مجلة
الجمعية العربية للملاحة
مجلة علمية نصف سنوية
عدد 37 – يوليو ٢٠١٨
ISSN (2090-8202)

المحتويات

كلمة التحرير

الأبحاث باللغة العربية

واقع التحديات التكنولوجية والتشغيلية المؤثرة على مستوى الآداء التشغيلي لميناء عدن وكيفية النهوض به
الربان/ علي عبد الولي محب النبي

الإتفاقيات الأقليمية كبديل لشغل الفراغ القانوني للإتفاقيات الدولية للنقل المتعدد الوسائط
د. ربان / طارق على حسن أبو العلا

تطوير فاعلية الأخلاء لسفن الركاب بواسطة استخدام تقنية الإحصاء الإلكتروني للركاب وأثرها في تقليص زمن الإخلاء
الربان/ أحمد النورى، الربان/ أحمد شاهين

تحليل معايير المنظمة البحرية الدولية لتعليم وتدريب العاملين على المنصات البحرية
الربان/ حسن الحفيتي

التنظيم القانوني لمسئولية مرحلي البضائع كنتيجة لتغير نمط النقل الدولي للبضائع
د. ربان / طارق على حسن أبو العلا

الأبحاث باللغة الانجليزية

دور جودة الخدمة كوسيط بين التفاعل، والمحاكاة ورضا الطلاب
ربان/ أحمد خليل توفيق

تأثير تطور معدات الطفو الشخصي للحد من حوادث فقد الأرواح
الربان/ أحمد محمد شرابية

توابع انشاء طريق بحر الشمال على قناة السويس
الربان/ محمد عبد السلام على، الربان/ أسامة فوزى البيومى

تداول المعلومات في التدريب والتعليم البحري "دراسة حالة الدورات التدريبية علي الخرائط الإلكترونيه"
الربان/ عمرو منير ابراهيم، الربان/ أحمد خليل توفيق

مراجعة مخاطر التلوث البحرى وطرق حماية البيئة : دراسة حالة خليج قناة السويس
الربان/ ياسر الهريدى

هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د. رفعت رشاد
رئيس مجلس إدارة
الجمعية العربية للملاحة

أعضاء هيئة التحرير

الاستاذ الدكتور/ كريزيستوف كزابلوسكى
رئيس الجمعية البولندية للملاحة

الاستاذ الدكتور/ يسرى الجمل
وزير التربية والتعليم الأسبق

أ.د. أحمد الربانى
رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة ريبرسون، كندا

أ.د. محمد الفيومى
كلية التجارة - جامعة الاسكندرية

الربان. محمد يوسف طه
الجمعية العربية للملاحة

اللواء أ.ح دكتور.سميح ابراهيم
الجمعية العربية للملاحة

ربان. هشام هلال
الجمعية العربية للملاحة

د.محمد عبد السلام داوود
نائب رئيس الأكاديمية للشئون البحرية - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

الجمعية العربية للملاحة
تقاطع شارع ٤٥ والسباعى، عمارة زهراء السباعى، ميامى، الاسكندرية، جمهورية مصر العربية
تليفون: 5509824 (203+)
محمول: 0100161018 (2+)
فاكس: 5509686 (203+)
البريد الالكترونى: ain@aast.edu
الموقع الالكترونى: www.ainegypt.org

مـلاحيـات

" ملاحيات" تعبر عن ملامح الملاحة وأخبارها وتطبيقاتها فى سلامة النقل ورفاهية الإنسان، والملاحة الحديثة تعتمد حاليا على منظومة الأقمار الصناعية الكونية GNSS والتى لم تعد قاصرة على نظام GPS الامريكى وحده وإنما ايضا على الانظمة المنافسة له والتابعة لروسيا والصين والاتحاد الاوربى وكل من اليابان والهند وجميعها تعطى بيانات عن الموقع والوقت الدقيقين ومناهج الملاحة مثل الاتجاة والسرعة والمسافة.

ولقد ازدادت احتياجاتنا لمعرفة الموقع والملاحة والوقت PNT فى الكثير من التطبيقات والتى تصل إلى عدة المئات بعضها هام مثل ملاحة النقل بأنواعه الجوى والبحرى والسطحى ومنها تطبيقات الموقع للأعمال الجيوديسية والمساحة وإعداد الخرائط وتطبيقات علمية مثل قياس الحركات التكتونية للكرة الأرضية واستخدامات الوقت للبنوك والعمليات المالية وإدارة المصانع وخطوط الانتاج والتحكم فى شبكات القوى الكهربائية وفى عمل منظومة الاتصالات وأخيراً الاستخدامات الاجتماعية على شبكات التواصل الاجتماعى للاتصال والتتبع ورصد كل ما هو هام فى حياة الإنسان.

ومع زيادة اعتمادنا على منظومة أقمار الملاحة الكونية ازداد معها قلقنا من فقد هذه الميزة! فإذا فقدنا الاشارات الواردة من الأقمار الصناعية الملاحية لأى سبب فهذا يعنى اننا قد حرمنا من معرفة الوقت والموقع الدقيق ولانستطيع ان نمارس الملاحة بدونها وعاجزين عن استخدام التطبيقات الاجتماعية والتنقل فى الطرق وتتأثر حركة الملاحة فى وسائل النقل الهامة بشكل كبير.

والسؤال هنا هل يمكن أن نفقد الاشارات اللاسلكية الواردة من الاقمار الصناعية؟ وللإجابة على سؤال هام بهذا القدر يجب أولا أن نعرف أن إشارة الأقمار الصناعية التى تصل إلينا قادمة من الفضاء وعلى ارتفاع يزيد عن عشرون ألف كيلومتر تكون قد فقدت قوتها بمعامل يتناسب مع مربع المسافة بيننا وبين هذه الأقمار ومعنى هذا أيضاً ان الاشارة الواردة تكون قوتها فى حدودها جزء واحد من ألف مليون من قيمة الاشارة الصادرة من الاقمار وهى قيمة صغيرة جدا تجعل إشارات الأقمار الصناعية متناهية الضعف وتتأثر بشدة بالشوشرة القريبة منها سواء طبيعية أو غير طبيعية متعمدة أو عرضية والتى نناقشها فى حلقة آخرى من الملاحيات.

واقع التحديات التكنولوجية والتشغيلية المؤثرة على مستوى الآداء التشغيلي لميناء عدن وكيفية النهوض به

إعداد
الربان/ علي عبد الولي محب النبي
دكتوراه فى تكنولوجيا النقل البحرى

Abstract:

The competitive location of Aden port is not commensurate with the technical and practical development of the other developed ports, Therefore, the research concentrate on the important problem facing the port of Aden in the absence of optimal exploitation of the natural resources of Aden “natural or industrial”, which cause the decrease of the port income, which nation depends on as the main source of financing the development projects in Yemen. The research reveals the problem of a homeland that emerged with the multiplicity of variables that were surrounded by it.

The objective of the research is to measure the competitiveness of Aden port and to analyze the factors that affect the weakness of its demand as an important central port in the region. This is done by studying the operational status of the container terminals in addition to evaluating the performance rates, market share and its competitive factors, evaluating the technical assets and infrastructure through comparison between the port of Aden and the port of Djibouti.

The study revealed many of the results and recommendations and indicated the existence of future challenges required to develop the port of Aden, as it became clear that the possibility of going to the port of Aden in competition with the competing ports, especially when comparing the upper and lower components of the port at the level of development reached by the competing ports has been shown that there are points Strengths and opportunities that have not been well exploited yet, such as the distinguished location and reputation, which has exceeded 150 years. Moreover, development and expansion of the Aden container terminal should be developed in accordance with the expected performance rates. With the necessity to convert the entire port of Aden with the backyards to a free economic zone and the need to use modern cranes to cope with modern huge ships.

المستخلص

الموقع التنافسي لميناء عدن لا يتناسب مع التطور العلمي والعملي لسائر الموانئ المتقدمة ،لذلك يسعى البحث لإلقاء الضوء على مشكلة هامة يواجهها ميناء عدن متمثلة في عدم الاستغلال الأمثل لموارد مينا عدن سواء الطبيعية أو الصناعية مما أدى إلي تدني دخل الميناء والذي تعتمد عليه الدولة كمصدر أساسي لتمويل مشاريع التنمية باليمن. فالبحث يتناول مشكلة وطن ظهرت مع تعدد المتغيرات التي أحيطت به.

يهدف البحث إلي قياس القدرة التنافسية لميناء عدن وتحليل العوامل المؤثرة على ضعف الإقبال عليه كميناء محوري هام في المنطقة ويأتي ذلك من خلال دراسة الوضع التشغيلي لمحطات الحاويات بالإضافة إلي تقييم معدلات الاداء والحصة السوقية ومقومات القدرة التنافسية فيه وتقييم

للأصول الفنية والبنية الأساسية ومدى كفاءتها وقدرتها على مواكبة كل جديد وذلك من خلال المقارنة بين ميناء عدن وميناء جيبوتي.
وقد أفرزت الدراسة عن العديد من النتائج والتوصيات واستشعرت بوجود تحديات مستقبلية مطلوبة للنهوض بميناء عدن ، كما أتضح جلياً عدم أمكانية خوض ميناء عدن معترك التنافس مع الموانئ المنافسة له خاصة عند مقارنة المقومات الفوقية والتحتية للميناء بمستوى التطور الذي وصلت له الموانئ المنافسة وقد تبين بأن هناك نقاط قوى وفرص لم تستغل جيداً كالموقع المتميز والسمعة العالمية التي تجاوزت ١٥٠ عام ، كما يجب تطوير وتوسيع نشاط محطة عدن للحاويات بما يتوافق مع معدلات الأداء المتوقعة. مع ضرورة تحويل ميناء عدن بأكمله مع الساحات الخلفية له إلي منطقة اقتصادية حرة وضرورة استخدام الأوناش الحديثة لتواكب في التعامل مع السفن العملاقة الحديثة.

١- المقدمة

يمثل ميناء عدن ثروة مادية ولوجستية هائلة لليمن، فقد تم إعلان ميناء عدن حراً في عام ١٩٩٥ ويتميز الميناء بوجود سلاسل جبلية من الجهتين الشمالية والجنوبية الشرقية، تحميه من الرياح الموسمية والتيارات البحرية، ومن الأمواج على مدار السنة، وبالتالي تشكل للسفن منطقة رسو آمنة، والميناء به مرافق خدمية متكاملة، حيث يقدم خدمات التموين، وإجراءات الصيانة الطارئة التي تطلبها بعض السفن، كما يبعد الميناء عن خط الملاحة الدولي بأربعة أميال بحرية من موقع محطة الإرشاد وتقدر المساحة التي يغطيها الميناء ٢٤,٠٧٦ كم^{٢} ، وللميناء قناة لدخول السفن بطول خمسة ميل بحري، بدءاً من موقع محطة الإرشاد وحتى منطقة الدخول للميناء وبعرض ١٨٥ متر، وبعمق ١٥ متر، كما يوجد بالميناء حوض عائم لتقديم خدمات الإصلاح والصيانة للسفن الصغيرة، كما يحتوي على العديد من الأرصفة المخصصة بحسب أنواع السفن .

تراجعت حركة السفن بشكل كبير في ميناء عدن من بعد عام ٢٠٠٧ لأسباب عدة من أهمها اتفاقية موانئ دبي العالمية الموقعة مع الجانب اليمني، ليعطيها مسئولية إدارة وتطوير وتنمية ميناء عدن، وارتفاع معدلات القرصنة أمام السواحل الصومالية المقابلة للسواحل اليمنية والبحر العربي وخليج عدن، وقيام ثورات الشعوب العربية (الربيع العربي)، والأوضاع والأحداث السياسية غير المستقرة باليمن، وما تشهده المنطقة من تصاعد عمليات الإرهاب الدولي.

وتبع ذلك تدهور في الحالة الفنية للآليات والمعدات البحرية مما أثر على الأرصفة ومعدات تداول البضائع في ميناء عدن، كما أن انسحاب بعض الخطوط الملاحية العالمية منها (PIL, APL) واتجاههما نحو ميناء جيبوتي ساهم بشكل كبير في تدني الحركة الملاحية في الميناء.

٢-حركة الحاويات المتداولة في الموانئ المجاورة لميناء عدن

يعتبر ميناء جبل علي أكبر ميناء بحري في منطقة الشرق الأوسط، والمنشأة الرائدة في محفظة شركة موانئ دبي العالمية التي تضمّ أكثر من ٦٥ ميناء ومحطة بحرية تتوزع على قارات العالم الست، ويلعب الميناء الذي يعتبر مركزاً متكاملاً متعدد وسائط النقل البحري والبري والجوي، مدعّم بمنشآت لوجستية واسعة، دوراً محورياً في اقتصاد دولة الإمارات العربية المتحدة. كما يعتبر ميناء محورياً لأكثر من ٩٠ خدمة ملاحية أسبوعية تربط أكثر من ١٤٠ ميناء في أنحاء العالم، ومن المتوقع أن ترتفع الطاقة الاستيعابية في الميناء إلى ٢٢.١ مليون حاوية نمطية قياس ٢٠ قدم مع إنجاز مشاريع التوسع بحلول عام ٢٠١٨، اختير ميناء جبل علي كأفضل ميناء بحري في الشرق الأوسط على مدى عشرين

عاماً متتالية، وتم تصنيفه كتاسع أكبر ميناء للحاويات في العالم. حيث حقق ميناء جبل علي رقماً قياسياً جديداً بتسجيله معدّل ١٣١ حركة مناولة للسفينة الواحدة كل ساعة خلال عام ٢٠١٤ بالكامل، بزيادة ١٠ بالمئة مقارنة بـــ ١١٩ حركة مسجلة خلال عام ٢٠١٣. (dpworld.ae, 2016).

مقارنة بحركة تداول الحاويات في المنطقة، يحتل ميناء جبل علي المركز الأول، بينما يحتل المركز الثاني في تداول الحاويات ميناء جدة، ويأتي المركز الثالث ميناء صلالة،

ومن خلال الفرق بين حركة تداول الحاويات بين موانئ المنطقة وعلى وجه الخصوص ميناء جبل علي وميناء عدن يلاحظ تداول الحاويات في ميناء عدن بمعدّل أقصى ٢٠ حركة مناولة للسفينة الواحدة كل ساعة، حيث يوجد فرق كبير في القدرات التشغيلية بينة وبين ميناء عدن، والجدول التالي رقم (٣-٧) يوضح عدد الحاويات المتداولة في الموانئ المجاورة (صلالة، جدة، جبل علي، جيبوتي) لميناء عدن (بالمليون حاوية)

جدول (١): إعداد الحاويات المتداولة في الموانئ المجاورة لميناء عدن (بالمليون حاوية)

السنة / الميناء	2010	2011	2012	2013	2014	2015
صلالة	٣.٤٨	٣.٢٠	٣.٦٤	٣.٣٤	٣.٠٣	٢.٥٧
جدة	٣.٨٤	٤.١١	٤.٧٤	٤.٤٢	٤.٢٣	٤.٢٩
جبل علي	١٣.٢	١٣.٦	١٣.٣	١٣.٦	١٥.٢	١٧.١
جيبوتي	٠.٤٢٥	٠.٧٤٣	٠.٧٩٤	٠.٧٩٥	٠.٨٥٨	٠.٩١١
عدن	٠.٣٧١	٠.١٨١	٠.٢٦٣	٠.٢٩٠	٠.٢٩٦	٠.١٧٨

المصدر: إعداد الباحث، بالاستعانة بموقع موانئ العالم .٢٠١٧م

يلاحظ من الجدول السابق أن اعداد الحاويات المتداولة في الموانئ المجاورة لميناء عدن قد وصلت إلى ملايين الحاويات، وهناك تراجع حاد في عدد الحاويات المتداولة في ميناء عدن خلال عامين (٢٠١١، ٢٠١٥) بالرغم من أن العدد طفيف بالنسبة لبقية الأعوام، وقد تم ذكر الاسباب سابقاً لعام ٢٠١١، إضافة إلى ما حدث من ثورة الربيع العربي لعام ٢٠١١م ثم تراجعت مرة أخرى مما يشير بأنها تأثرت بأحداث الحرب الحالية والصراع الداخلي في اليمن.

وبالعودة للجدول رقم (١) يلاحظ ميناء جبل علي (دبي) قد حاز على المركز الأول لجميع الأعوام في منطقة الشرق الأوسط، إذ أن عدد الحاويات وصلت إلى ١٥.٢ مليون حاوية، و ١٧.١ مليون حاوية خلال عامين (٢٠١٤)، (٢٠١٥) على التوالي، بينما ٤.٢٣ مليون حاوية، و ٤.٢٩ مليون حاوية من نفس الفترة، أي أن ميناء جدة في المركز الثاني، ويليه ميناء صلالة في المركز الثالث، وميناء جيبوتي المركز الرابع، مما يستوجب توضيح القدرات التشغيلية لكل ميناء في الفقرة القادمة ومعرفة الفرق بينها وبين ميناء عدن الذي أصبح دفين تلك الموانئ المجاورة والمنافسة له.

٣-متطلبات شركات النقل العالمية من الميناء المحوري ومقارنته بميناء عدن

نظراً لارتفاع التكاليف الرأسمالية والتجارية

لسفن الحاويات، إذ تصل تكلفة اليوم الواحد للسفينة حمولة 2,000 حاوية (TEU)، إلى أكثر من 25,000 دولار أمريكي في المتوسط في اليوم، وتصل حوالي 35,000 دولار للسفن حمولة 4,000 حاوية (TEU)، وإلى حوالي 40,000 دولار للسفن حمولة 6,000حاوية (TEU) :(حسن، 2007، ص 207-208).

يبين (البيشي، ٢٠١٠) أن عدد الأرصفة في ميناء عدن محدود جدا مما يضطر للسفن للانتظار في مراسي الطافئات (في الميناء الخارجي) مما يجعلها تتأخر وتصل تكاليف ورسوم التأخير حوالي ١٠ آلاف دولار يوميا أو أكثر للسفن الكبرى يتم دفعها للميناء والتي تعتبر مرتفعة جدا مقارنة ببقية الموانئ المجاورة المنافسة.

لذلك فإن هذه السفن تحرص على أن تكون معدلات دورانها سريعة فتقوم باختيار موانئ رئيسية للتردد عليها، وتتطلع شركات الملاحة العملاقة إلى أن توفر الموانئ المحورية العالمية مستقبلاً للمتطلبات التالية:(حسن، 2007، ص 207-208)

والجدول التالي يوضح الفرق بين متطلبات شركات النقل العالمية من الميناء المحوري ومقارنته ميناء عدن:

جدول (٢) الفرق بين متطلبات شركات النقل العالمية من الميناء المحوري ومقارنته ميناء عدن

الموانئ المحورية	ميناء عدن
١. يكون متوسط عدد حركات الحاويات المناولة في الساعة للسفينة الواحدة لا تقل عن 250حاوية (TEU) ساعة (5,000حاوية (TEU)/ يوم/ 24ساعة)	بينما ميناء عدن فيتم تداول فقط ١٢٠ حاوية / لكل ساعة و ٢.٩٠٠ حاوية / يوم أى أنه لم يتوفر بالميناء شرط الميناء المحوري
٢. لا تقل ساعات العمل الصافية في اليوم عن 21 ساعة.	بينما ميناء عدن ٢٤ ساعة / يوم
٣. يكون متوسط عدد أوناش الأرصفة المتاحة لكل خط ملاحي رئيسي ما بين 7 إلى 8 أوناش.	بينما ميناء عدن يتوفر به ٥ أوناش فقط على الأرصفة في محطة الحاويات و ٢ أوناش في محطة المعلا
٤. تكون إنتاجية ونش الرصيف (Quay cranes-Productivity) إلى 30 حاوية (TEU) في الساعة الإجمالية في حالة توافر 7 أوناش وتنخفض إلى 40 حاوية (TEU) في حالة توافر 10 أوناش.	بينما ميناء عدن يحتوي على ٢٠ حاوية كحد أقصى في الساعة حيث المتوفر ٥ أوناش في محطة عدن
٥. أن تكون الإنتاجية السنوية لرصيف محطة الحاويات في حدود مليون حاوية (TEU)، أو مليون ونصف حاوية (TEU).	بينما ميناء عدن يحتوي على مليون حاوية في محطة عدن، و ٦٠ ألف في محطة المعلا.
٦. يكون عدد الأرصفة المتاحة بالمحطة ما بين 4 إلى 6 أرصفة، ويفضل 8 أرصفة.	بينما ميناء عدن يتوفر رصيفان في محطة عدن ورصيف في محطة المعلا.
٧. يتراوح طول الرصيف (Quay length) ما بين 2000 إلى 2800 متر، ويفضل أن يكون على استقامة واحدة.	بينما ميناء عدن طول الرصيف ٧٠٠ متر في محطة عدن و ٣٧٥ متر في ميناء المعلا

المصدر: حسن،٢٠٠٧م

من خلال الجدول السابق يتبين أن ميناء عدن لم يحقق الشروط المطلوبة منه؛ لتحقيق شروط الميناء المحوري الذي يتطلبه الشركات الملاحية الدولية ويظهر ذلك جليا من خلال معدل تداول الحاويات المطلوبة في الميناء المحوري كحد أدنى مع معدل تداول الحاويات في ميناء عدن كحد أعلى أو أقصى وكذلك عدد الأوناش (الرافعات) ويمكن التوضيح على النحو التالي:

١- عدد أو أقصى الرافعات في ميناء عدن أقل من متطلبات الميناء المحوري.
٢- الإنتاجية لكل ونش على الأرصفة لا تغطي الإنتاجية السنوية لرصيف الحاويات المطلوبة.
٣- عدد الأرصفة المتاحة في ميناء عدن أقل من المطلوب.
٤- أطوال الأرصفة لا تغطي الشروط الخاصة بالميناء المحوري.
٥- سفن الشحن العملاقة تتجنب أي فترة انتظار الدخول إلى الرصيف وهذا مما يعنى عدم توافق ميناء عدن لشروط ومتطلبات الشركات الملاحية الدولية.

٤- مقارنة بين الموانئ المحورية المجاورة وميناء عدن

وبالمقارنة في الفروق الجوهرية بين معايير الموانئ المحورية وميناء عدن من خلال الجدول التالي نلاحظ أن متطلبات شركات النقل البحري العالمية تسببت في الضغط على إدارة الموانئ البحرية في تحسين إمكانياتها من حيث الأرصفة والأعماق والتجهيزات الخاصة بها، ويتطلب من ميناء عدن إحاطة جديدة في كيفية تلبية تلك المتطلبات لكي يستطيع جذب السفن نحوه، وخاصاً أن الموانئ المجاورة تسعى باستمرار إلى تحقيق التميز وتوفير كل ما هو جديد لدى موانئها لغرض المنافسة وكسب عملائها، ولكي يستطيع ميناء عدن الانتقال إلى ميناء محوري عالمي، لابد من تحديث ما هو قائم وإضافة الجديد من تلك المتطلبات نظراً لتميزه عن غيرة من الموانئ بموقع استراتيجي يستطيع من خلاله خدمة السفن العملاقة المتجهة إلى قناة السويس حيث أنه الميناء الأقرب لها، مما سيوفر لها الكثير من التكاليف والوقت في عبور البحر الأحمر، وبالتالي يستطيع الميناء خدمة الأسواق بالمنطقة منها اليمن والخليج والعالم كله، وهذا ما يتضح من الشكل التالي.

شكل (١) موقع ميناء عدن والموانئ المحورية

المصدر: University of Texas,201)

جدول رقم (٣) القدرات التشغيلية في ميناء عدن مع أهم الموانئ المحورية المجاورة له

الميناء	عدن		جبل علي		جدة			صلالة	جيبوتي	
المحطة	المعلا	عدن	رقم 1	رقم 2	الجنوبية	الشمالية	بوابة البحر الأحمر	صلالة	جيبوتي	دورالي
الحاويات ارصفة Container berths	2	2	15	7	8	7	4	6	2	2
طول الرصيف Quay length (m)	375	700	4,857	2,600	1,902	1,680	1,052	2,205	400	2,000
اقصى عمق Max depth (m)	11	16	16	17	16.4	15	18	18.5	12	18
الرافعات الجسرية gantry crane (STS)	2	5	50	29	16	11	10	25	4	8
الرافعة موبايل Mobile Crane (MC)					6	2				
الناقلات السرجية Straddle carrier (SC)	2				11					
الرافعات بعجل مطاط Rubber tired gantry (RTG)	-	16	146			35	24	81	10	24
الرافعات على سكك Rail mounted gantry (RMG) حديد				60	32					
رافعات المناولة الفارغة Empty handler	-	3	42	17	11	11	24	6	10	
رافعات المناولة إلى الاعلى Top Loaders			1				8	11	2	
رافعات الوصول إلى مناطق المكدسة	7	3	4	2	5	5		5	13	
الرافعات الشوكية	6	8	16	3	53	40	8	10	6	9
الشاحنات الجرارة	10	30	448	187	97	121	75	183	32	63
المقطورات	25	25	446	220	139	135	75	190		48
نقاط التبريد	110	252	3530	4200	781	18,00	1680		126	480
السعة التخزينية (TEU)	852	21312	213,455	132,741	37,000	100,000	70,000	58,090	15,000	30,000
القدرة التشغيلية للمحطة (TEU)	60000	1000000	9,130,800	4,869,200	2,400,000	2,500,000	2,000,000	5,000,000	300,000	3,000,000

المصادر: (UNCTAD, 2015, p69) ، (World Shipping Council)، (DP World Doraleh,2016)، (Port of Salalah, 2011 pg)
3،(Associaton, 2008, pg 18-20) (Jeddah Islamic Port,2016). ، (DP World,2016) ،

ومن خلال الجدول رقم (٣) الذي يبين المقارنة بين ميناء عدن والموانئ المحورية المجاورة والقدرات التشغيلية في كل ميناء يظهر جليا أن ميناء عدن لم يحقق متطلبات الموانئ المحورية التي امتثلت لها الموانئ المجاورة المذكورة من حيث عدد الأرصفة والأعماق والمعدات البحرية المستخدمة بكل رصيف، وأيضا من حيث عدد الرافعات الجسرية وغيرها، ولكي يصل ميناء عدن إلى الحد الأدنى لمتطلبات الموانئ المحورية عليه الوصول إلى المتطلبات التي تم توضيحها في الجدول (٢) الذي يحدد المعايير الأدنى للموانئ المحورية.

وبالرجوع إلى الجدول رقم (٣) يلاحظ أن الفرق كبير جدا بين القدرات التشغيلية لميناء عدن مع الموانئ المجاورة حيث أن الميناء كان الأقل فيهم من جميع النواحي الفنية والتكنولوجية والتجهيزات.

٥- النتائج والتوصيات

٥-١ النتائج

١) إن ميناء عدن يمتلك موقعاً جغرافياً لديه إمكانيات وقدرات تضاهي ما تملكه أغلب الموانئ المجاورة.

٢) إن تداول الحاويات في الميناء هو النشاط الأبرز القادر على تأمين إيرادات مالية عالية من جهة وعلى خلق نشاطات ينتج عنها قيمة مضافة من جهة أخرى.

٣) إن تطوير الميناء وتفعيل حركته ونشاطاته من شأنه أن يساهم في تنمية محيطه المتمثل بمدينة عدن.

٤) أتضح جلياً عدم إمكانية خوض ميناء عدن معترك التنافس مع الموانئ المنافسة له، خاصة عند مقارنة المقومات الفوقية والتحتية للميناء بمستوى التطور الذي وصلت له الموانئ المنافسة، فمن خلال عمل مقارنة بين ميناء عدن والموانئ المنافسة من حيث البناء الفوقي والتحتي نجد بأن ميناء عدن لا يمتلك من مقومات البنية الفوقية والتحتية إلا اليسير منها وذات تكنولوجيا قديمة.

٥) بتحليل المقومات الفوقية لميناء عدن ومقارنتها بالموانئ المنافسة يلاحظ أن المعدات المستخدمة في مناولة الحاويات في ميناء عدن من حيث الرافعات الجسرية ومعدات الساحة والتكنولوجيا المستخدمة تختلف كلياً مع ما هو مستخدم في الموانئ المنافسة، فالرافعات الجسرية المستخدمة لتداول الحاويات في ميناء عدن هي من نوع (Post Panamax) والتوجه العام لملاك السفن هو التعاقد على امتلاك السفن الحديثة وذات الأحجام الكبيرة (Super) Post Panamax وبذلك لن يتمكن ميناء عدن في المستقبل من التعامل مع هذا الجيل من السفن الحديثة، غير أن الموانئ المنافسة قد استجابت لذلك التوجه وذلك من خلال تجهيز محطاتها برافعات حديثة من نوع (Super post Panamax) ومعدات ساحة ذات تقنيات حديثة ومتطورة قادرة على التعامل مع الأجيال الحديثة لسفن الحاويات.

٦) عدم الاهتمام بالأنشطة المرتبطة بالأنشطة اللوجستية، وبإدارة أساطيل النقل، وإصلاح وتأجير وتنظيف الحاويات، وإصلاح وصيانة السفن ، بالإضافة إلى النشاطات المرتبطة بالتجميع، ورقابة الجودة ولصق العلامات التجارية والتعبئة وتبادل المعلومات بالطرق الحديثة، والتصنيع والتعديل وفق طلبات العميل، واختبار المنتجات، والتأمين وخدمات البنوك والأنشطة الترفيهية وغيرها من أنشطة القيمة المضافة المختلفة.

٥-٢ التوصيات

١. يجب القضاء على الاسباب التي أدت إلى عزوف السفن عن استخدام ميناء عدن مثل التحكم الاداري في مصير ومستقبل ميناء عدن من قبل الدولة، ارتفاع بوليصة التأمين البحري ،اضراب العمال، القرصنة البحرية، الخلافات السياسية ،تدهور معدات الشحن والتفريغ، وارتفاع التعريفة وأجور الشحن في ميناء عدن.

٢. أعادة هيكلة (الأجور والتعريفة) في ميناء عدن، بحيث تكون منافسة بتكاليف أقل عن الموانئ المجاورة مثل جيبوتي، وخاصة أن اتجاهات مشغلى السفن، والخطوط الملاحية الدولية وحركة التجارة العالمية تتجه نحو الموانئ، التي تقدم أفضل الخدمات، وتكاليف أقل.

٣. أن تبادر الدولة إلى عقد اتفاقيات ثنائية في مجال النقل، وتسهيلات الترانزيت، والبحث عن مشغل قادر على وضع الميناء في موقع تنافسي متقدم من خلال تحديد عقد خصخصة مناسب، وتقديم مزايا خاصة للمستثمرين كالإعفاء من ضرائب معينة لجذبهم للاستثمار في ميناء عدن.

٤. إصدار قواعد ولوائح قانونية منسجمة مع التوجهات الجديدة للمنظمات الاقتصادية الدولية: إن التوجهات الجديدة للمنظمات المالية والاقتصادية الدولية المتمثلة بصندوق النقد الدولي، والبنك الدولي ومنظمة التجارة العالمية، لا سيما ما يرتبط منها بحرية التجارة، والدخول إلى الأسواق وإزالة القيود على الاستثمار تحتم على ميناء عدن ضرورة إصدار قواعد، ولوائح قانونية متطورة تنسجم بشكل كبير مع التوجهات الدولية لتلك المنظمات الدولية.

٥. اجتذاب البنوك اليمينة العاملة في مجال الخدمات؛ لتقديم قروض للمستثمرين في الميناء: يسمح لميناء عدن بوضع حوافز لتلك البنوك لتقديم قروض صناعية ميسرة بفوائد ضئيلة نسبياً بما يشجع خلق نشاطات للقيمة المضافة في الميناء.

ضرورة تعزيز الاستثمار الأجنبي في الميناء من خلال مشاريع البناء والتشغيل والإعادة (BOT): تحتاج المشاريع الاستثمارية الكبيرة في ميناء عدن إلى قدرات تمويلية لا يمكن تأمينها إلا من خلال جهات معنية بالنقل البحري وبالنشاطات الصناعية الكبرى، بحيث يمكن لميناء عدن جذب تلك الشركات لبناء وتشغيل النشاطات داخل الميناء في إطار نظام البناء والتشغيل والإعادة لتأمين الموارد المالية للإنشاء من جهة، وتوفير التجارب العالمية في مجالات النقل البحري المستجدة من جهة ثانية، ولتأمين تدريب لمواردها البشرية في كيفية التعاطي مع تلك الخبرات الدولية من جهة ثالثة.

٦- قائمة المراجع:

أولاً: المراجع العربية:

أ- الكتب:

١. بدوي، سمية (٢٠٠٣). "اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية "، الاسكندرية .

٢. حسن، صلاح إسماعيل (2007). تسعير خدمات الموانئ البحرية، القاهرة، مركز الخبرات المهنية للإدارة.

٣. الخطيب، محمد محي الدين (٢٠٠٨). "تطوير كفاءة مجالس الإدارة في العالم العربي"، مكتبة الإسكندرية، الإسكندرية.

٤. شهاب، شهاب راشد احمد، وآخرون (٢٠٠٨). "الموانئ البحرية الخليجية والتحديات المستقبلية"، مكتبة الإسكندرية، الإسكندرية.

٥. عوض، سامي زكي (٢٠٠٥). "محطات الحاويات تخطيط وإدارة"، منشأة المعارف

ب- المجلات والدوريات:

٦. الاباصيري ، محمد (2010). " تطور النقل بالحاويات ومتطلبات التطوير بالموانئ البحرية"، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية.

٧. النحراوي (٢٠٠٦). " المركز التنافسي للموانئ العمانية المطلة على بحر العرب _ دراسة حالة ميناء الريسوت – صلاله"، النشرة الدورية، مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري، عدد ٩٠، ص٤٤، الإسكندرية.
٨. وزارة النقل اليمنية (2009). النقل عصب التنمية - مسيرة قطاع النقل في الجمهورية اليمنية، صادر عن وزارة النقل اليمنية في مايو 2009، صنعاء، اليمن.

ج- الرسائل العلمية.

٩. إسماعيل، محمد محرز (٢٠٠٧)."تأثير الإصلاح الاقتصادي على أداء الموانئ البحرية السورية - دراسة حالة ميناء اللاذقية"، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية النقل البحري والتكنولوجيا،الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.
١٠. البيشي، أحمد محمد (٢٠١٠). "تطوير وتحديث ميناء عدن في ظل المنافسة الإقليمية والعالمية"، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
١١. عبد الله، شفيع محمد سعيد (٢٠١٢). "دراسة مقارنة لمستوى القدرة التنافسية لميناء عدن وموانئ الحاويات بمنطقة الشرق الأوسط"، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

ثانياً: المراجع الأجنبية.

12. Aden Container Terminal, 2016, Aden Container Terminal Presentation, Terminal Facility, October 2016, Yemen. Available from:

ثالثاً مواقع الشبكة العنكبوتية.

١٣. مرجع موانئ العالم – أخر مشاهدة: ٢/٧/ ٢٠١٧ (www.worldportsource.com)
١٤. موانئ السعودية الحكومية – أخر مشاهدة: ١١/٥/ ٢٠١٧م(www.ports.gov.sa)
١٥. مكتبة جامعة تكساس. أخر مشاهدة ٢٠/٦/٢٠١٦م http://www.lib.utexas.edu/maps/middle_east.html
١٦. موانئ دبي العالمية – أخر مشاهدة: ٤/٧/ ٢٠١٧ م (www.dpworld.com)
١٧. ميناء صلالة – عُمان- أخر مشاهدة: ٩/٦/ ٢٠١٧م (www.salalahport.com)
١٨. هيئة قناة السويس، إحصائيات العبور السفن الملاحية – أخر مشاهدة ٣٠/٧/٢٠١٧ (www.suezcanal.gov.eg)
١٩. وزارة النقل ، اليمن، مجلة وزارة النقل، العدد ١٢٠- أخر مشاهدة: ١٦/٦/٢٠١٦ (www.mot.gov.ye)

الإتفاقيات الأقليمية كبديل لشغل الفراغ القانوني للإتفاقيات الدولية للنقل المتعدد الوسائط

إعداد

د. ربان / طارق على حسن أبو العلا
وكيل كلية النقل البحري والتكنولوجيا للدراسات العليا و البحث العلمي

Abstract

In the early sixties, with the emergence of containers, the mode of international transport from the production places in a particular country to the distribution points in another country has been developed by combining more than one transport mode under one transport document and under the responsibility of one carrier responsible for carrying out all stages of transport, which is known as Multimodal Transport.

The practice has confirmed that International Multimodal Transport suffers from an international legislative vacuum, despite international efforts in this area, but the responsibility of the Multimodal Transport Operator is still dominated by standard contracts that are unable to achieve the legal uniformity of Multimodal Transport

As a result of this situation, some countries have entered into regional agreements aimed at providing partial solutions for the implementation of Multimodal Transport contracts. The scope of these regional agreements applies to all contracts of multimodal transport of goods provided that the place of taking the goods or the place of delivery is located in States Parties to these regional conventions

The aim of this paper is to clarify the most important features of these agreements to determine their success in achieving the uniformity of legal regulation applying on Multimodal Transport contracts and their success in establishing unified bases for the responsibility of the Multimodal Transport operator.

المستخلص

فى مطلع الستينات ومع ظهور الحاويات تطور نمط النقل الدولي من مواقع الإنتاج فى بلد معين إلى أماكن التوزيع فى بلد آخر من خلال الجمع بين أكثر من واسطة نقل وبموجب وثيقة نقل واحدة، وتحت مسئولية ناقل واحد مسئول عن تنفيذ النقل بكامل مراحله من جهة القيام حتى جهة الوصول النهائية، وهو ما عرف بالنقل المتعدد الوسائط.

ولقد أكدت الممارسة العملية أن النقل الدولى متعدد الوسائط يعاني من فراغ تشريعى دولي، فعلي الرغم من الجهود الدولية المبذولة فى هذا المجال، إلا أن مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط ما زالت تحكمها حتي الآن عقود نموذجية عاجزة عن تحقيق الوحدة القانونية للنقل المتعدد الوسائط.

ومع إستمرار هذا الوضع، أتجهت بعض الدول إلي عقد إتفاقيات اقليمية تنطوي علي تنظيم قانوني، يهدف إلي توفير حلول جزئية تحكم تنفيذ عقود النقل المتعدد الوسائط، حيث يسري نطاق التطبيق لهذه الاتفاقيات الأقليمية على جميع عقود النقل المتعدد الوسائط للبضائع شريطة أن يكون مكان أخذ البضائع أو مكان التسليم يقع فى دولة من الدول الأطراف في هذه الإتفاقيات الأقليمية.

وتهدف هذه الورقة البحثية إلي إلقاء الضوء علي أهم ملامح تلك الإتفاقيات للوقوف علي مدي نجاحها في تحقيق وحدة التنظيم القانوني لعقود النقل المتعدد الوسائط، ومدي نجاحها في وضع أسس موحدة لمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

١- المقدمـــة:

نتج عن التطور الهائل في منظومة صناعة النقل بوسائلها المختلفة، وما صاحب ذلك من ظهور الحاويات وإمكان تحميلها على وسائل النقل المختلفة بما تحويه من بضائع من نقطة المنشأ إلى نقطة الوصول النهائية عبر وسائط النقل المختلفة دون حاجة إلى تفريغ البضائع منها، نتج عن ذلك أن تطور نمط النقل الدولي للبضائع من نقل أُحادي الواسطة إلي ماعُرف بعملية نقل البضائع من الباب إلي الباب Door To Door Transportation (UNCTAD/ 2003).

وأمام المتطلبات المستحدثة للتجارة الدولية من حاجة إلي زيادة السرعة لتقليل زمن النقل وزيادة معدلات الثقة والأمان وخفض التكاليف الإجمالية للنقل، و ما صاحب ذلك من ظاهرة الكونية في الإنتاج و تقسيم العمل الدولي و تبادل السلع والخدمات عبر الحدود في مختلف مجالات الأنشطة الإنسانية، أمكن تنظيم نقل البضائع من خلال التأليف بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل كالبحر أو البر أو الأنهار أو السكك الحديدية، وبإستخدام وثيقة نقل واحدة تغطي كافة مراحل النقل. وهو ما أُطلق عليه النقل المتعدد الوسائط Multimodal Transport. (Al-Muhaisen,2005)

وكان طبيعيا بموجب هذا النظام أن يتحمل متعهد النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport Operator بمفرده مسئولية النقل بكامل مراحله من جهة القيام حتى جهة الوصول النهائية على أساس عقد نقل متعدد الوسائط يأخذ بموجبه متعهد النقل البضائع فى حراسته ويكون مسئولاًعنها حتي تسليمها إلي المرسل إليه وذلك تحت وثيقة نقل واحدة Multimodal Transport document و مقابل أجرة نقل شاملة. (Conrado,2012).

إذن فالنقل متعدد الوسائط هو فى جوهره نظام قانونى جديد لنقل البضائع، وليس واسطة نقل جديدة تضاف لأنظمة النقل أحادية الواسطة المعروفة من قبل. فالمضاف الجديد ليس النقل المادي ذاته، ولكن النظام القانونى الذى يربط بين تلك الأنظمة أحادية الواسطة كلها أو بعضها فى عقد واحد هو عقد النقل متعدد الوسائط (ملش ، ١٩٩٦).

وعندما بدأ تنفيذ عقود النقل الدولى متعدد الوسائط - و مع عدم وجود تنظيم دولي يحكم هذا النمط من النقل - برزت مشكلة القانون الواجب التطبيق علي هذه العقود، وهو ما أدي إلي تطبيق أحكام إحدي إتفاقيات النقل الدولية الأُحادية الواسطة حال وقوع ضرر للبضائع المنقولة في أحد وسائط النقل التي تحكمها تلك الإتفاقيات. إلا أن هذه الإتفاقيات متباينة تتضمن نظم قانونية تتفاوت أحكامها إلى حد كبير، خاصة فيما يتعلق بأحكام مسئولية الناقل، مما ترتب عليه إمكان خضوع عقد النقل المتعدد الوسائط الواحد لأكثر من نظام قانوني واجب التطبيق تبعاً لمرحلة النقل التي وقع فيها الضرر للبضائع المنقولة، و بالتالي أصبح من المستحيل التنبؤ بحدود مسئولية متعهد النقل عن البضائع مسبقاً.

وعلى الرغم من المحاولات العديدة التي بُذلت علي المستوي الدولي و الرامية إلي إقامة إطار قانوني موحد يحكم تنفيذ عقود النقل المتعدد الوسائط (قواعد طوكيو ١٩٦٩، "مشروع اتفاقية النقل الدولى المشترك للبضائع" (TCM Convention) سنة ١٩٧٢)، إلا أن هذه المحاولات لم تسفر عن

قواعد قانونية موحدة تنظم تنفيذ النقل المتعدد الوسائط علي المستوي الدولي.

وربما كان أهم هذه المحاولات الدولية هي إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى متعدد الوسائط ١٩٨٠، والتى لم تدخل حيز النفاذ حتى الآن، علي الرغم من أنها تضمنت قواعد قانونية تنطوي علي التزامات متوازنة بين أطراف العقد، ووفرت حلولاً عملية لكثير من المشكلات التي تعترض تنفيذ عقود النقل المتعدد الوسائط، إلا أنها قُوبلت بموجات من عدم القبول من ملاك السفن وشركات النقل العملاقة ومشغلى النقل، نظراً لأن أحكامها - خاصة ما تعلق منها بحدود المسئولية - كانت تمثل زيادة في العبء المادي علي متعهدي النقل، و هو ما يتعارض مع المصالح التي يرمي هؤلاء الناقلين لتحقيقها من تعظيم الربح المادي لمشروعاتهم، فباشروا الضغط على حكوماتهم من أجل عدم التصديق على الإتفاقية. (Adeline, 1996)

و مع تأخر استكمال النصاب اللازم لدخول إتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ إلي حيز النفاذ، أصبحت الساحة الدولية خالية من قواعد دولية تحكم تنفيذ النقل متعدد الوسائط، وتحت حاجة الأطراف المعنية في مجال النقل الدولي إلي قواعد تستند إليها عند تنفيذ عقود النقل المتعدد الوسائط، فقد اشترك مجلس التجارة والتنمية التابع للأمم المتحدة UNCTAD مع غرفة التجارة الدولية ICC فى وضع قواعد اتفاقية جديدة خاصة بوثائق النقل الدولى متعدد الوسائط، مما أسفر عن صدور "القواعد الموحدة بشأن وثائق النقل الدولى متعدد الوسائط " UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents-1991 فى يونيه ١٩٩١، إلا أن هذه القواعد كانت قواعد إتفاقية غير ملزمة يخضع تطبيقها لأرادة الأطراف.

و مع إستمرار حالة الفراغ القانوني لقواعد تنظم عقود النقل المتعدد الوسائط علي المستوي الدولي، أتجهت بعض الدول إلي عقد إتفاقيات اقليمية، بهدف توفير حلول جزئية تعوض غياب تنظيم قانوني علي المستوي الدولي يحكم عقود النقل المتعدد الوسائط، و من ثم فكانت هناك إتفاقية دول الانديز للنقل المتعدد الوسائط (Andean Community-1993)(حلف الأنديز أو الاتحاد الجمركي الذي يضم دول أمريكا الجنوبية تأسس في عام ١٩٦٩ من قبل بوليفيا وشيلي وكولومبيا والإكوادور وبيرو(و التي يقع بها مقر الحلف بليما). وفي عام ١٩٧٣ انضمت فنزويلا كعضو سادس في عام ١٩٧٦ ، ومع ذلك، فقد تقلصت عضوية الحلف مرة أخرى إلى خمسة أعضاء عندما انسحبت شيلي. ثم أعلنت فنزويلا انسحابها في عام ٢٠٠٦، ليبلغ أعضاء دول الأنديز أربعة أعضاء. وفي الآونة الأخيرة، ومع اتفاق جديد للتعاون بين دول الانديز مع كتلة دول امريكا الجنوبية "ميركوسور"، اكتسبت جماعة دول الأنديز خمسة دول أعضاء منتسبين جدد هي الأرجنتين والبرازيل وباراغواي وأوروغواي وشيلي، بالإضافة إلي اسبانيا كدولة بصفة مراقب. https://en.wikipedia.org).

كما عُقدت الاتفاقية الجزئية لتيسير النقل المتعدد الوسائط للبضائع لدول الميركوسور بأمريكا اللاتينية (MERCOSUR, 27 April 1995) ("Mercosur"هي كتلة شبه إقليمية، أعضائها الأساسين سته دول هي الأرجنتين والبرازيل وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا وبوليفيا (اعتباراً من ١٧ يوليو ٢٠١٥). بالإضافة إلي خمسة دول منتسبة هي شيلي وبيرو وكولومبيا والاكوادور وسورينام. و دولتين بصفة مراقب هي نيوزيلندا والمكسيك. والغرض من هذا التكتل هو تعزيز التجارة الحرة وحركة البضائع والأشخاص و الاتحاد الجمركي والعملة، والتي هي مكونات عملية مستمرة من التكامل بين دول أمريكا الجنوبية. اللغات الرسمية هي الإسبانية والبرتغالية. https://en.wikipedia.org).

وعقدت أيضاً إتفاقية النقل المتعدد الوسائط لرابطة التكامل بين دول أمريكا الجنوبية (ALADI-1996) Asociación "Latinoamericana de Integración" (الرابطة تهدف إلي تطوير عملية التكامل بين دول أمريكا اللاتينية

في مجال تعزيز التنمية الاجتماعية والاقتصادية المتوازنة في المنطقة، والهدف على المدى الطويل هو الإقامة التدريجية للسوق المشتركة لأمريكا اللاتينية. عدد أعضائها ١٣ عضوا، كما أن باب العضوية مفتوح للانضمام لأي من دول أمريكا اللاتينية.)، ومشروع إتفاقية النقل المتعدد الوسائط لرابطة الآسيان لدول جنوب شرق آسيا ASEAN Draft, March 2001 "The Association of Southeast Asian Nations" (رابطة دول جنوب شرق آسيا هي منظمة إقليمية تضم عشرة دول من جنوب شرق آسيا ، تهدف إلي تشجيع التعاون بين الحكومات وتسهل التكامل الاقتصادي بين أعضائها. توسعت عضوية المنظمة منذ تأسيسها في ٨ أغسطس ١٩٦٧ من قبل اندونيسيا وماليزيا والفلبين وسنغافورة وتايلاند لتشمل بروناي وكمبوديا ولاوس وميانمار (بورما)، وفيتنام. وتشمل الأهداف الرئيسية للرابطة دفع النمو الاقتصادي والتقدم الاجتماعي، والتطور الاجتماعي والثقافي بين أعضائها، إلى جانب حماية الاستقرار الإقليمي وتوفيرآلية للبلدان الأعضاء لحل الخلافات سلميا. آسيان ككيان واحد تصنف سادس أكبر قوة اقتصادية في العالم، بعد الولايات المتحدة والصين واليابان وألمانيا والمملكة المتحدة)، وأخيراً عقدت إتفاقية النقل المتعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لسنة ٢٠٠٩ (دخلت الإتفاقية حيز النفاذ في ١١ أغسطس ٢٠١١ وذلك بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث من الدول العربية عليها (مادة ٤٦/١)، و هي الأردن وسوريا و السعودية، ثم انضمت إليها بعد ذلك دولة الامارات العربية المتحدة في ٢٠ فبراير ٢٠١٢ ، و العراق في أكتوبر ٢٠١٣ فأصبح عدد الدول الأعضاء في الإتفاقية خمسة دول عربية).

بناءً علي ما سبق، فسوف يقتصر نطاق البحث في هذه الورقة علي دراسة التنظيم القانوني بهذه الأتفاقيات الأقليمية - بما يتضمنه من مبادئ قانونية واحكام تنظم مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط - وذلك بهدف الوقوف علي مدي نجاحها في شغل الفراغ القانوني الناتج عن عدم وجود إتفاقية دولية تنظم تنفيذ عقود النقل المتعدد الوسائط من ناحية، ومدي نجاحها في تحقيق وحدة التنظيم القانوني الخاص بالنقل الدولي المتعدد الوسائط، من ناحية أخري. ومن ثم فسيتم تناول هذه الورقة البحثية في ثلاثة نقاط رئيسية، فنعرض أولاً للمبادئ القانونية التي تنظم أحكام مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط في هذه الإتفاقيات، ثم نعرض ثانياً للأحكام المنظمة لمسئولية متعهد النقل المقررة بها، علي أن نتناول في نهاية الدراسة تقييماً للتنظيم القانوني الذي تضمنته هذه الإتفاقيات الأقليمية.

٢- المبادئ القانونية التي تنظم مسئولية متعهد النقل في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

المبادئ القانونية التي تنظم مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط تتضمن النظام القانوني الذي يحكم مسئولية متعهد النقل، و نطاق هذه المسئولية، كما تشتمل ايضاً علي حالات إنعقاد مسئولية متعهد النقل والإعفاء منها. ونعرض لكل من هذه المبادئ علي التوالي.

٢-١ النظام القانوني لمسئولية متعهد النقل الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

هناك نظامان أساسيان لتنظيم مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط وهما نظام المسئولية الشبكية، ونظام المسئولية الموحدة. ففي" نظام المسئولية الشبكية" Network Liability System" إذا كان مكان الضرر معلوماً، فإن مسئولية متعهد النقل حينئذ تحكمها القواعد القانونية الخاصة بالقانون الوطنى الملزم أو الإتفاقية الدولية واجبة التطبيق على مرحلة النقل التى وقع خلالها الضرر (إذا حدث الضرر أثناء المرحلة البحرية فإن مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط ستتحدد حينئذ طبقاً لإتفاقية بروكسل ١٩٢٤أو بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لها أو قواعد هامبورج ١٩٧٨ بحسب الأحوال أو القانون الوطنى الواجب التطبيق، و هكذا بالنسبة للنقل الجوى والنقل بالسكك الحديدية. معوض، ٢٠٠٠).

وهو ما يعني أنه في نظام المسئولية الشبكية تختلف مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط تبعاً لاختلاف النظام القانوني الذي ينظم الوسط الذي وقع فيه هذا الضرر، وهو ما يمثل أكبر عيوب نظام المسئولية الشبكية، وخاصة عندما يكون الضرر أو الخسارة مشتركة بين وسائط مختلفة إلى الحد الذي يرجح حدوثه في أي منها، كما أن الإستخدام المتزايد للحاويات في عقود النقل المتعدد الوسائط أدي إلى تفاقم هذه المسألة، لأنه يجعل من الصعب تحديد أين وقع الضرر، و بالتالي لا يستطيع الشاحن أو متعهد النقل التنبؤ مقدما بالنظام القانونى الذى سيتم تطبيقه علي عقد النقل، و هو ما يترتب عليه أن قيمة التعويض المستحق - فى حالة ما إذا أصاب البضائع هلاك أو تلف أو تأخير – لا يمكن تحديده إلا عند تحقق الضرر بالفعل و تحديد مرحلة وقوعه. أما إذا لم يكن مكان وقوع الضرر معلوماً فإن متعهد النقل يخضع في هذه الحالة للقواعد العامة الواردة بالقانون الوطني الواجب التطبيق (CHRISTINE, 2007).

أما "نظام المسئولية الموحدة أو المستقلة" Uniform Liability System فتتحدد مسئولية متعهد النقل فيه وفقاً لقيمة معينة ثابتة يحددها عقد النقل المبرم بين الأطراف، بغض النظر عن معلومية مكان وقوع الضرر من عدمه. و بالتالي فإن مسئولية متعهد النقل في نظام المسئولية الموحدة محددة لا تختلف باختلاف مكان وقوع الضرر. فهو نظام يتميز بالسهولة التامة والبساطة فى حساب التعويض المستحق لأصحاب البضاعة وبصرف النظر عن وسط النقل الذي وقع فيه ذلك الضرر، و بالتالي فإن قواعد المسئولية المطبقة قابلة للتنبؤ بها منذ البداية (Erasmus,2004).

إلا أنه يُعاب علي هذا النظام وجود اختلاف في حدود وطبيعة المسئولية بين متعهد النقل متعدد الوسائط ومقاول النقل الذي يتعاقد معه متعهد النقل من الباطن لتنفيذ مرحلة أو أكثر من مراحل النقل، عن تلك الالتزامات المترتبة علي العلاقة التعاقدية القائمة بين الشاحن ومتعهد النقل متعدد الوسائط فى حالة قيام نزاع بينهما.

وبالإضافة للنظامين السابقين، يوجد نظام ثالث للمسئولية يجمع بين نظامي المسئولية الشبكية والمسئولية الموحدة في نظام واحد، هذا النظام يعرف بالنظام المعدل The Modified System ، وفيه يُطبق نظام المسئولية الشبكية كقاعدة عامة عند معلومية مكان الضرر، بينما يُطبق نظام المسئولية الموحدة عند عدم معلومية مكان وقوع الضرر. وبالتالي يجمع هذا النظام بين النظامين السابقين بهدف الإستفادة من المميزات التي يشتمل عليها كلا النظامين، و معالجة الثغرات التي قد لا يغطيها نظام المسئولية الشبكية الخالصة The pure network system مثل الضرر غير المعلوم مكان حدوثه (CHRISTINE, 2007).

هذا النظام المعدل هو ما أخذت به الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط محل الدراسة، حيث يتم التفرقة بين حدود مسئولية متعهد النقل في حالة الضرر المحدد الموضع Localized damage و بين حدود تلك المسئولية في حالة الضرر غير المحدد الموضع Unlocalized damage ، ففي الحالة الأولي: يُطبق "نظام المسئولية الشبكية"، فيتم تحديد الحد الأقصى لمسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن الضرر بالرجوع إلى أحكام القانون الوطني الواجب التطبيق أو الإتفاقية الدولية التي تنظم أحكام المسئولية في وسط النقل محل الضرر (عدا إتفاقية دول الانديز للنقل المتعدد الوسائط Andean Community, arts. 13, 15 and 17)، فقد تبنت نظام المسئولية الشبكية المشروط بأن تكون الإتفاقية الدولية القابلة للتطبيق أو القانون الوطني الإلزامي قد قدم حداً آخراً

من المسئولية أعلي من الحد المقرر بالإتفاقية، و ذلك علي غرار المادة ١٩ من إتفاقية النقل المتعدد الوسائط ١٩٨٠.)

أما عند عدم معلومية مكان وقوع الضرر فتتحدد مسئولية متعهد النقل وفقاً "لنظام المسئولية الموحدة" بقيمة معينة ثابتة، مع التفرقة في هذه الحالة بين حدود المسئولية في حالة الهلاك و الضرر إذا إشتمل النقل على مرحلة نقل بحرى أو نقل فى الممرات المائية الداخلية و بين حدود المسئولية في حالة الهلاك و الضرر إذا لم يشتمل النقل علي مرحلة نقل بحرى أو نقل فى الممرات المائية الداخلية.

٢-٢ نطاق مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

مسئولية متعهد النقل محددة بفترة زمنية معينة، كما أنها مسئولية ذات بعد مكاني تتمثل في قيام متعهد النقل بتغيير مكان البضائع من نقطة القيام إلي نقطة الوصول المحددتين في العقد.

فمن حيث النطاق الزماني لمسئولية متعهد النقل: تبدأ الفترة الزمنية لمسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط بمقتضى هذه الإتفاقيات بمجرد قيامه بإستلام البضائع من الشاحن و دخولها في عهدته، حينئذ فإنه يصبح مسئولاً عن أى فقد أو تلف أو هلاك أو تأخير في تسليمها، إلي أن تنتهي هذه المسئولية بتسليم البضائع إلي المرسل إليه في المكان المحدد للتسليم طبقاً للعقد (Art. 6 of Andean Community 1996, MERCOSUR 1995, ALADI 1996 , Art.7 of ASEAN Draft 2001, and Art.13 of Arab States convention)

أما النطاق المكاني لمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط فيقوم علي الربط بين نقل البضائع و بين دولة أو أكثر معنية بالنقل، حيث تنعقد مسئولية متعهد النقل عن سلامة البضائع المنقولة خلال إنتقالها المادي عبر وسائط النقل المختلفة، والتي يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط خلالها بتغيير مكان البضائع من نقطة القيام إلي نقطة الوصول المحددتين في الوثيقة. فيسري نطاق التطبيق لهذه الاتفاقيات الأقليمية على جميع عقود النقل المتعدد الوسائط للبضائع شريطة أن يكون مكان أخذ البضائع من قبل متعهد النقل المتعدد الوسائط أو مكان التسليم يقع فى دولة من الدول الأعضاء في هذه الإتفاقيات (جدير بالذكر أن بعض هذه الإتفاقيات يمد نطاق تطبيق احكامها على كل شركات النقل المتعدد الوسائط التى تعمل من أو إلي الدول الاطراف مثل ASEAN Draft 2001 , Andean Community) (1996.

٢-٣ حالات إنعقاد مسئولية متعهد النقل في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

متعهد النقل متعدد الوسائط مسئولاً بموجب تلك الإتفاقيات الأقليمية عن أي هلاك أو تلف يصيب البضائع المنقولة، وكذا مسئولاًعن التأخير في تسليمها إذا كانت الواقعة التي تسببت في حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم تمت بينما كانت البضاعة محل الهلاك أو التلف أو التأخير موجودة في عهدته، إلا إذا أثبت متعهد النقل عدم صدور أي خطأ أو إهمال من جانبه، أو من جانب أي من مستخدميه أو وكلائه أو أي شخص اخر يستخدمه في تنفيذ عقد النقل هو الذي تسبب أو ساهم في هذا الهلاك أو الضرر أو التأخير. ومع ذلك، سيكون مرحل البضائع مسئولاً فقط عن الضرر الناتج من التأخير في تسليم البضائع إذا كان المرسل أعلنه عن مصلحته في التسليم في وقت بعينه وتم قبول ذلك من قبل مرحل البضائع، ونُص علي هذا التوقيت في سند الشحن . (Art. 5 of Andean Community 1996, Art. 9 MERCOSUR 1995, Art. 9 ALADI 1996, Art.10 of ASEAN Draft 2001 and Art.12 of Arab States convention)

ويستفاد من هذه المواد ما يلي:

- أن مسئولية منعهد النقل المتعدد الوسائط تنعقد في ثلاث حالات وهي هلاك أو تلف البضائع المنقولة أو التأخير في تسليمها، وذلك خلال فترة النطاق الزمني لمسئولية الناقل، أي خلال الفترة التى تكون فيها البضائع المنقولة في عهدة الناقل.

- أنه علي الرغم من إنتفاء مسئولية متعهد النقل إذا تمكن من إثبات أن الهلاك (المقصود بهلاك البضائع، هو زوالها أو تلاشيها. ويتخذ الهلاك إحدى صورتين: الأولي: الهلاك الكلى: ويشمل حالة الهلاك المادى للشيء، كما لو احترقت البضائع، ويشمل أيضاً حالة الفقد المادى للشيء كما لو سرقت البضائع مثلاً أو غرقت السفينة بما تحمله من بضائع. و الصورة الثانية هي الهلاك الجزئى: كما لو وصلت البضاعة ناقصة فى وزنها أو من حيث عدد الطرود (محكمة النقض، الطعن رقم ١١٩٤ سنة ٦٠ ق جلسة٢٠٠١/١٢/٢٤ - نقض جلسة ١٩٨٧/١٢/٢ س٣٨ ج٢ ص ١١٥٢)) أو التلف (تلف البضائع يتحقق عندما يسلم متعهد النقل البضائع إلى المرسل إليه فى حالة مغايرة للحالة التي تسلمها عليها من المرسل، أو عندما لا تصلح البضائع للإستعمال في الغرض الذي أعدت من أجله ، ومثال ذلك عطب شحنة فاكهة لسوء التهوية أو ذبول شحنة زهور، أو كسر في معدات أو أجهزة منقولة. فالتلف هو مجرد عوار البضاعة أو عطبها بحيث يكون لذلك تأثير على قيمتها، وينتج منه نقص هذه القيمة فى الأسواق وتلف البضائع يتخذ كذلك إحد صورتين: تلفاً كلياً يشمل التلف الذي يصيب البضائع كلها، و تلفاً جزئياً مقصوراً على جزء فقط من البضاعة، كأن تصل البضاعة كلها ولكن يصل جزء منها فقط تالفاً. يونس ، ١٩٦٥). أو التأخير لا يرجع إلى خطأ أو إهمال صادر منه شخصياً أو من أحد مستخدميه أو وكلائه أو أي شخص اخر يستخدمه في تنفيذ عقد النقل، إلا أن مرحل البضائع سيكون مسئولاً عن الضرر الناتج من التأخير في تسليم البضائع إذا كان المرسل قد أعلنه أثناء إبرام العقد عن مصلحته في تسليم البضائع في وقت محدد وتم قبول ذلك من قبل مرحل البضائع، وتم النص علي هذا التوقيت في سند الشحن.

- أن التأخير في التسليم يحدث عندما لا تُسلم البضائع فى الميعاد المتفق عليه صراحة، و فى حالة عدم وجود مثل هذا الاتفاق، خلال الفترة التى كان من المعقول أن يستغرقها متعهد نقل مجتهد إذا وُجد في مثل هذه الظروف". وهو ما يستفاد منه أن التأخير فى تسليم البضاعة يحدث فى إحدى حالتين: الحالة الأولى: إذا لم تُسلم البضائع خلال الميعاد المتفق عليه أو المنصوص عليه صراحة بين الأطراف في سند الشحن (وذلك بأن يكون أصحاب البضاعة قد إتفقوا مع متعهد النقل على تسليم البضاعة إلى المرسل إليه خلال فترة زمنية معينة فيتخلف متعهد النقل عن الالتزام بها . ويسمى هذا النقل "المضمون زمنياً" Time Guaranteed Transport. ملش، ٢٠١٤) والحالة الثانية: إذا لم يكن هناك ثمة اتفاق بين الأطراف علي وقت محدد للتسليم، فيقع التأخير إذا لم تسلم البضاعة فى خلال المدة التى كان من المعقول أن يستغرقها متعهد نقل مجتهد إذا وُجد في مثل ظروف الناقل المتسبب في التأخير .

- ومن أجل وضع حد لإمتداد وقت عدم وصول البضاعة، فقد أقامت نصوص هذه الإتفاقيات قرينة للمدعي يجوز له معها إعتبار البضائع - فى حالة عدم وجود دليل على خلاف ذلك - في حكم الهالكة، وذلك إذا انقضت مدة تسعين يوما متصلة تلى تاريخ التسليم المتفق عليه دون أن تسلم البضائع . (Art. 10 of Andean Community 1996, Art. 11 MERCOSUR 1995, Art. 9,23,24 ALADI 1996, Art.10(2),11 of ASEAN Draft 2001 and Art.12(9) of Arab States convention)

٢-٤ حالات إعفاء متعهد النقل من المسئولية في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

أوردت الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط ((Art. 6 of Andean Community 1996, Art. 10 of MERCOSUR 1995, Art. 10 of ALADI 1996, Art.12 of ASEAN Draft 2001 and Art.12(4) of Arab States

(convention العديد من حالات الإعفاء العامة من المسئولية لمتعهد النقل متعدد الوسائط والتي نصت عليها العديد من إتفاقيات النقل الدولية، وحصرتها فى خمس حالات هى:

- فعل أو إهمال من المرسل أو المرسل إليه أو

- عدم كفاية أو خلل في التغليف أو العلامات و / أو الأرقام.

- المناولة والتحميل والتستيف أو تفريغ البضائع من قبل المرسل أو أي شخص يتصرف نيابة عنه.

- العيب الذاتى للبضاعة.

- الإضرابات أو الإغلاق أو الإيقاف الجزئى أو الكلى أو العوائق العمالية، أو أي أعمال خارجة عن سيطرة متعهد النقل متعدد الوسائط (القوة القاهرة).

بينما أنفردت إتفاقية ASEAN Draft 2001 بأضافة حالتي أعفاء أخريين إلي حالات الإعفاء السابقة وذلك في حالة النقل الذي يتم عن طريق البحر أو المجاري المائية الداخلية، حيث أعتبرت أن متعهد النقل لن يكون مسئولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم فيما يتعلق بالبضائع التي يتم نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية وذلك إذا كان هذا الهلاك أو التلف أو التأخير الذي حدث أثناء هذا النقل ناتجاً عن:

- فعل أو إهمال من الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة

- الحريق، ما لم يكن ناتجاً عن الخطأ الفعلي من جانب الناقل.

ويهدف هذا النص إلي ضمان إستفادة مرحل البضائع من نفس الاعفاءات المقررة للناقل البحري الذي قد يعهد إليه متعهد النقل بتنفيذ مرحلة النقل البحري من الباطن، و ذلك عند رجوع المطالب علي متعهد النقل في حالة وقوع أي ضرر خلال مرحلة النقل البحري، وذلك بالنص علي هذه الاعفاءات في سند الشحن.

٣- الأحكام المنظمة لمسئولية متعهد النقل في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

الأحكام المنظمة لمسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط تعني المحددات التي يقوم عليها التنظيم القانوني لهذه المسئولية، من حيث الأساس القانوني الذي تقوم عليه، ومدي إمتداد هذه المسئولية لتشمل علاقة متعهد النقل مع مستخدميه ووكلائه، وكذا الأحكام الخاصة بالمسئولية غير التعاقدية، والأحكام المتعلقة بتقادم هذه المسئولية، والتحديد القانوني (التعويض) لمسئولية متعهد النقل، ونعرض لكل منها علي التوالي.

٣-١ أساس مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط:

يُسأل متعهد النقل عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضائع المنقولة، وكذا عن التأخير فى التسليم، إذا وقع الحادث الذى سبب الهلاك أو التلف أو التأخير خلال فترة وجود البضاعة فى حراسته وهذا ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير لا يرجع إلى خطأ أو إهمال صادر منه شخصياً أو من أحد مستخدميه أو وكلائه. وهو ما يستفاد منه ان مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط تقوم علي أساس الخطأ المفترض (presumed fault) في جانب متعهد النقل متعدد الوسائط، ومن ثم فلا يحتاج المدعي إلا إلي إثبات وقوع الضرر حتي تقوم مسئولية متعهد النقل، فيُفترض خطأه، ويبقي عليه أن يقيم الدليل علي عدم مسئوليته أو عدم خطئه هو أو أحد مستخدميه أو وكلائه. (Art. 5 of Andean Community 1996, Art. 9 of MERCOSUR 1995, Art. 9 of ALADI 1996, Art.10 of ASEAN Draft 2001 and Art.12(3)

of Arab States convention)

٣-٢ مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن مستخدميه و وكلائه:

تمتد مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط لتشمل ليس فقط الخطأ أو الاهمال الصادر منه شخصياً، بل إنها تمتد كذلك إلى الخطأ أو الاهمال الصادر من مستخدميه ووكلائه. وهذا أمر يقتضيه بالضرورة النظام القانوني الذي قام عليه نمط النقل المتعدد الوسائط من وحدة المسئولية عن عقد النقل لشخص واحد، يكون مسئولاً في مواجهة المرسل. (Art. 7 of Andean Community 1996, Art. 7 of MERCOSUR 1995, Art. 7 of ALADI 1996, Art.8 of ASEAN Draft 2001 and Art.19 of Arab States convention)

ويُلاحظ علي الحكم السابق، أن مسئولية متعهد النقل عن أفعال تابعيه هي مسئولية مشروطة بأن تكون هذه الأفعال الصادرة من أحدهم، كانت بمناسبة تصرف هؤلاء في نطاق وظائفهم المكلفين بها من قبل متعهد النقل، و أن الخطأ أو الاهمال الذي صدر منهم هو مما يدخل في نطاق الأخطاء الطبيعية غير المتعمدة. أما إذا صدر عن أحد هؤلاء التابعين أفعال أو أخطاء متعمدة بقصد إحداث هلاك أو تلف في البضائع المنقولة أو تأخير في تسليمها، أو صدر عنه اهمال مصحوب برعونة، مع علمه بمعرفة النتائج التي ربما تؤدي إليها هذه الرعونة من إحداث تلك الخسارة أو التلف أو التأخير، فحينئذ يخرج هذا الصرف العمدي من نطاق مسئولية متعهد النقل، ولا يؤثر علي حق متعهد النقل في تحديد مسئوليته المقررة له بموجب السندين .

٣-٣ تقادم المسئولية:

وضعت الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط حداً تنتهي بعده أي دعاوي مسئولية يمكن أن ترفع علي متعهد النقل بصدد عقد النقل المتعدد الوسائط من قبل المطالبين، هذا الحد مقدر بتسعة أشهر(عدا إتفاقية Art. 7 of MERCOSUR 1995 و إتفاقية Art.36 of Arab States convention فإن هذه المدة مقدرة بعام) يجوز للمدعي أن يرفع دعواه خلالها، تبرأ بعدها ذمة متعهد النقل من أي مسئولية مستحقة عليه بموجب عقد النقل المتعدد الوسائط. علي أن تبدأ سريان مدة التقادم المذكورة، أما بعد تاريخ تسليم البضائع إلي المرسل إليه أو من ينوب عنه، أو من التاريخ الذي كان مقرراً فيه تسليم البضائع طبقاً لما هو وارد بعقد النقل، وذلك عند عدم حصول التسليم، أو تبدأ بعد مضي مدة التسعين يوماً المتصلة التي تلى اليوم الذي كان يجب تسليم البضاعة فيه دون أن تسلم والتي يحق بمضيها للمرسل إليه - دون تسلم البضائع – أن يعتبر ذلك قرينة على أن البضائع يمكن إعتبارها في حكم الهالكة.

٣-٤ التحديد القانوني (التعويض) لمسئولية متعهد النقل الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

أخذت الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط – كما سبق القول - بنظام المسئولية المعدلة The Modified System ، حيث يُطبق نظام المسئولية الشبكية كقاعدة عامة عند معلومية مكان الضرر، بينما يُطبق نظام المسئولية الموحدة عند عدم معلومية مكان وقوع الضرر. وبالتالي فإن حدود مسئولية متعهد النقل تختلف تبعاً لمعلومية مكان وقوع الضرر من عدمه علي النحو التالي :

٣-٤-١ ففي حالة معلومية مكان وقوع الضرر localized damage- وعلي غرار قواعد UNCTAD/ICC - يُطبق نظام المسئولية الشبكية، و الذي يقضي بتحديد الحد الأقصي لمسئولية متعهد النقل في هذه الحالة بالرجوع

إلى أحكام الاتفاقية أو القانون الوطني الإلزامي الذي ينظم أحكام المسئولية في الوسط الذي وقع فيه الضرر للبضائع المنقولة، بدون قيد أو شرط، كما لو كان الأطراف قد أبرموا عقد نقل أحادي الواسطة مستقل لتنفيذ هذه المرحلة المعينة من النقل. (Art. 15 of MERCOSUR 1995, Art. 15 of ALADI 1996, Art.17 of ASEAN Draft 2001 and Art.15 of Arab States convention) ، وذلك عدا إتفاقية دول الاندين للنقل المتعدد الوسائط Andean Community 1996, arts. 13, 15 and 17)، فقد تبنت نظام المسئولية الشبكية المشروط بأن تكون الإتفاقية الدولية القابلة للتطبيق أو القانون الوطني الإلزامي قد قدم حداً آخراً من المسئولية أعلي من الحد المقرر بالإتفاقية، و ذلك علي غرار المادة ١٩ من إتفاقية النقل المتعدد الوسائط ١٩٨٠.

٣-٤-٢ أما في حالة الضرر غير المحدد الموضع Unlocalized damage ، فيُطبق نظام المسئولية الموحدة مع التفرقة في هذا الشأن بين ما إذا كان النقل يشتمل علي مرحلة نقل بحرية أو نقل في الممرات المائية الداخلية من عدمه. (Art. 19 of Andean Community 1996, Art. 18 of MERCOSUR 1995, Art. 18 of ALADI 1996, Art.20 of ASEAN Draft 2001 and Art.16 of Arab States convention)

ففي الحالة الأولي: فإن مسئولية متعهد النقل عن أي خسارة أو ضرر يحدث للبضائع لا يجب أن تتجاوز ما يعادل ٦٦٦.٦٧ SDR عن كل طرد أو وحدة أو ٢ SDR لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو التالفة، أيهما أعلى، أما إذا كان المرسل قد بين جنس البضاعة وقيمتها لمتعهد النقل متعدد الوسائط قبل أن يتسلمها هذا الأخير وتدخل فى حراسته، وقام بتدوين هذا البيان فى سند الشحن، ففي هذه الحالة يمتنع على متعهد النقل أن يتمسك بالتحديد القانونى الوارد بسند الشحن ويلزم بتعويض الضرر كاملاً.

وفي الحالة الثانية:(أي حالة عدم إشتمال النقل علي مرحلة نقل بحرية أو نقل في الممرات المائية الداخلية)، فإن مسئولية متعهد النقل سوف تقتصر على ما لا يتجاوز ٨.٣٣ SDR لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة المفقودة أو التالفة.

٣-٤-٣ أما ما يتعلق بحدود مسئولية متعهد النقل في حالة التأخير في تسليم البضائع، سواءً أكان هذا التأخير هو السبب في هلاك أو تلف البضائع، أو تعدي ذلك بأن تسبب في ضرر تبعي لأصحاب البضائع، فإن قيمة التعويض في هذه الحالة تتحدد بما لا يجاوز قيمة النولون المتفق عليه فى عقد النقل المتعدد الوسائط عن البضائع الهالكة أو التالفة. وفيما يتعلق بالقيمة الإجمالية التي يجوز فيها للمدعي أن يطالب متعهد النقل متعدد الوسائط بالتعويض عن هلاك البضاعة، بالإضافة إلى التعويض عن الضرر غير المباشر في حالة توافر سببيهما فلا يجوز أن تتعدى المسئولية الإجمالية لمتعهد النقل عن حدود المسئولية للهلاك الكلي للبضائع (Art. 10 of Andean Community 1996, Art. 9,11 of MERCOSUR 1995, Art. 9,23 and 24 of ALADI 1996, Art.10 (2) and 11 of ASEAN Draft 2001 and Art.17 and 18 of Arab States convention)

٤- تقييم الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

إن الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط نجحت إلي حد بعيد في تبسيط الأحكام التي اشتملت عليها وثيقة النقل المتعدد الوسائط في صياغة قانونية موجزة و واضحة غير معقدة، كما نجحت في توسيع نطاق تطبيقها وجعلت وثيقة النقل المتعدد الوسائط بمثابة مستند نقل واحد يغطى كافة مراحل النقل المتتابعة

للبضائع، وفي الوقت نفسه وثيقة لإثبات عقد النقل، كما نجحت من جهة أخري في حصر المسئولية عن تنفيذ عقد النقل لشخص واحد فقط هو متعهد النقل المتعدد الوسائط. وهو ما يمكن القول معه أنها نجحت عملياً في شغل الفراغ القانوني الخالي من تنظيم دولي يحكم تنفيذ النقل المتعدد الوسائط.

إلا أن هذه الإتفاقيات لم تحقق نفس النجاح علي مسار إيجاد حلول عملية للمشكلات التي تعوق توحيد النظام القانوني لمسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط وتعترض تنفيذ عقود النقل المتعدد الوسائط، و هو ما يمكن الحكم عليه من خلال اسقاط أحكام المسئولية التي تضمنتها هذه الإتفاقيات علي المشكلات الناتجة من غياب تنظيم قانوني دولي للنقل المتعدد الوسائط، لبحث مدي نجاحها في طرح حلول لهذه المشكلات من عدمه.

٤-١ مشكلة القانون الواجب التطبيق علي عقود النقل المتعدد الوسائط في ظل أحكام المسئولية المقررة في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

إن البناء التنظيمي لنظام مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط الذي تضمنته هذه الإتفاقيات يفتح المجال أمام أكثر من قانون واجب التطبيق علي مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط.

ففي شأن الضرر المحدد الموضع يخضع القانون الواجب التطبيق علي مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط لنظام مسئولية شبكية، حيث سيتوقف تحديد القانون الواجب التطبيق علي إتفاقية النقل التي تحكم وسط النقل الذي وقع فيه الضرر، و هو ما يعني أن هناك أكثر من قانون يمكن تطبيقه علي مسئولية متعهد النقل طبقاً لمكان وقوع الضرر، نظراً لعدم وحدة أحكام المسئولية التي تنطوي عليها إتفاقيات النقل الأُحادية الواسطة التي تنظم وسائط النقل المختلفة.

وفي شأن الضرر غير المحدد الموضع، يتم تطبيق حدود مسئولية موحدة، وهو ما كان يفترض معه وحدة القانون الواجب التطبيق علي مسئولية متعهد النقل في هذه الحالة، إلا أن حدود المسئولية الموحدة المقررة بهذه السندات، تختلف في حالتي الهلاك والضرر الذي يصيب البضائع عنها في حالة التأخير في تسليمها، بل و تختلف كذلك في شأن حالتي الهلاك والضرر الذي يصيب البضائع من حيث اشتمال النقل على مرحلة نقل بحرى أو نقل فى ممرات مائية داخلية من عدمه.

يترتب علي هذا الوضع أنه في ظل التنظيم الحالي لأحكام المسئولية في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط، فإن تحديد مسئولية متعهد النقل ما زال يعتمد بشكل أساسي علي مرحلة أو واسطة النقل المعينة التي كانت محلاً للضرر، وهذا الوضع لا شك يتيح الفرصة أمام عدد متباين من قواعد واحكام المسئولية ذات الصلة القابلة للتطبيق . مما يمكن القول معه بعدم نجاح هذه السندات في توحيد القانون الواجب التطبيق علي مسئولية متعهد النقل فيما يتعلق بعقد النقل المتعدد الوسائط الواحد.

٤-٢ مشكلة التنازع بين إتفاقيات النقل الدولية الأحادية الواسطة والقوانين الوطنية من أجل بسط أحكامها علي عقود النقل المتعدد الوسائط في ظل أحكام المسئولية المقررة في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

في ظل نظام المسئولية الشبكية الذي أعتنقته هذه الإتفاقيات خاصة عند معلومية وسط وقوع الضرر، تلاحظ عملياً أنه قد تتنازع أكثر من إتفاقية نقل دولية أحادية الواسطة أو قانون وطني - فى نفس الوقت - فى حكم عقد النقل المتعدد الوسائط أو مرحلة معينة من مراحله

خلال وسط النقل الذي تثار فيه مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

فعلي سبيل المثال، أن المادة ٣/١٨ من اتفاقية وارسو للنقل الجوي بعد أن وضعت مبدأً عاماً بعدم مد نطاق تطبيق أحكامها علي أي مرحلة نقل تتم خارج حدود فترة النقل الجوي، قررت - إستثناءً من الأصل العام - أنه إذا نُفذت مرحلة نقل خارج هذه الفترة بغرض شحن البضائع علي الطائرة أو تسليمها خارج المطار أو نقلها من طائرة لأخري (كما في حالة النقل الجوي المتتابع)، و كان هذا النقل تنفيذاً لعقد النقل الجوي، فإن أي ضرر يحدث للبضائع في هذه الحالة، يُفترض فيه أنه قد نجم عن واقعة حدثت خلال فترة النقل الجوي، ما لم يثبت عكس ذلك. و هكذا يمتد نطاق تطبيق الإتفاقية ليشمل مرحلة نقل غير جوية بشرط توافر المعايير المحددة بالمادة ٣/١٨. و هو ما قد يثور معه التنازع بين إتفاقية وارسو وغيرها من إتفاقيات النقل الدولية الأخري أو القانون الوطني الواجب التطبيق في هذه الحالة. (وترتيباً علي ذلك فإذا تم نقل البضائع بعقد نقل براً بالشاحنات بغرض تسليمها للمرسل إليه بمخازنه التي تقع في مدينة أخري خارج المطار، ووقعت حادثة أثناء النقل البري نتج عنها ضرراً للبضائع المطلوب تسليمها تنفيذاً لعقد النقل الجوي، فسوف يثور التنازع بين إتفاقية وارسو - والتي سيمتد نطاق تطبيقها في هذه الحالة ليشمل مرحلة النقل البري طبقاً لنص المادة ٣/١٨ - و القانون الوطني الواجب التنفيذ علي عقد النقل البري)

ومن ثم يمكن القول بأنه ياعتناق أحكام المسئولية المقررة في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط للنقل المتعدد الوسائط، لنظام المسئولية الشبكية – كأولوية أولي – في حالة الضرر المعلوم وسط وقوعه، تكون قد فتحت المجال للتنازع الذي يحتمل حدوثه بين إتفاقيات النقل الأحادية الواسطة والقوانين الوطنية ذات الصلة - التي تحكم الوسط محل الضرر – علي بسط نفوذها علي مسئولية متعهد النقل. و هو ما يمكن القول معه بعدم نجاح التركيب التنظيمي لأحكام المسئولية الذي تضمنته هذه الإتفاقيات في القضاء علي حالات التنازع المحتمل حدوثها أثناء تنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط الخاضع لها .

٤-٣ مشكلة التباين في حدود المسئولية المطبقة علي متعهد النقل المتعدد الوسائط في ظل أحكام المسئولية المقررة في الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط:

في ضوء أحكام المسئولية التي أعتنقتها الإتفاقيات الأقليمية للنقل المتعدد الوسائط، وما أدي إليه ذلك من تعدد للقانون الواجب التطبيق علي أحكام مسئولية متعهد النقل – كما سبق بيانه - تكون النتيجة الحتمية المترتبة علي هذا التعدد هي بالضرورة تعدد و تباين حدود المسئولية المطبقة علي متعهد النقل المتعدد الوسائط، نتيجة تعدد حدود المسئولية في القانون الواجب التطبيق الذي يحكم واقعة الضرر. و بينما تؤدي هذه النتيجة إلي حقيقة مفادها "عدم التأكد من القانون الواجب التطبيق إلا بعد وقوع الضرر"، يصبح الشئ المؤكد الذي يترتب علي هذه النتيجة هو حقيقة أخري مفادها "عدم القدرة علي التنبؤ بحدود مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط قبل تنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط"، و ذلك في جميع حالات وقوع الضرر و في جميع مراحل النقل .

٥- الخلاصة:

خلصت الدراسة إلي أن وحدة مسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط لا يمكن أن تتحقق إلا من خلال نظام مسئولية موحد ومستقل عن دائرة النظم المعمول بها حالياً. فمن ناحية أولي فإن (تطبيق نظام المسئولية الموحدة) بصرف النظر عن وسط وقوع الضرر، من شأنه أن يحقق وحدة القانون الواجب التطبيق علي مسئولية متعهد النقل، وهو ما يترتب عليه

بالضرورة أنه لن يكون هناك اختلاف أو تباين في حدود هذه المسئولية سواءً أتم تحديد وسط النقل الذي وقع خلالة الضرر أو لم يتحدد، كما ستنتفي إحتمالات التنازع بين نظم المسئولية المطبقة علي مسئولية متعهد النقل لإنتفاء تعدد النظم القانونية الإلزامية الواجبة التطبيق عليها. فأحكام مسئولية متعهد النقل ملزمة و موحدة خلال جميع مراحل النقل المتعدد الوسائط علي السواء.

كما أنه من ناحية ثانية يجب أن يكون التنظيم القانوني الموحد لمسئولية متعهد النقل (مستقلاً) عن التنظيمات القانونية الحالية للنقل الأحادي الواسطة، بإعتبار أن النقل المتعدد الوسائط نمطاً من النقل يختلف تماماً عن النقل الأُحادي الواسطة، وبالتالي ينبغي أن يتم تنظيم هذا النمط من النقل قانونياً بعيداً عن النظام القانوني الذي يحكم تنفيذ النقل الأُحادي الواسطة، وهذا يستتبع بالضرورة الفصل بين النظام القانوني الذي ينظم نمط النقل المتعدد الوسائط و بين النظم القانونية الحالية التي تحكم وسائط النقل التي يتم خلالها تنفيذ النقل المتعدد الوسائط. (و يترتب علي ذلك أن الضرر الذي يصيب البضائع أثناء نقلها بواسطة السفينة مثلاً يجب أن ينظر إليه – عند تحديد مسئولية الناقل الذي يقوم بتنفيذ النقل – من خلال النظام القانوني الذي يحكم عقد النقل المبرم بين الأطراف، هل هو عقد نقل متعدد الوسائط أو عقد نقل بحري أُحادي الواسطة وليس من خلال الإتفاقية الدولية التي تحكم وسط النقل الذي حدث خلاله الضرر للبضائع المنقولة، وذلك نظراً لأن عقد نقل البضائع بحراً من ميناء إلي اخر(نقلاً أُحادي الواسطة) يختلف تماماً في ظروف تنفيذه وتنظيمه و التزامات ومسئوليات أطرافه عن عقد النقل المتعدد الوسائط الذي يكون الوسط البحري أحد مراحله المتعاقبة فقط)

٦- التوصيات

- نوصي بضرورة تضافر الجهود الدولية تحت مظلة الأمم المتحدة لإقرار إتفاقية دولية ترسي نظام مسئولية إلزامي وموحد قابل للتطبيق علي عقود النقل الدولي المتعدد الوسائط ، بدلاً من الخليط غير المتجانس من النظم القانونية المتعددة المطبقة حالياً، والتي تنطوي علي قواعد مسئولية مختلفة ومتباينة، من الإتفاقيات الدولية الأحادية الواسطة لنقل البضائع، وبعض الإتفاقيات الإقليمية والتشريعات الوطنية الواجبة التطبيق وبعض الوثائق التعاقدية والقواعد الإتفاقية.
- نوصي كذلك بأهمية تبني تنظيم قانوني مستقل عن نظام المسئولية الشبكية الذي يحكم تنفيذ عقود النقل المتعدد الوسائط حالياً، لما يتضمنه هذا النظام من إتفاقيات ذات أحكام وحدود مسئولية مختلفة ومتباينة لا تؤدي بأي حال إلي تحقيق التوحيد المطلوب لمسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط في جميع مراحل النقل.
- ينبغي النظر في حالات إعفاء متعهد النقل المتعدد الوسائط في إطار الاستثناءات المتعارف عليها مثل إهمال المرسل، أو العيب في التعبئة والعيب الذاتي للبضائع، والتي لا يمكن لمتعهد النقل تجنب عواقبها. مع إستبعاد الإستثناءات غير المنطقية مثل فعل أو إهمال أو خطأ من الربان أو البحار أو المرشد أو أى من تابعى متعهد النقل فى الملاحة أو فى إدارة السفينة.

المراجع العربية:

١- أحمد حسني،2007 قضاء النقض البحري، منشأة المعارف.
٢- سامي زكي عوض، ٢٠٠٤ المواني الجافة تخطيط و ادارة، منشأة المعارف.
٣- .سوزان علي حسن،٢٠٠٤ التنظيم القانوني لمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط، منشأة المعارف.
٤- فاروق ملش، ١٩٩٦، النقل المتعدد الوسائط ، الأوجه التجارية والقانونية ، الأكاديمية العربية للعلوم و التنكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية .
٥- فاروق ملش، ٢٠١٤، النقل الدولي متعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية والتشغيلية، منشأة المعارف، الأسكندرية.

٦- محمد إبراهيم موسي،٢٠١٦، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع و المأمول، دار الجامعة الجديدة.
٧- نادية معوض،٢٠٠٠، مسئولية متعهد النقل الدولي، كلية الحقوق جامعة حلوان، الطبعة الثانية .
٨- هاني دويدار،٢٠١٤، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة.
٩- يونس على حسن ،١٩٦٥، عقد النقل البحري.

Foreign References:

1. Al-Muhaisen, Sufian Atallah, (2005). World Free Zone Convention-IZMIR 2005 Int'l Conference, Overview of Trends in Multimodal Transport.
2. BESONG, CHRISTINE (2007). TOWARDS A MODERN ROLE FOR LIABILITY IN MULTIMODAL TRANSPORT LAW. A thesis submitted to University College London University of London for the degree of Doctor of Philosophy.
3. Briant, Adeline M., (1996). A Critical Look at the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods.
4. Erasmus University Rotterdam, (2004). Faculty of Law, INTERMODAL LIABILITY, The harmonization of intermodal liability arrangements Working Paper.
5. Iara, Costa Conrado (2011). Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules, a critical analysis of the liability of the MTO,
6. Multimodal Transport, (2003). The Feasibility of an International Legal Instrument. UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1.
7. The Economic and Commercial Implications of the Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport
8. Convention, (1991). UNITED NATIONS, TD/B/C.4/315/Rev.1 (UNCTAD).
9. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents-1991
10. United Nations Convention on International Multimodal 1980
11. UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, (2001). IMPLEMENTATION OF MULTIMODAL TRANSPORT RULES, UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add. 1.

تطوير فاعلية الأخلاء لسفن الركاب بواسطة استخدام تقنية الإحصاء الإلكتروني للركاب وأثرها في تقليص زمن الإخلاء

إعداد

الربان/ أحمد النورى
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

الربان/ أحمد شاهين
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

Abstract

The maritime environment is generally of a unique nature due to the risks to the vessels during the voyage, especially the passenger ships, where the crew is specialized in guiding the passengers in emergency situations.

On the other hand, the crew plays a vital role in the management of emergency situations, especially passenger assembly, lowering the life boats for embarking of lifeboats, and of course the process of manning with a crew trained and sufficient in numerical terms is the actual and practical translation of the ability to use vessel resources from equipment and facilities, Or emergency work, and in accordance with the Convention on the Safety of Life at Sea.

The study examined the use of the current development in improving the evacuation process and studied some of the models in which this development has been employed, such as the development of computer evacuation analysis programs to become more accurate and capable of testing the vessel design and its efficiency in improving the flow of passengers during evacuation. And to reduce the period of time consumed in the process of counting the passengers during their presence in the assembly stations by replacing the traditional method of counting, which was taking a long period of time which is sometimes inaccurate since it dependence on the human element, A modern intention is to use the electronic card that carries the passenger's data and is read through portable devices by the evacuation crew as soon as the passenger arrives at the assembly station without the need to verify the names. These devices are connected to a follow-up unit and control that contains an updated passenger database.

The role of this development also extends to the fact that it is now possible for the crew to track and locate the different passengers during the evacuation process in order to reach stranded passengers and those trapped inside any segment of the vessel who may not be able to escape and reach the assembly stations on their own. To assist the crew in their evacuation during the emergency and also to develop a model of assistance in guiding passengers through the various escape routes and the search for effective alternatives to the current means of assistance in the absence of vision due to the spread of smoke through the corridors of the ship, that made the visual symbols stipulated by the convention of safety of life at sea not in use during emergency situations in low height area that caused the Emergency Illumination is ineffective and

unreliable in guiding passengers through escape routes in the event of heavy smoke spreading and covering these signs, as evidenced by some ship accidents.

المستخلص
تهدف هذه الورقة إلى التحقيق في التلوث النفطي باعتباره السبب الرئيسي للتلوث في منطقة خليج خليج السويس. كما تقوم بالتحقيق في حركة الملاحة البحرية في نقل حاويات النفط والدبابات من خلال منطقة الدراسة. وبالإضافة إلى ذلك، سيتم تطوير أساليب وأنظمة جديدة لرصد التلوث النفطي وفقا لذلك. وأخيرا، توصي الورقة الحالية بالإدارة الفعالة والمستدامة للبيئة الساحلية والبحرية من المستوى المحلي إلى المستوى الدولي والعالمي لضمان الاستخدام المستدام والأفضل على نحو أفضل للموارد من أجل تحقيق مصلحة أوسع للبشرية.
تعتبر بيئة العمل البحري بصفة عامة ذات طبيعة متفردة نظرا لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلة البحرية وعلي وجه الخصوص سفن الركاب، حيث يكلف أفراد الطاقم بمختلف أنواع الأعمال علي متن هذه السفن من أعمال تتعلق بالركاب، وأعمال وصول ومغادرة الموانئ، وأعمال البضائع من شحن وتفريغ وكذلك الواجبات والأعمال الخاصة بالإبحار.
طبقاً لاتفاقية سلامة الأرواح في البحار يلعب الطاقم دورا حيويا وأساسيا في إدارة حالات الطوارئ وخاصة أعمال تجميع الركاب وتجهيز وإنزال عائمات النجاة، وبالطبع عملية تطقيم السفينة بطاقم مدرب وكاف من الناحية العددية وهي الترجمة الفعلية والعملية للقدرة علي استخدام موارد السفينة من معدات وتجهيزات.
من خلال هذه الدراسة. تم بحث مدى الاستفادة من التطور الحالي في تحسين عملية الإخلاء ودراسة بعض النماذج التي تم فيها توظيف هذا التطور، مثل تطوير برامج تحليل الإخلاء الحاسوبية لكي تصبح أكثر دقة وقدرة على اختبار تصميم السفينة وفاعليته في تحسين عملية تدفق حشود الركاب أثناء إخلاء الطوارئ، والعمل على تقليص الفترة الزمنية المستهلكة في عملية إحصاء الركاب أثناء تواجدهم في محطات التجمع عن طريق استبدال الطريقة التقليدية في الإحصاء والتي كانت تستغرق فترة زمنية طويلة ولا يمكن التيقن من دقة نتائجها لاعتمادها على العنصر البشري، بطريقة الكترونية تعتمد على تقنية حديثة تستخدم فيها البطاقة الالكترونية التي تحمل بيانات الراكب ويتم قراءتها عن طريق أجهزة محمولة بواسطة طاقم الإخلاء فور وصول الراكب إلى محطة التجمع ودون الحاجة إلي التحقق من الأسماء حيث تتصل هذه الأجهزة بوحدة متابعة وتحكم تحتوي على قاعدة بيانات محدثة للركاب (كسار، ٢٠٠١).
كذلك يمتد توظيف دور هذا التطور ليصبح من الممكن أن طاقم السفينة يقوم بتتبع وتحديد مواقع الركاب المختلفة خلال عملية الإخلاء، بغرض الوصول إلى الركاب العالقين ومحاصرين داخل أي قطاع من قطاعات السفينة والذين قد لا يصبحوا قادرين على الهروب والوصول إلي محطات التجمع اعتماداً على أنفسهم وفي حاجة إلي مساعدة الطاقم في إخلاءهم أثناء الطوارئ وأيضاً نموذج آخر خاص بتطوير سبل المساعدة في إرشاد وتوجيه الركاب خلال مسارات الهروب المختلفة والبحث عن بدائل فعالة لوسائل المساعدة الحالية في حالة انعدام الرؤية نتيجة لانتشار الدخان عبر ممرات السفينة، والذي يجعل من علامات الإرشاد البصرية المستخدمة حالية والتي نصت عليها اتفاقية سلامة الأرواح في البحار الخاصة بإضاءة الطوارىء منخفضة الارتفاع غير فعالة ولا يمكن الاعتماد عليها في توجيه الركاب عبر مسارات الهروب في حال انتشار الدخان الكثيف وتغطيته لهذه العلامات، كما ثبت من خلال بعض حوادث السفن.

١- مقدمة:

حالة الطوارئ هي وضع استثنائي يحتوي علي ظروف طارئة تشكل خطرا فوريا علي الصحة العامة أو الأرواح أو الممتلكات أو البيئة ويتطلب ذلك اتخاذ تدابير عاجلة وإجراءات غير عادية لمنع الحالة من التدهور

ولحين زوال التهديد أو الخطر وعلي الرغم من ذلك في بعض الحالات تكون إجراءات التدخل من أجل تخفيف الوضع غير ممكنة وإنما تكون الإجراءات لإزالة أثار الفوضى الناتجة بعد زوال الخطر (جاد الله، ٢٠١٥).

وبالنسبة لوضع حالة الطوارئ علي السفن فقد حددت المدونة الدولية لإدارة السلامة International Safety Management Code (ISM Code) في بنودها المعايير الخاصة التي يجب وضعها في الاعتبار عند إنشاء منظومة إدارة السلامة Safety Management Safety (SMS) علي السفن بواسطة الشركة المسئولة عن التشغيل، ومنها كيفية التعامل مع حالات الطوارئ حيث يجب علي الشركة إعداد خطة لمواجهة حالات الطوارئ والتي تحتوي علي الإجراءات اللازمة لتعريف وتوصيف المواقف الطارئة المحتمل حدوثها، وتهدف هذه القواعد إلي فرض إجراءات التعامل والاستجابة لحالات الطوارئ طبقا للقواعد التنظيمية لنظام إدارة السلامة، (ISM Code, article 8) وذلك لإنشاء نظام للاستجابة لأي حدث طارئ يتعلق بالسفينة أو الطاقم أو البيئة ومنع تفاقم الموقف وكذلك توفير الدعم الفعال للربان ليتمكن من احتواء الموقف، ومن هذا المنطلق علي الشركة وضع برامج المناورات والتدريبات العملية واجبة التنفيذ استعدادا لمواجهة المواقف الطارئة. حيث تشتمل منظومة إدارة السلامة (SMS) علي الإجراءات الخاصة التي تكفل قدرة نظام الشركة علي مواجهة الحوادث والطوارئ غير المتوقعة والتي قد تتعرض لها السفينة.

٢- تطوير برامج تحليل الإخلاء (Evacuation Analysis Programs)

هل يمكن لسفن الركاب إخلاء الركاب بسلام في حاله الطوارئ؟ وهل من الممكن توقع رد الفعل الحقيقي للركاب أثناء عمليه الإخلاء؟ وهل صناعه سفن الركاب علي يقين من أن البرامج الحالية لمحاكاة إخلاء الركاب واقعيه ويمكن الاعتماد عليها؟، أن إخلاء سفينة ركاب كبيره تحمل عدد كبير من الركاب مختلف الجنسيات والأعمار، ربما في ظروف جوية سيئة، هو سيناريو معقد لأي برنامج حاسوبي لمحاكاة عمليه إخلاء سفينة ركاب حيث انه من الصعب التنبؤ بالعوامل الداخلية والخارجية المؤثرة على أتزان السفينة أو التغيرات المفاجأة وغير المتوقعة للبيئة المحيطة بعملية الإخلاء (مثل امتداد الحريق ودخول المياه) والتي تؤثر بشدة على سلوك الركاب التي تجد نفسها فجأة في ظروف قهرية وغير متوقعة على الإطلاق.

دعى ذلك إلي العديد من المحاولات من قبل عدد من المنظمات والباحثين لتطوير ورفع كفاءة عمل برامج المحاكاة عن طريق إدخال عناصر متغيرة مثل حركة السفينة، والسلوك البشري في حالات الطوارئ، وتوقع قيود الحركة الناجمة عن انتشار الحريق والدخان أو غمر قطاعات السفينة بالمياه، كما تم إجراء عدد من تجارب الإخلاء واسعة النطاق بغرض إنشاء مجموعات من البيانات الخاصة بزمن استجابة الركاب وتفاعلهم مع حالة الطوارئ والتي تعد من البيانات الضرورية لعمل تحليل الإخلاء ومن المعايير الرئيسية المحددة في متطلبات المنظمة البحرية الدولية (IMO) الواردة في كلاً من المنشورين الدوريين للجنة السلامة البحرية رقمي ١٠٣٣ و١٢٣٨ ولكن خلصت نتائج الأبحاث والدراسات التي أجريت من خلال مشروع الاتحاد الأوروبي، إلي أن البيانات المستخدمة في وقت الاستجابة حالياً ليست واقعية أو دقيقة بما فيه الكفاية لتمثل ما يحدث فعلياً أثناء الإخلاء، وهذا بدوره يعني أنه لم يكن أساساً

مناسباً استخدام هذه البيانات في لبرامج الحاسوبية لمحاكاة إخلاء الطوارئ حيث لا يمكن الوثوق في نتائج تحليل الإخلاء اعتماداً على هذه البيانات.(Hellenic, 2014)

٣- تقنية الإحصاء الالكتروني للركاب وأثرها في تقليص زمن الإخلاء:

تتضمن عملية الإخلاء الناجح لسفن الركاب عند تجمعهم في نقاط وأماكن التجمع المتخصصة لهم طبقاً للعلامات الإرشادية الملصقة، والتحقق من وجود جميع الركاب في المحطات قبل توجيههم نحو محطات الصعود إلي عائمات النجاة.

٣-١ الأسلوب التقليدي في إحصاء الركاب:

يمكن تصور طول الفترة الزمنية التي تستلزمها هذه العملية الشاقة على سفن الركاب العملاقة، التي تحمل الآلاف من الركاب، من خلال إتباع الطريقة التقليدية لإحصاء الركاب والتحقق من أسمائهم باستخدام النسخ الورقية التقليدية لقائمة الركاب، والتي يجب أن تكون محدثة باستمرار ومطبوعة ومعدة للاستخدام في محطة التجمع لاستخدامها فور حدوث حالة الطوارئ، والتي سوف يستخدمها طاقم السفينة المعين للإخلاء، عن طريق النداء على أسماء جميع الركاب للتحقق من وجودهم (شتيوي، ٢٠١٠).

٣-٢ تحديات البحث عن وسائل أكثر فاعلية لإحصاء الركاب:

دعى التطور الراهن في صناعة سفن الركاب وخصوصًا الزيادة المضطردة في سعة سفن الركاب التي تصل إلى الآلاف من البشر وهو ما يقارب تعداد سكان مدينة صغيرة، إلى بحث المجتمع البحري عن سبل أكثر تطوراً وفاعلية لتقليص الزمن الطويل المستغرق لإحصاء الركاب أثناء عملية الإخلاء، ومن ناحية أخرى العمل على تلافي خطأ العنصر البشري من الطاقم أثناء عملية الإحصاء والتحقق من الركاب، وذلك عن طريق إنشاء وتطوير نظام للإحصاء الإلكتروني باستخدام بطاقات إلكترونية مكودة خاصة بالركاب وأفراد الطاقم يتم تحميل بياناتهم عليها وتسليمهم إياها فور صعودهم على السفينة.

وقد أظهرت تجارب استخدام هذا النظام فاعلية عالية في تسريع عمليات تجميع الركاب من خلال رصد أسماء وأعداد الركاب بمجرد الوصول إلى مناطق التجمع في أسرع وقت، وهو ما يزيد من سرعة الوعي اللحظي للطاقم لمدى التقدم في عملية تجميع الركاب كما يساعد طاقم الإخلاء في رصد الركاب المفقودين الذي يجب البدء في البحث عنهم والتفاعل بسرعة في تنفيذ خطة البحث عن المفقودين.

٣-٣ فكرة ونطاق عمل نظام الإحصاء الإلكتروني:

يتم وضع الأجهزة الإلكترونية المحمولة لإحصاء الركاب في كل محطة تجمع بعد تحميل بيانات الركاب الأساسية عليها من خلال (Server)، حيث تصبح جميع هذه الأجهزة المحمولة متزامنة (Synchronized) ومتصلة فيما بينها عبر الشبكة اللاسلكية الداخلية الخاصة للسفينة(Wi Fi Or network)، مما يضمن تحقيق التحديث المستمر لنتائج الحصر الإجمالي لأعداد الركاب في جميع محطات التجمع والبث الفوري لهذه النتائج إلي وحدة معالجة البيانات في مركز التحكم الموجود على متن السفينة، والذي يتم من خلاله متابعة وإدارة عملية تجميع لركاب، للوقوف على مدى تقدم عملية تجميع الركاب والمساعدة في تقييم الموقف واتخاذ القرار.

وفي حالة حدوث عطل في الشبكة أو انقطاع الطاقة الكهربائية عنها، يتم تلقائيا تحقيق الاتصال المباشر بين هذه الأجهزة

ومركز التحكم عن طريق استخدام خاصية الاتصال عن بعد (Bluetooth) وهو ما يعني أيضاً التقليل من خطر فقدان البيانات المحملة على الأجهزة.

٣-٤ جوانب الاستفادة من نظام الإحصاء الإلكتروني:

تتيح هذه الأجهزة المحمولة بواسطة الطاقم مجموعة رسومات بيانية مكودة بالألوان تقدم رؤية شاملة ومفصلة لمدى التقدم في اكتمال أعداد الركاب في محطة الحشد المحددة لهم، وصور كبيرة للركاب بالألوان تتيح التحقق من شخصية الراكب، وهى مانعة لتسرب الماء حيث يتم حملها في قوارب النجاة مما يمنع تلفها بواسطة رذاذ مياه البحر أو المطر، أيضاً فإن البطارية الخاصة بها طويلة المفعول وقابلة للتبديل، ويمكن قراءة الشاشة في ضوء الشمس الساطع، والشاشات تعمل بخاصية اللمس وذات حساسية عالية يمكن استخدامها حتى أثناء إرتداء القفازات الثقيلة.

تقوم هذه الأجهزة المحمولة بواسطة طاقم السفينة المعين في محطات التجمع لإحصاء الركاب بقراءة بيانات الركاب الموجودة على بطاقات الهوية الإلكترونية الخاصة بهم باستخدام الباركود، وهو ما يحد من احتمال حدوث أخطاء يدوية خلال عملية الإحصاء، أما الركاب الذين فقدوا بطاقاتهم فيمكن إدخال بياناتهم يدوياً عن طريق وضع علامة اختيار بجوار أسمائهم المحملة على الجهاز.

الجدير بالذكر أن أفضل ما في أداء هذا النظام هو أنه يتيح إمكانية إحصاء الركاب الموجودين بالخطأ في محطات تجمع غير المخصصة لهم، نظراً لتزامن الأجهزة مع بعضها ومع محطة التحكم فيتم إلغاء احتساب الراكب ضمن محطة التجمع الأصلية الخاصة به وإدراجه ضمن محطة التجمع الموجود بها فعلياً، وبالتالي يمكن صعوده على عائمات النجاة الخاصة بركاب هذه المحطة وإدراجه أوتوماتيكيا في أوراق وبيانات هذه العائمة دون الحاجة إلى تعريض الراكب إلى مخاطرة إرساله إلى محطات التجمع الأصلية والتي قد لا تصبح متاحة أو يصعب وصوله إليها نتيجة لتطور حالة الطوارئ. (Hernan ,2014)

٤-استخدام التقنية اللاسلكية في تحديد مكان وتتبع الركاب خلال عملية الإخلاء:

ترتبط غالباً عملية إخلاء الطوارئ لسفن الركاب بحالة من الذعر العام الذي قد يتسبب في حدوث الحركة العشوائية للركاب، وقد ينتج عنها عدم إحكام سيطرة الطاقم على حركة حشود الركاب، والصعوبة في تحديد أماكنهم، حيث أنه بالرغم من أن مخططات السفينة تتيح لقيادة السفينة توقع أماكن تواجد الركاب أثناء عملية الإخلاء، إلا أنها لا تؤكد ذلك بدقة خاصة في حال انسداد مدخل أو ممر هروب معين فلا يعود بالإمكان التحقق من خلوه من الركاب سوى بالاعتماد على تقارير طاقم الإخلاء حيث يقوم كل فرد من الطاقم المعين لتجميع الركاب بالتحقق من إخلاء القطاع المسئول عنه وإبلاغ مركز التحكم الذي بدوره يقوم بعملية المراقبة والمتابعة والتوجيه بناءاً على تلك التقارير، ولكن ماذا لو لم يستطع أفراد الطاقم الوصول إلى جزء ما من السفينة أو لم يقم أحد أفراد الطاقم بدوره أو حتى فقد القدرة على تحقيق الاتصال مع مركز التحكم لإبلاغه.

لقد أظهرت عدة حوادث مؤخراً لسفن الركاب أن الصعوبة في تحديد مكان الركاب أثناء إخلاء سفن الركاب تساهم بشكل كبير في زيادة أعداد حالات الوفاة بين الركاب خصوصاً مع زيادة أحجام سفن الركاب أكبر من أي وقت مضى. (European Research Media Center, 2016)

٤-١ نظام تتبع الركاب في حالة الطوارئ وأثره في تحقيق الإخلاء الفعال:

إن المشروع البحثي الأوروبي لتتبع وتحديد موقع الركاب على متن السفن أثناء عملية إخلاء الطوارئ يهدف إلى تطوير مجموعة من التقنيات اللاسلكية منخفضة الطاقة تختصر وقت عملية إخلاء الركاب من السفن حيث تساعد في تحديد مكان الركاب وتتبعهم على متن السفن، وتوفير المعلومات الضرورية في حالات الإخلاء وتسهيل عملية البحث والإنقاذ في البحر عن طريق تطوير بطاقة لاسلكية مبتكرة توضع في سترات النجاة، تتيح تحديد أماكن الركاب داخل السفينة. (Hernan , 2014)

ومن خلال هذا المشروع قام الباحثون بتطوير كاشفات الدخان الاعتيادية لتصدر إشارة مستمرة وتشكل فيما بينها شبكة لاسلكية تغطى جميع قطاعات السفينة، هذه الشبكة تتولى رصد أماكن البطاقات اللاسلكية المثبتة بسترات النجاة، أيضا تسهم هذه الفكرة، عن طريق إمكانية وضع الشريحة اللاسلكية في سوار المعصم، في متابعة الركاب من الأطفال، بحيث تساعد الآباء على معرفة موقع أطفالهم على السفن السياحية الكبيرة، والتي يمكن أن تحمل الآلاف من الركاب وأفراد الطاقم، ويمكن أيضاً أن تستخدم هذه التكنولوجيا في متابعة صحة المرضى من كبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة من خلال الأساور الخاصة التي ترسل العلامات الحيوية لمن يرتديها إلى مركز التحكم، وقد حصل هذا المشروع على جائزة الابتكار المرموقة في قائمة جوائز لويدز العالمية ٢٠١٦، ويمكن بواسطة استخدام هذه التقنية المتطورة متابعة الركاب والتحقق من أماكنهم على السفينة ومن ثم السيطرة على حركتهم وتوجيههم إلى محطات التجمع، وأيضاً تقليص الوقت اللازم لإحصائهم في محطات التجمع بدلاً من الطريقة التقليدية في الإحصاء والتي تستغرق الكثير من الوقت وتتطلب مجهوداً كبيراً من الطاقم، أيضاً تمكن الركاب من الصعود إلى أي عائمة نجاة دون الحاجة إلى الالتزام بالعائمات المحددة لهم طبقاً لمحطة التجمع الخاصة بهم. (Neubert, 2014)

٤-٢ فائدة نظام تتبع الركاب أثناء عملية البحث والإنقاذ:

الجدير بالذكر أن هذه التقنية تمتد فائدتها أيضاً إلى المساعدة في عملية البحث والإنقاذ خارج السفينة وبعد غرق السفينة حيث تقوم وحدات البحث والإنقاذ باستقبال الإشارة اللاسلكية من سترات الركاب وتحديد أعدادهم في المياه وأماكنهم في المياه بسرعة ومن ثم انتشالهم في الوقت المناسب. (European) Research Media Center, 2016

٥- الخلاصة

يعتمد المجتمع البحري بشكل كبير على القواعد الصادرة من المنظمة البحرية الدولية (IMO) كأساس لتشريعات السلامة البحرية الصادرة من دولة العلم والمطبقة على السفن التي ترفع علمها والخاضعة لسيادتها وعلى الرغم من صدور العديد من تشريعات السلامة البحرية منذ غرق السفينة تيتانيك عام (١٩١٢) حتى الآن مازالت حوادث وكوارث سفن الركاب تحدث بشكل متكرر حتى يومنا هذا سواء على الصعيد الدولي أو المحلي والتي يلعب خطأ العنصر البشري دور هام فيها سواء قبل وقوع الحادثة أو في الاستجابة لها ومحاولة التقليل من عواقبها، وعلى الرغم من وجود خطط للطوارئ على السفن طبقاً لمتطلبات (ISM) لا يوجد تعريف محدد لحالة الطوارئ مما يساهم أحياناً في عدم القدرة على إدراك

وجود حالة الطوارئ من عدمه مما يتسبب في تأخير أو التردد في إعلان حالة الطوارئ.

كما أن الحاجة إلي إخلاء آمن خلال فترة زمنية قصيرة لعدد كبير من الركاب على سفن الركاب هي مهمة صعبة عملياً يواجها كثير من الصعاب والمخاطر، وذلك حتى إذا تم اتخاذ القرارات الصحيحة وفي توقيت مناسب ولاسيما أنها تعتمد على كثير من العوامل مثل التصميم الداخلي للسفينة وتجهيزاتها من معدات سلامة الأرواح والذي يوجد اهتمام كبير بقياس تأثيره من خلال تجارب المحاكاة سواء على السفن الحالية أو السفن التي مازالت تحت الإنشاء، وعلى الجانب الآخر لا يوجد نفس القدر من الاهتمام بقياس تأثير الطاقم على عملية الإخلاء سواء في مرحلة تجميع الركاب أو مرحلة صعود الركاب إلى عائمات النجاة.

ومن خلال هذا البحث تم بحث مدى الاستفادة من التطور الحالي في تحسين عملية الإخلاء وتم دراسة بعض النماذج التي تم فيها توظيف هذا التطور، مثل تطوير برامج تحليل الإخلاء الحاسوبية لكي تصبح أكثر دقة وقدرة على اختبار تصميم السفينة وفاعليته في تحسين عملية تدفق حشود الركاب أثناء إخلاء الطوارئ، والعمل على تقليص الفترة الزمنية المستهلكة في عملية إحصاء الركاب أثناء تواجدهم في محطات التجمع عن طريق استبدال الطريقة التقليدية في الإحصاء والتي كانت تستغرق فترة زمنية طويلة ولا يمكن التيقن من دقة نتائجها لاعتمادها على العنصر البشري، بطريقة الكترونية تعتمد على تقنية حديثة تستخدم فيها البطاقة الالكترونية التي تحمل بيانات الراكب ويتم قراءتها عن طريق أجهزة محمولة بواسطة طاقم الإخلاء فور وصول الراكب إلى محطة التجمع ودون الحاجة إلى التحقق من الأسماء حيث تتصل هذه الأجهزة بوحدة متابعة وتحكم تحتوي على قاعدة بيانات محدثة للركاب.

كذلك يمتد توظيف دور هذا التطور ليصبح أنه من الممكن الآن لطاقم السفينة القيام بتتبع وتحديد مواقع الركاب المختلفة خلال عملية الإخلاء، بغرض الوصول إلى الركاب العالقين والمحاصرين داخل أي قطع من قطاعات السفينة والذين قد لا يصبحوا قادرين على الهروب والوصول إلى محطات التجمع اعتماداً على أنفسهم وفي حاجة إلى مساعدة الطاقم في إخلاءهم أثناء الطوارئ وأيضاً نموذج أخر خاص بتطوير سبل المساعدة في إرشاد وتوجيه الركاب خلال مسارات الهروب المختلفة والبحث عن بدائل فعالة لوسائل المساعدة الحالية في حالة انعدام الرؤية نتيجة لانتشار الدخان عبر ممرات السفينة، والذي يجعل من علامات الإرشاد البصرية المستخدمة حالية والتي نصت عليها اتفاقية سلامة الأرواح في البحار الخاصة بإضاءة الطوارئ منخفضة الارتفاع منخفضة الارتفاع غير فعالة ولا يمكن الاعتماد عليها في توجيه الركاب عبر مسارات الهروب في حال انتشار الدخان الكثيف وتغطيته لهذه العلامات، كما ثبت من خلال بعض حوادث السفن.

التوصيات:

١- تطوير وتعديل قواعد برامج تحليل الإخلاء الحاسوبية لكي تصبح أكثر دقة وقدرة على اختبار تصميم السفينة وفاعليته في تحسين عملية تدفق حشود وركاب أثناء الإخلاء لتغطى أسوء الافتراضات وتحتسب تأثير الحرارة والحريق والأدخنة على أداء الطاقم والركاب وتأثير السلوك الجماعي للأسرة وتأثير الحركة الطولية والعرضية للسفينة على سرعة حركة الركاب وخاصة الأطفال وكبار السن وذوى الاحتياجات

الخاصة وتعديل القواعد الحالية لاحتساب فترة زمنية إضافية لعملية تجميع الركاب تتعلق بسرعة استجابة أفراد الطاقم فور سماع إنذار الطوارئ.

٢- إلزام سفن الركاب باستخدام التقنية الحديثة في إحصاء الركاب عن طريق استبدال الطريقة التقليدية في الإحصاء بطريقة أكثر فاعلية وسرعة تستخدم فيها البطاقات الالكترونية المحمل عليها بيانات الراكب مع دراسة استخدام تقنية تتبع وتحديد مواقع الركاب خلال عملية الإخلاء بغرض الوصول إلى الركاب العالقين أو المحاصرين داخل قطاع من قطاعات السفينة.

٣- التأكد من قيام الشركة بمسئوليتها في عملية تطقيم السفينة وتحديد الطاقم الآمن فعلياً في تشغيل السفينة في كافة الظروف سواء الأوقات العادية أو أوقات الذروة أو أوقات الطوارئ بناء على عملية تقييم فعليه تغطي كافة أعمال السفينة مع مراعاة الحد الأدنى لساعات الراحة لتجنب الإرهاق وتحديد الحد الأقصى المسموح بتغييره من أفراد الطاقم وكذلك النسبة المسموح بها من المستخدمين الجدد من أفراد الطاقم على سطح السفينة وكذلك تحديد الفترة الزمنية الكافية كفترة تسليم وتسلم للأفراد الطاقم الجدد أو بدائل مناسبة للتدريب الإطلاعي مثل قضاء فترة تدريب معينة على السفينة كفترة تعارف قبل التكليف بمهام العمل.

المراجع

المراجع العربية:

- شتيوى، أحمد (٢٠١٠). **"نحو تطبيق التطقيم الأمن لأفراد الطاقم على سفن الركاب"**، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
- كسار، أحمد ويلبع سنوسي (٢٠٠١). **"تطبيق قواعد السلامة البحرية وأثره على القدرة التنافسية لسفن الدول النامية"**،المجلة العلمية العدد ١٦، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
- كسار، أحمد (٢٠٠١). **"أسباب الخطر البشري ودوره في الحوادث البحرية"**، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد ٢٦ العدد ٥٢، يوليو.

المراجع الأجنبية:

- Hernan Zini (2014). Search & Rescue: Cruise ship Perspective. International Mass Rescue Conference (G3) June 2, 2014.US Royal Caribbean Cruises Ltd.
- International Maritime Organization (2014). International Convention for Safety of life at Sea, (SOLAS 74). Consolidates edition. London: Author
- International Maritime Organization (2014). International Safety Management Code (1993)
- International Maritime Organization.(1978). International convention on standards of training. certification and watch keeping for seafarers, as amended in 1995 and seafarer's training certification and watch keeping code. London: Author

مراجع الإنترنت:

- **European Research Media Center** (2016). Air bags for ships. Retrieved March 17, 2015, from : http://www.youris.com/Mobility/Marine_transport/Airbags-For-Ships-
Hanns, J. Neubert (2014). Airbags for ships save lives, environment and cargo. European Research Media Center. Retrieved November 17, 2014, from: http://www.youris.com/Mobility/Marine_transport/Airbags-For-Ships-
- **Hellenic Center for Marine Research.** (2014). SUSY Project: Surfacing System for Ship Recovery. Retrieved December 8m 2014, from: http://www.hcmr.gr/en/articlepage.php

تحليل معايير المنظمة البحرية الدولية لتعليم وتدريب العاملين على المنصات البحرية

إعداد
الربان/ حسن الحفيتي
دكتوراه فى تكنولوجيا النقل البحرى

Abstract

The human element plays a significant role in accomplishing maritime safety on stationary and mobile offshore platforms, which require a high standard of training, qualification and assurance of emergency response capability. The International Maritime Organization (IMO) issued the Standard of Training Certification and Watch keeping Convention (STCW) 1978 for seafarer, and other codes and resolutions, which covered all areas of education and training for the safety of individuals. Equipment, property and sea environment, which did not compulsory for employees on oil platforms either operating on mobile units offshore or stationary on coast, which caused that many operating companies applied the standards of some non-governmental organizations as corporate requirements, leading to a variety and different standards and approaches of locating training, especially emergency response training.

The paper discusses the major IMO recommendations and the progress of its publications. It also discusses the most important weaknesses and strengths and the international actions to be taken to limit the diversity of standards applied to personnel on the marine platforms, whether by the IMO, government agencies or the coastal State that operates the platform within its regional or economic zone and other non-governmental bodies that set multiple standards which are subject to local industry requirements. Moreover, the paper discusses the most important non-governmental organizations that set standards for training and comparison of IMO standards and organization standards of (OPITO).

The paper concluded with a number of results, the most important of is the dispersion and variation in the standards of training and education for employees on the marine platforms due to the absence of a unified international standard that the governments are committed.

المستخلص

تهدف هذه الورقة إلى التحقيق في التلوث النفطي باعتباره السبب الرئيسي للتلوث في منطقة خليج خليج السويس. كما تقوم بالتحقيق في حركة الملاحة البحرية في نقل حاويات النفط والدبابات من خلال منطقة الدراسة. وبالإضافة إلى ذلك، سيتم تطوير أساليب وأنظمة جديدة لرصد التلوث النفطي وفقا لذلك. وأخيرا، توصي الورقة الحالية بالإدارة الفعالة والمستدامة للبيئة الساحلية والبحرية من المستوى المحلي إلى المستوى الدولي والعالمي لضمان الاستخدام المستدام والأفضل على نحو أفضل للموارد من أجل تحقيق مصلحة أوسع للبشرية.

يلعب العنصر البشري دوراً كبيراً في تحقيق السلامة البحرية على منصات البترول البحرية الثابتة والمتحركة، والتي تتطلب قدر كبير من التدريب والتأهيل والتأكد من القدرة على الاستجابة

في حالات الطوارئ، ولقد اصدرت المنظمة البحرية الدولية (International Maritime Organization) الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب واصدار الشهادات والغفارة للبحارة (Standard of Training Certification and Watch keeping) لسنة ١٩٧٨ كما عدلت، وغيرها من المدونات والقرارات، والتي شملت جميع مجالات التعليم والتدريب الخاصة بسلامة الأفراد والمعدات والممتلكات والبيئة في البحار، والتي لم تشمل بشكل الزامي التنفيذ على العاملين على منصات البترول سواء العاملة بعيدا عن الساحل المتحركة او الثابتة منها، مما أدى إلى لجوء العديد من الشركات العاملة في هذا المجال إلى تطبيق معايير بعض المنظمات غير الحكومية كمتطلبات شركات مما أدى الى تنوع واختلاف معايير وطريقة الحصول على التدريب وبخاصة التدريب على التصدي لحالات الطوارئ.

تناقش هذه الورقة بالتحليل أهم التوصيات التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية وتطور إصداراتها، كما تناقش أهم نقاط الضعف والقوة بها والإجراءات الدولية الواجب اتخاذها للحد من تنوع المعايير المطبقة على العاملين على المنصات البحرية سواء من قبل المنظمة البحرية الدولية أو الجهات الحكومية أو من الدولة الساحلية التي تعمل المنصة داخل مياهها الإقليمية أو الاقتصادية وغيرها من الهيئات غير الحكومية التي تضع معايير متعددة تخضع لمتطلبات محلية أو طبقا لاحتياجات الصناعة، كما تناقش الورقة البحثية اهم المنظمات غير الحكومية التي تضع معايير للتدريب ومقارنة بين معايير المنظمة البحرية الدولية ومعايير منظمة (OPITO).

توصلت الورقة الى عدد من النتائج من اهمها أن هناك تشتت واختلاف في معايير التدريب والتعليم للعاملين على المنصات البحرية بسبب عدم وجود معيار دولي موحد تلتزم به الحكومات، كما توصل البحث لعدد من التوصيات أهمها وضع معيار موحد يحدد الحد الأدنى لمعايير التدريب للعاملين على المنصات البحرية.

١- المقدمة:

تهدف هذه الورقة البحثية الى القاء الضوء على مشكلة واقعية يعيشها مجتمع منصات البترول البعيدة عن الساحل وهي تنوع واختلاف معايير التدريب للعاملين عليها وحيث أن معاهدة STCWفي المدونة (B) منها اقتصرت على توصيات لتدريب البحارة على المنصات المبحرة فقط بغض النظر عن بقية أفراد طاقم المنصات البحرية والتي صدر بشأنها قرارات الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية لتدريب العاملين على المنصات البحرية المتحركة، مما نتج عنه أن معايير التدريب على حفارات ومنصات البترول تعاني من عشوائية وتباين وازدواجية في المعايير نتيجة لعدم وجود معيار إجباري لتدريب دولي موحد يخاطب كافة العاملين علي هذه المنصات.

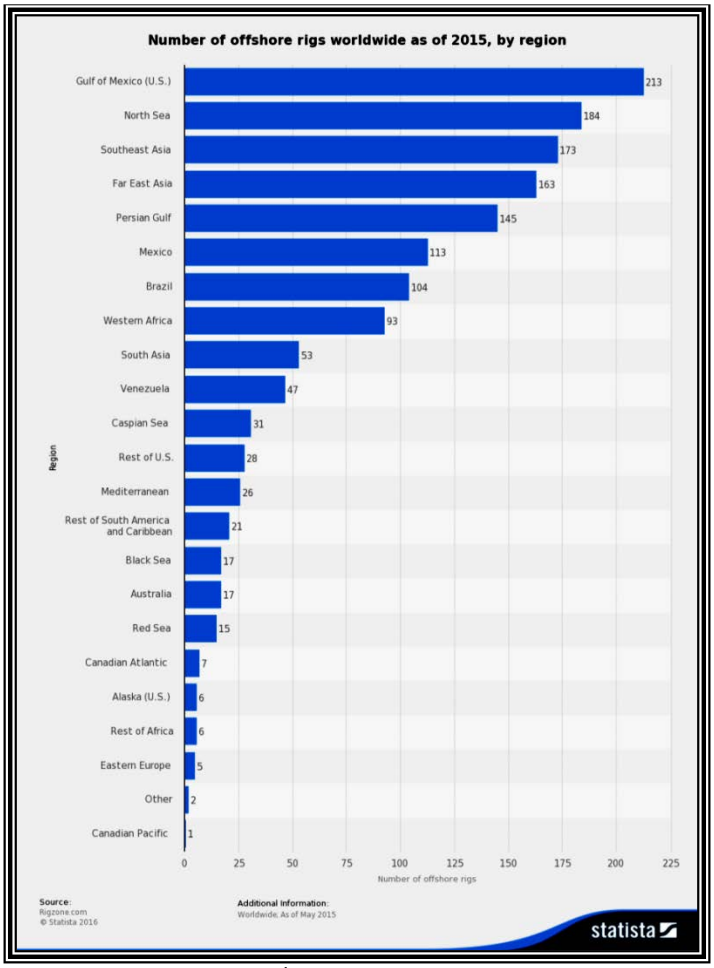
تكون طواقم العمل على المنصات متخصصة في تقنية استخراج النفط، ويتبعون نظاماً محكماً للأمان طوال بقائهم على المنصة، حيث وجود مواد قابلة للاشتعال على المنصة وفي مكان عملهم تشكل خطراً شديداً على حياتهم وعلى سلامة المنصة.

١-١ حوادث منصات البترول البحرية

بلغت حوادث منصات البترول البحرية ٢٧٩ حادثة من (١٩٠٠ – ٢٠١٦) بإجمالي وفيات (١٤٤٤) حالة، كما بلغت الإصابات ٢٠٦ حالة وكانت أعلى نسبة وفيات ١٦٦ حالة في حادثة حريق الحفار بايبر الفا بالمملكة المتحدة بتاريخ ١٩٨٨/٧/٦. (Statista, 2017)

يظهر من الشكل رقم (١) اختلاف كثافة الحفارات البحرية وعددها في جميع أنحاء العالم حتى مايو (٢٠١٥)، مرتبة حسب

يوضح الشكل التالي: رقم (١) عدد المنصات البحرية في جميع أنحاء العالم عام ٢٠١٥ حسب المنطقة.



شكل رقم (١) عدد المنصات البحرية في جميع أنحاء العالم عام (٢٠١٥)، حسب المنطقة

Source: Statista, (2017)

المنطقة، حيث أن أعلى كثافة من الحفارات البحرية توجد بخليج المكسيك (الولايات المتحدة الأمريكية) والتي بلغ مجموعها (٢١٣) حفار بحري وفي بحر الشمال (١٨٤) حفار بحري.

١-٢ تصنيف حوادث منصات البترول البحرية

اشارت (Statista, 2017) ايضا أن أعلى تصنيف لحوادث منصات البترول البحرية بلغ (٧٣) حادثة غرق، و(٧٥) حادثة انفجار، و(٣٣) حادث حريق، و(١٧) حادث تسريب للنفط، و(١٥) حادث نتيجة سوء الأحوال الجوية، و(٨) حادث تحطم للمنصات، و(٤) حالات انهيار في الفترة خلال ١٩٠٠-٢٠١٦.

١-٣ فئات التعليم والتدريب للعمالة البحرية على المنصات البحرية

حدد قرار الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية رقم (28) A.1079 "توصيات التدريب واصدار الشهادات للأفراد العاملين على المنصات العاملة بعيدا عن الساحل المتنقلة (Mobile Offshore Units)" فئات الاشخاص العاملين على المنصات البحرية على النحو التالي:

الفئه (A): الزائرون والأشخاص المتخصصين غير المتواجدين باستمرار والمتواجدين على المنصة البحرية خلال فترة زمنية محددة لا تزيد عموماً عن ثلاثة أيام والذين ليس لديهم أي واجبات خاصه بتشغيل المنصة.

الفئة (B): الاشخاص المتخصصين الأخرين والذين ليس لديهم مهام محددة بخصوص عمليات السلامة والأمن والنجاة وغيرها.

الفئه (C): الأشخاص المتخصصين الذين يتواجدون باستمرار ممن لهم مسئوليات تجاه السلامة والأمن والنجاة وغيرها.
الفئة (D): أفراد الطاقم البحري. IMO, (2014)

٢- المعايير الدولية لتدريب العاملين في البحر

٢-١ اتفاقية STCW وعلاقتها بالتدريب لسلامة الارواح للعاملين على المنصات

شملت توصيات الكود (B) للاتفاقية على متطلبات تدريبية للعاملين على المنصات البحرية ذاتية الدفع وغيرها من السفن المساعدة على النحو التالي:

- ♦ توصيات تدريبية للعاملين على المنصات البحرية البعيدة عن الساحل ذاتية الدفع.
- ♦ توصيات تدريبية للعاملين على سفن إمداد المنصات البعيدة عن الساحل.
- ♦ توصيات تدريبية للأفراد المشغلين لأنظمة تحديد الموقع الديناميكي (D P O).

حيث تضمنت معاهدة STCW فى الكود (B) القسم (B-V/d) القسم الخامس الفقرة (d) الفروق في تطبيق متطلبات المعاهدة على المنصات حسب نوع المنصة، فأشار القسم الي أن تطبيق نصوص معاهدة (STCW) يكون على الأشخاص البحريين العاملين على المنصات ذات الدفع الذاتي فقط والتي تبحر فى رحلات، ولا يتم تطبيق نصوص المعاهدة على الأشخاص العاملين على المنصات غير المزودة بالدفع الذاتي أو المنصات الثابتة.
كما وضح هذا الجزء بأن معيار التدريب وإصدار الشهادات للوحدات الثابتة يتم وضعه من قبل الدولة صاحبه العلم طبقاً لتوصيات المنظمة البحرية الدولية، أما الأفراد البحريين العامليين على المنصات ذات الدفع الذاتي فعليهم استيفاء متطلبات باقي الاجزاء الاجبارية من المعاهدة، أما المنصات ذات الدفع الذاتي العاملة في الرحلات الدولية فعليها الحصول على وثيقة أقل عمالة أمنه (Safe Manning Document).

تخضع الوحدات الثابتة للقواعد المحلية للدولة الساحلية التي تعمل من خلال الإقليم الاقتصادي الشامل لها (EEZ) وعلى الدولة الساحلية عدم المطالبة بتطبيق معايير تزيد عن المعايير المطلوبة على المنصات الوطنية التي ترفع علمها، وقد طلب القسم ذاته بأن جميع الأشخاص المتخصصين العاملين على المنصات ذاتية وغير ذاتية الدفع أن يحصلوا على تدريب اطلاعي وأساسي مناسب طبقاً لإرشاد المنظمة البحرية الدولية، بينما أشار قرار الجمعية العامة للمنظمة رقم A. 1079 (28) إلى أن الدولة الساحلية لها الحق في المطالبة بتطبيق متطلبات تدريب خاصة على المنصات الاجنبية التي تعمل داخل مياهها.

كما أعطى القسم (B-V/e) من المدونة (B) توصيات خاصة بتدريب ومؤهلات الربابنة والضباط المسئولين عن النوبة الملاحية للعاملين على وحدات سفن إمداد المنصات البعيدة عن الساحل بالإضافة إلى المهارات اللازمة للقيام بأعمال تداول المخاطيف للوحدات القائمة بهذه الاعمال، أما القسم B-(V/F) من المدونة (B) فقد أعطى توصيات لتدريب وخبرة الاشخاص من القائمين بتشغيل أنظمه الموقع الديناميكي Dynamic (Positing).

بناءاً على ما تقدم فإن هناك غموض وتداخل في المسئوليات بين سلطة هيئه العلم وسلطة الدولة الساحلية التي يتواجد بها المنصة البحرية وبخاصة بالنسبة إلى تطبيق القواعد الدولية لإدارة السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية (International Safety

Management) وتطبيق الرقابة على تطبيقات السلامة مثل إصدار الشهادات الرسمية وعمليات البحث والانقاذ والتحقيقات والحوادث والاستجابة لحالات الخطر.كما أن هناك قصور في المعايير المطلوبة للتدريب للعاملين على المنصات غير الثابتة -dis connectable المخصصة لتكون مربوطة باستمرار وغير المزودة بوحدات ميكانيكية للحركة الذاتية وأيضاً عندما تعمل بجوار المنصات. IMO, (1978)

٣- توصيات الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية بشأن العاملين على المنصات البحرية

صدر العديد من القرارات الإرشادية من المنظمة البحرية الدولية مثل القرارات المتعلقة بتدريب العاملين على متن المنصات البحرية المتنقلة على تدابير السلامة البحرية على النحو التالي:

٣-١ توصيات القرار رقم (13) A.538 والقرار (17) A.712

صدر القرار (13) A.538 من الجمعية العامة للمنظمة المتعلق بتدريب العاملين على متن المنصات البحرية المتنقلة على تدابير السلامة البحرية، وقد اختصت التوصيات فقط بالأشخاص العاملين على المنصات المتنقلة، وجاء القرار مختصراً ليشمل على توصيات عن كيفية التدريب بدون تخصيص معايير محددة للتدريب، وصدر كذلك القرار A.712 (17) المتعلق بالمعايير الإرشادية بشأن التدريب المتخصص والمؤهلات والإجازة للقائمين بالأعمال البحرية الرئيسية على متن المنصات البحرية المتنقلة، وأختص أيضا بالوظائف الرئيسية على المنصة البحرية المتنقلة فقط، ولا يوجد أي توصيات بخصوص المنصات الثابتة، ولم تضع التوصيات في اعتبارها عدد الحوادث التي تشمل وحدات بحرية متنقلة والحاجة إلى تفادي وقوع حوادث مماثلة، وأيضا لم تضع في اعتبارها أن العاملين على متن المنصات البحرية المتنقلة ليسوا من البحريين فقط وانما خليط من التخصصات المختلفة وغالباً ما يعملون في ظل ظروف محفوفة بالمخاطر وأن الأفراد المدربين تدريباً كافياً قادرون على الأرجح على أن يجنبوا أنفسهم وغيرهم الأذى في حالات الطوارئ. IMO, (1991)

٣-٢ القرار (١٩) A.٨٢٨ بشأن تدريب كل العاملين على متن المنصات البحرية المتنقلة (MOUs) على تدابير السلامة البحرية والاستعداد للطوارئ

جاءت هذه التوصيات لتضع توجيهات بتدريبات السلامة البحرية والاستعداد لحالات الطوارئ الواجب وضعها من قبل السلطات البحرية لجميع العاملين على المنصات المتنقلة كتعديل جزئي في القرار (17) A.712، وتحتوي على توصيات مكملة لما جاء من قبل في القرار (13) A.538 وذلك للتأكد من أن جميع العاملين على المنصات المتنقلة قد أتموا تدريبات السلامة البحرية والاستعداد للطوارئ بشكل مناسب لوظائفهم.

جاءت التدريبات الواجبة وفقاً لتدابير السلامة البحرية والاستعداد للطوارئ نمطية وغير مرتبطة ارتباط مباشر بطبيعة العمل على المنصات البحرية وبشكل مكرر لما جاء بهذا الشأن للسفن البحرية.

استحدث القرار ايضاً وجوب توفير سجلات مناسبة عن تدريب كل العاملين في المنصات البحرية المتنقلة في جميع الأوقات على متن هذه المنصات والتفتيش عليها من باستمرار من قبل السلطات المختصة، على أن تشير هذه الوثائق إلى أن التدريب قد أنجز وفقاً لهذه المتطلبات.IMO, (1995)

كما جاء القرار (١٩) A.٨٢٨ بشأن تدريب كل العاملين على متن المنصات البحرية المتنقلة على تدابير السلامة البحرية والاستعداد للطوارئ (MOU) حيث جاءت

هذه التوصيات لتضع توجيهات بتدريبات السلامة البحرية والاستعداد لحالات الطوارئ الواجب وضعها من قبل السلطات البحرية لجميع العاملين على المنصات المتنقلة كتعديل جزئي في القرار A.712 (17) وتحتوي على توصيات مكملة لما جاء من قبل من توصيات في القرار A.538 (13)، وذلك للتأكد من ان جميع العاملين على المنصات المتنقلة قد اتموا تدريبات السلامة البحرية والاستعداد للطوارئ بشكل مناسب لوظائفهم، كما استحدث القرار وجوب توفير وثائق مناسبة عن تدريب كل العاملين في المنصات البحرية المتنقلة في كل الأوقات على متن هذه المنصات لتفتيشها من قبل السلطات المختصة، على أن تشير هذه الوثائق إلى أن التدريب قد أنجز وفقاً لهذه المتطلبات. IMO, (1995)

٣-٣ توصيات القرار رقم A.891 (21) بشأن تدريب العاملين على متن المنصات البحرية المتنقلة (MOUs)

يوفر القرار معياراً دولياً لتدريب كل العاملين على متن المنصات البحرية المتنقلة بغرض ضمان مستويات كافية من سلامة الأرواح والممتلكات في البحار وحماية البيئة البحرية واستكمالا لما تطلبه الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين STCW 78، على أن لا تخل أحكام هذه التوصيات بأي حقوق ترجع للدول الساحلية بموجب القانون الدولي لفرض شروط إضافية خاصة بها تتعلق بالتدريب والمؤهلات والإجازة للعاملين على متن وحدات مستخدمة، أو يزمع استخدامها، أو في استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية في تلك الأنحاء من قاع البحر والتربة التحتية التي يحق لتلك الدول أن تمارس عليها حقوقها في السيادة، ويأتي في القرار أيضا مسئوليات الشركات بأن يصدر مالك المنصة البحرية المتنقلة تعليمات خطية إلى مدير المنشأة البحرية يحدد فيها الإجراءات المتبعة لتوفير الوثائق الثبوتية المناسبة عن تدريب كل العاملين على متن المنصات البحرية المتنقلة والذي يشير إلى أن التدريب تم وفقاً لهذا المعيار والمحافظة على السجلات التدريبية للمنصة، كما وضع القرار فترة صلاحية التدريب بفواصل زمنية لا تتجاوز خمس سنوات التدريب لكل العاملين المنتظمين والعاملين المتخصصين الآخرين . (٢٠٠٠ ,IMO)

٤-٣ توصيات القرار رقم A.1079 (28) "توصيات التدريب وإصدار الشهادات للأفراد العاملين على المنصات العاملة بعيداً عن الساحل المتنقلة (MOUs)"

أضاف القرار بعض المقترحات من أجل تحقيق التوعية الأمنية والشهادات اللازمة لذلك، بالإضافة إلى إضافة تعريف جديد لشهادات الأهلية وشهادات الكفاءة للعاملين على منصات البترول وإضافة وظائف جديدة مثل (SSO) ضابط أمن السفينة وضابط أمن الشركة (Company Security Officer)، كما أضاف القرار معايير التدريب (الشخص المسئول) (Person in charge) (PIC) والذى يشغل مركز المسئولية ما بين مدير المنصة البعيدة عن الساحل (Offshore Installation Manager) وربانها.
وأيضاً الشخص المتخصص Special Person وهو الشخص الموجود على المنصة البعيدة عن الساحل المتنقلة للقيام بأعمال خاصة واجب القيام بها وهو غير البحارة وليس له مهام مباشرة أو غير مباشرة تجاه الركاب، بالإضافة لذلك فقد أضاف القرار مسئوليات جديدة للشركة المسئولة عن المنصة العاملة بعيداً عن الساحل يكون الشخص المسئول في الشركة مسئول عن تنفيذ المعايير المطلوبة من قبل السلطات المختصة.

وقد حدد القرار مسئولية الشركة لضمان التدريب الكفء وتقديم المستندات اللازمة المثبت فيها أن الأشخاص العاملين على المنصة البحرية قد تلقوا تدريباً طبقاً للمعايير الموضوعة في هذا القرار بقدر المستطاع وأيضاً طبقا لمعاهدة (STCW)، كما أن مسئول الشركة عليه تحديد شخص ذو علم ودراية يكون مسئولاً عن التأكد من أن كل شخص جديد يلتحق بالمنصة لدية الفرصة للحصول على المعلومات الاساسية باللغة المفهومة.

كما أضاف القرار مسئولية الشركة عن التأكد من أن الأشخاص المناطين بالتدريب والتقييم قد تأكدوا أن الاشخاص المتدربين مؤهلين تأهيل مناسب للعمل على النوعية الخاصة للوحدة وعلى مستوى التدريب والتأهيل المطلوب، كما نص القرار أيضاً على أنه على جميع العاملين بصفه دورية على المنصات البحرية والبحارة وغيرهم ممن ليس لديهم واجبات محددة بخصوص السلامة والنجاة وغيرهم أي من الفئات (B ,C ,D) عليهم الحصول على التدريب على السلامة الشخصية ومنع الحرائق ومكافحتها وأيضا إسعافات الطوارئ ودورة السلامة الشخصية والمسئوليات الاجتماعية والتوعية الأمنية.

هذا وقد تبين أن هناك بعض القصور فى القرار من حيث المسئولية عن حالات الطوارئ مما يتعارض مع مدونة إدارة السلامة والحفاظ على البيئة (ISM) حيث أشار القرار بأن الربان لدية المسئولية المطلقة عن السلامة والأمن بينما المنصات البعيدة عن الساحل قد أعطت مدير المنصة البعيدة عن الساحل (OIM) المسئولية الكاملة عن المنصة بينما الربان مسئول فقط خلال حالات الطوارئ.

كما ان القرار قد اشار إلى أهمية التأكد من اللياقة البدنية والصحية للعاملين قبل الحصول على الشهادات المؤهلة ولم يبين القرار المستويات الصحية المطلوبة وترك الامر للسلطات البحرية في تحديدها، وشمل القرار أيضاً منع تناول المخدرات والكحوليات وأضاف تحديد ساعات الراحة وساعات العمل. IMO, (2014)

٤- نقاط القوة في المعايير الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية

تم رصد العديد من نقاط القوة في المعايير الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية مثل:

- تحقق الالتزام والمراجعة الدورية من قبل سلطة هيئة العلم او الدولة الساحلية.
- تحقيق مستويات سلامة موحدة للقوى البشرية العاملة.
- تمرينات سلامة تمهيدية وفعالة من حيث التكلفة.

يمكن على اساسها بناء برنامج بتكلفة مخفضة للمتمرنين الجدد والقوى العاملة الخبيرة وتجنب تكرار تدريبات السلامة الاولية لمختلف أنواع العاملين.

- طريقة تحقق المركزية المنفردة وموثوقية الكفاءة للتأكد من أن الأفراد تم تدريبهم بشكل جيد وفق المعايير من خلال نظام الأفضلية.
- تقدم المعايير دليلاً ملموساً على التزامات الصناعة بالأمان لاستكشاف وإنتاج النفط والغاز في العالم.
- معلومات قيمة تضع في اعتبارها الفجوات المعرفية في معارف القوى العاملة ليتم التركيز عليها أثناء التدريبات الجارية واستهدافها.
- تقدم معايير التدريب المعرفة التي تؤهل

زملاء العمل أن يملكوا مستوى موحداً من التدريب والوعي.

- تقليل الإعادة والتكرار لتمرينات السلامة عند تبديل المواقع.
- تقدم باللغة المحلية لدولة العلم او اللغة المتداولة وليس شرط باللغة الانجليزية.

٥- مقارنة معايير المنظمة البحرية الدولية بالمعايير الموضوعة من الهيئات غير الحكومية

تخضع مستويات التدريب للعاملين على المنصات لبعض المنظمات غير الحكومية الدولية التي تطرح معايير خاصة بالتدريب ويتم تطبيقها طبقا لمتطلبات داخلية لكل شركة على حدة مما اوجد تكرار وعدم توحيد لمستويات التدريب والخلفية العلمية واختلاف درجات وكفاءة الاستجابة للعاملين على المنصات البحرية على مستوى العالم مما كان له أثر سلبي على تحقيق السلامة والأمن والحفاظ على البيئة على هذه المنصات،

ووجود إشكالية خاصة بتوحيد المعايير وبخاصة الخاصة بالتصرف في حالات الطوارئ وأيضا الانتقال ما بين المنصات والشركات العاملة في هذا المجال.

يقدم العديد من الهيئات غير الحكومية الدولية العديد من الدورات التدريبية للعاملين على المنصات البترولية سواء الأرضية أو البحرية مثل المنظمة الدولية لتدريب العاملين على المنصات البترولية (OPITO) والتي تضع العديد من المعايير المتخصصة والمرتبطة مباشرة بطبيعة العمل واحتياجاته التدريبية، والجدول التالي رقم (١) يبين مقارنة بين معايير المنظمة البحرية الدولية ومعايير OPITO)

الجدول رقم (١): مقارنة بين معايير المنظمة البحرية الدولية ومعايير (OPITO) الخاصة بمعايير التدريب للعاملين على المنصات البحرية

IMO معايير المنظمة البحرية الدولية	OPITO معايير منظمة OPITO
• تحديد المعايير على حسب وظائف الاشخاص العاملين على المنصات وبالتالي المعايير التدريبية تحدد لكل مستوى من العمالة • تطبق المعايير على المنصات البحرية المزودة بقوة دفع ذاتية • تقع مسئولية الالتزام بالتطبيق على الدولة صاحبه العلم أو الدولة الساحلية الواقعة المنصة في حدودها الاقليمية. • تحدد معايير المعايير التدريبية للتصدي لحالات الطوارئ فقط • تحدد معايير التدريب فئات محددة من العاملين • تقدم المعايير لفئات محددة بمستوى واحد عام لكل فئة	• المعايير عامة ولا تحتاج أي تخصص وإنما تعتمد على نوع العمل واحتياجات العامل التدريبية أو الوظيفة. • تطبيق المعايير على جميع مستويات صناعة النفط والغاز حتى المنصات الارضية منها. • تقع مسئولية الالتزام بالتطبيق على الشركة المشغلة للحفار أو متطلبات الطرف الثالث المؤجر للحفار. • تحدد المعايير التدريبية لرفع كفاءة الصناعة وادارة الازمات والتصدي لحالات الطوارئ. • تشمل معايير التدريب كافه الفئات بتخصص شديد لكل فئه ولأعمال بذاتها • تقدم معايير التدريب على عدة مستويات

• يتم تحديث البرامج دورياً بأتباع الخطوات المعتادة فى IMO مما تجعل التطوير بطئ للغاية • تشمل المعايير متطلبات خاصة للتدريب على التوعية الأمنية • تشمل على معايير معاهدة STCW الخاصة بالعمالة البحرية • معايير التدريب للاستجابة لحالات الطوارئ تشمل أربعه دورات تدريبية متخصصة • لا تشمل المعايير التعامل مع الهليكوبتر أو معدات الرفع • لا يعطي معيار التدريب الاختلافات بين الجنسيات المختلفة والمناطق الجغرافية أي اعتبار • لا تعتبر معايير سلامة الأشخاص خلال التدريبات المختلفة وحصر المخاطر المحيطة بظروف التدريب • لا تضع المعايير أي تقدير لعدد الدارسين فى الفصل الدراسي الواحد او نسبه المخاطر والمدرب للمتدربين • لاتضع المعايير أي اشتراطات للسلامة الجسدية والضغط العصبي للمتدرب.	مبدئية ومتقدمة وتجديد. • يتم التطوير دورياً من خلال التقييم الدوري ومرجعيه الصناعة عن الدورات التدريبية المقدمة. • التوعية الأمنية غير مدرجه • لا تشمل المعايير على متطلبات للعمالة البحرية. • معايير الاستجابة لحالات الطوارئ تندرج تحت دورة واحدة هى (BOSIT) • تشمل المعايير على معايير خاصة بالتدريب على التعامل مع الهليكوبتر على عدة مستويات وكذلك العمل على معدات الرفع. • تضع المعايير الاختلافات الدولية بين العاملين وكذلك الظروف المناخية والطقس في جميع مناطق العالم. • تضع المعايير ضرورة أجراء تقييم للمخاطر في مكان التدريب وتقدر سلامة المتدرب فى المقام الأول • تضع المعايير نسبة المدرب الى المتدربين • تضع المعايير اشتراطات للسلامة الجسدية للمتدربين وكذلك الضغط النفسي عليه.

٦- نقاط القوة في المعايير الخاصة غير الحكومية

بدراسة المعايير الدولية الصادرة عن المنظمات غير الحكومية تم رصد العديد من نقاط القوة على النحو التالي:

- البرامج التدريبة أكثر واقعية وارتباطا بالبيئة الفعلية للعمل.
- تهتم بالصحة النفسية للمتدرب وسلامة بيئة ومكان التدريب.
- أكثر قوة حيث تجدد على فترات لا تزيد عن أربعة سنوات.
- أكثر تخصص وموجهه لأشخاص بعينهم على حسب المهام الموكلة لهم وليس معايير عامة تطبق على جميع الأفراد.
- بعض المعايير لا يوجد لها مثيل في المعايير المحلية الموضوعة طبقا لتوصيات المنظمة البحرية الدولية IMO.

الخلاصة

١- وضعت المنظمة البحرية الدولية معايير للعاملين على الوحدات البحرية المتحركة العاملة بعيدا عن الساحل ولكنها متطلبات غير كاملة كما هو في معاهدة STCW وجاءت في المدونة (B) غير اجبارية التنفيذ او كقرارات ارشادية غير اجبارية التنفيذ وبالطبع ليس لها ميعاد او الزام للإدارات البحرية بالتنفيذ.

٢- هناك نقص في المعايير الدولية لبعض العمليات الخاصة بالمنصات البعيدة عن الساحل مثل التدريب على اخلاء الهليكوبتر تحت الماء

(HUET) والتـــدريب الخـــاص بمشـــغلي الاونـاش الرافعـة وتـدريب الغطاسـين والعديـد من الوظائف الاخرى المتخصصة.

٣- هناك قصور في الرقابة على تطبيق معايير المنظمة البحرية الدولية وسلطة دولة العلم ورقابة الدولة الساحلية نتيجة لعدم دمجها في
القواعد المحلية في العديد من الدول.

٤- تبين أن هناك بعض القصور فى قرارات المنظمة من حيث المسئولية عن حالات الطوارئ مما يتعارض مع مدونه إدارة السلامة والحفاظ على البيئة (ISM) حيث أشار القرار بأن الربان لدية المسئولية المطلقة عن السلامة والأمن بينما المنصات البعيدة عن الساحل قد أعطت مدير المنصة البعيدة عن الساحل (OIM) المسئولية الكاملة عن المنصة بينما الربان مسئول فقط خلال حالات الطوارئ.

التوصيات

١- لابد من وجود تشريع وطني (مدونة بقرار وزاري) يحدد برامج تدريبية خاصة بأطقم منصات وحفارات البترول سواء الطاقم البحري للحفار أو طاقم الحفار من غير البحريين أو غيرهم من العاملين على المنصات الثابتة بما يتماشى مع المعايير المقبولة عالمياً من معظم الدول.

٢- وضع اشتراطات لاعتماد الدورات التدريبية من قبل الدولة ليسهل على العاملين سهولة التنقل والعمل في مختلف المناطق والدول.

٣- وجود نظام لتبادل الاعتراف لمعادلة الشهادات البحرية وقبولها مثل الشهادات المعتمدة طبقاً لاتفاقية STCW وكذلك البرامج الأخرى المكافئة وخاصة للأطقم من غير البحريين والذى سيكون له الأثر الكبير على زيادة فرص العمل وسهولة الانتقال من شركة لأخرى.

المراجع:

1- IMO, (1978). "International Convention on Standards of Training, Certification, Watch-keeping and certification for Seafarers (STCW 78) as amended. Code (B), Sections (B-V/d), (B-V/e), (B-V/f). IMO

2- IMO, (1991). "Recommended Standards of specialized Training, Qualifications and Certification of key Personnel assigned responsibility for essential marine functions on mobile offshore units". IMO Assembly Resolution A.712 (17). Last retrieved on September (2015) on the following web address: http://www.sjofartsverket.se/upload/5121/712.pdf

3- IMO, (1995). "Recommendation on Maritime safety and Emergency Training for all Personnel working on MOUs". IMO assembly resolution number A.828 (19). Last retrieved on June 2016 on the following web address: https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170301/asocfile/20170301151209/828_19.pdf

4- IMO, (1998). "Application of provisions of the 1978 STCW convention to mobile offshore units (MOUs)". IMO STCW circular number STCW.7/Circ.8. Last retrieved on June 2016 on the following web address:http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Documents/STCW7%20Circulars/8.PDF

5- IMO, (2000). "RECOMMENDATIONS ON TRAINING OF PERSONNEL ON MOBILE OFFSHORE UNITS (MOUs)". IMO Assembly resolution number A. 891(21). Last retrieved (App. 2016) on the following web address:http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Documents/891.pdf

6- IMO, (2014), "Recommendations for the Training and Certification of Personnel on Mobile Offshore Units (MOUs)". IMO Assembly Resolution number A. 1079 (28). Last retrieved (Jun 2016) on the following web address: http://www.iadc.org/wp-content/uploads/2014/02/A-28-Res.1079-Recommendations-for-the-training-certification-of-personnel-on-MOUs.pdf

Statista, (2017). "The portal for statistics". Statista. Last retrieved on June 2017 0n the following web address: https://www.statista.com/

التنظيم القانوني لمسئولية مرحلي البضائع كنتيجة لتغير نمط النقل الدولي للبضائع

إعداد

د. ربان / طارق على حسن أبو العلا
وكيل كلية النقل البحري والتكنولوجيا للدراسات العليا و البحث العلمي

Abstract

The containerization system of cargo has helped to develop the mode of international transport of goods from a Unimodal Transport, involving many separate transport contracts,which requires the intervention of many carriers in order to carry out this transport, Each of whom is responsible for the damage caused to the goods during the stage that he carries out, to a mode of Multimodal Transport involving the combination of more than one means of transport, under the responsibility of a single carrier, who is responsible for the safty of goods since receiving them from the consignor at the place of production in one country, Until deliverd them to the consignee at the places of consumption in another country, Under a single transport document and for a comprehensive fee.

As a result of this development, the responsibility of the Freight Forwarder was changed from the responsibility of his personal mistakes in his limited role as a shipping agent, in the process of keeping or storing the goods until delivered to the consignee or transferring them to another means of transport to the final destination, to full responsibility of goods and its services under a Multimodal Transport contract, as a principal carrier toward the shipper.

The aim of this research paper is to clarify the changing of the legal system of the responsibility of the Freight Forwarder as a Multimodal Transport Operator, as a result of changing the mode of international transport of goods from Unimodal Transport to Multimodal Transport, with his current role in the flow of the international movement of goods, through the provision of door-to-door transport operations and services.

المستخلص

ساعد نظام تحوية البضائع على تطور نمط النقل الدولي للبضائع من نقل أحادي الواسطة يتضمن العديد من عقود النقل المنفصلة، وما يتطلبه ذلك من تدخل العديد من الناقلين علي التتابع لتنفيذ هذا النقل، بحيث يكون كل منهم مسئولاً عن الضرر الذي يحدث للبضائع خلال المرحلة التي يقوم بتنفيذها، إلي نمط نقل متعدد الوسائط يتضمن الجمع بين أكثر من وسيلة نقل، تحت مسئولية متعهد نقل واحد، يتحمل المسئولية عن نقل البضائع من أماكن الإنتاج فى دولة ما إلى أماكن الإستهلاك فى دولة أخرى، وذلك منذ إستلامه لها من المرسل ودخولها في حراسته وحتي تسليمها إلي المرسل إليه، وذلك بموجب وثيقة نقل واحدة ومقابل أجرة شاملة.

وكان طبيعياً نتيجة لهذا التطور أن تتغير مسئولية مرحل البضائع من مسئولية عن أخطائه الشخصية في دوره المحدود كوكيل للشحن، في عملية حفظ أو تخزين البضائع لحين تسليمها إلي المرسل إليه أو ترحيلها علي وسيلة نقل أخري للمقصد النهائي، لتصبح هذه المسئولية شاملة لكل الأضرار التي تصيب البضائع أثناء تواجدها في عهدته بصفته ناقلاً أصيلاً يتعهد أمام الشاحن بتنفيذ عملية نقل البضائع بكامل مراحلها وخدماتها بموجب عقد نقل متعدد الوسائط.

وتهدف هذه الورقة البحثية إلي بيان التغير الذي حدث في التنظيم القانوني لمسئولية مرحل البضائع كمتعهد نقل متعدد الوسائط، نتيجة تغير نمط النقل الدولي للبضائع من نقل أُحادي الواسطة إلي نقل متعدد الوسائط، من خلال ما يقوم به مرحل البضائع حالياً من دور محوري وأساسي في انسيابية حركة النقل الدولي للبضائع و ما يقدمه من خدمات النقل من الباب إلي الباب.

١-المقدمـــة:

تقليدياً ظهر مرحل البضائع كوكيل للشحن، وكان يمثل حلقة الوصل بين مالك البضاعة والناقل، بما يقدمه من اعمال مادية وقانونية تتعلق باستلام أو تسليم البضائع باسم الشاحن ولحسابه، أو تقديم خدمات الشحن من تخزين أو تخليص جمركي علي البضائع، وفي بعض الحالات عمل في نفس الوقت كوكيل بالنسبة للناقل، يقوم باستلام البضائع منه ويتولي تسليمها إلي المرسل إليه، أو ترحيلها علي وسيلة نقل أخري لتصل إلي مقصدها النهائي (Ramberg,1998).

ترتب علي ذلك أن مسئولية مرحل البضائع أو وكيل الشحنة Forwarding Agent خلال هذه المرحلة لم تكن تتعدي في نطاقها مسئولية الوكيل العادي، و الذي يُسأل عن أخطائه الشخصية المتمثلة في عدم تنفيذ تعليمات موكله او الخروج عن حدود الوكالة.

وفى مطلع الستينيات من القرن الماضي ومع ظهور الحاويات كأوعية لنقل البضائع بحراً فى بادئ الأمر، شرع مرحلو البضائع في إستخدام الحاويات في نقل البضائع ذات الشحنات المتماثلة، والمملوكة لشاحنين مختلفين والمتجهة لمقصد واحد، من خلال القيام بأعمال التغليف والتجميع consolidation ثم تحوية تلك البضائع، واتخاذ ترتيبات نقلها لحساب العملاء نظير عمولة. (ملش ٢٠١٤)

أعقب ذلك تطور في إستخدام الحاويات، حيث أصبح من الممكن تحميلها علي وسائل النقل المختلفة مثل عربات السكك الحديدية والمركبات البرية، ونقلها بما تحويه من بضائع من نقطة التحميل إلى نقطة الوصول النهائية عبر وسائط النقل المختلفة دون حاجة إلى تفريغ البضائع من الحاوية اثناء تحميلها او تفريغها من وسيلة نقل لأخرى، وهوما عُرف بعملية نقل البضائع من الباب إلي الباب Door To Door Transportation (UNCTAD/2003)

ومع ظهور الحاويات حدث تطور في نمط النقل الدولي للبضائع، فبعد أن كان النقل الدولي للبضائع يتم تنفيذه من أماكن الإنتاج فى دولة ما إلى أماكن التوزيع والإستهلاك فى دولة أخرى عبر وسائط النقل المختلفة من خلال عدة عقود نقل منفصلة برية و بحرية و جوية، وتحت مسئولية ناقليين متعددين (نقل أحادي الواسطة) أصبح النقل الدولي للبضائع يتم من خلال التأليف بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل المختلفة وبإستخدام وثيقة نقل واحدة تغطي كافة مراحل النقل، وهو ما أُطلق

عليه (النقل المتعدد الوسائط) Multimodal Transport.

وبعد أن كانت المسئولية عن البضائع تقع بشكل منفصل علي عاتق الناقل الذي حدث الهلاك أو التلف للبضائع في خلال مرحلة النقل الذي يقوم بتنفيذها، ضمن سلسلة من عقود النقل الأحادية الواسطة، أصبحت المسئولية عن البضائع بموجب نظام النقل المتعدد الوسائط تقع علي عاتق شخص واحد هو متعهد النقل المتعدد الوسائط Multimodal Transport Operator، و الذي يُسأل - بصفته أصيلاً - عن تنفيذ عملية نقل البضائع و ما قد يصيبها من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم، من وقت إستلامها من الشاحن ودخولها في حراسته في جهة القيام حتي تسليمها للمرسل إليه في جهة الوصول النهائية خلال كافة مراحل النقل المتعاقبة، على أساس عقد نقل واحد (عقد النقل المتعدد الوسائط)، وذلك مقابل أجرة نقل شاملة، و بصرف النظر عن قيامه بتنفيذ عملية النقل بنفسه أو من خلال ناقلين يتعاقد معهم من الباطن علي تنفيذ مرحلة أو أكثر من مراحل النقل.

ومع هذا التغيير في نمط النقل الدولي للبضائع، كان لا بد لمرحلي البضائع أن يتكيفوا مع هذا التحول الجديد في نظم النقل الحديثة، ولم يعد كافيا الإكتفاء فقط بالمهام "التقليدية" (acting as an agent)، والتي تقتصر علي مجرد مساعدة الأطراف في تنفيذ عقد نقل البضائع كمجرد وكلاء عن عملائهم، بل تعدي دورهم إلي مرحلة "القيام بالنقل" "undertaking the carriage" أما بوسائل النقل الخاصة بهم أو عن طريق اتخاذ ترتيبات خاصة بتنفيذ النقل مع مقدمي خدمات النقل الآخرين (Bradfield,2009).

ومنذ الثمانينيات من القرن الماضي ظهر في الممارسة العملية تحول الكثير من مرحلي البضائع إلي القيام بدور الناقلين، واصبح مرحلو البضائع يقومون بتقديم خدمات متكاملة لنقل البضائع من الباب إلي الباب كمتعهدي نقل متعدد الوسائط، يتحملون المسئولية أمام الشاحن ومستلم البضائع عن كافة مراحل النقل بصفة ناقل متعاقد أصيل (acting as principal carrier).

وكناقل أصيل شاع في العمل اطلاق عدة تسميات علي مرحل البضائع، مثل متعهد النقل المتعدد الوسائط Multimodal Transport Operator (MTO) أو مقدمي الخدمات لوجيستية logistics service provider أو متعهدي النقل غير المالكين للسفن Non-Vessel Owning / Operating Common Carrier (NVOCC) (وهم الذين يتولون القيام بتنفيذ النقل بغير وسائل النقل الخاصة بهم، من خلال التعاقد مع عدة ناقلين من الباطن لتنفيذ كل أو بعض مراحل النقل. (Zuidwijk, 2003).

وتحديداً لنطاق البحث، فسنتناول في هذه الورقة دراسة تفصيلية للتنظيم القانوني الخاص بمسئولية مرحل البضائع بوصفه متعهد نقل متعدد الوسائط، كأحدث أطوار المراكز القانونية التي يشغلها حالياً مرحل البضائع، وذلك وفقاً للتنظيم الوارد بالشروط القياسية FIATA1992 والمطبقة بسند الشحن "FBL-92" (FIATA Bill of Lading) والذي أصدره الاتحاد الدولي لجمعية مرحلي البضائع The International Federation of Freight Forwarders Association (FIATA) (الاتحاد الدولي لجمعية مرحلي البضائع FIATA هي منظمة غير حكومية تأسست في عام ١٩٢٦ تمثل صناعة ترحيل البضائع في جميع أنحاء العالم. تنقسم إلي ثلاثة مؤسسات رئيسية تغطي الشحن الجوي، والتسهيلات الجمركية والنقل المتعدد الوسائط. لكل منها مجلس استشاري خاص ومجموعات عمل.) وذلك بإعتباره من أهم الوثائق الإتفاقية التي تنظم

تنفيذ عقود النقل المتعدد الوسائط والذي يجرى إستخدامه حالياً بين مرحلى البضائع في معظم بلاد العالم على نطاق واسع. مع بيان الحدود التي تفصل بين مسئولية مرحل البضائع في المراكز القانونية التقليدية التي يقوم بها كوكيل للشحن، أو كوكيل بالعمولة للنقل، وبين مسئوليته كناقل متعاقد أصيل يُسأل أمام الشاحن عن كافة الأضرار التي تصيب البضائع اثناء تواجدها في عهدته خلال مراحل النقل المتعدد الوسائط الذي يقوم بتنظيمه.

٢-الأحكام العامة التي تنظم عمل مرحل البضائع كمتعهد نقل متعدد الوسائط:

على الرغم من أن سند الشحن FBL معنون ب «FIATA Multimodal Transport Bill of Lading » (بما يعني أنه يستخدم كبوليصة شحن لتنفيذ عقود النقل المتعدد الوسائط)، إلا أن الشروط الواردة في السند تسري أيضا إذا تم تنفيذ النقل خلال واسطة نقل واحدة فقط من وسائل النقل (الشرط الأول من شروط سند الشحن FBL) مما يستفاد منه أن نطاق التطبيق الخاص بسند الشحن FBL يتسع ليشمل عقود النقل المتعدد الوسائط فضلاً عن عقود النقل الأحادي الواسطة.

هذا ويبين الشرط الثاني من شروط سند الشحن FBL في الفقرة الأولي منه الاثار التي تترتب علي قيام مرحل البضائع باصدار هذا السند بنصها علي أنه" بقيام متعهد النقل متعدد الوسائط باصدار سند الشحن FBL:

أ- يتعهد متعهد النقل باسمه بأداء خدمات النقل لجميع مراحل النقل بالكامل بما في ذلك إستلام وتجميع وتوزيع الشحنات / الحاويات وتأجير الفراغات والمساحات اللازمة لنقل البضائع علي وسائل النقل المختلفة Rigtering Mandy (Verena,2009)، من المكان الذي تؤخذ البضائع في عهدته taken in charge (مكان التسلم المحدد في سند الشحن) إلى مكان التسليم المحدد كذلك في سند الشحنFBL (عرفت الشروط القياسية لسند الشحن للنقل المتعدد الوسائط FBL1992 المقصود بمصطلح (taken in charge) بأنه يعني أن البضائع قد تم مناولتها لمرحل البضائع و تم قبولها لتنفيذ النقل بمعرفة مرحل البضائع من مكان التسلم المحدد في سند الشحن FBL للنقل المتعدد الوسائط.)

ب- اصدار وثيقة النقل موقعاً عليها بما يفيد إستلام البضائع و تدوين البيانات الخاصة بالبضائع بها بعد التأكد من مطابقة البضائع للبيانات المقدمة من الشاحن

ج- يتحمل متعهد النقل المسئولية على النحو المبين في هذه الشروط (و عليه إختيار أنسب الناقلين – إذا عهد بالنقل كله أو في مرحلة أو أكثر منه لناقلين من الباطن – عبر وسائط النقل المختلفة بما يحقق سرعة النقل. ملش، ١٩٩٦)

والأصل أن يصدر السند في شكل قابل للتداول (negotiable form) ما لم يُوضع عليه علامة «غير قابلة للتداول» (non negotiable). وهو بذلك يعتبر سند ملكية للبضائع المبينة به، يتيح لحامله الشرعي من خلال التوقيع علي السند إستلام أو نقل ملكية البضائع المذكورة فيه (الشرط ١/٣ من شروط سند الشحن FBL).

والمعلومات الواردة في السند تقوم دليلا ظاهراً على دخول البضائع في عهدة مرحل البضائع بالوصف المبين بالسند ما لم يثبت عكس ذلك، مثل تدوين عبارات (« shipper's weight, load and count», «shipper-packed container») أو اي تعبيرات أخري مماثلة مضافة إلي النص المطبوع أو مكتوبة عليه. ومع ذلك، لا يجوز إثبات عكس البيانات الواردة بالوثيقة إذا تم تحويل هذا الوثيقة إلى المرسل إليه حسن النية، الذى قبلها بدوره وتصرف بناء على ماورد بها من بيانات (الشرط ٢/٣ من شروط سند الشحن FBL للنقل المتعدد الوسائط).

ويلزم الشرط الرابع من سند الشحن FBL في

فقرته الأولي المرسل (Consignor) (Consignor» means the person who concludes the multimodal transport contract with the Freight Forwarder) بضرورة إبلاغ مرحل البضائع بالمعلومات المتعلقة بطبيعة البضائع الخطرة المقرر شحنها قبل مناولتها لمرحل البضائع ودخولها في عهدته، وإبلاغه إذا لزم الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها حيالها. (Goods» means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the Freight Forwarder, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck)

وتعطي الفقرة الثانية من الشرط الرابع من شروط سند الشحنFBL لمرحل البضائع - في حالة إهمال المرسل في تقديم مثل هذه المعلومات إلي مرحل البضائع مع جهل هذا الأخير بطبيعة هذه البضائع والاحتياطات اللازمة الواجب إتخاذها حيالها – الحق في إتخاذ ما يلزم حيال تفريغها في أي مكان أو تدميرها دون تحمل أي تعويض تجاه المرسل. وتلزم نفس الفقرة من جهة أخري المرسل أن يعوض مرحل البضائع عن كل خسارة أو ضرر أو نفقات تحملها نتيجة نقل هذه البضائع أو تقديم أي خدمات متعلقة بهذا الأمر. ويقع عبء إثبات أن مرحل البضائع كان يعرف بالضبط طبيعة الخطر الذي يُشكله نقل البضائع المذكورة على المرسل.

أما الفقرة الثانية من الشرط الثاني من شروط سند الشحن FBL فتقرر مدي مسئولية مرحل البضائع عن الأفعال الصادرة عن مستخدميه ووكلائه أو الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ الخدمات المنصوص عليها في سند الشحن فتنص علي أنه" مع مراعاة الشروط الواردة في سند الشحن FBL ، يكون مرحل البضائع مسئولاً عن الأفعال أو الإمتناع الصادرة من تابعيه أو وكلائه الذين يتصرفون ضمن نطاق وظائفهم. أو أي شخص اخر يستعين به لأداء الخدمات المقررة في العقد ، كما لو كانت تلك الأفعال أو الإمتناع صادرة منه شخصياً.

٣-التعريف بمرحل البضائع كمتعهد نقل متعدد الوسائط:

٣-١ عرف سند الشحن FBL **للنقل المتعدد الوسائط «مرحل البضائع» بأنه يعني"** متعهد النقل المتعدد الوسائط الذي يصدر سند الشحن FBL والذي يرد اسمه في صدر الوثيقة، والذي يتحمل المسئولية عن أداء عقد النقل المتعدد الوسائط باعتباره ناقلاً".

<u>بناء علي التعريف السابق يمكن القول بأن مرحل البضائع عندما يعمل كمتعهد نقل متعدد الوسائط ينبغي أن تتوافر فيه الشروط التالية:</u>

أ- **شخص (طبيعي أو معنوي) يقوم بإبرام عقد النقل مع الشاحن** أما بنفسه أو عن طريق من ينوب عنه.

ب- **ناقل أصيل**principal carrier أي يتصرف عند إبرامه لعقد النقل كأصيل، فيبرمه باسمه و لحسابه.

ت- **مسئول عن تنفيذ عملية النقل بجميع مراحله:** سواءً كان هو الناقل الفعلي المنفذ لعملية النقل برمته، أو تولي تنفيذ جزء (مرحلة أو أكثر) من النقل ويعهد بباقي أجزاء النقل لناقلين اخرين من الباطن يعملون لحسابه. ففي جميع هذه الحالات يكون متعهد النقل مسئولاً عن إتمام عملية النقل أمام الشاحن.

ث- **مسئول عن تعويض الشاحن عما قد يصيب البضائع** من ضرر أثناء تواجدها في حراسته، حتي ولو كان هذا الضرر قد حدث في مرحلة من مراحل النقل لا يتولي

هو بنفسه تنفيذها.

ج- **مسئول عن اصدار وثيقة النقل متعدد الوسائط للشاحن:** تغطي كافة مراحل النقل المختلفة، والتي تثبت ليس فقط وجود عقد نقل متعدد الوسائط، وإنما تثبت أيضاً أن متعهد النقل المتعدد الوسائط قد أخذ البضائع فى عهدته وأنه يتعهد بتسليم البضائع وفقاً لشروط العقد إلي المرسل إليه. كما أنه يوقع عليها.

٢-٣ بناء علي ما سبق يمكن التمييز بين مرحل البضائع عندما يعمل كمتعهد نقل متعدد الوسائط، وبين المراكز القانونية والأدوار الأخري التي يقوم بها علي النحو التالي:

أ- **فمن ناحية يتميز مرحل البضائع في مركزه القانوني كمتعهد نقل متعدد الوسائط عن مركزه كوكيل عادي** ، في أن الأخير يلتزم بإبرام العقود باسم و لحساب موكله، وفي حدود التعليمات المحددة في عقد الوكالة المبرم بينه وبين موكله، ومن ثم فإن اثار العقود التي يبرمها مرحل البضائع كوكيل عادي تنصرف مباشرة إلي موكله، فهو ليس طرفاً في العقود التي يبرمها عن موكله، وبالتالي لا يقع علي عاتقه أي مسئولية مترتبة علي الإخلال بالالتزامات الواردة في هذه العقود، إلا في حالة خروجه عن حدود وكالته أو التعليمات المحددة له من قبل موكله. بينما متعهد النقل متعدد الوسائط طرف أصيل في العقود التي يبرمها باسمه ولحسابه الشخصي، وبالتالي تنصرف اثار هذه العقود إليه مباشرة، كما تقع علي عاتقه المسئولية عند إخلاله بالالتزامات التي تفرضها عليه هذه العقود تجاه الطرف المتعاقد الاخر.

ب- **ومن ناحية أخري يتميز مرحل البضائع في مركزه القانوني كمتعهد نقل متعدد الوسائط عن مركزه كوكيل بالعمولة للنقل من عدة نواحي:**

(١) مرحل البضائع كمتعهد نقل متعدد الوسائط يلتزم بتنظيم وتنفيذ عملية النقل بمراحلها المختلفة كناقل متعاقد أصيل في عقد النقل الذي يجمع بينه وبين الشاحن، باسمه الشخصي و لحسابه أيضاً. أما مركزه القانوني كوكيل بالعمولة للنقل، فهو وإن كان يلتزم كذلك بتخطيط وتنفيذ عملية النقل بأكملها باسمه إلا أنه يتولي القيام بذلك بصفته وكيلاً عن الشاحن، أي لحساب الشاحن مقابل(عمولة) وليس بصفته ناقلاً (تنص المادة ٢٧٣ من قانون التجارة علي أن " الوكالة بالعمولة للنقل عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل بأن يبرم بأسمه و لحساب موكله عقداً لنقل أشياء....." ومن هنا يتضح أن الوكيل بالعمولة للنقل يلتزم مثل الوكيل العادي بإبرام العقود لحساب موكله ولكنه علي خلاف الوكيل العادي يلتزم بإبرام هذه العقود بإسمه الشخصي. فالتعاقد الشخصي هو المعيار الذي ميز به قانون التجارة الجديد الوكيل بالعمولة للنقل عن الوكيل العادي، فالأخير يبرم التصرف القانوني باسم و لحساب موكله بينما الوكيل بالعمولة للنقل يبرم التصرف باسمه هو الشخصي ولحساب موكله. ويترتب علي ذلك مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل عن أي إخلال في تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها، لأنه طرف أصيل في هذه العقود، بينما لا تترتب مثل هذه المسئولية علي العقود التي يبرمها الوكيل العادي، لأنه ليس طرفاً في هذه العقود، إلا في حالة خروجه عن حدود وكالته)

(٢) أساس التزام متعهد النقل متعدد الوسائط هو عقد النقل (وثيقة النقل متعدد الوسائط) ، بينما أساس التزام الوكيل بالعمولة للنقل هو عقد الوكالة بالعمولة مع الشاحن (تنص المادة ٢٧٧ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ علي أن" يضمن الوكيل بالعمولة للنقل سلامة الراكب أو الشيء موضوع النقل. ويقع باطلاً كل اتفاق على غير ذلك". هذا ويري الفقه المعاصر في إصطلاح "ضامن" الذي تضمنته المادة ٢٧٧ ، أن التزام الوكيل بالعمولة للنقل هو إلتزام بتحقيق نتيجة معينة، تتمثل في وصول

البضائع إلي المكان المحدد وفي الميعاد المتفق عليه وفي حالة سليمة، فإذا أخل بالتزاماته يفترض فيه المسئولية بمجرد وقوع الضرر. حسن، ٢٠٠٤).

(٣) وثيقة النقل التي يصدرها مرحل البضائع كمتعهد نقل متعدد الوسائط للشاحن، هي وثيقة نقل واحدة شاملة لكل مراحل النقل مقابل أجرة شاملة، بينما وثائق النقل الصادرة من مرحل البضائع كوكيل بالعمولة للنقل هي وثائق متعددة يصدرها الناقلون المتعددون المنفذون لمراحل النقل المختلفة، وهي تصدر للوكيل بالعمولة للنقل و باسمه وليس للشاحن أو باسمه، ويتسلمها الوكيل بالنيابة عن الشاحن ولحسابه.

(٤) الشاحن في علاقته القانونية مع مرحل البضائع كمتعهد للنقل متعدد الوسائط يعتبر أجنبياً عن عقود النقل التي أبرمها متعهد النقل متعدد الوسائط مع الناقلين الذين يستخدمهم في تنفيذ بعض أو كل مراحل النقل من الباطن، ومن ثم فلا يحق له (أي للشاحن) الرجوع عليهم في حالة هلاك أو فقد أو تلف او التأخير في وصول البضائع (أي بموجب المسئولية العقدية، ولكن يمكنه الرجوع عليهم بموجب المسئولية التقصيرية)، بل الشاحن يرجع علي متعهد النقل متعدد الوسائط بمقتضي عقد النقل المتعدد الوسائط المبرم بينهما.

بينما الشاحن له الخيار بين الرجوع علي الوكيل بالعمولة للنقل بمقتضي عقد الوكالة في حالة إخلال الوكيل بالتزاماته طبقا لعقد الوكالة، أو الرجوع علي الناقلين الذين استخدمهم الوكيل مباشرة بمقتضي المسئولية التضامنية بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل الذي حدث التلف أو الفقد أو التأخير للبضائع في المرحلة التي تولي تنفيذ النقل خلالها. (تنص المادة ٢٥٢ من ق ت ب علي أنه" إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسئولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلاً كل شرط على خلاف ذلك." ويلاحظ أنه علي الرغم من جواز رجوع الشاحن علي كل من الوكيل بالعمولة للنقل والناقل بالتضامن، إلا أنه يجب التمييز بين حالة تعدد الناقلين الخاضعين لنظام قانوني واحد (مثل النقل المتتابع البحري)، والناقلين المتعددين الذين لا يخضعون لنظام قانوني واحد (مثل النقل المتتابع المختلط)، ففي الحالة الأولي فقط يخضع جميع الناقلين لنظام قانوني واحد، و تتحدد أيضاً مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل تبعاً لهذا النظام، فمن المتصور في هذه الحالة وجود تضامن بين الناقلين والوكيل بالعمولة للنقل. بينما في الحالة الثانية أي حالة النقل المتتابع المختلط، فالناقلون لا يخضعون لنظام قانوني واحد، و يختلف تبعاً لذلك أساس و مدي مسئوليتهم، ولذلك لا يمكن أن ينشا التضامن بين مختلف الناقلين أو بينهم وبين الوكيل بالعمولة . دويدار، ٢٠١٤).

ت- <u>ومن ناحية ثالثة يتميز مرحل البضائع في مركزه القانوني كمتعهد نقل متعدد الوسائط عن مركزه كوكيل عبور (الترانزيت)</u> في أن وكيل العبور (الترانزيت) (تشير هذه التسمية إلي المرحلة التي يتم فيها نشاط معين من قبل مرحل البضائع، وهي مرحلة الترانزيت أو العبور. عوض، ١٩٩٢) ، هو الشخص الذي يتسلم البضائع من أحد الناقلين في نهاية مرحلة النقل التي يقوم بتنفيذها هذا الناقل، ليقوم بعد ذلك بتسليمها للناقل التالي، أي أنه يتولي تحقيق الوصل بين مرحلتين من مراحل النقل المجزأ، و ينحصر دوره في أداء العمليات القانونية والمادية التي يتطلبها مرور البضائع في الترتنزيت، وهنا تنعقد المسئولية القانونية عن البضائع لوكيل العبور حتي يقوم بتسليمها للناقل الثاني (طه، ٢٠٠٠). هذا الدور الذي يقوم به وكيل العبور قد يؤديه بالوكالة عن الشاحن كما قد يؤديه بالوكالة عن الناقل، وهو يقوم بهذا الدور في سلسلة النقل باسمه ولكن لحساب موكله.

أما مرحل البضائع كمتعهد نقل متعدد الوسائط، فيرتبط مع الشاحن بعقد نقل متعدد الوسائط وليس عقد وكالة، بالإضافة إلي أنه يقوم بتنفيذ عملية النقل بجميع مراحلها بما

فيها متابعة ترحيل البضائع بين مراحل النقل المختلفة كجزء من التزاماته كناقل متعدد الوسائط وليس كوكيلاً للعبور (بينما لا يعد وكيل العبور ناقلاً، لأن التزامه الرئيسي ليس تغيير مكان البضاعة، وإن كان يتلقي البضاعة في المكان الذي ينتهي فيه النقل الأول و يسلمها في المكان الذي يبدأ فيه إعادة الإرسال، فإن هذا تحريك للبضاعة لمسافة قصيرة لا يمثل الجانب الأساسي في مهامه. طه، ١٩٩٥).

ث- **يتميز أخيراً مرحل البضائع في مركزه القانوني كمتعهد نقل متعدد الوسائط عن مركزه كوكيل للسفينة** في أن الأخير بوصفه وكيلا عن المجهز يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة (مثل عمليات استقبال السفن وإجراءات الترخيص اللازمة لمغادرة السفينة وسداد رسوم الإرشاد والقطر والإشراف على تموين السفن والإصلاحات اللازمة والاتصال بإدارة الحركة بالموانئ لسرعة التراكي أو المغادرة، وتوقيع مستندات الشحن باسم و لحساب مجهز السفينة. عنبر، ٢٠١٤)، ومن ثم فهو يتماثل في مركزه القانوني مع الوكيل العادي من حيث إنتقال اثار التصرفات القانونية التي يقوم بها إلي ذمة موكله (من الأمور المسلم بها أن وكيل السفينة يكون مسئولاً في مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها هو أو مستخدميه في تنفيذ العقد، كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أوفي تسليمها إلي المرسل إليهم أو أهمل في العناية بها حين كانت في حوزته بعد تفريغها فأصابها العطب، و تكون مسئوليته في هذه الحالة مسئولية تقصيرية. صرخوة، ١٩٨٥). بينما متعهد النقل متعدد الوسائط ينفذ جميع مراحل النقل بما تتضمنه من أعمال قانونية وإجرائية وإدارية مرتبطة بها، وهو يقوم بذلك باسمه ولحسابه ، كما أنه يُسال أمام الشاحن عن سلامة البضائع خلال عملية النقل بجميع مراحلها عن أخطائه و أخطاء تابعيه ومستخدميه.

٤- أحكام مسئولية مرحل البضائع كمتعهد للنقل في سند الشحن FBL للنقل المتعدد الوسائط :

يتناول الشرط السادس من شروط سند الشحن FBL للنقل المتعدد الوسائط أحكام المسئولية المتعلقة بمرحل البضائع بمقتضي هذا السند في ستة فقرات علي التفصيل التالي:

أ-**النطاق الزمني لمسئولية مرحل البضائع:**
فترة مسئولية مرحل البضائع بمقتضي هذا السند تغطي الوقت من دخول البضائع المنقولة في عهدته إلى وقت تسليمها إلي المرسل إليه (Clause 6-1).

ب- **حالات و أساس مسئولية مرحل البضائع:**
يكون مرحل البضائع مسئولاًعن هلاك أو تلف البضائع المنقولة وكذا مسئولاًعن التأخير في تسليمها إذا كانت الواقعة التي تسببت في حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم تمت بينما كانت البضاعة محل الهلاك أو التلف أو التأخير موجودة في عهدته على النحو المحدد في Clause 2.1.a ، إلا إذا أثبت مرحل البضائع عدم صدور أي خطأ أو إهمال من جانبه، أو من جانب أي من مستخدميه أو وكلائه أو أي شخص اخر مشار إليه في الشرط ٢.٢. هو الذي تسبب أو ساهم في هذا الهلاك أو الضرر أو التأخير. ومع ذلك، سيكون مرحل البضائع مسئولاً فقط عن الضرر الناتج من التأخير في تسليم البضائع إذا كان المرسل أعلنه عن مصلحته في التسليم في وقت بعينه وتم قبول ذلك من قبل مرحل البضائع، ونُص علي هذا التوقيت في سند الشحن. (Clause 6-2). ويستفاد من هذا النص ما يلي:

(١) أن سند الشحن FBL للنقل المتعدد الوسائط يقرر **حالات ثلاث** لإنعقاد مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن البضائع وهي

(هلاك أو تلف البضائع المنقولة أو التأخير في تسليمها) وذلك خلال فترة النطاق الزمني لمسئولية الناقل، (أي خلال الفترة التى تكون فيها البضائع المنقولة في عهدة الناقل). (المقصود بهلاك البضائع، هو زوالها أو تلاشيها. ويتخذ الهلاك إحدى صورتين: الأولي: الهلاك الكلى: ويشمل حالة الهلاك المادى للشيء، كما لو احترقت البضائع، ويشمل أيضاً حالة الفقد المادى للشيء كما لو سرقت البضائع مثلاً أو غرقت السفينة بما تحمله من بضائع. و الصورة الثانية هي الهلاك الجزئى: كما لو وصلت البضاعة ناقصة فى وزنها أو من حيث عدد الطرود (محكمة النقض، الطعن رقم ١١٩٤ سنة ٦٠ ق جلسة٢٠٠١/١٢/٢٤ - نقض جلسة ١٩٨٧/١٢/٢ س٣٨ ج٢ ص ١١٥٢)، أما تلف البضائع يتحقق عندما يسلم متعهد النقل البضائع إلى المرسل إليه فى حالة مغايرة للحالة التي تسلمها عليها من المرسل، أو عندما لا تصلح البضائع للإستعمال في الغرض الذي أعدت من أجله ، ومثال ذلك عطب شحنة فاكهة لسوء التهوية أو ذبول شحنة زهور، فالتلف هو مجرد عوار البضاعة أو عطبها بحيث يكون لذلك تأثير على قيمتها، وتلف البضائع يتخذ كذلك إحد صورتين: تلفاً كلياً يشمل التلف الذي يصيب البضائع كلها، و تلفاً جزئياً مقصوراً على جزء فقط من البضاعة. (حسن ، ١٩٦٥)

(٢) أن سند الشحن FBL للنقل المتعدد الوسائط يقيم مسئولية مرحل البضائع علي أساس الخطأ المفترض (presumed fault)، حيث يُسأل مرحل البضائع عن الهلاك أو التلف وكذا عن التأخير فى التسليم، إذا وقع الحادث الذى سبب الهلاك أو التلف أو التأخير خلال فترة وجود البضاعة فى حراسته، ما لم يثبت أن الضرر لا يرجع إلى خطأ أو إهمال صادر منه شخصياً أو من أحد مستخدميه أو وكلائه أو أي شخص اخر يستخدمه في تنفيذ عقد النقل، ومن ثم فلا يحتاج المدعي إلا إلي إثبات وقوع الضرر حتي تقوم مسئولية متعهد النقل، فيُفترض خطأه، ويبقي علي مرحل البضائع أن يقيم الدليل علي عدم مسئوليته أو عدم خطئه هو أو أحد مستخدميه أو وكلائه.

ت- <u>التأخير فى تسليم البضائع</u>: يتولي الشرط ٣/٦ بيان كيفية حدوث التأخير في تسليم البضائع بنصه علي أنه" لا يضمن مرحل البضائع وقت وصول البضائع ومن ثم يحدث التأخير في التسليم، عندما لا تُسلم البضائع فى الميعاد المتفق عليه صراحة، وفى حالة عدم وجود مثل هذا الاتفاق، خلال الفترة التى كان من المعقول أن يستغرقها متعهد نقل مجتهد إذا وُجد في مثل هذه الظروف". **وهو ما يستفاد منه أن التأخير فى تسليم البضاعة يحدث فى إحدى حالتين:** <u>الحالة الأولى</u>: إذا لم تسلم البضائع خلال الميعاد المتفق عليه أو المنصوص عليه صراحة بين الأطراف في سند الشحن، <u>والحالة الثانية</u>: إذا لم يكن هناك ثمة اتفاق بين الأطراف علي وقت محدد للتسليم، فيقع التأخير إذا لم تسلم البضاعة فى خلال المدة التى كان من المعقول أن يستغرقها متعهد نقل مجتهد إذا وُجد في مثل ظروف الناقل المتسبب في التأخير.

ث- ومن أجل وضع حد للتأخير في وصول البضاعة، فلقد أقام الشرط Clause 6-4 قرينة للمدعي يجوز له معها إعتبار البضائع - فى حالة عدم وجود دليل على خلاف ذلك - في حكم الهالكة، وذلك إذا انقضت مدة تسعين يوما متصلة تلى تاريخ التسليم المبين في الشرط (6/3) دون أن تسلم البضائع.

ج- <u>حالات الإعفاء العامة من المسئولية</u>:

يعفي متعهد النقل من المسئولية بسبب واحد أو أكثرمن هذه الأسباب أو الأحداث:

(١)فعل أو امتناع من التاجر«Merchant» (Merchant» means and includes the Shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of this FBL, the Receiver and the Owner of the Goods..)، أو أي شخص اخر بخلاف مرحل البضائع يتصرف نيابة عن التاجر.

(٢)عدم كفاية أو خلل في التغليف أو العلامات و / أو أرقام.

(٣)المناولة والتحميل والتستيف أو تفريغ

البضائع من قبل التاجر أو أي شخص يتصرف نيابة عنه

(٤) عيب كامن في البضائع .

(٥) إضراب، أو صدام، أوتوقف عن العمل من قبل العمال. (Clause 6-5)

ويلاحظ أن هناك ثلاثة حالات إعفاء أخري من المسئولية نُص عليها حال إشتمال النقل علي مرحلة نقل بالبحر أو المجاري المائية الداخلية، جاء بيانها في الشرط (Clause 6-6) ، بيانها كالتالي:

- فعل أو إهمال من الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.
- الحريق، ما لم يكن ناتجاً عن الخطأ الفعلي من جانب الناقل.
- ومع ذلك، يشترط دائما أنه كلما كان الهلاك أو الضرر ناتجاً عن عدم صلاحية السفينة للإبحار، يمكن لمتعهد النقل المتعدد الوسائط إثبات القيام بالعناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للإبحار عند بدء الرحلة."(جاءت هذه الحالات علي غرار قواعد لاهاي/ فيسبي). ويهدف هذا النص إلي ضمان إستفادة مرحل البضائع من نفس الاعفاءات المقررة للناقل البحري الذي قد يعهد إليه مرحل البضائع بتنفيذ مرحلة النقل البحري من الباطن، و ذلك عند رجوع المطالب علي مرحل البضائع في حالة وقوع أي ضرر خلال مرحلة النقل البحري، وذلك بالنص علي هذه الاعفاءات في سند الشحن.

٥-حدود مسئولية مرحل البضائع في سند الشحن FBL للنقل المتعدد الوسائط :

فرقت الشروط القياسية FIATA1992 بين حدود مسئولية مرحل البضائع في حالة الضرر غير المحدد الموضع و بين حدود تلك المسئولية في حالة الضرر المحدد الموضع، وذلك علي التفصيل التالي:

أولاً: التعويض عن الهلاك أو التلف في حالة الضرر غير المحدد الموضع (Unlocalized loss) بالنسبة للنقل الذي يشتمل على مرحلة نقل بحرية أو نقل فى الممرات المائية الداخلية:

تنص الفقرة الثالثة من الشرط الثامن من شروط سند الشحن FBL علي أنه" مع مراعاة أحكام الفقرات الفرعية (from 8/4 to 8/9) فإن مسئولية مرحل البضائع - في أي حال من الأحوال- عن أي خسارة أو ضرر يحدث للبضائع لا يجب أن تتجاوز ما يعادل ٦٦٦.٦٧ SDR عن كل طرد أو وحدة أو ٢ SDR لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو التالفة، أيهما أعلى، ما لم يكن قد تم الإعلان عن طبيعة وقيمة البضاعة من قبل المرسل وقبلها مرحل البضائع قبل دخول البضائع في عهدته، وأُدرجت هذه القيمة في سند الشحن، ففي هذه الحالة تكون القيمة المعلن عنها هي قيمة التعويض الذي يلتزم به مرحل البضائع."

ويستفاد من النص السابق أنه:

- إذا كان المرسل قد بين جنس البضاعة وقيمتها لمرحل البضائع قبل أن يتسلمها هذا الأخير وتدخل فى حراسته ويقوم بتدوين هذا البيان فى سند الشحن، ففي هذه الحالة يمتنع على مرحل البضائع أن يتمسك بالتحديد القانونى الوارد "بالشروط القياسية" ويلزم بتعويض الضرر كاملاً (اي التعويض المعادل للقيمة المبينة من قبل المرسل لمرحل البضائع قبل دخول البضائع في عهدته، و التي قام الأخير بتدوينها فى سند الشحن).

- أما إذا لم يبين المرسل قيمة وطبيعة البضائع، فلا يُسأل مرحل البضائع حينئذ - عما قد يصيب البضاعة من هلاك أو تلف – إلا في حدود ما لايجاوز قيمته ٦٦٦.٦٧ وحدة سحب خاصة (SDR) لكل طرد أو وحدة، أو ٢ وحدة

سحب خاصة لكل كيلو جرام من الوزن الاجمالى للبضائع الهالكة أو التالفة، أى الحدين أعلى. (تتماثل القيمة الواردة في هذه الفقرة مع قيمة التعويض الذي قرره بروتوكول ديسمبر ١٩٧٩ المعدل لإتفاقية بروكسل لسندات الشحن علي الناقل البحري في حالتي الهلاك أو التلف الذي يحدث للبضائع المنقولة، ويتطابق أيضاً مع قيمة التعويض المقررة علي متعهد النقل متعدد الوسائط طبقاً للقاعد ١/٦ من قواعد UNCTAD/ICC)

ثانياً: التعويض عن الهلاك أو التلف في حالة الضرر غير المحدد الموضع Unlocalized loss بالنسبة للنقل الذي لا يشتمل علي مرحلة نقل بحرية أو نقل في الممرات المائية الداخلية:

تنص الفقرة الخامسة من الشرط الثامن من شروط سند الشحن FBL علي أنه" إذا كان النقل المتعدد الوسائط لا يشتمل - وفقا للعقد - علي مرحلة نقل للبضائع عن طريق البحر أو عن طريق المجاري المائية الداخلية، فإن مسئولية مرحل البضائع سوف تقتصر على ما لا يتجاوز ٨.٣٣ SDR لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة المفقودة أو التالفة."(وهذا الحكم يتطابق مع الحكم الوارد بالفقرة الثالثة من القاعدة السادسة من قواعد UNCTAD/ICC والمأخوذة من نص المادة ٣/١٨ من إتفاقية النقل المتعدد الوسائط ١٩٨٠ ، وهى نفس القيمة المقررة فى إتفاقية النقل البري CMR).

ومن يثم يتضح أن الشروط القياسية FIATA1992قد أخذت في حالة عدم معلومية مكان وقوع الضرر ب "نظام المسئولية الموحدة أو المستقلة" Uniform Liability System فتتحدد مسئولية متعهد النقل فيه وفقاً لقيمة معينة ثابتة، مفرقة قي ذلك بين إشتمال النقل علي مرحلة نقل بحرية أو نقل في الممرات المائية الداخلية من عدمه. (نظام المسئولية الموحدة يتميز بالسهولة التامة والبساطة فى حساب التعويض المستحق لأصحاب البضاعة وبصرف النظر عن وسط النقل الذي وقع فيه ذلك الضرر، و بالتالي فإن قواعد المسئولية المطبقة قابلة للتنبؤ بها منذ البداية . (Erasmus University Rotterdam,2004).

ثالثاً:التعويض عن الهلاك أو التلف فى حالة الضرر المحدد الموضع:(localized loss)

- تنص الفقرة السادسة من الشرط الثامن من شروط سند الشحن FBL علي أنه "عندما يحدث الهلاك أو التلف للبضائع خلال مرحلة معينة من مراحل النقل المتعدد الوسائط، يتعلق بها إتفاقية دولية قابلة للتطبيق أو قانون وطني إلزامي تكون قد قدمت حداً اخر من المسئولية كما لو تم إبرام عقد نقل منفصل لتنفيذ هذه المرحلة المعينة من النقل، ففي هذه الحالة يتم تحديد الحد الأقصى لمسئولية متعهد النقل المتعدد الوسائط لتلك الخسارة أو الضرر بالرجوع إلى أحكام تلك الإتفاقية أو القانون الوطني الإلزامي"

- ما لم يكن قد تم الإعلان عن طبيعة وقيمة البضاعة من قبل المرسل وتم تدوينها في سند الشحن فإن مسئولية مرحل البضائع تحت القانون الأمريكيCOGSA، عند الاقتضاء، لن يتجاوز ٥٠٠ $ أمريكي لكل طرد أو- في حالة البضائع التي لم يتم شحنها في طرود – عن كل وحدة شحن .

ومفاد نص الفقرة السادسة في البند الفرعي (a)، أنه إذا ثبت أن الهلاك أو التلف الذي أصاب البضائع المنقولة حدث أثناء مرحلة معينة من مراحل النقل تنظمها إتفاقية نقل دولية أو قانون وطني واجب التطبيق، ففى هذه الحالة تُطبق حدود المسئولية التى قررتها الإتفاقية الدولية أو القانون الوطني الواجب التطبيق على هذه المرحلة بدون قيد أو شرط، كما لو كان الأطراف قد أبرموا عقد نقل أحادي الواسطة مستقل لتنفيذ هذه المرحلة المعينة من النقل، وهو ما يُعرف بنظام المسئولية الشبكية (في" نظام المسئولية الشبكية" Network Liability System" إذا كان مكان الضرر معلوماً، فإن مسئولية متعهد النقل حينئذ تحكمها القواعد القانونية الخاصة بالقانون الوطنى الملزم أو الإتفاقية الدولية واجبة التطبيق على مرحلة النقل التى وقع خلالها الضرر (إذا حدث الضرر

أثناء المرحلة البحرية فإن مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط ستتحدد حينئذ طبقاً لإتفاقية بروكسل ١٩٢٤أو بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لها أو قواعد هامبورج ١٩٧٨ بحسب الأحوال أو القانون الوطنى الواجب التطبيق، و هكذا بالنسبة للنقل الجوى والنقل بالسكك الحديدية. معوض، ٢٠٠٠) . هذا النظام يتميز بوجود تماثل في حدود المسئولية (التعويض) سواءً فى العلاقة التعاقدية بين المرسل ومرحل البضائع أو فى العلاقات التعاقدية بين مرحل البضائع والناقلين المتعاقد معهم من الباطن عند الرجوع عليهم، فضلاً عن إمكانية إستفادة مرحل البضائع من الاعفاءات المقررة للناقل الفعلي بموجب إتفاقية النقل الدولية أحادية الواسطة محل الضرر. وهذا الحكم يأتي بالقطع في مصلحة مرحل البضائع.

أما البند الفرعي (b) من نفس الفقرة فيبين أحكام مسئولية مرحل البضائع فيما يتعلق بالنقل الخاضع للقانون الأمريكي COGSA، فيفرق بين حالتين:الأولي: إذا كان المرسل قد بين جنس البضاعة وقيمتها لمرحل البضائع قبل أن يتسلمها هذا الأخير وتدخل فى حراسته ويقوم بتدوين هذا البيان فى سند الشحن، ففي هذه الحالة يمتنع على مرحل البضائع أن يتمسك بالتحديد القانونى الوارد "بالشروط القياسية" ويلزم بتعويض الضرر كاملاً، أما الحالة الثانية: أي حالة عدم بيان المرسل قيمة البضائع المنقولة وكان النقل خاضعاً للقانون الأمريكي COGSA فالمسئولية في هذه الحالة لن يتجاوز ٥٠٠ $ أمريكي لكل طرد أو وحدة شحن.

رابعاً:التعويض عن التأخير في تسليم البضائع:

تنص الفقرة السابعة من الشرط الثامن من شروط سند الشحن FBL علي أنه" إذا كان مرحل البضائع مسئولاً بشأن هلاك البضائع الناتج عن التأخير في التسليم، أو الخسارة التابعة للتأخير في تسليم البضائع، فإن مسئوليته لا تتجاوز ما يعادل ضعف أجرة النقل طبقاً لعقد النقل المتعدد الوسائط الخاضع لسند الشحن FBL

ومفاد ذلك، أن التأخير في تسليم البضائع، سواءً أكان هذا التأخير هو السبب في هلاك أو تلف البضائع، أو تعدي ذلك بأن تسبب في ضرر تبعي (consequential loss) لأصحاب البضائع، فإن مسئولية مرحل البضائع عن هذا الضرر لا يجب أن تتجاوز ضعف قيمة النولون المتفق عليه فى عقد النقل المتعدد الوسائط عن البضائع الهالكة أو التالفة (يلاحظ أن قيمة التعوض المشار إليها بعاليه تختلف عن قيم التعويض عن التأخير في تسليم البضائع المشار إليها في كل من قواعد هامبورج للنقل البحري١٩٧٨ و إتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط ١٩٨٠ و المحددة بمرتين ونصف قيمة الأجرة المدفوعة عن البضائع المتأخرة، وبما لا يزيد عن إجمالى الأجرة المدفوعة، بينما تتحدد هذه القيمة في إتفاقية النقل الدولى للبضائع بطريق البر (CMR) بمقدار الضرر الحاصل بما لا يجاوز مجموع أجرة النقل، وهي نفس القيمة التي تنص عليها قواعد UNCTAD/ICC للنقل المتعدد الوسائط، وقواعد **ICC** للنقل المشترك، وأخيراً تتحدد قيمة التعويض عن التأخير في إتفاقية النقل الدولى بالسكك الحديدية (CIM) بما لا يجاوز ثلاثة أمثال أجرة نقل البضاعة المتأخر وصولها. (TD/B/C.4/315/Rev.1,1991).

ثم تأتي الفقرة الثامنة من الشرط الثامن من شروط سند الشحن FBL لتبين أن القيمة الإجمالية لما يجب أن تشتمل عليه مسئولية مرحل البضائع سواءً عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع المنقولة أو عن التأخير في تسليمها "لا يجوز أن تتعدى حدود المسئولية للهلاك الكلي للبضائع".

٦-سقوط حق مرحل البضائع في الإستفادة من حدود المسئولية:

تنص الفقرة التاسعة والأخيرة من الشرط الثامن من شروط سند الشحن FBL علي أنه " لا يحق لمرحل البضائع الإستفادة من حدود المسئولية المقررة إذا ثبت أن الهلاك أو التلف

أو التأخير في التسليم نتج عن فعل أو إهمال صادر منه شخصياً بقصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير، أو برعونة مصحوبة بمعرفة النتائج التي ربما يؤدي إليها هذه الرعونة من إحداث تلك الخسارة أو التلف أو التأخير".

ويستفاد من النص السابق ما يلي:

- أن مرحل البضائع يُحرم من التمتع بالحق فى تحديد مسئوليته إذا صدر منه أحد أمرين: الأول: الفعل أو الاهمال المتعمد الذي يثبُت صدوره منه شخصياً والذي ينتج عنه الهلاك أو التلف أو التأخير فى تسليم البضائع المنقولة، والأمر الثاني: الفعل المصحوب برعونة أوعدم أكتراث من جانب متعهد النقل شخصياً مع إداركه أن ضرراً ما يمكن أن يحدث. وأن عبء الإثبات في الحالتين يقع على عاتق المدعى الذى يتمسك بحرمان مرحل البضائع من حدود المسئولية (وهو ليس بالأمر اليسير علي المدعي، خاصة مع نمط النقل المتعدد الوسائط لاشتماله علي مراحل نقل متعددة يشترك في تنفيذها عدد كبير من المستخدمين و مقدمي خدمات النقل. معوض، ٢٠٠٠).

- أن ما يصدر من مستخدمي مرحل البضائع أو وكلائه أو أى شخص اخر يستعين به فى تنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط لا اثر له على حق مرحل البضائع فى التمسك بحدود المسئولية (ولهذا الغرض جاءت كلمة شخصياً بعد عبارة "فعل او اهمال" ليميز النص بين سلوك مرحل البضائع وسلوك الاخرين، ويقرر أن مرحل البضائع لن يفقد الحق فى الحد من المسئولية أو يتحمل المسئولية نيابة عن أفعال أو إهمال الاشخاص الاخرين .TRADE/WP.4/INF 117 I corr.1).

- أن تتوافر علاقة سببية بين ما صدر عن مرحل البضائع من فعل أو إهمال متعمد أو مصحوب برعونة وبين ما وقع من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليم البضائع.

٧-تقادم مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

ينص الشرط السابع عشر من شروط سند الشحن FBL علي أنه " يبرأ مرحل البضائع - ما لم يتفق على خلاف ذلك صراحة - من كل مسئولية مقررة بهذه الشروط، ما لم يتم رفع دعوى قضائية في خلال ٩ أشهر" تبدأ سريان مدة التقادم المذكورة أما بعد تاريخ تسليم البضائع إلي المرسل إليه، أو من التاريخ الذي كان مقرراً أن تسلم البضائع فيه طبقاً لما هو وارد بعقد النقل(عند عدم حصول التسليم)، أو تبدأ بعد مضي مدة التسعين يوماً المتصلة التي تلى اليوم الذي كان يجب تسليم البضاعة فيه دون أن تسلم والتي جعلت الفقرة الرابعة من الشرط السادس أن مضيها دون تسليم البضائع يعتبر قرينة على أن البضائع يمكن إعتبارها في حكم الهالكة.

٨-الخلاصة:

أفرز تقسيم العمل الدولي في مجال نقل البضائع ظهور فئة من الوسطاء "مرحلي البضائع freight forwarders" الذين يقدمون خدمات ترحيل البضائع، بما يحقق التكامل في أنشطة وخدمات النقل.

وفي الممارسة العملية تختلف الطريقة التي يعمل بها مرحلو البضائع كوكلاء عاديين أو وكلاء بالعمولة للنقل عنها حين يعملون كناقلين أصليين، فحينما يعمل مرحل البضائع كوكيل عن مالك البضائع، فيتلخص عمله في القيام بالأعمال المادية والقانونية التي تتعلق باستلام أو تسليم البضائع باسم الشاحن ولحسابه دون أن يكون طرفاً في عقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل، وبالتالي لا يكون مسئولاً عن أي مطالبات بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضائع أثناء النقل، بل تتم تسوية هذه المطالبات بين مستلم البضائع والناقل.

أما حينما يقوم مرحلو البضائع بتقديم خدمات النقل كناقلين أصليين فيقومون بتقديم حزم

متكاملة من وسائل وخدمات النقل من المنشأ إلى المقصد. فيبرم عقد النقل كناقل اصيل مع" الشاحن "أو" مالك " البضائع وليس كوكيل، وفي هذه الحالة يتحمل المسئولية أمام الشاحن والمرسل إليه عن فقد أو تلف او التأخير في توصيل البضائع عن كافة مراحل النقل. هذا التحول في أداء مرحلي البضائع من وكلاء شحن إلي ناقلين أصليين جاء نتيجة التغيير في نمط النقل الدولي للبضائع من نمط نقل أُحادي الواسطة إلي نمط نقل متعدد الوسائط.

هذا وتنظم الشروط القياسية FIATA1992 والمطبقة بسند الشحن FBL-92 الصادر عن الاتحاد الدولي لجمعية مرحلي البضائع (FIATA) مسئولية مرحل البضائع حين يعمل كمتعهد نقل متعدد الوسائط، فتفرق بين حدود مسئوليته في حالة الضرر المحدد الموضع و بين حدود تلك المسئولية في حالة الضرر غير المحدد الموضع، ففي الحالة الأولي: يُطبق "نظام المسئولية الشبكية"، فيتم تحديد الحد الأقصى لمسئولية مرحل البضائع عن الضرر بالرجوع إلى أحكام القانون الوطني الواجب التطبيق أو الإتفاقية الدولية التي تنظم أحكام المسئولية في وسط النقل محل الضرر، أما عند عدم معلومية مكان وقوع الضرر فتتحدد المسئولية وفقاً "لنظام المسئولية الموحدة" بقيمة معينة ثابتة، مع التفرقة في هذه الحالة بين حدود المسئولية في حالة الهلاك و الضرر إذا إشتمل النقل على مرحلة نقل بحرى أو نقل فى الممرات المائية الداخلية من عدمه.

٩- التوصيات

- مقارنةً بين التطور العملي الذي حدث في ممارسة مرحل البضائع عملية النقل الدولي للبضائع كناقل متعدد الوسائط وبين الحلول القانونية المتعلقة بهذه الممارسة، نجد أن الاطار القانوني الحالي لا يواكب هذا التطور.

فعلي الرغم من نجاح الشروط القياسية فياتا ١٩٩٢ في أخضاع عملية النقل برمتها تحت مسئولية شخص واحد وبموجب مستند نقل واحد يغطى كافة مراحل النقل المتتابعة للبضائع، إلا أن اعتناقها لنظام المسئولية الشبكية كأولوية أولي في حالة الضرر المحدد الموضع يجعل تحديد مسئولية مرحل البضائع رهناً بأحكام إتفاقية النقل التي تحكم وسط النقل الذي وقع فيه الضرر. وفي شأن الضرر غير المحدد الموضع، يتم تطبيق حدود مسئولية موحدة، تختلف في حالتي الهلاك والضرر الذي يصيب البضائع عنها في حالة التأخير في تسليمها، بل وتختلف كذلك في شأن حالتي الهلاك والضرر الذي يصيب البضائع من حيث اشتمال النقل على مرحلة نقل بحرى أو نقل فى ممرات مائية داخلية من عدمه . وهذا الوضع يؤدي إلي تعدد القانون الواجب تطبيقه علي مسئولية مرحل البضائع طبقاً لمكان وقوع الضرر، ويتيح الفرصة أمام عدد متباين من قواعد واحكام المسئولية القابلة للتطبيق علي عقد النقل المتعدد الوسائط الواحد. **ومن ثم نوصي بأهمية تبني تنظيم قانوني موحد لمسئولية مرحل البضائع خلال جميع مراحل النقل، ومستقل عن نظام المسئولية الشبكية.**

- نوصي بضرورة إعتماد إتفاقية دولية تطبق علي عقود النقل الدولي المتعدد الوسائط، بدلاً من النظم القانونية الحالية، والتي تنطوي علي قواعد مسئولية مختلفة ومتباينة، من خليط من الإتفاقيات الدولية الأحادية الواسطة لنقل البضائع، وبعض الإتفاقيات الإقليمية والتشريعات الوطنية الواجبة التطبيق وبعض الوثائق التعاقدية والقواعد الإتفاقية.

المراجع العربية:

١- أحمد حسني،2007، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف.

٢- سوزان حسن، عقد الوكالة بالعمولة للنقل وفقاً لقانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ، دار المعارف،٢٠٠٤
٣- عبد الحميد مرسي عنبر،٢٠١٤، التوكيل البحري منذ نشأته حتى ضوابطه، منشأة المعارف بالأسكندرية.
٤- علي جمال الدين عوض،١٩٩٢، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية بالقاهرة.
٥- فاروق ملش،١٩٩٦، النقل المتعدد الوسائط ، الأوجه التجارية والقانونية ، الأكاديمية العربية للعلوم و التنكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية .
٦- فاروق محمد ملش،٢٠١٤، النقل الدولي متعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية والتشغيلية، منشأة المعارف، الأسكندرية.
٧- مصطفي كمال طه، ١٩٩٥، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر.
٨- مصطفي كمال طه، ٢٠٠٠، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الأسكندرية.
٩- نادية معوض،٢٠٠٠، مسئولية متعهد النقل الدولي، كلية الحقوق جامعة حلوان.
١٠- هاني دويدار،٢٠١٤، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة.
١١- يعقوب يوسف صرخوة،١٩٨٥، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، دراسة مقارنة.
١٢- يونس على حسن ،١٩٦٥، عقد النقل البحري.

Foreign References:

1. Erasmus University Rotterdam, (2004). Faculty of Law, INTERMODAL LIABILITY, The harmonization of intermodal liability arrangements Working Paper.
2. Graham, Bradfield (2009). Freight Forwarder – Forwarding Agent or Contracting Carrier? Mandy Verena, Rigtering, RGTMAN001.
3. Iara, Costa Conrado (2011). Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules, a critical analysis of the liability of the MTO.
4. Multimodal Transport, (2003). The Feasibility of an International Legal Instrument. UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1.

Ramberg, (1998). 'Unification of the Law of International Freight Forwarding.

5. Rigtering, Mandy Verena (2009). Freight Forwarder – Forwarding Agent or Contracting Carrier? 16 February.
6. The Economic and Commercial Implications of the Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention, (1991). UNITED NATIONS, TD/B/C.4/315/Rev.1 (UNCTAD).
7. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents-1991
8. UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, (2001). IMPLEMENTATION OF MULTIMODAL TRANSPORT RULES, UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add. 1.

Zuidwijk, Antonio (2003). "A Multimodal Transport Perspective".

قواعد النشر بالمجلة العلمية للجمعية العربية للملاحة

ترحب المجلة بنشر الأبحاث باللغتين العربية والإنجليزية، فى حدود ١٠ إلى ١٨ صفحة وبحد أقصى ٤٥٠٠ كلمة شاملة المستخلصات والمراجع والأشكال، وتقدم الأبحاث من ثلاث نسخ مع نسخة الكترونية على عنوان الجمعية.

تكتب الأوراق البحثيه ببنط (Times New Roman) بحجم ١٢ نقطة عادى والعناوين الرئيسية بحجم ١٤ نقطة تقيل (Bold) والعناوين الفرعيه بحجم ١٢ نقطة تقيل (Bold)

تقبل الأبحاث الأصلية التى لم يسبق نشرها على مسئولية الباحث، وتحتفظ المجلة بحقوق النشر كاملة.

لغة النشر

تُقبل الأبحاث باللغة العربية والإنجليزية مع إعداد مستخلص عربى وإنجليزى فى حدود ١٥٠ كلمة تلخص أهم نقاط البحث وتوصياته.

الجداول والأشكال التوضيحية

يجب ترقيم جميع الجداول والأشكال بالترتيب مع كتابة عنوان ومصدر كل منها وبحد أقصى ١٥ شكل بحالة جيدة بحيث يمكن قراءة محتوياتها عند تصغيرها بعرض ١٠ سم، كذلك يجب تقديم أصول الصورة الملونة.

المعادلات الرياضية

تكتب المعادلات الرياضية بطريقة واضحة على منسق الكلمات مع تعريف الرموز غير الشائعة عند استخدامها لأول مرة.

المراجع

يشار للمراجع فى المتن باسم العائلة والتاريخ فقط، مع إعداد قائمة للمراجع فى نهاية البحث مرتبة أبجدياً بحيث تشمل إسم المؤلف، ثم الحروف الأولية ثم سنة النشر وعنوان البحث وإسم المجلة العلمية بدون إختصار وإسم الناشر ومكان النشر.

قواعد التحكيم

- تحال الأبحاث للتحكيم دون ذكر إسم المؤلف حيث تعرض على محكم داخلى (أعضاء هيئة التحرير) ومحكم خارجى وفقاً لتخصص كل بحث.
- تعرض الأبحاث على محكم ثالث فى حالة تعارض الرأيين السابقين والذى يعتبر رأيه نهائياً.
- يستند المحكمون فى قراراتهم بشأن البحث على عدة معايير موضوعية ومحددة فى نموذج التحكيم.
- تُعرض جميع الأبحاث مرفقاً بها تقرير المحكمين على هيئة التحرير لتحديد الأبحاث الصالحة للنشر.
- تحال الأبحاث التى اعتمد نشرها من هيئة التحرير للمراجعة اللغوية.
- يتم إخطار الباحث بخطاب مُعتمد بإجازة نشر البحث وذلك بعد تسديد تكاليف النشر.

الجمعية العربية للملاحة

تأسست عام ١٩٧٨ وشُهّرت برقم ٦٦٧/ ٦٩ وانضمت لعضوية الإتحاد الدولى لجمعيات الملاحة فى ١٩٨٠

أهداف وأنشطة الجمعية

- إقامة مجتمع ملاحى يضم كل من له إهتمامات بعلوم الملاحة ودعم البحوث العلمية فى مجال الملاحة.
- متابعة أحدث التطورات فى مجال الملاحة والعلوم المرتبطة بها.
- عقد المحاضرات وتنظيم الزيارات والرحلات العلمية والندوات والمعارض وعقد المؤتمرات المحلية والدولية داخل مصر وخارجها.
- إصدار النشرة الإخبارية الربع سنوية "الملاح" والمجلة النصف سنوية فى يناير ويوليو من كل عام.

العضوية

العضو العامل

للعضو العامل الحق فى التمتع بالخدمات العلمية والثقافية والاجتماعية التى تقدمها الجمعية وله حق الترشح لعضوية مجلس الإدارة وحضور الجمعية العمومية.

العضو المنتسب

العضو المنتسب له كل حقوق العضو العامل فيما عدا الترشح لعضوية مجلس الإدارة أو حضور إجتماع الجمعية العمومية.

الإشتراكات ورسوم العضوية

- الاشتراك السنوى للمصريين (١٠٠ جنيهاً) ، (٥٠ جنيهاً) للأعضاء فوق سن الستون.
- الاشتراك السنوى للعضو خارج جمهورية مصر العربية (١٠٠ دولار أمريكى).

رسم العضوية للعضو العامل فقط: (يسدد عند تقديم استمارة طلب العضوية)

(١٠٠ جنيهاً) للمصريين و(١٠٠ دولار أمريكى) غير المصريين ويسدد مرة واحدة فقط