

إعلان الإسكندرية لعام 2010

والصادر عن ورشة عمل جامعة الدول العربية حول
قواعد روتردام لعام 2008 - رؤية عربية
والمنعقدة في مقر كلية النقل الدولي واللوجيستيات
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
بأبي قير - الإسكندرية - 2 إلى 3 فبراير 2010

بناءً على رسالتها، كبيت خبرة يخدم العمل العربي المشترك، تشرفت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بتلقي تكليف مجلس وزراء النقل العرب، بعقد ورشة عمل حول قواعد روتردام لعام 2008، من أجل دراسة آثارها من المنظور العربي، وذلك بمشاركة الجهات الحكومية العربية ومنظمات المجتمع المدني المعنية، بموجب قرار مجلس وزراء النقل العرب رقم 327 لسنة 2009، والصادر في دور انعقاده رقم 22، في 29 أكتوبر 2009.

وحيث إن ورشة العمل المشار إليها قد انعقدت لمدة يومين في مقر كلية النقل الدولي واللوجيستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، في أبي قير بالإسكندرية، في الفترة من 2 إلى 3 فبراير 2010، بحضور وفود خمس عشرة دولة عربية (الأردن، تونس، جيبوتي، سعودية، السودان، سوريا، عراق، عمان، فلسطين، قطر، كويت، ليبيا، مصر، مغرب، اليمن)، وخمس اتحادات نوعية عربية (اتحاد الموانئ البحرية العربية، الاتحاد العربي لغرف الملاحة، الاتحاد العربي للناقلين البحريين، الاتحاد العربي لمرحلي البضائع واللوجيستيات، اتحاد الغرف التجارية العربية)، والجمعية العربية للقانون التجاري والبحري؛ والعديد من كليات الحقوق والتجارة، وقضاة الدوائر البحرية بالمحاكم المصرية، ومنظمات الأعمال والتجارة والتأمين، ووفد خبراء لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.

وحيث إن ورشة العمل قد أقيمت فيها العديد من الأوراق البحثية من مختلف الجهات المهنية والعلمية المعنية؛ ودارت فيها المناقشات من خلال عدد أربع جلسات عمل.

وحيث إن قواعد روتردام لعام 2008، هي التسمية غير الرسمية والتي تطلق على "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا"، والتي اعتمدها الجمعية العامة

للأمم المتحدة بتاريخ 2008/12/11، بموجب قرارها رقم 122/63، والتي تم التوقيع عليها في مدينة روتردام، بتاريخ 2009/9/23، من قبل 21 دولة، حتى تاريخه، وهي: أرمينيا؛ والكاميرون؛ والكنغو؛ والدانمرك؛ وفرنسا؛ والجابون؛ وغانا؛ واليونان؛ وغينيا؛ ومدغشقر؛ وهولندا؛ ومالي؛ والنيجر؛ ونيجيريا، النرويج؛ وبولندا؛ والسنغال؛ وأسبانيا؛ وسويسرا؛ وتوجو؛ والولايات المتحدة الأمريكية؛ وهي دول تتمتع بنصيب 25% من التجارة الدولية المنقولة بحراً.

وحيث إن قواعد روتردام لعام 2008 تستهدف الحلول محل الاتفاقيات السابقة عليها، وهي "المعاهدة الدولية لتوحيد بعض أحكام سندات الشحن" (والمبرمة في بروكسل، بتاريخ 25 أغسطس 1924، والمعروفة اختصاراً باسم "قواعد لاهاي")، والبروتوكولات المعدلة لها (وهي البروتوكول المبرم في بروكسل، بتاريخ 23 فبراير 1968، والمعروف اختصاراً باسم "قواعد لاهاي- فيسبي")؛ والبروتوكول المبرم في بروكسل، بتاريخ 21 ديسمبر 1979، والمعروف اختصاراً ببروتوكول حقوق السحب الخاصة)، و"اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع" (هامبورج، 31 مارس 1978، والمعروفة اختصاراً باسم "قواعد هامبورج").

وحيث إن المشاركين قد أجمعوا على أهمية تكاتف العمل العربي المشترك لتحقيق المصالح العربية في ظل الثورة التي يشهدها العالم من عولمة الإنتاج والتوزيع، والحاجة إلى التعامل الجماعي مع المنظمات العالمية المشرعة لقواعد تلك العولمة في وقته المناسب وقبل فوات الأوان.

وحيث إن المشاركين قد قدروا أهمية المادة 95 من قواعد روتردام لعام 2008 حيث إنها تضمن عدم فرض إرادة الدول المتقدمة على الدول النامية، حيث تسمح للدول المتعاقدة إذا ما وصل عددها إلى الثلث من تعديل هذه القواعد، مع العلم بأن كافة الدول الموقعة لم تتعد 21 دولة، وهي ليست متعاقدة بغياب تصديقها، وبالتالي فإن توقيع الدول العربية وتصديقها المبكر يضمن لها الغلبة، فضلاً عن أن المادة 96 من ذات القواعد تسمح للدول المتعاقدة الانسحاب في أي وقت ترغب فيه.

وحيث إن المشاركين قد أقروا بعدم كفاية ما هو متاح على المستوى العالمي من اتفاقيات دولية، قبل صدور قواعد روتردام لعام 2008، لمواكبة متطلبات النمو المتزايد نحو نقل البضائع بالحاويات، وتكامل وسائط النقل من خلال خدمة النقل من الباب إلى الباب والنقل متعدد الوسائط، وإدارة سلاسل الإمداد بالاستعانة بتبادل البيانات إلكترونياً، وتزايد أهمية القيمة المضافة لاسيما في صورة الخدمات اللوجيستية والتي يعهد

بها إلى الغير في ظل مبدأ تخصص العمل الدولي.

وحيث إن المشاركين قد أجمعوا على تقدير العديد من الآثار الحسنة والمتوقعة على دخول قواعد روتردام لعام 2008 حيز النفاذ الدولي، وأبدو الحاجة إلى الاحتراز من بعض الآثار الأخرى حتى لا تتحول إلى آثار غير مواتية لمصالح الدول العربية.

وحيث إن المشاركين قد قدروا تداخل أدوار أطراف عملية النقل، وبالتالي عدم صحة تبني نظرة أحادية لدور هؤلاء الأطراف، وبذلك ليس من الدقة القول بأن قواعد روتردام لعام 2008 تحابي أحد أطراف النقل دون غيره.

ولئن كان البعض قد انتصر لقواعد روتردام لعام 2008 عن كامل اقتناع، ملاءمة، أو إقرار للواقع، مواءمة؛ فإن البعض الآخر قد عارضها بعد التدبر، خوفاً، أو لعدم الدراسة، تحرزاً.

وبعد الأخذ في الاعتبار بالدراسات الاقتصادية والقانونية والمعززة لتبني قواعد روتردام لعام 2008 والمقدمة من: اتحاد الموانئ البحرية العربية، والاتحاد العربي لغرف الملاحة، والاتحاد العربي للناقلين البحريين، واتحاد غرف التجارة العربية، وجمعية رجال أعمال الإسكندرية، واتحاد الصناعات المصرية، والغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية والجمعية العربية للقانون التجاري والبحري، وخبراء لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.

وإجمالاً، وبعد تسجيل تحفظ وفد دولة السودان واعتراض ممثل الاتحاد العربي لمرحلي البضائع واللوجيستيات، فإن الآراء قد توافقت على التالي:

أولاً: إن قواعد روتردام لعام 2008 تتمتع بالعديد من المناقب، حيث يترتب على نفاذها الآثار القانونية والاقتصادية المواتية التالية:

- 1- استيعاب متطلبات عولمة التجارة وخدمات النقل وخدمات القيمة المضافة اللوجيستية، وأخصها ضرورة الخضوع لقانون موحد عالمي.
- 2- مواكبة ظروف العصر، بتضمن العديد من الأحكام القانونية الحديثة، والتي تلائم النقل البحري في

العصر الحديث والذي يقوم على النقل بالحاويات، وتكامل خدمات النقل من خلال النقل من الباب إلى الباب والنقل متعدد الوسائط، وتبادل المعلومات والسندات والسجلات الكترونياً، في ظل تخصص إدارة سلاسل الإمداد، وتطور مرحلي البضائع إلى مقدمي خدمات لوجيستية يعملون من خلال كيانات اقتصادية كبيرة الحجم وعظيمة الخبرة.

3- مد أحكامها القانونية إلى كافة أطراف عملية النقل البحري، وأخصهم الطرف المنفذ البحري، والذي يندرج تحته مقاولو الشحن والتفريغ في المواني، ومحطات تداول الحاويات، وبالتالي تشجيع استخدام المواني المحورية في الدول العربية بفرض نفاذ تلك القواعد في تلك الدول (وأخصها: الإمارات، وعمان، ومصر، واليمن).

4- توضيحها للالتزامات الأطراف سوف يقلل من فرص المنازعات، وبالتالي خفض تكلفة النقل وتأمين مخاطره.

5- حرمانها للناقل البحري من الإعفاء من المسؤولية عن الخطأ الملاحي، بما يواكب ما تحقق في قواعد هامبورج لعام 1978 ولم تكن دول الناقلين قد قبلته حتى تاريخ وضع قواعد روتردام لعام 2008.

6- زيادة الحد الأقصى للتعويضات المستحقة عند انعقاد مسؤولية الناقل ومن في حكمه، بما من شأنه تحقيق مصالح الدول العربية وهي في معظمها دول شاحنة.

ثانياً: إن تعظيم الفائدة من قواعد روتردام لعام 2008 يمكن أن يتحقق بعد الأخذ في الاعتبار بالمحاذير التالية:-

1- إن قواعد روتردام لعام 2008 لا تقدم الحل الأمثل للنقل متعدد الوسائط، وأحكامه فيها غير كافية، ويكفي في هذا الشأن الإشارة إلى المادة 26 والتي تعاني من صياغة مبهمه، فمنطوقها يحتاج إلى التفسير، حيث يفتح الباب للتأويل.

2- ولئن كان نفاذ قواعد روتردام لعام 2008 في الدول الأطراف فيها لا يستلزم تعديل التشريعات الداخلية لتلك الدول والتي تحكم علاقات النقل الداخلي؛ إلا أن ذلك أمرٌ تأباه أصول السياسة التشريعية الرصينة، فإذا أضيف إلى ذلك أن قواعد روتردام لعام 2008 تفتح المجال لاستكمال أحكامها بتشريعات داخلية بشأن ما أغفلته من بعض الأحكام، وبالتالي فإن التشريعات التجارية البحرية لدى الدول العربية بحالتها الراهنة - والتي تنتمي في أغلبها إلى أفكار ما قبل قواعد هامبورج لعام 1978 - قد لا تكون مؤهلة لاستيعاب قواعد روتردام لعام 2008، حيث تتسع

- فرص التعارض والتناقض بين أحكامها وأحكام تلك التشريعات الداخلية.
- 3- إن العقود الكمية وتحريرها بموجب قواعد روتردام لعام 2008 بإخضاعها لمبدأ حرية التعاقد قد ينظر إليها كعقود إذعان ضد مصلحة الكيانات الصغيرة لمرحلي البضائع والشاحنين من التجار.
- 4- قد ينحرف المعنى في النص العربي الرسمي لقواعد روتردام لعام 2008 عن المعنى الفني المقصود نتيجة عدم دقة الترجمة، وهو ما يتضح بمقارنة العديد من نصوص القواعد بالعربية بتلك المحررة بالإنجليزية والفرنسية.

وبناءً عليه

توافقت آراء المشاركين على التوصية على الدول الأعضاء في جامعة الدول العربية على التوقيع بشكل جماعي على قواعد روتردام لعام 2008، مع إرجاء التصديق لحين استيفاء التالي:-

- 1- الإسراع بالتوقيع والتصديق على اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية، تحت مظلة جامعة الدول العربية.
- 2- البدء في جامعة الدول العربية لإعداد اتفاقيات عربية للنقل الأحادي الواسطة، وبالذات لعقد نقل البضائع بالسكك الحديدية، وبالطرق، وذلك على منوال الاتفاقيات الأوربية CMR و COTIF. مع العلم بأن غياب مثل تلك الاتفاقيات قد أدى بالعديد من الدول العربية إلى الانضمام إلى اتفاقية CMR (مثال: تونس، وسوريا، ولبنان، والمغرب).
- 3- تحديث التشريعات التجارية البحرية العربية بتهيئتها لاستيعاب السياسة التشريعية لقواعد روتردام لعام 2008.
- 4- اتخاذ موقف موحد بين الدول العربية بشأن توقيت التصديق الجماعي بحيث يرتبط بأسبقية أو تعاصر تصديق معظم الشركاء التجاريين للدول العربية من الدول الأخرى.
- 5- تشكيل لجنة تحت رعاية جامعة الدول العربية لمراجعة دقة ترجمة النص العربي لقواعد روتردام لعام 2008، ومخاطبة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بنتيجة ذلك التدقيق لتصحيح النص الرسمي العربي.
- 6- تشجيع اللجوء إلى مرحلي البضائع، ودعم دورهم كمقدمي خدمات لوجيستية مضافة، لما يتمتعون به من مهارات تفاوضية عند إبرام العقود الكمية، وتعزيز مركز هؤلاء المرحلين بدخولهم في تحالفات إستراتيجية تقوي من مراكزهم التعاقدية في ذات الشأن.

- 7- تدريب الكوادر البشرية في مجالات النقل وخدماته اللوجيستية المضافة، وبالذات في مجالات: قانون النقل والتأمين، وإدارة واقتصاديات النقل البحري، وإدارة سلاسل الإمداد، وإدارة اللوجيستيات، وإدارة التجارة الدولية؛ وإدارة عمليات النقل؛ وترحيل البضائع، والتحكيم والوسائل البديلة لفض المنازعات.
- 8- تشجيع البنية التحتية المعلوماتية الخادمة لأنشطة التجارة.

* * *

إجراءات وتوصيات ندوة عمان
حول دراسة وتحليل وتقييم أحكام
« إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي
للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً
(قواعد روتردام 2008) »

بهدف إستخلاص رؤية عربية مشتركة نحو جدوى
المصادقة على الإتفاقية الجديدة*

أولاً: إستهلال

و

ثانياً: الدعوة إلى عقد ندوة عمان في شأن "قواعد روتردام ٢٠٠٨"

.....

ندوة عمان

() ٢٠٠٨

ندوة عمان

, والجمارك

ثالثاً: فعاليات ندوة عمان

الجلسة الأولى »

الجلسة الثانية »

« ٢٠٠٨

"

الجلسة الثالثة »

«

الجلستين الأولى والثانية «

الجلسة الختامية »

وأخيراً

«

رابعاً: حيثيات ندوة عمان

"

"

٢٠٠٨/١٢/١١

.١٢٢/٣٦

"

"

(٢٠١٠/٣/١١

)

٢١

٢٠٠٩/٩/٢٣

- - - - - :

- - - - -

- - - - -

١٩٦٩

(١٠ ١٨)

(Authentication)

(Acceptance)

(Approval)

(Ratification)

"

"

٢٠١٠

٣ ٢

"

"

"٢٠١٠

"

٢٠٠٨ "

"

%٩٠

"٢٠٠٨

"

:

"	"	1924	-
		"	"
"	"	1978	-
		"	"

"

" " 82 26

"۲۰۰۸

"

"

"

.

"

"

.

"

"

"

"

"

-

"

"

"

"

"

"

"

" أولاً:

"

"

"

ثانياً:

.

ثالثاً:

.

"

"

"

"

"

"

" "

()

" "

"

"

"

" " (RIU)

()
(CMR)

" "

...

.

:

التوصيات

"٢٠٠٨"

"

"٢٠١٠/٣/٢١"

"

:

"٢٠٠٨"

"

أولاً :

.

"٢٠٠٨"

"

ثانياً :

.

ثالثاً :

—

— :

الدول العربية لسنة ٢٠٠٩

-١

.(

)

.(CMR) ١٩٥٦

—

-٢

:

)

.(

.(COTIF)

—

-٣

) :

.(

.(TIR)

-٤

) :

.(

رابعاً :

:

:

:

: