

الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن في ضوء النقل البحري التقليدي وبالسفن الذكية – دراسة تحليلية وتطبيقية مقارنة –

The legal basis for the responsibility of the shipper in light of traditional sea transportation and smart ship - An analytical and comparative study



عبد الرحمن زينل الحمادي^{1*}،

¹جامعة الشارقة، دولة الإمارات العربية المتحدة

Abdulrahman Zainal Alhammadi^{1*}

¹Sharjah University, Arab Emirates

أ. د. عماد الدين عبد الحي^{2*}،

²جامعة الشارقة، دولة الإمارات العربية المتحدة

Prof. Imad Eldin Abdulhay^{2*}

²Sharjah University, Arab Emirates

تاريخ الاستلام: 2022/07/21 تاريخ القبول للنشر: 2022/09/19 تاريخ النشر: 2022/12/30



المخلص:

مع بداية القرن العشرين، جرت محاولات لجعل المركز القانوني للشاحن يُكافئ المركز القانوني للناقل البحري كونهما طرفا عقد النقل البحري. هذه المحاولات أطلقت وبشكل لا يدع مجالاً للشك عند الإعداد لقواعد روتردام لسنة 2008 الخاصة بالنقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر. فأتى الإعداد لهذه القواعد قُدمت فيها العديد من الاقتراحات بشأن مسؤولية الشاحن فهل تُأسس على الخطأ المفترض مساواةً مع الناقل البحري أم تُأسس على الخطأ واجب الإثبات، هذا من ناحية؟ ومن ناحية أخرى نرى أن المشرع الإماراتي وفي قانون التجارة البحرية الإماراتي لسنة 1981، وكما المشرع الدولي في كل من قواعد لاهاي لسنة 1924 الخاصة بتوحيد القواعد القانونية لسندات الشحن، وفي قواعد هامبورغ لسنة 1978 الخاصة بنقل البضائع بحراً أرسوا مسؤولية الشاحن على الخطأ الواجب الإثبات، هذا في النقل البحري التقليدي.

بيد أن عالم النقل البحري يشهد تطورات كبيرة ليس من الناحية التقنية فحسب بل من الناحية العملية حيث التنبؤات تشير إلى ظهور السفن الذكية – غير المُطعمة بالطواقم البحرية – مع بدايات 2030، وبالتالي التحدي الأكبر الذي سيواجه القانونيين التعرف ومن ثم تحديد كيفية التعامل مع هذه المستجدات العملية التي مصدرها التكنولوجيا الحديثة وأهم صورها الذكاء الاصطناعي، مما يطرح العديد من التساؤلات حول معرفة مدى نجاعة هذه القواعد المُطبقة في النقل البحري التقليدي عند البحث عن الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن عند التعامل مع ناقل بحري تعاقد مع الشاحن لنقل بضاعته على سفينة ذكية.



وتوصلت الدراسة إلى أهم نتيجة أن تطبيق فكرة الخطأ المفترض أساساً لمسؤولية الشاحن يعد أمراً صعباً في إثبات الضرر ولا يحقق التوازن العقدي، خاصةً إذا كانت السفينة ذاتية القيادة فهو لا يملك الدراية الكافية عن برمجياتها المعقدة وطريقة عملها. كما خلصت الدراسة إلى التمني على المشرع الإماراتي قبل تقنينه لمشروع القانون البحري الجديد أن يبقي مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ واجب الإثبات والإبقاء على مسؤولية الناقل عن أفعال السفن ذاتية القيادة على أساس الخطأ المفترض، وفرض تأمين إجباري على مستخدميه، وذلك لضمان حق المضرور في حال لحقه ضرر.

الكلمات المفتاحية: مسؤولية الشاحن، الخطأ واجب الإثبات، الخطأ المفترض، السفن ذاتية القيادة.

Abstract:

With the beginning of the twentieth century, there were attempts to make the legal status of the shipper equivalent to the legal status of the shipping carrier, since both of them are parties to the contract of carriage by sea. These attempts were clearly made at the time of preparing the Rotterdam Rules of 2008 concerning the international carriage of goods wholly or partly by sea. During the preparation of these rules, many suggestions were made regarding the shipper's liability; whether it is based on the presumed error as the case with the sea carrier, or on the error to be proven. The UAE legislator in the UAE Maritime Trade Law of 1981, as well as the international legislator in both The Hague Rules of 1924 concerning the unification of the legal rules for bills of lading, and in the Hamburg Rules of 1978 concerning the carriage of goods by sea, considered that the shipper's liability was based on the error to be proven in the conventional carriage by sea.

Having said that, the maritime transport industry is witnessing nowadays great developments, not only from the technical perspective, but also from the practical one, as the predictions indicate that the smart ships (i.e. unmanned crews) will emerge and be a reality in the beginning of 2030. Thus, the biggest challenge that will be facing legalists is to identify and then determine how to deal with these practical developments that are resulted from modern technology, particularly artificial intelligence. This raises many questions about the effectiveness of the rules applied in traditional maritime transport when establishing a legal basis for the liability of a shipper dealing with a carrier under a contract between them to transport the shippers' goods on a smart ship.

The most important conclusion of this study is that the application of the notion of the presumed error as a basis for the shipper's liability is too difficult to proof damage and does not achieve the contractual balance, especially if the ship is self-driving, as the shipper does not have sufficient knowledge about its complex software and method of operation. The study also concluded that the UAE legislator, prior to the legislation of the new draft maritime law, may consider maintaining the shipper's liability on the basis of the error to be proven, while maintaining the carrier's liability for the actions of self-driving ships on the basis of the presumed error. Moreover, the UAE legislator may impose compulsory insurance on the users of self-driving ships, in order to protect the rights of the injured party in case of suffering damage.

Keywords: shipper's liability, error to be proven, presumed error, self-driving ships.

المقدمة:

كما هو معلوم في النقل البحري، أن أغلب التشريعات والاتفاقيات الدولية تبني مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ واجب الإثبات، وفي مقابل ذلك تُقيم مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض. هذه البديهيّات التي سادت لوقت طويل تم الانقلاب عليها أثناء الإعداد لقواعد روتردام لسنة 2008 الأمر الذي أسفر عن نقاشات كانت محل جدل بين الوفود المشاركة في صياغة قواعد هذا التشريع الدولي، والتي كان قُطباها الدول الشاحنة والدول الناقلة، حيث كانت نوايا الدول الناقلة تحاول إسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ المفترض وذلك مساواة لمسؤوليتهم. هذا كان في السفن التقليدية. لكن هذا الواقع كما نتوقع لن يستمر في ضوء المؤشرات التي تؤكد دخول السفن الذكية أو السفن ذاتية القيادة عالم الملاحة البحرية مع بدايات العقد الثالث من هذا القرن، وبالتالي لا من بيان مدى تأثير المسؤولية ومنها مسؤولية الشاحن بذلك؟ والسؤال الجوهرية البحث عن الأساس القانوني الأنسب لتطبيقه؟ أساس قانوني يستحق الوقوف عنده والتفكير به ملياً لتقديم قيمة مضافة في موضوع أصيل كل الأصالة.

وتأسيساً على ما سبق، تتمحور إشكالية البحث عن الدوافع القانونية التي أدت إلى إرساء مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات بدلاً من الخطأ المفترض في قواعد روتردام لعام 2008، هذا من جانب. ومن جانب آخر تقديم رؤية قانونية عن مدى إمكانية تطبيق قواعد القانون التجاري البحري الإماراتي رقم (11) لسنة 1988 وقواعد روتردام لعام 2008 على السفن ذاتية القيادة في ظل دخولها معترك النقل البحري، إذ نتوقع إثارة الموضوع ستولد الكثير من المنازعات القانونية نتيجة الإشكاليات العملية التي ستخلق مع التعامل مع السفن الذكية، مما يطرح السؤال هل أن دخول السفن الذكية عالم الملاحة البحرية في المستقبل سيؤدي تأسيس مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات أم سينقله إلى بنائه على الخطأ المفترض أسوة بالناقل البحري؟

ومن هذا المنطلق سنتناول في المطلب الأول ما هي المبررات التي أدت إلى إسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات؟ في المطلب الثاني سنعرض الأسانيد القانونية لإرساء هذه المسؤولية على الخطأ واجب الإثبات في ظل قواعد روتردام، وبالطبع مع قياس وإسقاط مدى تأثير المسؤولية محل دراستنا عند دخول الذكاء الاصطناعي وظهور السفن ذاتية القيادة، حيث بات الذكاء الاصطناعي على أبواب حياتنا بشكل يومي حتى أصبح لا يمكن الاستغناء عنه، وقد تشعب في عدة قطاعات منها قطاع الصناعة والصحة وغيرها من القطاعات والأهم قطاع النقل ذلك القطاع الاستراتيجي – شريان الاقتصاد – الذي يشكل جزءاً من اهتماماتنا البحثية القريبة والبعيدة، والذي سيتأثر كما نتوقع بشكل إيجابي وبارز بالذكاء الاصطناعي للسفن.

المبحث الأول

مبررات إسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات

إذا كانت النقاشات في فرق العمل التي أعدت قواعد روتردام قد وجدت بعض المسوغات من قبل وفود الدول المتقدمة التي تمتلك الأساطيل البحرية لطرح مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ المفترض، فإن الأمر لم يكن كذلك بالنسبة لبقية الوفود وبالتحديد وفود الدول النامية حيث دافعت وبشكل مستميت لإبقاء مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات بدلاً من أن يكون أساسها الخطأ المفترض. مع هذه الصورة نجد لزماً توضيح مفهوم الخطأ واجب الإثبات الذي تؤسس عليه مسؤولية الشاحن (المطلب الأول)، وفيما إذا كان هذا المفهوم يصلح للبناء عليه في ظل التطورات التكنولوجية للسفن وظهور السفن ذاتية القيادة⁽¹⁾ (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم الخطأ واجب الإثبات في ضوء تشغيل السفن التقليدية والسفن الذكية.

مما لا يدع مجالاً للشك أن المعالجة العميقة تستدعي لفت الانتباه بداية أن نتطرق إلى بيان مفهوم الخطأ الواجب الإثبات في ضوء النقل البحري لكل من النقل البحري التقليدي (الفرع الأول)، وذلك قبل أن نفسح المجال إلى تقديم دراسة معمقة حول فيما إذا كان هذا المفهوم للخطأ واجب الإثبات يصلح للبناء عليه أو ينسجم إلى حد ما مع النقل البحري بالسفن الذكية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإحاطة بمفهوم الخطأ واجب الإثبات عند النقل في السفن التقليدية.

إن ما يربط الشاحن بالناقل هو عقد نقل بحري⁽²⁾ حيث يكون لكل منهما التزامات يقوم بتنفيذها وذلك تقادياً من الوقوع في الخطأ العقدي⁽³⁾، ومن خلال هذا العقد تتبين طبيعة المسؤولية لكل منهما والتي لها أثر بكل تأكيد في تحديد طبيعة التزاماتهما سواء أكان ببذل عناية أو بتحقيق نتيجة والذي يتجلى بشكل أوضح في المسؤولية العقدية. وكما هو معلوم في النقل البحري التقليدي بأن خطأ الشاحن هو خطأ واجب الإثبات والذي يمتد إلى تابعيه في حال ارتكابهم خطأ، أي أن عبء إثبات خطأ الشاحن يقع على عاتق الناقل، وإن إثبات هذا

(1) أبو الفرج محمد سالم، السفن ذاتية القيادة: التحديات القانونية دراسة تحليلية مقارنة، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة مدينة السادات، كلية الحقوق، مجلد 6، عدد 2، 2020، ص 17. السفينة ذاتية القيادة "هي السفينة القادرة على التحرك من نقطة إلى أخرى دون الحاجة إلى وجود طاقم على متنها".

(2) المادة (256) من القانون التجاري البحري الإماراتي "عقد النقل البحري عقد بمقتضاه يتعهد الناقل بأن ينقل بضاعة من ميناء إلى آخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن".

(3) المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية التجارية، الطعن رقم 91 لسنة 25 قضائية، تاريخ الحكم 2006/2/26، المكتب الفني 28 رقم الجزء 1، الصفحة 324، "الخطأ العقدي هو عدم تنفيذ التعاقد الآخر لالتزامه الناشئ عن العقد يستوي في ذلك الخطأ أو الإهمال أو عدم التنفيذ..." منشور على موقع قوانين الشرق www.eastLaws.com تاريخ الزيارة 2022/4/14.



الخطأ لوحده لا يكفي لتحقيق الخطأ العقدي بل لا بد من إثبات الضرر المترتب جراء هذا الخطأ والعلاقة السببية بينهما، على أن خطأ الشاحن أدى إلى هذا الضرر، فلو لا خطأ الشاحن لما وقع هذا الضرر⁽¹⁾. بالإضافة إلى ذلك فإن الشاحن يستطيع إخلاء مسؤوليته إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزامه أو بإثبات السبب الأجنبي الذي حال بينه وبين تنفيذ التزامه⁽²⁾.

ومن خلال ما سبق، يستخلص الباحث تعريفاً للخطأ واجب الإثبات على أنه (قيام الشخص المضرور - الذي لحقه ضرر - بإثبات خطأ المتسبب في الضرر والعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي أصاب المضرور). فلو كان هناك خطأ ولم يؤدي إلى ضرر فلا يُعَدُّ به طالما لم يلحق ضرراً بأحد، ويقع عبء إثبات هذا الضرر على المضرور الذي وجب عليه إثباته لكي يستحق التعويض عن هذا الضرر⁽³⁾، ويتجلى الفرق بين الخطأ واجب الإثبات والخطأ المفترض أنه في الخطأ واجب الإثبات يقوم الشخص المضرور بإثبات الضرر الذي لحقه، على عكس الخطأ المفترض والذي يكون فيه الشخص مسؤولاً بمجرد وقوعه ولا داعي أن يقوم المضرور بإثبات الخطأ.

وغني عن البيان وفي السفن التقليدية تكون مسؤولية الناقل بتحقيق نتيجة في نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وفي حال تضرر البضاعة المشحونة تكون مسؤولية الناقل في ذلك مفترضة، وعند تطبيق فكرة الخطأ واجب الإثبات على السفن ذاتية القيادة بافتراضنا أن هناك بضاعة مشحونة على متن هذه السفينة وأثناء رحلتها تضررت البضاعة، وبما أن خطأ السفينة ذاتية القيادة واجب الإثبات في هذا الافتراض فسوف يكون على الشاحن إثبات الخطأ في تضرر البضاعة والذي بدوره يعد أمراً صعباً ناتج عن قصور في التشريع، حيث أن أساس مسؤولية الشاحن قائمة على الخطأ واجب الإثبات وأن مسؤولية السفينة ذاتية القيادة أيضاً قائمة على الأساس ذاته، معنى ذلك أن الشاحن والناقل الذي قدم سفينة ذاتية القيادة كون مسؤوليتهما تقومان على الخطأ واجب الإثبات. هذا الأمر غير متصور ولا يؤدي إلى معرفة على من تقع المسؤولية عند وقوع الضرر، وأنه في حال تضرر البضاعة المنقولة على متن السفينة ذاتية القيادة لن تكون السفينة مسؤولة

(1) قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، العدد 4، 2014، ص 78-88.

(2) غانم يوسف عودة، الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن البحري: دراسة مقارنة، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العدد 28، 2018، ص 61.

(3) محكمة تمييز دبي، الأحكام المدنية، الطعن رقم 351 لسنة 2014 قضائية، الدائرة المدنية بتاريخ 2015/5/28، مكتب فني 26، رقم الجزء 1، ص 682، رقم القاعدة 79، "إن عدم تنفيذ المدين لالتزاماته الناشئة عن العقد أو الإخلال بتنفيذها أو التأخير فيه بغير مبرر يعد خطأ يوجب مسؤوليته عن تعويض الضرر الناتج عنه، ويقع على الدائن عبء إثبات خطأ المدين وإثبات الضرر الذي أصابه من جراء ذلك..." منشور على موقع قوانين الشرق www.eastLaws.com تاريخ الزيارة 2022/4/14.

كونها تتمتع بشخصية قانونية ذات ذمة مالية مستقلة عن مالكها ما لم يُثبت خطأها والذي نرى فيه ضياع لحق المتضرر وإخلالاً بالتوازن العقدي. ويدعم الباحث رأيه فيما سبق أن السفينة ذاتية القيادة لا بد أن تكون مسؤوليتها قائمة على الخطأ المفترض باعتبارها آلة تستلزم عناية خاصة فهي تندرج تحت نص المادة (316) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي والمتعلقة بالمسؤولية عن الأشياء والآلات⁽¹⁾، ونظرًا لأن السفينة ذاتية القيادة مستقلة في حركتها سواء بالكهرباء أو الغاز أو بالطاقة الشمسية أو غيرها، وأيضًا بالنظر إلى الملابس والظروف التي تحيط بها المتمثلة بإبحارها في أعالي البحار ومواجهتها لمخاطر البحر إذاً فهي تعد من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة⁽²⁾، وهذا الخطأ المفترض غير قابل لإثبات العكس إلا إذا أثبت حارس الأشياء – الناقل – أن الضرر وقع بسبب أجنبي لا يد له فيه⁽³⁾، والسبب الأجنبي منصوص عليه في المادة (287) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يفيض القانون أو الاتفاق بغير ذلك"⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: مفهوم الخطأ واجب الإثبات عند التعامل مع السفن الذكية.

ومن الجدير بالإشارة التعرض إلى موقف الفقه والبرلمان الأوروبيين عندما بدأت تزداد القضايا التي يكون الذكاء الاصطناعي⁽⁵⁾ طرفًا فيها، مما أدى إلى تحرك المشرعين في محاولة لإيجاد حل لهذه المعضلة وإن كان هذا الحل مؤقتًا، فقاموا باستحداث منزلة قانونية لآلات الذكاء الاصطناعي ألا وهي النائب الإنساني

(1) المادة (316) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي "كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامنًا لما تحدثه هذه الأشياء أو الآلات من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، وذلك مع عدم الإخلال بما يرد في هذا الشأن من أحكام خاصة".

(2) الشراوي الشهابي إبراهيم، مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، الآفاق المشرقة ناشرون، ط 2، 2013، ص 113.

(3) السنهاوري عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد (مصادر الالتزام)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، المجلد 2، ط 3، 1998، ص 1340 – 1343.

(4) لمزيد من التفاصيل حول السبب الأجنبي انظر: سرحان عدنان، المصادر غير الإرادية للالتزام (الحق الشخصي: الفعل الضار – الفعل النافع – القانون) في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مكتبة الجامعة، الشارقة، الطبعة الثانية، 2015، ص 114-123.

(5) الشراوي محمد علي، الذكاء الاصطناعي والشبكات العصبية، سلسلة علوم وتكنولوجيا حاسبات المستقبل، مركز الذكاء الاصطناعي للحاسبات، مطابع المكتب المصري الحديث، القاهرة، 1996، ص 23. "الذكاء الاصطناعي هو العلم القادر على بناء الآلات التي تؤدي مهامًا تتطلب قدرًا من الذكاء البشري عندما يقوم بها الإنسان".



"Human Agent-Agent Humain" وفي الفقه الفرنسي أطلق عليه مصطلح قرين الروبوت " Robot Companion"⁽¹⁾.

وبناءً على هذا الوصف فإن الإنسان يكون نائباً عن آلات الذكاء الاصطناعي -الروبوت- وليس حارساً عليها بحجة أن وصف النائب يختلف عن وصف حارس الأشياء، ومفاد هذه المنزلة المستحدثة أن يكون هناك شخص نائب عن الروبوت يقوم بتحمل المسؤولية في تعويض المتضرر جراء أخطاء تشغيل الروبوت وتكون هذه المسؤولية ملزمة بقوة القانون⁽²⁾. وعليه، فإن هذه المنزلة المستحدثة تسند مسؤولية الروبوت على⁽³⁾:

1- المسؤولية الصارمة (لا يلزم وجود خطأ)⁽⁴⁾

حيث يكفي أن يثبت المتضرر وقوع الضرر الذي لحقه والعلاقة السببية التي تربطه مع سلوك الروبوت الضار، بصرف النظر عن الخطأ الصادر من المتضرر. وتطبق هذه المسؤولية على الأنشطة والمنتجات الخطرة وفي الحالة التي يوجد بالآلة عيب مصنعي أو تصميمي أو عدم توفر العلامات التحذيرية الكافية فيجوز للمتضرر الرجوع بالمسؤولية الصارمة على الشركة المصنعة كونها مورداً تجارياً لهذه الآلة، ولذلك فإن المدعى عليه -المُصنع- في هذه المسؤولية لا يوجد له معيار أو مستوى محدد من العناية بحيث يُجنبه المسؤولية⁽⁵⁾.

2- مسؤولية الإهمال (مسؤولية الشخص الذي كان بمقدوره تقليل المخاطر إلى حد أدنى).

يعرف الإهمال بأنه الإخفاق في القيام بعمل كان الشخص الحكيم أن يفعله بشكل معقول وفي ظروف مشابهة، أو القيام بعمل لم يكن الرجل الحكيم الإتيان به في ظروف مشابهة⁽⁶⁾، أي أن المالك يتحمل المسؤولية

(1) القوسي همام، إشكالية الشخص المسؤول عن تشغيل الروبوت "تأثير نظرية النائب الإنساني على جدوى القانون في المستقبل": دراسة تحليلية استشرافية في قواعد القانون الأوروبي الخاص بالروبوتات، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 25، 2018، ص 84. (حيث تبني الاتحاد الأوروبي فلسفة أن الذكاء الاصطناعي مكرس لخدمة البشر وما دام هذا الروبوت صنعية الذكاء المنسوب للآلة، فيعتبر الروبوت خادم خاضع ومطيع للإنسان، حيث أنه كائن آلي ذو منطق بشري له قابلية على التطوير كالعقل البشري فلا يعد شيئاً أو جماداً لا يعقل).

(2) المرجع السابق، ص 85.

(3) European Parliament, Resolution of 16 February 2017 with recommendations to the commission on Civil Law Rules on Robotics, P 16-18.

(4) Dahiyat Emad Abdel Rahim, From Science Fiction to Reality: How will the Law Adapt to Self-Driving Vehicles? Journal of Arts & Humanities, Volume 07, Issue 09, 2018, P 37-38.

مشار إليه أيضاً: بن طرية معمر، شهيدة قادة، أضرار الروبوتات وتقنيات الذكاء الاصطناعي: تحد جديد لقانون المسؤولية المدنية الحالي "لمحات في بعض مستحدثات القانون المقارن"، الملتقى الدولي "الذكاء الاصطناعي: تحد جديد للقانون"، 27-28 نوفمبر

2018، حوليات جامعة الجزائر 1، عدد خاص، 2018، ص 132.

(5) Kelley Richard et al, Liability in Robotics: An International Perspective on Robots as Animals, Advanced Robotics, Volume 24, Issue 13, P 1871-1861.

(6) Dahiyat Emad Abdel Rahim, Id. P 38.

فقط عندما يتم إثبات أن هناك ضرراً قد حصل نتيجة إهماله وفشله في التصرف بمستوى معقول من العناية في استخدامه وتحكمه بالمركبة أو السفينة، وسيتم إبراء ذمة المالك في حال لم يثبت المتضرر وجود إهمال من مالك المركبة⁽¹⁾ أو السفينة في الحالة محل دراستنا.

ويتضح من التعريف السابق أن معيار الرعاية الذي يحدد المسؤولية هو وجود إهمال من عدمه حسب مستوى الشخص العاقل وحسب الظروف، بمعنى آخر قيام المدعي عليه بفعل لا يتوجب على الشخص العادي القيام به في الظروف المعتادة ومعياره فعل الشخص الطبيعي العاقل. وفي هذا الصدد يمكن إسقاط ما قيل عند قيام الشاحن بشحن مواد خطيرة دون أن يخطر الناقل عن طبيعة تلك البضاعة الخطرة المنقولة، وأيضاً لم يتم بوضع العلامات والرموز الكافية التي تدل على طبيعة البضاعة، وبالتالي لم يبرمج الناقل السفينة ذاتية القيادة بدرجة حرارة تتلاءم مع خطورة هذه البضاعة أو السرعة التي لا يسمح بتجاوزها لتفادي مخاطر هذه البضاعة. وبناء على ذلك، إذا تم إسناد مسؤولية السفن ذاتية القيادة على أساس الخطأ واجب الإثبات يتعين على الشاحن في هذا الصدد أن يبرهن ويقدم الدليل على أن مالك السفينة أو مشغلها أو مصنعها قد أهمل أو قصر في استخدام تعليمات الأجهزة الذكية المزودة في السفينة ذاتية القيادة، مما أدى إلى حدوث هذا الضرر وعلى الشاحن أن يثبت العلاقة السببية بين الخطأ الذي ارتكبه هذه السفينة الذكية والضرر الحاصل.

إلا أن إثبات الشاحن لهذا الضرر يعد بالأمر الشاق، وهذا غالباً يرجع إلى أنه قد لا يكون هناك متدخل في عمل السفينة ذاتية القيادة فهي تُبحر بمفردها وبالتالي هو لا يملك الدراية الكافية في طريقة التحكم بهذه السفينة مما يؤدي إلى انتقال المسؤولية من المالك إلى المنتج مما يصعب على الشاحن إثبات الخطأ من قبل الشركة المنتجة والذي مؤداه انقطاع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل، خاصةً أن المضرور قد يفتقر للخبرة الفنية لهذه الآلات الذكية وطريقة عملها والتي سوف تمكنه من الوصول لمتسبب الضرر من أجل تحميله المسؤولية⁽²⁾.

من وجهة نظر الباحث أنه من السديد أن تكون المسؤولية مفترضة على آلات الذكاء الاصطناعي، وذلك لأن مبدأ الخطأ الواجب الإثبات يصعب إعماله في حال كانت آلات الذكاء الاصطناعي هي المتسببة، ويرجع ذلك إلى التعقيدات في آلية عمل هذه السفينة الذكية وبرمجياتها، حيث يعد الشاحن هو الطرف الأضعف وعادةً

مشار إليه أيضاً: القاسم سلام فوزات، النظام القانوني للسفن ذاتية القيادة: دراسة تحليلية في القانون الإماراتي، رسالة ماجستير، جامعة الإمارات، كلية القانون، قسم القانون الخاص، 2020، ص 32-33.

⁽¹⁾ Dahiyat Emad Abdel Rahim, Id. P 38.

⁽²⁾ القاسم سلام فوزات، النظام القانوني للسفن ذاتية القيادة: دراسة تحليلية في القانون الإماراتي، مرجع سابق، ص 32.

وأيضاً انظر Dahiyat Emad Abdel Rahim, From Science Fiction to Reality: How will the Law Adapt to Self-Driving Vehicles? P 38.

ما تكون السفن الذكية مُصنعة من قبل شركات عالمية، وفي حال إسناد المسؤولية على الخطأ الواجب الإثبات بالنسبة للسفن الذكية فسيكون من الصعب على الشاحن مساءلة السفينة ذاتية القيادة عن الضرر الحاصل بشكل منفصل عن مالكها أو منتجها والتي قد تمتد إلى مصمم الطريق أو مهندس البرمجيات أو غيرهم. إضافة إلى أن هذا الأمر سوف يستدعي الاستعانة بلجان الخبرة والذين بدورهم سيقدمون التقارير الفنية وهذا ما سوف يُطيل في أمد التقاضي كلما زاد عدد الأطراف المتوقع تسببهم، كذلك يزيد على الشاحن المصاريف القضائية والتي من المحتمل فيها أن لا يحصل الشاحن على التعويض المناسب، والسبب في ذلك صعوبة تحديد من هو المتسبب بالضرر الذي يرجع إلى تداخل الأسباب والأطراف⁽¹⁾.

المطلب الثاني: إسناد مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ واجب الإثبات في اتفاقية روتردام.

إن الغاية الرئيسية التي وُضعت قواعد روتردام لعام 2008 من أجلها هو إسباغ نوع من التوازن بين منافع الشاحنين والناقلين على الصعيد العالمي سواء كانوا من الدول النامية أو المتقدمة بحيث لا تغلب كفة على أخرى، وأتى ذلك لسد الثغرات التي وردت في الاتفاقيات السابقة التي كان يشكك منها الشاحنون والناقلون، ففي اتفاقية هامبورج لعام 1987 حيث أدعى الناقلون أنها تميل لكفة الشاحنين. وفي اتفاقية بروكسل لعام 1924 أبدى الشاحنون استياءهم حول ما نصت عليه هذه الاتفاقية لأنها أتت مراعية لمصالح الناقلين على مصالحهم، وكانت قواعد روتردام في بداية الأمر متجهة إلى إرساء مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ المفترض. هذا الأمر لقي معارضة وجدل كبير وخصوصاً من فرق العمل بالدول النامية⁽²⁾، حيث يعود الفضل الكبير لهم ويستحقون الثناء وذلك لدورهم الفعال في صياغة النصوص الواردة في قواعد روتردام بشكل عام، وكذلك بشكل خاص عندما لعبت دوراً هاماً في صياغة نص المادة (30) المتعلق بأساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل، حيث قامت فرق العمل بالدول النامية بالتنسيق مع فرق العمل بالدول الأخرى وذلك لغاية جعل أساس مسؤولية الشاحن تستند على الخطأ واجب الإثبات، لا أن تكون مستندة على الخطأ المفترض والذي كان مبتغى عدد كبير من الوفود الأخرى المشاركة⁽³⁾.

(1) الوالي عبد الله سعيد، المسؤولية المدنية عن أضرار تطبيقات الذكاء الاصطناعي في القانون الإماراتي، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الشارقة، 2019-2020، ص 102-103.

(2) عبد الحي عماد الدين، الوضع القانوني للشاحن في ضوء قواعد روتردام لعام 2008، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات، العدد 70، 2017، ص 204.

(3) بلعيد سارة، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، الجزائر، جامعة ألكلي محند أولحاج – البويرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص، 2016، ص 2.

الفرع الأول: مبررات وفود الدول النامية المشاركة بإسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات.

إن عودة اتفاقية روتردام إلى إقامة مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ واجب الإثبات لم يأتي من سدى، بل كانت هناك مبررات وحجج قُدمت من وفود الدول الشاحنة، ومن هذه المبررات:

- أن هناك صعوبة في التماثل بين معاملة الشاحن والناقل، أي عدم القدرة على التحديث وذلك لعدم إمكانية انفراد النقل البحري بمعاملة الشاحن مثل معاملة الناقل دون غيره من وسائل النقل الأخرى كالنقل البري والنقل الجوي، لا سيما أن لكل وسيلة نقل طبيعتها وظروفها الخاصة⁽¹⁾.
- قدمت فرق العمل بالدول الشاحنة اقتراحاً وذلك بشأن استبعاد مسؤوليتها عن الأضرار التي يسببها التأخير، والذي لقي دعماً من الدول الناقلة كالولايات المتحدة الأمريكية والسويد، حيث كان مفاده أنه في حال إدراج التأخير في مشروع الاتفاقية على عاتق الشاحنين سيعرضهم لمسؤولية هائلة وغير محددة، وضربوا عليه مثال في حال فشل الشاحن في إعداد الوثيقة الجمركية اللازمة والذي يؤدي إلى عدم خروج السفينة من الميناء في الوقت المحدد⁽²⁾. وأيضاً في حال حذف التأخير من مشروع الاتفاقية يخلق الكثير من الصعوبات، فضلاً عن إنشاء نظام يعطي حداً منطقياً ومعقولاً لمسؤولية التأخير وذلك بإمكانية التأمين على المخاطر المحتملة التي قد تنشأ عن التأخير، ومن أجل تحقيق التوازن والإنصاف في مشروع الاتفاقية لا بد من المعاملة بالمثل في هذا الصدد، فكما هو الحال في تحميل الشاحنين المسؤولية أمام شركات النقل بناءً على مشروع الاتفاقية عن التأخير يحملهم مسؤوليات كبيرة، كذلك هو الحال بالنسبة لشركات النقل في تحميلهم المسؤولية نحو الشاحنين، حيث من الممكن أن تتعرض هذه الشركات للمطالبة بالتعويض عن أضرار التأخيرات الخارجة عن سيطرة الناقلين، ومثاله التأخير بسبب ازدحام الميناء وعدم القدرة على تسليم البضائع، وأيضاً التأخير الوارد بسبب نقص المعدات وسائقي الشاحنات لتسليم البضائع. فهذه الأمور تخضع شركات النقل للمساءلة عن الأضرار الحاصلة بسبب التأخير، وأيضاً زيادة المطالبات ونفقات التقاضي المتعلقة بها⁽³⁾.

- في صياغة مشروع (المادة 31) من اتفاقية روتردام أن أغلب الوفود أبدت رأيها في إسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات، كما هو الحال مع ما ورد في قواعد هامبورج⁽⁴⁾، حيث أن هذا النهج مؤداه أن

(1) عبد الحي عماد الدين، الوضع القانوني للشاحن في ضوء قواعد روتردام لعام 2008، مرجع سابق، 2017، ص 206.

(2) غانم يوسف عودة، الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن البحري: دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 62.

(3) A/CN.9/WG. III/WP.69. P 4-5. Transport law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], 22 Feb 2006 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/513/86/PDF/V0651386.pdf?OpenElement>.

(4) (المادة 12) من قواعد هامبورج "لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو بالناقل الفعلي أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه. وكذلك لا يسأل أي

يقوم الناقل بإثبات خطأ الشاحن الذي أدى إلى ضرر أو خسارة، ويأتي ذلك تعويضًا لواقع أن الشاحن لديه مسؤوليات غير محدودة، لا سيما أن الناقل يكون في وضع أفضل من الشاحن في تحديد ما حصل أثناء الرحلة البحرية، وأن هذا الرأي يتماشى مع نص (المادة 17 الفرق 2 و3 بند ط)⁽¹⁾ التي تتعلق بمسؤولية الناقل بإثبات خطأ الشاحن في حال تلف البضاعة، ومثال ذلك قيامه بإثبات أن الشاحن قام بتخزين البضائع وأن هذا التخزين أدى إلى وقوع الضرر⁽²⁾.

وبعد ما تم عرضه من مبررات تم تقديمها لإسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات، يرى الباحث أن المبررات المقدمة كان جديرًا الأخذ بها وحسنًا ما فعلت قواعد روتردام بإقامتها مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات، حيث أن هذا التوجه يحقق نوع من التوازن والعدالة أكثر من الاتفاقيات التي سبقتها في مسؤولية الشاحن والناقل، والذي لا يكون فيه طرف في عقد النقل أقوى من الطرف الآخر.

الفرع الثاني: مدى قبول مبررات وفود الدول النامية لإسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات.

وعند تطبيق مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات في ظل الذكاء الاصطناعي نجد أن إثبات الخطأ أسهل مما ذكرناه سابقًا في حال كانت مسؤولية الشاحن قائمة على أساس الخطأ المفترض، والذي كان الشاحن يجد فيه صعوبة لإثبات الخطأ الصادر من السفينة ذاتية القيادة وذلك لعدم إلمامه بالتعقيدات التقنية وآلية عملها، ويأتي تصور قيام مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات في شحنه لبضاعة على متن سفينة ذاتية القيادة وحصل تلف في البضاعة المشحونة أثناء طريقها إلى ميناء التفريغ، فيتوجب على الناقل البحري الذي يستغل السفينة ذاتية القيادة في هذه الحالة إثبات أن سبب التلف هو إهمال أو تقصير من الشاحن كعدم كفاية تغليف البضاعة أو استخدامه لحاوية غير ملائمة لطبيعة البضاعة المنقولة، فمن خلال التقنيات المتطورة التي زُوِّدت بها السفينة ذاتية القيادة ومثاله الصندوق الأسود الذي يسجل كافة الأوامر والتعليمات والحالة التي

مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه.

(1) (المادة 17 الفقرة 2) من اتفاقية روتردام "يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18". (الفقرة 3 بند ط) "أعمال تحميل البضائع أو مناوئتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقًا للفقرة 2 من المادة 13، ما لم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه".

(2) A/CN.9/WG. III/WP.67. P 7-8. Transport law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], 27 Feb 2006 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/511/18/PDF/V0651118.pdf?OpenElement>.

عبد الرحمن زينل الحمادي
أ. د. عماد الدين عبد الحي

الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن في ضوء النقل البحري
التقليدي وبالسفن الذكية – دراسة تحليلية وتطبيقية
مقارنة

توجد عليها السفينة منذ بداية الرحلة حتى انتهائها، ومن خلاله يمكن معرفة ما هو مصدر الخطأ لتحديد على من تقع المسؤولية⁽¹⁾.

وتطبيقاً لما سبق، نسقط ذلك على الحالة العملية التي حدثت مع السفينة الجانحة بقناة السويس (إيفر جرين) والتي أدت إلى خسائر تجارية واقتصادية كبيرة وقد استمرت حوالي ستة أيام لإعادة تعويمها وتم معرفة سبب جنوحها من خلال الصندوق الأسود⁽²⁾، وأيضاً لو افترضنا أن هناك تأخر في تسليم البضاعة فمن خلال تكنولوجيا "نظام التموضع العالمي (GPS)"⁽³⁾ يمكن معرفة الوقت المحدد لوصول البضاعة وذلك بتحديد الاحداثيات وسرعة السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، فضلاً عن معرفة الأحوال الجوية وما الذي سوف يعترض السفينة ذاتية القيادة عندما تبحر إلى ميناء التفريغ، وبالتالي يمكن معرفة سبب التأخر إن كان راجع إلى خطأ صادر من الشاحن أم خطأ من السفينة ذاتية القيادة. بالإضافة إلى ما سبق فهو يسهل على المضرور معرفة على من يعق عاتق تحمل التعويض في حال تضرره.

المبحث الثاني

الأسانيد القانونية لإسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات.

لم تتناقض أغلب الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية المتعلقة بالنقل البحري بشأن الأساس الذي تنشأ عليه مسؤولية الشاحن العقدية، وذلك في حال إخلاله بالتزام مفروض عليه وفقاً للعقد المبرم بينه وبين الناقل، والذي يتوجب على الأخير إثبات هذا الإخلال أو الخطأ المؤدي إلى ضرر لكي تنتفي مسؤوليته، تماماً كما هو مطبق في القواعد العامة للقوانين المدنية⁽⁴⁾. وعليه، إذا كان ما قيل آنفاً ينسجم مع النقل البحري التقليدي فإن

(1) أسامة محمد، ما الفرق بين الصندوق الأسود في القطار والطائرة والعبارة؟، منشور بتاريخ 2017/8/13، تاريخ الزيارة 2022/7/5، <https://www.elwatannews.com/news/details/2416799>.

(2) اقتصاد، أسواق عالمية، 29 مارس 2021، قصة سفينة قناة السويس الجانحة من البداية حتى التعويم، جريدة الخليج، تاريخ الزيارة 2022/7/1، مقال منشور على الموقع <https://www.alkhaleej.ae/node/pdf/1276861/pdf>.

(3) نظام التموضع العالمي: هو عبارة عن نظام يحدد أسرع وأدق الوسائل للملاحة البحرية والأمور المرتبطة بتحديد مكان وسرعة السفينة، والذي بدوره يعزز السلامة والكفاءة لدى البحارة. تاريخ الزيارة 2022-5-9 <https://www.gps.gov/applications/marine/arabic.php>.

(4) المادة (386) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي والمادة (215) من القانون المدني المصري نصتا على أنه "إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عيناً حكم عليه بالتعويض لعدم الوفاء بالتزامه ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ قد نشأت عن سبب أجنبي لا يد له فيه، وقد يكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه". وجاء بذات المعنى القانون المدني الجزائري في المادة (176)، والقانون المدني الكويتي في المادة (293)، والقانون المدني البحريني في المادة (216)، وقانون المعاملات المدنية العماني في المادة (264).

السؤال الجوهري يتمثل بإمكانية تطبيق ذلك على النقل بالسفن الذكية التي سينتج عن وضعها في الملاحة البحرية ثمة إشكاليات عملية تؤدي إلى منازعات قانونية يدور رحاها في موضوعنا حول مدى قوة الأسانيد القانونية التي يمكن الاستناد عليها لإسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات. وعليه، نجد لزماً أن نتطرق بدايةً إلى النصوص القانونية التي أوردها المشرع الإماراتي لإرساء مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات (المطلب الأول)، وذلك قبل التعرض إلى ما رست عليه اتفاقية روتردام لتحقيق التوازن المنشود في مصالح الشاحنين والناقلين (المطلب الثاني)، دون أن ننسى الفكرة الجوهرية في بحثنا ألا وهي تطبيق ذلك على السفن الذكية.

المطلب الأول: الأسانيد القانونية لإسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات في ظل القانون الإماراتي.

إن التعرض للأسانيد التي بنى عليها المشرع الإماراتي مسؤولية الشاحن تستدعي التفرقة بين الأسانيد التي يمكن الركون عليها في عالم الملاحة البحرية التقليدية (الفرع الأول)، وذلك قبل أن نحاول إسقاط تلك الأسانيد على النقل بالسفن الذكية، موضوع يستحق التأمل والتفكير بعمق، خاصةً إذا ما عدنا إلى مشروع تعديل قانون التجارة البحرية الإماراتي الذي لم يرَ النور بعد، والذي يفترض من خلال قراءتنا الأولية إلى تعامله مع التكنولوجيا الحديثة في صناعة السفن، ومنها السفن الذكية، مما لا يدع مجالاً للشك أن نقاشاً قانونياً سيكون مفيداً لرجال القانون لتقرير فيما إذا كان الخطأ واجب الإثبات الذي يقع على عاتق الشاحن يستطيع الصمود في مواجهة تعامله مع السفن الذكية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأسانيد القانونية لإسقاط مسؤولية الشاحن بناءً على فكرة الخطأ واجب الإثبات في عالم الملاحة التقليدي.

عبر المشرع الإماراتي عن قيام مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ واجب الإثبات بصورة غير مباشرة، وتجلّى ذلك في نص المادة (275) من قانون التجارة البحري رقم (11) لسنة 1988 والتي تنص على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع في الفترة ما بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن وتسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ ما لم يثبت أن هذا الهلاك أو التلف ناشئ عن أحد الأسباب الآتية..."، وأيضاً المادة (1/285) من ذات القانون نصت على أنه "يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير ناشئ عن أحد الأسباب المذكورة في المادة (275)" حيث يتضح لنا أن إثبات الخطأ أتى بصريح العبارة يكون من الناقل لكي تنتفي مسؤوليته. وعليه، جعل المشرع الإماراتي الخطأ واجب الإثبات أصلاً عامّاً وافترض في البداية أنها مسؤولية عقدية تقع على الناقل بمجرد قيام الشاحن بإثبات تضرر البضاعة بهلاكها أو تلفها أو تأخرها وأن هناك عقد يربطه مع الناقل وبالتالي يقوم الناقل بدوره بإقامة الدليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخر راجع لأسباب نص عليها القانون التجاري البحري الإماراتي، ومن ثم نتوصل إلى

مسؤولية الشاحن القائمة على الخطأ واجب الإثبات، وهذا الأمر يصب في مصلحة الشاحن والغاية منه توفير التوازن في العلاقة العقدية بين أطراف عقل النقل البحري.

وقد نقضت محكمة تمييز دبي حكم محكمة الموضوع الذي خلص إلى مسؤولية الناقل، وتتلخص وقائعه عن ما لحق شحنة الفول السوداني التي تم نقلها من الهند إلى دبي عبر ثلاثة حاويات، وعلى أن الحاويات تم تعبئتها بمعرفة الشاحن، وقد أورد الناقل تحفظاً في سند الشحن مفاده أن الشاحن قام بالعد والتحميل والختم، بالإضافة إلى ذلك أن تقرير المعاينة ثبت فيه أن الحاويات عند تسليمها للمرسل إليه كانت مقفلة ومختومة وشكلها الظاهري سليم لا يسمح بدخول الماء من مصادر خارجية، وأن التلف الذي لحق البضاعة راجع إلى التكثف الشديد داخل الحاويات خاصة وأن اختبارات الكشف عن ماء البحر وجدت سلبية، وعليه فإن فعل الشاحن في عدم ملاءمة طريقة تحميله للبضاعة داخل تلك الحاويات مع طبيعة البضاعة هو ما أدى إلى تلف البضاعة المشحونة وانتفاء الخطأ الموجب للمسؤولية عن الناقل⁽¹⁾.

ونرى في الحكم السابق أن الناقل استطاع إثبات خطأ الشاحن المتمثل في عدم ملاءمة الحاوية لطبيعة البضاعة المشحونة وأثبت الناقل خطأ الشاحن لكي يعفي نفسه من المسؤولية، وإضافة إلى تقرير المعاينة فقد أبدى الناقل تحفظاً في سند الشحن يثبت قيام الشاحن بعمليات العد والتحميل والختم والذي بدوره يكون حجة في الإثبات، فقد يتبادر إلى ذهن البعض أن عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزامه يجعل خطأه مفروضاً وليس خطأ واجب إثباته، ولكن في الحقيقة هذا التصور غير صحيح بحيث أن عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزامه هو خطأ وقد قام الناقل بإثباته لكي يعفي نفسه من المسؤولية⁽²⁾.

ولا يفوتنا أن ننوه بأن المشرع الإماراتي قد أعفى الناقل في حال (عدم كفاية التغليف وعدم كفاية أو عدم إتقان العلامات المميزة للبضاعة) في بندين متفرقين من نص المادة (275)⁽³⁾، وذلك لكون التغليف وإتقان العلامات وكفايتها تندرج ضمن التزامات الشاحن فهو المسؤول عنها قبل تسليم البضائع إلى الناقل، ولكن إذا لم يتم التغليف أو وضع العلامات المميزة من قبل الشاحن فلا تتحقق مسؤوليته لأنه لم يصدر أي خطأ منه.

وتأكيداً على ما سبق، ما قضت به محكمة تمييز دبي برفض الطعن الذي تتلخص وقائعه في قيام شركة التأمين التي أخذت محل المرسل إليهم وذلك لقيامها بسداد مبلغ التأمين لهم عن البضاعة أثر تلف 150 رزمة من القرفة من أصل 280 والمراد نقلها من هونج كونج إلى دبي، وأن محكمة الاستئناف عندما قامت برفض الدعوى مستندة إلى تقارير المعاينة التي توضح في إحدى تقاريرها أن البضاعة التي تم نقلها قد تكون مَبْتَلَة قبل

(1) حكم محكمة تمييز دبي – بتاريخ 2004/3/28 – الطعن رقم 422 لسنة 2003.

(2) السنهاوري عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد (مصادر الالتزام)، مرجع سابق، ص 740-741.

(3) الاعفاءات الواردة في نص المادة (275/ن/ص) من القانون التجاري البحري رقم (26) لسنة 1981.

القيام بشحنها أو أنها ابتلت عند القيام برصها في الحاوية ثم أن المياه تكثفت على سقف وحيطان الحاوية ولعدم وجود عازل قطني أو قماشي بين رزم القرفة وفولاذ الحاوية أدى بعدها إلى زيادة ابتلال القرفة، وفي تقرير لاحق ثبت أن الضرر قد حصل بسبب التكثف في الحاوية ومن المتوقع أن القرفة قد تم حزمها وهي غير مجففة بالكامل أو أنها قد تبللت قبل رصها في الحاوية بسبب حالة الطقس، والذي مفاده أن التلف الحاصل ينسب إلى عمل الشاحن عند إجراء التغليف وإعداد الحاوية ورص البضاعة فيها وهي مُبتلة الذي أسفر عن تلفها، الذي يؤدي إلى أن التلف غير ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه⁽¹⁾.

وكما ذكرنا أن الأصل أن تكون علاقة الشاحن والناقل علاقة تعاقدية وفق عقد يفرض التزامات على كلاهما، ولكن هذا لا يمنع من إمكانية وقوع المسؤولية غير العقدية في حال إحداث الشاحن ضرراً بأشخاص آخرين لا يربط بينهم عقد نقل بحري، ومثاله في حال أدت بضاعة الشاحن إلى تلف في بضاعة شاحن آخر بسبب عدم كفاية التغليف فهنا تقوم المسؤولية غير العقدية لأنه لا يوجد عقد بين الشاحن محدث الضرر والشاحن المتضرر، وفي هذه الحالة سيتم الرجوع إلى القواعد العامة بشأن المسؤولية غير العقدية لأن القانون التجاري البحري الإماراتي رقم (26) لعام 1981 أغفل عن تنظيم مسؤولية الشاحن تجاه الغير وتجاه السفينة.

مع التنويه أن موقف مشروع القانون البحري الجديد لسنة 2019 قد نص على التزامات الشاحن بشكل مباشر⁽²⁾، إضافةً إلى نصه على تحمل الشاحن الضرر الذي يلحق بالسفينة أو البضائع المشحونة على متنها أو الضرر الذي يصيب الغير سواءً كان هذا الضرر صادراً أو من أحد تابعيه أو عن عيب في بضائعه، وهذا الأمر لم يكن وارداً في القانون التجاري البحري رقم (26) لسنة 1981. ونرى في ذلك التوجه أمراً مستحباً يتواءم مع قواعد روتردام.

(1) محكمة تمييز دبي – بتاريخ 1991/12/29 – الطعن رقم 147 لسنة 1991 قضائية (الرقم المرجعي 50008)، منشور على شبكة قوانين الشرق www.eastlaws.com تاريخ الزيارة 2022/5/25.

(2) نص المادة (414) من مشروع القانون البحري الجديد لسنة 2019 على أنه "1- يلتزم الشاحن بتسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن، وفي حالة التأخير في التسليم لا يجوز أن يزيد التعويض على مقدار الأجرة. 2- يلتزم الشاحن بتسليم البضائع على نحو يجعلها صالحة لنقلها بحراً وبما لا يؤدي إلى الإضرار بالأشخاص والأموال. ويشمل ذلك حزمها أو تغليفها أو تعبئتها أو تستيفها في الحاويات ما لم يتفق على خلاف ذلك. 3- ويضمن الشاحن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها أو الغير إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في بضائعه." وأيضاً المواد (415، 416، 417) من ذات المشروع أتت فيما يخص التزام الشاحن بأداء أجرة الشحن وإعطاء الناقل تعليمات جديدة تتعلق بمباشرة النقل المتفق عليه.

الفرع الثاني: الأسانيد القانونية لإسقاط مسؤولية الشاحن بناء على فكرة الخطأ واجب الإثبات في عالم الملاحاة بالسفن الذكية.

ولا يسعنا إلا أن نحاول إسقاط الخطأ واجب الإثبات ليكون أساساً لمسؤولية السفن ذاتية القيادة، الذي يقودنا في هذا الافتراض إلى الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية وإسقاطها على السفن ذاتية القيادة بسبب عدم استحداث المشرع الإماراتي حتى تاريخه قانوناً ينظم عملها. ومفاد هذا الافتراض من وجهة نظرنا الرغبة في الوصول إلى نتيجة ومعرفة ما هي القواعد العامة الأنسب لتطبيقها على السفن ذاتية القيادة، حيث أن القواعد الأقرب تطبيقاً على السفن ذاتية القيادة، هو افتراض إسناد مسؤولية السفن ذاتية القيادة على المسؤولية عن فعل الأشياء والآلات التي تقوم مسؤوليتها على أساس الخطأ المفترض، وأيضاً افتراض أن السفن ذاتية القيادة أساس مسؤوليتها عن فعل العجماء القائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات.

وعليه، وفقاً للافتراضات السابقة سوف نبدأ بإنزال هذا الافتراض على السفن ذاتية القيادة باعتبار أن أساسها القانوني قائم على الخطأ المفترض. وبالتالي يثور السؤال بالتعرف على القواعد التقليدية التي يتضمنها القانون الإماراتي في شأن المسؤولية المدنية عن فعل الآلات والأشياء التي يمكن تطبيقها في ظل الذكاء الاصطناعي للسفن؟

لقد جاء في (المادة 316) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أنه "كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء أو الآلات من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، وذلك مع عدم الإخلال بما يرد في هذا الشأن من أحكام خاصة". وهذا ما يعرف بالمسؤولية عن فعل الآلات والأشياء. وفي هذا المقام ومن خلال التعريف السابق يتبين لنا مدى إمكانية تطبيق القواعد المتعلقة بالأساس القانوني للمسؤولية القائمة عن فعل الآلات والأشياء في الذكاء الاصطناعي للسفن وتأثيرها على أساس مسؤولية الشاحن، باعتبار أن السفن ذاتية القيادة أو السفن الذكية هي أشياء تتطلب عناية خاصة.

ويتضح لنا من هذا النص التالي، أنه لقيام المسؤولية عن فعل الأشياء يجب توافر شرطين:

1- ثبوت اليد على الشيء، ويعني ثبوت الشيء لشخص ما. وقد أُنقِرَ الفقه والقضاء الإماراتي على أن "تثبت اليد لكل من كان الشيء عنده وله عليه السيطرة الفعلية، بصرف النظر عما إذا كان مالكا له أو تابعا للمالك"⁽¹⁾، وقد يكون للشخص السلطة الفعلية على الشيء دون أن يكون المالك وبشكل قانوني كالمستأجر والناقل، وقد أقرت المحكمة الاتحادية العليا في حكم سابق لها "اعتبرت مالك السيارة حارساً لها وإن كانت

(1) سرحان عدنان، المصادر غير الإرادية للالتزام (الحق الشخصي: الفعل الضار - الفعل النافع - القانون) في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مرجع سابق، ص 61.

تحت يد سائقه، ما لم يخرج السائق عن تعليمات متبوعة المالك ويقود السيارة لمصلحته الشخصية أو يستولي عليها دون علم صاحبها، حيث يعتبر عندئذ حارساً لها ويُسأل باعتباره حارساً ويكون مالك السيارة مسؤولاً باعتباره متبوعاً⁽¹⁾.

ويقصد بالشيء هو "كل كائن مادي غير حي"⁽²⁾، وقد نص القانون الإماراتي على سبيل الحصر الأشياء في (المادة 316) السالفة الذكر، ومنها الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة من أجل تفادي ضررها والآلات الميكانيكية⁽³⁾، وقد يدخل في شق الآلات الميكانيكية أجهزة الذكاء الاصطناعي فهي شيء غير حي وقد تكون آلة، ولكن الروبوت الآلي اليوم يتفوق على الآلات التقليدية أو حتى التكنولوجيا الحديثة بقدراته وإمكانية تعلمه وتواصله مع العالم البشري وهذا يجعل له طبيعة خاصة.

2- وقوع الضرر بفعل الشيء، أن حدوث الضرر بفعل الشيء يتطلب تدخل إيجابي من قبل الأشخاص فقد يكون عن طريق حركة سيارة مسرعة فاصطدمت بأحد المارة وقد تكون السيارة ساكنة ولكن تلحق الضرر بالآخرين، كالسيارة المتوقفة في عرض الطريق⁽⁴⁾.

إن المشرع الإماراتي وضع أساس المسؤولية القائمة عن فعل الأشياء في المذكرة الإيضاحية لقانون المعاملات المدنية الإماراتي "ويلاحظ أن الآلة والأشياء المنوّه عنها في المادة (316) تختلف عن الحيوان، إذ الحيوان يتحرك بغير إرادة صاحبه أو المسيطر عليه، فكان ما يحدث عنه من الضرر من قبيل التسبب بالنظر إلى صاحبه أو صاحب السيطرة عليه، ولهذا وجب أن يكون الضرر الناشئ عن فعل الحيوان نتيجة تقصير وتعدّي كي يسأل عنه صاحبه. أما الآلة فليس لها حركة إلا بتحريك صاحبها فكان ما يحدث عنها من قبيل

(1) مجلة أحكام المحكمة الاتحادية العليا، الطعن 473 مدني لسنة 21 قضائية في 2001/11/25، س 23-2001، ع 4، المبدأ 267، ص 1805، والطعن رقم 199 لسنة 21 قضائية في 2001/2/21، س 23-2001، ع 1، المبدأ 55، ص 369.

(2) سرحان عدنان، المصادر غير الإرادية للالتزام (الحق الشخصي: الفعل الضار - الفعل النافع - القانون) في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مرجع سابق، ص 62.

(3) الشرقاوي الشهابي إبراهيم، مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مرجع سابق، ص 109-110.

(4) الجمال مصطفى محمد، القانون المدني في ثوبه الإسلامي (مصادر الالتزام)، الفتح للطباعة والنشر، الإسكندرية، بدون سنة طبع، ص 587.

وانظر أيضًا سرحان عدنان، المصادر غير الإرادية للالتزام (الحق الشخصي: الفعل الضار - الفعل النافع - القانون) في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مرجع سابق، ص 63.

الضرر المباشر، والمباشرة لا يشترط فيها التعدي ... واستناداً إلى أن ما يحدث من هذه الأشياء والآلات من ضرر يضاف إلى من تحت تصرفه فضلاً عن قاعدة (الغرم بالغنم) ونحوها صيغة هذه المادة⁽¹⁾.

وعليه، أقام المشرع الإماراتي المسؤولية عن فعل الأشياء على أساس الخطأ المفترض ودون الحاجة لإثبات المضرور أي إهمال أو تعدي من جانب ذي اليد على الشيء، ولا يستطيع المسؤول درء المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي وهذا ما يقصد به المشرع بعبارة "إلا ما لا يمكن التحرز منه" المذكورة في المادة (316) السالفة الذكر⁽²⁾، فيتضح الفرق بين مسؤولية جنائية العجماء ومسؤولية فعل الأشياء في إبان اشتراط إثبات التعدي في مسؤولية جنائية العجماء لأنها خطأها واجب الإثبات⁽³⁾.

وفي هذا الصدد قضت المحكمة الاتحادية العليا في حكم سابق لها حيث تلخصت الوقائع حول علاقة تعاقدية بين هيئة الطرق والمواصلات بالشارقة (الطاعنة) وبين الفطيم للآليات والماكينات (المطعون ضدها) لغرض القيام بالصيانة الدورية لحافلات عهدت لشركة الفطيم للقيام بالصيانة الدورية، وأثناء وجودها بالورشه تعرضت لحادث من قبل أحد العاملين بالشركة أثناء قيادتها وأسفر الحادث عن عدم صلاحية الحافلة للاستخدام مما أدى إلى شطبها، وبما أن الحافلة كانت في عهد شركة الفطيم أثناء الحادث وبالتالي تنطبق عليها القواعد المتعلقة بحراسة الأشياء التي لها عناية خاصة، وعندها تكون شركة الفطيم المسؤولة عن الضرر الحاصل باعتبارها الحارسة، وبهذا نعت الطاعنة على المطعون ضدها أنها خالفت القانون، وحكمت المحكمة بقبول هذا النعي وفقاً لأحكام (المادة 316) من قانون المعاملات المدنية "على أن الضرر - الذي يحدث من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو من الآلات الميكانيكية يضاف - وعلى ما جاء في المذكرة الإيضاحية لهذا القانون - إلى من تحت تصرفه ويكون هو ضامناً لهذا الضرر دون الالتجاء إلى فكرة الخطأ المفترض، وعلى ذلك يعد الخطأ شرطاً لازماً لقيام هذه المسؤولية، كما لا يعتبر علم الحارس بخطورة الأشياء التي تحت تصرفه شرطاً من شروط قيام هذه المسؤولية ولا يمكن للحارس أن يدراها بإثبات أنه لم يرتكب خطأ أو أنه لم يكن يعلم بأن طبيعة الأشياء التي تحت تصرفه تتطلب عناية خاصة حتى يتمكن من اتخاذ الاحتياطات اللازمة لدراء ضررها عن الغير أو أنه قام بما يجب من العناية والحيطة حتى لا يقع الضرر إذ تتوافر عناصر هذه المسؤولية - تطبيقاً لما تقدم - بثبوت وقوع الضرر كان بفعل شيء تقتضي حراسته عناية

(1) سرحان عدنان، المصادر غير الإرادية للالتزام (الحق الشخصي: الفعل الضار - الفعل النافع - القانون) في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مرجع سابق، ص 64.

(2) زهرة محمد المرسي، المصادر غير الإرادية للالتزام في قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة، مطبوعات جامعة الإمارات، الإمارات العربية المتحدة، 2002، ص 433-436.

(3) الوالي عبد الله سعيد عبد الله، المسؤولية المدنية عن أضرار تطبيقات الذكاء الاصطناعي في القانون الإماراتي، مرجع سابق، ص 95.



خاصة أو بفعل آلة ميكانيكية، ويفترض أن تدخل الشيء في إحداث الضرر كان إيجابيا فلا يكلف المضرور بإثبات ذلك وإنما يجوز للحارس إثبات أن تدخل الشيء لم يكن إلا سلبيا محضًا ولا تتوافر رابطة السببية بينه وبين الضرر الذي وقع أو إثبات أن وقوعه يرجع إلى سبب لا يمكن التحرز منه سواء بالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير الذي يكون التحرز منه غير ممكن إذ لا تكليف إلا بمقدور، كما أنه من المقرر – في قضاء هذه المحكمة – التزام محكمة الموضوع أن تتقصى من تلقاء نفسها الحكم القانوني الصحيح المنطبق على العلاقة القائمة بين طرفي دعوى التعويض وتنزله على الواقعة المطروحة عليها باعتبارها السبب المباشر المولد لحق المضرور في التعويض دون اعتبار ذلك تغييرًا منها لسبب الدعوى أو موضوعها⁽¹⁾.

ويتجه الباحث برأيه أنه في تطبيق القواعد التقليدية المتعلقة في المسؤولية عن فعل الأشياء على السفن ذاتية القيادة قد تكون أنسب في تأسيس مسؤولية السفن ذاتية القيادة على الخطأ المفترض، حيث لا يكون على الشاحن إن كان متضررًا ضرورة إثبات الخطأ والعلاقة السببية فإنه بمجرد قيام الضرر تُقام المسؤولية.

وبما أن السفن ذاتية القيادة تعتبر من الأشياء التقنية التي تحتاج إلى عناية خاصة والتي يمكن تصنيفها على أنها من الأشياء الخطرة حيث أنها مستقلة القيادة فقد تخرج عن السيطرة في التحكم، كما حدث في (واقعة والتر هوانج مهندس "شركة أبل Apple" في دعوى أقامتها عائلته بالمحكمة العليا بكاليفورنيا بتاريخ 26 أبريل، وجاء في الدعوى أن وفاة والتر هوانج في مارس 2018 كانت بسبب القيادة الآلية في سيارة تسلا والتي اصطدمت بحاجز أمان إسمنتي في ماوتن فيو أدى إلى وفاته متأثرًا بجراحه، وتُبرر شركة تسلا أن سبب الحادث هو عدم استجابة والتر هوانج للتحذيرات من المركبة لكي يتدخل في قيادتها، إلا أنه وبعد التحقيقات تبين أن المركبة لم تعطي أي تحذير قبل وقوع الحادث بـ 6 ثوانٍ، وأن آخر تنبيه من المركبة قبل وقوع الحادث بـ 15 دقيقة⁽²⁾، وفي ذات النطاق قام المشرع الألماني بإلزام الشركات في (المادة 63 a من قانون المرور) بإلزام الشركات التي تُصنع المركبات ذاتية القيادة بتوفير خاصية تقوم بتخزين البيانات، وذلك لمعرفة الوقت الذي انتقلت فيه السيطرة من السائق إلى النظام الآلي بالكامل والعكس، أو قيام المركبة بتنبيه السائق بتولي القيادة أو بوجود خلل تقني، ومن خلال هذه الخاصية سيتم حسم النزاع بين الشركات المصنعة وأصحاب

(1) المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم 585 لسنة 2018 قضائية، الدائرة التجارية، بتاريخ 22-1-2019. [easternlawnetwork \(remotexs.xyz\)](http://easternlawnetwork.remotexs.xyz) تاريخ الزيارة 6-2-2022.

(2) الوالي عبد الله سعيد عبد الله، المسؤولية المدنية عن أضرار تطبيقات الذكاء الاصطناعي في القانون الإماراتي، مرجع سابق، ص 199. وانظر أيضًا أخبار أبل، دعوى قضائية ضد تسلا من قبل عائلة مهندس أبل الذي توفي حادث تحطم الطيار الآلي موديل X، تاريخ الزيارة 6-2-2022، <https://ar.theberealife.com/news/5859-tesla-sued-by-family-of-apple-engineer-who-died-in-model-x-autopilot-crash.html>.

المركبات والذي بدوره لا يدع مجالاً لإطالة أمد التقاضي⁽¹⁾. ونوصي المشرع الإماراتي بأن يأخذ بهذا التوجه في تنظيمه لقوانين أعمال السفن ذاتية القيادة بحيث يشترط على الشركات المصنعة للسفن ذاتية القيادة أن توفر قاعدة تُخزن البيانات والتحذيرات المرسلّة وتوقيتها وممن صدرت ولمن أرسلت أثناء الرحلة البحرية، بحيث تكون هذه البيانات المخزنة هي الفصيل أثناء نظر الدعوى.

ومن وجهة نظر الباحث، يرى أن ما أخذ به المشرع الإماراتي بشأن إسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات في ظل غياب السفن الذكية كان موفقاً لا سيما أن التزامات الشاحن ببذل عناية، ومن ناحية أخرى كان أجدر بالمشرع الإماراتي أن ينص على الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن بشكل مباشر ومُفصل وذلك على غرار ما جاءت به قواعد روتردام لسنة 2008 كما أسلفنا سابقاً. ويُفضل أن يكون بشكل مستقل بدلاً من أن يتم تنظيم واجبات الناقل والشاحن في فصل عنوانه "عقد النقل البحري". وعلاوةً على ما سبق، فإذا افترضنا أن مسؤولية الشاحن مفترضة وأن مسؤولية الناقل قائمة على الخطأ واجب الإثبات ووقع خطأً من الناقل أدى إلى تضرر البضاعة وتلفها، ففي هذه الحالة يستطيع الناقل أن يتصل من مسؤوليته تجاه الأضرار التي سببها أو أن يُخفي أو يُغيّر من وقائعها بشكل يُعفيه من المسؤولية، وفي هذا الافتراض فكون مسؤولية الشاحن مفترضة فيصعب عليه إثبات أن هناك خطأً من الناقل لأن البضاعة لم تكن في حوزته ولا يملك الرقابة عليها وليس له علم ودراية عن وقائع الضرر الحاصل.

ويضيف الباحث على ما سبق أنه عند إنزال القواعد التقليدية المتعلقة بالأساس القانوني للمسؤولية عن فعل الآلات والأشياء القائمة على الخطأ المفترض على السفن ذاتية القيادة هو الأجدر، وكما تم القول سابقاً حيث لا يكون الشاحن مُلزم بإثبات الضرر الحاصل والعلاقة السببية بل بمجرد قيام الضرر ستقام المسؤولية، وهذا يمثل ضماناً أكبر للشاحن بتحقيق تعويضه عن الضرر الناتج عن تطبيقات السفن الذكية ويُبعد عن الشاحن صعوبة إثبات الضرر بسبب التعقيدات الفنية والتكنولوجية المتواجدة في الصناعات الذكية للسفن ذاتية القيادة.

واستكمالاً لما سبق، لو افترضنا أن مسؤولية السفن ذاتية القيادة قائمة على الخطأ الواجب الإثبات وأن أساس المسؤولية عن فعل العجماء هو الذي يمكن تطبيقه على السفن ذاتية القيادة، فماذا سيكون تأثير ذلك على أساس مسؤولية الشاحن اليوم؟

(1) البدواوي ابتسام علي، أحكام التأمين الإجباري (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه غير منشورة، أكاديمية شرطة دبي، 2018، ص 85.

من حيث الأصل الشرعي "ما روي عن النعمان بن بشير قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم (من أوقف دابة في سبيل من سبل المسلمين، أو سوق من أسواقهم فأوطأت بيد أو رجل فهو ضامن)"⁽¹⁾، وقد نص المشرع الإماراتي في (المادة 282) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أنه "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"⁽²⁾. ويتضح من نص المادة السابقة أن المسؤولية في المشرع الإماراتي مسؤولية موضوعية قائمة على عنصر الضرر على عكس المسؤولية الشخصية التي تقوم على عنصر الخطأ، إلا أن هذا الأصل ترد عليه استثناءات ومنها المسؤولية الناجمة عن فعل العجماء (الحيوان) حيث أن للحيوان قدرة ذاتية على القيام بالأفعال وإن كان لا يقصد الإضرار لعدم إدراكه إلا أن هذه الأفعال قد تلحق الضرر بالآخرين وفقاً للمادة (314) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي "جناية العجماء جبار لكن فعلها الضار مضمون على ذي اليد عليها مالاً كان أو غير مالك إذا قصر أو تعدى" ومن هذا النص تتضح لنا الشروط الواجب توافرها كي تقوم المسؤولية عن فعل العجماء⁽³⁾.

1- ثبوت اليد على العجماء (الحيوان)، ويقصد بذلك ما عبر عنه الفقه الإسلامي والقانون الإماراتي وهو السيطرة الفعلية على العجماء، ولا يشترط أن الشخص المسيطر هو المالك فقد تكون اليد راجعة لشخص آخر وفقاً لعقد الإجارة أو الإعارة وفقاً للنظم القانونية، مع التنويه أن فكرة ثبوت اليد في الفقه الإسلامي والقانون الإماراتي متوافقة مع فكرة الحراسة للقانون اللاتيني والقوانين المتأثرة به⁽⁴⁾، وبهذا قد تكون الملكية لشخص واليد لشخص آخر.

2- العجماء، وتعني أي نوع من أنواع الحيوانات حياً سواءً من المواشي أو الزواحف وغيرها، فإن فارق الحياة لا يعتبر حيواناً، بل يُعد شيء يدخل في نطاق المسؤولية عن فعل الأشياء⁽⁵⁾.

(1) أخرجه الدارقطني في سننه، كتاب الحدود والديات وغيره، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، الجزء 3، ص 179، رقم (285).

(2) هذا النص مطابق تماماً لما جاء في المادة رقم (256) من القانون المدني الأردني "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر".

(3) الشراوي الشهابي إبراهيم، مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مرجع سابق، 2013، ص 101-103.

(4) سرحان عدنان، المصادر غير الإرادية للالتزام (الحق الشخصي) في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مكتبة الجامعة، الشارقة، الطبعة الثانية، 2015، ص 52.

(5) زهرة محمد المرسي، المصادر غير الإرادية للالتزام في قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة، مرجع سابق، ص 363-364.



3- تَسبُّبُ العجماء بضرر للغير، وهذا هو مضمون دراستنا وهو قيام العجماء بفعل يلحق الضرر بالغير. وهذا ما قضت به المحكمة الاتحادية العليا في حكم سابق لها حيث جاء في وقائعها أنها قامت "بإدانة المتهم (الطاعن) الذي تسبب بخطئه في قتل الأغنام بتركه لكلبه العَقُور -الجارح- دون مقود أو كمامة مع عمله بحاجته إلى ذلك فعقر الأغنام والذي أدى إلى نفوقها..."⁽¹⁾.

وعليه إذا قام الحيوان بفعل أدى أو ألحق الضرر بالغير فيكون وفقاً للقانون الإماراتي الفاعل المباشر للضرر أما ذو اليد فهو المتسبب بهذا الضرر، والمتسبب لا يمكن مساءلته إلا عند إثبات تعديه وتقصيره الذي لولا هذا التعدي أو التقصير لما صدر الفعل من قبل العجماء، وهنا يكون واجب عبء الإثبات على عاتق المضرور من أجل مساءلة ذو اليد على العجماء، ولا يستطيع ذو اليد دفع المسؤولية عنه إلا إذا أثبت أن هذا الضرر أو الفعل ناتج عن سبب أجنبي أو قوة قاهرة وليس تقصير أو إهمال من قبله، وتوصلاً لما سبق بيانه فإن الأساس القانوني لفعل العجماء هو الخطأ الواجب الإثبات⁽²⁾.

وفي واقع الأمر عند تطبيق مسؤولية فعل الحيوان على آلات الذكاء الاصطناعي بشكل عام والسفن ذاتية القيادة بشكل خاص، نجد صعوبة في تطبيق ذلك والسبب أن الحيوان له عدة اختلافات حيث أنه لا يستطيع التفكير ولا يملك الإدراك وتصرفاته تكون بناءً على غرائزه الطبيعية، وهذا لا ينطبق على السفن ذاتية القيادة التي تعمل وفق برمجيات وإحداثيات، كما أن أعمال مبدأ الخطأ المفترض الذي يُعد الأساس القانوني عن فعل العجماء حيث كما تم ذكره مسبقاً أنه يصعب على المضرور إثبات الخطأ وتعليل ذلك أن المضرور ليس له الخبرة الكافية عن التقنيات المتطورة المستخدمة في السفن ذاتية القيادة⁽³⁾.

ويضيف الباحث على ذلك أن الحيوان قد لا يوجد ذو اليد عليه حيث يمكن أن يكون من غير مالك أو حراسة كالحيوانات البرية، وهذا الأمر في السفن ذاتية القيادة غير متصور أن تكون دون مالك أو مبرمج أو مستخدم، وزيادةً على ما سبق أن السفن ذاتية القيادة تمتلك مقومات أكثر من حيث اتقانها وتنفيذها للأعمال وأنها قادرة على التعلم والتطور الذاتي ولا تتأثر بالتقنيات المشابهة لها وليس لديها غريزة تؤثر على سلوكها، كما

(1) المحكمة الاتحادية العليا -الأحكام الجزائية-، الطعن رقم 28 لسنة 14 قضائية، تاريخ 1992/4/8، مكتب فني رقم 14، الجزء 1، ص 127. انظر إلى قوانين الشرق <http://www.eastlaws.com.uoseresources.remotexs.xyz/data/ahkam/details/60287> تاريخ الزيارة 2022/2/1.

(2) الشراوي الشهابي إبراهيم، مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، دار النهضة العلمية، الإمارات العربية المتحدة، 2016، ص 102. وانظر أيضاً سرحان عدنان، المصادر غير الإرادية للالتزام (الحق الشخصي) في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مرجع سابق، ص 55-56.

(3) القاسم سلام فوزات، النظام القانوني للسفن ذاتية القيادة: دراسة تحليلية في القانون الإماراتي، مرجع سابق، ص 36.

هو ظاهر في الحيوان حيث أن عامل الجوع أو العطش يؤثر في سلوكه وكذلك في حال رؤيته لحيوان آخر أو مشابه له أو من نفس الفصيلة قد يؤدي إلى انحراف في سلوكياته، ونتيجةً لذلك لا يمكن تطبيق الأساس القانوني القائم على الخطأ الواجب الإثبات الذي أسنده المشرع الإماراتي على فعل العجماء لصعوبة تطبيقه على السفن ذاتية القيادة.

كما يهيب الباحث بالمشرع الإماراتي قبل اعتماد مشروع القانون البحري الجديد لسنة 2019 إضافة نصوص متعلقة بتنظيم عمل السفن ذاتية القيادة وأنواعها من حيث نسبة الاستقلالية، وذلك لمواكبة التطورات التقنية المعاصرة والتي بالتأكيد لها تأثير من نواحي عديدة وبالذات التجارية والاقتصادية لا سيما أنها سوف تُسهل عملية النقل البحري وتسد ثغرات قانونية كثيرة.

المطلب الثاني: الأسانيد القانونية لإسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات في ظل قواعد روتردام: نقل بحري تقليدي وبالذكاء الاصطناعي.

لما كانت قواعد روتردام وكما قلنا مرارًا وتكرارًا أنه قواعد حادثة وتطوير، فإن التساؤل الذي يبرز إلى حيز الوجود معرفة فيما إذا كانت هذه القواعد قد أتت لتسند مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات على النقل البحري التقليدي (الفرع الأول) أم يمكن البناء عليها لتشمل النقل بالسفن الذكية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: إسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات بالسفن التقليدية بموجب قواعد روتردام.

تهدف الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري إلى خلق نوع من التوازن العقدي وذلك ابتغاءً في تسهيل وتيسير التجارة البحرية، حيث أن معظم الدول – قبل اتفاقية روتردام – انقسمت إلى المصادقة على اتفاقيين وهما اتفاقية بروكسل لعام 1924 وبروتوكولاتها⁽¹⁾ واتفاقية هامبورج لعام 1978، وقد كان اهتمام هذه الاتفاقيتين منصب بشكل عام على مسؤولية الناقل والتزاماته مع وجود اختلافات بين الاتفاقيتين في العديد من الأمور التي أدت إلى زيادة مصلحة طرف على آخر، وأمام هذه الاختلافات فقد اهتزت الثقة بين الشاحنين والناقلين بسبب فقدانها ميزة التوحيد في المعاملة المنشودة، إلى أن أتت قواعد روتردام لعام 2008 لتوازن – إلى حد ما – بين كلا طرفي عقد النقل البحري والذي لاحظناه بشكل واضح وجلي أكثر من الاتفاقيات التي سبقتها، فقد أخذت بدورها بعين الاعتبار الانتقادات والنواقص الموجهة للاتفاقيات السابقة ساعيةً إلى تقايرها والوصول للمعاملة المنشودة والمرضية للشاحنين والناقلين.

(1) معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببولص الشحن لسنة 1924، وأيضًا يطلق عليها قواعد لاهاي، وتم تعديلها بموجب بروتوكول ويسبي في سنة 1968، وأيضًا عدلت مرة أخرى سنة 1979.

وقد أثمرت الاجتماعات والمناقشات بين فرق العمل والتي عُقدت بهدف سن نصوص هذه الاتفاقية إلى العديد من الإيجابيات التي تحقق نوع من التوازن العقدي والعدالة بين طرفي عقد النقل البحري، وقد اتضح ذلك فيما نصت عليه اتفاقية روتردام والتي أفردت عن (18) فصل يضم (96) مادة تحكم وتُنظم عملية النقل البحري، وإليك بعض الأسانيد التي وردت وكانت الغاية منها إقرار التوازن المطلوب ومحو غلبة مصالح طرف على آخر:

- بالرغم من أن مسؤولية الشاحن قائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات في الاتفاقية - وهي أهم نقطة يثور فيها النقاش بين الشاحنين والناقلين والتي قد تحدد توجه الدول في التوقيع على الاتفاقية من عدمه⁽¹⁾ - إلا أن هذه المسؤولية في المادة (30) وردت مقيدة، حيث أن اتفاقية روتردام لم تقر منطق المسؤولية على أساس الخطأ واجب الإثبات إلى النهاية، فقد أخذت منه جزء يتعلق بالإعفاء من المسؤولية⁽²⁾، وتوضيحاً لما سبق لكي تقوم مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ واجب الإثبات فإنه يتوجب على الناقل أن يثبت خطأ الشاحن والضرر الذي أصابه والعلاقة السببية التي تربط خطأ الشاحن والضرر الذي أصابه وذلك وفقاً للقواعد العامة، فإذا استطاع الناقل إثبات ذلك يأتي بعده دور الشاحن لكي يُعفي نفسه من المسؤولية بإثبات أنه لم يصدر منه أو من تابعيه أي إهمال أو خطأ أو أن الضرر الحاصل بسبب قوة قاهرة أو خطأ المضرور -الناقل- أو خطأ الغير، ولكن لم ترد الاتفاقية بهذا الشكل حيث أن الفقرة الثانية من المادة (30) حرمت الشاحن من إثبات أنه وتابعيه لم يصدر منهم إهمال أو خطأ، وأعطته فقط إمكانية وحيدة مُتمثلة في إثبات أن الضرر الحاصل يرجع إلى قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، وهنا يتضح لنا أن الاتفاقية شددت في مسؤولية الشاحن بإعطائه ميزة الخطأ واجب الإثبات ولكنها قيدته بحرمانه من إثبات عدم الخطأ ومنحته إثبات السبب الأجنبي فقط، وكان الهدف من ذلك خلق التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين⁽³⁾.

- توسعت بشكل كبير اتفاقية روتردام في حالات إعفاء الناقل حيث تضمنت (15 حالة) وهذا الأمر لم يطرأ في اتفاقية هامبورج التي حصرت حالات إعفاء الناقل في (4 حالات) وكذلك اتفاقية بروكسل التي وصفوها بأنها متوسعة في حالات الإعفاء فقد تضمنت (7 حالات)، وهذا التوسع يفضي إلى أن مسؤولية الناقل لا

(1) بسعيد مراد، قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، المجلد 1، العدد 1، 2014، ص 34. <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/84197> تاريخ الزيارة 2022/2/5.

(2) غنام شريف محمد، القانون التجاري البحري الاتحادي مقارناً بالاتفاقيات الدولية من بروكسل 1924 حتى روتردام 2008، أكاديمية شرطة دبي، الطبعة الأولى، 2013/2014، ص 109.

(3) المرجع السابق، ص 109-110.



تقوم إلا في حالات نادرة جدًا، فهذا التوسع فيه تمهيد للناقل للتخلص من المسؤولية⁽¹⁾. وفي المقابل ألغت من قائمة الإعفاءات (الخطأ الملاحي) الوارد من الربان أو المرشدين أو البحارة أو مستخدمي النقل، فهذه الحالة كانت من أهم حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل (المادة 4) وهامبورج (المادة 5)⁽²⁾. وبالنظر إلى القانون التجاري البحري الإماراتي فقد أسهب في حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في المادة (1/275) حيث أورد (19 حالة) لإعفاء الناقل من المسؤولية والتي تنقسم إلى قسمين أسباب عامة وأسباب خاصة، ويلاحظ أن هذه الإعفاءات الواردة في القانون التجاري البحري مأخوذة من اتفاقية بروكسل (المادة 2/4)⁽³⁾.

- نلاحظ في المادة (12) من اتفاقية روتردام والمتعلقة بمدة مسؤولية الناقل أنها أتت متوسعة، بحيث تبدأ مسؤولية الناقل منذ استلامه الفعلي للبضائع من ميناء الشحن إلى حين تسليمه الفعلي للبضائع لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، وهذا الأمر لم يرد في اتفاقية بروكسل كونها حددت النطاق الزمني للناقل في عملية الرحلة البحرية والذي يبدأ منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة إلى حين تفريغها من على ظهر السفينة (from tackle to tackle) أي أن مسؤولية الناقل فقط عندما تكون البضاعة على ظهر السفينة. أما اتفاقية هامبورج فقد توسعت أكثر قليلاً من اتفاقية بروكسل في مدة مسؤولية الناقل حيث تضمنت المدة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وعند النقل وأيضاً في ميناء التفريغ، أي في الفترة التي تُعهد البضاعة عند الناقل إلى اللحظة التي يقوم بتسليمها لصاحب الحق فيها (from port to port). إذاً يتضح لنا أن الفترة الزمنية التي تسبق مدة مسؤولية الناقل في ميناء الشحن والفترة الزمنية التي تلحق مدة مسؤولية الناقل في ميناء التفريغ تكون خاضعة للقواعد العامة، فإن حصل تلف أو هلاك في البضاعة في الفترة الزمنية التي لا تتدرج ضمن المدة المذكورة في اتفاقية هامبورج وبروكسل فينطبق عليها ما هو وارد في القواعد العامة المتعلقة بالتعويض⁽⁴⁾، وهذا ما تميزت به اتفاقية روتردام بنصها على الاستلام والتسليم الفعلي للبضائع الذي يوضح التوسع في الفترة الزمنية لمسؤولية الناقل للبضائع والذي بدوره سيبدل العناية والحرص

(1) عبد الحي عماد الدين، نحو توازن في مسؤولية الناقل البحري بين مصالح الناقلين والشاحنين طبقاً لاتفاقية روتردام لسنة 2008، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات، العدد 72، أكتوبر 2017، ص 18-19.

(2) أحمد عبد الفضيل محمد، القانون الخاص البحري، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة، الجزء الأول، بدون سنة نشر، بند 415، ص 440.

(3) الرشيد أسماء أحمد محمد، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، مجلد 16، العدد 2، 2019، ص 4 وما بعدها.

(4) غنام شريف محمد، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر: دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 26.

اللازمين لحين تسليمها للطرف الآخر لكي تنتفي مسؤوليته، حيث أن اتفاقية روتردام لم تدع فترة زمنية ما بين الاستلام والتسليم دون أن تكون مُدرجة ضمن مسؤولية أحد طرفي العقد.

- أيضًا مما يحقق التوازن بين طرفي عقد النقل البحري ما ورد في المادة (27) فقد نصت الاتفاقية على إلزام الشاحن بالمسؤولية عن سلامة البضائع عندما يتم شحنها في عربة أو حاوية بشكل يكفل تحملها ظروف النقل بما في ذلك تحميلها وتثبيتها وتفريغها وبحيث لا تُسبب أي ضرر للأشخاص أو الممتلكات، وفي المقابل نصت الاتفاقية في المادة (14) على إلزامها الناقل ببذل العناية اللازمة في تجهيز السفينة بالمعدات والإمدادات لجعلها صالحة للإبحار طوال الرحلة البحرية إلى حين الوصول، بحيث تكون الرحلة البحرية آمنة من نقطة البداية في ميناء الشحن إلى نقطة النهاية في ميناء التفريغ، وهذا الأمر يدعو كل طرف إلى الحرص في القيام بواجباته الذي من شأنه تحقيق التوازن المنشود، فالشاحن عندما يقوم بالتزامه بجعل البضاعة مهيأة للنقل يصب في مصلحة الناقل وتجنبه إلى حد كبير المسؤولية، وكذلك الناقل عندما يكون ملزم بتوفير سفينة صالحة للإبحار طيلة الرحلة البحرية يعد ضماناً للشاحن، وهذا الأمر لم ينص عليه المشرع الإماراتي فقد نص على أن يبذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية قبل السفر وعند بدئه فقط⁽¹⁾ ولم ينص على طيلة الرحلة البحرية وهذا الأمر فيه تخفيف على التزام الناقل الذي عليه أن يحقق النتيجة بتسليم البضاعة سالمة في ميناء التفريغ، ومن هذا القصور يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تصيب البضاعة إذا أثبت أنه بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة أو في حال استجد عطل في السفينة أثناء السفر⁽²⁾.

- في سعي اتفاقية روتردام حيال آلية احتساب التعويض عند تحديد المسؤولية، بهدف تحقيق الإنصاف نظير التضخم المالي ومواكبة المغالاة في الأسعار الذي حدث منذ التوقيع على اتفاقية هامبورج، فقد قامت برفع الحد الأقصى للتعويض إلى (875 وحدة حسابية)⁽³⁾ لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى أو 3 وحدات حسابية لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع⁽⁴⁾، بدلاً مما كان عليه في

(1) نص المادة (272) من القانون التجاري البحري "يلتزم الناقل قبل السفر وعند بدئه ببذل العناية اللازمة بجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة..."

(2) رضوان فايز نعيم، القانون البحري في دولة الإمارات، أكاديمية شرطة دبي، 2006، الطبعة الثانية، بند 258، ص 282-283.

(3) المقصود بالوحدة الحسابية وفق نص المادة (59) من اتفاقية روتردام هي حق السحب الخاص؛ وهو نظام مالي يتم بموجبه احتساب سعر صرف عملة معينة وفقاً لسعر مجموعة من العملات وهي الدولار الأمريكي واليورو والجنه الإسترليني والين الياباني. مشار إليه لدى عبد الحي عماد الدين، نحو توازن في مسؤولية الناقل البحري بين مصالح الناقلين والشاحنين طبقاً لاتفاقية روتردام لسنة 2008، مرجع سابق، ص 21.

(4) نص المادة (59) من اتفاقية روتردام لعام 2008.

اتفاقية هامبورج (835 وحدة حسابية) لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلو جرام يهلك أو يتلف من الوزن الإجمالي للبضاعة أيهما أعلى⁽¹⁾، وهذا الأمر واضح ولا يحتاج إلى دليل أن هذه الزيادة يأملها الشاحن وتعرضهم بشكل مرضٍ عن الخسائر التي تلحق بضائعهم.

- أجازت الاتفاقية الشاحن والناقل على الاتفاق بتحديد وقت ومكان تسلم البضاعة وتسليمها، وذلك بقصد تحديد مدة مسؤولية الناقل، شريطة ألا يكون استلام البضاعة لاحق لبدء تحميلها الأولي وألا يكون وقت تسليمها سابق لعملية إتمام تفريغها النهائي بموجب عقد النقل، واعتمدت الاتفاقية مبدأ الحرية التعاقدية بين الطرفين والتي تُجيز للشاحن والناقل الاتفاق على تولي أعمال الشحن والتفريغ، فهذا المبدأ قد خلت منه الاتفاقيات السابقة -اتفاقية هامبورج وبروكسل- وقد وضعتها اتفاقية روتردام بهدف خلق الانسجام والتأقلم مع ما هو شائع عملاً، وهذه الحرية التعاقدية تستجيب للانشغالات الشائعة سواء من قبل أطراف عقد النقل أو أطراف عقد نقل البيع الدولي⁽²⁾، ويرى فريق العمل التابع للدول الإفريقية أن هذه الحرية التعاقدية تخدم مصالح الناقلين ولا تحقق التوازن المرغوب بين طرفي عقد النقل، وقد عبر الفقه الفرنسي في هذا الصدد أنه على الرغم من أن مبدأ الحرية أصبح مقبولاً وفق قواعد روتردام فهي تُخفف من مسؤولية الناقل فالواجب عدم فتح المجال لتطبيقها، وبالتالي يقتصر أثر مبدأ هذه الحرية في نقل عبء نفقات الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه⁽³⁾.

- بالإضافة إلى التزام الشاحن المتمثل في تسليم البضائع في الوقت والمكان المتفق عليهما في العقد والتزامه بدفع أجرة النقل، فقد استحدثت اتفاقية روتردام التزامات جديدة على الشاحن لم تكن مفروضة عليه في الاتفاقيات السابقة وهي⁽⁴⁾

أ) الالتزام بالتعاون والتنسيق مع الناقل على توفير المعلومات وتبادل التعليمات التي من شأنها أن تسهل عملية كل طرف، وعند قراءة هذا النص يتضح لنا أن اتفاقية روتردام قد وسعت دائرة الأشخاص الذين يستطيع الناقل التزوّد منهم بالبيانات والتعليمات المتعلقة بالبضاعة حيث بات يشمل الشاحن المستندي والطرف المسيطر، وأن هذا التوسع يصب في مصلحة الطرفين كي لا تُعرق العملية التجارية في النقل البحري وفيه تسهيل لإتمام عملية نقل البضائع، بحيث لو واجه الشاحن ظرف ولم يستطع أن يتبادل المعلومات مع الناقل يستطيع أن ينوب

(1) نص المادة (5) من اتفاقية هامبورج لعام 1978.

(2) قمار ليلي إدياز، قواعد روتردام والمصطلحات التجارية لـ 2010: تكامل قانوني وتسهيلاً للتجارة الدولية، الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 1، المجلد 5، 2018، ص 54. منشور على الموقع <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/85072> تاريخ الزيارة 2022/6/4.

(3) المرجع السابق، ص 55-56.

(4) المواد رقم (28، 29، 2/13) من اتفاقية روتردام.

عنه شخص آخر من الذين حددتهم الاتفاقية أن يوفر المعلومات المطلوبة والتي من شأنها أن لا تؤدي إلى تأخير الناقل⁽¹⁾.

(ب) الالتزام بتوفير البيانات والمستندات اللازمة لإعداد العقد، وتجدر الإشارة أن اتفاقية روتردام جاءت بتنظيم قانوني مفصل في هذا الالتزام لم يرد في اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج ولا في القانون التجاري البحري، حيث فصلت فيه لدرجة تمكن الناقل من أخذ الاحتياطات والتدابير اللازمة للمحافظة على البضائع أثناء عملية النقل ناهيك عن أمثاله لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو اشتراطات، وعلى الناقل أن يبلغ الشاحن بتوفير ما يلزمه من معلومات ومستندات في وقت مناسب يسمح له بتوفيرها⁽²⁾.

(ج) الالتزام الذي يتكبده الشاحن جراء الاتفاق مع الناقل، كالاتفاق على تولي الشاحن القيام بعمليات شحن وتسييف وتفريغ البضائع، فإذا تم الاتفاق على ذلك يعق على عاتق الشاحن التزام جديد وهو قائم على مبدأ سلطان الإرادة ويجب أن يدون هذا الاتفاق في العقد، مع التنويه أن ما هو متعارف عليه في العرف البحري وتنص عليه أغلب الاتفاقيات والتشريعات أن عمليات الشحن والتفريغ تندرج ضمن التزامات الناقل⁽³⁾، وعليه، فإذا تم الاتفاق على تولي الشاحن أعمال تحميل وشحن وتفريغ البضائع فهذا الأمر يعتبر سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية التلف أو الهلاك الحاصل في البضاعة والناشئ جراء الأعمال التي قام بها الشاحن حسب الاتفاق، حيث يرى الباحث في هذا الصدد أنه في أغلب الأحيان لا يحقق الغاية المرجوة من جواز الاتفاق بين الناقل والشاحن، بسبب استغلال الطرف الأقوى هذه النقطة، وأن السائد ما يكون الناقل هو الطرف الأقوى ويتمتع بمركز اقتصادي قوي، ففي هذه الحالة قد يتحول الأمر من الحرية التعاقدية إلى عقد إذعان⁽⁴⁾، فهذه الحرية التعاقدية تخدم الطرفين في حال كان الشاحن والناقل بذات القوة الاقتصادية، فهناك شاحنين أقوياء لهم القدرة على التفاوض فقد تخدمهم هذه الحرية التعاقدية، أما الشاحنين الصغار الذين لا يستطيعون مجاراة الناقلين في

(1) بسعيد مراد، قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، مرجع سابق، ص 38 وما بعدها.

(2) غنام شريف محمد، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر: دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 65 وما بعدها.

(3) عبد الحي عماد الدين، الوضع القانوني للشاحن في ضوء قواعد روتردام لعام 2008، مرجع سابق، ص 202.

(4) المحكمة الاتحادية العليا، تاريخ 2000/10/29، الطعن رقم 209 لسنة 20 قضائية: قررت المحكمة الاتحادية العليا في هذا الحكم بأن عقد الإذعان ذلك العقد الذي "يتضمن شروطاً عامة جازمة لا تقبل المناقشة مقررة لصالح الطرف الموجب تماماً ويتعلق بسلعة أو مرفق يعتبر ضرورياً للمستهلكين ويحتكره هذا الطرف لنفسه". وقد نصت المادة (248) من قانون المعاملات المدنية على أنه "إذا تم العقد بطريق الإذعان وكان قد تضمن شروطاً تعسفية جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو يعفي الطرف المدعى منها وفقاً لما تقتضي به العدالة ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك".

حال كانوا ذو قوة اقتصادية أكبر منهم فقد تؤدي إلى تُعسف الأخير في البنود بحيث تجردهم من المسؤولية مما يجبر الشاحنين الصغار على قبول هذه البنود بسبب حاجتهم وعدم قدرتهم على فرض شروطهم⁽¹⁾.

الفرع الثاني: إسناد مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات السفن الذكية طبقاً لقواعد روتردام.

وبعد أن تم عرض بعض الأسانيد التي سعت من خلالها اتفاقية روتردام إلى تحقيق التوازن المنشود، يأتي الدور في محاولة تطبيقها على السفن ذاتية القيادة لنرى مدى مواءمتها مع التطورات التقنية الحديثة، حيث يلاحظ الباحث أنه بالرغم من أن اتفاقية روتردام تتصف بالحدثة والتطوير إلا أنها لا تحقق الغاية المطلوبة في تنظيم عمل السفن ذاتية القيادة، وبالتالي غابت عنها التطورات التكنولوجية في تسيير السفن وأيضاً في صناعتها فهي فقط اقتصرت على ذكرها سجلات النقل الإلكترونية في المادة (35 و36).

بيد أن الاتفاقية لو اشتملت على نصوص تنظم عمل السفن ذاتية القيادة فسوف تكون عامل مخفف في مسؤولية كلا من الشاحن والناقل وعلى حسب نسبة استقلالية السفينة الذكية أو ذاتية القيادة، ومثال ذلك كأن يكون الخلل التقني الذي يلحق بالسفينة الذكية يعد سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية، كذلك قد يكون سبباً لإعفاء الأخير في حال تعرض السفينة للقرنصة الإلكترونية التي تؤدي إلى الإخلال في برمجياتها أو تغيير في إحداثياتها.

وإذا أردنا تأصيل هذه المسألة نجد أن اتفاقية روتردام تحقق أكثر من غيرها – من الاتفاقيات والتشريعات المقارنة – بما يتناسب مع التطورات التقنية حيث أنها أتت مفصلة ومتوسعة في التزامات طرفي العقد بحيث لم تدع فترة زمنية دون أن تكون مندرجة ضمن مسؤولية أحد طرفي العقد، وبالرغم من أن اتفاقية روتردام تعد أحدث الاتفاقيات التي تنظم عملية النقل البحري والتي صدرت في ديسمبر 2008 وفتحت باب التوقيع عليها في سبتمبر 2009 إلا أن هذه المدة وإلى يومنا هذا كانت كفيلة بإحداث تطورات تقنية كثيرة ومتقدمة في مجال النقل البحري والتي ينبغي مواكبتها، إما من خلال تحديث هذه الاتفاقية أو دعوة الدول البحرية إلى العمل على

(1) الرشيد أسماء أحمد محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية: دراسة مقارنة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية: دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الشارقة، 2017، ص 120 (الهامش 2) لقد انتشر بين الناقلين إدراجهم في عقود النقل على بنود تعفيهم من المسؤولية والذي كان مؤداه قيام الناقلين وتابعيهم بإهمال العناية بالبضائع، حيث أسفرت شروط الإعفاء التي أدرجوها في العقد عن حماية مطلقة لهم، الأمر الذي جعل من المستحيل حصول المتضررين على تعويض عن الضرر الذي أصاب بضائعهم، وهو ما دفع أصحاب المصلحة في الفع بإيجاد حلول تمنع تعسف الناقلين. وبالرغم من تغير أحكام مسؤولية الناقل البحري في الوقت الراهن بفضل الجهود الدولية حيث تم تحديد بنود الإعفاء من المسؤولية وتقليصها، إلا أن هذه العقود لا تزال تعد من عقود الإذعان التي لا يملك الطرف الآخر تغيير بنودها أو المساومة فيها، بوجه أن جميع شركات النقل تعتمد نموذجاً لسندات الشحن، ولا يملك الشاحن سوى قبول التوقيع على إبرام العقد مع شركة النقل.

إعداد اتفاقية جديدة تراعي التطورات التقنية الحديثة في النقل البحري وأهمها الذكاء الاصطناعي، وبالتالي السفن ذاتية القيادة أو السفن الذكية.

هذه الدعوة قد تبدد مخاوف المستغلين في النقل البحري حيال عدم قيام أغلب الدول بالتوقيع على اتفاقية روتردام والتي غرضها توحيد أحكام النقل الدولي للبضائع وتحقيق التوازن المنشود، بحيث أنه في حال عدم توقيع أغلب الدول على اتفاقية واحدة سيؤدي ذلك إلى مزيد من التشتت والتعارض، وقد تنقسم إلى عدة فئات فهناك دول قامت بالتصديق على اتفاقية بروكسل ومنها من صادق على اتفاقية هامبورج وأيضاً هنالك من صادق على اتفاقية روتردام، إضافةً أن هناك دولاً لم تقم بالمصادقة على أي اتفاقية منهم وتأثيرهم في المقدمة الدول العربية.

الخاتمة:

وفي ختام هذا البحث توصل الباحث إلى عدة نتائج وتوصيات يُبينها على الشكل التالي:

النتائج:

- (1) أن في تطبيق فكرة الخطأ المفترض أساساً لمسؤولية الشاحن يعد أمراً صعباً في إثبات الضرر ولا يحقق التوازن العقدي، خاصةً إذا كانت السفينة ذاتية القيادة فهو لا يملك الدراية الكافية عن برمجياتها المعقدة وطريقة عملها.
- (2) المبررات التي قُدمت في اتفاقية روتردام من قبل وفود الدول النامية كان لها أثر كبير في إبقاء أساس مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات، وتحقيق نوعاً من المعاملة العادلة المنشودة.
- (3) عند إسناد مسؤولية السفن ذاتية القيادة على فكرة الخطأ المفترض نجدها أنسب تطبيقاً، حيث أنه من خلال التقنيات الحديثة المزودة بها يمكن معرفة سبب الخطأ وعلى من يقع عبء تحمل الضرر الحاصل.
- (4) عبر المشرع الإماراتي عن قيام مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات وذلك بصورة غير مباشرة في نص المادة (275) والمادة (1/285) من القانون التجاري البحري الإماراتي.
- (5) إن إسناد مسؤولية السفن ذاتية القيادة على المسؤولية عن فعل الأشياء والآلات هو الأنسب تطبيقه وذلك عند الرجوع للقواعد العامة، وإن المسؤولية عن فعل العجماء لا يمكن إعماله على السفن ذاتية القيادة.
- (6) بالرغم من أن اتفاقية روتردام لعام 2008 تعد من أحدث الاتفاقيات التي تنظم العمل في النقل البحري وقد اتسمت بالحدثة والتطوير، إلا أنها لم تشمل على مواد تنظم عمل السفن ذاتية القيادة.

التوصيات:

- (1) نوصي المشرع الإماراتي قبل تقنينه لمشروع القانون البحري الجديد لسنة 2019، أن يتضمن نصوص تنظم عمل السفن ذاتية القيادة حسب نوعها ونسبة استقلاليتها، بالإضافة إلى تنظيمه مسؤولية الشاحن في فصل مستقل.
 - (2) دعوة لجنة الأم المتحدة باستحداث اتفاقية جديدة تُنظم عمل السفن التقليدية والذكية في النقل البحري، وذلك مواكبةً للتطورات التقنية الحديثة.
 - (3) إقامة مسؤولية السفن ذاتية القيادة على أساس الخطأ المفترض، وفرض تأمين إجباري على مستخدميه، وذلك لضمان حق المضرور في حال لحقه ضرر.
- استحداث قضاء مختص للنظر في قضايا النقل البحري والتي تكون السفن ذاتية القيادة طرفاً فيها.

قائمة المراجع:

الكتب:

1. أحمد عبد الفضيل محمد، القانون الخاص البحري، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة، الجزء الأول، بدون سنة نشر.
2. جمال مصطفى محمد، القانون المدني في ثوبه الإسلامي (مصادر الالتزام)، الفتح للطباعة والنشر، الإسكندرية، بدون سنة طبع.
3. الدارقطني، كتاب الحدود والديات وغيره، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، الجزء 3، 1993.
4. السنهوري عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد (مصادر الالتزام)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، المجلد 2، ط 3، 1998.
5. الشرقاوي الشهابي إبراهيم، مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، الآفاق المشرقة ناشرون، ط 2، 2013.
6. رضوان فايز نعيم، القانون البحري في دولة الإمارات، أكاديمية شرطة دبي، ط 2، 2006.
7. زهرة محمد المرسي، المصادر غير الإرادية للالتزام في قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة، مطبوعات جامعة الإمارات، الإمارات العربية المتحدة، 2002.
8. سرحان عدنان، المصادر غير الإرادية للالتزام (الحق الشخصي: الفعل الضار – الفعل النافع – القانون) في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مكتبة الجامعة، الشارقة، الطبعة الثانية، 2015.

9. غنام شريف محمد، القانون التجاري البحري الاتحادي مقارنًا بالاتفاقيات الدولية من بروكسيل 1924 حتى روتردام 2008، أكاديمية شرطة دبي، الطبعة الأولى، 2013/2014.

الرسائل العلمية:

1. البدواوي ابتسام علي، أحكام التأمين الإجباري (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه غير منشورة، أكاديمية شرطة دبي، 2018.
2. الرشيد أسماء أحمد محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية: دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الشارقة، 2017.
3. القاسم سلام فوزات، النظام القانوني للسفن ذاتية القيادة: دراسة تحليلية في القانون الإماراتي، رسالة ماجستير، جامعة الإمارات، كلية القانون، قسم القانون الخاص، 2020.
4. الوالي عبد الله سعيد، المسؤولية المدنية عن أضرار تطبيقات الذكاء الاصطناعي في القانون الإماراتي، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الشارقة، 2019-2020.
5. بلعيد سارة، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، الجزائر، جامعة أكلي محند أولحاج -البويرة-، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص، 2016.

المقالات:

1. أبو الفرج محمد سالم، السفن ذاتية القيادة: التحديات القانونية دراسة تحليلية مقارنة، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة مدينة السادات، كلية الحقوق، مجلد 6، عدد 2، 2020، ص 17.
2. الرشيد أسماء أحمد محمد، أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، مجلد 16، العدد 2، 2019، ص 4 وما بعدها.
3. الشراقوي محمد علي، الذكاء الاصطناعي والشبكات العصبية، سلسلة علوم وتكنولوجيا حاسبات المستقبل، مركز الذكاء الاصطناعي للحاسبات، مطابع المكتب المصري الحديث، القاهرة، 1996، ص 23.
4. القوسي همام، إشكالية الشخص المسؤول عن تشغيل الروبوت "تأثير نظرية النائب الإنساني على جدوى القانون في المستقبل": دراسة تحليلية استشرافية في قواعد القانون الأوروبي الخاص بالروبوتات، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 25، 2018، ص 84.
5. بسعيد مراد، قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، المجلد 1، العدد 1، 2014، ص 34.
6. بن طرية معمر، شهيدة قادة، أضرار الروبوتات وتقنيات الذكاء الاصطناعي: تحد جديد لقانون المسؤولية المدنية الحالي "لمحات في بعض مستحدثات القانون المقارن"، الملتقى الدولي "الذكاء

- الاصطناعي: تحد جديد للقانون"، 27-28 نوفمبر 2018، حوليات جامعة الجزائر 1، عدد خاص، 2018، ص 132.
7. عبد الحي عماد الدين، الوضع القانوني للشاحن في ضوء قواعد روتردام لعام 2008، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات، العدد 70، 2017، ص 206.
8. عبد الحي عماد الدين، نحو توازن في مسؤولية الناقل البحري بين مصالح الناقلين والشاحنين طبقاً لاتفاقية روتردام لسنة 2008، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات، العدد 72، أكتوبر 2017، ص 18-19.
9. غانم يوسف عودة، الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن البحري: دراسة مقارنة، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العدد 28، 2018، ص 61.
10. قمار ليلي إدياز، قواعد روتردام والمصطلحات التجارية لـ 2010: تكامل قانوني وتسهيلاً للتجارة الدولية، الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 1، المجلد 5، 2018، ص 54.
11. قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، العدد 4، 2014، ص 78-88.

القوانين والتشريعات:

1. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام لعام 2008)
2. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورج لعام 1978)
3. القانون التجاري البحري الإماراتي رقم (26) لعام 1981.
4. قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم (5) لعام 1985.
5. مشروع القانون البحري الجديد لسنة 2019.
6. معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن لسنة 1924 (قواعد لاهاي)

مواقع الانترنت:

1. أخبار أبل، دعوى قضائية ضد تسلا من قبل عائلة مهندس أبل الذي توفي حادث تحطم الطيار الآلي موديل X، تاريخ الزيارة 6-2-2022، <https://ar.thebereallife.com/news/5859-tesla-sued-by-family-of-apple-engineer-who-died-in-model-x-autopilot-crash.html>.



2. أسامة محمد، ما الفرق بين الصندوق الأسود في القطار والطائرة والعبارة؟، منشور بتاريخ 2017/8/13، تاريخ الزيارة 2022/7/5، <https://www.elwatannews.com/news/details/2416799>
3. اقتصاد، أسواق عالمية، 29 مارس 2021، قصة سفينة قناة السويس الجانحة من البداية حتى التعويم، جريدة الخليج، تاريخ الزيارة 2022/7/1، مقال منشور على الموقع <https://www.alkhaleej.ae/node/pdf/1276861/pdf>
4. نظام التموضع العالمي: هو عبارة عن نظام يحدد أسرع وأدق الوسائل للملاحة البحرية والأمور المرتبطة بتحديد مكان وسرعة السفينة، والذي بدوره يعزز السلامة والكفاءة لدى البحارة. تاريخ الزيارة 2022-5-9 <https://www.gps.gov/applications/marine/arabic.php>

المراجع الأجنبية:

1. A/CN.9/WG. III/WP.69. P 4-5. Transport law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], 22 Feb 2006, <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/513/86/PDF/V0651386.pdf?OpenElement>.
2. Dahiyat Emad Abdel Rahim, From Science Fiction to Reality: How will the Law Adapt to Self-Driving Vehicles? Journal of Arts & Humanities, Volume 07, Issue 09, 2018, P 37-38.
3. European Parliament, Resolution of 16 February 2017 with recommendations to the commission on Civil Law Rules on Robotics, P 16-18.
4. Kelley Richard et al, Liability in Robotics: An International Perspective on Robots as Animals, Advanced Robotics, Volume 24, Issue 13, P 1871-1861.