

مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع

قرارية قويدر⁽¹⁾

مقدمة:

نشأ الصراع منذ القدم بين الشاحن والناقل في علاقة قائمة على أساس عقد النقل البحري، بسبب اصطدام مصالح طرفيه، فكان الناقل يفرض شروطه باعتباره الطرف القوي في العلاقة العقدية، نظرا لتوافر وسائل النقل البحري لديه وكان الشاحن مرغما على قبولها بسبب حاجته الماسة لخدمة النقل.

وفي سنة 1893 صدر قانون هاتر الأمريكي الذي جاء لمنع إساءة استخدام الملاك والناقلين لحرية التعاقد، التي يتمتعون بها وزاولوها بالفعل لصالحهم، هذا القانون الأخير لم يكن الرائد فقط في مجال القانون الدولي، المتعلق بنقل البضائع بطريق البحر بموجب سندات الشحن وإنما كان الأساس الذي استوحيت منه الكثير من الدول البحرية قوانينها والاتفاقيات الدولية⁽²⁾.

ظهرت معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد سندات الشحن في 25/8/1924⁽³⁾ ويعود الدافع لنشأتها إلى الصراع الحاصل بين الشاحنين والناقلين على شروط الإعفاء من المسؤولية، خاصة شرط الإهمال هدفها هو القضاء على هذه الشرط، إقامة التوازن العقدي لإرضاء طرفي عقد النقل البحري، لكنها لم تفلح في ذلك إذ يؤاخذ عليها أنها مالت لصالح الناقلين بالإضافة إلى أن بعض قواعدها تتسم بالغموض.

وأمام إلحاح الدول النامية واعتراضاتها المستمرة على معاهدة بروكسل والبروتوكول المعدل لها لسنة 1968، أقامت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بدراسة الوضع وقدم مشروع معاهدة تحكم مسؤولية الناقل البحري في 31 مارس 1978، انعقد مؤتمر في هامبورج في ألمانيا حيث تمت الموافقة على تبني اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر سنة 1978، تعرف باسم قواعد

1 طالب دكتوراه سنة أولى. تخصص القانون البحري والنقل. جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

2 أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية 1979، ص 26.

3 انضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن بموجب المرسوم رقم 6-70-4 المؤرخ في 07/04/1964، ج رعد 29، الصادر في 07/04/1964: لكنها لم تصادق على بروتوكولي تعديل هذه الاتفاقية فإذ كان في سنة 1968 والثاني سنة 1979.

هامبورج⁽¹⁾.

ويظهر بعض المستجدات في العالم كاستعمال التكنولوجيا في النقل وظهور النقل بالحاويات واعتبار النقل من الباب إلى الباب كمرحلة من مراحل النقل البحري، أخذت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي CNUDCI على عاتقها إعداد مشروع اتفاقية جديدة متعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر جزئياً أو كلياً المسماة بقواعد روتردام لسنة 2008 التي لم تدخل حيز النفاذ بسبب عدم وصولها للنصاب القانوني وهو مصادقة 20 دولة عليها وهو ما جاء في المادة 94 منها، بالرغم من توقيع 21 دولة عليها فلم تحظى هذه الاتفاقية سوى بمصادقة 3 دول فقط.

فالهدف الذي نحاول الوصول اليه من خلال هذا البحث هو تسليط الضوء على مسؤولية الشاحن البحري من خلال طرح التساؤل التالي: هل حقيقة هناك نظام قانوني دولي موحد يحكم مسؤولية الشاحن ويحقق التوازن العقدي بين المصالح المتعارضة في عقد النقل البحري للبضائع؟

وللإجابة على التساؤل كان لابد من التطرق إلى مبحثين الأول يعالج التزامات الشاحن والثاني يتناول مسؤولية هذا الأخير وهذا سيكون وفقاً للاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري

المبحث الأول: التزامات الشاحن البحري

على غرار كل عقد ملزم لجانبيين حتماً سينتج أثراً على عاتق طرفيه والتي تتمثل في التزامات الناقل والشاحن، ما يهّمنا في هذا المبحث هو التزامات الطرف الأخير بحكم موضوع الدراسة إذ يلتزم الشاحن بموجب عقد النقل البحري للبضائع تجاه الناقل بالتزامات عديدة، يمكن تقسيمها إلى نوعين: التزامات الشاحن المتعلقة بالبضاعة (المطلب الأول)، التزامات الشاحن المالية والاتفاقية والتي تتعلق بطرفي عقد النقل أكثر من البضاعة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات الشاحن المتعلقة بالبضاعة

إن فكرة مخاطر البحر والتي يجب أخذها في الحسبان، لتفادي حصول الأضرار للبضائع والأشخاص تفرض اتخاذ بعض التدابير للبضاعة حتى تصل هذه الأخيرة سالمة إلى صاحبها، فهي في مجملها تتعلق بالبضاعة، لذلك اقتضى الأمر تقسيم هذه الالتزامات إلى: الالتزام بتهيئة البضاعة للنقل (الفرع الأول)، تعريف البضاعة كتابة (الفرع الثاني)، تسليم البضائع للناقل (الفرع الثالث) والتزامات الشاحن الخاصة بحالة نقل البضائع الخطرة (الفرع الرابع).

1 جلال وفاء محمددين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 1995، ص15.

الفرع الأول: الالتزام بتهيئة البضاعة للنقل

انفردت اتفاقية روتردام بالتطرق لهذا الالتزام دون غيرها من الاتفاقيات البحرية الدولية، إذ تعرضت له في المادة 27 في الفصل السابع المعنون واجبات الشاحن تجاه الناقل، فنصت هذه الأخيرة بوجود تسليم الشاحن البضائع للناقل مهيأة وجاهزة للنقل، أي بحالة تضمن تحملها للظروف البحرية، بما في ذلك ما تفتضيه ظروف النقل، من تحميل البضائع، مناولتها و تستيفها و ربطها، تثبيتها و تفرغها، كذلك تهيئتها بحالة تمنع الإضرار بالممتلكات و الأشخاص الموجودين على متن السفينة.

ونصت نفس المادة السابقة في فقرتها الثالثة على أنه في حالة النقل بالحاويات، يجب على الشاحن أن يتولى تعبئة البضائع في الحاوية أو عربة، فيقوم بما يلزم من تستيف البضائع من ربطها و تثبيتها داخل الحاوية، أو العربة بعناية و بكيفية مناسبة، كي تحوّل دون تضررها و دون الإضرار بالأشخاص و الممتلكات المنقولة معها على متن السفينة.

ويندرج تحت مفهوم صلاحية الحاوية للحمولة أيضا تنظيفها و تزويدها بوسائل التهوية، حسب الحمولة التي يراد أن تستعمل الحاوية في نقلها، نذكر من أسباب عدم صلاحية الحاوية للحمولة إلى تضرر البضاعة بسبب عرق الحمولة أو التكتيف، فيعالج ذلك عادة بإضافة خزان لتجميع الماء المكثف نتيجة للتقلبات الجووية التي تصادفها الحاوية، خلال الطريق أو باستعمال حاويات ذات مصرف في أرضيتها يسمح للماء المكثف بالخروج ولا يسمح للماء الخارجي بالدخول إليها⁽¹⁾.

وعند تصاب البضاعة بضرر أثناء الرحلة البحرية و متى ذلك رجع إلى عيب غير ظاهر في الحاوية، أو في طريقة رص البضاعة داخلها و كانت هذه الأخيرة مقدمة من الشاحن، فإن الناقل يستطيع الاعتماد على العيب الذاتي في البضاعة أو عدم كفاية التغليف كسبب يستند إليه لإعفاء من المسؤولية⁽²⁾ كما أن التغليف يتشابه مع تحزيم البضاعة من ناحية الدور الذي يؤديه في الحفاظ على سلامة البضائع أثناء الرحلة البحرية، حتى لا تتأثر بحركة السفينة و أعمال الشحن و التفرغ.

الفرع الثاني: التعريف بالبضاعة كتابيا

تعرضت لهذا الالتزام المادة 3 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 اعتبرته من البيانات المعتادة في سند الشحن، فأوجبت على الشاحن أن يقدم بيانا كتابيا يوضح فيه العلامات الرئيسية التي تعرف

1 أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، سنة 2004 منشأة المعارف بالإسكندرية ص 243
2 عبد القادر حسن العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، سنة 1983، ص 236.

وتميّز البضاعة عن غيرها من البضائع الأخرى، للتحقق من نوعها قبل الشحن فيجب أن تكون هذه العلامات مطبوعة وظاهرة للعيان على البضائع المغلقة وغير المغلقة وعلى الصناديق، بحيث تبقى قراءتها سهلة ولا تزول حتى نهاية الرحلة البحرية.

ويجب أن يقوم الشاحن بتقديم البيانات الخاصة بالبضائع كتابيا عند تسليمها للناقل، من حيث نوعها، وزنها، كيفية حزمها، عدد الطرود التي تشملها، حالتها الظاهرة وغير ذلك من البيانات التي قد يطلبها الناقل، أو يقررها القانون لتعيين ذاتية البضائع وتقيده هذه البيانات في سند الشحن⁽¹⁾، هو أيضا ما تعرضت له اتفاقية هامبورغ في المادة 15 وقواعد روتردام في المادة 36 إلا أن هذه الأخيرة أضافت على سابقتها ذكر سجل النقل الإلكتروني وأن إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من بيانات العقد لا يمس بصحة مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني .

والتزام الشاحن بتقديم البيان الكتابي عن البضاعة يحمل في طياته التزام آخر يتسم بالشدّة والصعوبة في الوفاء به وهو ما سيأتي بيانه:

-التصريح الصحيح عن البيانات

تطبيقا لمبدأ حسن النية في تنفيذ العقود، فإنه يجب على الشاحن أن يقدم للناقل البيانات الصحيحة عن البضاعة محلّ النقل، ليتمكن هذا الأخير في المقابل من تنفيذ التزامه بحسن نية⁽²⁾.

ويرى العميد « Rodière » والبرفسور « Emanuel du pontavice » أن الإخلال بالتزام في تقديم تصريح صحيح يرتب جزاء ثقيلًا عليه، فالمادة 19 من القانون الفرنسي تحمل الشاحن المسؤولية تجاه الناقل عندما يقدم التصريحات غير المضبوطة، سواء قصد ذكر بيانات غير صحيحة أم لا، بالإضافة إلى أن المادة 31 من نفس القانون تحفي الناقل في كل الأحوال عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة بسبب ذلك⁽³⁾.

وتوافقت أحكام الاتفاقيات الدولية بشأن هذا الالتزام، حيث نصت عليه اتفاقية بروكسل في المادة 3/ خامسا واتفاقية هامبورغ في المادة 17 ومحتوى هذه الأخيرة أن الشاحن يلتزم بضمان صحّة المعلومات أو التصريحات التي أدلى بها للناقل من علامات، عدده، كمية و وزن البضاعة، حسب ما

1 سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، سنة 2004، ص 93.

2 شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته، في قواعد روتردام لنقل البضائع دوليا عبر البحر، سنة 2012، ص 62 أنظر شرح هذا المبدأ أو تطبيقاته المختلفة، أثر الظروف في عقود التجارة الدولية، مساهمة لتوحيد شرطي القوة القاهرة وإعادة التفاوض harolship، رسالة دكتوراه جامعة المنصورة 2000 بند 232 وما يليه، ص 397 وما يليها وكذلك في شرح القانون البحري الفرنسي لسنة 2008 رقم 689 لأستاذ « delelecque philipe »، ص 2.

3 René Rondière, Emmanuel du pontavice, Droit maritime, 12ème edition 1997 DALLOZ, DELTA, p 317.

قدّمة من بيانات فإذا حدث هلاك أو تلف للبضاعة و نتجت معه مصاريف أخرى بسبب عدم صحّة البيانات الملقّمة من الشاحن ، فإنّ هذا الأخير سيعوض الناقل عن كل ما طرأ على البضاعة و ما ترتب عن تلك المصاريف لكن هذا التعويض لا يؤثّر على مسؤولية الناقل ولا يعفيه منها تجاه الغير.

وكذلك اتفاقية روتردام لم تبتعد عن هذا الاتجاه⁽¹⁾، إلا أنها استحدثت التزام جديد و هو الالتزام بالتعاون مع الناقل بخصوص المعلومات و التعليمات اللازمة لمناولة البضائع و نقلها بصورة ملائمة و هذا لم يكن معروفا لدى الاتفاقيات البحرية السابقة و لا التشريعات الوطنية في مختلف دول العالم و هو التزام تبادلي يقع على الشاحن و الناقل معا⁽²⁾، فعندما يطلب أي طرف معلومات أو تعليمات لازمة من الطرف الآخر بخصوص مناولة البضائع و نقلها بصورة ملائمة و هذا متوقف على حسب وجودها لدى الطرف متلقى الطلب ، أو قدرته على توفيرها في الحدود المعقولة ، أو لم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف المطالب بها من مصدر آخر⁽³⁾.

أما بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فيلاحظ أنّ المشرّع استقى التزام الشاحن بالصدق في التصريحات من أحكام معاهدة بروكسل السالفة الذكر، فكانت ترجمة حرفية لنصّ المادة 3/خامسا وهذا ما تضمّنته المادّة 2/753 ق ب ج.

الفرع الثاني: تسليم البضائع للناقل

يعتبر تسليم البضائع من الشاحن إلى الناقل أول خطوة يبدأ بها تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وتحدّد معها مدّة مسؤولية هذا الأخير وفقا للعقد المبرم بينهما⁽⁴⁾ فيلتزم الشاحن بوضع البضائع المراد نقلها في المكان والزمان المتفق عليهما، فتحديد ذلك يرجع إلى الاتفاق الذي بينه وبين الناقل والذي يراعى فيه غالبا القواعد التي استقر عليها العرف⁽⁵⁾.

وعلى خلاف اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ، نصت قواعد روتردام على التزام الشاحن بتسليم البضاعة محلّ النقل إلى الناقل «Deivery for carriage» والواقع أنّ قواعد روتردام قد اهتمت اهتماما بالغاً بحالة البضاعة المسلّمة للناقل فألزمت الشاحن في البند الأول من المادّة 27 بتسليم البضاعة إلى الناقل جاهزة للنقل.

1 المادّة 28 من اتفاقية روتردام لسنة 2008.

2 شريف محمد غنام، نفس المرجع، ص 71.

3 المرجع نفسه، ص 73.

4 سوزان على حسن، المرجع السابق، ص 91.

5 سميحة القبلي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، الطبعة الأولى، سنة 1968، ص 346 ومايلها.

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فقد أُلزم هو الآخر الشاحن أو نائبه بتقديم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة في العقد، المبرم بين الشاحن والناقل، فإذا لم تكن محدّدة في العقد فحسب عرف ميناء الشحن وفي حالة عدم تقديم البضائع للناقل حسب ما ذكر سابقا، فإن الشاحن يقوم بتعويض الناقل بقدر الخسائر التي لحقت به، على ألا يتجاوز أجره النقل المتفق عليها حسب المادة 772 ق ب ج.

-التزامات الشاحن في حالة نقل البضائع الخطرة

منذ سنة 1960 دعت الندوة الدولية للمنظمة البحرية العالمية O M I للشروع مع لجنة خبراء الأمم المتّحدة، لدراسة قانون دولي موحد لنقل البضائع الخطرة عبر البحر وتّم نشر هذا القانون سنة 1965 لأول مرّة باسم القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة I M D G وكان هدفه تسهيل تطبيق الفصل السابع من اتفاقية الدولية لإنقاذ الأرواح البشرية في البحر والتي تسمى باتفاقية⁽¹⁾ SOLAS.

وتجدر الإشارة إلى أن المنظمة البحرية الدولية I M O تتدخل بشكل مستمر ومتجدد لتعديل قائمة البضائع الخطرة، كل سنة تدرج هذه القائمة في القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة I M D G. فإذا كان هذا القانون يقوم بتحديد الأخطار سنويا، فالتساؤل الذي يثار هنا عن حكم البضائع التي لا ترد في هذه القائمة، فهل تعتبر خطرة أيضا إذا كان لها تأثير سيء على البضائع الأخرى أو السفينة، أم يلزم لاعتبارها خطرة أن تكون ضمن القائمة الواردة في هذا القانون؟

لقد أجب القضاء البلجيكي على هذه التساؤلات في حكم صادره في يناير 2007 وأكد أنّ البضاعة لا يمكن أن تكون خطرة إلا إذا كانت مدرجة في القائمة الملحقة بقانون I M D G⁽²⁾

أما القانون البحري الجزائري فقد نص في مادّته 778 والتي كانت نقلا حرفيا من المادة الرابعة / سادسا من اتفاقية بروكسل إذ جاء فيها أنّ الشاحن يلتزم بإعلام الناقل أو نائبه عن البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو البضائع الخطرة، التي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة خاصيّتها ونوعها، فيمكن للناقل في أيّ تنزيلها من السفينة وإتلافها أو جعلها غير ضارة وهذا دون تعويض للشاحن كما تضيف المادّة 1/801 على أنّه يخضع نقل البضائع الخطيرة بحرا للقواعد البحرية الدولية المنظمة لهذا النوع من البضائع.

1 صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية SOLAS لسنة 1974، المتعلقة بإنقاذ الأرواح البشرية في البحر المبرمة في لندن في أول نوفمبر سنة 1974 و على بروتوكولها التطبيقي 17 فبراير سنة 1978 بموجب المرسوم 83-510 المؤرخ في 27 أوت سنة 1983، ج ر العدد 36 لسنة 1983 ولقد عدّلت هذه الاتفاقية من طرف المنظمة البحرية الدولية «لجنة السلامة البحرية» في 24 ماي 2012 بالقرار (90) MSC-325 لنقل البضائع الخطرة المعبأة ودخلت حيّز التنفيذ في 01 جانفي 2011.

2 مشار إليه لدى شريف محمد غنام، المرجع السابق ص 115.

كما نصّت المادة 13 من اتفاقية هامبورغ على أنه يلتزم الشاحن بوضع علامات أو بطاقات بشكل خاص على السلع الخطرة، بما يفيد التحذير منها وإذا سلم الشاحن سلعا خطيرة إلى الناقل أو الناقل الفعلي فحسب الأحوال يلتزم الشاحن تجاه أحد الناقلين بإعلامه عن خطورتها وبالاحتياطات الواجب اتخاذها.

أما قواعد روتردام فهي على غرار سابقتها تعرضت لإجراءات خاصة بشأن البضائع الخطرة يقوم الشاحن بها، هذا ما أوردته المادة 32 في فقرتين، فنصّت أنه عندما تكون البضائع خطيرة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك، بحكم طبيعتها أو خصائصها فتشكل خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة يقوم الشاحن عندئذ:

أولا: إبلاغ الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى الطرف منفذ.
ثانيا: يضع علامات على البضائع الخطرة أو وسما يكون يتوافق مع أي قانون، أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية، تكون سارية أثناء أي مرحلة من نقل البضائع المقصودة.

كما أن اتفاقية ما ربول 13⁽¹⁾ /marpol 73 من جهتها نصّت ضمن الملحق الثالث، على قواعد خاصة بتلوث البيئة البحرية عن طريق المواد الخطيرة المنقولة بحرا وجاءت بتعليمات تخصّ النقل بالحاويات، فنصّت على أنه في حالة عدم وجود ملصقات بالحاوية تبين نوع البضاعة، أعتبرت هذه الأخيرة مواد خطيرة ملوثة للبيئة البحرية، إلى أن يثبت العكس⁽²⁾.

المطلب الثاني: الالتزامات المالية والاتفاقية للشاحن

مهما تعدّدت التزامات الشاحن فإنها لا محالة ستنقسم إلى أصلية تفرضها القوانين و التشريعات الدولية ، فهي التي تقع على عاتق الشاحن بموجب عقد النقل البحري و التزامات أخرى اتفاقية تدرج في سند الشحن بمقتضى اتفاق طرفيه، فتكون لها طابع إلزامي المستمد من إرادة طرفيه على عكس الالتزامات الأصلية كالالتزام بدفع أجرة النقل ، التي مصدر إلزامها نابع من قوّة القانون و لدراسة هذه الالتزامات بنوعها تطلب الأمر منّا تخصيص فرعين :الالتزام بدفع الأجرة (فرع أول) ، (فرع ثاني) ،الالتزامات الاتفاقية للشاحن باتفاق مع الناقل .

1 اتفاقية ما ربول 73/13 marpol هي اتفاقية دولية لمنع التلوث الصادر من السفن لسنة 1973 المتعلقة ببروتوكول 1978 جرى العمل بها في 1983/10/02 ، وقد صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 31/ماي 1988 .

2 قماز ليلي إلبياز ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد الثاني 2014 ، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، ص 70 و 71.

الفرع الأول: الالتزام بدفع أجرة النقل

يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفع أجرة النقل إلى الناقل حسب الاتفاق، مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضاعة المتفق عليها عن طريق البحر، فمن المنطقي أن يكون التزام بدفع الأجرة أصلا على شاحن البضاعة والذي تمّ نقل البضاعة بناء على طلبه، لكن لا يوجد ما يمنع على أن تدفع الأجرة كاملة عند الوصول⁽¹⁾، إلا أنه إذا أتفق على ذلك في هذه الحالة على المرسل إليه أن يقوم بدفعها قبل تسلّم البضائع المنقولة⁽²⁾.

ويتم تحديد مقدار الأجرة باتفاق الطرفين، فإذا لم يكن هناك اتفاق صريح على مقدارها فإنها تقديريها يكون حسب العرف أو بأجرة المثل، وفقا لتقدير القاضي وفي الواقع يندر أن تثار مشكلة تحديد الأجرة، إذ أن أساس تحديدها يكون عادة منظما في لوائح الناقل ونماذجه⁽³⁾.

كما يرجع أساس تقدير الأجرة عادة على حسب وزن البضاعة، فيتفق على مبلغ معيّن عن كل طن متري 1000 كيلوغرام من البضاعة و قد تحدد على أساس الحجم عن كل متر مكعب، أو هكتولتر في حالة نقل السوائل، تحدّد الأجرة في نقل الأخشاب على أساس وزن البضاعة و حجمها معا، أما في نقل السيارات و مثيلاتها على أساس وحدات البضاعة المشحونة و أخيرا في نقل البضائع الثمينة على أساس القيمة، مثلما هو الحال في المجوهرات و السبائك و اللوحات الفنيّة و ما شابهها⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: الالتزامات الاتفاقية للشاحن

نصّت اتفاقية روتردام لسنة 2008 في مادّتها 13 فقرة (2) دون سواها من الاتفاقيات البحرية الدولية على جواز انتقال بعض التزامات الناقل الأصلية، المذكورة في الفقرة الأولى من نفس المادّة إلى الشاحن بموجب اتفاق بينهما، أو إلى الشاحن المستندي أو المرسل إليه وتمثل هذه الالتزامات في الالتزام بالشحن أو التفريغ أو مناولة البضائع أو تسيّفها ويشار إلى ذلك في تفاصيل العقد، هذا في حال الاتفاق على نقل هذه الالتزامات أو إحداها.

هذا الاتفاق تشترط فيه المادة السابقة، ألا يمسّ بأحكام الفصل الرابع وبالفصول من 5 إلى 7، بالفصل الرابع يتضمّن التزامات الناقل ومدّة مسؤوليته، التضحية بالبضائع أثناء الرحلة البحرية من أجل الحفاظ على السلامة العامّة

1 محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، سنة 1999، ص 361.

2 عبد الفتاح مراد، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، سنة 2003، ص 138.

3 وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 121.

4 علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة، سنة 1988، ص 329.

ويتعلق الفصل الخامس بمسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير، أساس هذه المسؤولية وحالات الإعفاء منها أيضا، مسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه ومسؤولية الأطراف المنقذة البحرية، حساب التعويض، أما الفصل السادس فينصّ على التزام الناقل باتباع المسار وعلى شروط نقل البضائع على السطح وكذلك على نطاق تطبيق الاتفاقية على النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري.

أما الفصل السابع فينص على التزامات الشاحن تجاه الناقل التي قررتها الاتفاقية، إضافة لالتزامات التي تفرض عليه بموجب الاتفاق حسب المادة 2/13 من نفس الاتفاقية والتزاماته بشأن تفاصيل العقد، مسؤولية هذا الأخير الشخصية وعن أعمال تابعيه.

إن الاتفاق السابق هو استثناء عن القاعدة العامة، التي تنص على مدّة مسؤولية الناقل و هو ما قضت به المادة 12 في فقرتها³ والتي تبطل أي اتفاق على أن يكون استلام البضاعة بعد شحنها أو أن يكون تسليم البضاعة سابقا لتفريغها، كما هو معلوم منطقا أن الاستثناء لا يخضع للقاعدة العامة وبالتالي فهي لا تطبق في حال اتفاق الشاحن و الناقل، على تحمّل الأول بعض الالتزامات الخاصة بالثاني، إذ أن هذه المادة السابقة تقصد الحالة العادية عندما لا يكون هناك اتفاق بين هاذين الأخيرين عندئذ يحتفظ الناقل بكلّ التزاماته المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة 13 و هي الالتزامات التقليدية للناقل من تسلّم البضائع، تحميلها و مناولتها، تستفيها و نقلها، حفظها و الاعتناء بها، تفريغها و تسليمها على نحو ملائم إلى المرسل إليه

وتجدر الإشارة الى أنّ هذا الاتفاق هو غير جائز بالرجوع الى الاتفاقيات البحرية الدولية بروكسل وهامبورغ وكذلك القانون البحري الجزائري حسب المادة 811 منه والمتعلّقة بالشروط الباطلة في عقد النقل البحري للبضائع⁽¹⁾.

المبحث الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن البحري

لم تختلف أحكام الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري في الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الشاحن العقدية، فهي تقوم على أساسين الأول يتمثّل في قيامها على الخطأ الواجب الإثبات، وهذا عندما يخل بإحدى التزاماته المتمثلة في عدم الوفاء بأجرة النقل، الإخلال بتسليم البضاعة للناقل تمهيدا لنقلها و الالتزام بتوفير البيانات أو المعلومات و التعليمات و المستندات

1 المادة 811 ق ب ج تنصّ على أنّه: «يعدّ باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي: أ. إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770، 773 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب ب. تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدّد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808، ج. منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع

الخاصة بالبضاعة للناقل، أيضا في حالة سوء التغليف أو انعدامه، عدم احترام القواعد الخاصة للنقل بالحاويات، أمّا الأساس الثاني الذي تقوم عليه مسؤولية الشاحن العقدية وهو الضمان أو ما يعرف بالمسؤولية الموضوعية، فهي مسؤولية حكومية تنشأ عن عدم صحة المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وفي حالة نقل البضائع الخطرة، العيب الذاتي للبضاعة.

المطلب الأول: المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات

عندما تقوم مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ الواجب الإثبات لا بد للمتضرر أن يثبت خطأ الشاحن، الضرر والعلاقة السببية بينهما، تماما مثلما هو الحال عليه في القواعد العامة في القانون المدني و تمتد مسؤولية الشاحن بشروطها إلى مستخدميه أو وكلائه إذا ثبت ارتكابهم لخطأ، إذ يجوز رفع دعوى المسؤولية في هذه الحالة الأخيرة على الشاحن مباشرة على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه وإذا ما تحققت مسؤولية هذا الأخير التزم بتعويض المضرور عن كامل الضرر، لأنه لا يتمتع بتحديد المسؤولية⁽¹⁾ على عكس الناقل،

الفرع الأول: الخطأ في تغليف أو تعليم البضاعة

أ- انعدام أو عدم كفاية التغليف

يقصد بعدم كفاية تغليف البضاعة هو وضعها في أكياس، صناديق براميل أو صفائح لا يتوفر لها من المتانة، ما يكفي لتحمل البضاعة كافة الآثار المتولدة عن الضغوط المعتادة و الملازمة لمختلف العمليات المرتبطة بنقل البضاعة بحرا و التغليف يختلف باختلاف نوع البضاعة و طبيعتها، طبيعة الرحلة و مدتها، فما يعتبر كافيا بالنسبة لنوع معين من البضاعة قد لا يعتبر كذلك بالنسبة لنوع آخر، كما يجب أن يتصف التغليف بالصلابة و المتانة بحيث يتحمل ما يتعرض له من ضغط البضائع المجاورة عند الرص في العنابر أو ما قد يتعرض له من التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق⁽²⁾

لقد تعرضت اتفاقية بروكسل في المادة 2/4 والمتعلقة بإعفاء الناقل من المسؤولية في حالة انعدام التغليف وعدم كفايته وهي صورة من صور الخطأ الذي يقع فيه الشاحن أو من يمثله، عند هلاك البضاعة بسبب عدم كفاية التغليف ويرجع أساس هذا الإعفاء إلى قاعدة رومانية، تقضي بأن لا يسمح للمضرور بالمطالبة بالتعويض الناجم عن الأضرار التي كان سببا في إحداثه⁽³⁾، هو ما سار عليه

1 وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 252.

2 كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ) سنة 1955، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص 107.

3 لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، سنة 2001، الدار العلمية للنشر والتوزيع عمان، ص 124.

المشرع الجزائري في المادة 803 ق ب ج فقرة «ح» وعليه يجب على الناقل أن يثبت أركان المسؤولية من إثبات الضرر، خطأ الشاحن والعلاقة السببية بين نقص التغليف أو انعدامه أو التغليف المعيب والضرر الذي أصاب البضاعة وفقا للمادة 124 ق م ج .

كما أن من البضائع ما ينقل دون تغليف على حسب طبيعتها كالسيارات والحديد مثلا، لأنّ العرف قد جرى على نقل السيارات من دون تغليف ومن ثمة على الناقل أن يحافظ على البضائع غير المغلفة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه هو ما أكدته محكمة الاستئناف الكويتية حين لم تلتفت لما تمسكت به الشركة الناقلة للسيارات من ألمانيا، من وجه مؤداه أن «الأضرار التي أصابت السيارات كانت متوقعة لأنها لم تكن مغلفة ولا يسوغ لهذه الشركة التدرّع بعدم التغليف لنفي المسؤولية عنها»⁽¹⁾.

ب - عدم كفاية أو اتقان العلامات

وحتى لا يرتكب الشاحن خطأ يجب أن تكون العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة، أو على الصناديق والأغلفة التي تعبأ فيها البضائع كي تضل قراءتها ميسورة إلى نهاية السفر⁽²⁾

وبالرجوع إلى اتفاقية روتردام فقد نصت هي الأخرى على غرار معاهدة بروكسل في المادة 3/17 (ك)، على أنه يعتبر من الأسباب المعفية للناقل عما يصيب البضائع من ضرر، بسبب قصور أو عيب في الوسم لم يقيم به الناقل أو لم تؤدي نيابة عنه، في هذه الحالة يصبح الشاحن مسؤولا، بشرط أن يثبت الناقل العلاقة السببية بين عدم إتقان العلامات أو كفايتها و الضرر، الذي أصاب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم .

الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن عن أعماله الشخصية تجاه الغير

تطبق أحكام المسؤولية التقصيرية عن الأعمال الشخصية بوجه عام، عندما لا يوجد عقد بين المضرور والمسؤول، فالمسؤولية التقصيرية تقوم أصلا خارج نطاق العلاقة العقدية وتتفق المعاهدات الدولية بروكسل، هامبورغ وروتterdam، في أنها تشترط لتطبيق أحكامها وجود عقد نقل، في انعدامه لا تطبق أحكام هذه الاتفاقيات السالفة الذكر وبالتالي فإن أحكامها لا تطبق على علاقة الشاحن

1 الفرار الصادر في 23 جوان 1973 غير منشور، مجلة الحقوق، العدد 2، سنة 1984، مشار إليه لدى محمد دمانة، المرجع السابق، ص 57.

2 شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 12.

بالغير، الذي لا يرتبط معه بعقد نقل⁽¹⁾.

وهذا ما اتبعه المشرع الجزائري في القانون البحري وبناء على ذلك فإن حدث ضرر للغير بسبب أعمال الشاحن الشخصية خارج نطاق العقد، فتحكم هذه المسؤولية القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية عن الخطأ الشخصي، الواردة في القانون المدني الجزائري وهي التي يرتبها القانون عند الإخلال بالتزام قانوني، مقتضاه ألا يضر الإنسان غيره بخطأ أو تقصير منه، وهي تقوم على ثلاث أركان هي: الخطأ، الضرر، العلاقة السببية بينهما.

الفرع الثالث: مسؤولية الشاحن عن أعمال تابعيه.

إن الشاحن بمقتضى الاتفاقيات البحرية الدولية (بروكسل، هامبورغ، روتردام) ليس مسؤولاً عن أعماله الشخصية التي تخل بواجباته فحسب، بل هو مثل الناقل مسؤول أيضاً عن الإخلال بالواجبات المفروضة عليه، نتيجة أفعال يقدم عليها كل شخص عهد إليه بأداء أيًا من واجباته أو إغفالها، كالمستخدمين التابعين له، وكلائه والمتعاقدون من الباطن، ما لم يكن الشخص المكلف بأداء واجبات الشاحن هو الناقل بحد ذاته، أو الطرف المنفذ المكلف من الناقل حسب المادة 30 من اتفاقية روتردام.

وعلى غرار الاتفاقيات السابقة فقد نص المشرع الجزائري على مسؤولية الشاحن الشخصية ومسؤوليته عن خطأ تابعيه في المادة 779 ق ب ج حيث قضت على أنه: «يعدّ الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع من جراء خطئه وخطأ مندوبيه»

وحسب بعض الفقه إذا كان التابع هومن يقوم بتنفيذ الالتزامات التي على عاتق المدين، فهو يكون بمثابة الأداة في يد هذا الأخير وهو ما يعطي الحق لمساءلة المدين بشكل مباشر عن أخطاء تابعيه وكأنها أخطاء شخصية وقعت منه، حيث يقول مبدأ روماني: «أنه من يتصرف بواسطة الغير يعتبر متصرفاً بنفسه»⁽²⁾.

المطلب الثاني: المسؤولية على أساس الضمان

أساس الضمان هو التزام بتحقيق نتيجة على عكس الخطأ الواجب الإثبات، الذي يلتزم فيه الشاحن ببذل عناية حسب القواعد العامة في القانون المدني الجزائري، صف إلى ذلك أن أساس

1 شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 124.

2 صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، الواقعة القانونية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، 1991-1992، دار الهدى، الجزائر، ص 179.

الضمان يشغل ذمة الشخص بالتعويض عن الضرر، سواء كان الشخص مخطئاً أم عكس ذلك ومن ثمة إذا وقع الضرر نتيجة السهو أو القوة القاهرة يضل الشخص مسؤولاً برغم حسن نيته، على عكس المسؤولية التي تبنى على أساس الخطأ فهي تنشأ بوقوع الخطأ الذي كان سبباً في الضرر وتنتفيج بانتفائه⁽¹⁾.

الفرع الأول: المسؤولية عن عدم صحة المعلومات لإعداد تفاصيل العقد.

لقد شددت الاتفاقيات الدولية (بروكسل ، هامبورغ ، روتردام) في جزاء إخلال الشاحن بتقديم معلومات صحيحة عن وصف البضاعة العام ، وزنها ، عددها ، و كميتها و اعتبرت هذا الأخير ضامن لصحة هذه البيانات و عليه أن يعوض الناقل عن الهلاك و التلف و المصاريف الناشئة عن عدم صحة هذه البيانات ، كما لو أخفى قابليتها للكسر أو العطل ، أو قدرها بأقل من قيمتها أملاً في الحصول على تخفيض في أجرة النقل ، أو رغبة في التديس على الغير كإدارة الجمارك ، فإنه في هذا الصدد لا يلزم الناقل إثبات عدم صحة بيان طبيعة البضاعة و عدم صحة قيمتها معا بل يكفي أن يكون البيان غير صحيح بالنسبة لأحدهما فقط⁽²⁾، لا يستطيع الشاحن التملص من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي، لأن ضمان صحة المعلومات لا تتأثر بسوء أو حسن نية الشاحن، فتبقى أيضاً هذه المسؤولية قائمة على الشاحن حتى ولو انتقل سند الشحن بالتظهير إلى الغير، أو بالتسليم إذا كان للحامل⁽³⁾.

وقد ثار التساؤل حول ضرورة إثبات الناقل للعلاقة السببية بين عدم صحة البيانات وهلاك البضائع أو تلفها من عدمه، يرى الفقيهان بيار بوناسيس وكريستيان سكال في هذا الاشكال أن الناقل لا يجب عليه أن يثبت العلاقة السببية بين عدم صحة التصريحات والضرر⁽⁴⁾.

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فإنه يعفي الناقل تماماً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع، أو ما يتبعها إذا تعمد الشاحن الكذب في تصريحاته بشأن نوع وقيمة البضاعة في وثيقة الشحن، أو وثيقة أخرى مؤيدة لها حسب ما ورد في المادة 810 ق ب ج.

الفرع الثاني: المسؤولية في حالة نقل البضائع الخطرة

تفرق الاتفاقيات الدولية بروكسل هامبورغ وكذلك القانون البحري الجزائري بين حالتين يتحمل الشاحن فيهما التعويض عن الأضرار والمصاريف التي تنجم عن تحميل بضائع الخطرة وهما:

1 شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 110.

2 كمال حمدي، المرجع السابق، القانون البحري، ص 111.

3 وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 253³.

أ- حالة عدم إعلام الناقل أو ممثله عن بضائع قابلة لاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة، يمكن للناقل تفريغها وإعدامها أو إزالة خطورتها في أي وقت أو مكان وهذا دون تعويض للشاحن.

ب- حالة علم الناقل وموافقته على نقل بضائع الخطرة فلا يجوز له إزالة خطرها أو إعدامها إلا إذا أصبحت تشكل خطراً على السفينة أو شحنتها، بدون مسؤولية عليه، إلا استثناء فيما يتعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء، هو ما ورد في المادة 4/سادسا من اتفاقية بروكسل والتي تقابلها المادة 13 من معاهدة هامبورغ والمادة 778 من القانون البحري الجزائري.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري إضافة إلى مسؤولية الشاحن المدنية، نصّ على عقوبة جزائية في حال الإخلال بالإجراءات القانونية الخاصة بنقل البضائع الخطرة وهو ما ورد في المادة 953 ق ب ج⁽¹⁾.

الفرع الثالث: المسؤولية عن العيب الذاتي للبضاعة

من الضروري التفرقة بين وجود عيب خاص بالبضاعة وطبيعتها الذاتية، فهذه الأخيرة معناها أن البضاعة معرضة بطبيعتها لمخاطر الهلاك أو التلف أكثر من البضائع الأخرى، أما وجود عيب في البضاعة فمعناه أن البضاعة تحتوي على عيب حقيقي غير موجود في البضائع المنقولة، المماثلة لها من نفس طبيعتها⁽²⁾.

وكما يعرف بعض العلماء العيب الذاتي للبضاعة بأنه كل سبب ناشئ عن الطبيعة الداخلية للبضائع يؤدي إلى هلاكها أو تلفها، مثال ذلك الاشتعال الذاتي للبضائع أو تخمرها وقد اختلف الفقه حول اعتبار قابلية البضائع للكسر عيباً ذاتياً في البضائع أم لا، فأجاب البعض بالإيجاب وأجاب البعض الآخر بالنفي باعتبار أن تهشم البضائع القابلة للكسر لا يرجع إلى طبيعة البضائع في حد ذاتها، بل إلى إهمال ما إما في الشحن أو التفريغ أو في التغليف ذاته أو في إهمال الشاحن في بيان طبيعة البضائع على وفي هذا الشأن يرى البروفسور «ريبير» أن العيب الذاتي للبضاعة يمكن إحاقه بخطأ الشاحن

1 نصت المادة 953 ق ب ج على أنه: يعاقب بالجس من شهرين إلى 5 سنوات و بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 400.000 دج مع الاحتفاظ بتعويض الأضرار الملحقة . كل شخص يتزل أو يركب على متن باخرة تجارية تستعمل للملاحة البحرية ، أو يرسل أو يساعد على إرسال ، عن طريق البر مواد تنسب في الانفجار أو الحريق ، دون تصريح بهذه المواد للمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية أو يقوم بتخزين مواد خطيرة في الموانئ دون أن يضع مسبقاً علامات ظاهرة على التغليف مطابقة للتصنيف ، و بصفة عامة كل مخالفة و الشروط التي تسبّر القواعد للبضائع لخطيرة في الموانئ .

وفي حالة العود، يعاقب بالإقصاء مدى الحياة من العمل على متن باخرة تجارية أو الصيد البحري، إذا كان المتسبب ربان السفينة أو مالكها، أو من له علاقة مباشرة بالمهنة وكل من تواطأ من قريب أو من بعيد في السماح باركاب واستعمال هذه المتفجرات.

فهو يعتبر حالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، ذلك لأنَّ الشاحن هو الذي قرر شحن بضاعة لا تتحمل عملية النقل وترتبط على ذلك يسأل الشاحن عن الأضرار التي تصيب السفينة أو البضائع الناتجة عن العيب الخفي حتى ولو كان الشاحن حسن النية، لا يعلم بوجود هذا العيب⁽¹⁾.

الفرع الرابع: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية

لم تعالج الاتفاقيات الدولية (بروكسل، هامبورغ) والقانون البحري الجزائري إمكانية إدراج الشاحن لشروط تعفيه من المسؤولية، إلا أن اتفاقية روتردام لم تلزم الصمت بل صرحت بذلك في المادة 79 التي تقضي منها ببطان الاتفاق على إعفاء الشاحن من المسؤولية أو استبعاد التزاماته أو الزيادة فيها وفي الجهة المقابلة نصت كذلك على بطان شروط إعفاء للناقل من المسؤولية، الحكم نفسه في حالة الاتفاق على استبعاد التزامات هذا الأخير وإحالة حقوق التأمين على البضائع لصالح الناقل أو تابعيه المذكورين في المادة 18 من هذه الاتفاقية.

خاتمة:

في نهاية هذا البحث حول موضوع مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري في مختلف الاتفاقيات البحرية بروكسل، هامبورغ، روتردام و القانون البحري الجزائري تم الخروج بالنتيجة التالية والتي تتمثل في انعدام نظام قانوني دولي موحد خاص بالقواعد التي تحكم مسؤولية الشاحن، من حيث أركان هذه المسؤولية الناجمة عن عقد النقل البحري الدولي للبضائع حتى وإن نصت الاتفاقيات الدولية على التزامات الشاحن، حالات قيام مسؤوليته ومن هم الأشخاص الذين يسأل عنهم إلا أن هذا يبقى غير كافي، لأنَّ مسؤولية الشاحن تحتاج إلى تفصيل أكثر و حتى لا يضيع الوقت و الجهد في البحث عن القانون الواجب التطبيق عليها، فأمام صمت المشرع الدولي والذي يؤدي إلى تنازع القوانين في مجال عقود النقل الدولية للبضائع، مما ينجم عنه حتما طول الإجراءات وهذا ما لا يتلاءم مع مقتضيات التجارة البحرية و التي تتطلب السرعة في الفصل في المنازعات .

1 مشار إليه لدى محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، الطبعة الأولى، سنة 1996، دار النهضة العربية للنشر والطبع والتوزيع، ص 102.

