

بخيت عيسى أستاذ مساعد قسم أ

كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة شلف

Email : bekhit.5@gmail.com

عنوان المداخلة

المسؤولية الناشئة عن البضائع الخطرة في ظل أحكام قواعد روتردام

مقدمة

إن الجمعية العامة للأمم المتحدة تبنت اتفاقية جديدة هي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً.

Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly sea

وذلك في 2008/11/11 وقد أقرت الأمم المتحدة بتنظيم حفل باب التوقيع على هذه الاتفاقية في 23 سبتمبر 2009 في روتردام - هولندا، وأوصت بأن تسمى القواعد التي تنص عليها الاتفاقية قواعد روتردام.

إن توحيد القواعد هو الهدف الرئيسي لهذه الاتفاقية، إذ قصد منها أن تكون الخلف لقواعد لاهاي Hague-visby وقواعد هامبورغ Hamburg Rules وذلك عن طريق إقامة قواعد دولية موحدة بصدد المسؤولية المتعلقة بالأخطاء والأضرار والخسائر الناشئة عن نقل البضائع بحراً. وفي 2010/08/21 بعض الدول وقعت على هذه الاتفاقية وألزمت توقيعها بضرورة المصادقة على هذا التوقيع. فالتوقيع على هذه الاتفاقية لا يعني بالضرورة المصادقة عليها فرما يرفض التصديق لأي كان، لذا فإن الموضوع حوا الاتفاقية هو ضرورة حصولها على تصديق وتوقيع عشرون دولة. فإذا حصل هذا الشرط أصبحت قواعد روتردام نافذة المفعول. وإن هدفها المتمثل بتوحيد وتشجيع القواعد الدولية المتعلقة بنقل البضائع بحراً ستتحقق طريقها.

وسيتضح لنا من خلال هذه الورقة البحثية أن مضمون هذه الاتفاقية أخذ صفتين، الأولى أنه شامل، والثانية أنه معقد، وبناء على ذلك فإن دراستنا ستتركز في هذا الفصل على بحث قواعد روتردام من حيث مسؤولية الشاحن بما يتعلق بنقل البضائع الخطرة، الذي نظمته الاتفاقية في الفصل السابع منها أولاً، وعلى آليات وأسس توزيع المسؤولية وبين الشاحن والناقل البحري فيما يتعلق بنقل البضائع الخطرة ثانياً، وعليه سنقسم هذا البحث إلى فكرتين:

نتعرض في الفكرة الأولى إلى التزامات الشاحن في ظل قواعد روتردام. و نناقش في الفكرة الثانية نظام المسؤولية في ظل قواعد روتردام.

الفكرة الأولى

التزامات الشاحن في ظل قواعد روتردام

لقد بينت المواد 27، 28، 29 من قواعد روتردام الالتزامات العامة المفروضة على الشاحن فيما يتعلق بتسليم البضاعة لأجل نقلها، والتعاون مع الناقل البحري فيما له علاقة بعملية النقل، وبموجب هذه المواد فإن مسؤولية الشاحن تقام على أساس الخطأ¹، وسيتضح لنا هذا بعرض مضمون هذه المواد.

المادة 27 من هذه الاتفاقية تنص على ما يلي:

يسلم الشاحن البضائع جاهزة للتقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، وفي أي حال يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المراد، بما في ذلك تحميلها، ومناولتها وتثبيتها، وربطها وتثبيتها، وتفريغها وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

يؤدي الشاحن على نحو ملائم وبعبارة أي واجب يقع على عاتقه بمقتضى أي اتفاق يبرم عملاً بالفقرة 2 من المادة 3/13 عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتسليف وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبعبارة، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

ولقد نصت المادة 28 على أنه: "تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة

لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب، أو كان الطرف متلقي الطلب قادرا على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.

وكذلك نصت المادة 29 من قواعد روتردام على أن:

واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات. يزود الشاحن الناقل في الوقت المناسب، بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي في حدود المعقول ضرورية.

أ - لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ.

ب - ولامثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اقتراحات آخر تتعلق بالنقل المرام ، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

ليس في هذه المادة ما يمس أي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبضائع، عملا بما تقرره السلطات العمومية من قوانين ولوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتمد.

فتأسيسا على هذه النصوص المتقدمة، أن قواعد روتردام أقامت مسؤولية الشاحن في ظل المواد 27، 28، 29 منها على أساس المسؤولية القائمة على الخطأ التي يستطيع الشاحن دفع المسؤولية عنه²، بإثبات ما يخالفها، أي بنفي قرينة الخطأ عنه، ولكنه يلاحظ أن قواعد روتردام في ظل هذا النوع من المسؤولية قد توسعت كثيرا بصدد مسؤولية الشاحن على خلاف الوضع في ظل قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ التي لم تفصل في بيان التزامات الشاحن، وهذا يعد تطورا كبيرا يحسب لقواعد روتردام على قواعد لاهاي، وقواعد هامبورغ أيضا، زيادة على ذلك أن التزامات الشاحن المشار إليها في المواد السابقة حملت معها معنى واسع في مجال التزامات الشاحن، واستكمالا لهذا الموضوع فإن قواعد روتردام نصت في المادة 31 منها على التزامات الشاحن المتعلق بالمعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد، إذ نصت على أن: المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد :

يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب المعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة (1) من المادة 36، واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، واسم المرسل إليه، إن وجد.

يعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة (1) من هذه المادة وقت من المادة 36 ، واسم دة 36 ، واسم الطرف الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى فقرة (1) من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات ويعوض الشاحن الناقل مما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة و ضرر.

وعند المقارنة مع قواعد لاهاي فإن المادة 31 من قواعد روتردام تقابل المادة 31 من قواعد لاهاي تختلفان ، وأن الاختلاف بين الاثنين يكمن في أن المادة 31 من قواعد روتردام كانت أكثر سعة فيما يتعلق بالالتزام بإعداد تفاصيل العقد والمعلومات اللازمة، لاسيما أن قواعد لاهاي لا تتضمن أي إشارة إلى إلزام الشاحن بإعداد تفاصيل العقد، بل أشارت فقط إلى إعداد معلومات تتعلق بعلامات، أرقام، كميات، أوزان، وأن يضمن الشاحن دقة هذه المعلومات، وأنه سيكون ملزماً بتعويض كل الناقل البحري عن كل الخسائر ريف والمصاريف التي يتكبدها الناقل البحري بسبب عدم دقة المعلومات التي قدمها الشاحن³.

وإلى جانب مسؤولية الشاحن القائمة على أساس الخطأ، التي أشارت لها المواد 27، 28، 29، 31 من قواعد روتردام، توجد هناك المسؤولية المشددة بصدد نقل البضائع الخطرة، فهذا النوع من المسؤولية أشارت المادة 32 من قواعد روتردام فيما يتعلق بالبضائع الخطرة، واعتبرت مسؤولية الشاحن عن هذا النوع من البضائع مسؤولية مشددة التي تتمثل بعدم الإعلام عن البضائع والحمولات الخطرة.

والجدير بالذكر أن الصيغة التي جاءت بها المادة 32 من قواعد روتردام تختلف بعض الشيء عن الصيغة التي تضمنتها المادة 6/4 من قواعد لاهاي والمادة 13 من قواعد هامبورغ بصدد المسؤولية المشددة عن البضائع الخطرة، فقد نصت المادة 32 من قواعد روتردام على أنه: " قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة، عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها خطرة على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة: أ - يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها الناقل أو إلى طرف منفذ، وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو

الطرف المنفذ على علم بخطورها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولاً اتجاه الناقل مما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر، ب - ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسماً يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتزم لتلك البضائع وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولاً اتجاه الناقل عما يترتب على ذلك من خسارة أو ضرر.

واستناداً إلى نص المادة 32 من قواعد، فإن الشاحن عليه واجبين، الأول، أن يعلم الناقل ويخبره عن الطبيعة الخطرة للبضائع، وذلك في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل البحري أو إلى الطرف المنفذ، وإذا أخل الشاحن بهذا الواجب، بحيث أن الناقل البحري أو الطرف المنفذ ليس لديه علم حول الطبيعة الخطرة للحمولة، فإن الشاحن سيكون ملزماً بتعويض الناقل عن الأضرار كلها.

أما الالتزام الثاني، فيتمثل في طبع علامات على البضائع الخطرة علامة أو وسماً أي لاصقاً يتفق مع القانون أو اللائحة التي توجب عليه ذلك، وفي حالة إخلال الشاحن بهذا الالتزام، فإنه سيكون مسؤولاً اتجاه الناقل البحري عن الأضرار والخسائر الناجمة عن ذلك.

تحليل وتقدير

بعد العرض السابق للمعلومات المتعلقة بالتزامات الشاحن في ظل قواعد روتردام، نلاحظ أن قواعد روتردام حققت ما لم تقدر أن تحققه الاتفاقيات السابقة لها، كقواعد لاهاي وهامبورغ.

أن أول إنجاز يحسب لقواعد روتردام في هذا المجال، أنها وضعت تعريف للبضائع الخطرة، وهو منهج لم تعتاد عليه الاتفاقيات والقوانين الوطنية فيما يتعلق بوضع التعاريف الخاصة بالمصطلحات القانونية، فعرفت البضائع الخطرة بأنها تلك البضائع التي تكون، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل لأن تصبح بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة⁴.

فبهذا التعريف أن قواعد روتردام حققت شيئين مهمين، الأول أنها خطت خطوة متقدمة عن مثيلاتها في وضع تعريف للبضائع الخطرة، الثاني، وهو الأهم أنها جعلت من البضاعة أن تكون خطرة إذا كانت تشكل خطراً على البيئة، فهذا الشيء الجديد الذي جاءت به قواعد روتردام يعزز ما سبق ذكره، من أن الضرر الناتج من البضاعة الخطرة هو في جزء كبير منه ضرر بيئي، وأن الضرر البيئي له خصوصية

تجعله يختلف ويتميز عن الضرر العادي في المسؤولية المدنية، سواء أكانت تقصيرية أم عادية، فالضرر البيئي يمتاز بالعموم وصعوبة التحديد وهاتان الصفتان دفعت بالجهود الوطنية والدولية إلى أن تتطافر لوضع القواعد الصارمة لحماية البيئة من خطر التلوث، وما البضائع الخطرة إلا مظهر أو عامل من العوامل المؤدية إلى هذه النتيجة الخطرة. فقد وفقت قواعد روتردام بتقنينها تعريف البضائع الخطرة مركزة فيه على الأضرار التي يلحق البيئة باعتبارها إحدى المكونات المطلوب حمايتها من البضائع الخطرة، وبناء على ذلك فإن الاختلاف بين المادة 32 من قواعد روتردام والمادة 6/4 من قواعد لاهاي، والمادة 13 من قواعد هامبورغ، لا تكون في الصيغة فقط، بل في المضمون أيضا، لأن قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ لم تشر إطلاقا إلى اثر البضائع الخطرة على البيئة، ما يجعل قواعد روتردام صاحبة قصب السبق عن غيرها في التركيز على أثر البضائع الخطرة على البيئة.

هذا من جانب، ومن جانب آخر، أن قواعد روتردام لم تضع نفسها في معترك الخلاف الخاص حول تعويض الشاحن اتجاه الناقل البحري عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة الناشئة عن عدم قيام الشاحن بإعلام الناقل وإخطاره عن الطبيعة الخطرة للبضاعة⁵، فإذا كان بعض الفقهاء قد ثبت هذه الملاحظة على قواعد روتردام وعددها انتقادا عليها فإننا على العكس من ذلك تماما لا نشاطه الرأي بخصوص هذه النقطة، بل إن قواعد روتردام عند اتباعها هذا المنهج بعد الإشارة في المادة 32 وكذلك في المادة 1/30 إلى مصدر الأضرار التي يلزم الشاحن بتعويضها للناقل البحري، فإنها قد تجنبت الوقوع في الشرك الذي وقعت فيه قواعد لاهاي في المادة 6/4 التي بينت صور الأضرار التي يلزم الشاحن بتعويضها للناقل البحري، فحددت بالأضرار المباشرة وغير المباشرة، وقد قاد هذا إلى الخلاف والتعارض بين نص المادة 6/4 من قواعد لاهاي من جهة، وقواعد القوانين الوطنية من جهة أخرى فهذه القوانين في أغليبتها لا تقرر التعويض عن الأضرار بغير المباشرة وغير المتوقعة، بل حتى القوانين التي تعتمد على قاعدة السببية في تعويض الأضرار، فإنها لا تقرر الحكم بالتعويض عن الأضرار التي تكون غير متوقعة وبعيدة الاحتمال.

وبذلك فإن قواعد روتردام عندما ألزمت الشاحن بتعويض الناقل البحري أو الطرف المنفذ عن الخسائر والأضرار من دون الإشارة في المادة 1/30 والمادة 32 إلى الضرر غير المباشر، فهذا يعد حسب تصورنا جانبا إيجابيا بالنسبة لقواعد روتردام.

والجدير بالذكر أن نص المادة 31 من قواعد روتردام الخاص بالمعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد، نجد فيه الامتداد الصحيح لنص المادة 5/3 من قواعد لاهاي، على عكس ما ذهب إليه بعض الفقهاء، بأنه يختلف عنها بعدم ذكر المعلومات الخاصة بتفاصيل العقد، بل إن المادة 5/3 من قواعد لاهاي أشارت على التزام الشاحن فيما يتعلق بالمعلومات الخاصة بعلامات البضاعة وأرقامها وكمياتها وأوزانها، وقد فات هذا الفقيه التركيز على نقطة في غاية الأهمية في هذا المجال، فالمادة 5/3 من قواعد لاهاي ألزمت الشاحن بالضمان اتجاه الناقل البحري حول المعلومات، وهذا يعني حسب تصورنا أن الشاحن يضمن المعلومات المتعلقة بالعقد كافة وعلى وجه التفصيل لا فقط الحالات المتعلقة بأرقام البضاعة وأوزانها.

الفكرة الثانية

نظام المسؤولية في ظل قواعد روتردام

إن نظام المسؤولية الذي اعتمدته قواعد روتردام نجده في المواد 30، 33، 34 منها، ففيما يتعلق بالمطالبات القضائية التي يكون فيها الناقل البحري صاحب الحق اتجاه الشاحن، فإن المادة 30 تعد المادة الرئيسة التي بينت أسس مسؤولية الشاحن اتجاه الناقل البحري، وكذلك مسألة توزيع المسؤولية في حالة الاشتراك بالخطأ، وتطرقنا إلى عبء الإثبات.

فقد جاء نص المادة 30 من قواعد روتردام على النحو التالي:

أساس مسؤولية الشاحن اتجاه الناقل، يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو من ضرر، إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية.

باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة 2 من المادة 31 والمادة 32، يعفى الشاحن من كل مسؤولية أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 34⁶.

عندما يعفى الشاحن من جزء من المسؤولية بمقتضى هذه المادة لا يكون الشاحن مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الخسارة أو الضرر الذي يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 34.

فاستناداً إلى النص المتقدم من قواعد روتردام، فإن المادة 1/30 بينت القواعد الأساسية لتحديد مسؤولية الشاحن، إذا استطاع الناقل إثبات أن الشاحن قد ارتكب مخالفة لالتزاماته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، وخاصة تلك الالتزامات التي أشارت إليها المواد 27، 31، 32، 29، 28 في حين أن الفقرة الثانية من المادة 30 بينت القواعد المتعلقة بإعفاء الشاحن من كل وبعض المسؤولية إذا وجد سبب أو أسباب عدة أدت إلى حدوث الضرر من دون عزو هذا السبب أو الأسباب إلى خطأ الشاحن أو إخلاله.

والجدير بالذكر أن الشاحن ليس بإمكانه دفع المسؤولية سواء أكانت هذه المسؤولية كلية أو جزئية، إذا كان الالتزام الذي أحل به يتعلق بالمسؤولية المشددة⁷ وذلك في حالتين، الأولى خاص بالمادة 2/31 التي تتعلق بالتزام الشاحن بإعداد المعلومات الخاصة بتفاصيل العقد وكفالة صحتها، أما الثانية فتتعلق بالمادة 32 الخاصة بالبضائع الخطرة، فهاتان الحالتان ليس بإمكان الشاحن إعفاء نفسه من كل المسؤولية أو جزء منها، لأن طبيعة مسؤوليته في ظل هاتين الحالتين مسؤولية مشددة، وإن كانت المادة 2/30 لم تبين بشكل صريح بأن عبء الإثبات يقع على عاتق الشاحن كونه لم يخل بالتزامه، ومن ثم ينفي صفة الخطأ عنه، وهذا حتماً موجود في غير الحالتين المذكورتين في المادة 2/31 والمادة 32.

ولعل هناك حالة توجب مقتضيات البحث العلمي التطرق إليها، وهي: هل الشاحن يتحمل المسؤولية المقررة في المادة 1/30 من قواعد روتردام فيما يتعلق بالضرر أو الخسارة الناشئة عن التأخير؟

في الإجابة على هذا السؤال لابد لنا من الرجوع إلى نص المادة 1/30 إذ تنص على أنه: " يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية"، إذ يذهب بعض الفقهاء إلى أن هذه المادة استبعدت التعويض عن التأخير، وذلك لأنها ستعرض الشاحن إلى مسؤولية فائقة قد تخرج عن نطاقه، كذلك هذه الاتفاقية لم تجز للشاحن تحديد مسؤوليته على عكس حالة الناقل البحري الذي حملته المسؤولية عن التأخير، وذلك في المادة 6/17 إذ تنص على أنه: " عندما

يعفى الناقل عن جزء من المسؤولية بمقتضى هذه المادة، لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يعزى إلى الحدث أو الظرف الذي هو مسؤول عنه بمقتضى هذه المادة"

وما دام الكلام جارياً في هذا السياق، فإن المادة 3/30 من قواعد روتردام بينت حالات توزيع نسب المسؤولية بين الشاحن والناقل البحري فقد نصت على أنه: " عندما يعفى الشاحن من جزء من المسؤولية بمقتضى هذه المادة، لا يكون الشاحن مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الخسارة أو الضرر الذي يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 34 وعليه فإن الشاحن بموجب المادة 2/30 يكون مسؤولاً فقط عن نسبة الخسارة التي تعزى إلى خطئه، ومن ثم فإن المادة 3/30 أكدت ما ورد حكمه في المادة 2/30 وهي تخلف المادة 6/17 من قواعد روتردام التي تحدد مسؤولية الناقل.

وتأسيساً على ذلك إذا وجد سببان مساهمان في حدوث الضرر، الأول يخص الشاحن الذي يتمثل بعد كشفه وإعلامه عن الحمولة الخطرة المادة 32، والثاني يخص الناقل البحري، بعدم إعداداته سفينة صالحة للملاحة، السؤال الذي يطرح في هذه الحالة هو هل بإمكان تعويض الناقل البحري عن الخسارة؟

إن الوضع في القانون الإنجليزي⁷ فالمالك هو الشخص المخول فقط بالمطالبة بالتعويض، فالمحاكم الإنجليزية تعتمد في إصدار الحكم عند اشتراك خطأ الشاحن مع خطأ الناقل في الإحداث الضرر، فلمالك السفينة أن يطالب بالتعويض على شرط أن تكون الخسارة أو الضرر منسوبة إلى الطبيعة الخطرة للحمولة، مع ملاحظة أن سبب عدم صلاحية السفينة للملاحة إذا كان أقل تقدير مجرد عامل مساهم، فإن الناقل البحري سيتحمل المسؤولية كاملة بشرط عدم وجود دليل يحدد كون الحمولة الخطرة هي السبب الوحيد للخسارة أو جزء منها.

أما جواب السؤال السابق في ظل قواعد روتردام، فإن الضرر والخسارة التي تحصل بسبب وجود سببين مشتركين، الأول على أساس إخلال الناقل البحري بالتزامه المنصوص عليه في المادة 6/17 من قواعد روتردام، والثاني يتعلق بإخلال الشاحن بالتزامه استناداً على نص المادة 2/30 من قواعد روتردام، فإن الشاحن يمكن إعفاؤه من المسؤولية كلياً أو جزئياً إذا كان أحد الأسباب التي ساهمت في حدوث الخسارة لا يعزى له، وكذلك الأمر فيما يتعلق بالناقل البحري فقد يعفى من المسؤولية كلياً أو جزئياً إذا كان أحد الأسباب التي ساهمت في حصول الخسارة أو الضرر لا ينسب له.

وأما ما يتعلق بعبء الإثبات، فإن قواعد روتردام وضعت عبء الإثبات على من يدعي بإعفاء نفسه من المسؤولية، فإذا كان الشاحن أو الناقل البحري يدعي بإعفاء نفسه من المسؤولية كلياً أو جزئياً، فعليه عبء إثبات ذلك بشرط أن تكون مسؤولية الشاحن قائمة على أساس الخطأ، وعليه إذا كانت المسؤولية الشاحن مسؤولية مشددة لا يستطيع الإدعاء بإعفاء نفسه من المسؤولية كلياً أو جزئياً كما هو الحال فيما يتعلق بمسؤولية الشاحن في المادة 2/31 والمادة 32 من قواعد روتردام.

تقدير قواعد روتردام من مسألة نظام المسؤولية

إن البحث السابق لنظام المسؤولية المقرر في قواعد روتردام، وبالذات مسؤولية الشاحن في المادة 30 ومسؤولية الناقل البحري في المادة 17، نلاحظ أن قواعد روتردام قد حققت ما لم تستطع تحقيقه الاتفاقيات السابق - قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ - وهذا بطبيعة الحال يحسب لها، ولكن في بعض الأمور لم تكن الاتفاقية موفقة في إقامة الحكم المناسب، وأن إحدى هذه الأمور التي كانت محل خلاف بين الفقهاء في ظل قواعد روتردام، هي مسألة إلزام الشاحن بتعويض الناقل البحري عن الضرر الذي يتكبده بسبب تأخر الشاحن، فإذا كان بعض الفقهاء يستبعد مسؤولية الشاحن عن التأخير مستندا إلى المادة 1/30 من قواعد روتردام، فلا يمكن الاتفاق مع هذا الرأي، إذ أن نص المادة 1/30 لا يتبين منها أي معنى يستبعد مسؤولية الشاحن عن التأخير⁹.

وكذلك أن التوجه الفقهي السابق لا يتلائم ولا ينسجم مع أهداف قواعد روتردام التي تهدف إلى توحيد القواعد القانونية، فإذا كان الشاحن لا يلزم بتعويض الضرر بسبب تأخره، فإن ذلك سيتعارض مع التشريعات الوطنية التي تلزم الشاحن بالتعويض عن التأخير، هذا من جانب، ومن جانب آخر الرأي السابق سيؤدي إلى عدم تحقيق التوازن بين الطرفين في عقد النقل البحري، فمن جانب أن قواعد روتردام تلزم الناقل البحري بالتعويض عن الضرر الناجم عن التأخير استناداً إلى نص المادة 6/17، ولا تلزم الشاحن بالتعويض عن الضرر الناجم عن التأخير حسب هذا الرأي، فهذا التمييز لمصلحة الشاحن على حساب الناقل البحري يؤدي إلى انخيار التوازن العقد هو أحد الأمور الأساسية لاستمرار العقد والوفاء بالالتزامات الناشئة منه.

وأياً كان عليه الحال، فإن تأخر الشاحن إذا كان من شأنه أن يؤدي إلى تكبد الناقل البحري بالخسارة والضرر، فإن القواعد القانونية تقتضي تعويض الناقل البحري عن ذلك الضرر، وتأخر الشاحن

غير مسببا للضرر فهذا تمييز لا مبرر ولا موجب له، ونعتقد باستحقاق الناقل البحري لأي ضرر يلحقه من جراء تأخر الشاحن.

والجدير بالذكر أن من الأمور التي عاجلتها قواعد روتردام القصور والعيب الموجودان في القواعد السابقة وخاصة قواعد لاهاي من مسألة الوقت الذي يلتزم به الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة.

فقواعد لاهاي كانت تلزم الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة وذلك قبل وعند البدء في الرحلة البحرية استنادا على المادة 1/3 من قواعدها، إذ ألزمت الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة قبل وعند بدء الرحلة البحرية ولم تلزمه أثناء الرحلة البحرية وهو قصور ونقد شديدين، فالناقل البحري بإمكانه استبعاد مسؤوليته عن إعداد سفينة صالحة للملاحة إذا أثبت أنها كانت قبل الرحلة صالحة أو عند البداية، ولا يمكن إلزامه أثناء الرحلة بهذا الالتزام.

في حين نجد أن قواعد روتردام قد قطعت الشك باليقين فقد ألزمت الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وإنائها، إذ نصت في المادة 14 على ، واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية وفي بدايتها وفي أنائها، ببذل العناية الواجبة من أجل جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك، وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على هذا النحو الملزم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على النحو طوال الرحلة¹⁰ .

وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل منها البضائع وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهياة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك.

خاتمة

إن هناك أسباب وعوامل أدت إلى زيادة أهمية نقل البضائع الخطرة وهي ظهور البضائع البديلة التركيبية الإصطناعية للمواد غير المتوافرة، والتطور التكنولوجي، وتخصص السفن والبواخر، وما يترتب عليه من اتساع في حجم البواخر. ويتبين من خلال هذا البحث، أن طبيعة مسؤولية الشاحن بخصوص نقل البضائع الخطرة هي مسؤولية مشددة، يسأل فيها الشاحن اتجاه الناقل عن جميع الأضرار المباشرة وغير المباشرة التي يتكبدها الناقل البحري بسبب عدم الكشف عن صفة البضاعة من قبل الشاحن. كما أن

قواعد روتردام قد اهتمت بحماية البيئة البحرية التي تعتبر البضائع الخطرة من أبرز مظاهرها، وبالتالي كانت هذه الاتفاقية سبباً إلى التطرق للأثر البضائع الخطرة على البيئة البحرية.

الهوامش

1 - Chang lu. A comparative study of liability arising from the carriage of dangerous goods between Chinese and English law. 2009, p 359.

2 - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2015، ص 209.

3 - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 369.

4- Francesco Berlingieri. A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules. Paper delivered at the General Assembly of the Amd, Marrakesh 5-6 November 2009, 918.

5- Chang lu, op.ci, p 362.

6- Chang lu, op.ci, p 363.

7- Chang lu, op.ci, p 366.

8- وليد خالد عطية، الجواب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، بحث منشور في مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، ع1، س 5، 203، ص 302.

9- وليد خالد عطية، الأساس القانوني لسريان شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية إلى الغير في القانون الإنجليزي، بحث منشور في مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، ع19، س 6، 2012، ص 362.

10 - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، مرجع سابق، ص 220.