

مسؤولية الناقل البحري القانونية والآثار الاقتصادية المترتبة على بقاء البضائع في محطة حاويات ميناء عدن

أشرف علي قردش

دكتوراه في النقل البحري، مدير أول تجاري محطة عدن للحاويات، عدن، اليمن

Ashraf.qardash@outlook.sa

علي عبدالرحمن العولي

مدير عام مركز العولي للاستشارات القانونية، عدن، اليمن

أحمد إسماعيل أحمد حافظ

عضو هيئة تدريس، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية

ملخص البحث

يمثل تحديث التشريع البحري اليمني بالاسترشاد بقواعد هامبورغ واتفاقية روتردام ضرورة ملحة لمواءمة الإطار الوطني مع المعايير الدولية الحديثة وضبط نقطة انتقال الخطر والمسؤولية بين الناقل ومتلقي البضاعة ومشغل الميناء؛ فإدراج تعريفات دقيقة لأحكام التأخير وتنظيم صريح للبضائع المتروكة (أجال الإخطار، طرق التصرف العادل، وضمان الحقوق المالية للميناء) إلى جانب شفافية قواعد الرسوم المرتبطة بغرامات التأخير وآليات فعالة بديلة لتسوية المنازعات، من شأنه الحد من الخلافات حول بقاء البضائع في الساحات، وتيسير الحسم العادل والسريع للنزاعات البحرية، وتقليل كلفة البقاء، وتعزيز كفاءة ميناء عدن وثقة المتعاملين وقدرته التنافسية ضمن سلاسل الإمداد الإقليمية.

يسعى البحث إلى اقتراح حزمة حلول عملية تُجيز للميناء التصرف في البضائع المتروكة بعد مدة معينة؛ وإجراءات تنسيقية وتنظيمية تُقلص زمن التخليص وتحسن تدفق المعلومات بين الجهات المعنية. إن تحقيق هذه الغايات لا يحمي فقط حقوق الميناء وأصحاب البضائع والناقلين، بل يعزز أيضاً كفاءة المنظومة اللوجستية، ويرسخ مكانة ميناء عدن كمركز إقليمي قادر على المنافسة والاستجابة لمتطلبات التجارة البحرية المعاصرة.

وجدت الدراسة أن القانون البحري اليمني استمد روح النصوص من عدد من القوانين والمعاهدات الدولية المنظمة لإجراءات وأنشطة النقل البحري العالمي إلا أن القانون لا يزال بحاجة إلى مواكبة التسارع الحادث في القوانين والإجراءات الدولية بما يتواءم مع التقدم التكنولوجي والأتمتة والتي فرضت واقع جديد أحر وجب العمل بموجبه واخذه بعين الاعتبار في تحديث عبارات ونصوص القانون البحري اليمني.

توصي الدراسة بضرورة توسع القانون الموانئ البحرية اليمنية الحالي ليشمل كل الجوانب المينائية والخدمية في الميناء سواء الملاحية وكذلك اللوجستية والتنظيمية على حد سواء كما توصي بضرورة مراجعة وتحديث القانون البحري اليمني ليغطي كثير من البنود والقواعد الدولية التي تواكب التطور المتسارع في مجال النقل البحري وتعمل على حل كثير من المشكلات الحالية المتمثلة بتكدس الشحنات القديمة والمتروكة والتي لم يتم مستلمها بإخراجها.

الكلمات المفتاحية: القانون البحري، المسؤولية القانونية، الناقل البحري، الآثار الاقتصادية، محطة حاويات ميناء عدن.

The Legal Liability of the Maritime Carrier and the Economic Consequences of Goods Remaining at the Aden Port Container Terminal

Ashraf A. Qardash

PhD in Maritime Transport, Senior Commercial Manager, Port of Aden, Aden, Yemen
ashraf.qardash@outlook.sa

Ali Abdulrahman Al-Awli

Director General, Al-Awli Center for Legal Consultations, Aden, Yemen.

Ahmed E. Hafez

Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport, Alexandria, Egypt

Abstract

Updating the Yemeni maritime legislation in line with the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules has become an urgent necessity to harmonize the national framework with contemporary international standards, and to clearly regulate the point at which risk and liability transfer between the carrier, the consignee, and the port operator. Introducing precise definitions for delay-related provisions and explicit regulations for abandoned cargo (including notification periods, fair modes of disposition, and safeguarding the port's financial entitlements), alongside transparent fee structures for delay penalties and effective alternative dispute resolution mechanisms, would significantly reduce conflicts related to cargo retention in port yards, facilitate fair and prompt settlement of maritime disputes, minimize storage costs, and enhance the efficiency and competitiveness of Aden Port within regional supply chains.

This research seeks to propose a set of practical measures enabling the port to take action regarding abandoned cargo after a defined period, as well as coordination and procedural improvements that reduce clearance time and enhance information flow among stakeholders. Achieving these objectives not only safeguards the rights of the port, cargo owners, and carriers, but also strengthens the efficiency of the logistics system and reinforces Aden Port's position as a competitive regional hub capable of responding to the requirements of modern maritime trade.

The study found that Yemeni maritime law has drawn upon the principles of several international laws and conventions regulating maritime transport activities. However, the legislation still requires modernization to keep pace with the rapid developments in international legal systems, particularly those associated with technological advances and automation, which have created a new operational reality that must be reflected in the language and provisions of the law .

The study recommends expanding the scope of the current Yemeni port regulations to comprehensively address all operational and service-related aspects of port activities, both navigational and logistical/administrative. It also calls for a thorough review and update of Yemeni maritime law to incorporate international rules that reflect the accelerating developments in maritime transport and to provide practical solutions for the persistent issue of abandoned and long-stored cargo that consignees have failed to clear.

Keywords: Maritime Law; Legal Liability; Marine Carrier; Economic Implications; Aden Container Terminal.

المقدمة

تعدّ محطة عدن للحاويات أحد المراكز الحيوية في شبكة النقل البحري والإمداد بالمنطقة، بما تمثله من بوابة للتجارة الخارجية وحلقة وصل بين الخطوط الملاحية العالمية والأسواق المحلية (قردش، 2021). وفي هذا السياق تتقاطع مسؤوليات قانونية وتشغيلية متشابكة بين أطراف متعددة: الناقل البحري، مشغّل المحطة، السلطات الجمركية، المرسل والمرسل إليه، وكلّ منهم يضطلع بأدوار محددة تؤثر بصورة مباشرة في سلامة البضائع وكفاءة تدفقها. ويشكّل الناقل البحري محور هذه المنظومة من حيث التزامه التعاقدية بالعناية بالبضائع والمحافظة عليها وتسليمها للمرسل إليه وفق مواعيد وشروط متفق عليها (Girvin, 2011)، وبما يتسق مع أحكام القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م والاتفاقيات الدولية ذات الصلة وعلى رأسها قواعد هامبورغ لعام 1978م (United Nations, 1978) واتفاقية روتردام لعام 2008م (United Nations, 2008).

غير أنّ الواقع العملي يكشف عن فجوة بين النص والتنفيذ، تتبدّى بوضوح عند بقاء الحاويات والبضائع لفترات طويلة داخل ساحات الميناء. فتمدّد "مدة البقاء" لا يفضي فقط إلى ارتفاع الرسوم المتراكمة (رسوم التخزين بالمحطة، ورسوم التأخير لدى شركات الملاحة مثل (detention و demurrage)، بل يمتد أثرها ليشمل تعرّض البضائع خصوصاً الحساسة سريعة التلف (perishable items) للزمن ودرجات الحرارة للتلف وفقدان القيمة التجارية (Tetley, 2008). وتظهر هنا تعقيدات قانونية حول تحديد الطرف الذي يتحمّل تبعات التأخير والخسائر: هل يستمر عبء المسؤولية على عاتق الناقل بعد التفريغ؟ أم تنتقل إلى المرسل إليه بمجرد الإخطار وصرف أمر التسليم إلى المرسل إليه؟ وما حدود مسؤولية مشغّل المحطة بوصفه حارساً فعلياً للبضائع داخل الساحات؟ (Federal Maritime Commission, 2021).

تتفاقم هذه الإشكالات في ظلّ غياب نصوص قانونية يمنية مُحكمة تُحدّد بدقة نقطة انتهاء مسؤولية الناقل وآليات التصرف في "البضائع المتروكة" بعد مدّة معيّنة، على خلاف ما تتجه إليه بعض الأطر الدولية الحديثة التي تُقدّم معايير أوضح لانتقال الخطر وتحديد المسؤولية (Notteboom & Winkelmanns, 2001). كما أن طول الإجراءات وتعدد الجهات المعنية والتفاوت في كفاءة التنسيق المؤسسي يسهم في زيادة مدة المكوث وخلق فراغ تطبيقي، يُفضي إلى نزاعات حول الرسوم والتعويضات، ويقيد قدرة الميناء على حماية حقوقه وإدارة ساحاته بكفاءة. وإلى جانب الأثر القانوني، يحمل هذا الواقع تبعات اقتصادية مباشرة مثل ضياع الرسوم وإشغال المساحات وتراجع إنتاجية الأصول وتبعات غير مباشرة تمسّ تنافسية الميناء وثقة المتعاملين وسرعة دورة رأس المال لدى أصحاب البضائع (World Bank, 2021).

انطلاقاً من ذلك، يهدف هذا البحث إلى تقديم تحليل أكاديمي متكامل لواقع مسؤولية الناقل البحري عن التأخير وبقاء البضائع في محطة عدن للحاويات، من خلال مقارنة تجمع بين التحليل الفقهي للعقدي للنصوص اليمنية ومقارنتها بالقواعد الدولية، وبين تحليل تطبيقي اقتصادي يرصد كلفة تأخر خروج الحاويات ومفاعيلها على الأطراف كافة. ويتطلع البحث إلى تفكيك الإطار القانوني الحاكم لنقطة انتقال الخطر والمسؤولية، والكشف عن مواطن الغموض والثغرات التشريعية والإجرائية التي تُنتج النزاعات وتطيل أمد المكوث، ثم بناء نموذج قياس يقدر التكلفة اليومية للتأخير ويحدّد نقاط التحول بعد انتهاء المهملات المجانية.

المشكلة البحثية

على الرغم من وضوح جانب من الالتزامات القانونية للناقل البحري في القوانين اليمنية والاتفاقيات الدولية، إلا أنه لا تزال مسؤولية الناقل عن بقاء الحاويات والبضائع لفترات طويلة في الموانئ وبخاصة محطة حاويات ميناء عدن؛ إشكالية عملية وقانونية معقدة. إذ يفرض تأخر تسليم البضائع أو تركها في ساحات الميناء دون استلام أو تخليص إلى تدهور صلاحيتها وتلف محتواها وضياع رسوم الميناء والجمرك وفقدان القيمة التجارية للشحنة، مع بروز تساؤلات حول مدى مسؤولية الناقل البحري عن هذا التلف وحدود التزامه بالعناية الواجبة بعد التفريغ، وتحديد لحظة انتقال المسؤولية إلى المرسل إليه أو مشغل الميناء (Tetley, 2004; Sturley, 2010).

وتتعاظم المشكلة بفعل غياب نصوص يمنية ملزمة تحدد بدقة نقطة انتهاء مسؤولية الناقل وآليات محاسبة واضحة، إلى جانب عدم تمكين الميناء تشريعياً من التصرف في البضائع بعد مدة محددة عند تعثر الاستلام، ما يفقد الميناء حقوقاً مالية ويؤدي إلى فساد البضائع وإشغال الساحات وتراجع الكفاءة. وتزداد الإشكالية مقارنة بما قرره قواعد هامبورج واتفاقية روتردام من معايير أوضح لنقل الخطر والمسؤولية، في حين تسهم طول الإجراءات الجمركية وضعف التنسيق بين الجهات في خلق فراغ تطبيقي ينعكس سلباً على سلامة البضائع وكفاءة التشغيل وحقوق الأطراف المتعاقدة وتنافسية الميناء.

وبناء على ذلك تم صياغة مشكلة الدراسة في التساؤل الرئيسي التالي:

ما حدود المسؤولية القانونية للناقل البحري عن بقاء البضائع في محطة حاويات ميناء عدن، وكيف يؤثر غياب التفويض التشريعي للميناء في التصرف بالبضائع بعد مدة معينة على الحقوق المالية للميناء وجودة البضائع، وما حجم الأثر الاقتصادي المترتب على ذلك؟

ويتفرع من التساؤل الرئيسي عدة تساؤلات فرعية وتتمثل في:

- ما الوضع القانوني الراهن في اليمن بخصوص التزامات الناقل بعد وصول السفينة وتجاوز مدد البقاء للشحنات؟
- ما الفجوات التشريعية التي تمنع الميناء من التصرف في البضائع المتروكة بعد تاريخ محدد، وما أثارها العملية؟
- ما التكلفة الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة لبقاء البضائع (رسوم ضائعة، إشغال الساحات، تلف البضائع، تباطؤ الحركة الخدمية "معدل الدوران")؟
- ما البدائل التشريعية والتنظيمية والتعاقدية الممكنة لسد هذه الفجوات وتقليل زمن المكوث وحماية حقوق الميناء؟

المنهجية

سيتم البحث منهجاً مختلطاً يجمع بين التحليل القانوني المقارن والتحليل التطبيقي الاقتصادي في سياق محطة حاويات ميناء عدن؛ إذ سينجز أولاً تحليل فقهي/عقدي للنصوص اليمنية ذات الصلة بالنقل البحري ولوائح الموانئ ومقارنتها بقواعد هامبورج (واستناداً لاتفاقية روتردام) وشروط بوالص الشحن المتداولة لتعيين نقطة انتقال الخطر وحدود مسؤولية الناقل وآليات التصرف في البضائع المتروكة، مع ترميز الثغرات التشريعية والتطبيقية.

وبالتوازي، سيبنى نموذج تكلفة على مستوى الحاوية لقياس الأثر اليومي لبقاء البضائع (رسوم تخزين المحطة + خسائر التلف وتكلفة الفرصة)، اعتماداً على تعرفه الميناء وجدول شركات الملاحة وعينات بوالص شحن وسجلات تشغيل مختارة لآخر 3-5 سنوات، مع استكمالها ببيانات أولية عبر مقابلات شبه منظمة لموظفي الميناء وكلاء الشحن والمخلصين ولأصحاب البضائع لقياس أسباب التأخير.

أهداف البحث

يسعى البحث إلى تحديد الإطار القانوني الدقيق لمسؤولية الناقل البحري عن بقاء البضائع وتأخر تسليمها وبقائها لفترات طويلة في محطة عدن للحاويات، وقياس أثر ذلك اقتصادياً على رسوم الميناء وكفاءة التشغيل، وصولاً إلى مقترحات تشريعية وتنظيمية تمكن

الميناء من التصرف بالبضائع المتروكة وحماية حقوق الأطراف. كما يهدف لتحقيق الأهداف الفرعية التالية:

- تحديد إطار قانوني لمسؤولية الناقل البحري عن التأخير وبقاء البضائع، مع تمييزها عن مسؤوليات مشغل المحطة.
- بناء نموذج تكلفة/حاوية لقياس أثر زيادة مدة المكوث على الرسوم (التخزين + demurrage/detention) والخسائر الزمنية والتشغيلية.
- استخراج مؤشرات كمية مثل "تكلفة اليوم الإضافي" و"نقطة التحول بعد انتهاء المهلة المجانية" وتأثير الازدحام على كفاءة المحطة.
- صياغة توصيات تعاقدية وتنظيمية عملية لتقليل النزاعات والتكلفة وتحسين زمن الدورة اللوجستية؛ وإعداد خارطة تنفيذ بأولويات قصيرة/متوسطة المدى ومؤشرات متابعة قياس الأثر.

التحليل القانوني للنصوص الوطنية والدولية

يُعدّ القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م المرجعية التشريعية والتنظيمية الأساسية التي تنظم الأنشطة البحرية والملاحية في الجمهورية اليمنية، بما في ذلك العلاقة بين الناقل البحري، والمرسل، والمرسل إليه، ومسؤوليات كل طرف أثناء عمليات النقل البحري (United Nations, 1978; United Nations, 2008). كما تُعدّ الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها اليمن جزءاً لا يتجزأ من هذا الإطار القانوني، ومن أبرزها قواعد هامبورغ لعام 1978م واتفاقية روتردام لعام 2008م، واللذان وضعتا أسساً موحدة لمسؤولية الناقل البحري في حالات الفقد أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع. ويُسهّم التكامل بين هذه النصوص الوطنية والدولية في تحديد الالتزامات القانونية لكل من الناقل والمستلم في حال بقاء البضائع داخل الميناء لفترات طويلة أو امتناع أحد الأطراف عن تنفيذ التزاماته التعاقدية (Girvin, 2011; Diamond, 1978).

أولاً: مسؤولية عدم حضور المستلم لاستلام البضاعة:

عند امتناع المرسل إليه (صاحب الحق في الاستلام) عن تسلّم البضاعة أو عدم حضوره لاستلامها، يتحمّل قانوناً تبعات هذا التأخير. فقد نصّ القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م في المادة (233) على أنه إذا لم يحضر صاحب الحق في استلام البضائع أو حضر وامتنع عن استلامها أو عن دفع أجره النقل (القانون البحري اليمني، 1994)، جاز للناقل أن يطلب من المحكمة الإذن بإيداع البضائع لدى أمين تعينه المحكمة، أو الإذن ببيعها كلها أو بعضها لاستيفاء أجره النقل والمبالغ المستحقة بسبب النقل (Tetley, 2008). ويُفهم من ذلك أن الناقل غير ملزم بالاحتفاظ بالبضاعة إلى أجل غير مسمى، بل يمكنه قانوناً إبراء ذمته من المسؤولية عبر هذا الإجراء القضائي. وبمجرد إيداع البضاعة لدى الأمين بموجب إذن المحكمة "أو بيعها وفقاً للقرار القضائي" يُعدّ الناقل قد أدى التزامه بالتسليم، وتنتهي مسؤوليته عن أي تلف أو هلاك لاحق للبضاعة، وتبقى المسؤولية على عاتق صاحبها الذي تأخر في الاستلام (United Nations, 1978).

ثانياً: مسؤولية التأخير لأسباب تعود للناقل أو لأسباب أخرى:

إذا كان بقاء البضاعة في الميناء ناتجاً عن تقصير أو خطأ من الناقل نفسه، كالتأخر غير المبرر في وصول السفينة أو تفريغها، فإن الناقل يتحمّل المسؤولية القانونية عن هذا التأخير. وتؤكد المادة (256) من القانون البحري اليمني والتي تنص بأن: "يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه" (القانون البحري اليمني، 1994). وبالتالي، إذا ثبت أن التأخير ناشئ عن خطأ أو إهمال من الناقل، فإنه يلزم بتعويض الضرر الناتج عن هذا التأخير ضمن الحدود القانونية المنصوص عليها (Tetley, 2008; Girvin, 2011). أما في الحالات التي يكون فيها التأخير نتيجة ظروف قهرية أو أسباب خارجة عن إرادة الناقل، مثل الإجراءات الجمركية الطارئة أو القرارات الإدارية أو القوة القاهرة، فيُعفى الناقل من المسؤولية ولا يُطالب بالتعويض، إذ تنتفي العلاقة السببية بين فعله والضرر (United Nations, 1978).

ثالثاً: تحمل رسوم الأرضية والتعويضات عن بقاء البضاعة:

تُحدّد رسوم الأرضية (التخزين بالميناء) والتكاليف الناتجة عن بقاء البضائع دون استلام استناداً إلى الطرف المتسبب في ذلك. فإذا كان المستلم هو المتسبب بعدم حضوره أو تأخره في التخليص على البضائع، فإنه يتحمل وحده تلك الرسوم والتبعات المالية. ويمنح

القانون للناقل في هذه الحالة حق امتياز على البضائع، ويجوز له (بإذن من المحكمة) بيعها لاستيفاء أجرة النقل والمصاريف التي تكبدها بسبب بقاءها في الميناء (القانون البحري اليمني، 1994).

أما إذا كان التأخير ناتجاً عن خطأ من الناقل نفسه، فإنه يلتزم بدفع التعويضات المستحقة للمرسل إليه، بما في ذلك رسوم الأراضية التي تكبدها المستلم بسبب التأخير، وذلك في حدود المادة (249) التي تُحدّد سقف التعويض المترتب على التأخير. والتي نصت على التالي: "تحدد المسؤولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يتجاوز (30,000) ثلاثين ألف ريال عن كل طرد تو وحدة شحن أو بما لا يجاوز (100) ريال عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضاعة أي الحدين أعلى". وعموماً، يقرّ المبدأ القانوني العام بأن الطرف المتسبب في بقاء البضاعة هو من يتحمّل الرسوم والتعويضات الناشئة عنها (Tetley, 2008; Girvin, 2011).

رابعاً: الإجراءات القانونية (الإشعار وفترة السماح) قبل تحميل المسؤولية:

نظم القانون البحري اليمني الإجراءات الواجب اتباعها قبل تحميل أي طرف مسؤولية عن بقاء البضائع أو تأخر تسليمها. إذ يشترط على الناقل أن يسلك الطريق القضائي قبل التصرف في البضائع غير المستلمة، فلا يجوز له بيعها أو إيداعها لدى طرف ثالث إلا بعد الحصول على إذن من المحكمة المختصة، وهو ما يشكل ضماناً قانونية لحقوق جميع الأطراف.

كما وضع القانون مهلة زمنية للمطالبة بالتعويض عن التأخير، حيث نصّت المادة (256) فقرة (4) على وجوب إشعار الناقل كتابياً بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ تسليم البضاعة حيث نص المادة: "ولا تستحق أي تعويضات عن الضرر الناتج في تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم". وإلا سقط حق المطالبة بالتعويض. إضافة إلى ذلك، نصّت المادة (244) على: "تعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه في الفقرة (2) من المادة (256) من القانون". أن البضاعة تُعتبر بحكم الهالكة إذا لم تُسلم خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم المستحق، وهو ما يعدّ حداً أقصى لفترة التأخير المقبولة قانوناً (القانون البحري اليمني، 1994).

وتبرز هذه النصوص حرص المشرّع على تحقيق التوازن بين حقوق الناقل والمستلم، وضمان سير الإجراءات القانونية ضمن مدد محددة تُحدّد بوضوح نطاق المسؤولية وتمنع المنازعات المطوّلة.

المقارنة بين القانون البحري اليمني والاتفاقيات الدولية ذات الصلة

يُظهر التحليل المقارن بين القانون البحري اليمني وقواعد هامبورغ لعام 1978م واتفاقية روتردام لعام 2008م وجود تقارب واضح في المبادئ العامة لمسؤولية الناقل البحري، مع بعض الاختلافات في نطاق التطبيق وشروط الإعفاء من المسؤولية ومدد الإخطار القانونية.

أولاً، فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن التأخير، فإن القانون البحري اليمني في المادة (256) يتبنى مبدأ المسؤولية المفترضة على الناقل، إذ يُسأل عن التأخير في تسليم البضائع ما لم يثبت أن التأخير ناتج عن سبب أجنبي أو قوة قاهرة لا يد له فيها. وهو ذات المبدأ الذي تبنته قواعد هامبورغ (المادة 1/5) التي نصت على التالي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناجمة عن فقدان البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحدث الذي تسبب في الفقد أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده وفقاً لما ورد في المادة (4)، وذلك ما لم يثبت الناقل أنه هو أو خدمة أو وكلائه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة التي يمكن أن تُطلب منهم لتجنب وقوع ذلك الحدث وتجنب آثاره". حيث جعلت الناقل مسؤولاً عن الفقد أو التلف أو التأخير ما لم يثبت أنه وأطقم سفينته اتخذوا جميع التدابير المعقولة لتفادي الضرر (القانون البحري اليمني، 1994).

أما اتفاقية روتردام (المادة 17) والتي نصت على التالي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناشئة عن فقدان البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخير في تسليمها، إذا وقع الحدث الذي تسبب في الفقد أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على النحو المبين في المادة (12) (Si, & Li, 2000). ويقع عبء الإثبات على المدعي لإثبات أن البضائع قد سُلمت دون فقد أو تلف وفي الوقت المحدد". فقد طورت هذا المفهوم بشكل أوسع، حيث حملت الناقل مسؤولية مباشرة عن التأخير في التسليم ما لم يثبت أنه

اتخذ جميع التدابير التي يمكن توقعها بشكل معقول لتجنب التأخير وآثاره، مما يجعل نطاق المسؤولية في روتردام أكثر صرامة وأقل تساهلاً في الإعفاء مقارنة بالتشريع اليمني وقواعد هامبورغ (United Nations, 2008; Tetley, 2008).

ثانياً، فيما يخص بقاء البضائع في الميناء دون استلام، فإن القانون اليمني – بموجب المادة (233) التي نصت على التالي: "إذا لم يحضر صاحب الحق في استلام البضائع أو حضر وامتنع عن استلامها أو امتنع عن أداء أجره النقل جاز للناقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن له بإيداع البضائع عند أمين تعينه كما يجوز له طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبلغ المذكور ويكون له امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجره النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل."

منح الناقل حق اللجوء إلى القضاء لطلب الإذن بإيداع البضائع أو بيعها عند امتناع المستلم عن الحضور أو الدفع، وهو ما يتفق مع المبادئ الواردة في قواعد هامبورغ (المادة 16)؛ حيث أجازت للناقل التصرف في البضائع بعد إخطار المرسل إليه وعدم تجاوبه خلال مدة معقولة. أما اتفاقية روتردام فقد عززت هذا الإجراء بإضافة التزامات تتعلق بإشعار الأطراف إلكترونياً وتحديد مهلة زمنية واضحة قبل اتخاذ أي تصرف، مما يعكس تطوراً تشريعياً يتناسب مع الاتجاه نحو الرقمنة والتجارة الإلكترونية في النقل البحري.

ثالثاً، من حيث تحديد مدة الإخطار والمطالبة بالتعويض، فقد نص القانون البحري اليمني على مهلة ستين يوماً لإشعار الناقل بالتأخير، بينما منحت قواعد هامبورغ (المادة 19) في الفقرة الخامسة والتي نصت على: " لا يحق المطالبة بأي تعويض عن الخسائر الناتجة عن التأخير في التسليم ما لم يتم إرسال إشعار كتابي إلى شركة النقل خلال 60 يوماً متتالية من تاريخ تسليم البضائع إلى المرسل إليه." وكذلك الفقرة رقم سبعة من نفس المادة والتي نصت على: " ما لم يقم الناقل أو الناقل الفعلي بتوجيه إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدّد الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر، وذلك في موعد لا يتجاوز 90 يوماً متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقاً للفقرة 2 من المادة 4، أيهما أبعد، فإن عدم توجيه مثل هذا الإخطار يكون قرينةً ظاهرةً على أنه لم تلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أي خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه." (القانون البحري اليمني، 1994).

وبالتالي فإن قواعد هامبورج في الفقرتين المشار إليهما أعلاه قد منحها مدة أطول نسبياً تصل إلى ستين يوماً للفقء أو التلف، وتسعين يوماً في حالات التأخير، في حين جاءت اتفاقية روتردام أكثر مرونة، إذ سمحت بتقديم الإخطار خلال أجل معقول لا يتجاوز خمسة عشر يوماً من تاريخ التسليم، مع إتاحة الإخطار بالوسائل الإلكترونية الحديثة.

رابعاً، فيما يتعلق بتحديد سقف التعويض، فقد حدد القانون البحري اليمني في المادة (249) حداً أقصى لمسؤولية الناقل عن التأخير، بما يتوافق مع قواعد هامبورغ (المادة 6) التي نصت على أن التعويض لا يتجاوز مقدار أجره النقل عن البضائع المتأخرة، في حين رفعت اتفاقية روتردام هذا السقف لتغطية الضرر الفعلي بشرط إثباته، مما يعكس تطوراً في فلسفة التعويض نحو حماية المرسل إليه والشاحن بشكل أكبر (Diamond, 1978).

وعليه، يُلاحظ أن القانون البحري اليمني يتبنى في جوهره المبادئ العامة التي أرسنها قواعد هامبورغ، مع محافظة على التوازن بين مصالح الناقل والمستلم، بينما تمثل اتفاقية روتردام مرحلة أكثر تقدماً نحو توحيد وتنظيم العلاقة التعاقدية في ضوء التطورات التكنولوجية الحديثة في النقل البحري وسلاسل الإمداد.

جدول رقم (1): مخلص مقارنة البحري اليمني والاتفاقيات الدولية - المصدر: عن طريق الباحثين

القانون/ التشريع	انتهاء مسؤولية الناقل	مسؤولية ما بعد الوصول؟	تكاليف الناتجة عن عدم الاستلام	الأثار القانونية المترتبة على عدم الاستلام
القانون البحري اليمني (1994)	تنتهي مسؤولية الناقل عند تسليم البضاعة لصاحب الحق أو وضعها تحت تصرفه في ميناء المقصد. إذا لم يحضر المستلم، يجوز للريان إنزال البضائع وإيداعها على نفقة ومسؤولية صاحبها بعد انتهاء مدة التفريغ.	نعم، تستمر مسؤولية الناقل ما دامت البضاعة في عهده بميناء الوصول لحين التسليم أو الإيداع الرسمي. الناقل مسؤول عن حفظ البضاعة خلال هذه الفترة.	يتحمل المرسل إليه أو صاحب البضاعة التكاليف المترتبة على عدم الاستلام (مثل أجور التخزين أو رسوم الأرصيات). يحق للناقل مطالبة تلك التكاليف، وله حق امتياز على ثمن البضاعة لاستيفاء أجره النقل والمصاريف المستحقة.	إذا لم يستلم المرسل إليه البضاعة أو رفض دفع الأجرة، يحق للناقل بعد استئذان المحكمة إيداع البضاعة لدى أمين ثم طلب الإذن ببيعها (كلها أو بعضها) لتحصيل أجره النقل والمصاريف. يُعفى الناقل من أي مسؤولية عن البضاعة بعد الإيداع أو البيع عدا التزامه بتوزيع حصيلة البيع على مستحقيها، مع بقائه ملتزماً باتخاذ العناية اللازمة بالبضاعة قبل ذلك.
قواعد لاهاي (1924)	تنص قواعد لاهاي (بروكسل 1924) أن فترة مسؤولية الناقل عن البضاعة تمتد من لحظة شحنها على السفينة إلى لحظة تفريغها منها في ميناء الوصول. وبذلك تنتهي مسؤولية الناقل بمجرد إنزال البضاعة من السفينة (أي عند وضعها على الرصيف في ميناء الوصول).	لا، لا تستمر بعد التفريغ. فيمجرد وصول البضائع وتفريغها من السفينة تنقضي مسؤولية الناقل بموجب قواعد لاهاي، وتصبح أي عناية لاحقة بالبضاعة خارج نطاق هذه القواعد (تخضع للعقد أو القانون المحلي).	تتحملها المرسل إليه/مالك البضاعة في العادة، لأن قواعد لاهاي نفسها لم تنظم مسألة التكاليف بعد الوصول. عملياً يقوم الناقل بتخزين البضاعة غير المستلمة على نفقة صاحبها. الناقل له حق حبس البضاعة أو التصرف بها لاحقاً لضمان تحصيل مستحقاته بموجب سند الشحن أو القانون الوطني. هلاك أو ضرر لاحق.	لم تُحدد قواعد لاهاي إجراءات مفصلة لحالة عدم استلام البضاعة، لذا يُرجع للأحكام الوطنية وشروط عقد النقل. عادةً يقوم الناقل بإيداع البضاعة في مخازن على حساب المرسل إليه، مع إشعاره بوجود الاستلام. إذا استمر عدم الاستلام قد يلجأ الناقل إلى بيع البضاعة بالمزاد وفق القانون المحلي بعد فترة معقولة لتحصيل أجور النقل والتخزين. بمجرد تفريغ البضاعة ووضعها تحت تصرف المرسل إليه أو السلطات المينائية، لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو ضرر لاحق.
قواعد هامبورغ (1978)	وفقاً لقواعد هامبورغ، تمتد مسؤولية الناقل عن البضائع منذ استلامها لها في ميناء الشحن واثناء النقل وحتى تسليمها في ميناء التفريغ للمرسل إليه. لذلك تنتهي المسؤولية فقط عند تسليم البضاعة فعلياً للمرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه في وجهتها النهائية.	نعم، تستمر المسؤولية بعد وصول السفينة إلى أن يتم تسليم البضاعة للمرسل إليه في ميناء الوصول. يظل الناقل مسؤولاً طالما كانت البضائع في عهده في ميناء التفريغ ولم يتسلمها صاحبها.	في غياب نص صريح في قواعد هامبورغ حول تكاليف عدم الاستلام، يُرجع للأعراف والعقد. عملياً يتحمل المرسل إليه أو مالك البضاعة هذه التكاليف (مثل التخزين والتأخير) عند تقاعسه عن الاستلام. يحق للناقل مطالبة التعويض عن أي نفقات إضافية تكبدها نتيجة بقاء البضائع غير مستلمة، ويتمتع أيضاً بحق حبس البضاعة إلى حين سداد تلك النفقات حسب القانون المحلي.	لم تعالج قواعد هامبورغ حالة البضاعة غير المستلمة بشكل تفصيلي (ولم تفرض التزاماً صريحاً على المرسل إليه باستلامها). لذلك تُطبق القواعد العامة: على الناقل واجب استمرار العناية بالبضاعة في الحدود المعقولة، ويمكنه إيداعها لدى طرف أمين أو سلطة الميناء بعد إشعار المرسل إليه. إذا انقضت فترة معقولة دون استلام، يمكن وفق القانون الوطني بيع البضاعة لتعويض الناقل عن أجره النقل والتكاليف المترتبة. يظل الناقل مسؤولاً عن أي ضرر للبضاعة في فترة الانتظار هذه ما لم يثبت اتخاذها العناية المعقولة لتجنب الضرر.
قواعد روتterdam (2009)	توسيع قواعد روتردام نطاق مسؤولية الناقل لتشمل الفترة التي تكون فيها البضائع في عهده منذ استلامها (حتى قبل الشحن البحري) إلى حين تسليمها النهائي للمرسل إليه أو الطرف المخول في وجهتها، سواءً كان التسليم في الميناء أو في مكان داخلي وفقاً لعقد النقل. بمعنى أن انتهاء المسؤولية يكون عند التسليم الفعلي وفق شروط العقد (قد يكون "من الباب إلى الباب" بحسب الاتفاق).	نعم، تستمر مسؤولية الناقل بعد الوصول حتى يتم تسليم البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد. تغطي قواعد روتردام كامل الفترة التي تبقى فيها البضاعة بعهد الناقل (بحرياً أو برأ) إلى أن يتسلمها المرسل إليه بشكل صحيح، إلا إذا اقتضى العقد تسليمها لجهة حكومية في وجهتها بموجب القوانين (حالة نادرة).	المرسل إليه (أو الحائز أو الطرف المتحكم بالبضاعة وفق تعريفات روتردام) ملزم بموجب العقد بتحمل التكاليف في حالة إخفاقه في الاستلام. فإذا تأخر الاستلام أو تطلب الأمر تخزيناً إضافياً أو نقلاً آخر، تكون هذه النفقات على عاتق صاحب البضاعة. يحتفظ الناقل بحقه في حبس البضاعة (الامتناع عن تسليمها) لضمان استيفاء مستحقاته - وقد أكدت قواعد روتردام عدم مساسها بحق الناقل في احتباس البضائع وفق القانون الساري (حق الامتياز) لضمان رسوم النقل وغيرها.	أدخلت قواعد روتردام تنظيمًا تفصيليًا لحالة عدم الاستلام بشكل يوازن المسؤوليات بين الطرفين أولاً: فرضت التزاماً صريحاً على المرسل إليه بقبول التسليم عند وصول البضاعة. ثانياً: إذا وصلت البضاعة ولم يطالب بها المرسل إليه خلال الوقت المتفق أو المعقول للتسليم، على الناقل إشعار الطرف المتحكم (إن وجد) وطلب تعليماته. ثالثاً: إذا تعذر العثور على المرسل إليه أو لم يقدم تعليمات مناسبة، يحق للناقل طلب التوجيه من الشاحن أو أي طرف ذو صلة. فإن تعذر ذلك أيضاً، يعتبر الناقل قد أوفى بالتزاماته ويمكن اعتباره مُبرأً من مسؤولية التسليم. في هذه الحالة الأخيرة يجوز للناقل التصرف في البضاعة وفق ما يراه مناسباً (مثل تسليمها لسلطات محلية أو بيعها وفق القانون) دون مسؤولية عليه. هذا التحديث في قواعد روتردام يُعد تغييراً جوهرياً، حيث أصبح عدم استلام المرسل إليه إخلالاً تعاقدياً واضحاً ترتب عليه حق الناقل في إنهاء الالتزام والتصرف بالبضاعة ضمن ضوابط القانون.

تحليل وضع محطة الحاويات منذ العام 2015

كان لمحطة عدن للحاويات دور بارز بعد أحداث حرب صيف العام 2015م وما تبعها من تحول للشحنات الواردة الى السوق اليمني الى ميناء عدن وتحويل مسار عدد كبير من الشحنات المتجهة إلى ميناء الحديدة الواقع تحت سيطرة الانقلابيين الى ميناء عدن.

كان لهذا التحول أعباء إضافية على الساحات التخزينية وتكدس الشحنات نظرا لتأخر المستلمين في إخراجها في الوقت المحدد، يوضح الجدول أدناه معدل الحاويات خلال الأعوام من 2015م حتى 2020م:

جدول رقم (2): نسبة الحاويات ما فوق سنة أشهر بالمقارنة مع إجمالي الواردات- المصدر: إحصائيات محطة الحاويات، 2025.

العام	عدد الحاويات	الحاويات الواردة	الحاويات التي تجاوزت فترة 6 أشهر خزن	النسبة المئوية للحاويات القديمة
2014	296,035	143,963	5,759	4%
2015	178,101	91,457	7,317	8%
2016	268,206	128,748	19,312	15%
2017	334,894	169,086	21,981	13%
2018	398,999	199,653	19,965	10%
2019	464,952	233,067	16,315	7%
2020	423,393	211,697	10,585	5%

وضحت لائحة الأجور والخدمات لمحطة عدن للحاويات معنى الحاويات القديمة بتلك الحاويات التي تجاوزت مدة 180 يوما على خزنها أي ما يعادل 6 أشهر. كما نصت المادة رقم (69) من قانون المناطق الحرة على أن "تتولى الدائرة المختصة في المنطقة الحرة الإشراف على بيع البضائع التالية: البضاعة التي يمضي على إيداعها ستة أشهر ولم يدفع أصحابها رسوم الإيداع عليها بعد انذارهم".

وعليه فقد ساهمت الاضطرابات السياسية والأمنية في الجمهورية اليمنية منذ اندلاع الحرب الأهلية في صيف العام 2025م إلى تفاقم مسألة تعذر إخراج الشحنات والحاويات في الموعد المحدد مما أدى إلى تلف محتوى معظم الشحنات وكان التكدس هذا أمر واضح من خلال تجاوز الحاويات لمدد الخزن المسموح بها والمحددة باللوائح والقوانين السارية. وكان لهذا التكدس المستمر أعباء إضافية يتكبدها الميناء منها:

- (1) اشغال ساحات التخزين.
- (2) ضياع الرسوم جراء عدم إخراج الشحنات وتركها.
- (3) فقدان قيمة الشحنة التجارية.
- (4) ضياع المستحقات المالية على الدولة المتمثلة بالرسوم الجمركية والضرائب ... الخ.

ونظرا لخطورة الأمر وازدحام الساحات التخزينية دعت إدارة ميناء عدن لتشكيل لجنة خماسية برئاسة المنطقة الحرة للعمل المشترك تحت تشريع قانون المناطق الحرة الذي يجيز ائتلاف وبيع الشحنات التي تجاوزت مدة الخزن المسموح بها والمحددة بسنة أشهر على غرار قانون الجمارك الذي يحدد المدة بثلاثة أشهر إلا أن قانون الجمارك يطبق على الشحنات الموجودة في الإطار الجمركي (الحرم الجمركي) وليس في المناطق غير الخاضعة للسلطة الجمركية بما فيها المناطق الحرة. حيث باشرت المنطقة الحرة بتشكيل لجنة مسئولة عن فرز الحاويات بحسب المحتوى كما تمت الإشارة إليه في منافست الشحنة وائتلاف المواد الغذائية والأدوية المنتهية الصلاحية. إلا أن الأمر كان قد شمل تنازل محطة الحاويات عن رسوم الحزن والشركة الناقلة عن رسوم الديميراج هذا بالإضافة إلى عدم استخلاص أي رسوم جمركية نظرا لإئتلاف الشحنات.

الخاتمة

خلصت هذه الدراسة المقارنة إلى عدة نتائج أساسية:

- يتبنّى القانون البحري اليمني المبدأ العام لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع طوال وجودها في عهده، بما في ذلك مرحلة بقائها في الميناء قبل التسليم، وهو ما ينسجم في الجوهر مع توجهات قواعد هامبورغ واتفاقية روتردام. غير أنّ الاختلاف يظهر على مستوى المعالجة العملية لحالات البقاء دون استلام؛ إذ يشترط التشريع اليمني تدخل القضاء لإيداع البضاعة أو بيعها للوفاء بالحقوق، بينما تضع هامبورغ معياراً زمنياً تلقائياً (قرينة الفقد بعد ستين يوماً)، وتُجيز روتردام انتهاء مسؤولية الناقل عند التسليم للسلطات المختصة بالميناء، الأمر الذي يمنح الموانئ أدوات أوضح وأسرع للتصرف في البضائع المتروكة.
- أما في مسألة التأخير في التسليم، فيقرّ القانون اليمني من حيث المبدأ بمسؤولية الناقل عن أضرار التأخير، لكنه لا يضع سقفاً تعويضياً خاصاً كما فعلت قواعد هامبورغ وروتterdam (حد أقصى يعادل 2.5 ضعف أجره النقل). ويؤدي غياب هذا السقف إلى تفاوت اجتهادات القضاء في تقدير الأضرار وإلى ارتفاع عدم اليقين التعاقدية، بخلاف الأطر التي تضبط المخاطر بسقوف واضحة وتحقّر الأطراف على إدارة الزمن بكفاءة.
- وعملياً، يُفرض اشتراط لجوء الناقل أو صاحب الشحنة إلى القضاء المختص في كل حالة بقاء دون استلام إلى بطء وكلفة إجرائية لا تتسجم مع مقتضيات السرعة والرقمنة في سلاسل الإمداد، خصوصاً مع أحجام الحركة السنوية الكبيرة للحاويات. ويعزّز ذلك الحاجة إلى نصوص صريحة تحوّل سلطة الميناء بعد إنذارات و ضمانات شكلية محددة التصرف الإداري بالبضائع المتروكة أو بيعها أو إتلافها بحسب طبيعتها، مع تثبيت حقوق الميناء المالية على حصيله البيع.
- تزداد الإشكالية تعقيداً بتضارب القوانين الوطنية ذات الصلة بمدد التخزين والتعريف بالبضائع المتروكة؛ إذ يحدّد قانون الجمارك فترة ثلاثة أشهر لتجاوز مدة الخزن المسموح بها، بينما يمنح قانون المناطق الحرة ستة أشهر (مع استثناء الشحنات سريعة التلف)، ما يخلق تفاوتاً تشغيلياً ومعياريّاً داخل المنظومة الواحدة. ويكتمل المشهد بغياب قانون أو لائحة خاصة بسلطة الموانئ تنظّم بوضوح مدد الخزن بحسب نوع الشحنة، وآليات تعريف البضائع المتروكة، وتراتبية الامتيازات والرسوم، وصلاحيات البيع الإداري، ما يترك الميناء أمام فراغ تنظيمي يزيد زمن المكوث ويرفع تكلفة النزاعات.

خلاصة ذلك أن الإطار الحالي يقرّ بالمبادئ العامة لمسؤولية الناقل، لكنه يفتقر إلى الأدوات التشريعية والإجرائية التي تُمكن من إدارة فعّالة لحالات البقاء دون استلام؛ وأن معالجة الفجوات بتوحيد مدد الخزن، ووضع سقوف تعويض للتأخير، ومنح الميناء صلاحيات تصرف بضمانات عادلة، ومواءمة مدد التقادم سئهم في خفض زمن المكوث، وتقليص الخلافات، وتعزيز كفاءة الميناء وتنافسيته.

وبناءً على ما سبق، يوصي الباحثون بعدة إجراءات تشريعية لتعزيز مواءمة القانون اليمني مع القواعد الدولية وضمان عدالة أكبر للطرفين في عقد النقل البحري:

- أولاً: إدراج فصل تشريعي خاص بـ“البضائع المتروكة وتأخير الاستلام” يحدّد نقطة انتقال الخطر والمسؤولية بعد التفريغ، ويقرّر أجلاً مختلفة بحسب نوع البضاعة: أجال قصيرة للبضائع القابلة للتلف (30 يوماً)، وأطول لغير القابلة للتلف، مع تمكين الميناء بعد إنذارين موثّقين ونشر إشعار مختصر من التصرف إدارياً بالبيع أو الإتلاف وفق الضوابط، وتثبيت امتياز صريح للميناء على حصيله البيع لاستيفاء رسوم الساحات والمناولة والمصاريف قبل أي دائن آخر، مع إتاحة تنظّم قضائي سريع لا يوقف التنفيذ إلا لأسباب جدية.
- ثانياً: ضبط التعويض عن التأخير بسقف قانوني مناسب يحدّ من عدم اليقين ويوازن مصالح الأطراف، على نحو لا يتجاوز كقاعدة عامة—(2.5) ضعف أجره النقل عن الرسالة المتأخرة و بحد أقصى أجره النقل الإجمالية، مع النص على إمكان تجاوز السقف عند ثبوت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل، واعتماد وحدة “حقوق السحب الخاصة” عند الاقتضاء لتحديد تقلبات العملة، مع تأكيد عدم جواز أن يفوق التعويض قيمة البضاعة.

- ثالثاً: مواعمة القانون اليمني مع المعايير الدولية الحديثة بالاسترشاد بقواعد هامبورغ و اتفاقية روتردام في مسائل التسليم، ومسؤولية التأخير، والالتزامات المعلوماتية، والنقل متعدد الوسائط؛ ويمكن تبني أحكام جوهرية داخل التشريع الوطني قبل الانضمام الرسمي، مع تحديد مهلة نفاذ انتقالية (6-12 شهراً) وتكليف وزارة النقل بإصدار لائحة تنفيذية تفصيلية تُنسّق أدوار الميناء والناقل والجمارك والوكلاء.
- رابعاً: تقنين مفاهيم ورسوم demurrage/detention محلّياً بتوحيد التعريفات والفترات المجانية والإفصاح الإلزامي المسبق عنها، ومنع تراكم الرسوم عن ذات الفترة الزمنية دون نص صريح، وفرض نموذج إفصاح موحّد تُرفق به شركات الملاحة مع بوليصة الشحن يبيّن بوضوح شرائح الرسوم وآلية احتسابها، مع تمكين الميناء من نشر "لوحة تتبّع" رقمية للرسوم والأجال لكل حاوية.
- خامساً: إنشاء منظومة رقمية متكاملة (Port Community System) تربط الميناء والجمارك والناقلين والوكلاء والمخلصين في منصة واحدة للإخطارات والتخليص والدفع الإلكتروني؛ تتضمن تنبيهات آلية ببلوغ نهايات المهمات المجانية، وعداداً لمدد المكوث، وحساباً فورياً للرسوم، وتبادل مستندات إلكترونية موقّعة، بما يخفّض زمن الإجراءات ويمنع ضياع الإخطارات ويعزّز الشفافية.
- سادساً: استحداث مسار سريع لتسوية المنازعات البحرية المتعلقة بالتأخير وبقاء البضائع (تحكيم/وساطة بحرية عاجلة) بأجال قصوى للفصل خلال 30-45 يوماً، مع صلاحية إصدار أوامر وقتية مؤقتة تتصل بحفظ البضائع أو التصرف فيها، وتحديد محكمة/غرفة بحرية متخصصة للنظر في الطعون بصورة موجزة، بما يخفّض الكلفة الزمنية والقضائية على المتعاملين.
- سابعاً: توحيد الصياغات التعاقدية في بوالص الشحن والعقود التشغيلية من خلال "نماذج قياسية" وطنية تتضمن تحديد القانون المختار والاختصاص، ولحظة انتقال المسؤولية، وآليات الإخطار، وتعريف البضائع المتروكة وإجراءاتها، وسقوف التعويض، بما يقلّص تفاوت الشروط ويمنع الثغرات، مع اشتراط إرفاق جدول الرسوم والمهمات كجزء لا يتجزأ من العقد.
- ثامناً: بناء قدرات بشرية ومؤسسية عبر برامج تدريب إلزامية سنوية لموظفي الميناء والجمارك والوكلاء حول إدارة البضائع المتروكة، وحساب الرسوم، وبروتوكولات السلسلة الباردة، وأحكام المسؤولية والتأمين؛ مع تحديث أدلة الإجراءات التشغيلية القياسية (SOPs) وتدقيقها ميدانياً مرتين سنوياً، وربط الأداء بحوافز واضحة.
- تاسعاً: توسيع إطار قانون الموانئ اليمنية ليواكب أنشطة الميناء ووضع حلول لمشكلاته وأهمها التكدس للبضائع المتروكة والغير مطالب بها من قبل مستلميها والتي تجاوزت مدة الخزن المسموح بها، فلا بد لقانون الموانئ البحرية أن يواكب أنشطة الميناء اللوجستية والاجرائية والتنظيمية بنفس مقدار الأنشطة البحرية والملاحية.
- عاشراً: اعتماد سياسة تقاضية مدروسة لرسوم الساحات تشجّع الخروج المبكر للحاويات (شرائح تصاعديّة بعد انتهاء المهلة المجانية، وحوافز لمن يستلم قبل مواعيده)، مع معاملة خاصة للحاويات المبرّدة والمواد الخطرة تضمن السلامة وتقليل التلف، وربط أي إعفاءات برسائل موثقة وأسباب قهرية محدّدة تُراجع دورياً لمنع إساءة الاستخدام.

الجدول رقم (3): المخطط الزمني لتنفيذ توصيات الدراسة - المصدر: عن طريق الباحثين

المدة الزمنية للتنفيذ	الجهة المسؤولة	مخرجات التنفيذ	الإجراء المقترح
3 أشهر	وزارة النقل + وزارة العدل + موانئ عدن	مسودة تعديل تشريعي جاهزة للإحالة للبرلمان	صياغة فصل تشريعي خاص بالبضائع المتروكة وتأخير الاستلام يحدّد نقطة انتقال الخطر، آجال البقاء، وإجراءات البيع/الإتلاف، مع تثبيت امتياز الميناء.
3-4 أشهر	وزارة النقل + هيئة الشؤون البحرية	نص قانوني/تنظيمي مكمل للمادة التشريعية	تحديد سقف قانوني لتعويض التأخير (لا يتجاوز 2.5 × أجرة النقل) وربط تجاوزه بحالات الغش أو الخطأ الجسيم.
4-8 أشهر	وزارة النقل + الفريق القانوني الدولي	إطار قانوني متجانس مع المعايير الدولية	مواعمة القانون اليمني مع قواعد هامبورغ وروتterdam فيما يخص التسليم والتأخير والنقل متعدد الوسائط، مع فترة نفاذ انتقالية (6-12 شهراً).
4-6 أشهر	موانئ عدن + الجمارك + الوكلاء الملاحيين	لائحة رسوم موحدة + نموذج إفصاح رسمي	تقنين وتعريف رسوم demurrage & detention وتوحيد الفترات المجانية ومنع ازدواج الرسوم، وإلزام شركات الملاحة بـ"نموذج إفصاح موحّد".

المدة الزمنية للتنفيذ	الجهة المسؤولة	مخرجات التنفيذ	الإجراء المقترح
6-12 شهراً	وزارة النقل + وزارة الاتصالات + شركة تقنية منفذة	نظام تشغيل رقمي متكامل للمعاملات اللوجستية	إنشاء منصة رقمية موحدة PCS لربط الميناء + الجمارك + الوكلاء + المخلصين، مع تنبيهات آلية لحساب أيام المكوث والرسوم.
3-5 أشهر	وزارة العدل + غرفة التجارة + نقابة المحامين	دليل إجراءات نزاعات مختصر + لجنة محكمين	استحداث آلية تحكيم/وساطة بحرية عاجلة تفصل خلال 30-45 يوماً في نزاعات التأخير وبقاء البضائع.
2-3 أشهر	هيئة الموانئ + الوكلاء + غرفة الملاحة	عقود نموذجية معتمدة وملزمة	إصدار نماذج تعاقدية وطنية قياسية للبوالص والعقود التشغيلية (تحديد القانون المختار، الرسوم، مهلة الاستلام، بنود الساحات).
مستمر	وزارة النقل + موانئ عدن + الجمارك	كوادرن مدربة + أدلة SOP محدثة	بناء قدرات بشرية مؤسسية عبر تدريب سنوي إلزامي على مسؤولية الحفظ، سلاسل التبريد، حساب الرسوم، وإجراءات البضائع المتروكة.
6-9 أشهر	وزارة النقل + البرلمان	قانون موانئ حديث متسق مع دور الموانئ كمراكز لوجستية	توسيع قانون الموانئ اليمنية ليشمل الأنشطة اللوجستية والتنظيمية، وليس فقط الملاحة والرسوم.
3-5 أشهر	موانئ عدن + الجمارك + غرفة الملاحة	آلية رسوم عادلة + تقليل التكدس + تقليل التلف	تطبيق سياسة تفاضلية لرسوم الساحات (حوافز للإخراج المبكر + شرائح تصاعديّة بعد المهلة المجانية) + معاملة خاصة للمبردات والمواد الخطرة.

وفي الختام، تؤكد الدراسة أن تحديث التشريع البحري اليمني في ضوء قواعد هامبورغ وروتردام ضرورة ملحة لتعزيز الدقة القانونية والتناسق مع المعايير الدولية. فمن شأن ذلك الحد من الخلافات حول مسؤولية الناقل عند بقاء البضائع في الميناء، وتيسير تسوية النزاعات البحرية بوضوح وعدالة. كما أن تبني التوصيات المذكورة سيحسن موقع اليمن في صناعة النقل البحري عالمياً، عبر توفير مناخ قانوني يتسم بالوضوح والاستقرار ويحقق التوازن العادل بين جميع أطراف عقد النقل البحري.

المراجع

- قردش، أشرف علي عبدة. 2021. "تحليل الوضع التنافسي لمحطة عدن للحاويات في ظل المنافسة الإقليمية"، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م. (1994). صنعاء: وزارة الشؤون القانونية – الجمهورية اليمنية.
- Diamond, A. (1978). The Hamburg Rules. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1978(1), 1–27.
- Federal Maritime Commission. (2021). Fact Finding Investigation No. 29: Demurrage and Detention. Washington, DC.
- FIATA. (2019). Best Practices on the Handling of Abandoned Goods. International Federation of Freight Forwarders Associations.
- Girvin, S. (2011). Carriage of Goods by Sea. Oxford University Press.
- International Transport Forum. (2020). Container Shipping Supply Chains and Port Congestion. OECD Publishing.
- Notteboom, T., & Winkelmann, W. (2001). Structural changes in logistics: How will port authorities face the challenge? Maritime Policy & Management, 28(1), 71–89.
- Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2020). Port Terminals: Operations, Management and Strategy. Routledge.
- Si, Y., & Li, H. (2000). The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier. Comité Maritime International (CMI).
- Sturley, M. F. (2010). The Rotterdam Rules and the Maritime Performing Party. Journal of Maritime Law & Commerce, 41(1), 1–35.



-
- Tetley, W. (2004). Marine Cargo Claims (4th ed.). Thomson Carswell.
 - Tetley, W. (2008). Marine Cargo Claims (4th ed.). Thomson Reuters.
 - UNCTAD. (2023). Review of Maritime Transport 2023. United Nations Conference on Trade and Development.
 - United Nations. (1978). United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules). New York: UN.
 - United Nations. (2008). United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules). New York: UN.
 - World Bank. (2021). Port Reform Toolkit: Abandoned Cargo Guidance Note. World Bank Publications.