتفاقية أتت بحكم يتميز بأهمية خاصة ويتعلق بمسئولية الناقل في حالة وجود مرحلة بحرية متكاملة مع مرحلة السكك الحديدية. فأجازت لكل دولة متعاقدة أن تنوه عن رغبتها في تطبيق أسباب الإعفاء من المسئولية الواردة صراحة في ذيل المادة ٦٣<sup>(٣)</sup>،

---

(١) حددت الإتفاقية شبكة خطوط السكك الحديدية (Network) التي يتعين النقل عليها كشرط لتطبيق أحكام الإتفاقية. ويمكن تعدل هذه الشبكة بين الحين والآخر طبقاً لما يستجد من تطورات. كذلك يمكن إضافة أسماء الخطوط الملاحية (Shipping Lines) التي قد يستعان بها لتكملة الرحلة بالسكة الحديدية مع استمرار إنطباق إتفاقية COTIF. ويتم تسجيل تلك الخطوط في قائمة خاصة مودعه لدى المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن.

(2) For Example, the UK Continent train Ferries are designated as operating routes.

(٣) عن طريق إشعار يوجه إلى نفس المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن.

هذا بالإضافة إلى الأسباب الأخرى الواردة بالمادة ٢٧ من الإتفاقية. والناظر إلى الإعفاءات الواردة فى آخر المادة ٦٣ وعددها ١٧ إعفاء، يجدها تكاد تتطابق مع الإعفاءات الواردة فى إتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن سنة ١٩٢٤ بما فيها الإعفاء عن الخطأ أو الإهمال فى الملاحة أو فى إدارة السفينة.

**إحتمال وقوع التنازع بين أحكام (COTIF - CIM) وأحكام و"قواعد روتردام":**  
من أجل دراسة إحتتمالات وقوع التنازع عند التطبيق بين أحكام (COTIF-CIM) وأحكام "قواعد روتردام" يتعين إبتداء فحص نصوص كل منهما المتعلقة بالنقل المشترك أو النقل المتتابع ( Successive Transport).

ف نجد أن المادة ١٤ من إتفاقية (CIM)، تقضى بإنطباق أحكام هذه الإتفاقية على النقل البحرى، فى حالة أن يكون ثمة نقل دولى لبضائع بالسكك الحديدية محلاً لعقد نقل يشتمل على رحلة بحرية باعتبارها مكملة أو تابعة (Supplement) للرحلة الأصلية بالسكك الحديدية. كذلك فإن "قواعد روتردام" حيث تنطبق على عقود النقل التى تنطوى على نقل بحرى، "ويجوز أن ينص فى العقد على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحرى". (م/١).

ومن ثم يمكن تصور أن كل من إتفاقية (COTIF-CIM) و"قواعد روتردام"، لها أحكامها المتداخلة مع أحكام الأخرى فى موضوع النقل المشترك أو المتتابع.

ونظراً لأن المادة (٨٢) من "قواعد روتردام" تنص على أنه ليس فى هذه الإتفاقية ما يمس بإنطباق أى من الإتفاقيات الدولية النافذة.... متى كانت تلك الإتفاقية فى إشارة ضمنية إلى إتفاقية (COTIF-CIM).فقرة (ج)، وفقاً لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحراً كجزء مكمل (Supplement) لنقلها بالسكك الحديدية، لذلك يكون من المتعين النظر إلى عقد نقل البضائع بالسكك الحديدية الذى يشتمل على رحلة بحرية

على نحو ما أوردته إتفاقية (COTIF-CIM) على أساس إنطوائه تحت تعريف "عقد النقل" طبقاً لقواعد روتردام" (م ١/١).

وهكذا فإن الشرط المتطلب بموجب المادة (٨٢/ج) من "قواعد روتردام"، وكذلك الشرط الأول المقرر بموجب المادة (٤/١) من إتفاقية (CIM) هو أن تشكل الرحلة البحرية جزءاً مكماً للنقل بالسكك الحديدية. وكلمة "مكماً" هذه تعني وجود شئ مكمل أو إضافي أو تابع لشئ آخر، ولا يتصور لهذا الشئ المكمل أن يتواجد مستقلاً بذاته.

نسوق على هذا الفكر مثلاً عقد نقل بضائع بالسكك الحديدية من مدينة باريس إلى مدينة جلاسكو في إسكتلندا بإنجلترا، فإن رحلة نقل البضاعة داخل عربة السكة الحديد على ظهر سفينة تعبر بها بحر (المانش) (حوالي ١٢ ميل بحري)، تعتبر رحلة بحرية مكمله للرحلة الأساسية للنقل بالسكك الحديدية. ولكن بموجب عقد نقل بضائع من الباب إلى الباب من سنغافوره إلى الرياض عبر ميناء الدمام، فإن الرحلة البحرية من سنغافوره إلى الدمام تحت هذه الظروف لا يمكن اعتبارها مكملة لرحلة النقل بالسكك الحديدية من الدمام إلى الرياض، نظراً للفارق الكبير في طول المسافة المقطوعة في كل من الرحلتين.

وهكذا يمكن اعتبار عنصر المسافة من حيث طولها أو قصرها معياراً يستدل منه على كون الرحلة البحرية مكملة أو تابعة لرحلة النقل بالسكك الحديدية<sup>(١)</sup>. وفي رأى آخر أن العبارة بأهمية النقل كمبدأ عام، فالنقل الرئيسى يجر وراءه النقل التبعي أو الفرعى ويكسبه صفته، عملاً بقاعدة أن الفرع يتبع الأصل<sup>(٢)</sup>. وفي رأى ثالث أن طبيعة النشاط الأساسى للنقل، يمكن أن يعد معياراً لذلك، فلو صدر عقد نقل البضائع الذى

(1) Francesco Berlingieri, *Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules*, P. 19.

(٢) فاروق ملش، "النقل متعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص. ٢٠.



يتضمن رحلة بالسكك الحديدية وأخرى بحرية، عن شركة نقل بالسكك الحديدية، فيمكن أن يعتبر هذا كافيًا لإعتبار الرحلة البحرية مكتملة أو تابعة لرحلة النقل بالسكك الحديدية التي يغطيها عقد نقل البضائع<sup>(1)</sup> ابتداءً .

إلا أنه يمكن الأخذ في بالمعايير الثلاثة مجتمعة لتقرير ما إذا كانت الرحلة البحرية مكتملة لرحلة السكك الحديدية أم لا ، ولقاضي الموضوع سلطة التقدير وفقاً لظروف الحال.

أما الشرط الثاني المقرر بموجب المادة (٤/١) من إتفاقية (CIM)، ولكن لم يرد له مثيل في المادة (٨١/ج) من "قواعد روتردام"، فينص على أنه يتعين أن تكون الرحلة البحرية المكتملة لرحلة السكك الحديدية مدرجة ضمن قائمة الخدمات الواردة في صلب المادة (١/٤٢/ب) من إتفاقية (COTIF).

ومن إستقراء ما تقدم يمكننا أن نتحقق من أن نص المادة (٨٢/ج) يسود على نص المادة (٢٦) من "قواعد روتردام" فيما يتعلق بنطاق نظام مسئولية الناقل وحدود مسئولية الناقل و مدة إنقضاء - الدعوى، لأن عقد النقل بالسكك الحديدية الخاضع لإتفاقية (COTIF)، تحكمه بالكامل نصوص هذه الإتفاقية والملحق الخاص بها (ب)، بصرف النظر عن مكان حدوث الهلاك أو التلف للبضاعة أو التأخير في موعد وصولها.

٦- إتفاقية بشأن عقد نقل البضائع عن طريق الممرات الملاحية الداخلية لسنة ٢٠٠٠ إتفاقية يودابست (CMNI):

تسمح الإتفاقية بامتداد نصوصها إلى مراحل نقل أخرى للبضاعة بخلاف النقل النهري الذي تحكمه أصلاً، فنص (م/١) من الإتفاقية على أن "عقد النقل" يعنى أى عقد من أى نوع يتعهد بموجبه الناقل بنقل بضائع عن طريق الممرات الملاحية الداخلية نظير أجر معلوم.

(1) Francesco Berlingierie, Ibid, P. 20.

وتنص (م/١/٢) فى شأن نطاق تطبيق الإتفاقية على أن أحكامها تسرى على أى عقد نقل يكون فيه ميناء الشحن أو مكان دخول البضاعة فى حراسة الناقل، وميناء التفريغ أو مكان تسليم البضاعة، يقعان فى دولتين مختلفتين، من بينهما دولة واحدة على الأقل تكون عضواً بالإتفاقية.

كما تنص (م/٢/٢) على جواز تطبيق أحكام الإتفاقية إذا كان الغرض من عقد النقل هو نقل بضائع بدون مسافنة، (Transshipment) أى بدون تبديل وسيلة النقل وهى السفينة أو المركب خلال النقل سواء فى الممرات الملاحية الداخلية أو فى المياه التى تنطبق عليها القواعد القانونية البحرية بموجب الشروط الواردة فى (م/١/٢) السابق ذكرها، إلا إذا:

أ- كان قد صدر سند شحن بموجب القانون البحرى الواجب التطبيق،  
أو

ب- أن المسافة المقطوعة فى المياه الخاضعة لأحكام القانون البحرى هى المسافة الأطول.<sup>(١)</sup>  
أما المادة (١/٣) فتقرر أنه يتعين على الناقل (النهرى) أن ينقل البضائع إلى مكان التسليم خلال المدة المقررة وتسليمها إلى المرسل إليه بنفس الحالة التى إستلمها عليها.

وتضيف (م/٢/٣) أن إستلام الناقل للبضاعة وتسليمها إلى أربابها

- 
- (1) Application of the CMNI Convention on inland navigation however can be displaced, if there is combined inland/sea navigation and a marine bill of lading is issued in accordance with the maritime law applicable. Since this rule envisages that there is no transshipment from the vessel, an interesting issue of conflict with the Draft Convention arises. Given that, CMNI is also excluded if the distance travelled by sea is greater than by inland waterway, the UNCTRAL secretariat sees the combination of these conditions as meaning only a small risk of conflict: A/CN9/WG.III/WP.29, (69).

يتعين أن يكون على ظهر المركب النهري، ما لم يتفق على غير ذلك. ولقد تعرضت (م ١/١١) لوثيقة النقل قائلة أنه في حالة نقل بضائع في ظل أحكام هذه الإتفاقية، فيتعين على الناقل أن يصدر وثيقة نقل (Transport Document). وأوضحت الفقرة الخامسة من نفس المادة (١١) أنه من بين البيانات التي تحتويها الوثيقة ميناء الشحن أو المكان الذي دخلت فيه البضاعة في حراسة الناقل، وميناء التفريغ أو المكان الذي تسلم فيه البضاعة إلى المرسل إليه.

من استقراء ما تقدم، يتضح أن أحكام "إتفاقية بودابست" يمكن أن تنطبق على نقل متعدد الوسائط يشتمل على رحلة نهريّة كشرط أساسي. فالإتفاقية في مادتها (٢/٢) تجيز تطبيق أحكامها على نقل البضائع التي تنقل عبر رحلتين إحداهما نهريّة والأخرى بحرية، بشرط أن تظل البضاعة على نفس وسيلة النقل سواء أكانت بحرية كالسفنينة أو نهريّة كمركب الملاحة النهريّة. فإذا توافرت باقى شروط النقل متعدد الوسائط مثل ناقل واحد يتولى عملية النقل من بدايتها إلى نهايتها، بموجب عقد نقل واحد ويصدر وثيقة نقل واحدة طبقاً للمادة (١/١١) تغطي مرحلتى النقل البحرية والنهريّة وتحتوى على شروط النقل، بهذا يمكن أن تكتمل عناصر النقل متعدد الوسائط الذى يخضع لنصوص إتفاقية بودابست.

ومثال على ذلك إذا غادر مركب الملاحة النهريّة الميناء النهري لمدينة بودابست بالمجر (المجر دولة عضواً بالإتفاقية)، وسار عبر نهر الدانوب (الواسطة النهريّة) حتى إلتقاء النهر بالبحر الأسود، ثم تابع المركب إبحاره فى مياه البحر الأسود (الواسطة البحرية) مع بقاء البضاعة على نفس المركب، حتى ميناء الوصول بمدينة إستانبول بتركيا. فإذا توافرت باقى شروط النقل متعدد الوسائط، فيمكن لنصوص إتفاقية بودابست أن تحكم عملية النقل برمتها فى مياه نهر الدانوب وفى البحر الأسود. ويلاحظ فى مثالنا هذا أن المسافة المقطوعة بحراً أقل من المسافة المقطوعة فى النهر لذلك لاينطبق الإستثناء.

كذلك طبقاً لنص المادة (١/٢) من الإتفاقية، فإن نصوصها يمكن

أن تنطبق على كل عقد نقل متعدد الوسائط يشتمل على رحلة نهريّة بشرط أن يكون ميناء أو مكان الشحن، وميناء أو مكان التسليم للمرسل إليه، واقعين في دولتين مختلفتين أحدهما على الأقل عضواً بالاتفاقية. مثال على ذلك أن يغادر مركب الملاحة النهريّة مدينة نَجْع حمادى بصعيد مصر محملة بحاويات من منتج الألومنيوم الذى تنتجه مصانع هذه المدينة، ويبحر فى نهر النيل شمالاً حتى مدينة الإسكندرية، حيث تفرغ الحاويات ليُعاد شحنها على اللوارى التى تنطلق بها فى إتجاه الغرب إلى مدينة طرابلس ليبيا. فإذا توافرت باقى شروط النقل متعدد الوسائط كما لو كان الناقل واحداً وأصدر وثيقة نقل واحدة طبقاً للمادة (١/١١) تغطى مرحلتى النقل النهريّ والسككى بالكامل وتحتوى على شروط عقد النقل، فإذا إفترضنا أن مصر أو ليبيا منضمة إلى اتفاقية بودابست، فإن أحكام هذه الإتفاقية سوف تكون مؤهلة لأن تحكم عملية النقل كلها من نَجْع حمادى إلى طرابلس.

**رابعاً: مدخل إلى نصوص "قواعد روتردام" ٢٠٠٨ المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط:**

داخل أروقة منظمة اليونسترال، وعلى مدى السنوات الست لإعداد مشروع الإتفاقية الجديدة، حظى بكثير من النقاش التساؤل عما إذا كان من الممكن بسط أحكام الإتفاقية ونطاق تطبيقها لكى تغطى ليس فقط نقل البضائع بحراً، ولكن وسائط النقل الأخرى التى قد تسبق الوسائط البحرية أو تعقبها، بإستخدام النقل على الطرق الطرقيّة أو السكك الحديدية أو النقل الجوى أو النقل النهريّ وهو ما يُعرف بإسم "إضافة إلى البحرى" (Maritime Plus)<sup>(١)</sup>.

(1) "It was agreed at the 9<sup>th</sup> session in April 2002 that the Working Group should seek participation from international organizations such as the International Road Transport Union (IRU) and the Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (COTIF). The Working Group was invited to consider the dangers of extension of a maritime instrument into land transportation and whilst it was agreed that appropriate mechanisms be included to avoid conflicts with other conventions it is important to have acceptable rules ensuring early adoption of the final product. A/CN. 9/510, at paros. 26-32.

ولعل من أهم المستجدات القانونية التي أتت بها "قواعد روتردام"، هي قابلية أحكامها للتطبيق على النقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط، شريطة وجود الرحلة البحرية ضمن عملية النقل. وأصبح من حق الشاحن أن يطلب إلى الناقل أن يضم في عقد النقل البحري عمليات نقل أخرى غير بحريه سواء قبل أو بعد الرحلة البحرية. ومن ثم فسوف نستعرض فيما يلي الأحكام الواردة في "قواعد روتردام" والتي تتناول بالتنظيم النقل متعدد الوسائط:

١- تنص المادة الأولى فقرة أولى من "قواعد روتردام"، على أن "عقد النقل" يعني عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضاعة من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري. وهذا الفكر الذى يتبع نهج "قانون نقل البضائع بحراً" الأمريكى (COGSA)، يغطى النقل متعدد الوسائط الذى يشترط أن يشتمل على نقل بحرى بالأساس، مضافاً إليه نقل بوسائط أخرى (سكه حديد - طرق برية - الجو - الممرات النهرية ....)، بشرط أن تنظم عمليات النقل هذه فى إطار عقد نقل واحد يشملها جمعياً.

معنى ذلك أن "قواعد روتردام" تنظم أساساً عقد نقل بحرى للبضائع مع جواز بسط نطاق هذا العقد البحري ليشمل أيضاً نقل غير بحرى بوسائط أخرى لتحقيق غاية "النقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط. فإذا كان عقد النقل لا يتضمن نقلاً بحرياً - حتى ولو كان من الباب إلى الباب - فلا تنطبق عليه "قواعد روتردام".

٢- تشير المادة الخامسة فقرة أولى بوضوح تام إلى خيار النقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط، من خلال رسم نطاق التطبيق العام لقواعد روتردام، بقولها أن هذه القواعد تنطبق على عقود النقل التى يكون فيها مكان إستلام الناقل للبضاعة ومكان تسليمه لها، واقعين فى دولتين مختلفتين. معنى ذلك أن "قواعد روتردام"،

لاتنطبق إلا إذا كان النقل دولياً، أى يجرى بين مكانين يقعان فى دولتين مختلفتين. فهى لاتنطبق بطبيعتها على النقل الوطنى أو الداخلى. وتستمد هذه الحقيقة أيضاً من عنوان الإتفاقية الذى يفيد إستهدافها النقل الدولى فحسب. غير أنه لايلزم أن تكون دولتى القيام والوصول أطرافاً متعاقدة فى قواعد روتردام، إنما يكفى أن تكون إحدى الدولتين فقط طرفاً فى هذه القواعد حتى تسرى نصوصها على عقد النقل المقصود.

وبناءً عليه فإن مرحلة النقل ما بين مكان دخول البضاعة فى حراسة الناقل داخل البلاد حتى ميناء الشحن على ظهر السفينة الناقلة، وكذلك مرحلة النقل ما بين ميناء التفريغ ومكان التسليم النهائى للبضاعة - هاتان المرحلتان - يمكن تنفيذهما بطبيعة الحال عن طريق السكك الحديدية أو الطرق الطرقيّة أو الممرات النهريّة أو جواً، ومن ثم فإن إجمالى رحلة النقل هذه تعد من قبيل النقل من الباب إلى الباب أو نقلاً متعدد الوسائط إذا توافرت باقى الشروط.

والجدير بالملاحظة أن نطاق مسئولية الناقل فى "قواعد روتردام" يمتد من وقت إستلام الناقل البضاعة حتى وقت تسليمها، مما يمكن معه تطبيق نظام "المسئولية الموحدة" بالنسبة لإجمالى عملية النقل.

٣- تعتبر المادة ٢٦ من "قواعد روتردام" (النقل السابق أو اللاحق للنقل البحرى)، أهم المواد التى تتعلق بالتنظيم القانونى للنقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط. فتنص "المادة ٢٦" على أنه فى حالة نقل البضائع عن طريق واسطة أخرى غير البحرى، وكان هذا النقل سابقاً أو لاحقاً للرحلة البحرى، ويخضع لإتفاقية دولية أمره<sup>(١)</sup>، فإن أحكام هذه الإتفاقية تكون لها السيادة على أحكام

---

(1) It is worth mentioning that during the sessions of the UNCITRAL Working Group the proposal was made to extend the scope of this article also to national laws. Report of the 18th session of the Working Group Document=

قواعد روتردام"، إذا أمكن تحديد موقع حدوث الهلاك أو التلف أو الظرف المسبب للتأخير (Localized) فى أى من أجزاء النقل غير البحرية، سواء السابقة أو اللاحقة للنقل البحرى. فإذا حدث الهلاك أو التلف للبضاعة محل النقل على سبيل المثال خلال نقل برى بالشاحنات يسبق أو يلحق الرحلة البحرية، فإن أحكام إتفاقية النقل الطرعى (CMR) تكون هى الواجبة التطبيق خلال هذه الرحلة الطرعى.

أما إذا حدث الهلاك أو التلف للبضاعة فى أكثر من مرحلة من مراحل نقل البضاعة، أو لم يكن فى الإمكان إثبات مكان وقوع الهلاك أو التلف، فإن أحكام "قواعد روتردام" سوف تنطبق على كل مراحل رحلة البضاعة سواء الجزء البحرى منها أو الأجزاء غير البحرية، أو بتعبير آخر فإن إجمالى رحلة البضاعة من الباب إلى الباب أو بالنقل متعدد الوسائط سوف تخضع برمتها لأحكام "قواعد روتردام" وفى هذا تطبيق لمبدأ "المسئولية الموحدة" للناقل (Uniform Liability).

وبطبيعة الحال، فإن الحل الأمثل لتحقيق مبدأ وحدة التشريع الدولى للنقل، هو بسط نطاق تطبيق أحكام "قواعد روتردام" على كل مدة مسئولية الناقل (المسئولية الموحده)<sup>(1)</sup>، بصرف النظر عن مكان

---

=A/CN.9/616, Paragraph 232 and Report of the 20th session, document A/CN.9/642, paragraph 228-232.

But that proposal was ultimately rejected, the extension of article 26 to national laws would in fact have adversely affected uniformity at a very high degree, since inter alia it would have allowed the application of national laws to all activities performed within the port areas and it would have allowed Contracting States at any time to enact new laws governing carriage by modes of transport other than carriage by sea, thereby unilaterally preventing the application of the Rotterdam Rules. Francesco Berlingieri, Ibid, P. 4.

(1) José M. Alcantara, Multimodal Transport in Search for an International Regulation, Paper submitted at the Logistics I=

حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير، وسواء أكان في البحر أو الجوى أو على البر. غير أن هذا الحل قديشير التنازع بين أحكام "إتفاقية روتردام" وغيرها من إتفاقيات النقل الأخرى، مثل إتفاقية النقل على الطرق الطرقيه (CMR)، وإتفاقية النقل بالسكك الحديدية (CIM-COTIF)، وإتفاقية أوصلو إتفاقية مونتريال الخاصة بالنقل الجوى وإتفاقية بودابست الخاصة بنقل البضائع فى الممرات الملاحية الداخلية (CMNI).

لذلك من أجل تفادى حدوث مثل هذا التنازع المحتمل فى القوانين، أو على الأقل التقليل من آثاره قدر الإمكان، فإن المادة ٢٦ من "قواعد روتردام"، تقرر أنه "عند حدوث هلاك أو تلف للبضاعة، أو وقوع حادث

---

=Transport, Middle East, 2008, The Royal Cultural Center, Amman, Jordan on 20-22 May, 2008 P.5. Supra, P.9 quotation as follows:

**"Why uniform rules should be better? A pure uniform system provides one uniform set of rules on liability, with uniform limits and with one far more comfortable timebar rule. The uniform system may be based on those operating at sea, be they Hague Rules, the Hague – Visby Rules or the Hamburg Rules. As uniformity for the entire transit would simplify the life of both shippers and carriers alike.**

**Lord Diplock also said that liability should be uniform and certain, and another commentator suggested that insurers would find greater economies in a uniform system with its higher level of liability than with a fluctuating system with increased administrative costs.**

**Over the recent years, more and more shippers and carriers have complained at the lack of uniformity. The shippers, particularly the smaller ones with no sophistication enough to protect themselves., require the introduction of the single and uniform multimodal transport liability regime which will eliminate the legal diversity brought about by the network system."**



أو ظرف يسبب تأخرًا في تسليمها، أثناء مدة إلتزام الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب، أو بعد تفرغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الإتفاقية السيادة على ما تتضمنه إتفاقية دولية أخرى من أحكام.... ثم إتبع المادة ٢٦ هذا النص بثلاثة شروط يتعين توافرها جميعاً لإمكان إعمال مضمون المادة ٢٦ وهي:

أ- أن يكون من شأن نصوص الإتفاقية الدولية الأخرى أن تنطبق...، لو كان الشاحن قد أبرم عقداً منفصلاً ومباشراً مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، و

ب- أن تنص الإتفاقية الدولية الأخرى بالتحديد على: مسؤولية الناقل أو على حدود مسؤوليته أو على مدة إنقضاء الدعوى، و

ج- أنه لا يمكن الخروج عن مضمون الإتفاقية الدولية الأخرى عن طريق التعاقد سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى تلك الإتفاقية.

مما تقدم يتضح أن "قواعد روتردام" إتبع نظام "المسؤولية الشبكية" (Network Liability) في شأن النقل متعدد الوسائط<sup>(١)</sup>. وهذا يعنى أن حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط الواردة في "قواعد روتردام" لاتسرى إلا في حالة عدم التعرف على مرحلة النقل التي لحق فيها الضرر بالبضاعة (Concealed Damage).

أما إذا أمكن معرفة مكان وقوع الضرر للبضاعة، وحصره في مرحلة معينة من مراحل النقل غير البحرية، فتطبق في هذه الحالة حدود مسؤولية الناقل حسبما هي واردة في الإتفاقية الدولية أحادية الوسائط التي تحكم مرحلة النقل التي حدث فيها الضرر للبضاعة.

ولاشك أن مثل هذا الإتجاه التشريعى للإتفاقية الجديدة، من شأنه أن يضعف التوحيد القانونى الدولى، نظراً لسماحه للإتفاقيات الدولية

---

(1) José M. Alcantara, *Supra*, P.9.

للتقل أحادى الواسطة بأن تسود على نصوص قواعد روتردام فى حالات معينه، ولكن على ما يبدو فإن سند واضعى الإتفاقيه فى ذلك هو الضرورات العمليه.

**خامساً: نظام "المسئوليه الشبكيه المحدوده" أو "الدنيا" الذى أنتهجه قواعد روتردام" مع مقارنة بنظام المسئوليه فى كل من إتفاقيه النقل متعدد الوسائط سنة ١٩٨٠ "وقواعد UNCTAD/ICC 1991":**

نظام المسئوليه الشبكيه الذى إنتهجه "قواعد روتردام" لم يأت على إطلاقه ولكن جاء مقيداً أو محددًا بمحدود معينه مما جعل البعض يطلقون عليه نظام المسئوليه الشبكيه المحدوده (Limited) أو الدنيا (Minimal) وذلك نظراً للأسباب التاليه:

١ - طبقاً لما تنص عليه (م ٢٦) من "قواعد روتردام"، فإنه عند حدوث هلاك أو تلف للبضاعه أو تأخير فى تسليمها، أثناء مدة إلتزام الناقل، ولكن قبل تحميلها على السفينه فحسب، أو بعد تفرغها منها فحسب، لا تكون لأحكام "هذه الإتفاقيه" السيادة على ما يتضمنه صك دولى آخر<sup>(١)</sup> من أحكام تنص بالتحديد على مسئوليه الناقل أو على الحد من مسئوليته أو على مدة إنقضاء الدعوى.

وإزاء سماح الإتفاقيه بإمكان إمتداد مسئوليه الناقل لكى تغطى النقل بوسائط أخرى غير البحريه، سواء قبل شحن البضاعه على السفينه أو بعد تفرغها منها، فقد ثار القلق حول إحتمال حدوث التنازع بين نصوص الإتفاقيه الجديده ونصوص الإتفاقيات الأخرى التى تحكم وسائط النقل غير البحريه، وهى إما إتفاقيه وارسو لسنة ١٩٢٩ ومونتريال لسنة ١٩٩٩ المتعلقين بالنقل الجوى الدولى أو

(١) سبق أن أحتوت الصيغ الأوليه للماده (٢٦) إلى جانب إشارتها إلى "صك دولى آخر" على إشارة إلى "القانون الوطنى"، ولكن حذفت هذه الإشارة الأخيرة فيما بعد كجزء من إقتراح توفيقى يتعلق بمسائل عدده شائكه، منها مقدار حدود مسئوليه الناقل. ووجد أن إعادة إدراج الإشارة إلى القانون الوطنى يمكن أن يتسبب فى إنفراط عقد ذلك الحل التوفيقى.

إتفاقية النقل الطرقي (CMR) أو إتفاقية النقل بالسكك الحديدية (COTIF - CIM) أو إتفاقية الملاحة الداخلية (CMNI).

ومن ثم فقد ترائى لواضعى الإتفاقية إدخال ضوابط ومحددات خاصة على نظام المسئولية الشبكية الذى إنتهجت الإتفاقية، يجعله قاصراً على موضوعات معينة هى "مسئولية الناقل أو الحد من مسئوليته" أو مدة إنقضاء الدعوى. ولذلك فقد عرف بنظام "المسئولية الشبكية المحدودة" أو "الدنيا". ويقال أن إتباع مبدأ المسئولية الشبكية المحدودة هذا، قد قصد به تقديم وسيلة عملية لإمكان كسب أكثر ما يمكن من الدعم الدولى للإتفاقية الجديدة<sup>(١)</sup>.

٢- يتعين أن تكون الإتفاقيات الدولية الخاصة بوسائل النقل الأخرى غير البحرية، إتفاقيات أمره، بمعنى أنه لا يمكن الخروج عنها بالتعاقد سواء كلياً أو لما هو فى غير مصلحة الشاحن (م ٢٦/ج). وعلى هذا، بمفهوم المخالفة، فإن باقى نصوص "قواعد روتردام" - غير ما ذكرناه بالبند رقم (١) أعلاه - تظل لها السيادة على نصوص الإتفاقيات الدولية الخاصة بوسائل النقل الأخرى.

٣- أن تطبيق الإتفاقيات الأمره على النقل غير البحرى سواء السابق أو اللاحق للرحلة البحرية، يكون ممكناً فقط، إذا كان ما لحق البضاعة من ضرر، قد حدث حصرياً وبشكل مؤكد خلال الأجزاء من النقل التى تحكمها تلك الإتفاقيات.

غير أنه إذا إفترضنا على سبيل المثال أن ثمة ضرر ما قد بدأ يصيب البضاعة قبل شحنها على السفينة، ثم استفحل الضرر والبضاعة على ظهر السفينة، أو بدأ الضرر يلحق البضاعة أثناء وجودها على السفينة ولكنه تزايد بعد تفريغ البضاعة، كما قد يحدث أحياناً فى حالة البضائع المبردة المحوّه ... حينئذ لا مجال لإعمال نص المادة ٢٦.

(1) UNCITRAL, A/CN. 9/526, p. 69.

٤- يترتب على حكم المادة ٢٦ من "قواعد روتردام" أنه يتعين على الدول التي تزمع الإنضمام أو قبول أو التصديق على "اتفاقية روتردام" أن تتخذ إجراءات الإنضمام إلى إتفاقيات النقل الأخرى مثل (CMR)، (CIM) وإتفاقية مونتريال وإتفاقية بودابست حرصاً على صالح أصحاب المصالح فى البضاعة التي قد تلتف أو تهلك أو يتأخر تسليمها، إذا إستحق نظير ذلك تعويضاً من الناقل. ذلك لأن حدود مسئولية الناقل فى إتفاقية روتردام - على الرغم من إرتفاع قيمتها (SDR 875) لكل طرد أو وحدة شحن أو (SDR 3) عن كل كج من الوزن الإجمالى للبضائع موضوع المطالبة، أيهما أكبر لصالح المطالب - إلا أنها تعتبر صغيرة القيمة مقارنة بحدود مسئولية الناقل طبقاً لإتفاقيات النقل الأخرى غير البحرية. فهى تبلغ فى حالة إتفاقية CMR (SDR 8.33) وفى حالة إتفاقية CIM للسكك الحديدية (SDR 17) عن كل كج من إجمالى البضائع المضرورة.

ولو إفترضنا إنضمام دولة ما إلى "اتفاقية روتردام" دون أن تكون منضمة أصلاً إلى إتفاقية CMR الخاصة بالنقل الطرقي، فلو حدث هلاك لبضاعة ما تنقل بموجب عقد نقل متعدد الوسائط (بحرى وطرقي) يخضع لأحكام "اتفاقية روتردام" وقع هلاك البضاعة أثناء الرحلة الطرقية، ففى هذه الحالة سوف تنطبق أحكام "قواعد روتردام" بما فيها حدود التعويض الدنيا. وبعملية حسابية بسيطة يتضح أن الطرد أو وحدة الشحن التي يبلغ وزنها ١٠٥ كج أو أقل سوف يتساوى فيها مبلغ التعويض طبقاً "لإتفاقية روتردام"، "وإتفاقية CMR"، أما إذا زاد الوزن على ذلك فسوف تكون حدود "إتفاقية روتردام" أدنى من حدود "اتفاقية CMR"، وهكذا يمكن أن يضار أصحاب البضاعة لحصولهم على حد تعويض أدنى لعدم إنضمام الدولة التي وقع على أراضيها الضرر للبضاعة إلى إتفاقية CMR مع إنضمامها فى نفس الوقت إلى "إتفاقية روتردام".

وخلص مما تقدم أن نظام "المسئولية الشبكية المحدودة" الذي تنتهجه "إتفاقية روتردام"، هو فى حقيقة الأمر نظام للمسئولية الشبكية المعتادة،

ولكنه مقيد أو محدود بتطبيق نظام "المسئولية الموحدة" (Uniform Liability) فى حالات معينه على نحو ما ذكرنا آنفا. وحسب مفهوم "المسئولية الموحدة" لانتغير مسئولية الناقل بتغير نوع واسطة النقل التى وقع خلالها الضرر للبضاعة، بل تظل أحكام الإتفاقية الأصلية سارية على جميع وسائط النقل سواء البحرى أو غير البحرى.

وبتعبير آخر، فقد وضعت المادة ٢٦ من "قواعد روتردام"، القاعدة العامة وهى "المسئولية الشبكية". ثم أدخلت عليها إستثناء يتمشى مع نظام المسئولية الموحدة، فأصبحت مسئولية شبكية محدودة أو مسئولية شبكية معدله بالمسئولية الموحدة<sup>(١)</sup>.

فإذا إنتقلنا إلى نظام المسئولية فى كل من إتفاقية النقل متعدد الوسائط وقواعد UNCTAD/ICC فسوف نلاحظ أن النهج الذى سارت عليه "قواعد روتردام" فى شأن مسئولية الناقل، يختلف من حيث الموضوع عن النهج الذى إتبعته كل من إتفاقية النقل المتعدد الوسائط ١٩٨٠ و"قواعد (UNCATD/ICC) ١٩٩١". فلقد صاغت المادتان (١٨)، و(١٩) من إتفاقية النقل متعدد الوسائط نظرية المسئولية. فأقامتها إبتداء على أساس المسئولية الموحدة (المادة ١٨)، ثم وضعت لهذه القاعدة العامة إستثناء يتمشى مع نظام المسئولية الشبكية (المادة ١٩).

معنى ذلك أن الإتفاقية أخذت بنوع من المسئولية الموحدة المعدلة بأحكام المسئولية الشبكية، فبعد أن وضعت القاعدة العامة على أساس المسئولية الموحدة، إختصت الهلاك أو التلف المعروف مكان حدوثه بأحكام المسئولية الشبكية، فنصت على أنه: إذا وقع الهلاك أو التلف أثناء مرحلة واحدة معينة من النقل متعدد الوسائط توجد فى شأنها إتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطنى ملزم واجب التطبيق ينص على حد

---

(1) See Mahin Fagfouri, International Regulation of liability of Multimodal Transport- In search of uniformity. World Maritime University – Journal Maritime Affairs, 2006, Vol. 5, No. 1 pp. 94, 95.

للمسئولية أعلى من الحد الذى يرتبه تطبيق الفقرات (١، ٢، ٣) من المادة (١٨)، فتقرر حدود مسئولية متعهد النقل حيثئذ عن هذا الهلاك أو التلف وفقاً لأحكام الإتفاقية الأمره المذكورة أو القانون الملزم المذكور.

ويتضح من ذلك أن تطبيق نص المادة (١٩) مشروط أولاً: بأن يكون الهلاك أو التلف معروف مكان حدوثه، وثانياً: بأن يكون الحد الذى ترتبه الإتفاقية الدولية الأمره أو القانون الوطنى الملزم أعلى من الحد الوارد بالمادة (١٨) من إتفاقية النقل متعدد الوسائط. لذلك فإن المرسل الذى يتعاقد مع متعهد النقل متعدد الوسائط، سوف لايهمه أن يكون على دراية بمضمون الإتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية التى تخضع لها بضاعته خلال عملية النقل، إلا من خلال رؤية محدودة جداً وهى أنه إذا لحق الهلاك أو التلف بهذه البضاعة فى مكان معلوم، فيتعين فى هذه الحالة على المرسل أن يتقصى حدود المسئولية بين ما تقضى به الإتفاقية الدولية أو القانون الوطنى الذى يحكم مكان حدوث الضرر، وبين ما تقدمه إتفاقية النقل متعدد الوسائط لياخذ من هذه الحدود. ومن الواضح أن مسلك الإتفاقية يستهدف مصلحة أصحاب البضائع بالدرجة الأولى.

هذا فيما يتعلق بإتفاقية "الأمم المتحدة" بشأن النقل متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠، فإذا ألقينا نظرة أخرى على أحكام "قواعد UNCTAD/ICC" بشأن النقل متعدد الوسائط، نجد أن هذه القواعد لا تنطبق إلا بالقدر الذى لا تتعارض فيه مع النصوص الواجبة التطبيق لإحدى المعاهدات الدولية أو القوانين الوطنية الخاصة بنقل أحادى الوسطة (القاعدة ١٣). وهذا يعنى أن هذه القواعد تجعل السيادة عند التطبيق للأحكام الأمره الخاصة بالنقل أحادى الوسطة على أحكامها، ومن ثم فلا وجه لتطبيق نظام المسئولية الموحدة حسب نصوص "قواعد UNCTAD/ICC".

**سادساً: سياسة "قواعد روتردام" فى تغاى التنازع مع إتفاقيات النقل الأخرى**

تكوّن المادتان ٢٦ و ٨٣ من "قواعد روتردام" الإطار القانونى الذى يحتوى على الأحكام التى تنظم النقل غير البحرى الذى يسبق أو يلحق

النقل البحري في عقد النقل ، سواء أكانت الرحلتان البحرية وغير البحرية مستقلتان أى نقل متتابع أحادى الواسطة ، أو متكاملتان أى نقل متعدد الوسائط.

والهدف المقصود من المادة ٨٢ ، هو العمل على تفضيلى حدوث تنازع بين نصوص إتفاقيات النقل أحادى الواسطة غير البحرية وبين نصوص "إتفاقية روتردام"<sup>(١)</sup> ، فى حالة إقتران النقل غير البحرى بالنقل البحرى فى عقد النقل ، لذلك يمكن القول أن المادة ٨٢ "ليست" إلا مكملة وداعمة للمادة ٢٦. ومن ثم فإن المادتين يشكلان كلاً واحداً ، القصد منه تنظيم قواعد النقل غير البحرى السابق أو اللاحق للنقل البحرى<sup>(٢)</sup>.

وأهم ما يلاحظ على مضمون المادة ٨٢ ، أنه يتبع سياسة إعطاء الأسبقية أو السيادة لنصوص الإتفاقية الدولية الواجبة التطبيق فى شأن

- (1) "There has also been a considerable discussion with respect to a potential conflict of conventions- a discussion which is thought to be misplaced. It is not a matter of conflict of conventions but rather a problem of several conventions hypothetically applicable to the same transport (Art. 82). So, even if preponderant part of the carriage should be non-maritime, it is perfectly possible that the Convention nevertheless applies. This is not merely a matter of the carrier's liability but also relates to important practical problems with respect to transport documentation".

See Professor Jan Ramburg, *Supra*, P.4.

(٢) أثناء المناقشات التمهيدية لمواد "إتفاقية روتردام" ، إقتراح أن يشير مشروع المادة ٨٢ إلى مشروع المادة ٢٦ بعبارات من قبيل العبارة "مع عدم المساس بالمادة ٢٦" ، حتى تتضح علاقتها بمشروع المادة ٢٦. ولكن ، لوحظ أن النهج المنقح الذى إتبعه الفريق العامل فى مشروع المادة ٢٦ لم يعد حكماً يتعلق بتنازع الإتفاقيات ، وإنما هو يتعلق بإرساء نهج شيكى على أساس عقد إفتراضى. وأبدى تأييد لرأى مفاده أن الإحالة إلى مشروع المادة ٢٦ هى فى تلك الحالة غير ضرورية.

تقرير الفريق العامل الثالث (المعنى بقانون النقل) عن أعمال دورته الحادية والعشرين (فيينا ١٤ - ٢٥ يناير ٢٠٠٨. ص. ٧٣.

النقل غير البحري، على نصوص "قواعد روتردام" إذ ما لاح احتمال حدوث التنازع بين نصوص الإتفاقتين. وهذه السياسة التي تتبعها "قواعد روتردام" من حيث إعطاء الضوء الأخضر لتطبيق أحكام الإتفاقية الأخرى دون أحكامها هي، هذه السياسة تختلف عن النهج الذي تسير عليه إتفاقيات النقل على الطرق البرية (CMR)، والنقل بالسكك الحديدية (COTIF-CIM)، والنقل النهري (CMNI). حيث درجت على إعطاء الأسبقية فى التطبيق لنصوصها الذاتية فى حالة النقل المشترك مع واسطة أو وسائط نقل أخرى.

وهكذا جاءت المادة ٨٢ من "قواعد روتردام" مقررة فى ديباجتها كمبدأ عام، أنه ليس فى هذه القواعد ما يمس بإنطباق أى من الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل أحادى الواسطة (الجوى والطرقى والسككى والنهري)، والتي تكون سارية وقت بدء دخول "قواعد روتردام" فى حيز النفاذ، معطية بذلك السيادة لنصوص أى من هذه الإتفاقيات على نصوص "قواعد روتردام" ذاتها، إذا كانت تلك الإتفاقية - وفقاً لأحكامها- واجبة التطبيق على جزء من عقد النقل.

إلا أنه بعد أن نصت المادة ٨٢ على أنه ليس فى "قواعد روتردام" ما يمس بإنطباق أى من الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل أحادى الواسطة، أضافت .... والتي تنظم مسئولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها...." مما أثار الشك حول مقصود هذه الفقرة الأخيرة، وهل تعنى قصر نطاق تطبيق الإتفاقيات المنوه عنها على مجرد مسئولية الناقل عن ما قد يصيب البضاعة من أضرار.

الراجع أن هذه الفقرة لا تهدف إلى قصر نطاق تطبيق المادة ٨٢ على مجرد أحكام مسئولية الناقل ولكن المقصود منها هو التعريف بالغرض العام من الإتفاقيات محل ديباجة المادة ٨٢<sup>(١)</sup>، ويؤيد هذا التفسير نص الجملة المشتركة فى فقرات المادة ٨٢ الأربعة "إلى الحد الذى..." (To the

(1) Francesco Berlingieri, Ibid, P. 16.



(External that..) <sup>(١)</sup> لكي تحدد نطاق تطبيق المادة ٨٢ فيما يتعلق بكل اتفاقية من الإتفاقيات أحادية الوساطة التي تتعامل معها وهى (الجوية والطرقية والسككية والنهرية) <sup>(٢)</sup>.

كذلك فقد ورد فى ديباجة المادة ٨٢، النص على أن الإتفاقيات أحادية الوساطة المقصودة، هى تلك السارية وقت دخول "قواعد روتردام" إلى حيز التنفيذ، بالإضافة إلى أى تعديلات قد تدخل على مضمونها مستقبلاً. وبناءً عليه فإن المادة ٨٢ لن تكون لها مجالاً للتطبيق على أى إتفاقية جديدة للنقل أحادى الوساطة يبدأ سريانها بعد دخول "قواعد روتردام" حيز النفاذ.

### الرأى فى نظرنا:

باعتبار أن (م ٢٦) من "قواعد روتردام" - وهى المادة الرئيسية التى تتعلق بالتنظيم القانونى للنقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط - لا تنطبق إلا على ما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخر فى التسليم، يمكن التأكد من حدوثه أثناء جزء معين من النقل الذى قد يسبق أو يلحق الرحلة البحرية فى عقد النقل، وأنه لما كان يصعب فى معظم الحالات إثبات وقت أو مكان حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير للبضاعة وخلال أى واسطة من وسائط النقل المتتابعة، لذلك فإن قابلية (م ٢٦) للإعمال أو التطبيق يرجح أن تكون محدوده <sup>(٣)</sup>. وهذه الحقيقية ترتب نتيجة خطيرة ليست فى صالح التجارة الدولية، وهى الإضرار إلى

(١) كان من بين ما خلصت إليه ورشة العمل التى إضطلعت بها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى يومى ٢، و٣ فبراير ٢٠١٠ بمقرها بأبوقير - الإسكندرية، بشأن صياغة رؤية عربية تجاه اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كلياً أو جزئياً بطريق البحر "قواعد روتردام"....، إلى أن الترجمة العربية لقواعد روتردام"....، تعانى من العديد من الأخطاء الفنية بما قد يفسد المعنى والهدف الأسمى من التشريع وصدرت التوصية بضرورة إجراء المراجعة للترجمة العربية ومضاهاتها بالنسختين الإنجليزية والفرنسية لتصحيح الأخطاء الواردة فى الترجمة.

(2) Francesco Berlingieri, Ibid,

(٣) تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى، ١٧/٦٣/أ، ص ٢٤.

تطبيقاً لحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في "قواعد روتردام" على مسؤولية الناقل متعدد الوسائط (المسئولية الموحدة Uniform Liability). وفي هذا تجاهل لطبيعة وخصائص النقل متعدد الوسائط، كما أنه إجحاف بأصحاب البضاعة وإهدار لحقوقهم خاصة إذا تعلق الأمر بمبلغ تحديد المسؤولية في حالة تعويض أصحاب البضاعة عن ما أصاب شحناتهم من هلاك أو تلف أو تأخير خلال مدة عقد النقل. هذا بالإضافة إلى أنه في الحالات التي يمكن فيها تحديد موضع حدوث الهلاك أو التلف للبضاعة، فسوف يكون من الأهمية بمكان أن يفسح المجال لإعمال القانون الوطني الذي يحكم تلك المرحلة من النقل<sup>(١٦)</sup>، وهو الأمر الذي لم تدخله "قواعد روتردام" في الحسبان بل استبعدته عمداً على سبيل الحل الوسط (Compromise)<sup>(١٧)</sup>.

(١) نفس المرجع السابق.

(2) "The Provisions of Article 26(a) that the provisions of other international conventions supersede the Convention when loss or damage could be localized to the non-maritime segment are helpful, but this does not solve the problem with respect to mandatory national law or so-called non-localized loss or damage." See Professor Jan Ramberg, *Supra*, P.4.

وفي رأي آخر أن استبعاد تطبيق القانون الوطني في مجال النقل السابق أو اللاحق للرحلة البحرية، جاء لحكمة مفادها أن الدولة المعنية بعد إنضمامها إلى "قواعد روتردام" قد تلجأ إلى تجاهل تطبيق أحكامها مفسحة المجال لأحكام القانون الوطني مما يضيع الوحدة المنشودة في التشريع الدولي.

It has also been suggested to extend the same principle also to national laws, but this has been quite rightly rejected because States could otherwise, after having become parties to the Instrument, exclude its application by enacting a national law regulating the carriage by modes other than sea otherwise as in accordance with the Rotterdam Rules. and that would have adversely affected uniformity.

=

ويلاحظ كذلك بشكل خاص أن "قواعد روتردام" لا تنطبق إلا على النقل متعدد الوسائط الذى يشتمل على رحلة بحرية كشرط أساسى. أما عقود النقل متعدد الوسائط الأخرى التى لا يدخل فيها النقل البحرى، فلا تدخل فى نطاق تطبيق الإتفاقية. ولا شك أن هذا الوضع القانونى الذى تخلفه "قواعد روتردام" يشكل قصوراً وعجزاً وفراغاً تشريعياً دولياً فى أحكام النقل متعدد الوسائط.

و"قواعد روتردام" تعطى للناقل الخيار طبقاً لعقد النقل فى أن يضم إلى الرحلة البحرية للبضاعة النقل بواسطة أو وسائط أخرى غير البحرية قبل أو بعد الرحلة البحرية. إلا أنه من الناحية العملية لن يكون من السهل فى معظم الحالات التيقن من طبيعة الخيار الفعلى الذى إتخذه الناقل. وهل هو قد إتبع الطريقة التقليدية فى أن يعمل بصفته وكيلاً فيما يخص النقل السابق أو اللاحق للرحلة البحرية، أم أنه أخذ بالخيار المتاح له بواسطة "قواعد روتردام" فى أن يتصرف بصفته ناقلاً أصيلاً فيما يتعلق بإجمالى عملية النقل.

والتساؤل عما إذا كان الشخص قد تصرف بصفته وكيلاً أو أصيلاً فى عمل ما، معروف من قبل فى مجال صناعة ترحيل البضائع Freight Forwarding Industry، ولا توجد وسيلة أو حل سهل المنال لهذه المشكلة حتى الآن. وبالقياس فإننا معرضون لمواجهة مثل هذا الوضع القانونى الذى يشوبه عدم اليقين فى ظل تطبيق "قواعد روتردام"<sup>(١)</sup>. ومن استقراء نصوص "قواعد روتردام"، يتضح بشكل جلى أنها لا تقدم إلا حل جزئى فقط لنشاط النقل متعدد الوسائط، ولذلك فهى على هذا النحو سوف تُثير العديد من دواعى عدم اليقين والإلتباس، الأمر الذى يودى حتماً إلى إنفاق الأموال الطائلة على المنازعات القانونية، التى كان من الأفضل بلا شك إنفاقها فى نواحي التجارة الدولية.

---

=See Francesco Berlingieri Paper submitted at the comité Maritime International, Athens 2008- 39<sup>th</sup> Conference, October 12-17, 2008, p. 284.

(1) Professor Jan Ramberg, Supra, P.٣.

ويقينا فسوف لن نتوقف محاولات البحث عن قواعد دولية أمره لتنظيم أحكام النقل المتعدد الوسائط بصورة شاملة ومتكاملة تفي بحاجة مجتمع التجارة والنقل الدوليين<sup>(١)</sup>.

ولعل إمتداد أحكام قواعد روتردام لتغطي النقل متعدد الوسائط ذو الرحلة البحرية هي أخطر ما إنزلقت إليه "قواعد روتردام" ويتعرض لسهام النقد من جهات كثيرة دولية، كانت تتمنى بالأولى أن تبعث الروح فى إتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠<sup>(٢)</sup> بدلاً من المحاولة

(1) See José M. Alcantara, *Supra*, P.١١. The following is quoted:  
"The UNCITRAL new Convention will be another part-solution only. It will introduce a lot of confusion, and will give cause to spending enormous sums in legal disputes, which would be better applied commercially.

The search for an international mandatory regulation of Multimodal Transport continues and no doubt the saga of papers of this sort is to be continued".

(٢) ولقد ورد هذا الرأى ضمن الإستقصاء الذى أجراه إتحاد النقل الدولى متعدد الوسائط (IMMTA) فى سبتمبر ٢٠٠٦ وإليك تقريراً عن الموضوع:

In September 2006 (IMMTA) has worldwide circulated a questionnaire on Multimodal Transport. It was aimed at gathering information and data on the current conditions under which multimodal transport is practised. The questionnaire was also circulated by FIATA to their National Associations members.

An Important point which clearly emerged from the replies relate to the legal framework for multimodal transport. Almost all respondents to the questionnaire considered that the existing legal framework for multimodal transport was nether satisfactory nor cost-effective. There were, however, differences of opinions regarding the most appropriate international solution in this context but a good percentage was in-favour of the MT convention of 1980 or a revised version of the MT convention of 1980. (Answers question 13).

المبتورة التي أقدمت عليها "قواعد روتردام" لتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط.

من حصيللة ما تقدم بتضح لنا حقيقة هامة هي ، أن "قواعد روتردام" ليست إلا إتفاقية دولية للنقل البحري ، ولم تضيف أكثر من أنها تولت تنظيم أحكام النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري الذي ينشأ بمناسبة عقد نقل بحري إبتداء ، الأمر الذي يمكن أن يترتب عليه نقل متعدد الوسائط أو نقل من الباب إلى الباب .... و"قواعد روتردام" بنهجها هذا حزت حزو غيرها من إتفاقيات النقل أحادي الواسطة التي نظمت أحكام النقل المشترك (Combined Transport) في صلب نصوصها. لذلك ما كان يلزم أن يذكر في عنوان "قواعد روتردام" أنها تتعلق بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً (Wholly) أو جزئياً (Partly) بما يمكن أن يوحي أن الإتفاقية تخدم ليس فقط عقود النقل البحري بل أيضاً عقود النقل متعدد الوسائط بطريقة أوسع مدى مما درجت عليه إتفاقيات النقل الأخرى عند تنظيمها لأحكام النقل المشترك على النحو المشار إليه أعلاه.

والسؤال الجوهرى الذى قد يثور حينئذ هو حول ما إذا كنا نوصى بتوجه الدول العربية نحو قبول أو التصديق على "قواعد روتردام" والإنضمام إلى عضويتها، مع الإنسحاب فى الوقت نفسه من أى إتفاقية أخرى للنقل البحري تكون الدولة طرفاً فيها (إتفاقية لاهاي فسبى أو إتفاقية هامبورج) م ٨٩ من "قواعد روتردام".....

للإجابة على هذا السؤال يمكننا الرجوع إلى توصيات "ورشة عمل الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري حول "قواعد روتردام" لعام ٢٠٠٨ - رؤية عربية" ، التى عقدت بمقر الأكاديمية بأبوقير خلال الفترة من ٢ - ٣ فبراير ٢٠١٠ ، وحضرها وشارك فى فعالياتهما ممثلون عن معظم الدول العربية<sup>(١)</sup>. ولقد توافقت آراء الحاضرين على

(١) قام المجلس التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب فى دور إنعقاده فى إبريل ٢٠١٠ ، بتوجيه الشكر إلى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري على تنظيم وتنفيذ ورشة العمل ، وما صدر عنها من إعلان الإسكندرية حول قواعد روتردام .

مجموعة من التوصيات<sup>(١)</sup> نقتطف منها ما يلي :

**أولاً:** أن "قواعد روتردام" لعام ٢٠٠٨ تتمتع بالعديد من المناقب، حيث يترتب على نفاذها آثار قانونية تواكب متطلبات عولمة التجارة وخدمات النقل واللوجستيات فى ظل قانون بحرى عالمى موحد.

**ثانياً:** إن "قواعد روتردام" لا تقدم الحل الأمثل للنقل متعدد الوسائط، وأحكامه فيها غير كافية، ويسعفنا فى هذا الشأن الإشارة إلى المادة ٢٦ والتي تعانى من صياغة مبهمه، فمنطوقها يحتاج إلى التفسير، حيث يفتح الباب للتأويل.

**ثالثاً:** توافقت آراء المشاركين على توصية الدول الأعضاء فى جامعة الدول العربية على التوقيع بشكل جماعى على "قواعد روتردام"، مع إرجاء التصديق عليها حين إستيفاء التالى :-

١- الإسراع بالتوقيع والتصديق على إتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية، تحت مظلة جامعة الدول العربية.

٢- البدء فى جامعة الدول العربية لإعداد إتفاقيات عربية للنقل الأحادى الواسطة، وبالذات لعقد نقل البضائع بالسكك الحديدية، والطرق<sup>(٢)</sup>، وذلك على منوال الإتفاقيتين الأوروبيتين

---

(١) لاحظ الكثيرون فى بعض الحالات إنحراف المعنى فى النص العربى الرسمى "لقواعد روتردام" عن المعنى الفنى المقصود نتيجة عدم دقة الترجمة إلى اللغة العربية، وهو ما يتضح بمقارنة العديد من نصوص القواعد بالعربية بتلك المحررة بالإنجليزية والفرنسية.

ومن ثم صدرت توصية ورشة العمل على تشكيل لجنة تحت رعاية جامعة الدول العربية لمراجعة دقة ترجمة النص العربى "لقواعد روتردام لعام ٢٠٠٨" ومخاطبة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى بنتيجة ذلك التدقيق لتصحيح النص الرسمى العربى.

(٢) فى نظرنا أن الدعوة إلى عقد إتفاقيات إقليمية عربية بشأن تنظيم نقل البضائع سواء على الطرق البرية أو السكك الحديدية أو النقل البحرى أو الجوى، هى دعوة فى غير محلها، طالما توجد فى حيز النفاذ إتفاقيات دولية لنفس هذه الوسائط، وتدخل فى عضويتها دول عربية وإن لم تكن كل الدول العربية. لذلك نعتقد أنه لا لزوم لإتفاقيات عربية جديدة فى نفس هذه المجالات لأسباب عديدة ليس هذا مجال استعراضها، ولعل أهمها هو أن مثل هذه الإتفاقيات =

- COTIF ، CMR مع العلم بأن غياب مثل تلك الإتفاقيات قد أدت بالعديد من الدول العربية إلى الإنضمام إلى إتفاقية CMR (مثال : سوريا ، لبنان ، وتونس ، والمغرب).
- ٣- تحديث التشريعات التجارية البحرية العربية بتهيئتها لإستيعاب السياسة التشريعية "لقواعد روتردام" لعام ٢٠٠٨.
- ٤- إتخاذ موقف موحد بين الدول العربية بشأن توقيت التصديق الجماعى بحيث يرتبط بأسبقية أو تعاصر تصديق معظم الشركاء التجاريين للدول العربية من الدول الأخرى.
- ٥- تشجيع اللجوء إلى مرحلى البضائع ، ودعم دورهم كمقدمى خدمات لوجستية مضافة ، لما يتمتعون به من مهارات تفاوضية عند إبرام العقود الكمية ، وتعزيز مركز هؤلاء المرحلين بدخولهم فى تحالفات إستراتيجية تقوى من مراكزهم التعاقدية فى ذات الشأن.

وفى مبادرة أخرى جادة لمناقشة "قواعد روتردام" قام بها الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية ، بعقد "ندوة عمان"<sup>(١)</sup> الأردن يوم ٢١ مارس ٢٠١٠ بفندق شيراتون عمان ، لدراسة وتحليل وتقييم أحكام "إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولى للبضائع بطريق البحر كلياً أو جزئياً" "قواعد روتردام" لسنة ٢٠٠٨ . واستهدفت الندوة إستخلاص رؤية عربية مشتركة نحو جدوى المصادقة على الإتفاقية الجديدة .

وخرجت "ندوة عمان" بتوصيات مشابهة لتوصيات ورشة عمل

=المقترحه سوف تثير من المشاكل القانونية أكثر مما تحل ، وسوف تؤدى إلى تنازع أحكام الإتفاقيات وتعدد النظم القانونية وضياع مبدأ التوحيد التشريعى والاستقرار المنشود فى القواعد القانونية التى تحكم خاصة عمليات نقل التجارة البينية العربية . وإننى بسبيل إتمام مذكرة قانونية فى هذا الشأن لعرضها على الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب لشرح وجهة نظرنا تفصيلاً .

(١) كذلك فقد وجه المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب فى نفس دور إنعقاده (٤٤) يوم ٢٨ إبريل ٢٠١٠ ، وجه الشكر إلى الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية على تنفيذ "ندوة عمان" والخروج بتوصيات هامة .

الأكاديمية، وكان من أهم ما ورد فيها:

**أولاً:** دعوة الدول الأعضاء في جامعة الدول العربية للتوقيع على "قواعد روتردام" لسنة ٢٠٠٨ تمهيداً للتصديق عليها في وقت مناسب.

**ثانياً:** تصديق الدول العربية على "قواعد روتردام" عندما يصدق عليها عدد من الدول الشركاء التجاريين للدول العربية.

**ثالثاً:** إنضمام الدول العربية إلى إتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لسنة ٢٠٠٩. وكذا الإتفاقيات أحادية الوسائط الأخرى المكتملة له.

**رابعاً:** توحيد الموقف العربى من الإتفاقية مما يشكل عامل مساعد لإجراء أى تعديلات مستقبلية على الإتفاقية تتفق ومصالحهم.

والقول الفصل إذن أنه لا بأس فى أن تختص "قواعد روترام" لسنة ٢٠٠٨، وباعتبارها إتفاقية صادرة عن الأمم المتحدة، بتنظيم أحكام النقل البحرى الدولى للبضائع، وهذا هو الغرض الرئيسى من وجودها. أما كونها تنظم أيضاً بعض قواعد النقل الدولى غير البحرى السابق أو اللاحق للرحلة البحرية الأصلية، فهذا ليس إلا النهج المؤلف الذى درجت عليه مختلف إتفاقيات النقل أحادى الوسائط من حيث إهتمامها بتنظيم النقل المشترك Combined Transport أو النقل متعدد الوسائط فى صلب أحكامها باعتبارها أحكاماً تكميلية للنقل البحرى.

معنى هذا أن المجتمع الدولى لازال يفتقر إلى إتفاقية مقبولة للنقل متعدد الوسائط، تشكل إطاراً قانونياً شاملاً لهذا النقل، وهو بالفعل ما أسفر عنه الإستقصاء الدولى الذى أجراه الإتحاد الدولى للنقل متعدد الوسائط (IMMTA) فى سبتمبر ٢٠٠٦. حيث إجمعت كل الأصوات على أن الأدوات القانونية المتاحة على الساحة حالياً لا يشكل أى منها إطاراً قانونياً يصلح لتنظيم أحكام النقل الدولى متعدد الوسائط<sup>(١)</sup>.

(١) وفيما يلى نص السؤال رقم ١٢ من الاستقصاء:

Q. 1: There is no international uniform regime in force to govern liability for loss/damage arising from MT. Lastead, =



وهكذا فإن "قواعد روتردام" لاتغنى عن ضرورة وجود إتفاقية دولية للنقل متعدد الوسائط على غرار إتفاقية ١٩٨٠ ، ولكن بعد إجراء التعديلات اللازمة عليها لكي تحظى بالقبول الدولي. وتبقى "قواعد روتردام" إتفاقية للنقل البحري فحسب.

لذلك ، وبناءً على ما تقدم ، فإنه فى نظرنا أن إتفاقية روتردام قد أقحمت بعض النصوص المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط والنقل من الباب إلى الباب فى نطاق أحكامها البحرية بحسب الأصل. وأوردت أساساً المادتين (٢٦ ، ٨٢) من الإتفاقية لهذا الغرض. غير أن صياغة هاتين المادتين جاءت مبهمه ولا توضح مقصودهما على وجه اليقين. بل كيف يمكن لمادتين (٨٢ - ٢٦) مهما إشملتا عليه من أحكام مهما أحوالنا إليه من نصوص الإتفاقية ذاتها ، أن يحيطا بنظام دولى للنقل شديد التعقيد قانونا وسبق أن أفردت له إتفاقية كاملة سنة ١٩٨٠ مكونه من ٤٠ مادة هى إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع<sup>(١)</sup> ؟

وترتيباً على ما تقدم ، فإننا نؤيد النداء بأن مجتمع التجارة والنقل الدولي لا يزال بحاجة ماسة إلى تشريع دولى للنقل متعدد الوسائط ينظم كافة جوانبه وأحكامه ويلبى المتطلبات القانونية للنشاط التجارى الدولي سريع التطور والنماء.

---

=the current legal framework consists of various unimodal conventions, diverse regional subregional and national laws and regulations and standard term contracts, In view of the continuing growth of MT. Do you think that the existing legal framework is satisfactory?

وكانت الإجابة بالنفى لجميع الأصوات.

- (1) See also, in this concern Professor William Tetly, a summary of general criticisms for the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules), a research paper, December 20<sup>th</sup> - 2008. The following paragraph quoted:

'I Therefore strongly believe and recommend that the Rotterdam Rules be apposed and neither signed nor adopted, but they be returned to the Working Group III of UNCITRAL for revision. A new Multimodal Convention along the lines of the United Nations convention on International Multimodal Transport of (1980) should be adopted.'

## أهم المراجع

### Main References

- فاروق ملش، "النقل متعدد الوسائط"، الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ٢٠٠٢، الإسكندرية.
- David A. Glass, 'Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts', LLP London, 2004.
- Francesco Berlingieri, 'Multimodal- Aspects of the Rotterdam Rules', research, paper, 2010.
- Jan Ramberg, 'U. N. Convention on Contracts for International Carriage of Goods', Wholly or Partly by sea, research paper, submitted at the comité Maritime International, Athens 2008-39<sup>th</sup> Conferences, October 12-17, 2008.
- José M. Alcantara, 'Multimodal Transport in Search for an International Regulation,' paper submitted at the "Logistics Transport Middle East 2008" – the Royal Cultural Center Amman, Jordan on 20-22 May 2008.
- William Tetly, 'A Summary of General Criticisms of the Rotterdam Rules,' research paper – October 20<sup>th</sup> 2008.