مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال
The Journal of Research in Contracts and Business Law
المجلد08/ العـدد: 02 (2023)، ص 249–261

متعهد المحطة الطرفية البحرية كطرف منفذ بحري في قواعد روتردام

Marine terminal contractor as a maritime performing party to the Convention Rotterdam

قماز ليلى إلدياز*
جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان(الجزائر) ، leilaildiez.gamaz@univ-tlemcen.dz
مخبر القانون البحري و النقل

تاريخ الاستلام: 2022/07/13 تاريخ القبول: 2023/04/05 تاريخ النشر:2023/06/03

ملخص:

تعد المحطات الطرفية نموذجا لتنظيم و ترشيد المساحات المينائية، لذا قد يمارس مشغل هذه النهائيات نشاطه في المحطة البحرية منها، مما يطرح مسألة النظام القانوني في ظل غياب اتفاقية دولية نافذة، الأمر الذي استدعى تدخل اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر–قواعد روتردام– لتنظيم مسؤولية هذا المتعهد تجسيدا لفلسفتها القائمة على توحيد الأحكام القانونية المطبقة على المتدخلين في عملية النقل البحري بمفهومه الحديث، بوصفه طرفا منفذا بحريا، و ذلك تطبيقا لنظرية المجموعة العقدية في صورة تجمع عقدي،و التي تسمح للمضرور أن يرفع دعوى على المتعهد المسؤول عن إحداث الضرر كطرف في ذات المجموعة، مع استعارة نظام مسؤولية الناقل المتعاقد، و هو تماثل سوف يمكّن من منح نظام قانوني لمشغلي المحطات الطرفية البحرية.

كلمات مفتاحية: المحطة الطرفية البحرية، الطرف المنفذ البحري ، اتفاقية روتردام ، المجموعة العقدية، نظام مسؤولية الناقل

Abstract :

Terminals are a model for regulating and rationalizing port spaces, so the operator of these finals may be active, in the maritime station, which raises the question of the legal regime in the absence of an international convention in force,This necessitated the intervention of the United Nations Convention on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - Rotterdam Rules - to regulate the contractor's liability in order to reflect its philosophy of unifying the legal provisions applicable to those involved in the shipping process in its modern sense as a maritime performing party, applying the doctrine of the nodal group that allows the injured to sue the contractor responsible for causing damage as a party to the same group, while borrowing the contracting carrier's liability regime. It will enable a legal system to be granted to operators of offshore terminals.

Keywords:

Marine Terminal, maritime performing party, Rotterdam Convention, Nodal Group, Carrier Liability Regime.

* المؤلف المرسل.

مقدمة:

تتبع الشركات البحرية استراتيجيات مختلفة و متعددة لضمان التنوع في نشاطاتها من حيث المناطق الإقتصادية أو البضائع، فتصبح ناقلا شاملا لتغطية أكبر عدد من الخطوط الملاحية و تضمن تواجدها في أكبر الموانئ بزيادة العرض أي توسيع نطاق الخدمات اللوجيستية[1]، فيقدمون خدمات من الباب إلى الباب. لذلك وفي مثل هذا الوسط لم تعد للموانئ نفس المفهوم القديم، بحيث تمنح خدمة معزولة و إنما تقدم خدمات كجزء لا يتجزأ من سلسة النقل، مما جعلها تساهم في فعالية النقل.فهي أول رابطة اتصال مع الحاويات و نقطة مسافنة بين الرحلة البحرية و الوسائط البرية.

على هذا الأساس عرف الميناء البحري تطورات معتبرة ليتلاءم مع التطورات التي عرفها النقل، الزيادة في المساحة ، الحداثة، تعدد الأرصفة المتخصصة و الإستفادة من استثمارات على درجة كبيرة من الأهمية. فأدت التحوية إلى نشوء موانئ من الجيل الثالث، و هو نوع من الموانئ التجارية التي تعد مكانا للنقل المتكامل و قاعدة لوجيستية لا يقتصر نشاطها على حدود المرفأ، و إنما يمتد برا إلى منطقة محيطة بالميناء أين تمارس النشاطات المرتبطة بالنقل المتمثلة خصوصا في تجميع البضائع، التعديل وفقا لطلبات العميل ، الإصلاح، إلصاق العلامات التجارية، التعبئة، إعادة شحن الحاويات لنقلها بوسائط أخرى إلى الوجهة النهائية. مما جعل من الميناء موقعا يسمح بمنح قيمة مضافة للبضائع[2] و ليس ممرا للحاويات.

من ثم أصبحت شركات النقل البحرية تركز على المحطة الطرَفِيّة أو النهائية التي يتم التعامل على مستواها مع السفينة و الحاويات، كنموذج لترشيد الفضاءات على مستوى الموانئ البحرية و الاستخدام الأمثل لها. من طرف من؟ ووفق أي نظام قانوني؟

إن بساطة التساؤل في ظاهره يتعارض مع المسائل المركبة التي يطرحها، خاصة و أن الاتفاقية النافذة التي تنظم المحطات الطرفية و مسؤولية مشغلها هي الحلقة المفقودة من أجل البناء و التشييد الكامل و التام للأحكام المنظمة للنقل البحري في مفهومه الحديث.فتدخلت قواعد روتردام لتجسيد فلسفتها القائمة على توحيد الأحكام المطبقة على المتدخلين في عملية النقل.

المحور الأول:المحطة الطرفية و مستغلها–تحديد للمفاهيم–

بالرغم من أهمية المحطات الطرفية كمنطقة إستراتيجية و حلقة رئيسية في النقل بالحاويات خاصة البحرية منها إلا أنها لم تشهد تحديدا دقيقا لمفهومها– و هو ما سيتم تناوله من خلال العنصرين الأول و الثاني–كما لا يعرف متعهد المحطة الطرفية نصوصا دولية نافذة تحدد نشاطه فلا يستفيد لا من تعريف قانوني و لا من نظام خاص،فيخضع إلى تشريعات داخلية غير مسايرة غالبا للتطورات– العنصر الثالث–

أولا: مفهوم المحطة الطرفية

أصبح مصطلح المحطة الطرفية و الذي يعني في مدلوله النهائيات أي نهاية عملية و بداية عملية أخرى في إطار النقل البحري و النقل متعدد الوسائط واسع الإنتشار، حيث تتواجد هذه المنشأة في كل المراحل اللوجيستية،فتكون محطة طرفية بحرية أو مينائية،محطة طرفية نهرية سككية إلى غير ذلك إذ يصعب جردها نتيجة تصنيفاتها المتعددة و المختلفة.

إن مفهوم المحطة الطرفية البحرية غير محدد بصفة دقيقة قانونا، رغم أهميتها في مجال النقل بالحاويات. إلا أنه و بتاريخ 19 أبريل ،1991 صدرت الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية، الموقعة بفيينا [3] تحت إشراف لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي، من أجل إرساء الأحكام الذي تحد من المشاكل الناشئة عن عدم التيقن من النظام القانوني الواجب التطبيق على المرحلة التي تكون فيها البضائع في عهدة وحراسة متعهدي محطات النقل الطرفية لخدمات متصلة بالنقل [4]، منظمة مسؤوليتهم عن هلاك وتلف البضائع أثناء وجودها في المحطة ، وعن تأخر المتعهّد في تسليمها.

لم تعرف الاتفاقية المحطة الطرفية و إنما عرفت الخدمات المتصلة بالنقل، بأنها تلك المتعلقة خصوصا بالتخزين و الإيداع و الشحن و التفريغ و الرص و الربط[5]. و طبيعي أن تتم هذه الخدمات على مستوى الموانئ البحرية و لكن أيضا على مستوى المحطات اللوجيستية أو متعددة الوسائط أو الموانئ الجافة أو حتى المطارات. كما عرفت متعهد المحطة الطرفية بوصفه الشخص الذي يؤدي أو تؤدى نيابة عنه الخدمات المتصلة بنقل البضائع الموجودة في عهدته في منطقة تحت إشرافه، أو في منطقة يكون له الحق في الوصول إليها أو في استخدامها[6].و يكون ذلك عن طريق أسلوب الشراكة المينائية. لذلك ذهب الفقه[7] إلى امكانية استخلاص أن المحطات المينائية –البحرية– يشملها نطاق تطبيق الإتفاقية، إذ يفهم ضمنيا أنه من خلال المحطات الطرفية يمكن للمتعهد تنفيذ الخدمات المتصلة بالنقل. و باعتبارها منشأة مينائية فإنها تمثل هيئة تقنية–أي ذات مدلول تقني– ضمن هيئة أخرى هي الميناء[8]. فنجد المشرع الجزائري قد نص من خلال المرسوم التنفيذي 01/02 المؤرخ في 06 يناير 2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها[9] على تجهيزات و عوامل أساسية يمكن توافرها لاستغلال المحطة الطرفية ، و يمكن بذلك أن تحدد مفهومها و امتدادها –دون أن تمنحها تحديدا دقيقا– و المتمثلة في:

– المستودعات و الأسطح الترابية المخصصة لعبور و تخزين البضائع.

– المنشآت المتخصصة لمناولة البضائع، كمحطات الحاويات، و مخازن التبريد.

–المنشأت المتخصصة لتصدير للتصدير و استقبال و استقبال المحروقات.

– المحطات البحرية، و مخابئ العتاد المينائي وو رشات بناء و تصليح السفن.

فاعتبر المشرع الجزائري محطة الحاويات و المحطات البحرية من المنشآت التي لها أولوية الإقامة في المناطق المسوّرة –المحاطة بسياج– المتواجدة في الحدود البرية لمنطقة استغلال الأملاك العمومية المينائية و التي ترسم حدودها السلطة المينائية بعد استشارة إدارة الجمارك[10].

تبعا لذلك، و كذا للإتجاه الفقهي[11]، فإن المحطة الطرفية هي مساحة مينائية مهيأة و مجهزة بمعدات المناولة و التخزين حيث يوكل تسييرها لمتعهد. و بمجموعة من الهياكل، مثلا رصيف، مستودعات حظائر، أسطح ترابية. و أدوات كالرافعات الناقلة، الرافعات القنطرية، الناقلات السرجيّة و الجسور للمناولة الأفقية. و ذلك في محيط مينائي محدد و مخصص لحركة بضائع ذات طبيعة خاصة: الحاويات، الحبوب، المحروقات، حركة العربات، البضائع الخطيرة والثقيلة، و المنقولة بوسيلة نقل متخصصة[12]، فيكون لها بذلك ثلاث وظائف أساسية: العبور، المناولة والتخزين[13]. وعليه فإن المحطة الطرَفية يمكن أن تتواجد في ميناء سواء كان ميناء بحريا أو جافا أو جويا أونهريا.كما يمكن أن تكون المحطة الطرفية مخزنا أو محطة حاويات

أو محطة سكة حديدية أو محطة شاحنات فتشمل أي مكان لتلقي البضاعة و تداولها سواء كان مغطى أو غير مغطى، مثل رصيف الميناء أو مخزن أومستودع أو ساحة حاويات، أو محطة النقل البري أو الجوي.

ثانيا: المحطة الطرفية البحرية للحاويات

تقسم المحطة الطرفية البحرية للحاويات إلى عدة مناطق تشغيل لتنفيذ العمليات المرتبطة بالحاويات على أساس أن جودة الخدمات تلعب دورا مهما في المجال المينائي، يؤثر على قرارات الناقلين و الشاحنين.حيث تتمثل تلك المناطق فيما يلي:

1-منطقة التشغيل المينائية: و هي مخصصة لشحن و تفريغ البضائع، و تكون حدود هذه المنطقة جانب السفينة المتمثل في الرصيف أين تتواجد رافعات الرصيف المخصصة لشحن و تفريغ الحاويات و قاطرات لنقل الحاويات من الرصيف إلى ساحة المحطة النهائية. و هذا بهدف التقليص من مساحة التخزين و الإسراع في التسليم.إذ أن الشائع أن توضع الحاوية على مركبة للنقل داخل المحطة الطرفية لتنقلها إلى غاية مكان التخزين المخصص لها وتبقى مخزّنة إلى حين نقلها بواسطة نقل غير بحرية لإيصالها إلى العميل في نهاية سلسلة النقل. و قد يتم التحويل المباشر للحاوية إلى واسطة أخرى بشحنها على قاطرات السكك الحديدية أو شاحنات طرقية[14]. فمنطقة العمليات المينائية تعد مدخل المحطات الطرفية من أجل التفريغ، و هي منطقة تشتمل على مناطق تخزين خاصة بالمحطة.

2- منطقة التخزين في المحطة الطرفية: عند رسو السفينة و رغم توافرها على المعدات الخاصة بها للمناولة. إلا أنه يتم استخدام رافعات ناقلة للحاويات من الرصيف إلى السكك الحديدية أو الشاحنات مباشرة، أو لتخزينها بالمنطقة الخلفية[15]-خلف الرصيف-. كما يمكن تحريك الحاويات بعد فرزها و ترتيبها تبعا لمعيير مختلفة، إلى ساحة التخزين بواسطة ناقلة سرجية قادرة على رص الحاويات في طوابق للقليل من المساحة المخصصة لهذه المنطقة مع ترك مسافة بين الصفوف لتوفير قدرة على الحركة أثناء نقل الحاويات[16].

بالتالي فإن الهيكل التنظيمي للمحطة الطرفية البحرية تسمح بالخفض من مدة مكوث الحاويات و التقليص من مساحة الميناء المخصصة لهذه النهاية. و مادام أن الهدف هو تحريك الحاويات من لحظة وصولها إلى الميناء لغاية وجهتها النهائية، كان لابد من توافر المحطة على منطقة تشغيل برية لتحويل الحاويات إلى الواسطة البرية.

ثالثا: متعهد المحطة الطرفية: تعددٌ للمهام.

يعتبر مشغل أو متعهد المحطة الطرفية[17] شخصا مؤهلا بموجب التعاقد مع السلطات المينائية-كقطاع عام – من أجل تسيير و استغلال المحطات الطرفية أو النهائيات المينائية- و القيام بالخدمات المتصلة بالنقل. حيث تعد هذه المشاركة من خلال الشراكات بين القطاعين العام و الخاص آلية مهمة، بموجبها تشارك الاستثمارات الخاصة في تطوير الموانئ، و من ثم المساعدة في تحسين حركة البضائع بفعالية و تحقيق كفاءة التكاليف مستعينين في ذلك بالبنى التحتية و الخدمات المعززة، و كذا تحسين استدامة الموانئ من خلال تقنيات الحديثة و إدارة سلسلة الإمداد بشكل أفضل و تحسين الربط بالمنطقة الداخلية و التسليم من المنطلق إلى الوجهة النهائية[18]. في سبيل ذلك وسع متعهدوا المحطة الطرفية نطاق استثماراتهم

متجاوزين الميناء ليشمل ربط المنطقة الداخلية بخطوط النقل ، واستثمروا في البنية التحتية للسكك الحديدية و الطرق و ما يتعلق بها من خدمات.

عليه فإن وظائف مشغلي المحطات الطرفية متعددة، ربطتها اتفاقية فيينا لـ 1991 بالخدمات المتصلة بالنقل، فلا تقتصر على الشحن و التفريغ و إنما امتدت إلى الإستلام و الحراسة و التسليم.

في هذا الإطار تطرح مسألة أن مفهوم المناولة و نظامها القانوني يطبق مهما كانت الصفة المهنية للقائم بعمليات الشحن و التفريغ التي تتم بصفة أساسية[19]، فإن تمت عمليات المناولة بصورة عرضية تابعة في إطار تنفيذ عقد النقل البحري، الإيداع أو الخدمات اللوجيستية، فإنها تخضع للنظام القانوني للعقد الذي تتبعه[20]. فليس كل ما يحصل في محيط الميناء يخضع باستمرار و بانتظام للقانون البحري. فعمليات المناولة يجب أن تكون بصورة سابقة أو كتتمّة ضرورية للشحن و التفريغ. و هذا ما أكده القضاء الفرنسي، معتبرا أنه عند تفريغ مواد سائبة من السفينة على الرصيف، ثم إعادة شحنها على الشاحنة، فإن المناولة الثانية لا تعدّ عملية تبعية ضرورية للتفريغ تسمح لها بالخضوع للقانون البحري[21]. كمن يعد ما ذهب إلى أن تفريغ البضاعة من صندل على الرصيف بعد تفريغ أولي للبضاعة من السفينة إلى الصندل، لا يعد من عناصر عقد النقل البحري على اعتبار إن الصندل ليس سفينة[22].

ضف إلى ذلك أن سحب الحاوية ابتداء من المحطة الطرفية إلى غاية مستودع مقدم الخدمة –بغية شحنها–يعد عقدا مناولة برية[23]. و يبقى الحد الفاصل بين العمليات البحرية و العمليات البرية صعب التحديد في بعض الحالات.

من جانب آخر يطرح امتداد نشاطات متعهد المحطة الطرفية إلى حفظ البضاعة، مسألة أن استلام الحاوية من طرف متعهد المحطة الطرفية البحرية، لا يعد تسليما تنتهي بموجبه مدة مسؤولية الناقل، باعتباره مقاولا تابع للناقل يقوم بحراسة البضاعة مكوثها على السطح الترابي.فإذا تضمن سند الشحن إشارة ساحة الحاويات [24]« CY » كان المقصود منها أن يتم إيداع الحاويات و تخزينها في منطقة ترابية محاذية للرصيف البحري قبل شحنها أو بعد تفريغها من السفينة. و في هذا الإطار يذهب القضاء الفرنسي إلى أن الشرط CY، لا يعني أن الحاوية قد تم تعبئتها من طرف الناقل. و إن كان هذا صحيح في حالة شرط تعبئة الحاوية FCL[25] . فيكون الهدف من الشرط هو تحديد مكان التسليم، أي المحطة الطرفية التي يتم فيها إيداع الحاويات، و الإيداع حينئذ لا يعد استلاما و لا يمثل تسليما للمرسل إليه إلا إذا أعلم الناقل المرسل إليه مسبقا بهذا الإيداع و دعاه إلى تسلم البضاعة[26]. و بالمقابل فإن هذا الشرط لا يعني بأن التسليم لا يتم إلا عند تفريغ الحاوية[27].

المحور الثاني:متعهد المحطة الطرفية البحرية من منظور قواعد روتردام[28].

بنصها على مفهوم الطرف المنفذ البحري، أدرجت قواعد روتردام ضمن هذا المفهوم عدة فئات أهمها الناقل البحري الفرعي، مقاولي الشحن و التفريغ، الناقل الداخلي الذي يمارس نشاطه داخل منطقة الميناء و متعهد المحطة الطرفية –أولا– فقامت بالتسوية بينه و بين الناقل بإخضاعه هو الآخر لأحكامها– ثانيا–

أولا : الطرف المنفذ البحري في قواعد روتردام: مفهوم يشمل متعهد المحطة الطرفية.

اعتبرت قواعد روتردام طرفا منفذا[29] كل شخص الذي يؤدي أيا من واجبات الناقل فيما يتعلق بتسلم البضاعة أو تحميلها، أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها[30] أو الأعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها. فعرّف الطرف المنفذ بالنظر إلى طبيعة النشاط الذي يمارسه هذا الشخص بالتنسيق مع الإلتزامات الملقاة على عاتق الناقل بموجب المادة 13 فقرة 1 من الإتفاقية[31]. فإن أدى تعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة مابين وصول البضاعة إلى ميناء الشحن و مغادرتها ميناء التفريغ، كان طرفا منفذا بحريا[32]. و شمل مفهومه متعهد المحطة الطرفية البحرية الذي يتدخل لحساب الناقل المتعاقد لتنفيذ إحدى التزاماته، فيتحمل نفس مسؤوليته في حالة تضرر البضاعة، شرط: أولا- أن يقع الحادث المسبب للهلاك أو التلف أو التأخير في فترة مسؤولية متعهد المحطة الطرفية البحرية –كطرف منفذ بحري-. إذ نصت الفقرة 1/ب من المادة 19 على ضرورة وقوع الحادث في المرحلة البحرية، باعتبار أن قواعد روتردام ذات طابع متعدد الوسائط، على أن يقوم بنشاطه المتعلق بالبضاعة في ميناء دولة متعاقدة، حسب الفقرة أ من المادة 19. و الشرط الثاني أن يقع الحادث أثناء وجود البضائع في عهدة الطرف المنفذ البحري، أو في حالة مشاركته فقط في عملية حفظ البضاعة دون أن يحوز البضاعة ماديا أي المشاركة في أي نشاط أثناء عملية النقل[33].

و عليه فإنه قد يكون لمتعهد المحطة الطرفية صفة الطرف المنفذ البحري، مادام أنه يتدخل لمصلحة الناقل المتعاقد[34]، و يمارس نشاطه داخل منطقة الميناء البحري .و هنا لا يطرح الإشكال فيما يتعلق بعمليات المناولة التي تتم في الميناء و إنما يطرح بالنسبة لحفظ البضاعة، إذ يمكن أن يكون لمتعهد المحطة الطرفية مخازن إيداع يقوم فيها بحراسة البضاعة خارج الميناء، في هذه الحالة يخشى ألا يتم إضفاء وصف الطرف المنفذ البحري عليه. وضعيته هذه مشابهة للناقل الداخلي.

الجدير بالذكر أن متعهد المحطة الطرفية يدخل في مفهوم الناقل الفعلي الذي يسند إليه تنفيذ النقل بمقتضى اتفاقية هامبرج لـ 1978[35]. و لكن الفرق بين الطرف المنفذ البحري في قواعد روتردام و الناقل الفعلي في اتفاقية هامبرج، هو أن هذا الأخير يلتزم بتنفيذ النقل بنفسه[36]، في حين أن الطرف المنفذ البحري ينفذ أو يتعهد بتنفيذ التزام يقع على عاتق الناقل المتعاقد-طبقا للمادة 1 فقرة6 و7 من الإتفاقية- فلا ينفذه بنفسه و إنما يعهد بتنفيذه لشخص آخر يتصرف بصورة غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.و هذا يعني تطبيق قواعد روتردام على وكلاء الطرف المنفذ البحري ، فتكون لهم نفس الصفة و لو لم يقدموا خدماتهم للناقل المتعاقد بصورة مباشرة . فكان الهدف من إدخال قواعد روتردام لوكلاء الطرف المنفذ البحري هو السماح بتطبيق أحكامها على وكلاء يقعون في مرتبة بعيدة في سلسلة النقل، فهم ينفذون إحدى التزامات الناقل ولو بصفة غير مباشرة. وهذا سيسمح في حالة الرجوع على الوكيل باستفادته من حالات الإعفاء و حدود المسؤولية التي يستفيد منها الناقل المتعاقد باعتباره هو الآخر طرف منفذ بحري[37].

ثانيا : متعهد المحطة الطرفية و الناقل المتعاقد: تماثُل لنظام المسؤولية.

إن إدراج متعهدي المحطة الطرفية في مفهوم الطرف المنفذ البحري بموجب قواعد روتردام، يسمح بمنح نظام قانوني لهؤلاء المتعهدين و هو نفسه نظام مسؤولية الناقل المتعاقد شرط أن يمارسوا نشاطهم لمصلحة هذا الناقل.فيلتزم متعهد

المحطة الطرفية عند تدخله في تنفيذ عقد النقل البحري، أن يتم ذلك بصورة ملائمة و بعناية من بداية التدخل إلى نهايته خلال الفترة من وصول البضاعة إلى ميناء الشحن إلى غاية ميناء التفريغ.و إلا كان مسؤولا في حالة ضياع، تلف أو هلاك البضاعة و كذا التأخير في تسليمها.و يكون لصاحب الحق على البضاعة حينئذ إما مساءلة الناقل المتعاقد على أساس عدم إمكانية تحديد مكان و مرحلة الضرر خاصة مع النقل من الباب إلى الباب على أساس مسؤوليته الممتدة من استلام البضاعة إلى غاية تسليمها[38]. و إما رفع دعوى المسؤولية ضد متعهد المحطة الطرفية، في حالة إثبات المطالب أن الضرر وقع في مدة مسؤولية متعهد المحطة الطرفية أي أن مرحلة الضرر هي المرحلة البحرية و أنه وقع في المحطة الطرفية البحرية نتيجة تنفيذ المتعهد لإحدى الإلتزامات المتصلة بالنقل– و المهمة ليست بسيطة في ظل نقل من الباب إلى الباب– فإن تقررت مسؤوليته استفاد من حدود المسؤولية الواردة في قواعد روتردام. أما إذا حدث الضرر دون تحديد فيما إذا كان بفعل متعهد المحطة الطرفية أو غيره على أساس التدخل المتتالي لعدة أطراف منفذة بحرية، حينها يمكن الرجوع على الناقل المتعاقد و كل الأطراف المنفذة البحرية، فتكون مسؤوليتهم تضامنية، و عندها لا يجوز أن يتجاوز التعويض الحدود القصوى الواردة في الإتفاقية[39]،إلا في حالة ارتكاب غش أو خطأ جسيم، حينها لا استفادة من حدود المسؤولية طبقا للمادة 61 من الإتفاقية.

عندما يثبت المطالب وقوع الضرر في مدة مسؤولية متعهد المحطة الطرفية البحرية كطرف منفذ بحري ، كانت لهذا الأخير نفس وسائل الدفاع المخولة للناقل المتعاقد و المتمثلة في حالات الإعفاء الواردة في المادة 17 فقرة 3 من قواعد روتردام،كإثبات عيب خفي في الروافع و آلات المناولة، يتجاوز العناية التي يلتزم بها. أو إمكانية نفي الخطأ عنه و عن تابعيه. و حينئذ على المطالب إثبات أنهه بالرغم من توافر حالة الإعفاء ، فإن المتعهد ارتكب خطأ ساهم في تحقق حالات الإعفاء.

ضف إلى ذلك فإن متعهد المحطة الطرفية البحرية مسؤول بسبب الأعمال التي يقوم بها أو يغفلها أي شخص يكون قد عهد إليه بتنفيذ أي من التزامات الناقل بموجب عقد من الباطن بوصفه تابعا له، على غرار الناقل المتعاقد[40]. مادام أن تدخل تابعيه كان في مرحلة مسؤولية المتعهد المعرفة بموجب المادة 19 فقرة 1. بالمقابل فإنه قواعد روتردام لا تفرض أية مسؤولية على مستخدمي وموظفي متعهد المحطة الطرفية، فلا يستطيع أصحاب الحق على البضاعه إثارة مسؤوليتهم طبقا للإتفاقية.[41] و مع ذلك في حالة إثارة مسؤولية مستخدمي هذا الطرف المنفذ خارج الإتفاقية، فإن المادة 4 فقرة1، تمكنهم من الإستفادة من حدود المسؤولية و حالات الإعفاء المقررة للناقل بموجب الإتفاقية.

من جانب أخر يستفيد متعهد المحطة الطرفية البحرية من اختصاص قضائي متفرد،إذ نجد من خلال الإتفاقية أن خيارات الإختصاص الممنوحة للطرف المنفذ البحري أقل من تلك الممنوحة للناقل، نظرا لارتباط نشاط الطرف المنفذ البحري بالميناء. فتقتصر على المحاكم التابع لها مقره، أو الميناء الذي يمارس فيه نشاطه[42].

من ثم، فإنه إذا كانت الناقل المتعاقد مسؤول من لحظة تسلمه البضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه. فإن مسؤولية متعهد المحطة الطرفية البحرية لا تثار إلا في حدود تدخله. لذا وجب دائما قراءة المادة 17 من قواعد روتردام بالتوازي مع المادة 19 المتضمنة شروط مسؤولية الطرف المنفذ البحري.

الخاتمة:

من غير الممكن تنظيم نقل بحري بمفهومه الحديث ، تتعدد فيه الوسائط دون الأخذ بعين الاعتبار الأجهزة والمعدات الميناائية و المحطات الطرفية خصوصا. لذلك عملت قواعد روتردام على توحيد النظام القانوني الخاص بمشغلي المحطة الطرفية البحرية نتيجة الفراغ القانوني السائد.ذلك أن هذه المحطات تحتل مكانة هجينة لتواجدها في حدود وسطين البحري و البري، و قد أدت هذه الازدواجية إلى تعقيد مسألة إبراز نظامها القانوني. ومع تبني الاتفاقية مفهوم الطرف المنفذ البحري، و إضفاء الصفة على متعهد المحطة الطرفية البحرية، سيعرف قانون النقل البحري مفهوم المجموعة العقدية باعتباره حلا قانونيا للمشكلات الناتجة عن تعدد العلاقات و تشابكها و القائم على توحيد النظام القانوني للمسؤولية، حيث يتضمن مفهوم الطرف، المتعاقد منه،الذي يسهم في إبرام العقد وغير المتعاقد كطرف في تلك المجموعة العقدية ككل. و بالتالي فإن أشخاص المجموعة العقدية هم أطراف شملتهم قاعدة نسبية العقد و يخضعون لأحكام المسؤولية العقدية كنتيجة للقاعدة.

وارتباط العقود في هذا الإطار يجعل الخطأ التعاقدي الصادر من أحد الأطراف مضرّا بالأطراف الأخرى. فتكون الدعوى المباشرة على متعهد المحطة الطرفية البحرية كطرف في ذات المجموعة و كمسؤول عن إحداث الضرر هي هدف أطراف التجمع العقدي.مع تطبيق أحكام المسؤولية العقدية وحدها و استعارة نظام مسؤولية الناقل و في ذلك استفادةٌ للمسؤول عن الضرر من بنود العقد الذي يعد طرفا فيه ،و أيضا تجنبٌ لإعسار الطرف التعاقد مع المضرور و التمكن من الرجوع على الطرف الأبعد–في آخر التجمع العقدي– على أساس المسؤولية العقدية.

المراجع المعتمدة في البحث:

أولا–المراجع باللغة العربية.

1–الكتب و المؤلفات.

أيمن النحراوي–موانئ الحاويات الدولية–دار الفكر الجامعي–2009–مصر

2–الرسائل والمذكرات

–رصاع حياة–أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي و مدى التكيف معها–رسالة ماجستير –تخصص اقتصاد دولي– جامعة وهران–2012–2013

3–الإتفاقيات الدولية:

– اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر الصادرة بتاريخ31 مارس 1978– اتفاقية هامبورج – نافذة بتاريخ 1 نوفمبر .1992

– الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية، صادرة بتاريخ 19 أبريل 1991 بفيينا، لم تدخل حيز النفاذ.

– إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، الصادرة بتاريخ 11 ديسمبر 2008 : قواعد روتردام.

4-النصوص التنظيمية:

-المرسوم التنفيذي 01/02 المؤرخ في 06 يناير 2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها- جريدة رسمية عدد 1 لـ 2002/01/06.

5-منشورات الأمم المتحدة:

-الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية، فيينا:2-19 أبريل 1991، الجزء 1، مرفق الوثيقة A/CONF.152/13

- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة الثالثة والأربعون ،حالة الاتفاقيات والقوانين النموذجية نيويورك 21 جوان-9 جويلية 2010، A/CN.9/694

-منشورات الأمم المتحدة-استعراض النقل البحري-2017:Unctad/RMT/2017 https://bit.ly/3yMpxDz

ثانيا-المراجع باللغة الفرنسية.

1-Ouvrages :

- Pierre Bonassies et Christian Scapel- Traité de droit maritime- LGDJ.-France-2006-

2-Thèses et mémoires.

- Cossi Hervé ASSONGBA– Le transport maritime de marchandises conteneurisées-thèse de doctorat- Université Lille 2 – Droit et Santé-2014-2015

- Sokhna DIOP- Les parties exécutantes maritimes dans les Règles de Rotterdam-Mémoire pour l'obtention du Master II Droit maritime-CDMT-2016-2017.

3-Articles.

-Laurent Fedi- Robert Rézenthel- L'exploitation des terminaux portuaires face aux enjeux maritimes du 21eme siècle-DMF n°685-octobre 2007-

-Laurent Fedi-La notion de terminal entre l'incertitude de jure et certitude de facto-DMF n° 692- mai2008

-Michael F. STURLEY- Les Règles de Rotterdam à la Conférence de Pékin-DMF n° 744- Février 2013

الهوامش:

[1]- يقصد بلوجسيات النقل تكامل عمليات النقل مع الأنشطة الأخرى كإدارة المخزون و التعبئة و التغليف و العلامة التجارية و التأمين و العمليات المصرفية و التي تعمل على تحسين مستوى الخدمة و زيادة الجودة و تقليل التكاليف و ضمان السرعة.

[2]-رصاع حياة-أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي و مدى التكيف معها-رسالة ماجستير- تخصص اقتصاد دولي- جامعة وهران-2012-2013-ص 90

(3) انضمت إليها جورجيا في 21 مارس1996، مصر في 6 أبريل 1999، الغابون في 15 ديسمبر2004 ،الباراغواي في 19جويلية 2005، لم تدخل حيز النفاذ، إلا أنها تعد مرجعا لتحديد مفهوم متعهد المحطة الطرفية.

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة الثالثة والأربعون ،حالة الاتفاقيات والقوانين النموذجية ، نيويورك 21 جوان –9 جويلية 2010، A/CN.9/694

(4) الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية، فيينا:2–19 أبريل 1991، الجزء 1، مرفق الوثيقة A/CONF.152/13

[5]–المادة 1 فقرة د من اتفاقية فيينا لـ 1991

[6]–المادة 1 فقرة أ من اتفاقية فيينا.

[7]- Laurent Fedi-La notion de terminal entre l'incertitude de jure et certitude de facto-DMF n° 692- mai2008-p 458

[8] - Laurent Fedi- Robert Rézenthel- L'exploitation des terminaux portuaires face aux enjeux maritimes du 21eme siècle-DMF n°685-octobre 2007-p830.

[9]– المادة 7 من المرسوم التنفيذي 01/02 المؤرخ في 06 يناير 2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها– ج.ر عدد 1 لـ 2002/01/06.

[10]– المادة3 و 7 من المرسوم التنفيذي 01/02.

[11]-À titre d'exemple : Laurent Fedi- op.cité-p 460.

[12]– المادة 6 من المرسوم التنفيذي 01/02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها.

[13]–تعد هذه المهام نشاطات ذات طابع إقتصادي، كما يمكن أن تمارس في هذه المحطات نشاطات خارج الإطار الإقتصادي خاصة تلك المرتبطة بحماية البيئة، و السلامة المينائية ، فتخدم بذلك الصالح العام:

Laurent Fedi- Robert Rézenthel – op.cité-p831

[14] - Cossi Hervé ASSONGBA- Le transport maritime de marchandises conteneurisées-thèse de doctorat- Université Lille 2 – Droit et Santé-2014-2015-p170

[15]–أيمن النحراوي–موانئ الحاويات الدولية–دار الفكر الجامعي–2009–مصر–ص 205.

[16]–المرجع السابق–ص 203.

[17]–من أهم متعهدي المحطات الطرفية بورتاك بسنغافورة Singapourien Portek التي تحولت من سلطة ميناء إلى شركة خاصة رائدة في تسيير المحطات الطرفية ة نهائي الحاويات. و يتولى مشغلو المحطات الطرفية الدوليون معالجة جل الأحجام في موانئ الحاويات العالمي، من بينها أهم 40 ميناء، و في 2015 استأثرت المحطات الطرفية التي يملك كل أو جزءا منها مشغلون عالميون بنسبة 65% من إجمالي الحركة العالمية، و عالج الحصة المتبقية متعهدون خواص (18%) و الدول–القطاع العام– (19%)– منشورات الأمم المتحدة–استعراض النقل البحري–Unctad/RMT/2017–2017–ص77: https://bit.ly/3yMpxDz

[18]– منشورات الأمم المتحدة–استعراض النقل البحري– المرجع السابق–ص 92.

[19]- Pierre Bonassies et Christian Scapel- Traité de droit maritime- LGDJ-France-2006-p 440- § 679

[20] -Cass.com-11 juin 1996-n°93-21.07-Bull.Civ- *IV*-n°173.

[21] -Cass.com-28/12/2004, n°03.10481-DMF 2005- n°656-p 122 : « …la seconde manutention n'avait pas le caractère accessoire et surtout nécessaire qui aurait permis de la soumettre au régime de responsabilité maritime. »

[22] -C.A.Paris-Sep 2011-n°09/19283.BTL 2011-P 588.

[23] -C.A Rouen-17/12/2015-n°14/05489- BTL 2016-n°3583-p 75.

[24]- « CY » : La mention container yard

25-Cass. Com- 6 février 2001-Sté Papeterie EDISON c./ Société COSCO- DMF-Nº 616- 1er juin 2001 :

« Mais attendu que la mention CY/CY, qui signifie effectivement « terre-plein portuaire où sont entreposés les conteneurs à proximité du quai maritime avant chargement ou après déchargement à bord du navire », n'implique aucunement que le conteneur ait été empoté par le transporteur maritime ; que le moyen, qui prétend le contraire, n'est pas fondé. »

[26] - Cass. com., 2 fév. 1999, navire London Express : DMF 2000.132, obs: Godin : « l'abréviation CY, mise pour « container yard », indique seulement que le lieu de livraison des conteneurs est situé sur la zone portuaire réservée à leur entreposage après débarquement des navires ; qu'elle ne signifie pas que le dépôt des conteneurs en ce lieu constitue, par lui-même, une délivrance appropriée, laquelle ne se réalise que si le transporteur maritime a avisé, au préalable, le destinataire, ou son agent, de ce dépôt en l'invitant à prendre immédiatement livraison du conteneur ; que, dès lors, le moyen n'est pas fondé en ce qu'il prétend que la mention « CY » marquerait, dans tous les cas, la fin de la mission du transporteur par le dépôt du conteneur sur la zone réservée"

27 - C.A. ROUEN (2e Ch. civ.) 28 février 2002- Sté WSA Lines c/ Sté MITSUI OSK Lines, Sté VAN OMEREN Transports, Sté GODOWN, Sté INTERESTING, Sté HUGO Shipping et Sté ECU Line- DMF, Nº 648, 1er mai 2004 :« Que, certes, cette mention-CY- ne signifie pas que le dépôt des conteneurs en ce lieu constitue, par lui-même, une délivrance appropriée, laquelle ne se réalise que si le transporteur maritime a avisé, au préalable, le destinataire, ou son agent, de ce dépôt, en l'invitant à prendre immédiatement livraison du conteneur ; que, toutefois, il ne peut être soutenu que cette mention implique que la livraison ne peut intervenir que lors des opérations de dépotage .

[28]– إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعتمدة بتاريخ 11 ديسمبر 2008 وتم التوقيع عليها في مدينة روتردام بتاريخ 2009/09/23 لذلك سميت بقواعد روتردام–كتسمية غير رسمية– واعتبر النصاب القانوني لدخول الإتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة على الأقل. و قد انضمت إليها ، 5 دول: إسبانيا في 2011/01/19،الطوغو 2012/07/17،الكونغو 2014/01/18،الكامرون 2017/10/01،بنن 2019/11/07.

[29]–المادة 1 فقرة 6 من قواعد روتردام.

[30]– عبارة "الحفظ" سقطت سهوا عند الصياغة النهائية لقواعد روتردام . و طبقا للمادة 79 من اتفاقية فينا لقانون المعاهدات التي اعتمدت 22 ماي 1969 ودخلت حيز التنفيذ في 27 يناير 1980 و التي تمكن من تصحيح الأخطاء في نصوص المعاهدات. فقد احتج الأمين العام للأمم المتحدة بهذا الإجراء بتاريخ 2012/10/11 من أجل إجراء التصحيح اللازم، وتم إقرار التصحيح بتاريخ 2013/01/12:

Proposal of Corrections to the Original Text of the Convention, doc. no. CN.563.2012.TREATIES-XI-D-8 (Depositary Notification) (Oct. 11, 2012) (http://treaties.un.org/pages/CNs.aspx). Ndlr : C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8 (Depositary Notification)

[31]–المادة 13 فقرة 1 من قواعد روتردام:" يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته حسبما حددت في المادة 12 و رهنا بأحكام المادة 36 بتسليم البضاعة و تحميلها و مناولتها و تستيفها و نقلها و حفظها و الإعتناء بها و تفريغها و تسليمها على نحو ملائم."

[32]–المادة 1 فقرة 7 من قواعد روتردام

[33]- Michael F. STURLEY- Les Règles de Rotterdam à la Conférence de Pékin- DMF n° 744- Février 2013 –P 126.

[34]– إذ تنص المادة 1 فقرة 6/ب: " لا يشمل " الطرف المنفذ" أي شخص يستعين به، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه أو الناقل."

[35]– اتفاقية هامبورج أو اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر الصادرة بتاريخ31 مارس 1978، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 1 نوفمبر 1992

[36]– المادة 10 من اتفاقية هامبرج: مسؤولية الناقل و الناقل الفعلي:" 2/ جميع أحكام هذه الإتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضا على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه..."

[37]- Sokhna DIOP- Les parties exécutantes maritimes dans les Règles de Rotterdam- Mémoire pour l'obtention du Master II Droit maritime-CDMT-2016-2017-P 36.

[38]– المادة 12فقرة 1 من قواعد روتردام

[39]– و هذا طبقا للمادة 20 من قواعد روتردام

[40]– المادة 19 فقرة 3 من قواعد روتردام.

[41]–المادة 19 فقرة 4 من قواعد روتردام

[42]– المادة 68 من قواعد روتردام