

المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

عمار فيصل (1)

مقدمة:

إن عملية النقل البحري للبضائع تعد من أحد أهم النشاطات التجارية الممارسة من قبل الأشخاص، والتي تحكمها (عملية النقل البحري) و تنظمها مجموعة من القواعد القانونية من وضع المشرع أو من قبل بعض الأعراف والتي يكون الناس اعتادوا على إتباعها، و الشيء المميز لهذا النشاط هو أنه مستمر التطور و الازدهار، و هذا لازدياد المنافسة بين الأفراد و ترويج لبعض المواد غير القابلة للنقل إلا بإتباع شروط معينة لكونها غير عادية و تداولها بين الدول عن طريق البحر، و نشير إلى أن المواد التي يتم نقلها عبر هذا الوسط تنقسم إلى بضائع عادية و أخرى خطيرة (موضوع بحثنا) مع العلم أن عملية نقل البضائع العادية من المسائل التي لا تثير الكثير من الإشكالات على عكس التعامل بالبضائع الخطرة.

لذا تعتبر هذه الأخيرة سلاح ذو حدين الأمر الذي جعل الدول المنتجة لها و التي تعتبرها أحد أهم العوامل التي يركز عليها اقتصادها تبحث عن اتفاق بينها من أجل تحديد و تنظيم طرق تداولها، من هذا المنطلق فإن النقل البحري للبضائع الخطرة يعتبر أحد الأركان الأساسية التي يقوم عليها النقل البحري كما يعد من العناصر المؤثرة في زيادة هذا النوع من النقل.

كما يعتبر التعامل مع البضائع ذات الصفة الخطرة أحد نتائج التطور الدولي من خلال المعاملات التجارية لهذه المواد، و التي لها آثار سلبية لا تحصى خاصة إذا كان القائم على نقلها لا يحسن تطبيق القواعد المنظمة لها، فالإخلال بالتعامل معها من قبل الناقل البحري على وجه الخصوص يعتبر أكبر خطر نظرا لجسامة الأضرار المتولدة عنها، فإذا ما تم خرق القواعد المنظمة لنقل البضائع من هذا النوع من خلال بعض الممارسات غير الجدية من قبل الناقلين لها يستتبع ذلك وقوع أضرار جسيمة و مستمرة، الأمر الذي يستوجب ضرورة توفير الحماية القانونية الفعالة و ذلك من خلال التركيز على الناقل البحري بالمرتبة الأولى و منعه من القيام بأية أعمال تنافي القواعد و الأنظمة التي أعدت خصيصا لنقل البضائع الخطرة.

1 - طالب دكتوراه، سنة أولى في القانون البحري و النقل. جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان.

و القول بالتركيز على الناقل البحري بالدرجة الأولى كونه المسؤول عن نقل البضائع مع العلم أن مسؤوليته في هذا النوع من البضائع تتصف بالتعقيد و التداخل.⁽¹⁾

و أمام هذا التعقيد فإن أسباب قيام هذه المسؤولية متعددة و على العموم يمكن أن تكون هذه المسؤولية عقدية محددة بين الناقل و الشاحن إذ كل واحد منهما يتحمل المسؤولية قبل الآخر، و ذلك عند الإخلال بالالتزامات التي أوجبها عقد النقل البحري الخاص بالبضاعة الخطرة، كما قد تكون المسؤولية غير عقدية إذا ما ألحق الغير ضرر و هم متعددون، و هذا ما يؤكد على تعقيد هذا النوع من المسؤولية التي تنشأ عن نقل البضائع الخطرة، و على ضوء ما تقدم قمنا في هذه الدراسة بمعالجة هذا الموضوع من ثلاث نواحي:

أولا - التنظيم القانوني لنقل البضائع الخطرة

ثانيا - قيام مسؤولية الناقل البحري لنقل البضائع الخطرة

ثالثا - حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

أولاً: التنظيم القانوني لنقل البضائع الخطرة:

قبل التطرق لتبيين كيف قامت التشريعات الدولية و الداخلية بتنظيم البضائع الخطرة لا بد أن نحدد مفهومها، كون تحديد معناها كان محل خلاف بين الفقه و التشريعات الدولية و الوطنية و التباين هذا راجع للزاوية التي ينظرون من خلالها حيث قد يحصرونها ضمن محور مادي، كما قد يوسعون في تحديد مفهومها.

1- تعريف البضائع الخطرة:

إن التعريف الواسع لها ينطلق من فكرة مفادها أن البضاعة الخطرة لا يستوجب أن تكون خطورتها طبيعية، بل أن البضاعة تكون خطرة بالنظر للظروف التي تحصل عند نقل البضاعة، و من عليه إذا لم تراعى هذه الظروف سيؤدي ذلك إلى تأخير نقل البضاعة، أو خضوعها للحجز... الخ، فإن هذه الأمور تجعل البضاعة خطرة من الناحية القانونية، و بهذا المعنى لا بد أن يتم تصنيف المواد حسب خطورتها إلى فئات كون هناك مواد خطرة ناتجة عن طبيعة البضاعة كالمواد المتفجرة و المواد المشعة ...، و مواد أخرى تكون سليمة و غير خطرة، و توجد بضائع تأتي مرتبتها بين البضائع الخطرة و غير الخطرة و هي البضائع التي تصبح خطرة عند عدم مراعاة شروط نقلها و عدم وضع علامات عليها.

1 - للإستزادة في الموضوع أنظر د. وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة الطبعة الأولى 2015، منشورات الحلبي الحقوقية، ص 08.

على هذا فالمفهوم الواسع للبضائع الخطرة يشمل كل الأصناف ليضاهي كل الحالات المؤدية إلى إحداث الخطر، أما بخصوص التعريف الضيق للبضائع الخطرة فإنه لا يشمل سوى البضائع الخطرة بطبيعتها دون الاكتراث بالظروف المحيطة بعملية النقل.

2- موقف التشريعات الدولية و الداخلية من البضائع الخطرة.

إن التطور التشريعي للأحكام التي تنظم نقل البضائع الخطرة ذو تاريخ طويل، غير أن قلة البضائع الخطرة سابقا كان السبب الرئيسي لقلة الأحكام القانونية المنظمة لها، إلا أنه لم يبقى الأمر كما هو عليه خاصة في النص الأخر من القوت التاسع عشر، حيث ازدادت البضائع الخطرة و اتسع نطاق نقلها عبر وسائط متعددة (براً، بحراً، جواً) و هذا التطور استلزم تنظيمها دولياً، و على هذا سنتطرق للتنظيم الدولي لنقل البضائع الخطرة، ثم التنظيم الداخلي.

أ- التنظيم الدولي لنقل البضائع الخطرة بحراً:

إن أولى بوادر التنظيم الدولي للبضائع الخطرة يعود لحادثة غرق باخرة Titanic في عام 1912، و على الرغم من أن هذه الواقعة لا تتعلق أصلاً بموضوع البضائع الخطرة لكون البخرة كانت لنقل المسافرين، غير أن الحكومات اتفقت على ضرورة إبرام مؤتمر عام 1914 لكون مسألة سلامة الأرواح هي من المسائل البحرية التي يجب أخذها بعين الاعتبار و قد نتج عن هذا المؤتمر أول اتفاقية تتعلق بسلامة الأرواح في البحر و هي اتفاقية 1914⁽¹⁾ Solas و التي تبين أن البضائع بسبب طبيعتها، و خاصيتها، و كذا طريقة رصها قد تؤدي إلى تعريض حياة المسافرين للخطر أو يمكن أن تعرض السفينة للخطر.

و الجدير بالذكر هو أن هذه الاتفاقية قد منحت شحن البضائع الخطرة نهائياً⁽²⁾ و تركت تحديد خطورة البضائع من عدمها للحكومات المتعاقدة في الاتفاقية.

و مما يجب توضيحه هو أن في عام 1914 و حتى سنة 1923 فإن أنواع البضائع الخطرة لم تكن تنتقل عن طريق البحر بكثرة، غير أنه في سنة 1948 و بعد انعقاد مؤتمر SOLAS فإن التجارة تطورت بشكل موسع و أصبحت كميات البضائع الخطرة المنقولة بحراً كبيرة ما دفع الدول إعادة النظر في التنظيم القانوني الخاص به و نتيجة لهذا التغيير أضيف الفصل السادس لاتفاقية soldas عام 1948،

1 - صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في أو نوفمبر 1974 و برتوكولها التطبيقي المؤرخ في 17 فبراير 1978، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510، المؤرخ في 27 غشت 1983، الجريدة الرسمية رقم 36.

2 - د. وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص، 22.

و الذي يتعلق بنقل الحبوب و البضائع الخطرة و دخل حيز التنفيذ سنة 1958.

و قد تمت مراجعة الفصل السابع من اتفاقية SOLAS لسنة 1960 من قبل لجنة خاصة أعدت لهذا الغرض، و دخل حيز التنفيذ سنة 1965 و تضمن هذا الفصل معالجة البضائع الخطرة، ثم أعيد النظر فيه سنة 1994، و هو ساري المفعول.

و الجدير بالذكر هو أن هناك اتفاقيات أخرى غير اتفاقية SOLAS تم تبنيها من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) - سنتطرق إليها لاحقا- و أشير فيها لنقل البضائع الخطرة، نذكر منها اتفاقية مارابول (MARAPOL) لسنة 1973-1978⁽¹⁾، و هي تتعلق بمنع التلوث البحري من السفن و قد تم تبنيها في سنة 1973، و كذلك هناك بروتوكول 1978 كان يتعلق بالاتفاقية و أطلق عليه (MARAPOL PROTOCOL) الذي انعقد استجابة لحوادث التلوث الواقع في الأحواض، و تعد هذه الاتفاقية هي الأساسية التي تعالج منع التلوث البحري الناجم عن السفن.

كما قد تضمنت هذه الاتفاقية ملحق خاص باه الذي يعد مكمل لها وهو يحث الحكومات على إصدار تعليمات تفصيلية حول رص البضائع وكذا وضع العلامات على البضائع الخطرة، و من جهة أخرى فإن مؤتمر MARAPOL أكد على ضرورة تبني المنظمة البحرية الدولية IMO توصيات تفصيلية حول موضوع نقل البضائع الخطرة بحرا لأنه من شأنها أن تثير خطرا جديا على البيئة البحرية.

* المنظمة البحرية الدولية IMO

هي إحدى منظمات الأمم المتحدة و قد اعتنت بشؤون صناعة النقل البحري، و قد تأسست عام 1948 و كان أول اجتماع لها عام 1959 عدد أعضائها 167 دولة عضو، و ثلاث دول مراقبة إضافة إلى 63 منظمة حكومية و 36 منظمة غير حكومية.

و قد تم عقد مؤتمر Solas سنة 1960 و قد تم فيه اقتراح صيغة قانونية تشتمل على كل المسائل المرتبطة بالبضائع الخطرة من حيث رزومها و نقلها بالحاويات و رصها ... و يعد هذا المؤتمر الانطلاقة الأولى لولادة القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة (IMDG)، و قد خرج بتوصيات نذكر منها:

- إن على الحكومات تبني قانون دولي موحد ينظم مسألة نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر،

1 - ونشير إلى أن هناك اتفاقية أخرى اختصت بتنظيم الأثار المترتبة عن البضائع الخطرة تتمثل في الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية و التعويض عن الضرر المتعلق بنقل البضائع الخطرة و الضارة عن طريق البحر العام 1996 (HNC)، و قد خصص لمعالجة الأحكام الخاصة بالمسؤولية و التعويض عن الأضرار المترتبة عن نقل البضائع الخطرة.

و استجابة لهذه التوصيات تم تشكيل لجنة عمل في نقل البضائع الخطرة (CPG) من قبل جمعية السلامة البحرية (MSC) لإعداد هذا القانون البحري الدولي الذي له صلة قريبة جدا من نصوص الفصل السابع من اتفاقية Solas إلا أنه في وثيقة منفصلة، و تم الأخذ بهذا القانون (IMDG) في الاجتماع الرابع الذي عقدته المنظمة البحرية لعام 1995، و بطبيعة الحال فإن هذا القانون يحتوي على قائمة من البضائع الخطرة، حيث إذا ما تم نقل هذه البضائع بواسطة البحر فإن القانون الدولي البحري الذي ينظمها هو الواجب التطبيق، و إن نصوص هذا القانون منظمة في خمسة أجزاء جعلت أصلا لتبيان أكثر من 100 مادة مصنفة كبضائع خطرة، حيث يتضمن الجزء الأول مقدمة عامة عن القانون، في حين يتضمن الجزء الثاني و الثالث و الرابع معلومات تقنية تفصيلية لبعض البضائع الخطرة، الخاصة التي تقسم إلى حوالي تسعة مجاميع و أصناف مختلفة، بينما الجزء الخامس هو ملحق للقانون.

و من الوقت الذي تم فيه تبني هذا القانون من قبل المنظمة الدولية البحرية (IMO) عام 1965 خضع (IMDG)⁽¹⁾ لعدد من التعديلات⁽²⁾ سواء من حيث الشكل أو المضمون و ذلك استجابة للتطور الملحوظ في الجانب الصناعي في العالم.

إن النص الحالي للقانون الدولي البحري للبضائع الخطرة (IMDG) أجري عليه تعديل رقم 33 دخل حيز التنفيذ في 2008، هذا القانون يعتبر قيم كونه وضع لتنظيم كافة المسائل المتعلقة بنقل البضائع الخطرة و على سائر أنواع و أشكال السفن محل النقل.

محتوى قانون IMDG:

إن القانون الدولي البحري لنقل البضائع الخطرة ينطوي على فهرس عام بالمواد، و هو ينقسم إلى ثمانية خانات:

الخانة الأولى: تسمية المواد، و هي مرتبة حسب تسلسل الحروف الأبجدية.

الخانة الثانية: رقم التقنين imdg.

1 - يتم تقسيم البضائع الخطرة إلى فئات مختلفة، و يتم تقسيمها إلى مزيد من الأقسام: * فئة 1: متفجرات. 1-1: المواد و المقالات التي لها خطر الانفجار الشامل. 2-1: المواد و المقالات التي لها خطر الإسقاط و لكن لا خطر. 3-1: المواد و المقالات التي لها خطر الحريق و الانفجار
* فئة 2: الغازات، * فئة 3: السوائل القابلة للاشتعال * فئة 4: المواد الصلبة القابلة للاشتعال، مواد قابلة للاحتراق التلقائي التي في اتصال مع الماء، تبعث منها الغازات القابلة للاشتعال * فئة 5: المواد المؤكسدة و البيروكسيد العضوية * فئة 6: المواد السامة و المعدية. * فئة 7: المواد المشعة * فئة 8: المواد المسببة للتآكل * فئة 9: المواد و المواد الخطرة المتنوعة.
2 - قد أعيد تشكيل اللجنة و أطلق عليها اسم لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة و بالنظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيماوية و رسمها في عام 2001.

الخانة الثالثة: رقم الأمم المتحدة ONU.

الخانة الرابعة: الصنف.

الخانة الخامسة: فئة التغليف.

الخانة السادسة: ملصقة خطر احتياطية، مثل سائل قابل للإنفجار...

الخانة السابعة: رقم بطاقة السلامة.

الخانة الثامنة: رقم جدول دليل العناية الطبية الاستعجالية.

و نشير إلى أن القانون لا يحتوي على قوائم محددة للبضائع الخطرة، و ذلك أن القائمة التي تضمنها ليست على سبيل الحصر بل على سبيل المثال.

* توصيات الأمم المتحدة.

توصيات الأمم المتحدة⁽¹⁾ هذه تتعلق بنقل البضائع الخطرة موجهة للحكومات و المنظمات الدولية التي يحمها نقل البضائع الخطرة بأمان، و كانت الصيانة الأولى من هذه التوصيات أعدتها لجنة للخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة، و قد اعتمدت هذه اللجنة في دورتها التاسعة عشرة في ديسمبر 1996 أول صيغة للاتحة التنظيمية النموذجية لنقل البضائع الخطرة.

أما فيما يخص طبيعة هذه التوصيات و الغرض منها فكما أشرنا إن هذه التوصيات أعدت من قبل لجنة خبراء معنية بنقل البضائع الخطرة التابعة للمجلس الاقتصادي و الاجتماعي للأمم المتحدة، و تعرض هذه التوصيات في شكل للاتحة تنظيمية⁽²⁾ تقدم مجموعة أساسية من الأحكام تشيخ وضع لوائح وطنية و دولية تنظم مختلف وسائل النقل على أساس موحد، مع بعض المرونة الكافية لتعديلها من قبل الحكومات و الهيئات الدولية الحكومية، لكن مع التزامها عند التعديل الذي تكون مسؤولة عنه بالمبادئ المحددة في هذه اللاتحة النموذجية، و نشير إلى أنه على الرغم من أن هذه اللاتحة لها طابع التوصية فقط، إلا أنها صيغة في شكل إلزامي حيث أن جل المصطلحات المستعملة بها « يجب » بدلا من صيغة « ينبغي »، كما يكفل نطاق هذه اللاتحة تحقيق الفائدة لكل من يريد نقل البضائع الخطرة بصورة مباشرة أو غير مباشرة، كونها تحتوي على قائمة البضائع الخطرة

1 - توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، لاتحة تنظيمية نموذجية، المجلد الأول، الطبعة المنقحة السابعة عشر، الأمم المتحدة، نيويورك و جنيف، 2011، الموقع الإلكتروني: <http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>

2 - تضمنت هذه اللاتحة بعض البضائع الخطرة المحصور نقلها ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه اللاتحة، حيث منعت نقل أي مادة أو سلعة تكون بالهيئة المقدمة لنقلها قابلة للانفجار أو للتفاعل على نحو خطر، أو تحدث انبعاث خطير للحرارة أو لغازات سمية أو أكالة أو غازات أو أبخرة لهوية في ظروف النقل العادية، أنظر توصيات الأمم المتحدة لنقل البضائع الخطرة المجلد الأول ص 26.

الرئيسية و كذا شروط تعبئتها، و طرق اختبارها و وضع العلامات عليها، و لوحات الإعلان الخارجية، و مستندات النقل، و غيرها من الأمور التي تستدعي مراعاتها عند نقل هذا النوع من البضائع في مختلف أماط النقل، بري، بحري، جوي- أو بهذه تصبح مهمة الناقل سهلة لنقل البضائع الخطرة.

ب- التنظيم التشريعي الداخلي لنقل البضائع الخطرة بحرا:

فيما يتعلق بتنظيم التشريعات الداخلية لأحكام نقل البضائع الخطرة سنحاول تسليط الضوء على القانون الفرنسي و الجزائري.

ب- 1- التشريع الفرنسي:

إن المشرع الفرنسي من خلال قانون رقم 66-420 الصادر سنة 1966 و كذا المرسوم رقم 66-1078 لسنة 1966 وضح أن الناقل البحري عليه التزام بأخذ البضاعة و شحنها بالكمية المتفق عليها، غير أنه لم تتضمن هذه القوانين و المراسيم مسالة تنظيم نقل البضائع الخطرة، ما أدى إلى وجود بعض الخلاف الناتج عن هذا السكوت، غير أن بعض هذا الفقه حاول حسم هذا الخلاف في القانون الفرنسي كون حل هذه المسألة موجود في المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي التي وضحت أن العقد يكون ملزما ليس فقط بالتعبير الصريح بل بما توجهه العدالة، و من هذا المنطلق يرى الفقه الفرنسي أن الشاحن يلتزم بتحقيق نتيجة و هو التزام عقدي ضمني مبتغاة أعلاه الناقل عن نوع البضاعة كونها خطرة أم لا⁽¹⁾.

ب- 2- التشريع الجزائري:

إن المشرع الجزائري قد نص في المادة 01/801 من القانون البحري الجزائري⁽²⁾ على أن نقل البضائع الخطرة بحرا يخضع للقواعد البحرية الدولية المحددة في هذا المجال، و صدر مرسوم تنفيذي رقم 90-79 ينظم نقل المواد الخطرة الذي حدد المبادئ العامة التي تحمي الأشخاص و البيئة أثناء النقل دون المساس بالاتفاقيات الدولية، و بعدها صدر مرسوم تنفيذي⁽³⁾ رقم 03-452 و الذي ألغى المرسوم السابق و عرف المادة الخطرة من خلال المادة الثانية هي كالآتي: « المادة الخطرة » كل منتج و بضاعة يعرضان إلى الخطر أو يسبب أضرارا أو يضران بصحة السكان و البيئة و يتلفان الممتلكات و المنشآت القاعدية»، كما قد أوجبت المادة 125 من نفس المرسوم احترام كيفية شحن و ترتيب المواد الخطرة.

1 - د. وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 32.

2 - أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

3 - مرسوم تنفيذي رقم 03-452 مؤرخ في 07 شوال 1424 الموافق الأول ديسمبر سنة 2003، يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، الجريدة الرسمية رقم 75.

و في نفس السياق انضمت الجزائر إلى اتفاقية بازل⁽¹⁾ المتعلقة بالتحكم في النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود، و ذلك بإصدار مرسوم رئاسي رقم 98-158،⁽²⁾ و الغرض من هذه الاتفاقية هو تنظيم إجراءات النقل و اتخاذ التدابير التي تكلفه و التخلص منها (النفايات الخطرة) بطريقة تقي الصحة البشرية و البيئة، كما صدر بموجب هذه الاتفاقية قانون رقم 01-19 و هو متعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها، حيث عرف النفايات الخطرة من خلال المادة 6/03 أنها « كل النفايات الخاصة التي بفعل مكوناتها و خاصة المواد السامة التي تحتويها يحتمل أن تضر بالصحة العمومية و / أو البيئية و يخضع نقلها بترخيص من الوزير المكلف بالبيئة بعد استشارة الوزير المكلف بالنقل.»

كما وجد مرسوم تنفيذي رقم 06-104 الذي حدد قائمة النفايات بما فيها النفايات الخطرة، و قد تضمن هذا المرسوم ثلاثة ملاحق، حيث يتعلق الأول بمقاييس خطورة النفايات الخاصة الخطرة أما الثاني تضمن قائمة النفايات المنزلية و ما شابهها من النفايات الهامدة، في حين الثالث احتوى على قائمة النفايات الخاصة الخاصة و النفايات الخاصة الخطرة ، كما صادقت الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 06-170⁽³⁾ على البرتوكول المعدل لاتفاقية بازل المنعقد بحنيف في 22 سبتمبر 1995.

كذلك نجد مرسوم تنفيذي رقم 08-327⁽⁴⁾ الذي تضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطرة أو سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، و تضمن هذا المرسوم ثمانية (08) مواد، حدد فيها المشرع كيفية قيام ربانة السفن بالإخطار عن وجود مواد خطرة في السفينة و قد نص في المادة الخامسة (05) على المعلومات التي يجب أن يتضمنها الإخطار من بينها:

- طبيعة المواد المحمولة
- كمية و تركيز و كذلك الحالة المحتملة للمواد الخطرة السامة أو الملوثة الملقاة أو المحتمل إلقاؤها في البحر.
- وصف التغليف و علامات التعريف.

كما يهدف هذا المرسوم إلى تحديد كيفية تنفيذ التزام ربانة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطرة و السامة، أو الملوثة بالأخطار عن حدوث أي خطر في البحر.

- 1 - اتفاقية بازال دخلت حيز التنفيذ في 05 مايو 1992، بلغ عدد أطرافها 175 طرف في يناير 2011 و هي تتعلق بالتحكم في نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود.
- 2 - مرسوم رئاسي رقم 98-158، مؤرخ في 19 محرم الموافق 16 مايو 1998، الجريدة الرسمية العدد 32 لسنة 1998.
- 3 - مرسوم رئاسي رقم 06-170 مؤرخ في 24 ربيع الثاني عام 1427 الموافق ل 22 مايو 2006، يتضمن التصريف على تعديل اتفاقية بازال بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود، جريدة رسمية رقم 35.
- 4 - مرسوم تنفيذي رقم 08-327 مؤرخ في 2 شوال 1429 الموافق ل 21 أكتوبر سنة 2008، يتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر. الجريدة الرسمية رقم 61.

كذلك انضمت الجزائر بالمصادقة على بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة لسنة 2005 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-271⁽¹⁾ و قد تضمن هذا البروتوكول نقل المواد الخطرة على متن السفن كالمواد المشعة و الكيماويات و قد تضمن هذا البروتوكول ثلاثة عشرة مادة.

ثانيا: قيام مسؤولية الناقل البحري لنقل البضائع الخطرة:

إن عقد النقل البحري لنقل البضائع الخطرة كغيره من العقود يفرض التزامات متقابلة على كل من طرفيه (الشاحن و الناقل)، حيث يقع على الشاحن تقديم بيانات صحيحة للناقل بشأن البضائع المنقولة و كذا وضع العلامات اللازمة لكل نوع من البضاعة، في حين يقع على الناقل واجب بذل العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة الخطرة قبل نقلها، و عليه قبل التطرق لمسؤولية الناقل البحري نتعرض في عجالة لإلقاء نظرة على مسؤولية الشاحن البحري.

1- مسؤولية الشاحن البحري اتجاه الناقل عن نقل البضائع الخطرة:

إن الشاحن يقع عليه التزام تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضائع محل عقد النقل، و يجب أن تكون صحيحة و حقيقية، بحيث يعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحاته فيما يتعلق بالعلامات و عدد وزن البضائع، و هو يعد مسؤولا عن كل خسارة أو مصاريف ناشئة أو ناتجة عن كل خطأ متعلق بهذه الجوانب.⁽²⁾

و يعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات و عدد و كمية و وزن البضائع و يكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة و مصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي، و إن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محررا من مسؤولية و التزاماته الناتجة من عقد النقل تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.

و في نفس الوقت فإن الشاحن يكون مسؤولا عن أي ضرر يلحق بالبضائع و السفينة من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه، و الجزاء المقرر للشاحن عن تقديم تصريحات غير حقيقية من حيث النوع و الكمية و القيمة في سند الشحن هو إعفاء الناقل البحري من المسؤولية⁽³⁾ و الملاحظ هو أن هذا الجزاء يتميز بخصوصية كون الناقل غير ملزم بإثبات عدم صحة البيانات هو السبب في وقوع

1 - مرسوم رئاسي رقم 10-271 مؤرخ في 26 ذي القعدة عام 1431 الموافق لـ 03 نوفمبر 2010، يتضمن التصديق على بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري، المحرر بلندن في 14 أكتوبر 2005، الجريدة الرسمية رقم 68.

2 - تنص المادة 753 من أمر 76-80 على مايلي: «تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن.

3 - تنص المادة 810 نفس الأمر على ما يلي: «لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل.»

الخسارة أو الضرر، و هذا الجزاء المتشدد الواقع على الشاحن يرتكز على أساسين:
أن الجهل بطبيعة البضاعة يكون مصدر خطر بالنسبة للسفينة و البضاعة.
كما قد يكون مصدر أضرار اقتصادية بالنسبة للناقل البحري.⁽¹⁾

إن الالتزام بالإدلاء ببيانات صحيحة بخصوص البضائع الخطرة أو القابلة للاشتعال هو مؤد بصصوص خاصة المادة 4 من معاهدة بروكسل⁽²⁾ في فقرتها السادسة (06)، و كذلك المادة 778 من القانون البحري،⁽³⁾ حيث يمكن في كل لحظة إنزالها من السفينة أو جعلها غير ضارة من قبل الناقل دون تعويض إذا لم يتم إعلام الناقل أو من يمثله بهذه البضاعة الخطرة أو القابلة للاشتعال، و التي لم يكن الناقل ليقبل بنقلها عند معرفة نوعيتها و خاصيتها حيث يعد الشاحن هو المسؤول عن كل ضرر و مصاريف ناجمة عن شحنها، و بالتالي فالشاحن عليه إعلام الناقل بالطبيعة الخطرة للبضاعة، و التي تتطلب نقلها بطريقة خاصة باتخاذ تدابير وقائية.

ففي القضية المتعلقة بالسفينة CMA جاكارتا، بدأت هذه السفينة رحلتها في 1999 بعد القيام بعملية الشحن في موانئ صينية و بعد عبورها بسلام لمضيق ملقا، و بعدها عبرت المحيط الهندي و كذا قناة السويس، توقفت في ميناء دمياط في مصر و غادرته في 10 جويلية 1999، في نفس اليوم نشب حريق على متنها، و كان بقوة كبيرة إلى درجة لم تكفي الوسائل التي على متنها التغلب عليه، و تعرض بعض أفراد الطاقم إلى جروح أثناء المقاومة و قد وجهت دعوى لطلب المساعدة مع تقديم تصريح بالخسائر المشتركة، و قد تم إجلاء السفينة كلية من طرف الطاقم و الريان في 11 جويلية، و قد استغرق وصول السفن المساعدة لعين المكان حوالي أسبوع تم قطر السفينة إلى مالطا أين تم تفرغ حمولتها، و قد قدرت الخسائر بها حوالي 200 حاوية و تم إصلاح بمبلغ يضاهاي ثمن إنشائها، و قامت محكمة مارسيلا في 26 أوت 1966 بتعيين خبير ... و رأيت المحكمة عدم ثبوت مسؤولية الناقل البحري، لا من حيث وقوع الحادث و لا نتائجه، كون وقوع الحادث كان نتيجة إحدى الحاويات كانت تحتوي على بضائع خطيرة تتمثل في مواد مؤكسدة.

1 - أ. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري، الجزائري و الاتفاقيات الدولية رسالة دكتوراه، 2011-2012، جامعة تلمسان، ص 166.

2 - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، و تعرف باسم قواعد لاهاي، عدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968، كما تم تعديلها مرة أخرى سنة 1979، عدد الدول الأعضاء فيها حوالي 48 دولة.

3 - تنص المادة 1/778 من أمر 80-76 المتضمن القانون البحري على ما يلي:
« إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة، و التي ما كان ليقبل بتحميلها عن معرفة نوعها و خاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة و في أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، و يعد شاحن هذه البضائع مسؤولا عن كل ضرر و مصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها.»

فعلى الشاحن إخطار الناقل البحري عن الطبيعة الخاصة للبضاعة الخطرة، المقابلة للاشتعال و الانفجار⁽¹⁾ و قد أثارت المادة 06 من معاهدة بروكسل أن على الناقل القيام بإجراء معين حالة خشيته من وقوع حادث أو انفجار أو التهاب على متن السفينة، حيث يمكنه إنزال البضاعة أو جعلها غير ضارة دون أية مسؤولية أو تعويض⁽²⁾، زيادة على ذلك يكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن الأضرار و المصروفات الناتجة عن وضع مثل هذه البضائع السفينة.

ولا يشترط لنقل البضاعة الخطرة، أن يقوم الشاحن بإبلاغ الناقل عن الشروط الأساسية لنقل البضاعة الخطرة، بل يتعين على الناقل عند عدم توفر المستلزمات الكاملة لنقل البضاعة الخطرة أن يرفض نقلها.

و على العموم فإن الناقل البحري إذا كان يعلم بأن البضاعة المشحونة خطرة عليه اتخاذ التدابير اللازمة، و حالت ما إذا رأى أن البضاعة الخطرة تشكل خطراً على الأرواح و السفينة يمكنه جعلها غير ضارة، أو إتلافها ولا تترتب عليه أية مسؤولية ما لم تتحقق شروط الضارة المشتركة.⁽³⁾

2- مسؤولية الناقل البحري اتجاه الشاحن:

إن ما تبين سابقاً في مسؤولية الشاحن بإخطار الناقل البحري عن طبيعة البضاعة الخطرة أنها مسؤولية مشددة، غير أن مخاطر البضاعة المنقولة بحراً لا يتحملها الشاحن وحده، بل حتى الناقل يتحملها، و على هذا فإن هذه المسألة تستوجب التعرج إلى نقطتين هما:

- حالة علم الناقل البحري بأن البضاعة المشحونة هي خطرة و يكون قد رضي بنقلها، فهذا يعني أنه قد كافة المخاطر التي تظهر عن أي حادث يرجع إلى البضاعة، حيث بموجب المادة 03 من اتفاقية بروكسل و كذا القانون البحري الجزائري بصريح العبارة المادة 770/أ⁽⁴⁾ يتعين على الناقل إعداد سفينة صالحة للملاحة، كما عليه العناية و المحافظة على البضاعة، و حالة إخلاله يصبح مسؤولاً عن الأضرار الناتجة.

- 1 - أن البضائع القابلة للانفجار أو الالتهاب لا تغير إشكالاتها في تحديد خطورتها، أما البضائع الخطرة يعني تكون خطرة بطبيعتها كالكبريت، و قد تكون خطرة بسبب الظروف التي توجد فيها.
- 2 -- د. محمد عبد الفتاح ترك ، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة الأولى، 2007.
- 3 - تنص المادة 02/778 من أمر 78-80 على ما يلي:
«وإذا كان بعض من هذه البضاعة محملاً على متن السفينة بمعرفة و موافقة الناقل و أصبح يشكل خطراً على السفينة أو الحمولة، فإنه يمكنه تنزيله بنفس الشكل أو إتلافه أو جعله غير ضار من طرف الناقل دون أية مسؤولية على الناقل ما لم تترتب عن ذلك خسائر مشتركة إذا كان لها محل.»
- 4 - تنص المادة 770/أ من نفس الأمر على ما يلي: «يتعين على الناقل قبل بدأ الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يأتي: أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة...»

- حالة الشحن غير القانوني للبضاعة الخطرة، فعلى افتراض أن الخسارة كان سببها الطبيعة الخطرة كانت نتيجة عيب ذاتي في الحمولة أو أن رزم البضاعة الخطرة كانت سيئة و غير دقيقة أو أن العلامات التي كانت عليها غير صحيحة أو واضحة و كذا تصريف قيمة البضاعة، فكيف تتحقق المسؤولية هنا؟

للإجابة نتعرض إلى ثلاث أمور هي:

حالة علم الناقل البحري بالبضاعة الخطرة و الموافقة على نقلها.
إلزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية (لنقل البضاعة الخطرة).
التزام الناقل البحري بوضع البضاعة الخطرة في مكانها و المحافظة عليها.

أ- علم الناقل البحري بالبضاعة الخطرة:

إذا كان الناقل على علم⁽¹⁾ بالبضاعة الخطرة و يكون الشاحن قد أعلمه و أخطره بطبيعتها، فالشاحن يكون في هذه الحالة قد نفذ التزامه المتمثل في الإخطار و الإعلام عن صفة البضاعة المشحونة، و بالتالي يكون الناقل متحملا كافة الأخطار و الآثار التي تترتب عن نقل مثل هذا النوع من البضاعة.

و في هذا المجال هناك العديد من الحكام الصادرة عن القضاء، حيث هناك حكم صادر عن القضاء الإنجليزي في قضية (The Atlantis Duchess 1957)، و التي تلخص وقائعها بأن سفينة تم استئجارها بغية نقل حمولة من النفط الخام.

و قد أضيف له مادة البيوتان، و هي عبارة عن مركب كيميائي و خلال عمليات توازن السفينة تم وضع جسم ثقيل في جوفها بهدف تحقيق توازنها، حدث حريق و انفجار على متن السفينة، بناء على هذا أقام مالك السفينة الدعوى على المستأجر مدعيا أنه قد أخل بالعقد، و ذلك بشحنه حمولة غير مرخص بها، و أن مادة البيوتان التي قام المستأجر بإضافتها أدت إلى حدوث خطر من نوع خاص و لم يقيم الشاحن (المستأجر) بإخطار الناقل البحري (مالك السفينة) عن طبيعته، و بالتالي فإن المستأجر أخل بالتزامه في إعلام الناقل البحري عن صفة البضاعة الخطرة، غير أن المحكمة تبين لها أن الناقل لم ينجح في إثبات كون مادة النفط الخام المضاف إليها مادة البيوتان كانت غير مشمولة

1- نشير هنا إلى أن علم الناقل البحري بالبضاعة الخطرة يكون على أساس ما أثبتته التقدم العلمي من كون هذا النوع من البضاعة تتصف بالخطورة أم لا، و عليه فعلمه يكون على أساس ما هو متاح إليه و متوفر له من المعلومات العلمية الدالة على ذلك، أما حالة ما لم يتوافر على المعلومات الكافية لتحديد طبيعته الخطرة أو كانت متواجدة لكنها غير يقينية و غير مؤكدة، فإنه لا يعد على علم كامل بالصفة الخطرة و لا أنه رضي بنقلها، لمزيد من التفصيل أنظر، د. وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 78، 79.

بالوصف العقدي، لذا قررت المحكمة رد دعوى مالك السفينة و أكدت في قرارها أن الناقل كانت لديه الوسائل المعقولة لغرض التأكد من هذه المادة و الكشف عنها، و بالتالي قد أخل بواجب السلامة و اتخاذ التدابير اللازمة من جانبه.

و تأسيسا على ذلك فإن الناقل في حالة علمه بالصفة الخطرة للشحنة أو كان عليه العلم بها فإنه يتحمل المسؤولية عن نقلها، و بالرجوع لأحكام القانون البحري الجزائري⁽¹⁾ نجد أنه أقر نفس المبدأ غير أنه أضاف إستثناء عن الخسارة المشتركة حيث أقر أن إذا كان الناقل على علم بطبيعة البضاعة و تم شحنها بمعرفته و أصبحت تشكل خطرا على السفينة أو الحمولة، فيمكنه إنزالها بنفس طريقة التحميل، أو جعلها غير ضارة دون أية مسؤولية عليه، ما لم يترتب على ذلك خسارة مشتركة.

ب- التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة:

إن الالتزام الأساسي الواقع على عاتق الناقل البحري يتمثل في إعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية⁽²⁾ لنقل البضاعة الخطرة، والسهر على وضع وحالة السفينة و تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب.

و يعني هذا الالتزام قيام الناقل البحري بتجهيز السفينة مادي بالوقود والماء و غيرها من الأدوات اللازمة لإبحارها، و بشريا بالربان والطاقم و ذلك حتى تكون صالحة لركوب البحر و القيام بتنفيذ عقود النقل المزمع القيام بها⁽³⁾، و هذا هو نفس الالتزام الذي تضمنته اتفاقية بروكسل 1924 من خلال المادة الثالثة، ويقصد بصلاحية السفينة للملاحة هي أن تكون قادرة على مواجهة مخاطر البحر التي قد تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية، مع الزام الناقل بتسليم الحمولة الخطرة سليمة لمكان الوصول.

و الجدير بالذكر أن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة و نقل البضائع الخطرة يتضمن جانبين: الأول يتمثل في صلاحية السفينة ذاتها، في حين يتمثل الثاني في صلاحية السفينة لنقل

1 - راجع المادة 2/778 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري.

2 - تنص المادة 770 من نفس الأمر على ما يلي: « يتعين على الناقل البحري قبل بدأ الرحلة البحرية، السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب- تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب.

ج- تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها و حفظها.»
3 -د- محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، 2004، 2005، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 101.

الحمولة الخطرة المتفق عليها الذي يطلق عليه الصلاحية التجارية للسفينة⁽¹⁾، و عليه فالالتزام الناقل البحري بنقل البضاعة الخطرة لا يتحقق بمجرد أن تكون السفينة ذاتها صالحة للملاحة من حيث الجوانب المادية والبشرية، بل لا بد أن تكون صالحة لنقل البضاعة الخطرة و إيصالها إلى المكان المقصود، و التي لا بد أن تكون متلائمة مع الحمولة الخطرة، و بالتالي فما يلزم الناقل البحري هو إجراء ترتيبات على سفينته.

إن عدم صلاحية السفينة للملاحة قد ينشأ بسبب عدم نظافة عنابرها، أو أن المعدات الموجودة على سطحها لا تتلائم مع الحمولة الخطرة التي تستوجب إجراء بعض الترتيبات على السفينة، غير أن في بعض الأحيان تكون السفينة صالحة من الناحية المادية والتجارية، و لكن عند شحن البضاعة الخطرة على السفينة كان رصها و تستيفها بدقة غير صحيحة اثر ذلك على السفينة و جعلها غير صالحة للملاحة و ألقى ضررا بالحمولة، لذا فإن سوء الرص أو الخزن قد يكون له تأثير من ناحيتين: حيث قد يؤثر على السفينة و يجعلها غير صالحة للملاحة، كما قد يؤثر على الحمولة دون التأثير على سلامة السفينة، ففي الحالة الأولى إذا كان الناقل البحري وحده المسؤول عن عمليات الشحن و الرص و خزن البضاعة الخطرة في السفينة، فإنه سيكون هو المسؤول عن الإخلال بالالتزام الخاص بإعداد سفينة صالحة للملاحة، و يبقى هو المسؤول حتى إذا ما تم نقل مهمة الرص و الشحن إلى المستأجر أو الربان لأنه سيبقى ملتزما بالإشراف، حيث عليه التدخل إذا ما لاحظ أن عملية رص البضاعة الخطرة و خزنها سيؤثر على سلامة السفينة.

أما في الحالة التي يؤدي سوء الرص والشحن إلى التأثير على سلامة الحمولة فإن الناقل البحري لا يعد مسؤولاً عن إخلاله بإعداد سفينة صالحة لنقل البضاعة الخطرة، لكنه يعد مسؤولاً عن إخلاله بالتزامه الخاص بالإشراف على عملية الرص، أو مخلاً بالتزامه المتمثل بعدم بذل العناية اللازمة للمحافظة على الحمولة الخطرة أثناء تواجدها في عهدته إذا كان مسؤولاً عن تحميلها و رصها.

ج- التزام الناقل البحري بالمحافظة و العناية:

إن التزام الناقل البحري بالمحافظة و العناية على البضاعة الناتج عن عقد النقل البحري غير قابل للتنازل و الإنابة، و عليه فالناقل يكون مسؤولاً عن التصرفات الصادرة من الطاقم و الربان و مقاول الشحن والتفريغ...، لكنه لا يكون مسؤولاً عن تصرفات مالكي الحمولة و خاصة عند إخلالهم

1 - تنقسم الملاحة البحرية إلى ثلاثة أنواع: ملاحه بحرية، ملاحه الزهراء، ملاحه الصيد البحري، و يحتوي كل منها على مستويات أخرى قد تم تحديدها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 143-02، المؤرخ في 03 صفر 1423 الموافق ل 16 أفريل 2002، الجريدة الرسمية رقم 29.

بالتزاماتهم المتمثلة في إعلام الناقل البحري بالصفة الخطرة للبضاعة.

كما أن التزام الناقل بالعناية والمحافظة يتم أدائه خلال الرحلة البحرية و قبلها، وهذا ما يجعله مختلفا عن التزامه بإعداد سفينة صالحة لنقل البضاعة الخطرة، و مما يزيد في أهمية هذا الالتزام هو أن المادة⁽¹⁾ 03 من قواعد لاهاي من خلال فقرتها الثانية ألزمت الناقل البحري بوجود بذل العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة، و هذه المادة تلزم بالرجوع لأحكام المادة 04 في الفقرة 2/أ⁽²⁾ من نفس القواعد التي تنص على أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

و استنادا لهذا النص فإن الناقل البحري يكون معفى من المسؤولية عن أي تصرف أو إهمال أو خطأ يصدر منه أو من البحارة أو من مندوبيه، فيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن الأخطاء الملاحية، و عليه بالإشكال هنا يظهر جليا كون إخلال الناقل البحري بالتزامه المتعلق بوجود بذل العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة استنادا لنص المادة 2/03 هو مشمول ضمن الاستثناءات الواردة في المادة 2/4 أ، الأمر الذي يحول دون التمييز بينهما خاصة أن الناقل البحري دائما يتمسك بإعفائه من المسؤولية الناشئة من عدم بذل العناية اللازمة بالبضائع الخطرة والمحافظة عليها باعتباره خطأ ملاحي أو خطأ يتعلق بإدارة السفينة، و بهدف إيجاد حل لهذا الأشكال فإن الفقه يرى بوجود تفسير المادة 2/4 أ من قواعد لاهاي تفسيرا ضيقا و عدم جواز التوسع في تفسيرها.

الحالات المعفية للناقل البحري من المسؤولية الناجمة عن نقل البضائع الخطرة للناقل البحري أن ينفي عن نفسه المسؤولية متى اثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة كان نتيجة خطأ الشاحن و إهماله، أو سوء تغليف البضاعة و حزمها، أو ناتج عن عدم التصريح بالبيانات الصحيحة المتعلقة بقيمة البضاعة و طبيعتها، و عليه نجد أن أحكام الإعفاء هي مشتركة في القانون البحري الجزائري

من خلال المادة⁽³⁾ 803، و المادة 27 من القانون الفرنسي لسنة 1966، و كذا المادة 2/4 ط⁽⁴⁾ من قواعد لاهاي، على إدراج خطأ الشاحن كحالة من حالات الإعفاء التي يستفيد منها الناقل البحري، في

- 1 - تنص المادة 2/3 من قواعد لاهاي على ما يلي: « مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة و تشوينها و رصها و نقلها و حفظها و العناية بها و تفرغها بما يلزم لذلك من عناية و دقة.»
- 2 - تنص المادة 2/4 أ من نفس القواعد على ما يلي: « لا يسأل الناقل البحري أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن: أ- أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدميه الناقل في الملاحة أو إدارة السفينة.
- 3 - تنص المادة 803/ح من أمر 76-80 المتضمن القانون البحري على ما يلي: « يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: ح- أخطاء الشاحن، و لا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع.»
- 4 - تنص المادة 2/4 ط من معاهدة بروكسل 1924 على ما يلي: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن: ط- عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله.»

حين نجد أن معاهدة هامبورج 1978 أدرجت فقط حالة المعلومات غير الصحيحة المقدمة من طرف الشاحن كحالة إعفاء من خلال المادة 12.

1- خطأ الشاحن و إهماله:

إن خطأ الشاحن أو إهماله يعد من الدفوع التي أشارت إليها معاهدة بروكسل 1924 و القانون البحري الجزائري التي من شأنها إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، و هذا الدفع يقوم على أن الشاحن ارتكب خطأ أو إهمال يتعلق بالبضاعة التي تم شحنها على السفينة، و أن الناقل البحري قد بذل العناية اللازمة للمحافظة عليها، غير أن ضرر نشأ عن خطأ الشاحن.

و الملاحظ في هذا الصدد أن الناقل البحري لا يمكنه الدفع بهذا السبب إلا في مواجهة الشاحن الذي ارتبط معه بعقد، و من ثم إذا لم يصدر الخطأ من الشاحن بل من شخص غيره التز الناقل البحري من دون أن يكون تصرفه السبب في حصول الضرر، و تأسيسا على ذلك فإن الناقل البحري لن يكون مسؤولا عن الضرر اللاحق بالشحنة و الذي يكون سببه خطأ الشاحن أو إهماله أو خطأ تابعيه، إضافة إلى هذا فإن الناقل البحري بإمكانه الدفع و التخلص من المسؤولية إذا أثبت أن الشاحن يعلم أو كان عليه العلم بالمخاطر المتعلقة بالبضاعة و أنه قد بذل العناية اللازمة.

2- عدم كفاية التغليف و الرزوم:

إن هذا السبب هو من أسباب دفع المسؤولية و قد أشارت إليه المادة 2/4 ن من قواعد لاهاي و بموجبه يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه إذا أثبت أن الشاحن لم يقيم بتغليف البضاعة جيدا، و أساس هذه المسؤولية هو الخطأ، و عليه لا بد من اتباع التعليمات الخاصة بصدد الرزم و التغليف للحمولات الخطرة و الأمر يستدعي هنا الرجوع للقانون الدولي البحري للبضائع الخطرة (IMDG) الذي يقدم قائمة البضائع الخطرة و يرفقها بمعلومات تفصيلية، و كذلك نجدها في الدليل و المرشد الخاص بتغليف الحمولة في الحاويات أو المركبات (IMO/ ILO)، مع ملاحظة أن الناقل البحري للسفينة التي تحمل البضاعة الخطرة عليه مراعات تعليمات دولة العلم التي تتواجد في موانئها، فإذا كانت تتطلب التطبيق الحرفي لقانون (IMDG) و غيرها من توصيات المنظمة الدولية البحرية، فعلى الشاحن و الناقل إتباع تلك التعليمات و تنفيذها.

3- العيب الذاتي في البضاعة الخطرة:

إن سبب العيب الذاتي اشارت إليه اتفاقية بروكسل من خلال المادة 2/4 ع⁽¹⁾، و القانون البحري

1 - تنص المادة 2/4 ع من اتفاقية بروكسل 1924 على ما يلي: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن: ع- العيوب الخفية التي لا تكشفها البقطة المعقولة».

الجزائري من خلال المادة 803⁽¹⁾، و هو يعد من الأسباب التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية، فالعيب الذاتي يشمل الخسارة والفساد الذي يلحق بالحمولة بسبب بعض الخصائص الذاتية و الداخلية المتعلقة بها، كعيب يوجد بها أو خاصية ذاتية ملازمة للبضاعة تؤدي إلى فسادها و تضررها.

إن الواقع العملي يميز في هذه الحالة إذا احتج الناقل البحري بهذا السبب بين ثلاثة مواقف:

إذا كان الخطر غير معروف و معلوم للناقل فإنه سيكون مشمولاً بهذا السبب المعفي للمسؤولية.

إذا كان الخطر معروفاً للناقل و معلوماً له فعندها يجب ملاحظة إذا كان الناقل قد أخل بواجبه الخاص ببذل العناية المطلوبة للمحافظة على البضاعة الخطرة.

إذا كان الناقل البحري لا يعلم بالصفة الخطرة للبضاعة و لكن كان واجبا عليه العلم و مع ذلك فإنه لم يتخذ العناية اللازمة و التدابير التي تتطلبها البضاعة، فالناقل هنا لن يكون مشمولاً في هذه الحالة بالإعفاء من المسؤولية.

4- تحريف طبيعة و قيمة البضاعة:

إن اتفاقية بروكسل 1924 و القانون البحري الجزائري يفرضان على الشاحن القيام بتقديم بيانات صحيحة عن البضاعة الخطرة، كون هذه البيانات ضرورية لحسن سير الرحلة البحرية و ضمان عدم تعرض البضاعة و السفينة للخطر.

و بناء على هذا فإن تحريف الشاحن للبيانات المتعلقة بجنس البضاعة و قيمتها مرجعه إلى رغبة الشاحن في الاستفادة من امتيازات قد لا تتوافر له إذا ذكر القيمة الحقيقية للبضاعة أو طبيعتها الصحيحة، و مع ذلك فإن تصرف الشاحن في مثل هذه الحالة يترتب عليه المسؤولية لكن يشترط فيه التعمد، أي أن الشاحن يجب أن يتعمد تحريف البيانات من حيث النوع أو القيمة.

الخاتمة:

إن ما تبين لنا من خلال هذه الدراسة هو أن التنظيم الدولي لنقل البضائع الخطرة هو حديث النشأة و ذلك راجع للتطور التكنولوجي الذي يعرفه العالم، و ازدياد الحاجة لمثل هذه المواد و على العموم فإن مسؤولية الشاحن في هذا المجال هي مشددة، كونه يتحمل كامل المسؤولية وكافة الأضرار المباشرة و غير المباشرة التي يتكبدها الناقل البحري، و هذا بسبب عدم تنفيذ الشاحن للالتزام الواقع على عاتقه و المتمثل في إعلام الناقل البحري عن صفة و طبيعة البضاعة المشحونة، أما فيما يخص الناقل البحري في

1 - يراجع نص المادة 803/ز من أمر 80-76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

حالة علمه بطبيعة البضاعة المنقولة و قبل بنقلها فإنه يعتبر قد قبل كافة المخاطر الناشئة عنها أثناء الرحلة البحرية، غير أن النصوص القانونية البحرية أكدت أنه إذا ما تبين للناقل البحري أن البضاعة الخطرة أصبحت تشكل خطر على السفينة أو الأشخاص بإمكانه إنزالها أو جعلها غير ضارة بإتلافها دون أية مسؤولية عليه، في حين يتحمل الشاحن كافة المصاريف الناتجة عن البضاعة الخطرة، والملاحظ هو أن عملية إنزال البضاعة التي نص المشرع البحري عليها من خلال المادة 2/778 تفيد التوجه إلى أقرب ميناء لإنزالها و لا يعني رميها في البحر لأن هذا الفعل لا يتماشى مع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، كذلك عملية الإتلاف يعني جعلها غير ضارة و إبطال مفعولها و لا يفيد رميها في البحر لأن ذلك فعل مجرم سواء على الصعيد الدولي و الداخلي.