بضائع السطح بين التقدم التكنولوجي والقواعد القانونية التقليدية في مجال النقل البحري

أ. عبدالفتاح علي محمد الرفاعي*
كلية القانون ، جامعة نالوت ، ليبيا
abduftah.ali@gmail.com
تاريخ الارسال 2025/12/25م تاريخ القبول 2025/1/15م

Cargo alsath bayn altaqadum altiknulujii walqawaeid altaqlidiat fi majal alnaql albahrii

Abdulfattah Ali Muhammad Al-Rifai

Abstract:
This study examines the issue of deck cargo in light of technological advancement and traditional legal rules in the field of maritime transport, given the growing importance of deck cargo and the significant technological development in this area, which has contributed to the expansion and growth of maritime trade. However, this rapid technological progress has been accompanied by a legislative gap in some countries, as traditional legal frameworks have failed to keep pace with technological developments due to the slow process of drafting and updating laws compared to the speed of technological change.
This research aims to highlight the risks associated with the carriage of goods on deck and to examine the various legal solutions adopted by maritime legislations in some countries to regulate deck cargo. It also reviews relevant international conventions governing this subject and analyzes the extent to which current legal rules are adequate in achieving a balance between technological advancement and the protection of the parties to the maritime transport contract.

Keywords (English):
- Break-bulk Cargo
- Technological Advancement
- Traditional Legal Rules
- Maritime Transpor

المخلص
- تتكون الدراسة من الواجهة الاساسية والتي تحمل عنوان (بضائع السطح

بين التقدم التكنولوجي والقواعد القانونية التقليدية في مجال النقل البحري)

حقوق النشر © للمؤلف/للمؤلفين 2025. ينشر هذا البحث بموجب رخصة المشاع الإبداعي Creative Commons (CC BY-NC 4.0)

نظراً لأهمية بضائع السطع ومدى التطور التكنولوجي في هذا المجال الأمر الذي أدى إلى تطور تجارة النقل البحري ولكن هذا التقدم السريع في عالم التكنولوجيا، أدى إلى تخلف بعض الدول في مواكبة التكنولوجيا من الناحية القانونية فسرعة التكنلوجيا يقابلها بطئ شديد في إعداد قوانين تواكب هذه التكنولوجيا، فإن هذا البحث يوضح نقاط مهمة والذي نتناول فيه مخاطر نقل البضاعة على السطع والحلول القانونية المختلفة التي اتخذت بها التشريعات البحرية في بعض الدول فيما يتعلق بالبضائع التي تنقل على السطح، مع ذكر بعض الاتفاقيات الدولية بخصوص هذا الموضوع .

الكلمات المفتاحية : بضائع السطح ، التقدم التكنولوجي ، القواعد القانونية التقليدية ، النقل البحري

المقدمة :

يشهد مجال النقل البحري تطوراً تكنولوجياً متسارعاً خاصة فيما يتعلق ببضائع السطح (البضائع المعبئة أو ذات الأحجام الكبيرة التي تنقل على ظهر السفن) مثل أنظمة التتبع الآلي والسفن الذكية .

وللذكاء الصناعي تحويلات جذرية في كفاءة وسلامة النقل، ولكن هذا التقدم يصاحبه تحديات قانونية، إذ تظهر فجوات بين التشريعات الحالية والمتطلبات التكنولوجية الجديدة، وإن السباق بين القانون والتكنولوجيا أصبح من المسائل التي تلفت الانتباه بشكل خطير في عالمنا المعاصر، فالتكنولوجيا التي هي التطبيق العلمي للنظريات العلمية المستجدة، أصبحت تتطور بخطى واسعة وسريعة في معظم جوانب الحياة بينما القانون في صورة المعاهدات الدولية والتشريعات لا يتحرك عادة إلا ببطيء ملحوظ ، فلا يستطيع غالباً أن يقدم في الوقت المناسب القواعد القانونية التي يتعين ان تحكم وان تنظم التكنولوجيا في مختلف ميادين النشاط الانساني، وإن نصوص الاتفاقيات الدولية للنقل البحري ونصوص العديد من التشريعات الوطنية هذه النصوص التي تنظم نقل البضائع وخاصة الحاويات على سطح السفن لم تعد تتفق مع الاوضاع التكنولوجية المستجدة ومعطيات التجارة العالمية الحديثة .

وأنه لا شك أن احكام القضاء في الدول المختلفة التي رجحت كفة التقدم التكنولوجي على النصوص القانونية التقليدية تعد دعوة صريحة المجتمع للنقل البحري الدولي وللمشرع الوطني بالمسارعة الي اجراء التعديلات

القانونيــة لمســايرة المســتجدات التكنولوجيــة وحتــى لا ينظــر الــي بعــض نصــوص القوانين الي انها من مخلفات السنين الماضية .

مشكلة البحث :

إن القصـور القـانوني واضـح وجليـاً فـي النشـاط التشـريعي كمـا لـو كـان يلهـث وراء معطيات التكنولوجيا الحديثة، وهكذا ومن الطبيعي أن يلجأ القضـاء والفقـه الـي قواعـد التفسير والقياس لمحاولة بسط نصـوص القـوانين القائمـة علـى مـا يسـتجد مـن نشـاط إنساني أتت به التكنولوجيا الحديثة والمتطورة .

وهنا تكمن إشكالية التقدم التكنولـوجي المقتـرن بـالتخلف التشـريعي وخاصـة فـي دول العالم الثالث ومن أخطـر المشـاكل التـي بـرزت خـلال الممارسـة العمليـة هـي مشـكلة القصور القانوني والنقص التشريعي والفجوة بين التقدم التكنولوجي فـي حـال التجـارة والنقل البحري الدولي .

أسئلة البحث :

1ـ ما مخاطر نقل البضاعة على سطح السفينة؟

2 ـ مـا أحكـام اتفـاق الأمـم المتحـدة للنقـل البحـري للبضـائع لسـنة 1978 (اتفـاق هامبورج) في شأن البضائع المشحونة على سطح السفينة؟

3ـ مـا أحكـام قـانون التجـارة البحريـة رقـم 8 لسـنة 1990 المتعلقـة ببضـائع السطح ؟

أهداف البحث :

1ـ الترف على مخاطر نقل البضاعة على سطح السفينة .

2 ـ معرفـة أحكـام اتفـاق الأمـم المتحـدة للنقـل البحـري للبضـائع لسـنة 1978 (اتفاق هامبورج) في شأن البضائع المشحونة على سطح السفينة .

3ـ معرفـة أحكـام قـانون التجـارة البحريـة رقـم 8 لسـنة 1990 المتعلقـة ببضـائع السطح .

أهمية البحث :

تكمـن أهميـة هـذا البحـث فـي مبتكـرات التكنولوجيـا التـي تـأتي أولاً فـي شـكل نشـاط إنسـاني جديـد ثـم يلحقهـا وضـع القواعـد القانونيـة التـي تـنظم وتضـبط هـذا النشـاط الانسـاني الجديـد ، وقـد تختلـف القـوانين عـن ملاحقـة التطـورات التكنولوجيـا الحديثـة ، فـلا تلبـث ان تتسـع الفجـوة مـا بـين انطـلاق مبتكـرات التكنولوجيـا

واستخدامها في الحياة وبين إصدار التشريعات في صور الاتفاقيات الدولية أو القواعد الوطنية .

منهجية البحث :

اعتمدت على المنهج الوصفي من خلال استعراض الاطار النظري للدراسة في كل ما يخص النقل البحري .

وأيضاً على المنهج التحليلي لمادة 9 من اتفاقية هامبورج لسنة 1978 والتي تعرض أحدث الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البضائع بحراً .

خطة البحث :

سوف نستعرض هذا البحث وتقسيمه إلي الآتي :

- **المبحث الأول :** مخاطر نقل البضاعة على سطح السفينة .
- **المطلب الأول :** موقف معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 فيما يتعلق بنقل البضائع على السطح .
- **المطلب الثاني:** أحكام اتفاق الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (اتفاق هامبورج) في شأن البضائع المشحونة على سطح السفينة .
- **المطلب الثالث :** أحكام قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 المتعلقة ببضائع السطح .
- **المبحث الثاني :** التقدم التكنولوجي في مجال بناء سفن الحاويات وأثرى على مسؤولية الناقل عن رحل الحاويات على السطح .
- **المطلب الأول :** وجهة نظر القضاء الدولي في مسالة شحن الحاويات على سطح السفينة .
- **المطلب الثاني :** الحلول القانونية المختلفة التي أخذت بها التشريعات البحرية في بعض الدول فيما يتعلق بالبضائع التي تنتقل على السطح .

المبحث الأول :

مخاطر نقل البضاعة على سطح السفينة :

من المسلم به منذ مطلع القرن الماضي ، أن نقل البضائع على سطح السفينة (on deck) يعرض البضاعة لمخاطر لم تكن لتتعرض لها لو تم نقلها داخل عنابر السفينة (in the holds) ، كالأمواج العاتية وحرارة الشمس والأمطار والسقوط في البحر وغيرها ولهذا دأب الناقلون منذ

عقود عديدة على الحصول مقابل هذا النقل (أي النقل على السطح) على أجرة مخفضة ، في حين يطلب المؤمنون على البضاعة قسطاً أعلى نظير تغطية المخاطر التي تلازم هذا النقل الذي يتم على سطح السفينة .

وقد واجهت الاتفاقيات الدولية للنقل البحري وكذا التشريعات الوطنية المتعلقة بنقل البضائع بحراً حالة نقل البضائع على سطح السفينة والتي وضعت لها ضوابط قانونية تحكمها نستعرضها باختصار في المطالب الآتية :

المطلب الأول :

موقف معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 (قواعد لاهاي – فسبي) فيما يتعلق بنقل البضائع على السطح .

الطريقة التقليدية والمعتادة لشحن البضائع المزمع نقلها بحرا هو أن يجرى تستيفها داخل عنابر السفينة ، وليس وضعها على السطح حيث يمكن أن تتعرض الى مخاطر أعظم من النقل داخل العنابر، لهذا استثنت معاهدة بروكسل لسندات الشحن سنة ١٩٢٤ من نطاق أحكامها البضائع التي تشحن على سطح السفينة لكي تبقيها رهناً بالحرية التعاقدية بين الناقل والشاحن .

فإذا اتفق الطرفان الناقل والشاحن على أن تنقل البضاعة على سطح السفينة ، فإن أحكام معاهدة سندات الشحن لا تنطبق في هذه الحالة على هذا النقل الذي يخضع حينئذ للقواعد العامة ، حيث تبيح لكلى الطرفين الناقل والشاحن الاتفاق على تضمين سندات الشحن مجالاً متسعا من الإعفاءات من المسئولية للناقل مما يضمن له درجات من الحماية أوسع مما تمنحه له قواعد معاهدة بروكسل ، واشترطت المادة الأولى فقرة ج من المعاهدة لإقصاء بضائع السطح عن نطاق تطبيق أحكامها شرطان :

أولهما : أن يذكر في سند الشحن (عقد النقل البحري) أن البضاعة شحنت على سطح السفينة .

والثاني : أن تكون البضاعة قد نقلت فعلا بهذه الطريقة أي على السطح .

فإذا قام الناقل البحري برص البضائع التي عهد بها إليه لنقلها على سطح السفينة دون موافقة الشاحن ، فإنه يكون بذلك قد أخل بالتزاماته التعاقدية قبل أصحاب البضاعة ، ومن ثم إذا أصاب البضاعة أي ضرر نتيجة للنقل على

السطح فلا يستطيع الناقل في هذه الحالة أن يتمسك بشروط الإعفاء من المسئولية أو تحديدها حسب ما هو وارد بسند الشحن (عقد النقل) حيث لا يفيد من هذه الشروط إلا الناقل الذي يفي بالتزاماته التعاقدية قبل أصحاب البضاعة .

هذا بينما يمكن أن تخضع لأحكام المعاهدة البضاعة التي يذكر في سند الشحن أنها نقلت على سطح السفينة ولكنها في واقع الأمر لم تنقل بهذه الطريقة بل شحنت بالعنابر لانتفاء العلة التي أملت الاستثناء الوارد بالمعاهدة .

ومع ذلك فهناك أنواع خاصة من البضائع جرى العرف البحري على أن يتم نقلها على أسطح السفن ، مثل شحنات الأخشاب وأنواع أخرى من البضائع التي يصعب تستيفها داخل العنابر لضخامة مقاساتها ، مثل محطات الطاقة وقطارات السكك الحديدية والمعدات الثقيلة (Heavy Lift) وغيرها وهذه النوعية من البضائع يمكن شحنها على السطح بشرط أن يدرج في سند الشحن أن النقل يتم على هذا النحو ومن ثم تنطين عليها أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن .

المطلب الثاني :

أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (اتفاقية هامبورج) في شأن البضائع المشحونة على سطح السفينة .

تناولت اتفاقية هامبورج هذه المسألة في المادة 9 فقره أولى بتقريرها أن المبدأ هو تحريم نقل البضاعة على سطح السفينة إلا إذا وافق عليه الشاحن ، أو جرى عليه العرف السائد في شأن هذا النوع من البضاعة أو أوجبه القانون .

وتقضى الفقرة الثانية من المادة 9 من الاتفاقية :

بأنه إذا اتفق الناقل والشاحن على نقل البضائع على السطح أو على جواز نقلها بهذه الكيفية ، فيتعين على الناقل أن يدرج هذا الاتفاق في سند الشحن لكي يحتج به على الشاحن وعلى الغير . فإذا لم يدرج قامت قرينة على عدم وجود اتفاق في هذا الصدد . غير أن هذه القرينة بسيطة في العلاقة القائمة بين الشاحن والناقل بحيث يجوز للناقل هدمها بالتدليل على وجود الاتفاق ولكنها قرينة قاطعة في العلاقة الناشئة بين الناقل والغير الذي حصل على سند الشحن بحسن نية وقد اعتبرت الاتفاقية المرسل اليه من الغير في هذا الشأن .

وقضت الفقرة الثالثة من المادة 9 من الاتفاقية :

بأنه اذا كان الناقل مصرحاً له بإجراء النقل على السطح بمقتضى الاتفاق أو العرف أو القانون)، فإنه يسأل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها وفقا الحكم المادة الخامسة فقرة أولى . أي أن مسئوليته مفترضة في هذه الحالة، إلا انه يمكنه التخلص منها بإثبات أنه ووكلاء وتابعيه اتخذوا التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث واتقاء نتائجه .

أما اذا كان الناقل غير مصرح له بالنقل على السطح وخالف ذلك فهلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر تسليمها لسبب يرجع الى واقعة النقل على السطح دون غيرها . كان الناقل مسئولا عن هذا الضرر ، وتكون مسئوليته قاطعة (موضوعية) لا تقبل إثبات العكس ويقع على المدعى عبء إثبات أن النقل على السطح هو وحده السبب في حدوث الضرر .

وجاءت الفقرة الرابعة من المادة 9 بحكم خطير :

فافترضت تعمد الناقل إحداث الضرر بالبضاعة إذا قام بنقلها على السطح خلافا للاتفاق الصريح مع الشاحن على نقلها داخل العنابر، ومن ثم يحرم الناقل من الحق في تحديد المسئولية إذا ثبت أن نقل البضاعة على السطح كان يقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث . وفي هذه الحالة يتعين على القاضي أن يحكم بإلزام الناقل بتعويض معادل لقيمة البضاعة الهالكة أو التالفة أو المتأخر تسليمها .

المطلب الثالث :

أحكام قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 المتعلقة ببضائع السطح :

أخذت المادة 216 ق . ت . ب بحكم الفقرتين الأولى والثانية من المادة 9 من إتفاقية هامبورج ، غير أنها استثنت الملاحة الساحلية منها. فالمادة 216 تنص على أنه " عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية لا يجوز للناقل شحن بضاعة على سطح السفينة الا اذا أذن له الشاحن بذلك كتابة أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو اذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية . ويجب في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح " .

ويلاحظ أن النص قد أقام حالة عدم ذكر " **الشحن على السطح** " في سند الشحن قرينة على عدم وجود اتفاق يجيزه، وهذه قرينة بسيطة في العلاقة بين الناقل والشاحن مطلقة بالنظر إلى الغير . [1]

وحزت المادة 241 فقرة 2 ب حزوا المادة 9 فقرة 4 من اتفاقية هامبورج فقضت بأنه "يفترض اتجاه قصد الناقل الى إحداث الضرر إذا شحن البضاعة على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة" ومن ثم يحرم الناقل من الحق في تحديد مسئوليته عن الهلاك أو التلف الحادث للبضاعة أو التأخير في تسليمها نتيجة لهذه المخالفة .

المبحث الثاني :

التقدم التكنولوجي في مجال بناء سفن الحاويات وأثره على مسئولية الناقل عن ر ص الحاويات على السطح :

إن الناظر الى الواقع العملي ، يجد أنه منذ البدء في تحوية البضائع في منتصف القرن الماضي ، دخلت إلى خدمة النقل البحري أجيال متتالية من السفن المخصصة لنقل الحاويات تتميز بتقنيات ومواصفات فنية غاية في التقدم . فبالإضافة إلى ما تحقق من سرعة عالية للإبحار والقدرة على المناورة بكفاءة واستخدام أنظمة التحكم الإلكتروني وتبادل البيانات إلكترونيا ، فإن سفن الحاويات الجديدة سواء التي جهزت أو التي بنيت خصيصا لنقل الحاويات قد زودت بمبايت (Stacks) أو خلايا (Cells) تثبت إليها الحاويات فتكون في أمان تام سواء تم الشحن داخل السفينة أو على أسطحها[2] فنظام رص وتثبيت الحاويات في مبايت أو خلايا خاصة جهزت بها سفن نقل الحاويات ، يقلل إلى حد بعيد من احتمال سقوطها إلى البحر . كما أنه من ناحية أخرى يوفر للحاويات حماية وسلامة كافية بما يبطل معها القول بأن البضاعة المشحونة داخل الحاويات التي ترص على السطح مازالت تتعرض للمخاطر التقليدية المعتادة لهذه الكيفية من النقل .

واستناداً الى هذه الدرجة العالية من السلامة التي تحققت للحاويات المشحونة على السطح ، والتي لا تكاد تختلف عن درجة السلامة التي تتحقق عادة نتيجة للشحن داخل السفينة ، فلم يجد الناقلون ما يدعو إلى ضرورة الحصول على موافقة الشاحنين قبل شحن حاوياتهم على السطح. وبناء عليه أعد الناقلون واتحاداتهم شروطا خاصة تتعلق بنقل الحاويات على سطح السفن وأدرجوها

في سندات الشحن حتى لا يكاد يخلو سند شحن حديث من مثل هذه الشروط ، كشرط (Deck Cargo and Stowage) وشرط (Deck Stowage of Containers) وغيرها .

وينصرف المضمون الأساسي لهذه الشروط إلى أحقية الناقل في شحن الحاويات على السطح أو تحت السطح دون الحصول على موافقة الشاحن أو حتى إخطاره بذلك مع عدم الالتزام ببيان كيفية الشحن هذه في سند الشحن . (3)

المطلب الأول :

وجهة نظر القضاء الدولي في مسألة شحن الحاويات على سطح السفن :

جاءت أحكام القضاء في معظم الدول مؤيدة للشروط المستحدثة التي وضعها الناقلون في سندات الشحن وتختص بنقل الحاويات على السطح ، على الرغم من تعارضها صراحة مع ما أوردته نصوص الاتفاقيات الدولية للنقل البحري وكذا التشريعات الوطنية التي سارت على نهجها . ونسوق على سبيل المثال بعض الأحكام القضائية الهامة التي صدرت في أنجلترا وأمريكا مؤيدة اتجاهات الناقلين فيما يتعلق بالقواعد القانونية لشحن الحاويات على سطح السفن .

1- ففي قضية (مورما كفيجا) : (4)

التي نظرت أمام القضاء الأمريكي ، قامت الشركة الشاحنة (Dupont) برص 38 طبلية من مادة الراتنج داخل الحاوية وسلمتها الى الناقل البحري لنقلها من ميناء نيويورك الى ميناء روتردام . أصدر الناقل سند شحن للشركة الشاحنة دون أن يبين فيه أن نقل الحاوية يتم على السطح ، في حين أن النقل تم بالفعل على السطح. وسقطت الحاوية في البحر أثناء عملية النقل طالبت الشركة الشاحنة (المدعية) نتيجة لهذه الواقعة بالتعويض الكامل عن البضاعة التي هلكت في البحر واستندت في ذلك إلى أن لجوء الناقل إلى شحن الحاوية على السطح خلافا للاتفاق الصريح مع الشركة الشاحنة يعد خرقاً واضحاً لعقد النقل ، ومن ثم يتعين حرمان الناقل من الحق في تحديد المسئولية ويلزمه التعويض الكامل عن خسارة البضاعة . أما الناقل (المدعى عليه) فقد استند في دفاعه الى وجود عرف بحرى يقضى بجواز نقل الحاويات على السطح دون اشتراط الحصول على موافقة الشاحن . ومن ثم فله الحق في تحديد

مسئوليته عن هلاك البضاعة الناتج عن سقوط الحاوية في البحر ، غير أن محكمة الاستئناف طرحت جانباً أسانيد المدعى ودفاع المدعى عليه، وحكمت لصالح المدعي عليه أي الناقل على أساس أن الشركة الشاحنة تقدمت بمحض اختيارها الى الناقل وحجزت مكانا للحاوية المملوكة لها على سفينته المصممة أساسا لكي تحمل الحاويات على سطحها بالإضافة الى داخل عنابرها ، وأشارت المحكمة إلى أن سطح سفينة الحاويات بعد مكانا مناسبا لنقل الحاويات دون أي مخاطر خاصه تزيد عن مخاطر النقل داخل العنابر، ولذلك فإنه ليس من الضروري التدليل على وجود عرف خاص بجواز نقل الحاويات على السطح في حالة السفن التي تم تجهيزها أو التي صممت خصيصا لنقل الحاويات .

2- وفى قضية هامة أخرى أجاز القضاء الأمريكي للناقل أن يرفض أو يتجاهل تعليمات الشاحن بنقل حاوياته تحت السطح بل وأن ينقلها فوق السطح على الرغم مما لديه من تعليمات مخالفة دون أن يسأل الناقل عن تصرفه هذا ففي قضية [5] (Rosenbruch v American Export Isbrandtsen lines Inc) التي نظرت أيضا أمام القضاء الأمريكي ، جرى تظهير سند الشحن بمعرفة ممثل الشاحن بعبارة : (Stow Under Deck only) غير أن الناقل لم يعر هذه العبارة اهتماماً وتولى شحن الحاوية على السطح، وأثناء رحلة السفينة من نيويورك الى هامبورج ، سقطت الحاوية الى البحر، قضت المحكمة بأن للناقل الحق في النقل على السطح طالما أنه لم يقبل طلب الشاحن في أن يكون النقل تحت السطح .

وهكذا أصبح تستيف الحاويات على السفينة سواء فوق أو تحت السطح يعتبر رهناً بإرادة الناقل وطبقا لما تقتضيه أصول وأسبقيات الشحن والتفريغ بالنسبة للموانئ المختلفة التي تقصدها السفينة .

3- وفي قضية أخرى عرضت على القضاء الأمريكي أيضا وهي : [6]

(Houlden and Co. ltd and Others v.SS Red Jacket) قضت المحكمة بعدم وقوع إهمال من جانب الخط الملاحي المجرد قيامه برص الحاوية محل الدعوى على السطح ، وقررت أن "طلب الشاحن بأن يتم نقل الحاوية تحت السطح هو طلب لا يعول عليه" .

4- أما القضاء الانجليزي فقد أقر مبدءاً خطيراً في حكم حديث (Nea Tyhi Cas) [7]

وهو أن نقل الحاوية على السطح لا يعد نقلا استثنائيا ، وقرر أن أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924 في شأن تحديد مسئولية الناقل، يمكن أن تنطبق على نقل الحاويات على السطح حتى ولو لم يكن الناقل مفوضا بالنقل على هذا النحو ، وحتى ولو قام الناقل بإدراج بيان في سند الشحن أن الحاوية شحنت على السطح وأنها قد نقلت بالفعل على هذا النحو .

ومن الواضح أن هذا الحكم جاء مخالفاً لنص المادة الأولى فقرة ج من معاهدة سندات الشحن لسنة 1924 على النحو السابق بيانه .

المطلب الثاني :

الحلول القانونية المختلفة التي أخذت بها التشريعات البحرية في بعض الدول فيما يتعلق بالبضائع التي تنقل على السطح :

1- انجلترا :

قانون نقل البضائع بحرا لسنة 1971 :

خالف هذا القانون نص الفقرة ج من المادة الأولى لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن والتي تستثنى بضائع السطح من مضمون إصطلاح ((البضائع)) التي تنطبق عليها أحكام المعاهدة ومن ثم تسري على بضائع السطح كافة نصوص المعاهدة شأنها في ذلك شأن البضائع التي تشحن داخل عنابر السفينة دون أي تفرقة، فتقضى الفقرة (6) من المادة الأولى من القانون على أنه إذا نص في سند الشحن على أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن هي التي تحكم عقد نقل بضائع على سطح السفينة فإن القواعد الواجبة التطبيق هي « حكم الفقرة ج من المادة الأولى من معاهدة بروكسل كما لو كانت لا تستبعد بضائع السطح والحيوانات الحية من مضمونها »

"As if art. 1 (c) of the Hague Visby rules did not exclude deck cargo, and live animals"

ومعنى ذلك أنه اذا هلكت البضاعة التي شحنت على سطح السفينة أثناء عملية النقل البحري فيحق للناقل التمسك بالإعفاءات من المسئولية الواردة بالمادة الرابعة من المعاهدة وليس أكثر من ذلك أي كما لو كانت هذه البضاعة قد شحنت تحت السطح . [8]

2- أستراليا :

قانون نقل البضائع بحراً لسنة 1991 المعدل سنة 1998 ألغى النص الذي كان يستبعد «بضائع السطح» من مضمون مصطلح «البضائع» «Goods » فأصبحت تسري على بضائع السطح ما يسري على غيرها من البضائع المشحونة داخل العنابر من أحكام القانون وبذلك فإن الفقرة (C) من المادة الأولى من القانون تقرأ كما يلي :

(c) "Carriage of goods be sea" covers the period during which a carrier is in charge of the goods, according to paragraph of this Artical"

كذلك اوردت المادة 6 أ من نفس القانون نظاماً مستحدثاً لتنظيم أحكام بضائع السطح

3- الولايات المتحدة :

قانون نقل البضائع بحرا لسنة 1998 ألغى النص الذي كان يستبعد بضائع «السطح» من مضمون مصطلح «البضائع» «Goods» فأخضع المشرع بذلك بضائع السطح لنفس الأحكام التي تخضع لها البضائع التي تشحن داخل عنابر السفينة وعلى هذا تنص الفقرة 6 من المادة الثانية من القانون على ما يلي :

(6)Goods the term "goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever, except live anilals

وقد أصدرت الدول الاسكندينافية (الدينمارك وفنلندا والنرويج والسويد) تقنين بحري مشترك دخل حيز التنفيذ الفعلي في أول أكتوبر 1994 ، وقد أخذ هذا التقنين الكثير من نصوصه عن قواعد هامبورج ، على الرغم من أن أي من هذه الدول لم تنضم إلى عضوية هذه الاتفاقية ، ويلاحظ بصفة خاصة أن أحكام المسئولية عن الأضرار التي تلحق البضاعة التي أوردها التقنين الاسكندينافي قد أسست جميعها على أساس أحكام قواعد هامبورج فيما عدا ثلاث قواعد هامة أخذت عن معاهدة بروكسل لسندات الشحن المعدلة قواعد (لاهاي – فسبي) وهى تتعلق أولا بإعفاءات الناقل من المسئولية وثانيا حقه في تحديد مسئوليته عن الأضرار التي تلحق البضاعة بسبب حدوث أخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة أو بسبب الحريق وأخيراً تقادم دعوى المسئولية فقد أخذت عن نصوص معاهدة بروكسل لسندات الشحن المعدلة .

النتائج :

1. التقدم التكنولوجي خفض بعض المخاطر التقليدية مثل (الضياع أو التلف) لكنه أدى إلى ظهور مخاطر جديدة مثل القرصنة الإلكترونية أو التلاعب بالبيانات .
2. ظهور العقود الذكية قد يقلل من النزاعات القانونية ، مع ذلك تبقى هناك حاجة لتوضيح وضع هذه العقود امام المحاكم في حال النزاع .
3. ضرورة قيام منظمات مثل (I.M.O) المنظمة البحرية الدولية بتحديث الاتفاقيات الدولية لضمان مواكبة القوانين للتكنولوجيا مع الحفاظ على التوازن بين مصالح جميع الأطراف .
4. التناقض الشديد بين السرعة التكنولوجية وبطء التشريعات، فهناك فجوة كبيرة بينهما وأقصد من الناحية التشريعية قد تؤثر على حقوق الأطراف (الناقلين ، الشاحنين ، المستفيدين

التوصيات :

1. صفوة القول أن نصوص الاتفاقيات الدولية للنقل البحري ونصوص العديد من التشريعات الوطنية التي أخذت عنها ومن بينها قانون التجارة البحرية المصري، هذه النصوص التي تنظم نقل البضائع وخاصة الحاويات على سطح السفن لم تعد تتفق مع الأوضاع التكنولوجية المستجدة ومعطيات التجارة الحديثة .
2. ما أوردته المادة 9 من اتفاقية هامبورج لسنة 1978 - وهي التي تعد أحدث الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البضائع بحراً - من أن المبدأ الذي أوردته هو تحريم النقل على سطح السفينة إلَّا إذا وافق الشاحن وعلى أن يتم إثبات ذلك في سند الشحن .
3. مجرد إجراء الشحن على السطح بغير سبب للإباحة يعتبر بذاته خطأ من الناقل غير قابل لإثبات العكس . ولعل السبب في ذلك أن الاتفاقية لم تأخذ في حسبانها ظهور سفن الحاويات ذات الإمكانات التكنولوجية المتقدمة ودائمة التطور، بحيث توفر درجات عالية من الحماية والسلامة للحاويات سواء ما يشحن منها على السطح أو تحت السطح .
4. من الجلي أن ما أوردته المادة الأولى فقره (ج) من معاهدة بروكسل لسندات الشحن وما أوردته المادة 9 من قواعد هامبورج من أحكام ، وما

سار على نهجها من التشريعات الوطنية، يصطدم لامحالة عند التطبق سواء في عقود النقل البحري أو في ساحات القضاء ، بحقيقة الواقع العملي الذي فرضته مستحدثات التكنولوجيا المعاصرة ، الأمر الذي قد يؤدى إلى مخالفة النصوص الصريحة لتلك الاتفاقيات أو التشريعات والعمل بما يناقضها .

5. لا يبقى إلا أن نشير إلى أنه لاشك أن أحكام القضاء في الدول المختلفة التي رجحت كفة التقدم التكنولوجي على النصوص القانونية التقليدية تعد دعوة صريحة لمجتمع النقل البحري الدولي وللمشرع الوطني بالمسارعة الى إجراء التعديلات القانونية لمسايرة المستجدات التكنولوجية وحتى لا ينظر إلى بعض نصوص القوانين إلى أنها من مخلفات السنين الماضية .

بيان تضارب المصالح:

يُقر المؤلف بعدم وجود أي تضارب مالي أو علاقات شخصية معروفة قد تؤثر على العمل المذكور في هذه الورقة.

المراجع :

1. المذكرة الإيضاحية المشروع قانون التجارة البحرية ، البند 154 .
2. من المعلوم أن أسطول سفن الحاويات الذي يعمل بين أسيا وشمال أوربا يتكون غالبيته من سفن حاويات ذات سعة تبلغ 7000 TEU وسفن أخرى سعة 4500 - 55000 TEU أما السفن العاملة عبر الأطلنطى فحمولتها تبلغ حاليا 3500 TEU ويتوقع أن تدخل الخدمة في عام 2005 سفن حاويات أكثر تتطوراً تبلغ سعة السفينة 8500 حاوية TEU، وتشير التوقعات المستقبلية إلى أنه بحلول عام 2010 سوف تظهر سفن حاويات تبلغ سعة السفينة الواحدة 12500 حاوية TEU، ولازال التطور التكنولوجي بلا توقف .
3. See for example, NECOL Germany, Containers B/L, Clause 13 (2) optional stowage which reads (Goods Packed in containers whether by the carrier or the merchant, may be cer-ried on deck or under deck without notice to the merchant) See also, Concord Express Lines (NYK Japan) Combined Transport B/L Clauses 17018, Also Atlantic Container Line Ltd. (England), B/L Clauses 7, also, Sarli container services, S.A. (Greece), B/L Clause 10, also nordana Line AS, B/L for combined Transport or Port to Port Shipment, Clause 11 also BIMCO, Copenhagen, Combined Transport or Transport or Port to port

Shipment, Clause 11 also BIMCO, , Copenhagen, Combined Transport B/L (Combiconbill), Clause 7, Paramount Clause which reads: "the Hague Visby Rules Shall apply to all Carriage of goods by Hague Visby Rules shall to all Car-riage of goods by sea, whether carried on dock or under deck"

4. The Mormacvega (1974) 1 Lioyd's Rep, 296
5. (1947) 1 L/oyd's Rep, 119
6. (1978)L/oyd's Rep, 300
7. Nea tyhi (1982) 1 L/oyd;s Rep, 606
8. Chorley & Giles, Shipping Law 8th ed., P. 238