

## حق الناقل البحري في العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة

### The right of the marine carrier to know the dangerous nature of the goods

عيساوي محمد

جامعة آكلي محند أولحاج البويرة

m.aissaoui@univ-bouira.dz

ليلى عبدات

جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية

مخبر البحث حول فعالية القاعدة القانونية

abdat.leila@univ-bejaia.dz

تاريخ الارسال: 2020/03/03، تاريخ القبول: 2022/08/16، تاريخ النشر: سبتمبر 2022

#### الملخص:

كلما اتصفت البضائع بالخطورة، وجب على شاحنها الإعلام عن طبيعتها الخطرة، وعن المخاطر التي تكتنفها، وهذا حق مقرر للناقل البحري؛ يكفل له التعاقد عن وعي وبصيرة، ويجنبه الوقوع في الغلط قبل إقدامه على إبرام عقد النقل، إلا أنه في حال عدم الوفاء بهذا الواجب، شرع القانون للناقل البحري إمكانية إبطال العقد، بسبب وقوعه في الغلط، في التعبير عن إرادته. ويكون الشاحن مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن شحن البضائع الخطرة في السفينة، نتيجة عدم إعلامه الناقل البحري بما ينبغي عن طبيعة البضاعة عند وصفه لها.

**الكلمات المفتاحية:** الناقل البحري، الشاحن، البضائع الخطرة، النقل البحري.

#### Abstract:

Whenever the goods are dangerous, the shipper must report their dangerous nature and the risks involved. This is a determined right of the maritime carrier to contract consciously and avoid making a mistake before concluding the contract of carriage. However, in the event that this duty is not fulfilled, the law sets forth the possibility for the maritime carrier to avoid the contract because of his mistake in expressing his will. The shipper is liable for damage caused by the shipment of dangerous goods on the ship by failing to inform the maritime carrier of the nature of the goods when describing them.

#### Keywords:

Maritime carrier, shipper, dangerous goods, maritime carrier.

المؤلف المرسل: ليلى عبدات

## مقدمة:

يفرض نقل البضائع الخطرة التزامات متبادلة بين الناقل البحري والشاحن، تنشأ هذه الالتزامات من عقد النقل الذي يربط بينهما، ولكي يرتب هذا العقد آثاره، لا بد من أن تجتمع أركانه، المتمثلة في المحل، السبب والرضا، ويشترط في هذا الأخير أن يكون خاليا من عيوب الإرادة. عقد النقل البحري للبضائع الخطرة، من العقود الملزمة لجانبين، ينشأ في ذمة طرفيه التزامات، فيقع على عاتق كل من الشاحن والناقل البحري التزامات متقابلة، باعتبار أن هذا العقد من العقود التبادلية، فيقع على عاتق الناقل البحري التزامات، بحسب مراحل تنفيذ عقد النقل البحري، تبدأ من حين استلام البضائع في ميناء الشحن، قبيل انطلاق الرحلة البحرية، وذلك بإعداد سفينة صالحة ومجهزة، لنقل البضائع، وبعدها يتم شحن ورمص هذه البضائع على متنها، كما تفرض عليه التزامات أخرى طيلة الرحلة البحرية إلى حين تسليمها إلى وجهتها المقصودة. وفي المقابل يكون الشاحن ملزما بدفع الأجرة، مقابل لعملية النقل، وكون هذه البضائع ذات طبيعة خاصة، فهي تلزم الشاحن بتوفير المعلومات اللازمة، لمناولة، ونقل هذا النوع من البضائع التي تتصف بالخطورة، ففي الوقت الذي يعتبر الالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة، أحد الالتزامات الملقاة على عاتق الشاحن، هو في الوقت نفسه، أحد حقوق الناقل البحري.

تتنقل اليوم كميات هائلة من البضائع الخطرة عن طريق البحر عبر أنحاء العالم، هذا النوع من النقل أدى إلى اتساع حجم الأضرار التي تسببها البضائع الخطرة، لتصل أضرارها إلى البيئة البحرية، وهنا تظهر أهمية هذا الواجب.

ارتأينا دراسة هذا الموضوع في إطار إشكالية عامة هي: ما هو مضمون التزام الشاحن بإعلام الناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة وما هي نتائج الإخلال بهذا الالتزام؟ للإجابة على الإشكالية المطروحة اعتمدنا على المنهج التحليلي كونه أكثر مناهج البحث ملائمة لطبيعة هذا الموضوع؛ إضافة إلى المنهج الوصفي، لتبيان موقف كل من الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، من موضوع البحث، من خلال التعرض للنصوص القانونية المنظمة لالتزام الشاحن بإعلام الناقل البحري بالطبيعة الخطرة للبضاعة؛ وكذلك المنهج المقارن، لاستعراض الفرق بين الأحكام القانونية الواردة في كل من قواعد بروكسل، هامبورغ وروتterdam المرتبطة بهذا الواجب، وأيضا لبيان الاختلاف عند تعريف كل من الشاحن والناقل البحري في الاتفاقيات الدولية، باعتبارهما الدائن والمدين بهذا الالتزام، ليظهر لنا الاتجاه الذي انتهجه المشرع الجزائري.

في محاولتنا الإجابة على الإشكالية المقترحة، ارتأينا تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين أساسيين؛ المبحث الأول خصصناه للحديث عن مضمون التزام الشاحن بإعلام الناقل البحري، عن الطبيعة الخطرة للبضاعة، فمن الضروري التطرق لنطاق هذا الالتزام من حيث الأشخاص، وإلى الشروط الواجب توافرها فيه، أما عن المبحث الثاني تناولنا فيه الآثار المترتبة عن الإخلال بهذا الالتزام، من خلال توضيح مصير عقد النقل البحري، وقيام مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تسببها بضائعه الخطرة.

## المبحث الأول: التزام الشاحن بإعلام الناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة

يختلف الأمر عند نقل بضائع عادية عن نقل بضائع خطيرة، فكما اتصفت البضائع بالخطورة، وجب الإعلام عن المخاطر التي تكتنفها، وهذا ما يقتضي منا التعرف على كل من المدين والدائن بالالتزام بالإعلام عن الصفة الخطرة للبضاعة، لتحديد نطاق الالتزام بالإعلام من حيث الأشخاص (المطلب الأول)، وعن الشروط الواجب تحققها، ليتم الوفاء بهذا الالتزام (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: أطراف الالتزام بالإعلام

شاحن البضائع الخطرة، هو صاحب المصلحة الأولى، في إنجاز عملية النقل، والأكثر دراية بخصائص بضائعه، فهو المدين بالالتزام بالإعلام عن طبيعتها الخطرة، وخصائصها الضارة، وكيفية التعامل معها لتجنب أضرارها الوخيمة (الفرع الأول)، ومن البديهي أن يكون الناقل البحري، هو صاحب الحق في الإعلام بشأن البضائع، التي هو مقبل على نقلها (الفرع الثاني).  
على هذا تطرقنا لتعريف كل من الشاحن، والناقل البحري باعتبارهما المدين والدائن بالالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضائع.

### الفرع الأول: الشاحن مدين بالالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضائع

الشاحن بالمفهوم الفقهي هو الشخص الذي يلتزم بموجب عقد النقل، بتقديم البضاعة للناقل، مقابل أجره يتعهد بدفعها، وإذا كان الأصل، أن يبرم عقد النقل البحري، بين الناقل والشاحن مباشرة، دون واسطة بينهما، غير أنه يمكن أن يمثل الشاحن وكيل البضاعة، أو وكيل العمولة<sup>1</sup>.  
كما قد يكون الشاحن شخصا طبيعيا، أو شركة تقوم بتسليم البضاعة للشحن، أو بتسليم البضاعة فوق ظهر سفينة معينة، والشاحن هو الطرف الوحيد المرخص له باستلام وثائق الشحن الأصلية، الموقع عليها من قبل الناقل أو الوكيل، وذلك ليتصرف فيها بشكل أو بآخر، وليس من الضروري أن يكون هو صاحب البضاعة أو بائعها أو مستأجر السفينة، ولكنه قد يكون وكيلنا بمعينا بمعرفة أحد هؤلاء<sup>2</sup>.  
أما الشاحن وفق قواعد روتردام<sup>3</sup> هو "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل". في حين عرفته قواعد هامبورغ<sup>4</sup> أنه "كل شخص أبرم مع الناقل البحري عقدا. أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد

<sup>1</sup>سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، 2012، ص 10.

<sup>2</sup>مختار السويقي، مصطلحات النقل البحري والتجارة الخارجية، مطابع منكور، القاهرة، 1982، ص 140.

<sup>3</sup>في المادة الأولى الفقرة الثامنة، من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الموقعة بروتردام، في 11 ديسمبر 2008؛ منشورات الأمم المتحدة، الأمم المتحدة، فيينا، 2009، أنظر في ذلك الموقع الإلكتروني:

<https://tradeportal.customs.gov.jo/media/Rotterdam-Rules-A.pdf>, consulté le 12/01/2020.

<sup>4</sup>من خلال المادة الأولى الفقرة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الموقعة بهامبورغ، في 31 مارس 1978؛ أنظر في ذلك:

[https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules.pdf](https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules.pdf), consulté le 29/12/2019.

لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع الى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه الى الناقل في إطار عقد النقل البحري".

وضعت قواعد هامبورغ تعريفاً واسعاً للشاحن، فلم تحصر نطاق الأشخاص الذين يشملهم الشاحن في الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل، بل وسعت من ذلك ليمتد مفهوم الشاحن، ويشمل كل شخص يقوم بعملية تسليم واستلام البضائع من الناقل في إطار عقد النقل، على خلاف قواعد روتردام التي وضعت تعريفاً ضيقاً للشاحن، فقد اعتبرته طرف من أطراف عقد النقل البحري.

إن شاحن البضائع الخطرة، والذي يعتبر المدين بواجب الإعلام عن طبيعتها، يمكن أن يكون شخصاً طبيعياً أو معنوياً، أبرم عقد النقل البحري مع الناقل، قصد إيصال البضاعة الخطرة إلى وجهتها المقصودة عن طريق البحر، وهو من يقوم بتسليم البضائع الخطرة فعليا، أو شخص آخر يكلفه القيام بعملية تسليم البضائع الخطرة بالنيابة عنه إلى الناقل البحري.

### الفرع الثاني: الناقل البحري دائن بالالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضائع

قد يكون الناقل البحري مالكا للسفينة، كما قد يكون مستأجرها، مجهزة وغير مجهزة<sup>1</sup>، وفي هذا السياق عرفت قواعد لاهاي<sup>2</sup>الناقل، حيث اعتبرته أن يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل، إلا أنها قد غفلت عن وضع تعريف للشاحن، والتشريع الجزائري هو الآخر لم يتعرض سواء لتعريف الشاحن أو الناقل.

إلا أن المشرع الجزائري قد أعطى في القانون البحري<sup>3</sup>صفة الناقل، للمجهز الذي يقوم باستغلال السفينة، سواء كان مالكا لها أو مستأجرا لها، في حال عدم ذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح.

يمكننا أيضا تحديد صفة الناقل البحري، بناءً على العلاقة العقدية التي تربطه مع الشاحن، وهذه العلاقة تنشأ من عقد النقل البحري المبرم بينهما، أو بناءً على العلاقة التي تربطه مع الشخص الذي نفذ عملية نقل البضائع، التي كلفه الناقل البحري القيام بها، وعلى هذا فقد يكون الناقل البحري؛ ناقلا متعاقداً (أولاً)، ناقلا فعليا (ثانياً)، أو ناقلا ظاهراً (ثالثاً).

<sup>1</sup>أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص14.

<sup>2</sup>Article 1/a, **Convention** pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924. L'Algérie l'a ratifié par le Décret n°64-71 du 2 mars 1964 portant adhésion de la république algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, journal officiel n°28, vendredi 3 avril 1964.

<sup>3</sup>أنظر في ذلك المادة 754 من أمر رقم 76-80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، الصادرة 21 ربيع الثاني عام 1397هـ الموافق 10 أبريل سنة 1977م. (المعدل والمتمم)؛ والتي تنص على أنه: "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

### أولاً - الناقل المتعاقد:

يعتبر الناقل طرفاً في عقد النقل البحري، يمثل السفينة التي ستقوم بالنقل. ويلتزم بنقل البضاعة بقصد تحقيق الربح. ويتم النقل على مسؤولية الناقل في الحدود المتفق عليها<sup>1</sup>. عرفت قواعد هامبورغ الناقل<sup>2</sup>، أنه " كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقداً، مع الشاحن لنقل بضائع بطريق البحر"، وعرفته قواعد روتردام<sup>3</sup> أنه "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن"، وعليه يمكن تعريف الناقل المتعاقد بأنه الشخص الذي يقدم على إبرام عقد النقل البحري مع الشاحن، فيكتسب تلك الصفة بناءً على العلاقة العقدية التي تربطه مع الشاحن.

### ثانياً - الناقل الفعلي:

الناقل الفعلي عرف في ظل قواعد هامبورغ<sup>4</sup>، أنه "كل شخص عهد اليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع، أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد اليه بهذا التنفيذ". الناقل الفعلي هو المتعامل البحري الذي سلمه الناقل المتعاقد البضاعة لنقلها، لا علاقة له بالشاحن، بل يقوم بتحرير مجرد وصل بسيط بينه وبين الناقل المتعاقد، دليلاً على تسلمه البضاعة<sup>5</sup>، فإن الناقل الفعلي لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن، وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل المتعاقد.

### ثالثاً - الناقل الظاهر:

قد تحمل وثيقة الشحن اسم الناقل، وهذا التعيين ليس دائماً صحيحاً، فمن الممكن أن يكون مساعد الناقل، وكيل العبور، أو وكيل الشحن، الذي يريد ولأسباب تجارية أن يظهر كأنه ناقل مستقل، وفي الحقيقة هو لا يملك أي شيء ولا يستغل السفينة، فعمله مقتصر في جمع البضائع التي سوف يكلفه بها الناقل الحقيقي، فظاهراً له صفة الناقل<sup>6</sup>.

### المطلب الثاني: شروط تحقق الالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة

تتضمن وثائق نقل البضائع بيانات تتعلق بأطراف عقد النقل، وبيانات تتضمن تعيين البضاعة محل العقد، خصوصاً تحديد طبيعتها<sup>7</sup>، هذه البيانات يتم التصريح بها من قبل الشاحن، بعد تحديد صنف

<sup>1</sup> مختار السويفي، المرجع السابق، ص 24.

<sup>2</sup> في المادة الأولى الفقرة الأولى، من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> في المادة الأولى الفقرة الخامسة، من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>4</sup> في المادة الأولى الفقرة الثانية، من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>5</sup> محمد ياسين بوزوينة، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 5، العدد 2، 2018، ص 218.

<sup>6</sup> مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012، ص 44.

<sup>7</sup> محمد فتاحي، "دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري"، مجلة الحقيقة، جامعة أحمد دراية، أدرار، المجلد 14، العدد 1، 2015، ص 4.

البضاعة (الفرع الأول)، ويتم إعلام الناقل البحري بشكل دقيق وواضح، يزيل كل الغموض حول البضائع الخطرة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: وجوب تحديد صنف البضاعة الخطرة

قد يكون الشيء خطراً بطبيعته، بحيث لا يمكن أن يفني بالغرض المقصود منه، إلا والخطورة ملازمة له، وقد لا يكون الشيء خطراً بطبيعته، ولكنه يحمل بين عناصره، مسببات الخطر إذا ما اتصلت مكوناته ببعض العوامل الخارجية التي يمكن أن تتفاعل مع عناصره<sup>1</sup>.

من أكثر الأخطار الشائعة المرتبطة بالبضائع الخطرة، خطر الانفجار والاشتعال، فمن المحتمل حدوث اشتعال ذاتي، أو تتفاعل مع مواد أخرى، لو وضعت بجانب مادة أخرى، أو عند امتزاجها بالهواء فيجب الاحتراس عند شحنها<sup>2</sup>، فهي مواد قادرة في حد ذاتها نتيجة تفاعل كيميائي على توليد غازات لها درجة حرارة وضغط، فيترتب عنها حدوث أضرار بالمنطقة المحيطة<sup>3</sup>. كما أنه يمكن أن تؤدي بها ظروف النقل البحري إلى الالتهاب أو الانفجار، كدرجة الحرارة في عنابر السفينة، درجة الرطوبة، أو حركة السفينة ذاتها أثناء سيرها<sup>4</sup>، ويعد هذا الخطر من أحد الخواص الفيزيائية والكيميائية للمادة<sup>5</sup>.

هناك أخطار أخرى مرتبطة بالبضائع الخطرة، فمن المواد التي تنقل اليوم عبر البحر ذات الطبيعة السامة، التي يمكن أن تتسبب في الوفاة، أو تؤدي إلى إصابات خطيرة، فهي مواد ضارة بصحة الإنسان إذا تم ابتلاعها، استنشاقها، أو ملامستها مع الجلد<sup>6</sup>؛ كما توجد مواد تتصف بأنها آكلة، وهي مواد ذات خصائص حمضية قاعدية، تؤدي إلى أكل المعادن التي توضع فيها، الأمر الذي يؤدي إلى نقل هذه المواد، بوسائط نقل معدة لهذا النوع بالذات، كما تعدمن المواد المدمرة للأغشية، فهي تأكل كذلك الجسد عند ملامسته عن طريق تدمير الأغشية الحية<sup>7</sup>، فالمواد الآكلة تسبب بفعالها الكيميائي أضراراً جسيمة للأنسجة الحية التي تلمسها، وإذا تسربت يمكن أن تدمر بضائع أخرى أو معدات النقل<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> فطيمة نساخ، "أثر الأشياء الخطرة على العقد"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، المجلد 55، العدد 1، 2018، ص 150.

<sup>2</sup> حسن طاهر، السفينة صيانة وبضاعة، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص322.

<sup>3</sup> **Amendment 38-16**, du code maritime international des marchandises dangereuses (CODE IMDG), édition de 2016, p68.

<sup>4</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الثاني النقل البحري للبضائع، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 1993، ص70.

<sup>5</sup> أسماء محمد موسى الموسوي، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قسم القانون الخاص، كلية القانون، جامعة كربلاء، العراق، 2014، ص 5.

<sup>6</sup> **Amendment 38-16**, op.cit., p114.

<sup>7</sup> أسماء محمد موسى الموسوي، المرجع السابق، ص 5.

<sup>8</sup> **Amendment 38-16**, op.cit., p145.

هناك مواد معدية، تحتوي على كائنات ممرضة، وهذه الأخيرة هي كائنات دقيقة مثل البكتيريا، الفيروسات، الطفيليات، الفطريات، يمكن أن تتسبب في أمراض خطيرة للإنسان أو الحيوان<sup>1</sup>. وقد تصل درجة خطورة بعض المواد إلى حدًا لإصابة بالسرطان، في حال استنشاق أو ابتلاع المواد المشعة<sup>2</sup>، ويقصد بهذه الأخير أي مادة تحتوي على النويدات مشعة<sup>3</sup>.

تصنف البضائع على أنها بضائع خطيرة وملوثة، اعتماداً على معايير ترتبط بخصائصها، ومعايير أخرى تتعلق بالمخاطر التي يتعرض لها الإنسان، الكائنات الحية البحرية، والاستخدامات المشروعة للبحر<sup>4</sup>، ولكن المواد الخطرة تتميز بالعديد من الخصائص المعقدة ذات الطبيعة المتغيرة، لذلك لا يمكن الادعاء بإمكانية تصنيفها بطريقة حاسمة في عدد من المجموعات، أو الأنواع الجامعة المانعة. لأن ذات المادة من الممكن أن تنتمي إلى أنواع، وتقسيمات مختلفة في ذات الوقت، بسبب أنها من الممكن أن تنتقل من صنف إلى صنف آخر، كتحويل النفايات الخطرة الصلبة إلى سائلة أو غازية، أو لأنها بطبيعتها وتكوينها الذاتي تشمل على عناصر وخصائص من شأنها أن تدخل في أكثر من صنف أو نوع<sup>5</sup>.

القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة، صنفها إلى تسعة أصناف<sup>6</sup>، وهذه الأصناف تغطي قدر الإمكان من الناحية العملية، جميع المواد الخطرة المتداولة تجارياً.

<sup>1</sup>KHdidjaYachba, **vers une contribution dans le transport maritime de marchandises : optimisation de placement des conteneurs dans un port maritime**, présentée en première version en vu d'obtenir le grade de docteur, spécialité informatique, université Ahmed Ben Bella d'Oran, 2017, p16.

<sup>2</sup>Ingrid Peignier, **gestion des risques relié au transport de matières dangereuses au Québec un outil d'aide à la décision pour le choix des transporteurs**, mémoire présenté en vue de l'obtention du diplôme de maîtrise en sciences appliquées (génie industriel), département de mathématiques et de génie industriel école polytechnique de Montréal, université de Montréal, 2010, p18.

<sup>3</sup>Amendement 38-16, op.cit, p123.

<sup>4</sup>Jean- yves Le Drian, rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, tome I, Paris, 2002, P51.

<sup>5</sup>محمد خالد السيد متولي، ماهية المواد والنفايات الخطرة في القانون المصري، دراسة مقارنة، المجلة المصرية للقانون الدولي، الجمعية المصرية للقانون الدولي، القاهرة، المجلد 63، العدد 63، 2008، ص ص 133-134.

<sup>6</sup>تتمثل هذه الأصناف في: الصنف الأول المواد المتفجرة؛ الصنف الثاني الغازات؛ الصنف الثالث السوائل القابلة للاشتعال؛ الصنف الرابع المواد الصلبة القابلة للاشتعال؛ الصنف الخامس المواد المؤكسدة؛ الصنف السادس المواد السامة والمعدية؛ الصنف السابع المواد المشعة؛ الصنف الثامن المواد المسببة للتآكل؛ الصنف التاسع مواد خطرة متنوعة بما في ذلك المواد الخطرة بيئياً؛ أنظر: هذا التصنيف نصت عليه كل من:

-Régulation 2 classification, Chapitre VII – Transport de marchandises dangereuses, convention internationale de 1974 pour sauvegarde de la vie humaine en mer, Organisation maritime internationale (OMI), Conclue à Londres, adoption le 1<sup>er</sup> novembre 1974, L'Algérie l'a ratifié par décret n°83-510 du 27 août 1983 portant ratification de la convention internationale de 1974 pour sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974 et du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 17 février 1978, journal officiel n°36, mardi 30 août 1983.

-Amendement 38-16, op.cit. pp61-62.

تحديد الصنف الذي تنتمي له البضائع الخطرة من الأصناف التسعة، وفقاً للقانون الدولي للبضائع الخطرة، يجعل الناقل البحري، على معرفة بصفة البضاعة التي هو مقدم على نقلها، وبالتالي يتخذ التدابير اللازمة التي تتلاءم مع طبيعة كل صنف، فكل بضاعة خطرة يسمح بنقلها وفقاً للأحكام المتعلقة بالصنف الذي تنتمي إليه.

### الفرع الثاني: وجوب أن يكون الإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة دقيقاً وظاهراً

إن واجب الإعلام وتقديم المعلومات، ما هو إلا التزام منطقي، من أجل التنفيذ الحسن للعقد، وذلك أخذاً بعين الاعتبار أن العقود تنفذ بحسن نية<sup>1</sup>، فيجب أن يكون الإعلام كاملاً وكافياً، شاملاً لكل الجوانب، وأن يكون الإعلام دقيقاً وظاهراً، فيلزم أن تكون البيانات المدلى بها تتميز بالدقة، فالإعلام الذي يخلو من الدقة لا يؤدي الوظيفة المرجوة منه<sup>2</sup>.

يمكننا التغلب على مشكلة شحن البضائع الخطرة، عن طريق إعلام الشاحن للناقل البحري، عن الطبيعة الخطرة للبضاعة المشحونة<sup>3</sup>، وبهذا يتمكن الناقل البحري من اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة، وضمان سلامتها من التعرض للهلاك أو التلف<sup>4</sup>، فهذا الالتزام يجنبنا الوقوع في الضرر جراء نقل البضائع الخطرة؛ فهو من المسائل الضرورية التي تضمن سلامة ونجاح عملية النقل.

لقد كرست قواعد هامبورغ صراحة هذا الواجب ضمن أحكامها<sup>5</sup>، إلى جانب الالتزامات التقليدية المفروضة على الشاحن، فقد أضافت له هذه الاتفاقية واجب إعلام الناقل البحري بالطبيعة الخطرة للبضائع، وكذلك بالاحتياطات الواجب اتخاذها إذا اقتضى الأمر، كلما اتصفت البضائع بالخطورة، غير أنها لم تشترط على شاحن البضائع الخطرة طريقة معينة، لأداء واجب الإعلام عن طبيعتها، ولكنها

---

- المادة الخامسة، مرسوم تنفيذي رقم 19-157، مؤرخ في 24 شعبان عام 1440 الموافق 30 أبريل سنة 2019، يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بجرأً وكذلك مكوثها وعبورها عبر الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 32، الصادرة في 10 رمضان عام 1440 هـ الموافق 15 مايو سنة 2019م.

<sup>1</sup>مراد بسعيد، "قواعد روتردام 2008، أسس جديدة للنقل البحري الدولي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، المجلد 06، العدد 02، 2012، ص 363.

<sup>2</sup>منال بوروح، "التزام المدخل بإعلام المستهلك في ظل القانون رقم 09-03 (المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش)"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، جامعة الجزائر 1، بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 55، العدد 2، 2018، ص 308.

<sup>3</sup>وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2015، ص 44.

<sup>4</sup>عبد الرحمان ذياب عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، منشورات الجامعة الأردنية عمادة البحث العلمي، عمان، 2000، ص 75.

<sup>5</sup>في الفقرة الثانية من المادة الثالثة عشر، من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالف الذكر، والتي نصت على أنه: "إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطر بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر بالاحتياطات الواجب اتخاذها...".

حدّدت الشخص الواجب إعلامه في الناقل أو الناقل الفعلي، فجعلت بذلك الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي دائماً بالالتزام بالإعلام إذا سلمه الشاحن البضائع الخطرة.

برجعنا إلى قواعد لاهاي نجد أنها هي الأخرى قد أُلقت بهذا الواجب على شاحن البضائع الخطرة، غير أنها لم تتعرض لهذا الالتزام بصيغة مباشرة، وإنما يمكن استخلاصه ضمناً من مضمون أحكامها<sup>1</sup>. التي لا تسمح بشحن بضائع خطيرة دون علم الناقل البحري بطبيعتها، وهو نفس النهج الذي انتهجه المشرع الجزائري<sup>2</sup>.

فتمكين الناقل البحري من المعلومات الضرورية، التي يزوده بها الشاحن، تكفل له التعاقد عن بصيرة، فيمنع على الشاحن كتمان أي معلومة من شأنها التأثير على رضا الناقل البحري، كما يجب على الشاحن وسالبضاعة الخطرة بشكل واضح، وأن يقوم بوصفها وصفاً دقيقاً في وثائق الشحن.

### المبحث الثاني: الآثار المترتبة عن عدم علم الناقل البحري بالطبيعة الخطرة للبضاعة

الإخلال بالالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة يصيب رضا الناقل البحري بعيد من عيوب الإرادة<sup>3</sup>، فالرضا تعد ركناً من أركان عقد النقل البحري، فإذا شابها عيب من عيوب الإرادة، فإن مصير هذا العقد هو القابلية للإبطال، وبالتالي يحق للناقل البحري التمسك بإبطال عقد النقل الذي لحقه عيب من عيوب الإرادة المترتب عن إخلال الشاحن بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضائع، وذلك راجع إلى مدى تأثير مسألة علم الناقل البحري بالطبيعة الخطرة على إرادته في التعاقد (المطلب الأول). كما أن شاحن البضائع الخطرة والضارة يتحمل المسؤولية عن الأضرار الناتجة عنها، وذلك لأن الناقل البحري يبقى جهلاً بهذه الصفات إذا لم يتم إخطار من قبل الشاحن (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول: قابلية عقد النقل البحري للإبطال

عقد النقل البحري هو العقد الذي يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر، مقابل أجر يلتزم به الشاحن، فيتم النقل البحري للبضائع، عن طريق استخدام السفينة، ويقوم الناقل سواء أكان مالكا للسفينة أم مستأجرها أم مجهزاً لها بنقل البضائع، من ميناء إلى آخر، مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن<sup>4</sup>.

حتى يرتب العقد آثاره لا بد من أن تكتمل أركانه، وأن يستوفي شروطه<sup>5</sup>، فإذا تخلف ركن من أركانه المتمثلة في الرضا والمحل والسبب والشكل في العقود الشكلية أو عند انعدام الأهلية، يكون العقد باطلاً

<sup>1</sup>Article 4/6, **Convention** pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, op.cit.

<sup>2</sup>المادة 778 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>3</sup>الإرادة هي أساس الفعل القانوني، وهي التي لها القدرة على إنشاء الالتزام؛ أنظر في ذلك:

Isabelle Rihm, L'erreur dans la déclaration de volonté : contribution à l'étude du régime de l'erreur en droit français, Presses universitaires d'Aix-Marseille, France, 2006, p83.

<sup>4</sup>عديلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديدة والمستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 47.

<sup>5</sup>سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 49.

بطلانا مطلقاً<sup>1</sup>، أما إذا فقد العقد شرط من شروطه، ترتب عن ذلك البطلان النسبي للعقد، فالبطلان النسبي يلحق العقد في الحالة التي يصاب فيها العقد بعيب من عيوب الإرادة (الغلط والتدليس والاستغلال والاكراه) أو في الحالة التي يكون فيها المتعاقد ناقص الأهلية<sup>2</sup>.

وعليه إذا استجمع عقد النقل البحري المبرم بين الناقل البحري والشاحن اركانه، وكانت قد توافرت جميع شروطه انعقد العقد.

غير أنه قد يحدث أثناء انعقاد عقد النقل البحري أن يحصل غلط حول طبيعة البضاعة الخطرة، فينعقد العقد نتيجة تصور خاطئ يقع فيه الناقل البحري، ليكتشف فيما بعد صفات في البضائع غير التي دفعته إلى التعاقد، ثم يتبين له أن التزامه لم يكن ليحصل لو علم حقيقة طبيعة البضائع الخطرة، هذا ما يجعل إرادته مشوبة بعيب من عيوب الإرادة، وفي حالة وقوع الناقل البحري في الغلط بخصوص طبيعة البضائع التي هو مقبل على نقلها، فإنه يترتب عن ذلك قابلية عقد النقل المبرم بينه وبين شاحن البضائع الخطرة للإبطال (الفرع الأول).

كما قد يكون عقد النقل قابلاً للإبطال، إذا ما تم تدليس الناقل البحري من قبل شاحن البضائع الخطرة، بمختلف الوسائل التي تستعمل لتضليله وإخفاء حقيقة الطبيعة الخطرة للبضاعة عنه (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: غلط الناقل البحري في التعبير عن إرادته

الغلط في التعبير عن الإرادة، منبوع لإبطال العقد<sup>3</sup>، باعتبار أنه تصور مخالف للواقع يؤدي بالشخص إلى إبرام العقد، فيتوهم الشخص شيئاً على غير حقيقته، مما يدعوه إلى التعاقد عليه<sup>4</sup>، فهو تصور خاطئ للحقيقة التي أرادها طرفي العقد<sup>5</sup>.

يمكن تعريف الغلط أنه وهم يقوم في ذهن الفرد يجعله يعتقد الأشياء على غير حقيقتها، فهو تصور خاطئ للأمر والأشياء، حيث يتبين للشخص أن للشئ مواصفات معينة إلا أن الحقيقة غير ذلك<sup>6</sup>.

الغلط ثلاث أنواع؛ غلط مانع وهو ليس من عيوب الإرادة، ولكنه يعدمها فلا تقوم أصلاً<sup>7</sup>، وهذا في حال عدم توافق الإرادة الباطنة ومظهرها الخارجي<sup>8</sup>؛ وهناك غلط غير مؤثر، وهو الذي لا يتعلق بأي صفة جوهرية في العقد، ولا يؤثر في إبرامه فهو ليس من عيوب الإرادة؛ أما الغلط الذي يعتبر عيباً من عيوب الإرادة هو الغلط الجوهرية<sup>9</sup>.

<sup>1</sup>علي فيلاي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، ط3، موفم للنشر، الجزائر، 2013، ص 333.

<sup>2</sup>Philippe Bihl, Marie-hélène Bihl, droit civil général, 21<sup>e</sup> édition, dalloz, Paris Cedex 14, 2019, p235.

<sup>3</sup>Isabelle Rihm, opcit, P163.

<sup>4</sup>أمجد محمد منصور، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ط 8، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 122.

<sup>5</sup>Isabelle Rihm, opcit, p40.

<sup>6</sup>علي فيلاي، المرجع السابق، ص174.

<sup>7</sup>سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 51.

<sup>8</sup>Isabelle Rihm, opcit, p40.

<sup>9</sup>سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 51.

من وجهة نظر المشرع الجزائري<sup>1</sup> أن الغلط الذي يعتد به كعيب من عيوب الإرادة، ويستوجب إبطال العقد، هو الغلط الجوهرى، وقد خصه بنظام قانوني<sup>2</sup>، ذكر من خلاله مواصفات وشروط الغلط الجوهرى، التي تبرز لنا المعيار الذي وضعه المشرع لتحديد الغلط الجوهرى المعتد به كعيب من عيوب الإرادة؛ فقد اعتبر أن الغلط جوهريا إذا بلغ حداً من الجسامة، حيث يتمتع معه المتعاقد عن إبرام العقد، لو عرف حقيقة الشيء، وأيضا في حالة وقوع الغلط على صفة في الشيء يراها المتعاقدان صفة جوهرية. معيار الغلط الجوهرى ليس معياراً موضوعياً، وإنما يقدر وفقاً لتقدير الرجل العادى، فهو معيار ذاتى نسبي يرجع في تحديده إلى ما اعتدل في ذهن كل متعاقد بحسب ما كان دافعه للتعاقد، بحيث ما قد يكون جوهريا لدى متعاقد قد لا يكون جوهريا لدى آخر، وتقدير ما يعد غلطا جوهريا يستخلصه قاضى الموضوع من واقع أدلة الدعوى<sup>3</sup>.

نظرا لما أصبحت تتسم به المنتجات من خصائص ذاتية معقدة، يصعب على غير المتخصص الإلمام بها دون إفضاء المتعاقد الآخر له بهذه الخصائص، ونظرا لحسن النية أدى هذا إلى توسيع القضاء والفقه، في مفهوم الغلط حول الصفة الجوهرية للشيء؛ حتى يتمكن المتعاقد من التوصل إلى إبطال العقد<sup>4</sup>.

فصفة الخطورة التي تتميز بها البضائع الخطرة، تعد صفة جوهرية من الضروري أن يعلم الناقل البحري بها، قبل إقدامه على إبرام العقد، فعدم وفاء الشاحن بالتزامه بالإعلام، عن خاصية الخطورة التي تكتنف البضاعة محل العقد، عندما يقوم بتقديم المعلومات الخاصة بالبضاعة للناقل البحري، يجعل إرادة هذا الأخير مشوبة بعيب الغلط، وهذا ما يمنحه الحق في إبطال عقد النقل البحري.

---

<sup>1</sup> أمر رقم 75-58، مؤرخ 20 في رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدنى، الجريدة الرسمية، العدد 78، الصادرة في 24 رمضان عام 1395هـ الموافق 30 سبتمبر سنة 1975م. (معدل ومتمم)  
<sup>2</sup>النصوص القانونية الوارد ذكرها في:

- نص المادة 81 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر، والتي نصت على أنه: "يجوز للمتعاقد الذي وقع في غلط جوهرى وقت إبرام العقد، أن يطلب إبطاله".

- نص المادة 82 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر، جاء فيها أنه: "يكون الغلط جوهريا اذا بلغ حدامن الجسامة بحيث يتمتع معه المتعاقد عن إبرام العقد لو لم يقع في هذا الغلط.

ويعتبر الغلط جوهريا على الاخص إذا وقع في صفة للشيء يراها المتعاقدان جوهرية، أو يجب اعتبارها كذلك نظرا لشروط العقد ولحسن النية.

إذا وقع في ذات المتعاقد أو في صفة من صفاته، وكانت تلك الذات أو هذه الصفة السبب الرئيسى في التعاقد".

- المادة 83 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر، والتي تنص على أنه: "يجوز للمتعاقد الذي وقع في غلط جوهرى وقت إبرام العقد، أن يطلب إبطاله".

<sup>3</sup>همام محمد محمود زهران، الأصول العامة للالتزام نظرية العقد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 149.

<sup>4</sup>حمدي أحمد سعد، الالتزام بالإفضاء بالصفة الخطرة للشيء المبيع، دراسة مقارنة بين القانون المدنى "المصري والفرنسي" والفقه الإسلامى، المكتب الفنى للإصدارات القانونية، القاهرة، 1999، ص 340.

## الفرع الثاني: تدليس الناقل البحري بتصريحات كاذبة بخصوص خطورة البضاعة

يقر القانون الحماية القانونية للشخص المدلس عليه، فيتولد له بذلك الحق في إبطال العقد، هذا ما قضى به القانون المدني الجزائري في الأحكام الخاصة بالتدليس<sup>1</sup>، في حين أنه لم يتناول تعريفاً للتدليس. أما الفقه فقد عرف التدليس على أنه اصطناع واقعة كاذبة، من شأنها إيقاع المتعاقد الآخر في الغلط، فهو يولد الغلط في ذهن المتعاقد؛ أي يؤدي إلى وقوع المتعاقد في غلط غير تلقائي، لم يقع المتعاقد فيه من تلقاء نفسه، وإنما يقع فيه بفعل غيره<sup>2</sup>.

يختلف التدليس عن الغلط الذي يعد عيباً من عيوب التراضي، في أن التدليس يخلق في ذهن المتعاقد غلطاً يدفعه إلى إبرام العقد، فهو يختلف عن الغلط العادي، في أنه يحصل في الذهن بتأثير من الطرق الاحتمالية؛ بينما الغلط العادي ينشأ تلقائياً دون تأثير أي حيلة، غش، أو خداع. ويلزم لتحقيق التدليس توافر عنصرين اثنين، أحدهما: مادي ويتمثل في الطرق والوسائل الاحتمالية، والآخر معنوي يتمثل في نية تضليل المتعاقد الآخر<sup>3</sup>.

### أولاً -العنصر المادي:

العنصر المادي يتمثل في الطرق الاحتمالية، فهو عبارة عن الطرق والحيل المستعملة التي تدفع المتعاقد إلى التعاقد، ويجب أن تكون هذه الحيل كافية للتضليل، ويجب أن يكون ما استعمل من الطرق الاحتمالية، هو الذي دفع المتعاقد الآخر إلى إبرام العقد<sup>4</sup>.

وليس من اللازم أن تبلغ الحيل من التدليس ما يشترطه القانون الجنائي في النصب، وأن تأخذ مظهراً خارجياً، بل يكفي أن تكون هذه الحيل من شأنها أن تحمل المدلس عليه على التعاقد، ولو كان مجرد كذب أو كتمان للحقيقة، فيعتبر الكذب تدليساً في إعطاء بيانات غير صحيحة، ويكون السكوت تدليساً إذا سكت عمداً عن واقعة أو عن ملابسة حاسمة في العقد<sup>5</sup>.

### ثانياً -العنصر المعنوي:

يتمثل العنصر المعنوي في نية التضليل والخداع عند المدلس، ويقضي تحقيق هذا العنصر، أن يكون الغرض من الحيل المستعملة بشتى أنواعها خداع المدلس عليه، وإيقاعه في غلط يدفعه للتعاقد، وإذا

---

<sup>1</sup>أنظر في ذلك المادة 86 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر، والتي جاء فيها: «يجوز ابطال العقد للتدليس إذا كانت الحيل التي لجأ إليها أحد المتعاقدين أو النائب عنه، من الجسامة بحيث لولاها لما أبرم الطرف الثاني العقد. ويعتبر تدليسا السكوت عمدا عن واقعة أو ملابسة إذا ثبت ان المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لو علم بتلك الواقعة أو هذه الملابسة».

<sup>2</sup>سمير عبد السيد تتاغو، المرجع السابق، ص 51.

<sup>3</sup>دريد محمود علي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دراسة تحليلية مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 146.

<sup>4</sup>سمير عبد السيد تتاغو، المرجع السابق، ص 58.

<sup>5</sup>علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الإلتزام في القانون المدني الجزائري، ط9، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، 2015، ص 61.

كان السكوت المجرّد لا يفيد شيئاً، فإن السكوت عن عمد يجرى منه إخفاء الحقيقة حتى يقدم المدلس عليه على التعاقد<sup>1</sup>، فيشترط وجود نية تضليل المتعاقد الآخر، فإذا غير أحد المتعاقدين في الحقيقة دون أن يقصد تضليل المتعاقد الآخر، فإن ذلك لا يعتبر تدليساً<sup>2</sup>.

المشعر الجزائري<sup>3</sup> قد ألقى على عاتق الشاحن، التزام بإدراج البيانات المتعلقة بالبضاعة في وثيقة الشحن، وعليه يعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحاته، فيما يخص طبيعة البضاعة، فعندما يقوم الشاحن بتحريف تصريحاته، في خصوص الطبيعة الخطرة للبضاعة، فإننا نكون أمام تدليس يخول الناقل طلب إبطال العقد.

يعدّ السكوت أسلوباً احتيالياً، ويعتبر تدليساً عندما يتعلق الأمر بكتمان الطبيعة الخطرة للبضاعة، لأنها من الأمور الواجب الإفصاح عنها ما يترتب عنه إبطال العقد.

### المطلب الثاني: قيام مسؤولية الشاحن

إخلال الشاحن بالتزامه بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة مصدر لقيام مسؤوليته، إزاء الناقل البحري، ولتطبيق هذه المسؤولية يتطلب تحقق شروط معينة (الفرع الأول)، وهذه المسؤولية تقع بقوة القانون على شاحن البضائع الخطرة متى كانت هذه البضائع سبباً لحدوث الضرر، فالضرر يعد أساساً لقيام مسؤولية شاحن البضائع الخطرة (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: شروط تحقق مسؤولية الشاحن بحق الناقل البحري

مسؤولية شاحن البضائع الخطرة، هي مسؤولية ناجمة عن إخلاله بواجب الإعلام عن طبيعتها، بحق الناقل البحري، وكان هذا الأخير غير عالماً بطبيعتها من مصدر آخر، وعليه لقيام مسؤولية شاحن البضائع الخطرة لا بد من توفر الشروط الآتية:

#### أولاً - عدم إخطار الناقل البحري بخطورة البضاعة:

يقضي تطبيق هذه المسؤولية بحق الناقل، أن يكون الشاحن قد شحن بضائع لها طبيعة خطيرة، كالبضائع القابلة للانفجار أو الاشتعال أو الالتهاب أو البضائع التي تنتشر السموم، وألا يعلم الشاحن الناقل بهذه الطبيعة الخطرة للبضائع، أو الاحتياطات الواجب اتخاذها إذا اقتضى الأمر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> علي فيلاي، المرجع السابق، ص 197.

<sup>2</sup> سمير عبد السيد تتاغو، المرجع السابق، ص 58.

<sup>3</sup> من خلال المادة 753 أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ والتي تنص على أنه: "تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن.

ويعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولاً بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريق ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي. وأن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محرراً من مسؤوليته والتزاماته الناتجة من عقد النقل تجاه أي شخص آخر غير الشاحن".

<sup>4</sup> وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط1، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 252.

على الرغم من أن الناقل البحري هو الطرف الذي يقدم خدمة النقل، وبالتالي لا غرابة من أن يتولى تحرير سند الشحن، على إثر انقائه مع الشاحن على النقل، إلا أن بعض البيانات، التي يجب إدراجها في هذه الوثيقة لا يستطيع الإدلاء بها سوى الشاحن وذلك مثل الأوصاف الخاصة بالبضائع المنقولة<sup>1</sup>، كالصريح بالطبيعة الخطرة للبضائع وخصائصها.

على أساس البيانات التي يصرح بها الشاحن يتم وضع العلامات المناسبة، للتعريف بالصفة الخطرة للبضائع، لأن البضائع الخطرة تتطلب من الناقل البحري عناية خاصة، للمحافظة عليها وصيانتها من الهلاك أو التلف، ومنع ظهور خطورتها<sup>2</sup>.

فإذا قدم الشاحن عمداً بيانات غير صحيحة قامت مسؤوليته، وينطبق هذا الجزء على الشاحن الذي يغش، وهو بمثابة عقوبة مدنية له، ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أثر في تحقيق الضرر، ولو كان هذا البيان غير الصحيح قد أدرج ولا يقصد به الشاحن، غش الناقل، ولكن لأسباب أخرى<sup>3</sup>.

### ثانياً - ألا يكون الناقل عالماً بالصفة الخطرة للبضائع:

يشترط لتتحقق مسؤولية الشاحن عدم علم الناقل البحري بالصفة الخطرة للبضاعة من مصدر آخر أو بوسيلة أخرى<sup>4</sup>، فإن الناقل البحري في هذه الحالة، له أن ينزل البضائع من السفينة أو يتلفها أو إزالة خطورتها، في أي وقت دون أن يتحمل أية مسؤولية ناتجة عن ذلك في مواجهة الشاحن<sup>5</sup>.

فعلى الناقل إثبات أنه ما كان ليرضى بشحنها لو علم بطبيعتها الخطرة، وبالتالي ما عليه سوى إثبات جهله طبيعة البضائع، والأضرار البالغة التي يمكن أن تنتج عنها، ويستطيع الناقل البحري إقامة الدليل على سبق رفضه نقل بضائع مماثلة، أو الاحتجاج بالنظام الأساسي للشركة الملاحية الذي يقضي بحظر نقل مثل هذه البضائع، أو الاحتجاج بعقود التأمين البحري التي اعتاد على إبرمها متى كانت تستبعد من نطاق التأمين البضائع الخطرة، فكل هذه الوقائع تشير إلى أن الناقل البحري ما كان ليرضى بشحن البضائع الخطرة لو علم بطبيعتها<sup>6</sup>.

فيشترط حسن نية الناقل لتتحقق مسؤولية الشاحن التي نحن بصددھا؛ لأنه من البديهي أن يكون الإعفاء من المسؤولية عقوبة للشاحن سيئ النية، التي لن يستفيد منها سوى الناقل<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 40.

<sup>2</sup> عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص 228.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، وائل بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء الوطنية، الإسكندرية، 2012، ص 125.

<sup>4</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 253.

<sup>5</sup> عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص 229.

<sup>6</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 71.

<sup>7</sup> عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، في عقد النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، قسم القانون التجاري والبحري، جامعة القاهرة، مصر، 2000، ص 346.

## الفرع الثاني: أساس قيام مسؤولية شاحن البضائع الخطرة

تناولت قواعد هامبورغ القاعدة العامة لمسؤولية الشاحن<sup>1</sup>، حيث أنه في ظل هذه الاتفاقية تقوم مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ الواجب الإثبات؛ إذ لا بد للمتضرر من أن يثبت خطأ الشاحن، الضرر، والعلاقة السببية بينهما، كما هو الحال في القواعد العامة<sup>2</sup>، لقد تناولت القاعدة العامة لمسؤولية الشاحن الحالة التي تكون فيها البضائع عادية، ولكن إذا اتصفت هذه البضائع بالخطورة هنا الأمر يختلف، فإذا كانت البضائع تتصف بالخطورة، فإن قواعد هامبورغ جاءت بحكم خاص بالبضائع الخطرة<sup>3</sup>، فالمسؤولية في هذه الحالة هي مسؤولية موضوعية، تقوم بمجرد حدوث الضرر فلا يستطيع الشاحن، التملص منها بأي طريقة، وما على الناقل البحري سوى إثبات عدم علمه بالطبيعة الخطرة، والضرر اللاحق به، وهذه المسؤولية لا تسري إلا بمواجهة الناقل أما إذا أصاب الضرر الغير، فتطبق القاعدة العامة في مسؤولية الشاحن<sup>4</sup>، أما عن قواعد لاهاي<sup>5</sup> كان لها نفس الحكم في هذا الخصوص، فمسؤولية الشاحن بموجبها هي مسؤولية موضوعية، تقوم بوقوع الضرر، فعند إخلال الشاحن بالتزامه بالإعلام يمنح الناقل البحري دافعا يتصل به من المسؤولية، لتلقى هذه الأخيرة على الشاحن بمجرد وقوع الضرر، وهو نفس المسار الذي انتهجه المشرع الجزائري<sup>6</sup>.

إذن ثمة مسؤولية حكومية بقوة القانون تتعلق بعدم صحة البيانات التي يقدمها الشاحن للناقل، إذا نتج عنها ضرراً للناقل، ولا يستطيع التملص منها بإثبات السبب الأجنبي، وتبقى هذه المسؤولية قائمة، ولو كان الشاحن حسن نية<sup>7</sup>، لأن القاعدة التي تتعلق بضمان صحة المعلومات<sup>8</sup>.

---

<sup>1</sup> المادة 12 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ حيث نصت على أنه: " لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكتن ذلك الضرر، نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه. وكذلك لا يسأل أي مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه".

<sup>2</sup> ووجدى حاطوم، المرجع السابق، ص 252.

<sup>3</sup> طبقاً لنص الفقرة 2/أ من المادة 13 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ التي تنص على أنه: "إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطر بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها. فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً، بوسيلة أخرى، بالصفة الخطرة للبضائع:

أ- أن يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع".

<sup>4</sup> الواردة في نص المادة 12 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>5</sup> Voir : Article 4/6, **Convention** pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, op.cit.

<sup>6</sup> أنظر في ذلك المادة 778 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>7</sup> ووجدى حاطوم، المرجع السابق، ص 253.

<sup>8</sup> نصت على هذه القاعدة كل من: المادة 1/17 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ المادة 753 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛

Article 4/5, **Convention** pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, op.cit.

## خاتمة:

من خلال هذه الدراسة يتبين لنا أهمية الالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة، المفروض على الشاحن لمصلحة الناقل، والأجدر أن نقول لمصلحة الشاحن وعملية النقل، فالنتيجة المرجوة من عملية النقل إيصال البضاعة الخطرة سالمة إلى وجهتها المقصودة، دون إلحاق الضرر بالغير، وهذا يتحقق عندما يقوم الشاحن، بتقديم كل المعلومات اللازمة عن البضاعة الخطرة، وهذه المعلومات من شأنها أن تؤثر على كافة مراحل النقل البحري، وخاصة على عمليات المناولة المينائية، باعتبار أن هذه البضائع خطيرة فهي تتطلب معاملة خاصة، تتلاءم وطبيعتها، مقارنة مع البضائع العادية.

من خلال دراستنا حق الناقل البحري في العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة. تمكنا من الوصول إلى جملة من النتائج، نلخصها في الآتي:

- الإدلاء بالمعلومات الخاصة بالبضائع، من قبل الشاحن يكفل للناقل التعاقد عن بصيرة، فامتناع الشاحن عن إعلام وكتمان المعلومات الخاصة بطبيعة البضاعة، يؤثر على رضا الناقل البحري ويعيب إرادته، وعليه يكون مصير عقد النقل هو القابلية للإبطال.
- دور الالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة يتمثل في حماية إرادة الناقل البحري.
- الغلط والتدليس يرتبطان ارتباطا وثيقا بالالتزام بالإعلام. فعدم تقديم البيانات والتحذيرات، يوقع المتعاقد معه، في غلط حول خطورة البضائع وتدبير نقلها.
- نظرا لعدم وجود نصوص قانونية صريحة لإمكانية المطالبة بإبطال العقد في حال الإخلال بالالتزام بالإعلام، فإنه من الضروري الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني.
- يعد عدم إخطار الناقل البحري بخطورة البضاعة، دافعا لقيام مسؤولية الشاحن، بحق الناقل البحري، ودافعا يتخلص به الناقل من المسؤولية الناشئة عن أضرار نقل البضائع الخطرة.
- مسؤولية شاحن البضائع الخطرة تقوم بمجرد حدوث الضرر، فلا يجوز التملص منها بأي طريقة، شرط إثبات الناقل البحري وقوع الضرر، وعدم تصريح الشاحن له عن الطبيعة الخطرة في سند الشحن.
- مسؤولية الشاحن بخصوص نقل البضائع الخطرة هي مسؤولية مشددة، يسأل فيها الشاحن تجاه الناقل البحري، جراء عدم الكشف عن الطبيعة الخطرة.
- الإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة، هو الواجب الرئيسي لنقل ناجح للبضاعة الخطرة.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا / قائمة المصادر:

أ- الاتفاقيات:

1- **Convention** pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924. L'Algérie l'a ratifié par Décret n°64-71 du 2 mars 1964 portant adhésion de la république algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, journal officiel n°28, vendredi 3 avril 1964.

**2- Convention internationale de 1974 pour sauvegarde de la vie humaine en mer,** Organisation maritime internationale (OMI), Conclue à Londres, adoption le 1<sup>er</sup> novembre 1974, L'Algérie l'a ratifié par **décret** n°83-510 du 27 août 1983 portant ratification de la convention internationale de 1974 pour sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974 et du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 17 février 1978, journal officiel n°36, mardi 30 août 1983.

**2- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الموقعة بهامبورغ، في 31 مارس 1978؛** الموقع الإلكتروني:

[https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules.pdf](https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules.pdf), consulté le 29/12/2019.

**3- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الموقعة بروتردام، في 11 ديسمبر 2008؛ منشورات الأمم المتحدة، فيينا، 2009، الموقع الإلكتروني:**

<https://tradeportal.customs.gov.jo/media/Rotterdam-Rules-A.pdf>, consulté le 12/01/2020.

**ب- النصوص القانونية:**

**1- أمر رقم 75-58، مؤرخ 20 في رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 78، الصادرة في 24 رمضان عام 1395 هـ الموافق 30 سبتمبر سنة 1975 م. (معدل ومتمم)**  
**2- أمر رقم 76-80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، الصادرة 21 ربيع الثاني عام 1397 هـ الموافق 10 أبريل سنة 1977 م. (معدل ومتمم)**  
**3- مرسوم تنفيذي رقم 19-157، مؤرخ في 24 شعبان عام 1440 الموافق 30 أبريل سنة 2019، يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحراً وكذلك مكوثها وعبورها عبر الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 32، الصادرة في 10 رمضان عام 1440 هـ الموافق 15 مايو سنة 2019 م.**

**4-Amendement 38-16, du code maritime international des marchandises dangereuses (CODE IMDG), édition de 2016.**

**ثانيا /قائمة المراجع:**

**أ-الكتب:**

- 1- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.**
- 2- أمجد محمد منصور، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ط8، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.**
- 3- حمدي احمد سعد، الالتزام بالإفشاء بالصفة الخطرة للشيء المبيع، دراسة مقارنة بين القانون المدني "المصري والفرنسي" والفقهاء الإسلامي، المكتب الفني للإصدارات القانونية، القاهرة، 1999.**
- 4- حسن طاهر، السفينة صيانة وبضاعة، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.**
- 5- دريد محمود علي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دراسة تحليلية مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.**
- 6- سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.**
- 7- عبد الرحمان ذياب عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، منشورات الجامعة الأردنية، عمادة البحث العلمي، عمان، 2000.**

- 8- **عدلي أمير خالد**، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديدة والمستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 9- **علي علي سليمان**، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ط9، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، 2015.
- 10- **علي فيلالي**، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، ط3، موفم للنشر، الجزائر، 2013.
- 11- **مختار السويفي**، مصطلحات النقل البحري والتجارة الخارجية، مطابع مذكور، القاهرة، 1982.
- 12- **مصطفى كمال طه**، وائل بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء الوطنية، الإسكندرية، 2012.
- 13- **هاني دويدار**، الوجيز في القانون البحري، الجزء الثاني النقل البحري للبضائع، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 1993.
- 14- **همام محمد محمود زهران**، الأصول العامة للالتزام، نظرية العقد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004.
- 15- **نادر محمد إبراهيم**، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003.
- 16- **وجدي حاطوم**، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط1، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.
- 17- **وليد خالد عطية**، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2015.
- 18- **Isabelle Rihm**، L'erreur dans la déclaration de volonté: contribution à l'étude du régime de l'erreur en droit français، Presses universitaires d'Aix-Marseille، France، 2006.
- 19- **Jean-Yves Le Drian**، rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants، tome I، Paris، 2002.
- 20- **Philippe Bihr**، **Marie-hélène Bihr**، droit civil général، 21<sup>e</sup> édition، Dalloz، Paris Cedex 14، 2019.

#### ب- الرسائل الجامعية:

- 1- أسماء محمد موسى الموسوي، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قسم القانون الخاص، كلية القانون، جامعة كربلاء، العراق، 2014.
- 2- سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، 2012.
- 3- عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، في عقد النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، قسم القانون التجاري والبحري، جامعة القاهرة، مصر، 2000.
- 4- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2012.
- 5- Ingrid Peignier, gestion des risques relié au transport de matières dangereuses au Québec un outil d'aide à la décision pour le choix des transporteurs, mémoire présenté en vue de l'obtention du diplôme de maîtrise es sciences appliquées (génie industriel), département de mathématiques et de génie industriel école polytechnique de Montréal, université de Montréal, 2010.
- 6- KHdidjaYachba, vers une contribution dans le transport maritime de marchandises : optimisation de placement des conteneurs dans un port maritime, présentée en première version en vu d'obtenir le grade de docteur, spécialité informatique, université Ahmed Ben Bella d'Oran, 2017.

ج-المقالات في المجلات:

- 1-محمد ياسين بوزوينة، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 5، العدد 2، 2018، (213-226).
- 2-محمد خالد السيد متولي، ماهية المواد والنفائيات الخطرة في القانون المصري، دراسة مقارنة، المجلة المصرية للقانون الدولي، الجمعية المصرية للقانون الدولي، القاهرة، المجلد 63، العدد 2008، 63، (107-199).
- 3-فطيمة نساخ، "أثر الأشياء الخطرة على العقد"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 1، العدد 2018، 1، (147-164).
- 4-محمد فتاحي، "دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري"، مجلة الحقيقة، جامعة أحمد دراية، أدرار، المجلد 14، العدد 1، 2015، (01-20).
- 5-مراد بسعيد، "قواعد روتterdam 2008، أسس جديدة للنقل البحري الدولي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، مجلة سداسية محكمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، المجلد 06، العدد 02، 2012، (355-371).
- 6-منال بوروح، "التزام المدخل بإعلام المستهلك في ظل القانون رقم 09-03 (المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش)"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، جامعة جزائر 1، بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 55، العدد 2، 2018، (308-301).