**مجلة جامعة طرطوس للبحوث والدراسات العلمية \_ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (3) العدد (4) 2019**

**Tartous University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (3) No. (4) 2019**

**التزامات ومسؤولية الشاحن تجاه الناقل في عقد النقل البحري الدولي للبضائع وفقا لقواعد روتردام**

**وعد زمرد\***

**(تاريخ الإيداع 10 / 3 / 2019. قُبِل للنشر في 29 / 7 / 2019)**

**ملخّص**

تتناول الدراسة تحليلاً للفصل السابع من قواعد روتردام, وذلك ضمن إطار المفاهيم والمصطلحات الجديدة؛ كمصطلحات الشاحن المسيط, والشاحن المستندي, ونقل الحاويات. وذلك من خلال تحليل الالتزامات التقليدية للشاحن, وهي تسليم البضائع جاهزة للنقل، مع الإشارة أيضا إلى طي البحث لالتزامه بأجرة النقل رغم أهمية هذا الالتزام، ثم تقنينها لأعباء جديدة للشاحن تجلت بواجب التعاون على تقديم المعلومات والتعليمات, واجب توفير المعلومات والتعليمات والمستندات, وإعداد تفاصيل العقد, والتزامه المتعلق بنقل البضائع الخطرة, ثم بحث المسؤوليات الناجمة عن الإخلال بتنفيذ تلك الالتزامات؛ لتتبين لنا المواطن الإيجابية والسلبية في معالجة وضع الشاحن في هذه القواعد, وبأن جميع الشعارات التي رفعتها بشأن التوحيد القانوني في مجال النقل البحري وتحقيق التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين كانت عباءة لإعطاء الناقلين أصحاب النفوذ والقوة المزيد من المزايا على حساب الشاحنين المذعنين .

**كلمات مفتاحية**: التزامات الشاحن، مسؤولية الشاحن، اتفاقية روتردام، عقد النقل البحري الدولي للبضائع

\*جامعة دمشق \_كلية الحقوق \_ ماجستير قانون خاص

**مجلة جامعة طرطوس للبحوث والدراسات العلمية \_ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (3) العدد (4) 2019**

**Tartous University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (3) No. (4) 2019**

**Obligations et responsabilité du chargeur envers le tranporteur dans le contrat de transport international de marchandises selon les règles de Rotterdam**

**Waad zomorod\***

**(Received 10 / 3 /2019. Accepted 29 / 7 /2019)**

**ABSTRACT**

Cette étude est pour analyser les dispositions du chapitre 7 de la Convention connue sous le nom de « Règles de Rotterdam », ainsi que dams le cadre des nouveaux termes apportés par les Règles susmentionés, tels que le terme de « chargeur contrôlant »,«chargeur documentaire », « le transport de conteneur ». Nous avons analysé dams cette étude les obligations traditionnelles du chargeur, notamment l’obligation de remettre les marchandises prêtes pour le transport, et de s’acquitter de toute obligation qu’il assume. Malgré l’importance de ces obligations les Régles de Rotterdam a ajouté d’autres contraintes comme le fait de coopérer avec le transporteur pour la fourniture d’informations et d’instructions, et l’obligation du chargeur de fournir des informations, instructions, documents, et les informations exactes nécessaires pour l’établissement des données du contract. Sans ignorer ses obligations spéciales concernant les marchandises dangereuses. Cela nous permettrons d'examiner, par la suite, les responsabilités résultant de la violation de l'exécution de ces obligations. Pour découvrir les côtés positive et négative de la convention Rotterdam à l’égard du chargeur, et le fait que tous les slogans qu’ils ont soulevés au sujet de l’uniformité juridique dams le domaine du transport maritime et de la mise en balance des intérêts des chargeurs et les transporteurs n’étaient qu’une

façade pour donner aux transporteurs d’influence et de pouvoir plus d’avantages au detriment des chargeur.

Mots-clés: obligations du chargeur , responsabilité du chargeur , Contrat maritim internationale de marchandises, règles Rotterdam.

University DAMAS \_ FACULTE DE DROIT \_ MASTER DE DROIT PRIVE

ا**لمقدمة**

قامت الجمعية العامة للأمم المتحدة في الحادي عشر من كانون الأول 2008 وخلال الدورة الثالثة والستين بتبني اتفاقية الأمم المتحدة، بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر، وأُطلِق عليها قواعد روتردام. وأقيم حفل التوقيع في روتردام في 23 أيلول 2009، حيث وقعت 23 دولة على هذه الاتفاقية.

نبحث في هذه المقالة التزامات الشاحن ومسؤوليته كما جاءت بالفصل السابع من الاتفاقية المذكورة.

**أهمية الدراسة**:

تأتي من افتقار الدراسات القانونية لتحليل شامل لمركز الشاحن في عقد النقل البحري، من حيث التزاماته ومسؤوليته, ستعود الدراسة بفائدة علمية وعملية, فتتبدى الفائدة العلمية بتوضيح النقاط المستحدثة في قواعد روتردام بالنسبة إلى مركز الشاحن, والفائدة العملية لكل شخص قد يكون الشاحن، أو على صلة وعلاقة بعقد النقل البحري أو بالنزاعات الناشئة عنه؛ فقد يكون محامياً أو قاضياً ناظراً بدعوى ضد الشاحن, وتحديد مركز الشاحن بدقة له فائدة للدول الشاحنة؛ حيث يعطيها الثقة والأمان مما يسهم في تشجيع التجارة البحرية.

فمسؤولية الشاحن ليست بالقضية البسيطة في مجال النقل البحري الدولي، وتحكمها حاليا اتفاقيتان دوليتان هما: الأولى هي قواعد لاهاي لعام 1924 أو ما يسمى اتفاقية سندات الشحن مع قواعد لاهاي فيسبي بروتوكول التعديل لها عام 1968؛ هذه الاتفاقية أتت على ذكر جزء بسيط من مركز الشاحن، وبطريقة عرضية: في مادتها الثالثة الفقرة الخامسة نصت على ضمان الشاحن لصحة العلامات والعدد والوزن حسب البيانات المقدمة منه, ومادتها الرابعة بفقرتها الثالثة التي نصت على عدم مسؤولية الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالناقل أو بالسفينة والذي ينشأ وينتج من أي سبب كان دون خطأ الشاحن أو إهماله أو عمال وكلائه أو مستخدميه وخطئهم, أيضاً المادة الرابعة الفقرة السادسة منها التي نصت على المسؤولية عند شحن البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة دون علم الناقل أو الربان أو الوكيل بنوعها أو طبيعتها؛ فيكون الشاحن مسؤولا عن الأضرار والمصاريف الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها بالسفينة. الاتفاقية الثانية هي اتفاقية هامبورغ عام 1978 حيث خصصت جزئها الثالث في مادتيه( 12 و13) لمسؤولية الشاحن, فالمادة (12) تتحدث عن إعفاء الشاحن من المسؤولية تبعا لانتفاء خطئه أو إهماله أو خطأ أو إهمال مستخدميه أو وكلائه؛ وبالتالي تبنى المسؤولية على أساس الخطأ لكن دون أن توضح لنا فيما إذا كان هذا الخطأ مفترضا أم واجب الإثبات, والمادة (13) وضعت نظام نقل البضائع الخطرة والمسؤولية المفترضة للشاحن في حال عدم وضع علامات على السلع الخطرة، أو دون إخطار الناقل بذلك, ثم المادة (17) من الاتفاقية تحدثت عن ضمان الشاحن لصحة البيانات بطبيعة البضائع وعلاماتها وعددها ووزنها التي قدمها لإدراجها في سند الشحن, وهو مسؤول عن تعويض الناقل عن كل خسارة ناجمة عن عدم صحة هذه البيانات حتى لو قام بتحويل سند الشحن .

أما اتفاقية روتردام التي لم تدخل حيز التنفيذ فإنها جاءت ضمن الفصل السابع منها بأحكام وقواعد مفصلة عن التزامات الشاحن ومسؤوليته المواد(27–34) وهذا هو ما سيكون مجال البحث ضمن هذه المقالة، وبالتالي فإن **الهدف من هذه الدراسة** هو الإجابة عن الأسئلة الآتية:

هل إن قواعد روتردام وفِّقت في إعادة التوازن في العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن أم لا, وهل الانتقادات الموجهة لها بأنها تفرض التزامات مرهقة على الشاحن صحيحة أم لا؟! وبالنسبة إلى مسؤولية الشاحن متى تكون عقدية أو تقصيرية؟ متى تكون مسؤولية قائمة على الخطأ ومتى تكون مسؤولية مفترضة؟ وما هي حالات التخفيف والإعفاء منها وما هي آثارها؟ وما هي نقاط القوة والضعف ومكامن الثغرات في علاج واجبات الشاحن كما جاءت بالفصل السابع من قواعد روتردام ؟

**إشكالية الدراسة**:

معرفة هل من مصلحة الدول الشاحنة الانضمام إلى هذه الاتفاقية أم لا؟! في ظل انقسام الآراء بين مؤيد ومعارض للانضمام.

**الدراسات السابقة**:

رغم التوجهات العديدة من قبل القائمين على قطاع النقل البحري في سوريا وفي البلدان العربية؛ لبحث مكامن قوة وضعف ومصلحتنا كدول شاحنة بالانضمام لها أم لا وإرجاء والتريث بتوقيعها لحين صدور نتائج دراسة وتحليل نصوصها, فإنني وبعد البحث عن مراجع تخص هذا العنوان لم أعثر على مراجع ودراسات معمقة له في دولتي سوريا وإنما اقتصرت الدراسات التي حصلت عليها على بضعة رسائل ماجستير ثلاثة منها لطلبة من الجزائر وواحدة لطالب من العراق وواحدة أخرى لطالبة من فرنسا, كما أن هنالك عدة مقالات عربية وأجنبية تناولت بحث الموضوع لكن بشكل سرد جزئي وعابر .

**منهجية البحث** **وأسلوبه**:

يختلف هذا البحث عن غيره من دراسات سبقته في أنه اختص بواجبات الشاحن ومسؤوليته فقط وفق الاتفاقيات الدولية الثلاث المعنية, ولتحقيق الهدف قمنا باتباع المنهج السردي الوصفي المقارن لنصوص الاتفاقيات, ثم اتبعنا المنهج التحليلي الاستنتاجي الاستنباطي بغية الوصول للمقترحات .

مكان البحث محافظة طرطوس –مدة البحث بين 1/4/2018 لغاية 15/1 /2019

**المناقشة :**

ضمن مطلبين رئيسين: الالتزامات للشاحن في مطلب أول, والمسؤولية عن الإخلال بالتزاماته في المطلب الثاني.

**المطلب الأول: التزامات الشاحن في عقد النقل البحري كما جاءت في قواعد روتردام**

الشاحن كما جاء تعريفه بشكل مقتضب في قواعد روتردام: "هو الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل" في حين لم تعرفه اتفاقية بروكسل فعرفته اتفاقية هامبورغ بأنه" كل شخص يقوم بإبرام عقد نقل البضائع عن طريق البحر مع الناقل سواء بنفسه وبواسطة شخص وكيل يتصرف باسمه ولحسابه"؛ وعليه فإن ثلاثة أشخاص يمكن أن يطلق عليهم اسم الشاحن هم: مالك البضاعة الطرف الأصيل في العقد, والشخص الذي يقوم بالعمليات المادية لشحن البضائع, والشاحن الذي يكون وسيطا بين مالك البضاعة وبين الناقل.[1]

تشمل التزامات تقليدية بتسليم البضائع بعد تجهيزها ودفع أجرة النقل والتزامات جديدة منها ما هو مستحدث المتعلق بواجب التعاون وتقديم المعلومات والتعليمات والمستندات، ومنها التزام مجدد ومقنن كالالتزام عند نقل البضائع الخطرة وفق ما يلي:

**الفرع الأول: التزامات الشاحن التقليدية**

**أولا- تسليم البضائع للنقل هو الالتزام الأساسي للشاحن والذي نصت عليه المادة 27 من قواعد روتردام :**

**1– مضمون هذا الالتزام و شروطه**: وهو التزام عام يشمل جميع البضائع بما فيها البضائع الخطرة أوتلك التي ستوضع في الحاويات. اشترط على الشاحن شرطين للتسليم وهما:

أ- أن تكون البضائع جاهزة للنقل, ويمكن للأطراف الاتفاق على عكس ذلك حيث أنه لا في الاتفاقيتين الحاليتين ولا في قواعد روتردام نص يمنع من الاتفاق على من يقع عليه عاتق إعداد وتجهيز البضائع للنقل, ويشمل هذا الالتزام التحميل والمناولة والتستيف والتثبيت والربط والتفريغ.

ب-إن هذا الالتزام يجب أن يكون آمناً لا يسبب أذى للأشخاص وللممتلكات, المادة 27/2 قواعد روتردام.

**2- حرية الاتفاق على من يقع عليه عاتق الشحن والتفريغ**: أعطت المادة 13/2من قواعد روتردام الحرية للأطراف بالاتفاق على أن يقوم الشاحن بعمليات المناولة والتحميل والتفريغ أي رفع البضائع من وإلى السفينة، وذلك على عكس ما جاء في اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ, فاتفاقية لاهاي فيسبي تلزم الناقل بتنفيذ عمليات الشحن, والتشوين, والرص, والنقل, والحفظ ,والعناية بما يلزم للبضائع والتفريغ لها والأعباء الناجمة عنهما مع عدم الإمكان على الاتفاق على عكس ذلك (المادة الثالثة الفقرة الثانية )[2], أما اتفاقية هامبورغ في مادتها الرابعة أيضاً جعلت مدة مسؤولية الناقل منذ تسلمه البضائع من الشاحن إلى وقت تسليمه لها للمرسل إليه, واعتبرت شرط تحمل الشاحن مخاطر الشحن والتفريغ باطلاً,أما شرط تحمل مصاريف تلك العمليتين صحيحا. [3]

وجهة نظر نقدية لنص المادة 27الفقرتين 1و2/**27**:من المتعارف عليه أن عقد النقل البحري من عقود الإذعان[4], فلذلك عبارة ما لم يتفق على غير ذلك لا أثر لها وعملية تسليم البضائع جاهزة حتما سيقع على عاتق الشاحن المذعن. تأتي بعدها عبارة وفي "أي حال يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم "فهل المقصود فيها سواء اتفق أم لم يتفق فإن الشاحن مسؤول ويتكفل بتحمل البضائع ظروف النقل, وهنا من يستطيع معرفة ظروف النقل أكثر الناقل أم الشاحن؟ ثم تتابع الفقرة لتلقي على عاتق الشاحن مهمات(التحميل المناولة التستيف الربط التثبيت التفريغ) كل هذا بما لا يسبب أذى للأشخاص والممتلكات, كم تحمل هذه الفقرة بكل حرف منها من زيادة أعباء الشاحن, وماذا بقي للناقل إذاً من أعباء؟ و لتعيد الفقرة الثانية تكريس عبء عمليات الشحن و التفريغ على عاتق الشاحن ايضاً, بمعيار فضفاض للغاية بعبارة على نحو ملائم وبعناية. وبرأيي المتواضع أن هذا يشكل تقويضا لمبدأ هارتر 1893 والذي بموجبه اعتبرت شروط الإعفاء للناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة والناشئ عن الإهمال والخطأ في شحنها ورصها والمحافظة عليها وتسليمها شروطا باطلة, وبطلان شرط إعفاء الناقل من المسؤولية من تقديم سفينة صالحة للملاحة.

3**- خصوصية النقل بالحاويات**:

**أ- مفهوم التزام الشحن بالحاويات**: الحاوية كما حددتها المادة 26/1 من قواعد روتردام بأنها(أي نوع من الحاويات أو الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة, أو أية وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك), فلقد شهد قطاع النقل زيادة لأهمية النقل بالحاويات؛ لما تحققه من فوائد جمة بالنسبة إلى الشاحنين وإلى الناقلين على حد سواء؛ وذلك لتوفير الوقت في الشحن والتفريغ وتوفير المصاريف في التغليف وتقي البضائع المشحونة من التلف [5].

أفردت قواعد روتردام في الفقرة الثالثة من المادة (27) نصاً خاصاً يفيد بأنه: عندما يلقى على عاتق الشاحن تعبئة البضائع في الحاوية أو تحميلها في عربة يجب أن يقوم على نحو ملائم وبعناية بتستيف وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة، بحيث لا تسبب بأذى للأشخاص والممتلكات.

**ب-كيفية تنفيذ هذا الالتزام**: هذا النص هو نص مستحدث لا يوجد مثله في اتفاقيتي بروكسل فيسبي وهامبورغ استوجبه تطور النقل البحري ومعداته وكثرة المشاكل الناجمة عن النقل بالحاويات. النص برأيي جاء موفقا نوعا ما بالإصرار على تركيز الشاحن بأهمية العناية الخاصة لتعبئة ولتستيف البضائع في الحاوية وهو –أي النص– لا يضيف شيئا على الالتزام المفروض بنص المادة (27) الفقرة الأولى، حيث إن النص الأخير يتعلق بالبضائع نفسها وتعبئتها أما الفقرة الثانية من المادة (27) متعلقة بتعبئة الحاوية و نهاية الفقرتين واحدة وهي الحفاظ على الأمن وسلامة الأشخاص والممتلكات مع ملاحظة أنه لا توجد حرية تعاقدية على خلاف هذا الالتزام على عكس ما جاء في الفقرة الأولى من المادة (27).[6]

**طريقة تنفيذ هذا الالتزام** حيث يتم تنفيذ هذا الالتزام من خلال تعبئة الحاوية ورصها وهنا يجب التمييز بين عمليات رص البضاعة ضمن الحاوية وبين عمليات رص الحاويات على سطح السفينة؛ فالرص بمفهومه العام يعني ترتيب الحاويات وتنظيمها على متن السفينة بطريقة معينة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف، وتحفظ للسفينة توازنها في أثناء الرحلة البحرية, والأصل أن الالتزام بالرص وفقا لهذا المفهوم يقع على عاتق الناقل أما الرص الذي نتحدث عنه هنا نقصد به تعبئة البضاعة بالحاوية ذاتها وشحنها على السفينة.[7]

**ثانياً – دفع أجرة النقل**: لا يمكن تنفيذ عقد النقل البحري أو أي نوع من النقل بدون دفع أجرة النقل ومع ذلك ومن المستغرب أن قواعد روتردام جاءت خالية من أي نص حول التزام الشاحن بدفع أجرة النقل بشكلٍ صريح ومفصل إلا في معرض المادة(42)عندما نصت: (إذا تضمنت تفاصيل العقد العبارة أجرة النقل مدفوعة سلفا أو عبارة مشابهة فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع, ولا تطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضا الشاحن). فم اهو المبرر لغياب وضع قواعد تفصيلية لهذا الالتزام؟ علما أنه الركن الأساسي في عقد النقل, و ينجم عنه مسائل جمة مرتبطة بالحمولة و نقلها و مستنداتها, فما هي أسس وكيفية تحديدها, وكيفية وعوارض دفعها.[8]

**الفرع الثاني : الالتزامات الجديدة للشاحن التي نظمتها قواعد روتردام**

تطور عمليات النقل و تشعب علاقاته مع إدخال عنصر التكنولوجيا وثورة الحاويات والعقود الكمية [9], وهذا استدعى فرض التزامات جديدة على الشاحن نصت عليها قواعد روتردام:

**أولا: التزام الشاحن بالتعاون في تزويد الناقل بالمعلومات و التعليمات( نص المادة 28 من قواعد روتردام)** تنص المادة (28) على التزام الشاحن والناقل بالتعاون واستجابتهما لبعضهما فيما يتعلق بتوفير المعلومات و التعليمات لكن بشرطين:**1-الشرط الأول** أن تكون المعلومات ضرورية و لازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة؛ فتنفيذ عقد النقل يتطلب من أطرافه التواصل بشكل صحيح لضمان نجاح عملية النقل للبضائع بشكل سليم، ولا يلزم تقديم المعلومات ما لم تكن متوفرة وموجودة في حوزة متلقي الطلب أو كانت التعليمات المطلوبة قادر على توفيرها من قبل الطرف متلقي الطلب بشكل معقول دون عناء. **2- الشرط الثاني** أن تكون تلك المعلومات والتعليمات غير متاحة بشكل معقول للطرف الطالب من مصدر آخر. والجدير ذكره أن قواعد روتردام لم تنص على مؤيد غياب هذا الالتزام ولم ترتب مسؤولية على الإخلال به؛ فالغاية منه هو تشجيع الأطراف وحثهم على التعاون فيما بينهم لإتمام عملية النقل. وهذا النص يعدّ من الأهمية بمكان لأنه يساهم بشكل فعال في اشتراك الشاحن في الاتفاق على بنود العقد, فمثلا يحث الناقل في مراقبة الحاويات قبل تحميلها وكذلك تغير درجة حرارة بعض المواد**.[10]**

**ثانياً: التزام الشاحن بتوفير المعلومات و التعليمات و المستندات ( نص المادة 29 من قواعد روتردام )**

و هذا الالتزام الذي وضعته قواعد روتردام في مادتها (29) ولا يوجد مقابل له في اتفاقيتي هامبورغ وبروكسل \_فسيبي باستثناء الإبلاغ عن البضائع الخطرة, وتميز المادة (29 ) من قواعد روتردام حالتين مختلفتين:

1- الفقرة 1/أ من المادة 29 تعالج المعلومات والتعليمات والمستندات المطلوبة لمناولة البضائع بشكل ملائم بما فيها الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ بشرطين: أن تكون ضرورية بشكل معقول وغير متوفرة للناقل بشكل معقول.

**2**- الفقرة 1/ب من المادة (29) تلقي على عاتق الشاحن الالتزام بتوفير المعلومات و التعليمات و المستندات التي من شأنها أن تكون ضرورية لامتثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين ولوائح أو اشتراطات تتعلق بالنقل المعتزم ويجب أن يقدم الشاحن في الوقت المناسب هذه المعلومات والتعليمات والمستندات.

نشير هنا إلى أن هذا الالتزام إلزامي بالنسبة إلى إعطاء مستندات صحيحة ومعلومات, ونلاحظ هنا الاهتمام المتزايد بالمعلومات المتعلقة بتسليم البضائع؛ بغية زيادة السلامة في نقلها وتجنب الأضرار أو الخسائر المتعلقة بها, وكذلك تعزيز سلطات الجمارك والالتزام بإجراءاتها القانونية. وبالمقارنة بين الالتزامين هذا التزام والالتزام السابق أي المقارنة بين نصي المادتين (28) و(29 ) من قواعد روتردام نجد أن المادة (29)ألزمت الشاحن من تلقاء نفسه أن يقوم بواجب توفيرها, أما المادة(28) فهو غير ملزم الا بالاستجابة لطلب الناقل ذلك[11], وبرأيي أن الخلاف بين المادتين هو أن المقصود بالمعلومات والتعليمات في المادة (28) هو الجانب العملي لتحميل البضائع ومناولتها والذي يمكن أن يكون شفهيا, بينما المادة(29) تتعلق بالأمور القانونية المستندية الواجب كتابتها وحبذا هنا لو جاء نص المادة (29) على الشكل الآتي: التزام الشاحن بتوفير البيانات والمستندات الخاصة بالبضائع وبعملية النقل لاسيما أن نص المادة(29) نص على التزام تقديم المعلومات لإعداد تفاصيل العقد والآتي شرحه.

يستمد هذا الالتزام الجديد أهميته البالغة من تطور التعامل التجاري من ورقي إلى إلكتروني، ونشوء وثيقة الشحن الإلكترونية الخاضعة لحق السيطرة؛ فالشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن عند إبرام عقد النقل المرسل إليه و بالتالي ووفقا للفصل العاشر من قواعد روتردام الذي تناول حق السيطرة فإن من حق الشاحن كطرف مسيطر توجيه, أو تعديل تعليمات بشأن البضائع بحيث لا يغير في أحكام عقد النقل، بشرط أن يذكر أي تغيير في مستند النقل سواء كان ورقيا أم إلكترونيا؛ وتترتب على الشاحن كطرف مسيطر ضرورة توفير جميع المعلومات الضرورية بناءً على طلب الناقل أو الطرف المنفذ تماما كالتزام الشاحن الأصلي بذلك.

**ثالثاً: المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد (نص المادة 31 قواعد روتردام )**

إضافة إلى المعلومات و التعليمات والمستندات المتعلقة بالبضائع فإنه يقع على عاتق الشاحن التزاماً آخر هو(أن يزود الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات الصحيحة؛ لإعداد تفاصيل العقد و لإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة 1من المادة (36), واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن, واسم المرسل إليه إن وجد).

1**-قائمة المعلومات المطلوبة من الشاحن لإعداد تفاصيل العقد**: أ –وصف البضاعة المناسب للنقل ب- العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع ج- عدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع د –وزن البضائع إذا ما أورده الشاحن[12]. هذه المعلومات تعتبر واضحة أما العلامات الأخرى المطلوبة هي: أ- اسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن والمقصود هنا الشاحن المستندي والذي عرفته المادة 1/9 بأنه: (أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني) ب- اسم الشخص المرسل إليه إن وجد ج- اسم الشخص الذي يصدر مستند أو سجل النقل الإلكتروني لأمره أي عندما تكون وثيقة الشحن العادية أو الإلكترونية اسمية يجب أن يذكر اسم المحال إليه المرسل إليه وإن كانت لأمر أيضا يجب أن يذكر الشخص المحال لأمره. 2**- ضمان دقة المعلومات**: نصت الفقرة الثانية من المادة (32)قواعد روتردام ( يعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة الأولى من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات, ويعوض الشاحن الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة وضرر). هذا النص يقابله في قواعد لاهاي فيسبي المادة الثالثة بفقرتها الخامسة وفي قواعد هامبورغ المادة 17 بفقرتها الأولى ولكن بشكل مختلف من حيث النطاق المادي الذي يشمله الضمان فقد أضافت قواعد روتردام معلومات يجب أن تذكر في تفاصيل العقد لم تذكرها الاتفاقيتان السابقتان، واللتان اقتصرتا على المعلومات التي جاءت بنص المادة (36/1)من قواعد روتردام فقط, أيضا مع ملاحظة أن النطاق الزمني لضمان صحة تلك المعلومات وفق روتردام هو في الوقت الذي يتلقاها الناقل، أما ما يطرأ عليها من تعديل بعد تلقيها فإن الشاحن غير ضامن وغير مسؤول عن تغير تلك المعلومات.

**رابعاً: الالتزام عند نقل البضائع الخطرة المواد الخطرة (المادة 32 من قواعد روتردام)**

نصت قواعد روتردام على حكم خاص يتعلق بإبلاغ الشاحن عن خطورة البضائع قبل تسليمها للناقل أو إلى الطرف المنفذ, ويخال للوهلة الأولى أن هذا الالتزام هو نفسه الذي جاءت به الاتفاقيتان السابقتان هامبورغ وبروكسل-فيسبي, إلا أنه يعدّ التزاماً مستجد التقنين في قواعد روتردام؛ وذلك من النواحي الآتية:

1. **تعريف البضائع الخطرة**: أ- يتم تعريفها بموجب قواعد روتردام بأنها البضائع بحكم طبيعتها أو خاصيتها أو من المعقول أن تصبح كذلك, ومعيار الخطورة هنا هو أن تكون من المعقول أن تشكل خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة ب- البضائع الخطرة في قواعد بروكسل فيسبي أشارت إليها المادة السادسة الفقرة الرابعة إلى أنها القابلة للاشتعال, أو الانفجار, أو البضائع الخطرة بطبيعتها. ج- لم تحتوِ قواعد هامبورغ في مادتها(13) والتي جاءت تحت عنوان قواعد خاصة بشأن البضائع الخاصة على أي وصف للبضائع الخطرة إنما فقط أطلقت عبارة السلع الخطرة, وبالتالي فإن قواعد روتردام هنا تكون وضعت معيارا لتمييز البضائع الخطرة هو عندما تشكل خطراً أومن المحتمل أن تشكل خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة, من هنا نلاحظ أن معيار الخطورة هنا لا يهم إذا لم يشكل ضررا للناقل أو البيئة .
2. يشمل هذا الالتزام وفق روتردام البضائع التي من المعقول ومن المحتمل أن تصبح خطرة وليس فقط البضائع الخطرة بطبيعتها كما في الاتفاقيتين السابقتين وهذا من شأنه أن يزيد أعباء الشاحن ومسؤوليته .
3. الفقرة ب من المادة (32) من قواعد روتردام فرضت التزاما جديداً على الشاحن هو أن يضع العلامات والوسوم على البضائع الخطرة بما يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات من جانب السلطات العمومية تكون سارية في أثناء أية مرحلة من النقل المعتزم لتلك البضائع أي بغض النظر عن مرحلة النقل البحري الجزئي, هذا الالتزام موجود ضمنا في الاتفاقيتين السابقتين بشكل عام عندما تصبح البضائع خطرة من الناحية القانونية, وبالنتيجة يمكن أن نلخص الالتزامات بموجب المادة (32) من قواعد روتردام إلى التزامين رئيسين: إبلاغ الناقل أو المنفذ عن الطبيعة الخطرة للبضائع في الوقت المناسب ووضع علامات أو وسومات للبضائع الخطرة وفق القوانين والأنظمة أو اللوائح أو متطلبات أخرى من السلطات العامة، التي تطبق خلال أية مرحلة من مراحل النقل المقصود للبضائع.

**المطلب الثاني: آثار إخلال الشاحن بالالتزامات الملقاة على عاتقه**

يتحمل الشاحن تبعة إخلاله بالتزاماته ويكون مسؤولا عن كل خطأ صادر منه أو من مندوبيه تجاه من تسبب له في ضرر ومن هنا فمسؤولية الشاحن تتميز بطابعها الخاص؛ فقد تكون عقدية وذلك عند الإخلال بإحدى الالتزامات العقدية الناجمة عن تنفيذ عقد النقل البحري أو عقد البيع، كما يمكن أن تكون تقصيرية تقوم تجاه أي شخص لا تربطه به علاقة تعاقدية ولكن أصابه ضرر يعزى اليه، ومن الممكن أن تكون مسؤوليته من دون خطأ نبحث فيما يلي أساس المسؤولية العام الذي تبنته قواعد روتردام والاستثناءات من هذا المبدأ.

**الفرع الأول: أساس مسؤولية الشاحن( 30 من قواعد روتردام )**

جاءت المادة(30) من قواعد روتردام تحت عنوان أساس مسؤولية الشاحن متضمنة بفقرتها الأولى المبدأ العام الذي تبنى عليه مسؤوليته وهو المسؤولية المبنية على الخطأ الواجب الإثبات، ثم مستثنية بفقرتها الثانية والثالثة هذا المبدأ هذا ما سوف نبحثه:

**أولاً: المبدأ العام لمسؤولية الشاحن هو الخطأ الواجب الإثبات**

نصت الفقرة الأولى من قواعد روتردام على أن "يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية.

إذاً لابدّ هنا للناقل الذي يريد مساءلة الشاحن من اثبات أن الشاحن قد خرق أحد التزاماته مما تسبب في حدوث ضرر له، وتكون المسؤولية مسؤولية عقدية مبنية على الخطأ الواجب الإثبات في حال الإخلال بالالتزامات التقليدية الموجبة على الشاحن القيام بها على النحو الآتي:

1. **مسؤولية الشاحن الناجمة عن الإخلال بتسليم البضائع:** وتتناول مسؤوليتههنا المسؤولية عن الإخلال بتجهيز البضائع من تغليف ومسؤوليته عن إخلاله بعمليات تعبئة الحاويات.
2. **المسؤولية الناجمة عن نقصان التغليف أو عدم كفايته**: تقوم مسؤوليته هنا على أساس خطأ من جانبه يتمثل في التغليف المعيب أو غير الكافي وغير الملائم وذلك متى أحدثت هذه البضائع خسائر ببضائع أخرى أو بالسفينة أو بالناقل أو وكيله؛ وهنا يجب على الناقل إثبات علاقة السببية بين عدم كفاية التغليف أو انعدامه وبين الضرر الذي لحق بالبضاعة من أجل دفع المسؤولية أو نفيها عنه, والسؤال المطروح هنا عندما يكون هناك خطأ من الناقل أو أحد تابعيه إضافة إلى خطأ الشاحن بسبب عيب أو انعدام التغليف فكيف تعالج المسؤولية هنا؟ في هذه الحالة؛ تقسم المسؤولية بين الشاحن والناقل بقدر مساهمة خطأ كل منهما في إحداث الضرر. وعليه فإن المؤيد المترتب على الإخلال بهذا الالتزام من قبل الشاحن هو إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك أوتلف بضائع الشاحن أوبضائع شاحن آخرا أصابها الضرر جراء الإخلال بالتزام التغليف.

**وجهة نظر نقدية لالتزام تغليف البضائع** : إن معيار نقصان التغليف أو تعيبه هو معيار مبهم و فضفاض حبذا لو أخذت و استأنست قواعد روتردام بالتطور التشريعي الوطني لبعض الدول بهذا الشأن؛ فعلى سبيل المثال في فرنسا يوجد ما يسمى بالشهادة الدولية لضمان التغليف gtge ويشهد عليها بوسم للبضائع بكلمة etiquette تلك الشهادة المعتمدة وفق مقاييس نقابة التغليف الصناعي set والمخابر المتخصصة والمخبر الوطني للتجارب lne. [13]

**ب - مسؤولية الشاحن من جراء إخلاله بالالتزام المفروض عليه عند الشحن بالحاويات:** من الجدير ذكره أن أحكام المعاهدات الدولية الثلاث لم تنظم أي منهما مسؤولية الشاحن عند قيامه بعمليات شحن الحاويات، وتطبيقا للقواعد العامة الخاصة بمسؤولية الشاحن المقررة فإنه في حال تولي الشاحن عبء تحضير الحاوية وشحنها فإنه يسأل عن الأضرار الناجمة عن هذه العمليات مع ضرورة إثبات خطأ الشاحن أو أحد مستخدميه.

**وجهة نظر نقدية لمسألة تنظيم النقل بالحاويات الفقرة الثالثة من المادة 27**: اكتفت قواعد روتردام بإعطاء توجيهات بسيطة وفضفاضة للشاحن عندما يتولى عبأ تعبئة الحاوية، مع العلم أنه كان بإمكانها وضع قواعد ومعايير محددة استرشادية إن لم تكن إلزامية مستمدة من أنظمةiso المنظمة الدولية للتقييس المتضمنة سلسلتين تتعلق الأولى بأنظمة إدارة الجودة, والثانية تتعلق بأنظمة إدارة البيئة, حيث إن كثير من الدول تعدها مواصفات دولية لها لأنها تساعد على مواجهة المخاطر والحوادث التي من الممكن أن يواجهها النقل بالحاويات [14], أيضا حبذا لو أن قواعد روتردام تضمنت بهذا الالتزام ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية لسلامة الحاويات 1973 على الأقل لكي تتيح للشاحن معرفة التزاماته بوضوح عندما يتولى عبأ التجهيز والتعبئة والشحن والتفريغ للحاويات.

**2- المسؤولية الناجمة عن الإخلال بالتزام توفير المعلومات و التعليمات و المستندات:**

عند الإخلال بهذا الالتزام فإن الناقل يعفى من أية مسؤولية من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل [15], وذلك فيما إذا قام بتسليم البضائع بناءً على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي، والجدير ذكره أن قواعد روتردام ألزمت الطرف المسطر بأن يؤدي إلى الناقل كل ما يتكبده هذا الأخير من نفقات إضافية معقولة, ويعوض الناقل عن كل خسارة أو ضرر لحق به نتيجة لحرصه على تنفيذ أي تعليمات، بما في ذلك ما قد يصبح الناقل مسؤولاً عن دفعه من تعويض في حال حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى؛ كما أعطت قواعد روتردام للناقل الحق في الحصول من الطرف المسيطر على ضمان يغطي مقدار ما يتوقع الناقل في حدود المعقول, نشوئه من نفقات إضافية أوخ سارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات, ويجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عدم تقديم ذلك الضمان وهذا الحق فيه محاباة لصالح حماية مصلحة الناقل على حساب الشاحن.

**ثانياً: الاستثناءات من مبدأ المسؤولية المبنية على الخطأ الواجب الإثبات**

تجلت المسؤولية الموضوعية للشاحن وفق قواعد روتردام ضمن المسؤولية عن صحة المعلومات المقدمة بتفاصيل العقد والمسؤولية عن إخطار الشاحن للناقل وإعلامه بطبيعة البضائع الخطرة ومسؤوليته عن أفعال تابعيه.

1. **المسؤولية الناجمة عن الإخلال بإعداد تفاصيل العقد:** في ظل التباين والاختلاف في الجزاء المترتب على الإخلال بهذا الالتزام بالتمييز بين التصريح الكاذب, أو غير الصحيح المتعمد، أو غير المتعمد, أو عدم التمييز, وما بين التفرقة بين التصريح المتعلق بنوع البضاعة وقيمتها معاً, أو فقط التصريح المتعلق بقيمة البضاعة, وما بين الحكم بالمسؤولية للشاحن بغض النظر عن خطأ وإهمال الناقل أو تابعيه أو أخذ ذلك في عين الحسبان, وما بين إعطاء الناقل الحق في التصرف بالبضاعة بإلقائها أو عدم إعطائه هذا الحق[16], فإن الحكم الذي قررته قواعد روتردام في المادة (31) الفقرة الأولى هو تحميل الشاحن المسؤولية عن تقديم بيانات خاصة غير صحيحة, وفرضت عليه تعويض الناقل عما ينجم من عدم صحة هذه البيانات من خسارة أو ضرر. وفي هذه الصدد وبالمقارنة بين ما قررته قواعد روتردام وما قررته الاتفاقيتين السابقتين سنجد أن معاهدة بروكسل اعتبرت أن الشاحن ضامن لصحة المعلومات المقدمة من قبله إلى الناقل, لكنها لم تحددها ضمن إطار معين, أما اتفاقية هامبورغ حددت صحة المعلومات الخاضعة لنظام المسؤولية الموضوعية \_أي المبنية على أساس تحقق الضرر و الخطأ المفترض \_ بأن تكون مدرجة في وثيقة الشحن, وهذا يعني أن المعلومات غير الصحيحة التي لم تدرج في وثيقة الشحن تكون خاضعة للخطأ الواجب الإثبات.

وعليه وفقاً لقواعد روتردام فإن الشاحن ضامن لصحة المعلومات المقدمة من قبله مسؤولية موضوعية ولا تقتصر على وثيقة الشحن العادية أو الإلكترونية إنما تشمل تفاصيل العقد, ومن هنا و للتميز فإنّ المعلومات الواجب تقديمها بموجب نص المادة (29) من قواعد روتردام تكون خاضعة للخطأ الواجب الإثبات شريطة أن لا تكون ضمن قائمة المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد أو لإصدار وثيقة الشحن.

2 - المسؤولية عن الإخلال بالتزام الإخطار عن البضائع الخطرة: حسب ما جاء بهذا الالتزام المتضمن شقين هما: إبلاغ الناقل بطبيعة البضائع الخطرة أومن المعقول احتمال أن تصبح خطرة, ووضع العلامات والوسوم عليها فإنّ أي إخلال بهذا الالتزام ستكون عاقبته أنّ الشاحن سيكون مسؤولاً عن ما ينجم عن عدم الإبلاغ أو التقصير من خسارة وضرر, والشاحن مسؤول بمجرد وقوع الضرر بدون الحاجة إلى إثبات خطأه من عدمه, كما أنه بموجب المادة(15)من قواعد روتردام يحق للناقل أو المنفذ البحري أن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها, وأن يقوم بتفريغها أو إتلافها أو إبطال ضررها إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص والممتلكات أو البيئة.

**وجهة نظر نقدية لنص المادة (32) الناظمة لالتزام والمسؤولية عند نقل البضائع الخطرة:**

برغم من نشر القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة (IMDG) عام 1965 والذي كان الهدف منه توحيد القواعد المطبقة عند نقل البضائع الخطرة، وتسهيل تطبيق الفصل السابع من الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر نجد أن قواعد روتردام لم تقم بتنظيم مسؤولية الشاحن عند نقل البضائع الخطرة كما يجب ويستحق باعتبار أنها لم تحدد صراحة البضائع الخطرة, وهذا يؤدي إلى توسع غير محدود في نطاق تطبيق المادة(32), وتقويض المبدأ القائل بأن مسؤولية الشاحن قائمة على أساس الخطأ سواء الواجب الإثبات أو المفترض؛ وكان بإمكانها تضمين القانون المذكور آنفاً بشكل ملزم داخل نصوصها, ففي فرنسا أصبحت هذا القانون ملزما منذ دخول التنظيم المتعلق بأمن السفن حيز التطبيق, ومفروضة على المرسلين والناقلين كأوامر وطنية[17]. أيضا من المنتقد أنّ هذه القواعد لم تعالج حالة قدرة الناقل على تجنب أي ضرر فعلي مقابل تكبده تكاليف إضافية وفي هذه الحالة تشكل النفقات الضرورية والمعقولة التي أداها الناقل خسارة فقط, ومن ناحية نقدية أخرى إنّ الشاحن ملزم بوضع علامات البضائع الخطرة سواء كان يعلم بطبيعتها الخطرة أولا يعلم حيث لم تفرق المادة (32) بين هاتين الحالتين! أي تشدد و إرهاق للشاحن في تلك المادة وغيرها من هذه القواعد؟! ومن مظاهر مساعدة الناقل في التخلص من المسؤولية وتشديد مسؤولية الشاحن هو نص المادة(17)الفقرة الثالثة من البند(و) من قواعد روتردام والمخالف لنصي بروكسل وقواعد هامبورغ حيث جعلت الناقل يعفى من المسؤولية عن نشوب حريق دون أن تفرض ألا يكون للناقل يد في ذلك, في حين النصين السابقين فرضا عبء الإثبات على المدين الشاحن أو المرسل إليه, رغم صعوبة الإثبات بسبب عدم وجود الشاحن وقت نشوب الحريق أو إخماده. [18]

3**-المسؤولية لأشخاص آخرين لهم علاقة بالشاحن( المادتان33, 34):** إمعاناً من قواعد روتردام في إحكام قبضتها على رقبة الشاحن؛ وذلك بتضيق الخناق عليه لعدم إفلاته من المسؤولية فإنها لم تكتفِ بمجرد سرد الواجبات والمسؤوليات فجاءت بنصي المادتين (33) و(34) ففي النص الأول نصت على أشخاص مسؤولين كالشاحن نفسه إضافة لمسؤوليته ثم النص الثاني جاء ليحمله المسؤولية عن أشخاص آخرين.

**أ: مسؤولية الشاحن المستندي**: بموجب المادة (33) وضعت على عاتق الشاحن المستندي واجبات و مسؤوليات الفصل السابع وما تفرضه المادة(55) بمقابل إعطائه حقوقاً ودفوعاً مذكورة بهذا الفصل والفصل 13[19],إلى هنا الوضع مقبول أما أن تأتي الفقرة الثانية من هذه المادة وتبقي الشاحن الأساسي مسؤولا وذلك بنصها : (لا تمس الفقرة الأولى من هذه المادة بما على الشاحن من واجبات أو مسؤوليات و ما له من حقوق و دفوع ) فهذا رأيي عين الإجحاف هل يحق للناقل مقاضاة الشاحن والشاحن المستندي بآن معا ؟؟ وما هي نوع كل من مسؤولية الشاحن الأصلي والشاحن المستندي الذي لم يبرم عقد النقل البحري مع الناقل هنا فيما إذا كان الشاحن المستندي قد خالف تعليمات الشاحن الأصلي؟ الواضح ستكون مسؤولية تقصيرية موضوعية مبنية على الضرر.

**ب: مسؤولية الشاحن عن أشخاص آخرين**: قررت المادة (34) من قواعد روتردام مسؤولية الشاحن عن أي إخلال بالالتزامات المترتبة عليه نتيجة أفعال أو إغفال أفعال من قبل من عهد إليه القيام بهذه الالتزامات, وعلى سبيل المثال ومن ضمنهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن, ويستثنى من المسؤولية المترتبة عليه إذا كان من عهد إليه الشاحن هو الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرف نيابة عن النقل .

**النتائج والمقترحات**:

عندما هممت متفائلة بكتابة هذا المقال كنت أظن بأنني سأصل لنتيجة مبررة لدعوة سوريا كدولة شاحنة للانضمام إليها لما يوحي ظاهر نصوصها من حداثة ولما رفعته من شعارات براقة بتوحيد عملية النقل البحري الدولي للبضائع بإطار قانوني شامل وإيجاد توازن بين مصالح الناقلين والشاحنين, ثم ما لبثت أن خابت ظنوني وآمالي, وتراءى لي من خلال تحليل وتفسير مواد الفصل السابع منها بأنها حق أريد به باطل وهذه وجهة نظر شخصية أستند إليها من خلال ما تبين لي من النتائج؛ حيث لا تكاد تخلو أية مادة من هذا الفصل من منفذ ومبرر لإحكام الخناق على الشاحن وتحميله معظم الأعباء والمسؤوليات الناجمة عن عملية النقل البحري للبضائع ومصادرة معظم حقوقه, تجلت هذه المنافذ والثغرات عبر ما يلي:

-عنوان الفصل السابع لا يتماشى مع مضمونه فتارة نرى بعض الواجبات محال إليها إلى مواد أخرى في هذه القواعد ونصوص الواجبات مبعثرة ومشتتة وتارة نرى أنه نص على المسؤولية تجاه أشخاص آخرين غير الناقل.

- عبارات الغموض والإبهام وعدم وضع معايير وأسس واضحة لتحديد التزامات الشاحن بدقة بارزة على سبيل المثال عبارات (ظروف النقل المحتمل, على نحو ملائم وبعناية, ضمن الحدود المعقولة, في حدود المعقول, اشتراطات أخرى, الاحتياطات, يزود الشاحن في الوقت المناسب....الخ).

-إغفال قواعد روتردام لأمور مصيرية وهامة في عقد النقل البحري أبرزها أجرة النقل وطريقة تنظيمها الجديدة وفق النقل بالحاويات وإلكترونية العقد النقل البحري وأيضا عدم معالجة مسألة تأخير الشاحن في تسليم البضائع للناقل وعدم خوضها في مجال وضع حد لمسؤولية الشاحن أسوة بالناقل.

-مجافاة قواعد روتردام للشعار الذي رفعته بتوحيد القواعد الدولية مع القوانين حيث لاحظنا عدم وجود أدنى تنسيق بين ما صدر سابقا من اتفاقيات لها علاقة بهذه الاتفاقية وتساهم إلى حد كبير في وضع معايير دولية ثابتة للنقل البحري.

**المقترحات:** توخيا لتحقيق العدالة الدولية في إيجاد توازن بين مصالح الشحنين والناقلين لا بدّ من إعادة النظر ملياً وصياغة مواد الفصل السابع وفق ما يلي:

-تغيير تسمية الفصل السابع ليصبح واجبات الشاحن ومسؤوليته في عقد النقل البحري, وإعادة تعداد جميع واجباته بطريقة متسلسلة وواضحة وتفصيلية .

- استبدال العبارات الغامضة الفضفاضة, أوحذفها واستبدالها بمعايير واضحة ثابتة تجعل الشاحن قادراً على استيعاب واجباته بشكل كامل لا لبس فيه ولا غموض.

-وضع معايير لتغليف البضائع و تجهيزها ومعايير النقل بالحاويات, ومعايير تحديد البضائع الخطرة, بحيث يتم التناغم والتنسيق مع الاتفاقيات الموجودة والمتعلقة بهما, وإيجاد صلات قانونية بينمها لتوحيد القواعد الدولية المبعثرة والمشتتة .

-إعادة تنظيم مسألة أجرة النقل البحري, ووضع قواعد مالية عند النقل بالحاويات, ووضع أسس ثابتة لتحديد هذه الأجرة, وربط اتفاقية الحد من المطالبات البحرية بمسألة الأجرة وإيجاد قاعدة لوضع حد لمسؤولية الشاحن بعدما أصبحت مسؤولية أعباء النقل جلها عليه ولقد فاق الناقل أشواطا بعيدة بتلك الأعباء والمسؤوليات!

-إعادة النظر ووضع أسس مطالبة الشاحن بالتعويض, من ناحية حصر المطالبة بالخطأ العقدي, أي الضرر المتوقع , وليس كما جاء في تلك القواعد أنّ الشاحن مسؤول عن أية خسارة أو ضرر أي الأضرار المتوقعة والغير متوقعة, وربط هذا بمبدأ حسن النية من عدمه, ومن ناحية أخرى تنظيم الوضع القانوني للشاحن المستندي والشاحن المسيطر, وجعل علاقتهما محصورة بالشاحن الأصلي الذي أبرم العقد مع الناقل؛ وهذا الأمر الهام منوطا بالدور الذي ستلعبه وثيقة الشحن البحرية كورقة تجارية قابلة للتداول, والذي كان أولى بقواعد روتردام وضع الأسس الكاملة لمفاعيل تداولها وتنظيم العلاقات القانونية الناجمة عن تداولها وعدم الاكتفاء بالإحالة للقواعد الدولية أو الصمت.

-الاتفاق الدولي على ترجمة نصوص قواعد روتردام ترجمة موحدة, لأنه أي تحريف واختلاف ناجم عن الترجمة مقصود أوغير مقصود لعبارة ما قد يكون من شأنها قلب الحقائق والتلاعب بها وضياع حقوق الشاحن الطرف المذعن الضعيف.

وأخيرا الحسنة الوحيدة التي تكاد تكون الوحيدة لهذه الاتفاقية هي أنها من حيث لا تدري, وليس بنية سليمة أظهرت حجم أعباء الشاحن, وقامت بقرع جرس الإنذار, وتوعيته للمخاطر عندما يتولى إبرام عقد النقل البحري, وشحن بضائعه, كي يعرف تماماً وبدقة ما له وما عليه, ويتخذ كافة الإجراءات, والتدابير المطلوبة, ويا ريته يسلم!

إزاء هذا الوضع سأرفع القبعة لاتفاقية بروكسل عام 1924, حيث كان العدل الإنساني و الضمير حياً, يكفي أنها حملت أعباء الشحن والتفريغ على عاتق الناقل بقاعدة آمرة لا يسمح بالاتفاق على مخالفتها, وبرأيي هذه هي القاعدة السليمة الواجب أن ترافق وتتضمنها جميع النصوص القانونية الدولية والوطنية الناظمة لعمليات النقل البحري. إذاً لا ثم لا لتوقيع الدول الشاحنة لاتفاقية النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة قواعد روتردام 2009.

**قائمة المراجع**

*[1] La responsabilite du chargeur , Lebrun Olivier , memoire pour le master 2 droit maritime des transports, faculte de droit et de sciences politiques d, aix marseille , 2009 , p 11.* [*https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjLpPnQoY3gAhWiNOwKHV-rBnkQFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fd1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net%2Fdocument%2Fpdf%2F53df51319f3fb.pdf&usg=AOvVaw18V4LrcfudDx0h5nMJ4Pe6*](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjLpPnQoY3gAhWiNOwKHV-rBnkQFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fd1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net%2Fdocument%2Fpdf%2F53df51319f3fb.pdf&usg=AOvVaw18V4LrcfudDx0h5nMJ4Pe6)

[2] عقد النقل البحري, أحمد محمود حسني ، منشأة المعارف, دون سنة النشر, ص 74.

[3] مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة1990,كمال حمدي, منشأة المعارف, 1995, ص87.

[4]عقد النقل البحري بسند شحن, المركز السوري للقانون البحري, مقالات قانونية, تاريخ آخر زيارة 5 -1- 2019[*https://l.facebook.com/l.php?u=https%3A%2F%2Fmaritime-syria.blogspot.com%2Fp%2Fblog-page.html%3Fm%3D1%26fbclid%3DIwAR21nFm5f7-y99zg\_eZcOSXpJZSGf7tfaQc7ix31MQbscBV0Vqn97iKweZs&h=AT0YL22-dLB54sdPO-8nvZKhKh80R4tcXKlADPgaQOc2b15D9qpxzd9rI9ZVCKz3teqjux\_dStaK95lbW8PX2RjomdPj5yOdUWQPFn67dbV12Q84NUmuw-aJEY9tku31p\_*sr](https://l.facebook.com/l.php?u=https%3A%2F%2Fmaritime-syria.blogspot.com%2Fp%2Fblog-page.html%3Fm%3D1%26fbclid%3DIwAR21nFm5f7-y99zg_eZcOSXpJZSGf7tfaQc7ix31MQbscBV0Vqn97iKweZs&h=AT0YL22-dLB54sdPO-8nvZKhKh80R4tcXKlADPgaQOc2b15D9qpxzd9rI9ZVCKz3teqjux_dStaK95lbW8PX2RjomdPj5yOdUWQPFn67dbV12Q84NUmuw-aJEY9tku31p_sr)

[5] مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام, سعدية بودمية, رسالة ماجستير, جامعة وهران, 2013, ص 44و45. [*https://theses.univ-oran1.dz/thesear.php?id=THA3372*](https://theses.univ-oran1.dz/thesear.php?id=THA3372)

[6] The Rotterdam Rules, Shipper's Obligations and Liability, Jose Vicent Guzman 2012, p 3

[*https://www.google.com/search?hl=en&q=The+Rotterdam+Rules,+Shipper%27s+Obligations+and+Liability+Jose+Vicente+Guzman&spell=1&sa=X&ved=0ahUKEwih4aX20YLgAhVE6KQKHdVbCkcQBQgmKAA*](https://www.google.com/search?hl=en&q=The+Rotterdam+Rules,+Shipper%27s+Obligations+and+Liability+Jose+Vicente+Guzman&spell=1&sa=X&ved=0ahUKEwih4aX20YLgAhVE6KQKHdVbCkcQBQgmKAA) تاريخ آخر زيارة 18 -11 -2018

[7] خصوصية عقد النقل البحري بواسطة الحاويات, سيف الدين سواني, رسالة ماجستير, جامعة 20 أوت, سكيكدة كلية الحقوق والعلوم السياسية, 2018, ص9.

[8] القانون البحري والجوي, محمد فريد العريني؛ محمد السيد الفقي, بيروت, منشورات الحلبي, 2002,ص 325

[9]الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام مقارنة مع الاتفاقيات الدولية, الحسن يوسف يونس, مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات, المجلد 39, العدد 2, 2017, ص 282

[10] التزامات الشاحن على ضوء المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع, عينونة شيهاب, رسالة ماجستير, جامعة وهران, كلية الحقوق, 2013, 111

[*http://www.startimes.com/f.aspx?t=36683762*](http://www.startimes.com/f.aspx?t=36683762)

*[11] Shipper's Obligations and Liabilities under the Rotterdam, Tomotaka Fujita Rules, February* 2011, p4 . [*https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwizkvO7qYPgAhVKsqQKHfuDAhwQFjAAegQIAhAC&url=http%3A%2F%2Fwww.gcoe.j.u-tokyo.ac.jp%2Fpdf%2FGCOESOFTLAW-2010-3.pdf&usg=AOvVaw0ooD0xXN2JjCEm-q\_GMcjW*](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwizkvO7qYPgAhVKsqQKHfuDAhwQFjAAegQIAhAC&url=http%3A%2F%2Fwww.gcoe.j.u-tokyo.ac.jp%2Fpdf%2FGCOESOFTLAW-2010-3.pdf&usg=AOvVaw0ooD0xXN2JjCEm-q_GMcjW)

[12] بسعيد مراد, عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية, أطروحة دكتوراه, جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان-, 2011-2012 , ص 163 [*http://dspace.univ-tlemcen.dz/bitstream/112/2658/3/dbes3aid.pdf*](http://dspace.univ-tlemcen.dz/bitstream/112/2658/3/dbes3aid.pdf)

[13] التزامات الشاحن في عقد النقل البحري, سامية عباس, رسالة ماجستير, جامعة الجزائر, كلية الحقوق – بن عكنون, 2012, ص 22. [*https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiJ0fyGto3gAhUS-6QKHTLtAr0QFjAAegQIAhAC&url=http%3A%2F%2Fbiblio.univ-alger.dz%2Fjspui%2Fbitstream%2F1635%2F11367%2F2%2FABBAS\_SAMIA.PDF.pdf&usg=AOvVaw03a3uePnnE9mce-7XVWQuu*](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiJ0fyGto3gAhUS-6QKHTLtAr0QFjAAegQIAhAC&url=http%3A%2F%2Fbiblio.univ-alger.dz%2Fjspui%2Fbitstream%2F1635%2F11367%2F2%2FABBAS_SAMIA.PDF.pdf&usg=AOvVaw03a3uePnnE9mce-7XVWQuu)*.*

[14] هيئة ميناء دمياط, التكنولوجيا الحديثة في مراقبة وتتبع وتأمين الحاويات, الإدارة العامة لمركز المعلومات, إدارة النشر والترجمة متاح على الرابط [*www.dpa.gov.eg*](http://www.dpa.gov.eg) , ص11.

[15] عقود البيوع البحرية الدولية, دراسة لسند الشحن و قواعد الأنكو لسنة 2000, محمد عبد الفتاح الترك, دار الجامعة الجديدة للنشر, الاسكندرية , 2007 , ص 395 .

[16] مسؤولية الشاحن البحري, دراسة مقارنة, عمار مالك عبد الرضا المعمار, رسالة ماجستير, جامعة البصرة كلية القانون والسياسة 2017 , ص61 .

[17] التزامات الشاحن في عقد النقل البحري, سامية عباس, رسالة ماجستير, جامعة الجزائر, كلية الحقوق – بن عكنون, 2012, ص 76. [*https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiJ0fyGto3gAhUS-6QKHTLtAr0QFjAAegQIAhAC&url=http%3A%2F%2Fbiblio.univ-alger.dz%2Fjspui%2Fbitstream%2F1635%2F11367%2F2%2FABBAS\_SAMIA.PDF.pdf&usg=AOvVaw03a3uePnnE9mce-7XVWQuu*](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiJ0fyGto3gAhUS-6QKHTLtAr0QFjAAegQIAhAC&url=http%3A%2F%2Fbiblio.univ-alger.dz%2Fjspui%2Fbitstream%2F1635%2F11367%2F2%2FABBAS_SAMIA.PDF.pdf&usg=AOvVaw03a3uePnnE9mce-7XVWQuu)

[18] تنفيذ عقد النقل النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية, أعراب كميلة, رسالة ماجستير, جامعة مولدو معمري \_ تيزي وزو, كلية الحقوق و العلوم السياسية, الجزائر, 2016, ص 136.

[19]السعي لتوحيد قواعد النقل الدولي البحري للبضائع قراءة في قواعد روتردام, عبد الحميد عيسى الساعدي, مجلة الفقه والقانون, العدد السادس, أبريل 2013 ص175.