

مدى مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة اتجاه الناقل البحري طبقاً لمستجدات قواعد روتردام 2008

عمار فيصل

طالب دكتوراه

جامعة أبوبكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق

والعلوم السياسية، مخبر القانون البحري والنقل.

الملخص باللغة العربية:

إن مسؤولية الشاحن البحري في حالة نقل البضائع الخطرة اتجاه الناقل هي مشددة، وتعد من المواضيع الحساسة في مجال المسؤولية الناشئة عن نقل مثل هذا النوع من البضائع، وللشاحن إمكانية التخلص من هذه المسؤولية بالاستناد الى فكرة السببية العقدية، حيث قد يكون الإخلال الصادر من الشاحن المتمثل في عدم إعلام الناقل بصفة البضاعة الخطرة يقابله إخلال الناقل بواجب بطل العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة الخطرة أثناء عملية النقل، فيكون قد اشترك أكثر من خطأ في وقوع الضرر.

باللغة الفرنسية:

La responsabilité de l'expéditeur maritime dans le cas du transport de marchandises dangereuses la direction du transporteur sont serrés, et est l'un des sujets sensibles dans le domaine de la responsabilité du fait du transfert de ce type de produits, et la possibilité de chargeur de se débarrasser de cette responsabilité repose sur l'idée d'une causalité Streptococcus, Hathagd être une violation de l'expéditeur de ne pas informer le transporteur de marchandises dangereuses dans la violation correspondante de l'obligation de diligence raisonnable porte-héros pour maintenir les marchandises dangereuses pendant le transport, donc il a participé plus d'une erreur dans la blessure.

مدى مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة اتجاه الناقل البحري طبقاً لمستجدات قواعد روتردام 2008

مقدمة:

إن مسألة تنظيم مسؤولية الشاحن و التزاماته لم تعنى بالقدر الكافي، على غرار
التزامات

و مسؤولية الناقل البحري، كون مسؤولية الشاحن لم تكن تثار إلا عند التكلم عن
أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، على أساس أن الشاحن تعمد ذكر بيانات
غير صحيحة عن البضاعة - العادية، الخطرة - يعد سبباً لإعفاء الناقل البحري من
المسؤولية⁽¹⁾، وفيما يتعلق بمسألة نقل البضاعة الخطرة عبر المياه البحرية هو يعد من
المسائل المهمة في نطاق القانون الخاص على وجه العموم و القانون البحري خصوصاً،
لأن غالبية البضاعة المنقولة عبر الوسط المائي في مجملها بضائع خطيرة إما بذاتها أو كونها
مادة مكملية لمادة أخرى تعتبر تركيباً لها، وقد ألزم الواقع العملي و القانون على ناقل مثل
هذا النوع من البضاعة واجب بذل العناية اللازمة لتجنب الأخطار والأخطار التي قد تنجر
عنها.

ومما يجعل المسؤولية الناشئة عن نقل البضاعة الخطرة تتميز بالتعقيد هو أنه
في الكثير من الحالات المتعلقة بحوادث البضاعة الخطرة يكون مرجعها لوجود أكثر من
سبب ساهم في وقوعها، حيث تارة يكون السبب راجع لعيب في الرزوم و التغليف، في حين
يكون تارة أخرى السبب هو إخلال الشاحن بالتزامه المتمثل في إعلام الناقل البحري عن
صفة وطبيعة البضاعة المراد تحميلها على متن السفينة،

و أمام هذا التداخل فإن أسباب قيام هذه المسؤولية متعددة، و على العموم يمكن أن
تكون 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.

ولعل ما يزيد من صعوبة هذا الموضوع هو أن في الجهود الدولية على الرغم من
اهتمامها بتنظيم هذا النوع من البضاعة فإنها تظل غير كافية، لأن التجارة في حالة تطور

مستمر، حيث قد تظهر بضاعة معينة على أساس أنها خطرة، غير أن المعايير التي تبنتها الدول لتحديد صفة الخطورة بالبضاعة أم لا لا تشملها بهذا الوصف.

كما أن تحديد مفهوم البضاعة الخطرة هو محل جدال بين الفقه و القوانين الداخلية و الاتفاقيات الدولية تبعا من المنظور الذي من خلاله يتم تحديد مفهومها و نوعها، زيادة على أن الاتفاقيات الدولية في هذا المجال تركت للقوانين الداخلية حرية في وضع تعريف البضاعة الخطرة⁽²⁾.

و على ضوء ما تقدم فالإشكال المطروح هو إلى أي مدى يمكن اعتبار أن مسؤولية الشاحن اتجاه الناقل البحري هي مشددة في مجال نقل البضائع الخطرة على ضوء الاتفاقيات الدولية وخاصة اتفاقية روتردام 2008؟ وكذا القوانين الداخلية.

للإجابة على هذا الإشكال قمنا بمعالجة هذا الموضوع من خلال ثلاث جوانب:

أولا: النظام القانوني المطبق في حالة نقل البضاعة الخطرة.

ثانيا: التزامات الشاحن البحري المتعلقة بنقل البضاعة الخطرة.

ثالثا: مسؤولية الشاحن البحري المتعلقة بالبضاعة الخطرة.

رابعا: حالات إعفاء الشاحن من المسؤولية اتجاه الناقل البحري.

أولا: النظام القانوني المطبق في حالة نقل البضاعة الخطرة:

لقد خصت البضاعة الخطرة باهتمام واضح في الاتفاقيات الدولية و حتى التشريعات الداخلية، نظرا لما تسببه من أضرار و مخاطر على الأرواح و على السفينة، و حتى باقي البضائع و المحيط البحري، و تأسيسا على هذا يجب التعرف على التنظيم التشريعي الدولي و الداخلي لمسألة نقل البضائع الخطرة، و كيف قامت التشريعات الداخلية بتنظيم هذه المسألة مركزين في الدراسة على اتفاقية روتردام 2008 و المشرع البحري الجزائري.

1- موقف اتفاقية روتردام 2008 من نقل البضاعة الخطرة عن طريق البحر:

لقد اهتمت اتفاقية روتردام⁽³⁾ لسنة 2008 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا بمسألة شحن البضاعة الخطرة، و عالجتها من خلال نصين هما، نص المادة 15 من الفصل الرابع منها و قد تضمنت هذه المادة مسألة خطورة البضاعة من قبيل و واجبات الناقل البحري

وقد منحت هذه المادة للناقل حق رفض تسلم البضاعة أو تحميلها على السفينة وأن بإمكانه اتخاذ ما يراه مناسباً من تدابير إذا ما تبين له أن البضاعة تشكل خطر على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يتوقع أن تكون كذلك أثناء الرحلة، في حين المادة 32 منها والتي وردت في الفصل السابع المعنون بواجبات الشاحن اتجاه الناقل، فقد عالجت خطورة البضائع من جانب واجبات الشاحن وقد بينت من خلال الفقرة الأولى أن على الشاحن إبلاغ الناقل عن خطورة البضاعة في وقت ملائم و قبل تسليمها للناقل أو للطرف المنفذ، و حالة ما لم يفعل ذلك و لم يكن لدى الناقل أو الطرف المنفذ علم بخطورتها من مصدر آخر، عد الشاحن مسؤولاً اتجاه الناقل عن أية خسارة ناجمة أو ضرر.

كما وضحت الاتفاقية في نفس المادة من خلال الفقرة الثانية أن على الشاحن أن يضع على البضاعة الخطرة علامة أو رسم يتماشى مع القوانين و اللوائح التي تكون سارية المفعول، و حالة عدم قيامه بهذا الالتزام اعتبر مسؤولاً اتجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير.

و في المقابل فإن المنظمة البحرية الدولية IMO تتدخل بشكل مستمر و متجدد لوضع قائمة بالبضائع الخطرة، و تدرج في القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة IMDG باعتباره ملحقاً للاتفاقية، غير أنه إذا كان هذا القانون يحتوي على قائمة بالبضائع الخطرة فالإشكال يظهر بخصوص البضائع التي لا ترد في هذه القائمة، فقد أجاب القضاء البلجيكي في حكم له صادر سنة 2007 و أكد أن البضاعة لا يمكن أن تكون خطرة إلا إذا كانت مدرجة في القائمة الملحقة بقانون IMDG، و على عكس هذا الرأي فإن القضاء الإنجليزي⁽⁴⁾ يرى ضرورة فهم مصطلح البضائع الخطرة الوارد في نص المادة 06/4 من اتفاقية بروكسل 1924⁽⁵⁾ و الوارد أيضاً في قانون IMDG، و التي تنص على ما يلي: "البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل يسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها، يجوز في أي وقت قبل تفريغها، إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض و يكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن الأضرار و المصاريف الناشئة و الناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة، و إذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل و رضائه و أصبحت خطر على السفينة أو شحنتها يجوز كذلك إنزالها

من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرهما بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارة البحرية العمومية عند الاقتضاء" بمعنى موسع، حيث لا يقتصر مفهومها على تلك الدرجة وإنما يمتد ليشمل كل بضاعة تسبب ضررا للسفينة أو للبضائع الأخرى بسبب ظروف نقلها ولو لم تذكر في نصوص هذا القانون.

- محتوى قانون IMO:

يحتوي تقنين IMO على فهرس عامر بالمواد، وينقسم إلى عدة خانات: الخانة الأولى: تسمية المواد، مرتبة حسب تسلسل الحروف الأبجدية، وتكتب بالحروف الكبيرة.

الخانة الثانية: صفحة التقنين IMO.

الخانة الثالثة: رقم الأمم المتحدة ONU.

الخانة الرابعة: الصنف.

الخانة الخامسة: فئة التغليف.

الخانة السادسة: ملصقة خطرا احتياطية.⁽⁶⁾

و نشير إلى أن المنظمة البحرية IMO تحتوي على نصوص قانونية في شكل توجيهات غير ملزمة من جانب المنظمة الدولية و الدول المنظمة إليها أن تستدل بها في تعريف البضاعة الخطرة، غير أن نصوص هذا القانون أصبحت ملزمة من يناير 2003 خاصة بعد تعديل الفصل السابع من اتفاقية SOLAS⁽⁷⁾ المتعلقة بحماية الحياة البشرية في البحر، و يترتب على ذلك أن كل دولة تصادق على الاتفاقية تلتزم بنصوص هذا القانون باعتباره ملحقا للاتفاقية، و استنادا إلى التقارير المقدمة من قبل منظمة IMO فإنه بوجود أكثر من 50% من لبضائع المرزومة و الشحنات التي تنقل عبر البحر و تعد خطرة و ضارة للبيئة.

2- نظرة المشرع البحري الجزائري لعملية نقل البضائع الخطرة.

لقد خصص المشرع الجزائري من خلال نصوص القانون البحري⁽⁸⁾ موادا تنظم مسألة نقل البضائع الخطرة فنجد نص المادة 801 من خلال الفقرة الأولى و التي أكدت أن عملية نقل البضاعة الخطرة بحرا تخضع للقواعد البحرية المحددة في هذا المجال، كما نجد بعض المراسيم الصادرة اهتمت هي الأخرى بتنظيم عملية نقل هذا النوع من البضاعة نذكرها كما يلي:

- مرسوم تنفيذي رقم 79-09 الذي حدد المبادئ العامة التي تقي الأشخاص والبيئة أثناء النقل دون المساس بالاتفاقيات الدولية، كذلك المرسوم التنفيذي رقم 452-03 الذي ألغى المرسوم السابق وقد تعرض لتعريف البضاعة الخطرة من خلال مادته الثانية على أنها كل منتج و بضاعة يعرضان إلى الخطر أو يسبب أضرار بصحة المكان...، وقد حدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، وهناك مرسوم آخر رقم 01-02 مؤرخ في 06 يناير سنة 2002، وهو يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ومن خلال الفصل الخامس من الباب الثاني منه حدد كيفية نقل المواد الخطرة في الموانئ وكيفية مناولتها ويحتوي على خمس مواد من المادة 111 إلى غاية المادة 115، وقد نص من خلال المادة 111 منه على أن أحكام هذا النظام تطبق في حدود الأملاك العمومية المينائية على المواد الخطرة و/أو المعدية كما تم تحديدها وتصنيفها في القانون الدولي للبضائع الخطرة للمنظمة البحرية الدولية، كما قد تضمنت المادة 113 من نفس المرسوم على أن المواد الخطرة عند دخولها للميناء يجب الحصول على ترخيص كتابي يقوم المجهز أو وكيل السفينة إلى الإدارة المعنية داخل الميناء قبل اثنتان وسبعون ساعة، ويؤكد هذا التصريح أربع وعشرون ساعة قبل وصول السفينة.

وفي سنة 2008 صدر مرسوم تنفيذي⁽⁹⁾ رقم 327-08 الذي تضمن إلزام ربابنة السفن التي تكون محملة ببضائع من النوع الخطر أو السام بوجوب الإخطار عند وقوع أي حادث في البحر،

وأكد هنا المرسوم من خلال مادته الخامسة على أنه يجب أن يكون الإخطار هذا متضمنا كمية المادة الخطرة وكذا حالتها والمقدار المحتمل إلقاءه في البحر، وكذا وصف التغليف والعلامات المميزة لهذا النوع من الحمولة، وفي ذات السياق انضمت الجزائر لبروتوكول المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة لسنة 2005 وقد صادقت عليه بموجب المرسوم الرئاسي رقم 271-10⁽¹⁰⁾ وتضمن هذا البروتوكول نقل المواد الخطرة على متن السفن منها المواد الكيماوية والهشة.

ثانيا: التزامات الشاحن البحري في ظل قواعد روتردام 2008.

لقد وضعت اتفاقية روتردام لسنة 2008 من خلال المواد 27، 28، 29 الالتزامات العامة المفروضة على الشاحن فيما يتعلق بتسليم البضاعة للناقل بهدف نقلها، و

التعاون مع الناقل البحري فيما يتعلق بعملية النقل و كذا بوجوب توفير البيانات و المعلومات اللازمة المتعلقة بنوعية البضاعة و طبيعتها و ترتيبا على هذا سنعالج التزامات الشاحن البحري كما يلي:

1- الالتزام بتسليم البضاعة للناقل البحري:

لقد اهتمت قواعد روتردام من خلال المادة 27 بواجب الشاحن اتجاه الناقل البحري المتمثل في تسليم البضاعة له و على ضوء هذا النص يتعين على الشاحن تقديم البضاعة جاهزة لعملية النقل ما لم يوجد اتفاق على خلاف هذا، و الشيء الملاحظ هو أن هذه الاتفاقية أكدت على حالة البضاعة التي يجب تسليمها حيث ألزمت الشاحن من خلال الفقرة الأولى من المادة السابقة بتسليم البضاعة و هي جاهزة لعملية النقل، و لم تدع مجالا لاجتهاد القضاء في تحديد معناها، بل أوضحت أن البضاعة يجب أن يكون بمقدورها تحمل ظروف النقل المخصص لها خاصة إذا كانت من نوع خطر.

إن هذا المعنى المحدد من خلال الفقرة الأولى أكدت الفقرة الثالثة من نفس المادة لكن في صورة أخرى للنقل، و هي بتعبئة البضاعة في الحاوية، و في هذا الفرض يجب عليه أن يقوم بتسديد محتوى الحاوية من الداخل على نحو ملائم و بعناية جيدة، و بطريقة لا تزيد من خطورة البضاعة.

و ما تم ملاحظته في هذا المجال هو أن اتفاقية بروكسل لم تعالج مسألة النقل بالحاويات، و لم تتعرض كذلك إضافة إلى قواعد هامبورج للالتزام المتمثل في تسليم البضاعة للناقل بهدف نقلها.

* رفض الناقل تسلم البضاعة الخطرة من الشاحن:

إن الناقل البحري له إمكانية رفض تسلم البضاعة الخطرة من الشاحن، و قد نصت المادة 15 من قواعد روتردام على أنه بغض النظر عن أحكام المواد 11 و 13 فإن الناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض أخذ البضاعة أو شحنها، كما بإمكانه أن يتخذ كل ما يراه من تدابير معقولة و مناسبة بما فيها تنزيل البضاعة أو إتلافها أو إبطال مفعولها حالة ما إذا شكلت خطرا داهما على حياة الأرواح أو الممتلكات الخاصة أو البيئة.

و عليه فإن هذا النص يجعلنا نسجل بعض الملاحظات التي تتمثل في:

- إمكانية الناقل أو الطرف المنفذ زيادة إلى رفض استلام البضاعة و اتخاذ العديد من التدابير التي تكون معقولة، و قد تركت مسألة تقدير هذه التدابير للناقل

لكن النص ذكر بعض الأمثلة عن هذه التدابير المتمثلة في تفريغ البضاعة، إتلافها، و عليه فإن سلطة الناقل في هذا الفرض هي واسعة مما يجعله قد يتعسف في استعمال حقه.

- كذلك النص لم يقف عند تقدير هذه السلطة للناقل في حالة نقل المواد الخطرة، عندما تكون قد شكلت خطر فعلياً، بل امتد هذا إلى الحالة التي يرى فيها الناقل أن البضاعة من هذا النوع يحتمل أن تشكل خطر.⁽¹¹⁾

و ما تبين لنا من خلال المادة 15 من قواعد روتردام أنها منحت للناقل سلطتين: تتمثل الأولى في إمكانية تقدير الخطورة التي قد تصبح عليها الخطورة في مدة مسؤولية الناقل البحري أي أثناء الرحلة البحرية،

و تتمثل الثانية في إمكانية تقدير التدابير الواجب اتخاذها في هذا الموضوع والتي تبدأ من رفض استلام البضاعة الخطرة إلى غاية الإتلاف، أما فيما يتعلق باتفاقية بروكسل و قواعد هامبورج، فقد وضعوا نصوصاً تعالج مسألة نقل البضاعة الخطرة، وهي نصوص منحت في مجملها عدة حقوق للناقل لكن الشيء الذي جادت به اتفاقية روتردام بتعبير صريح ولم تتضمنه الاتفاقيات (بروكسل و هامبورج) هو إعطاء الناقل حق رفض تسلم البضاعة، بل يمكن أن يكتشف من خلال النصوص التي تعالج موضوع نقل البضائع الخطرة⁽¹²⁾ و نذكر على سبيل المثال المادة 06/04 من اتفاقية بروكسل التي بينت أن البضاعة القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة و لم يكن الناقل أو الوكيل ليسمح بشحنها في السفينة عند علمه بنوعها أو طبيعتها.

و بالرجوع لأحكام القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع قد نص من خلال المادة 778 على أنه في حالة عدم إعلام الناقل أو من يمثله من قبل الشاحن عن البضاعة محل النقل أنها قابلة للاشتعال أو الانفجار أو أن طبيعتها خطيرة، و التي لم يكن الناقل عند معرفة نوعها ليقبل بتحميلها، فقد منحه المشرع إمكانية تنزيلها من السفينة أو إتلافها بجعلها غير ضارة من خلال إبطال مفعولها، و في نفس المادة قرر المشرع قيام مسؤولية الشاحن عن كل ضرر أو مصاريف ناجمة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة عند شحنها.

و في ذات السياق تضمنت المادة من خلال الفقرة الثانية حالة ما إذا كان الناقل يعلم بطبيعة البضاعة الخطرة و أصبحت تشكل خطراً على السفينة أو الحمولة،

فبإمكانه كذلك تنزيلها بنفس الشكل الذي حملت به أو إتلافها أو جعلها غير ضارة دون أية مسؤولية على الناقل ما لم تحصل خسارة مشتركة.

2- التزام الشاحن البحري بتوفير البيانات والمعلومات اللازمة لنقل البضاعة الخطرة:

إن الالتزام المقدر على الشاحن بخصوص تقديم المعلومات اللازمة لنقل البضاعة نصت عليه اتفاقية روتردام 2008 من خلال مواد متفرقة، نذكر منها المادة 29 و المادة 31 كون هذين النصين أكدا على وجوب أن يقوم الشاحن بتزويد الناقل و في وقت مناسب كل ما يخص البضاعة من معلومات وتعليمات، أما بالرجوع لأحكام المادة 32 المتعلقة بنقل البضائع الخطرة موضوع دراستنا فنجدها قد بينت أن الشاحن عليه أن يبلغ الناقل عن خطورة البضاعة في أجل مناسب وقبل تسليمها له، هذا ما يفيد أنه يجب منحه فرصة القبول أو الرفض لنقل مثل هذا النوع من الحمولات كما قررتة الاتفاقية.

إضافة إلى ذلك يتعين على الشاحن أنه يضع علامات أو رسوم مميزة لهذه البضائع ولا بد أن يكون ذلك وفقا لما تقضي به القوانين والأنظمة الموضوعة من قبل السلطات العمومية في أي دولة تتصل بمرحلة النقل وإلى غاية وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ.

إن هذا الالتزام هو مقدر على الشاحن حتى في اتفاقية بروكسل و هامبورج، حيث أن المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل نصت على أن الشاحن يعتبر ملزما بضمان صحة العلامات و بيانات البضاعة، و المادة 13 من اتفاقية هامبورج كذلك وضحت صراحة على وجوب إخطار الشاحن للناقل بصفة البضاعة الخطرة، و المادة 17 من نفس الاتفاقية أقرت أن الشاحن يضمن صحة البيانات المقدمة من قبله للناقل حول البضاعة من نواحي القيمة والطبيعة والنوع...

وبالرجوع لأحكام اتفاقية روتردام فقد نصت من خلال المادة 55 تحت عنوان "تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية" على أشخاص آخرين غير الشاحن هم الطرف المسيطر والشاحن المستندي، على اعتبار أنهما مسؤولين كذلك عن واجب إعطاء الناقل لمعلومات إضافية عن البضاعة محل النقل، وقد عرفت المادة 01 من خلال الفقرة الثالثة عشر من قواعد روتردام أن الطرف المسيطر هو الشخص الذي له الحق بمقتضى المادة 51 أن يمارس حق السيطرة، وقد بينت الفقرة 12 من نفس

المادة أن حق السيطرة على البضاعة يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات للناقل بشأن البضائع وفقا لأحكام الفصل العاشر من هذه القواعد.

و الملاحظ من خلال استقراء نص المادة 55 من قواعد روتردام هو أن الطرف المسيطر يوفر للناقل ما قد يحتاجه من معلومات حول البضاعة لأداء عملية النقل و يكون ذلك في حالتين هما:

الحالة الأولى: عند عدم توفير الشاحن هذه المعلومات للناقل ولم تكن متاحة في حدود المعقول من مصدر آخر.

الحالة الثانية: هي أن الطرف المسيطر لا يوجه هذه المعلومات للناقل أو الطرف المنفذ إلا في حالة ما إذا طلب منه ذلك.

و من خلال الفقرة الثانية من نفس المادة ذكرت أنه حالة ما إذا تعذر على الناقل وبعد بذله للمجهود المعقول أن يحدد مكان الطرف المسيطر، أو تعذر على الطرف هذا تزويد الناقل بالمعلومات أو الوثائق الوافية، و على الشاحن توفيرها، و حالة ما لم يتمكن الناقل من العثور على الشاحن يأتي دور الشاحن المستندي بتوفير تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات التي يحتاجها الناقل، و على هذا فإن الملاحظ هو أن الاتفاقية قامت بوضع ترتيب على الناقل البحري احترامه، كما أن المقصود بالشاحن المستندي هو أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بالشاحن في مستند الناقل أو سجل الناقل الإلكتروني، و يقع عليه واجبات و مسؤوليات الشاحن هذا طبقا للفصل السابع من قواعد روتردام ومقتضى المادة 55.

ونشير إلى أن مثل هذا التنظيم المفصل المتعلق بالتزام الشاحن بتوفير المعلومات لم تذكره اتفاقية بروكسل ولا اتفاقية هامبورج، فقواعد روتردام جاءت أكثر تنظيما و تفصيلا في هذه المسائل.

أما بخصوص المشرع الجزائري فقد أقر من خلال المادة 753 من القانون البحري أنه يجب على الشاحن تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة محل النقل، و يحب أن تكون صحيحة و دقيقة و حقيقية، كون الشاحن يعد ضامنا للناقل صحة تصريحاته فيما يتعلق بالعلامات المميزة للبضائع و نوعها، و في نفس الوقت يكون الشاحن مسؤولا عن الأضرار التي من الممكن أن تلحق بالسفينة أو البضائع عند قيامه بأي خطأ سواء منه أو من وكلائه، و الملاحظ هو أن الجزاء المقدر له في هذه الحالة هو

إمكانية إعفاء الناقل البحري من المسؤولية،⁽¹³⁾ وكذلك نجد المادة 778 من القانون البحري من خلال فقرتها الأولى بينت إنه إذا لم يعلم الناقل من قبل الشاحن عن البضاعة الخطرة المراد شحنها، فبإمكانه اتخاذ إجراءات معنية اتجاه هذا النوع من البضاعة دون أية مسؤولية عليه، ومن خلال استقراء الفقرة الثانية يتبين كذلك أنه في حالة علمه (الناقل) بطبيعة البضاعة الخطرة يمكنه أن يتخذ تدابير معنية اتجاه البضاعة حالة ما إذا تبين له أنها تشكل خطراً على الأرواح أو السفينة، ونشير هنا إلى أن علم الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة يكون على أساس ما أثبتته التقدم العلمي من كون هذا النوع من البضاعة تتصف بالخطورة أم لا، وعلى هذا فعلم الناقل هنا هو على حسب ما هو متاح ومتوفر له من معلومات علمية دالة على ذلك، وفي الحالة التي لم تكن لديه المعلومات اللازمة لتحديد مدى خطورة البضاعة أو كانت لديه لكنها غير يقينية، فإن لا يعد على علم كامل بالصفة الخطرة ولا أنه رضي بنقلها.

3- التزام الشاحن بالتعاون مع الناقل البحري:

إن هذا الالتزام هو من مستجدات قواعد روتردام 2008 حيث لم تذكره الاتفاقيات السابقة، وقد نصت عليه من خلال المادة 28 الذي يتبين من خلاله أن الالتزام بالتعاون مع الناقل الواقع على عاتق الشاحن و الناقل معاً، هو التزام تبادلي، و هو اختياري لكل منهما، و ما يدل على هذا هو أن النص لم يضع أي جزاء يوقع على الشاحن أو الناقل حالة عدم التعاون.

و الجدير بالذكر هو أن الواجب هذا هو متعلق بالمعلومات المتعلقة بمناولة البضاعة ونقلها بصورة صحيحة، وليقوم الشاحن بتوفير هذه المعلومات للناقل شرطان هما:

- تقديم الناقل للشاحن طلباً بتوفير هذه المعلومات.
- أن يكون الشاحن يحوز هذه المعلومات في الوقت الذي يطلبها الناقل، أو أن يكون بمقدور الشاحن توفير هذه المعلومات في حدود المعقول ولم تكن هذه المعلومات متوافرة في الحدود المعقولة لدى مصدر آخر غير الشاحن.

ثالثاً: مسؤولية الشاحن الموضوعية اتجاه الناقل:

يمكن أن يسأل الشاحن عن الأضرار التي تلحق الناقل أو السفينة على أساس المسؤولية الموضوعية، ويدخل ضمن مسؤولية الشاحن على أساس الضمان مسؤوليته على عدم صحة البيانات التي يدلي بها للناقل وفقاً للمادة 31 من قواعد روتردام، وكذا مسؤوليته في حالة نقل البضاعة الخطرة (موضوع بحثنا)، وسنعالج هذه الحالات على التوالي:

1- قيام مسؤولية الشاحن البحري عن عدم تقديم معلومات وبيانات غير صحيحة:

لقد عالجتنا مسألة تقديم المعلومات والبيانات اللازمة من قبل الشاحن للناقل مسبقاً، وتبين لنا الاتفاقية تميزت بين نوعين من البيانات، كون هناك نوع من المعلومات الذي يساهم في تسهيل حركة البضاعة من جانب المناولة ودخولها وخروجها من الموانئ وفي هذه الحالة تقوم مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ الواجب الإثبات، وعليه فالشاحن يسأل إذا ما أثبت الناقل أن الضرر الذي تكبده ناجم عن ارتكاب الشاحن خطأً بواجباته المتعلقة بالإدلاء بالمعلومات الصحيحة طبقاً للمادة 30 من اتفاقية روتردام.

أما النوع الثاني من المعلومات المتصلة بتفاصيل العقد ومن بينها وصف البضاعة وتعيينها حسب نص المادة 31 من الاتفاقية، فهذه المعلومات لازمة لإعداد تفاصيل العقد والتي نذكر منها العلامات والرموز الدالة على نوعية البضاعة، والوزن والكمية...، وحالة ما قام الشاحن بتقديم معلومات غير صحيحة متعلقة بهذه النواحي يلتزم بتعويض الناقل عما لحقه من ضرر من جراء عدم الصحة في هذه المعلومات حتى في الحالة التي يكون فيها حسن النية، وتقام مسؤوليته في هذه الحالة على أساس الضمان لا على أساس الخطأ الواجب الإثبات.

2- قيام مسؤولية الشاحن في حالة نقل البضاعة الخطرة:

لقد أشارت اتفاقية روتردام 2008 من خلال المادة 32 أنه عندما تكون البضائع الخطرة تشكل خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، يتوجب على الشاحن القيام بما يلي:

أ- تبليغ الناقل بخطورة البضاعة في وقت مناسب قبل أن تسلم له أو للطرف المنفذ الذي يعمل لحساب الناقل، و حالة قيامه بهذا الإخطار كان مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر ناتج عن عدم الإعلام.

ب- قيام الشاحن بوضع علامات تعريف على البضاعة الخطرة بما يتوافق مع القوانين و الأنظمة السارية المفعول، وكيفية السيطرة على خطورتها، و حالة إخلال بهذا العمل كان مسؤولاً عن الأضرار التي يتكبدها الناقل.

و في كل من هاتين الحالتين يتوجب على الشاحن حالة إخلاله تعويض الناقل عن الأضرار التي تصيبه، و تكون مسؤوليته هنا قائمة على أساس الضمان، و يكفي الناقل في هذه الحالة إثبات إصابته بضرر من جراء عدم قيام الشاحن بهذه الالتزامات.⁽¹⁴⁾

و أما بخصوص اتفاقية بروكسل فقد نصت من خلال المادة 04 في فقرتها السادسة التي منحت للربان إمكانية إنزال البضاعة حتى لو كان الناقل لا يعلم بنقلها حالة ما إذا علم بطبيعتها، و المسؤولية المقدرة على الشاحن عن الأضرار التي تقع جراء نقل البضاعة الخطرة، هو أنه يكون مسؤولاً عن الأضرار و المصاريف الناتجة سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة من شحنها في السفينة.

في حين أن الشاحن يعفى من دفع التعويض إذا قام بتحميل البضاعة بعلم الناقل، أي في حالة ما إذا قام بإخطار الناقل عن خطورتها قبل تسليمها له.

أما عن اتفاقية هامبورج 1978 تعرضت لمسألة البضائع الخطرة من خلال المادة 13 في الفقرة الرابعة وهي أحكام تشبه نوعاً ما أحكام اتفاقية بروكسل.

رابعاً: إعفاء الشاحن من المسؤولية:

طبقاً لما ورد في الفقرة الثانية من المادة 30 من قواعد روتردام فإنه و باستثناء الحالة المتعلقة بالخسارة الناجمة عن إخلال الشاحن بواجبه المذكور في المادة 02/31 و المادة 32، فإنه يعفى الشاحن من مسؤوليته جزئياً أو كلياً إذا ما كان سبب الخسارة أو الضرر لا ينسب لخطأ ارتكبه الشاحن أو أي شخص آخر مذكور في المادة 34 من الاتفاقية.

و على هذا فقد تم استثناء حالتين من حالات الإعفاء من المسؤولية، و عليه فإنه لا يمكن أن يمنح للشاحن الإعفاء إذا أخل بواحدة منهما.

- صحة المعلومات التي يقدمها بموجب الفقرة الأولى من المادة 31، وهي تلك التي تكون ضرورية لإعداد تفاصيل العقد مع الناقل.
 - القواعد المنظمة لنقل البضاعة الخطرة كأن لا يقوم بإخطار الناقل عن طبيعة البضاعة في وقت ملائم و قبل تسليمها له، أو حالة عدم وضعه للعلامات اللازمة للدلالة على نوعها و خطورتها، و لو اصبحت تحذيرية أو كيفية تجنب هذه الخطورة.
- أما فيما عدا هاتين الحالتين فالشاحن يعفى من مسؤوليته متى اثبتت الخسارة أو الضرر راجع لسبب آخر غير خطئه.
- غير أن ما يجب الإشارة إليه هو حالة وجود سببان يكونان قد ساهما في وقوع الضرر، حيث يكون الأول يخص الشاحن الذي يتمثل في عدم الكشف عن طبيعة الحمولة طبقا للمادة 32، والثاني يخص الناقل البحري في عدم إعداده سفينة صالحة لنقل بضاعة من هذا النوع، فهل في هذه الحالة يمكن تعويض الناقل البحري؟
- بالرجوع لأحكام قواعد روتردام 2008، فإن الضرر الذي يكون قد حصل باشتراك سببان، الأول يكون على أساس إخلال الناقل بواجباته المنصوص عليها في المادة 17 من خلال الفقرة السادسة، والثاني يكون متعلق بإخلال إعفاء الشاحن كليا أو جزئيا إذا كان سبب من الأسباب التي شاركت في وقوع الخسارة لا ينسب له، كذلك نفس الأمر بالنسبة للناقل البحري يمكن أن يعفى كليا أو جزئيا إذا كان سبب من الأسباب التي ساهمت في وقوع الخسارة لا ينسب له.
- أما بخصوص عبئ الإثبات، فإن اتفاقية روتردام ألقت عبئ الإثبات على من يدعي إعفائه من المسؤولية، يقع عليه عبئ إثبات ذلك شرط أن تكون مسؤولية الشاحن الذي يدعي إعفاء نفسه كليا أو جزئيا من المسؤولية، أن تكون مسؤوليته على أساس الخطأ، وعليه إذا كانت مسؤولية الشاحن قائمة على الحالات التي تكون فيها مسؤوليته مشددة لا يستطيع الإدعاء بإعفاء نفسه من المسؤولية كليا أو جزئيا كما هو الأمر عليه فيما يخص بمسؤولية الشاحن في المادة 02/31 و المادة 32 من قواعد روتردام 2008.

الخاتمة:

- من خلال دراستنا لموضوع مسؤولية الشاحن البحري اتجاه الناقل عند نقل البضاعة الخطرة على ضوء مستجدات قواعد روتردام 2008، تبين لنا ما يلي:
- إن طبيعة مسؤولية الشاحن البحري بخصوص نقل البضائع الخطرة هي مسؤولية مشددة، حيث يسأل فيها الشاحن اتجاه الناقل البحري عن جميع الأضرار المباشرة وغير المباشرة التي تكون قد لحقت الناقل البحري من جراء عدم الكشف عن طبيعة البضاعة الخطرة من قبل الشاحن.
 - إن الناقل البحري حالت ما إذا علم بطبيعة البضاعة الخطرة التي يراد شحنها و مع ذلك قبل نقلها، فإن هذا يعني أنه قد قبل كل المخاطر التي تنشأ عند نقلها، لكن إذا ما تبين له أنه تشكل خطراً على السفينة والأرواح فبإمكانه تفريغها أو جعلها غير ضارة دون أية مسؤولية عليه ما لم تتحقق الخسارة المشتركة.
 - إن قواعد روتردام 2008 عالجت أكثر من غيرها أمر حقوق والتزامات الشاحن و توضيح مسؤولياته، بوضعها فصلاً كاملاً و هو الفصل السابع تحت عنوان واجبات الشاحن اتجاه الناقل من المادة 27 إلى غاية المادة 34.
 - وضعت قواعد روتردام بشكل صريح على عاتق الشاحن التزامات معينة بتوفير كافة المعلومات والبيانات المتعلقة بالبضاعة محل النقل، وإخطار الناقل عن صفة البضاعة قبل تسليمها له، مع وضع العلامات اللازمة و الدالة على نوعية البضاعة الخطرة بما يتماشى مع القوانين والأنظمة السارية المفعول.
 - استحدثت اتفاقية روتردام التزام جديد على عاتق الشاحن من خلال المادة 28 المتمثل في واجب التعاون مع الناقل والواضح أنه التزام تبادلي بين الناقل والشاحن ومفاده تقديم المعلومات المتعلقة بمناولة البضاعة ونقلها بطريقة صحيحة.
 - إن ما يميز هذه الاتفاقية هو أنها عالجت مسألة مسؤولية الشاحن بشكل دقيق، كونها لم تبني مسؤولية الشاحن على أساس واحد، بل أثارت مسؤوليته على أساس الخطأ الواجب الإثبات، وأضافت قيام مسؤوليته الموضوعية (الضمان).

قائمة المراجع:

- 1- د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن و مسؤوليته في ضوء قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.
- 2- د. وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضاعة الخطرة، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2015.
- 3- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، المعروفة بقواعد روتردام 2008.
- 4- London Arbitration, 13/01 lioyds Maritime Law wesletter (LMNL)&62.24Mai2001
- 5- اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، وقد دخلت حيز التنفيذ عام 1931، وقد عدلت بموجب بروتوكول فسبي لسنة 1968، وتم تعديلها مرة أخرى سنة 1979، وقد انضمت إليها الجزائر دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64-71، جريدة رسمية رقم 28.
- 6- [http://www.imo.org/includes/blast DATA.onlg.asp/data-id%3D 7999/imagodangerous goods focus 1997.pdf](http://www.imo.org/includes/blast%20DATA.onlg.asp/data-id%3D7999/imagodangerous_goods_focus_1997.pdf)
- 7- صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في 17 نوفمبر 1974 و بروتوكولها التطبيقي المؤرخ في 17 فبراير 1978، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510، المؤرخ في 27 غشت 1983، الجريدة الرسمية رقم 36.
- 8- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.
- 9- مرسوم تنفيذي رقم 08-327 مؤرخ في 02 شوال 1429 الموافق ل 21 أكتوبر 2008 يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضاعة خطرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، الجريدة الرسمية رقم 61.

- 10- مرسوم رئاسي رقم 10-271 مؤرخ في 26 ذي القعدة 1431 الموافق لـ 03 نوفمبر لسنة 2010، يتضمن التصديق على بروتوكول سنة 2005، المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة في الجرف القاري، المحرر بلندن في 14 أكتوبر سنة 2005، الجريدة الرسمية رقم 68.
- 11- د. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، 2009.
- 12- للاستزادة في الموضوع: أنظر د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن البحري، المرجع السابق، ص 87.
- 13- د. محمد كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978، منشأة المعارف الإسكندرية، 1998.
- 14- د. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى، 2011.

