

جامعة سعيدة، الدكتور مولاي الطاهر



كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

مذكرة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة ماستر في الحقوق
تخصص: قانون أعمال

تحت إشراف الأستاذ:
د. لربي مكي

من إعداد الطالبة:
هشماوي شيماء

أعضاء لجنة المناقشة

أ.د. عثمان عبد الرحمان	أستاذ محاضر	جامعة سعيدة د. مولاي الطاهر	رئيساً
د. لربي مكي	أستاذ محاضر	جامعة سعيدة د. مولاي الطاهر	مشرفاً ومقرراً
د. دربة أمين	أستاذ محاضر	جامعة سعيدة د. مولاي الطاهر	عضواً

السنة الجامعية: 2025 / 2026

جامعة سعيدة، الدكتور مولاي الطاهر



كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

مذكرة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة ماستر في الحقوق
تخصص: قانون أعمال

تحت إشراف الأستاذ:
د . لربي مكي

من إعداد الطالبة:
هشماوي شيماء

أعضاء لجنة المناقشة

أ.د.عثماني عبد الرحمان	أستاذ محاضر	جامعة سعيدة د.مولاي الطاهر	رئيساً
د لربي مكي	أستاذ محاضر	جامعة سعيدة د.مولاي الطاهر	مشرفاً ومقرراً
د.دربة أمين	أستاذ محاضر	جامعة سعيدة د.مولاي الطاهر	عضواً

السنة الجامعية: 2026/2025

إهداء

الحمد لله والصلاة والسلام على الحبيب المصطفى محمد
صلى الله عليه وسلم.

أهدي تخرجي إلى من جرع الكأس فارغاً ليسقيني قطرة
حب، إلى من حصد الأشواك عن دربي ليهد لي طريق
العلم "أبي وأمي".

إلى كل من ترك أثر جميل في حياتي؛
إلى كل من أحبنى قلبهم وأحبهم قلبي؛
إليكم جميعاً أهدي ثمرة جهدي المتواضع...

شيخاء

شكر و تقدير

الحمد لله تعالى حمداً كثيراً طيباً مباركاً فيه، على ما أكرمنا به ووفقنا إليه لإتمام

هذه المذكرة

أتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى الأستاذ المشرف لربيكي مكي، على إشرافه
القيّم وتوجيهاته السديدة ودعمه المتواصل طوال إنجاز هذا البحث.

كما أتوجه بجزيل الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرة، على تفضلهم بقبول
مناقشة هذه المذكرة وتقييمها.

وأقدم بخالص الامتنان إلى والديّ الكريمين، لما قدماه لي من دعم وتشجيع
ودعاء طيلة مسيرتي الدراسية.

كما أتوجه بالشكر والتقدير إلى خالي هشماوي محمد وزوجة خالي الأكبر
الكريمة ميموني العالية، عرفاناً بدعمهما واهتمامهما ومساندتهما الدائمة لي.

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر إلى صديقتي وجارتي وأختي فاسمي شروق، على
دعمهما ومساعدتهما وتشجيعهما لي خلال إنجاز هذه المذكرة.

وفي الأخير، أشكر كل من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل.

قائمة المختصرات

المختصرات باللغة العربية :

ج . ر . ج . ج . د . ش : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

ج : جزء .

ط : الطبعة .

غ.م : غير منشور .

ق.م.ج : القانون المدني الجزائري .

ق.ب.ج : القانون البحري الجزائري .

م : مجلد .

م.ج : المشرع الجزائري .

ن . ب : الناقل البحري .

المختصرات باللغة الأجنبية:

P : page .

IMDG Code : international maritime dangerous goods code

SOLAS : international convention for the safety of life at sea .

MARPOL : international convention for the prevention of pollution from ships .

Hague rules : international convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading (brussels 1924) .

مقدمة

يعتبر النقل البحري من أهم الوسائل المعتمدة في التجارة الدولية، حيث يلعب دورًا محوريًا في تسهيل حركة تبادل السلع بين الدول، نظرًا لإمكانيته على نقل كميات كبيرة من البضائع عبر مسافات طويلة بتكاليف أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى. غير أنّ هذا النشاط على أهميته لا يخلو من مخاطر، لاسيما عندما يتعلق الأمر بنقل البضائع الخطرة التي تتميز بطبيعتها الخاصة، كقابليتها للاشتعال أو الانفجار أو آثارها الملوثة، مما قد يؤدي إلى إلحاق أضرار جسيمة بالسفينة وطاقمها، وبالغیر بل وبالبيئة البحرية ذاتها.

رغم أن مسألة نقل البضائع الخطرة ترتبط في الأصل، من حيث أطرافها بمالك السفينة والمستأجر في إطار مشارطات الإيجار الزمني، إلا أن الواقع العملي يكشف عن اتساع دائرة المتدخلين عند نشوء نزاع بشأنها. إذ قد تمتد العلاقة القانونية لتشمل أطرافًا أخرى، كالمجهزين، والشاحنين، ومنتجي أو مصنعي الحمولة ذات الطبيعة الخطرة، فضلًا عن ملاك الصنادل والمراكب المساهمة في عملية النقل. كما لا يمكن إغفال دور مقاول الشحن والتفريغ الذي يتولى عمليات تحميل أو تفريغ هذه البضائع، وما قد ينجم عن ذلك من مسؤولية.

ولا تقف آثار هذه المسؤولية عند حدود هؤلاء، بل قد تمتد لتشمل المؤمن الذي يجد نفسه ملزمًا بتحمل تعويضات قد تكون باهظة، خاصة في حالات الكوارث البيئية التي يصعب حصر أضرارها أو تقديرها بدقة، وما ينجم عنها من خسائر بشرية ومادية جسيمة،

وهو ما قد يهدد حتى الملاءة المالية لشركات التأمين¹ ومن ثم، فإن المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة تتسم بالتعدد والتداخل، فضلاً عن تعقيدها، بالنظر إلى تعدد الأسباب المؤدية إلى تحقق الضرر. فقد يُعزى الحادث أحياناً إلى خطأ المنتج نتيجة سوء تغليف البضاعة، أو إلى تقصير الشاحن في عدم الإفصاح عن طبيعتها الخطرة، أو إلى إخلال الناقل البحري بواجب العناية اللازمة للمحافظة عليها، كما قد تمتد المسؤولية إلى مقاول الشحن والتفريغ إذا خالف التعليمات الخاصة بالتعامل مع هذا النوع من البضائع.

وتبعاً لذلك تتعدد صور المسؤولية، فقد تتخذ طابعاً عقدياً في نطاق العلاقة بين الناقل البحري والشاحن، حيث يتحمل كل طرف مسؤوليته عند الإخلال بالالتزامات المترتبة على عقد النقل البحري المتعلق بالبضائع الخطرة. غير أن نطاق المسؤولية لا يقتصر على هذا الإطار، بل قد يمتد إلى المسؤولية التقصيرية، متى ترتب عن نقل هذه البضائع ضرر أصاب الغير، كأصحاب البضائع الأخرى المنقولة على ذات السفينة، أو الأشخاص المتواجدين على متنها، ومن بينهم عمال الشحن والتفريغ.

ويعكس هذا الامتداد في نطاق المسؤولية مدى تعقيد وتشابك النظام القانوني الحاكم لنقل البضائع الخطرة. ويزداد الأمر صعوبة في ظل غياب معيار دقيق وثابت لتحديد ماهية البضائع الخطرة، إذ قد تتحول بعض البضائع غير الخطرة بطبيعتها إلى مصدر خطر

¹ _ على سبيل المثال قضية ERIKA إيركا و هي ناقلة نفط بنيت في اليابان سنة 1975 و كانت تابعة لشركة مسجلة في مالطا لذلك كانت ترفع علمها، كانت الناقلة مرغوبة بسبب انخفاض تكاليف خدمتها كما أن شركة توتال آخر من استخدمت الناقلة البحرية قبل ان تغرق قبالة سواحل فرنسا سنة 1999 أدى الى غرق الناقلة اريككا الى حدوث كارثة بيئية بسبب تسرب كميات كبيرة من النفط انظر <https://ar.wikipedia.org/wiki> تاريخ الاطلاع: 11ماي 2026 على الساعة 17:40 .

نتيجة تعرضها لظروف معينة أثناء النقل، كالعوامل المناخية أو الجغرافية. وعلى الرغم من الجهود الدولية المبذولة لتقنين وتصنيف هذه البضائع، إلا أن الإشكال يظل قائماً، حيث قد تظهر في الواقع العملي مواد تُعد خطرة دون أن تدرج ضمن التصنيفات الدولية المعتمدة، الأمر الذي يضاعف من عبء المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل البحري في هذا المجال²

وأمام هذه المخاطر برزت ضرورة إقرار نظام قانوني يضبط مسؤولية الناقل البحري، ويحدد نطاق التزاماته، خاصة في ظل تزايد الحوادث المرتبطة بالبضائع الخطرة وما ينجم عنها من خسائر مادية وبيئية. وقد تدخلت التشريعات الوطنية، ومن بينها التشريع الجزائري، إلى جانب الاتفاقيات الدولية، لتنظيم هذه المسؤولية من خلال وضع قواعد تحدد شروط قيامها، وآثارها، وحالات الإعفاء منها، سواء في إطار المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل، أو المسؤولية غير العقدية التي تقوم في مواجهة الغير المتضرر.

وقد أدى نقل هذا النوع من البضائع إلى بروز مخاطر مستجدة تتسم بدرجة عالية من الخطورة، تمس سلامة الأفراد وتهدد الممتلكات، نظراً لخصوصية هذه المواد وخطورتها الكامنة. كما ازدادت خطورة هذا الموضوع مع تحول هذه البضائع إلى مصدر تهديد مباشر للبيئة البحرية، إذ إن تسربها أو اختلاطها بمياه البحر يُفضي إلى آثار سلبية جسيمة على الكائنات البحرية، ويُسهم في تفاقم ظاهرة التلوث البحري.

ولا تقتصر آثار هذا التلوث على البيئة البحرية فحسب، بل تمتد لتشمل الإنسان والنبات والحيوان، الأمر الذي يجعل من معالجته عملية معقدة تتطلب وقتاً طويلاً وتكاليف

² _ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت لبنان ، 2015 ، ص 8/9 .

باهظة. ومن ثمّ، أضحت حماية البيئة البحرية أولوية ملحة، بالنظر إلى حساسية الأضرار التي تتعرض لها واتساع نطاقها، خاصة وأن تلوثها يرتبط ارتباطاً وثيقاً بتلوث البيئة العالمية ككل. وعليه يتعين إيلاء هذا الموضوع عناية خاصة، من خلال تسليط الضوء على جسامه المخاطر المرتبطة بنقل البضائع الخطرة، والتنبيه إلى آثارها التي لا تقتصر على الأجيال الحاضرة، بل تمتد لتشمل الأجيال القادمة. ومن هذا المنطلق، تبرز أهمية هذه الدراسة في تناولها لهذا الموضوع الحيوي بالدراسة والتحليل المعمق، بما يسهم في الإحاطة بمختلف جوانبه القانونية والعملية.

تتجلى أهمية هذا الموضوع في كونه يتقاطع مع عدة فروع قانونية، من بينها القانون البحري، والقانون التجاري، والقانون البيئي، الأمر الذي يمنحه بعداً نظرياً وعملياً في آن واحد. فإلى جانب أهميته العلمية، تبرز قيمته التطبيقية في الإسهام في حماية الأشخاص والممتلكات والبيئة البحرية من المخاطر الناجمة عن نقل البضائع الخطرة، فضلاً عن ضمان تعويض المضررين عن الأضرار التي قد تلحق بهم، بما يحقق في الوقت ذاته استقرار المعاملات البحرية.

وانطلاقاً من ذلك تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، من خلال بيان شروط قيامها، وتحديد التزامات الناقل البحري، وبيان حالات الإعفاء من المسؤولية، سواء في إطارها العقدي أو غير

العقدي، مع التركيز على مسؤولية التلوث البحري ونظام التعويض عنه، وتقييم مدى كفاية التنظيم القانوني في تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف المختلفة.

وعليه تثار الإشكالية الرئيسية التالية:

إلى أي مدى وُفق المشرع الجزائري في تنظيم مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية جملة من التساؤلات الفرعية، من بينها:

ما المقصود بالبضائع الخطرة؟ وما هي التزامات الناقل البحري بشأنها؟ وما شروط قيام مسؤوليته العقدية وحالات الإعفاء منها؟ وما هو الأساس القانوني للمسؤولية غير العقدية وشروط قيامها؟ وكيف يتم تنظيم مسؤولية الناقل البحري عن أضرار التلوث البحري؟ وما هو نظام التعويض المعتمد لجبر هذه الأضرار؟

ولمعالجة هذه الإشكالية، تم الاعتماد على المنهج التحليلي كمنهج رئيسي، من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري، إلى جانب المنهج الوصفي لعرض المفاهيم المرتبطة بالبضائع الخطرة، والمنهج المقارن لمقارنة التشريع الجزائري ببعض الاتفاقيات الدولية، فضلاً عن المنهج النقدي لتقييم فعالية هذه القواعد القانونية.

وقد واجهت هذه الدراسة بعض الصعوبات، من أهمها ندرة المراجع المتخصصة التي تتناول الموضوع بشكل دقيق في التشريع الجزائري، وتشعب الموضوع وتداخله مع عدة

فروع قانونية، بالإضافة إلى الطابع التقني للبضائع الخطرة، وتعدد الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا المجال.

كما تجدر الإشارة إلى أن الدراسات السابقة، رغم تناولها لمسؤولية الناقل البحري أو لأضرار التلوث البحري، إلا أنها غالبًا ما عاجلت هذه المواضيع بشكل منفصل، دون التركيز على خصوصية البضائع الخطرة أو الربط بين المسؤولية العقدية وغير العقدية، وهو ما تسعى هذه الدراسة إلى تداركه من خلال معالجة شاملة ومتكاملة. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم تقسيمها إلى فصلين رئيسيين:

الفصل الأول: المسؤولية العقدية للناقل البحري ، حيث تم التطرق إلى آثار نقل هذه البضائع والتزامات الناقل البحري ثم شروط قيام المسؤولية العقدية وحالات الإعفاء منها.

وصولا الى الفصل الثاني للحديث : المسؤولية غير العقدية للناقل البحري ، حيث تم تناول الأساس القانوني لهذه المسؤولية وشروط قيامها، ثم دراسة مسؤولية الناقل البحري عن أضرار التلوث البحري ونظام التعويض عنها.

وبذلك نحاول من خلال هذه الدراسة تقديم معالجة قانونية متكاملة لموضوع مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة، تجمع بين التأصيل النظري والتحليل العملي، بما يساهم في توضيح معالم هذا النظام القانوني وإبراز أهم الإشكالات التي يثيرها .

الفصل الأول:

المسؤولية العقدية للناقل

البحري

يعتبر عقد النقل البحري المبرم بين الناقل البحري و الشاحن الأساس القانوني المنظم للعلاقة بين أطرافه ، حيث يحدد مراكزهم القانونية ويرتب على عاتق كل منهم جملة من الحقوق والالتزامات، لاسيما تلك الواقعة على عاتق ن.ب و التي تؤدي إلى ترتيب مسؤوليته الناشئة عن تنفيذ العقد و خاصة اثناء نقل البضاعة الخطرة .

وعليه، فإن أي إخلال من جانب ن .ب بالتزاماته الناشئة عن هذا العقد، خاصة فيما يتعلق بنقل البضائع الخطرة، يؤدي إلى قيام مسؤوليته العقدية عن الأضرار التي قد تلحق بهذه البضائع غير أن هذه المسؤولية ليست مطلقة، إذ يمكن ن . ب دفعها عن نفسه إذا أثبت توافر أحد الأسباب القانونية التي تنفي عنه المسؤولية في هذا المجال و سنتطرق إلى ذلك بالشرح في المبحثين التاليين

المبحث الأول: الآثار الناجمة عن نقل البضائع الخطرة بحرًا :

تتميز البضائع الخطرة بطبيعة خاصة، تفرض على الشاحن إلى جانب التزاماته التقليدية المتمثلة في تسليم البضاعة ودفع أجرة النقل، التزامًا إضافيًا يتمثل في تقديم كافة المعلومات والبيانات الضرورية المتعلقة بكيفية مناولة ونقل هذا النوع من البضائع الذي يتسم بالخطورة. ويُعدّ الالتزام بالإعلام في هذا الصدد من أهم الالتزامات الواقعة على عاتق الشاحن، كما يُمثل في الوقت ذاته حقًا للناقل البحري يستمدّه من عقد النقل البحري و هو

ما سندرسه في المطلب الاول ومن جهة أخرى، وكغيره من العقود، فإن عقد النقل البحري لا يقتصر على منح الحقوق ن. ب. فحسب، بل يرتب أيضاً في ذمته جملة من الالتزامات التي يتعين عليه احترامها سيتم التطرق اليه في المطلب الثاني .

المطلب الأول : حق الناقل البحري في العلم بخطورة البضائع المنقولة :

نظراً لكون هذه البضائع تتسم بالخطورة، فإن طبيعتها الخاصة تستوجب تحميل الشاحن التزامات إضافية تتجاوز الالتزامات التقليدية، غير أنه يثار التساؤل حول الأساس الذي يُعتمد لتكثيف البضائع على أنها خطرة، الأمر الذي يستدعي توضيح مفهوم البضائع الخطرة ورفع اللبس الذي يحيط به وبمجرد توافر هذه الصفة في البضاعة، تعيّن على الشاحن إعلام الناقل البحري بطبيعتها الخطرة وما يحيط بها من خصائص .

الفرع الأول: مفهوم البضائع الخطرة :

بغية رفع الغموض الذي يحيط بمفهوم البضائع الخطرة، يقتضي الأمر تحديد المقصود بها من خلال وضع تعريف دقيق لها، ولتحقيق ذلك لا بد من التطرق إلى مدلولها اللغوي (أولاً)، ثم بيان مفهومها في الفقه (ثانياً)، وأخيراً ينبغي عرض مختلف التعريفات التي تناولتها القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية (ثالثاً).

أولاً: التعريف اللغوي :

لابد من التطرق إلى معنى كلمة " البضاعة " لغة، وكذا معنى كلمة " الخطرة " حتى

نتمكن من الوصول لمعنى البضائع الخطرة لغة .

أ _ معنى كلمة البضاعة لغة: البضاعة لغة جاءت من "بضع"، والبُضْعُ الشق

والقطع، والبضاعة لأنها قطعت من المال، وقد إِسْتَبْضَعْتُ الشيء، أي جعلته بضاعة

لنفسى . والبضاعة بالكسر..... كما قال ابن فارس ¹ .

وعليه، فإن المقصود بالبضاعة في معناها اللغوي هو كل قطعة أو طائفة من المال

تُعدّ للتداول في النشاط التجاري، مهما كان نوعها.

ب - معنى كلمة "خطرة" لغة : الخطرة لغة جاءت من الخطر: الإشراف على

الهلاك، يقال: خاطر بنفسه والخطر : السبق الذي يتراهن عليه، والخطر : الإشراف على

هلكة، وخاطر بنفسه يخاطر : أشقى بما على خطر هلك أو نيل ملك والمخاطر : المراقى .

وخطر الدهر ضربانه ، وبالتالي فيجمع المعنى اللغوي لكلمتي البضاعة " و " الخطرة فيمكننا

القول بأن البضائع الخطرة لغويا هي مجملا لعناصر والأشياء القابلة للتداول عن طريق

التجارة، والتي قد تكون نتيجتها² بإلحاق الضرر والهلاك

¹ _ عبدات ليلي، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، مذكرة ماستر، تخصص عقود و مسؤولية، قسم القانون الخاص كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة العقيد أكلي محمد أولحاج، البويرة، 16/10/2016، ص13.

² _ مخلوف ياسر، النقل البحري للبضائع الخطرة، مذكرة ماستر مهني تخصص قانون بحري ومينائي، قسم الحقوق كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة محمد الصديق بن يحيى-جيجل، 2022.2021 ص5

ثانياً: التعريف الاصطلاحي :

يُعدّ تعريف الأشياء الخطرة من المسائل التي أثارت جدلاً فقهيًا ، فقد ذهب اتجاه إلى حصر الخطورة في طبيعة الشيء ذاتها، معتبر أن خطورته مرتبطة به بحكم تكوينه، وهو ما يضيق من مفهومه. في المقابل، تبنى اتجاه آخر مفهوماً أوسع، حيث اعتبر أن الشيء قد يكون خطيراً بطبيعته أو قد يكتسب الخطورة تبعاً لظروف وملابسات استعماله، متى كان من شأنه إحداث ضرر، مما يوسّع من نطاق هذا المفهوم

أ_ التعريف الضيق للبضائع الخطرة: إن التعريف الضيق لها يقوم على فكرة مفادها أن البضائع الخطرة هي تلك البضائع التي بسبب طبيعتها وخواصها، أو طريقة رصها، قد تؤدي إلى تعريض أرواح المسافرين إلى الخطر، أو تجعل السفينة في وضع خطر، وان مثل هذا التعريف الضيق يقتصر على ¹ البضائع الخطرة مادياً أو فيزيائياً .

ب _التعريف الواسع للبضائع الخطرة: ينطلق التعريف الواسع للبضاعة الخطرة من فكرة مؤداها أن خطورتها لا يشترط أن تكون ذات طبيعة فيزيائية نابعة من البضاعة ذاتها، بل إن البضاعة قد تُعدّ خطرة وفقاً للمفهوم الواسع، بالنظر إلى الظروف المحيطة بعملية نقلها. إذ أن هذه الظروف قد تؤدي إلى تأخير عملية النقل، أو إلى حجز البضاعة،

¹ MARKO A.Pavliha, Implied terms of voyagr charters ,A thesis submtted for the degree of of civil Law, Institute of comparative law ,Faculty of Law,MC GillUniversty, Doctor Montreal ,Canada,1991,p252, بالاعتماد على: عبدات ليلي ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، مرجع السابق ، ص30 .

أو صدور أوامر قضائية بوضع اليد عليها، وهو ما يجعلها خطرة من الناحية القانونية. وعليه، فإنها تتساوى في خطورتها مع البضائع التي تستمد خطورتها من طبيعتها وخصائصها الذاتية¹.

ثالثاً: المفهوم القانوني :

سيتم استعراض تعريف البضائع الخطرة طبقاً لما ورد في بعض الإتفاقيات الدولية

أ: تعريف الاتفاقيات للبضائع الخطرة:

1_ اتفاقية هامبورغ 1978² : لم تتضمن تعريفاً دقيقاً ومباشراً لمفهوم

"البضائع الخطرة" غير أنها أشارت إلى البضائع الخطرة بشكل غير مباشر من خلال تنظيمها لالتزامات الشاحن، حيث ألزمت عليه إعلام الناقل بطبيعة البضائع كلما كانت تتسم بالخطورة، مع بيان ما قد يترتب عنها من مخاطر إضافة إلى الاحتياطات اللازمة للتعامل معها، وذلك وفقاً للمادة 13 من ذات الاتفاقية التي نصت على أنه: "على الشاحن أن

¹ _ وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 15.

² _ اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع بحراً 1978: هي اتفاقية دولية وضعت تحت إشراف الأمم المتحدة، تهدف إلى توحيد القواعد القانونية المنظمة لعقد النقل البحري للبضائع، خاصة فيما يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وقد اعتمدت بمبومبورغ سنة 1978 و دخلت حيز التنفيذ 1992، وتجدر الإشارة أن الجزائر لم تنضم إلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع بحراً 1978، الموقع الرسمي متاح على:

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&clang=_en

تاريخ الاطلاع: 20 أبريل 2026 على الساعة 16:20

يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطرة، وإذا سلم الشاحن

سلعا خطرة إلى ناقل فعلي، فعليه أن يحظره بالصفة الخطرة للبضائع ..."

2- اتفاقية سولاس SOLAS 1974¹: عرّفت الاتفاقية الدولية لسلامة

الأرواح في البحار في فصلها السابع الذي ينظم نقل البضائع الخطرة، هذه الأخيرة بأنها:

المواد والأشياء والأجسام المصنفة، ضمن القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة

(IMDG).

3_ اتفاقية ماربول MARPOL² 1973/ 1978: أما اتفاقية ماربول فقد

عرفت المادة الضارة ضمن المادة الثانية منها على أنها أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى

البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر أو الإضرار بالنباتات والحيوانات البحرية أو

المساس بالبيئة الطبيعية أو بطرق استخدام البحر المشروعة الأخرى ، ولاسيما أي مادة

¹ _ إتفاقية دولية بحرية أبرمت في إطار المنظمة البحرية الدولية، تهدف إلى وضع الحد الأدنى من المعايير المتعلقة ببناء السفن و تجهيزها وتشغيلها، بما يضمن تحقيق أعلى مستويات السلامة للأرواح في البحر، بضمان انتشار السفن التي ترفع أعلامها لهذه المعايير، بادرت الجزائر إلى الانضمام إلى الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 (solas) وذلك سنة 1984، الموقع الرسمي متاح على

[https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx)

تاريخ الاطلاع 20 أبريل 2026 على الساعة 15:30 .

² _ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (1978/1973) اتفاقية دولية بحرية أبرمت في إطار المنظمة البحرية الدولية، تهدف إلى وضع قواعد ومعايير قانونية ترمي إلى منع وتقليل تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن، سواء كان ذلك نتيجة العمليات التشغيلية العادية أو الحوادث العرضية، وذلك من خلال تنظيم مختلف مصادر التلوث البحري وإخضاعها لنظام تقني دقيق، وقد انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية سنة 2003، الموقع الرسمي متاح على

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).) ، تاريخ الاطلاع: 16 أبريل 2026 على الساعة 14:56 . □

خاضعة للمراقبة وفق الاتفاقية أو الإضرار بالمرافق الإستجمامية¹، أما فيما يخص اتفاقية المواد الخطرة والضارة وقواعد روتردام، لم تعرف البضائع الخطرة .

_ 4مدونة² IMDG: لم يقدم القانون تعريفاً للبضائع الخطرة، وإنما اقتصر على

تعداد المواد المصنفة كمواد خطرة فقط.

_تعريف البضائع الخطرة في القانون الجزائري :

جاء في المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 03-452 تعريف المادة الخطرة

كالتالي " كل منتج وبضاعة يعرضان إلى الخطر أو يسبب أضرارا أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية". أيضا تضمن المرسوم التنفيذي رقم 08-

327 إلزامية ربانة السفينة التي تحمل على متنها بضائع خطرة أو سامة أو ملوثة بالإخطار

عن وقوع أي حادث في البحر، حيث حدد المشرع كيفية قيام ربانة السفن بالإخطار عن

وجود مواد خطرة في السفينة. كما أن المرسوم التنفيذي رقم 193-157 عرف المواد

الخطرة بنصه في المادة الرابعة منه على " تدل المواد التي تم تصنيفها في المادة 05 من هذا

¹ _ ربيعة بيدري، "إشكالية التعويض عن الضرر البيئي البحري الناتج عن نقل البضائع الخطرة"، مجلة الدراسات القانونية، مخبر السيادة و العولمة جامعة يحيى فارس بالمدينة الجزائر العدد الثاني، 2024 ص 59.

² _ المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (IMDG) بأنها مجموعة من القواعد الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تهدف إلى تنظيم النقل البحري للبضائع الخطرة في شكل معبأ من خلال تحديد شروط تصنيفها، و تعبئتها، وسمها، وتخزينها، بما يضمن حماية الأرواح في البحر و منع التلوث البحري، يتور الموقع الرسمي عبر الرابط الآتي :

<https://www.imo.org/ar/ourwork/safety/pages/dangerousgoods-default.aspx>

يوم 23 أبريل 2026 على الساعة 06:30 .

المرسوم، وكذلك كل المنتجات والمواد التي تحتوي على هذه المواد والتي من الممكن أن تضر بالأفراد والممتلكات والبيئة أو تشكل خطراً عليهم¹.

الفرع الثاني: اعلام الشاحن للناقل عن طبيعة البضائع الخطرة :

أقرت التشريعات التزام الشاحن بإعلام ن . ب بالطبيعة الخطرة للبضاعة، وقد نظمت هذا الالتزام من خلال نصوص قانونية واضحة، فإن دراسة هذا الموضوع تستدعي بدايةً تحديد مفهوم الالتزام بالإعلام بوجه عام (أولاً)، ثم بيان كيفية تجسيد التزام الشاحن بإعلام الناقل البحري بالطبيعة الخطرة للبضاعة في إطار القوانين البحرية المقارنة والاتفاقيات الدولية (ثانياً).

أولاً: التعريف بالالتزام بالإعلام :

الالتزام بالإعلام اصطلاحاً هو التزام سابق للتعاقد، يتعلق بالتزام أحد المتعاقدين بأن يقدم للمتعاقد الآخر عند تكوين العقد البيانات اللازمة لإيجاد رضا سليم كامل مشور على علم بكافة تفاصيل هذا العقد².

ثانياً: تجسيد الالتزام بالإعلام بالطبيعة الخطرة للبضائع في ظل القانون الجزائري و الاتفاقيات :

يُعدّ واجب الإعلام وتقديم المعلومات التزاماً منطقياً يقتضيه التنفيذ السليم للعقد، بالنظر إلى أن العقود تُنفذ وفق مبدأ حسن النية¹، ويُرتب القانون آثاراً على الغلط²

¹ _ مخلوف ياسر، النقل البحري للبضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 10 .

² _ عمر محمد عبد الباقي، الحماية العقدية للمستهلك، الطبعة 2، منشأ المعارف، الإسكندرية مصر، 2008، ص 189،

والتدليس³، بما يعزز حق الأطراف في التزود بالمعلومات الكافية، حيث يحق ن . ب أن يطلب من الشاحن تزويده بكافة البيانات التي تمكنه من التعاقد عن دراية وبصيرة، مع الامتناع عن إخفاء أي معلومة جوهرية من شأنها التأثير في إرادته.

ويكتسي تبادل المعلومات بين الشاحن و ن . ب أهمية بالغة في تنفيذ عقد النقل البحري، لاسيما في حالة نقل البضائع الخطرة، إذ يُسهم التزام الشاحن بتزويد الناقل بالمعلومات اللازمة في ضمان التنفيذ السليم للعقد. كما تمكن هذه البيانات الناقل من تحديد طبيعة الشيء المنقول بدقة، واتخاذ التدابير والاحتياطات الضرورية للحفاظ على البضاعة وضمان سلامتها من التلف أو الهلاك .

وقد كرسّت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع هذا الالتزام، حيث نصت المادة 13 في فقرتها الثانية على أنه "إذا قام الشاحن بتسليم بضائع خطرة إلى الناقل، وجب عليه إخباره بطبيعتها الخطرة، وكذا بيان الاحتياطات الواجب اتخاذها عند الاقتضاء."

¹ _ الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 20 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني ، ج.ر.ج.ج.د.ش العدد 78 الصادر بتاريخ 24 رمضان 1395 الموافق ل 30 سبتمبر 1975 ، المعدل و المتمم وفق آخر تعديل بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1428 الموافق ل 13 مايو 2007 ، ج.ر.ج.ج.د.ش العدد 31 ، الصادر في 25 ربيع الثاني 1428 الموافق ل 13 مايو 2007 المادة 106 منه .

² _ المادة 81 من الامر 75 _ 58 المعدل و المتمم و التي تنص على أنه : يجوز للمتعاقد الذي وقع في غلط جوهري وقت إبرام العقد أن يطلب إبطاله .
³ _ المادة 86 من ذات الامر و قد نصت على أنه "يجوز إبطال العقد للتدليس إذا كانت الحيل التي جأ 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 أن المدلس عليه مآكان ليبرم العقد لو علم بتلك الواقعة أو هذه الملابسة" .

يتضح من خلال نص المادة السادسة في فقرتها الرابعة من اتفاقية بروكسل¹

Hague rules على انه يقع على عاتق الشاحن التزاماً يتمثل في عدم شحن

البضائع الخطرة دون إعلام ن . ب مسبقاً بطبيعتها الخطرة، ولا خلاف في أن كلاً من

اتفاقية هامبورغ واتفاقية بروكسل، قد ألزمت

الشاحن بواجب الإعلام وإبلاغ الناقل بكافة المعلومات المتعلقة بطبيعة البضائع وخصائصها الخطرة.

يتعين على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات واضحة ودقيقة على البضائع

الخطرة، مع الالتزام بوصفها وصفاً دقيقاً في وثائق الشحن، كما يجب عليه تزويد ن . ب

بجميع المعلومات المتعلقة بخصائص هذه البضائع، استناداً إلى مدونة البضائع الخطرة في النقل

البحري الدولي IMDG ويُشترط أن تحمل الحاويات المخصصة لنقل هذه البضائع

علامات تُعرّفها بالاسم التقني المحدد، إذ لا يُعتد بالاسم التجاري وحده. كما يجب أن

تكون هذه العلامات أو اللاصقات واضحة ومعبرة بشكل جلي عن الطبيعة الخطرة

للـبضائع.

¹ _ اتفاقية بروكسل والتي جاء فيها أن البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ليسمح 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، ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن الأضرار والمصاريف الناشئة والناجمة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة، وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل يعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو شحنتها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها، أو إزالة خطورها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية الا فيما يتعلق بالخسارة البحرية العمومية عند الاقتضاء : وقد انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 2 مارس

وبناءً على المعلومات التي يقدمها الشاحن بشأن طبيعة هذه البضائع، يتم تصنيفها ضمن أحد الأصناف التسعة المحددة في مدونة IMDG، مما يسمح بتحديد الشروط الواجب توافرها لنقل كل صنف منها، حيث يقتضي كل نوع من هذه الأصناف متطلبات خاصة تتعلق بعمليات التعبئة والتغليف، وكذا وضع العلامات اللازمة و التستيف على متن السفن...¹. ويتعين على الشاحن أن يقدم ن . ب التحذيرات والمعلومات ذات الصلة بصورة دقيقة وواضحة، بما يضمن تمكين هذا الأخير من استيعابها على النحو المطلوب، وبذلك يُعدّ الشاحن قد استوفى التزامه بالإعلام²

كما كرّست اتفاقية قواعد هامبورغ 1978 هذا الالتزام بشكل صريح ضمن أحكامها في الفقرة الثانية من المادة الثالثة عشر من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع السالف الذكر والتي نصت على أنه : اذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى الناقل أو الناقل الفعلي، كان عليه ان يُخطره بالصفة الخطرة للبضائع، واذا اقتضى الأمر بالإحتياطات الواجب اتخاذها ، حيث أضافت إلى الالتزامات التقليدية الملقاة على عاتق الشاحن واجب إعلام الناقل البحري بالطبيعة الخطرة للبضائع، بالإضافة إلى إعلامه بالاحتياطات الواجب اتخاذها عند الاقتضاء، كلما كانت هذه البضائع متصفة بالخطورة. ومع ذلك لم تحدد الاتفاقية طريقة معينة يجب اتباعها في تنفيذ هذا الالتزام، وإنما اقتصر

¹ _ ليلي عبدات، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص24/25

² _ وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن النقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص75

على تحديد الجهة التي يجب إعلامها، وهي الناقل أو الناقل الفعلي، مما يجعل الشاحن ملزماً بهذا الواجب اتجاه كل منهما متى تم تسليم البضائع الخطرة.

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري متعلقة بالبضائع الخطرة .

إذا قام الشاحن بإخطار ن . ب مسبقاً بالطبيعة الخطرة للبضاعة، يُعدّ بذلك قد أوفى بالتزامه بالإعلام، ويصبح الناقل على دراية كاملة بهذه الطبيعة. وعند قبوله نقل هذه البضائع رغم علمه بخطورتها، تترتب في حقه التزامات وفق مراحل تنفيذ عقد النقل البحري، تبدأ منذ استلام البضائع في ميناء الشحن قبل انطلاق الرحلة ، وتمتد نظراً لطبيعتها الخاصة طوال مدة النقل إلى غاية تسليمها إلى وجهتها المقصودة و هذا ما سنأتي لبيانها فيما يلي

الفرع الأول :إلتزام الناقل البحري قبل الرحلة .

يلتزم ن . ب بتوفير سفينة صالحة للملاحة بما يضمن سلامة الرحلة البحرية، فهي الوسيلة المعتمدة لنقل هذا النوع من البضائع عبر البحر لاسيما البضائع الخطرة، كما يلتزم كذلك بمجموعة من الالتزامات الأخرى المرتبطة بالبضاعة، بما يضمن نقلها في ظروف ملائمة وآمنة.

أولاً: الإلتزامات المتعلقة بالسفينة : إن التزام ن . ب بإعداد سفينة صالحة

للملاحة يتضمن:

أ - صلاحية السفينة لنقل البضائع الخطرة: يُقصد بصلاحية السفينة للملاحة أن تكون في حالة سليمة عند بدء الرحلة، ومجهزة بكافة الوسائل والتجهيزات اللازمة لحفظ البضاعة وصيانتها. ويقع على عاتق ن . ب التأكد من توفر المعدات التابعة للسفينة وصلاحيتها للعمل وفق نظام يتلاءم مع طبيعة البضائع المنقولة لاسيما البضائع الخطرة. كما أن فحص معدات السلامة والتحقق من جاهزيتها يُعدّ من الضمانات الأساسية لاتخاذ الاحتياطات اللازمة لمواجهة المخاطر والكوارث المحتملة أثناء الرحلة البحرية حسب ما نصت عليه المادة 770 من ق . ب . ج ¹.

ب-الصلاحية البشرية لنقل البضائع الخطرة : يتعين أن يتوافر على متن السفينة طاقم بشري مؤهل، حيث يلتزم ن. ب بتعيين طاقم يتمتع بالكفاءة اللازمة لأداء مهامه على ظهر السفينة بدقة واحترافية، وقادر على مواجهة مختلف الإشكالات التي قد تطرأ أثناء عملية نقل البضائع الخطرة ² , إلى جانب اشتراط كفاءة الطاقم يلتزم ن . ب بتوفير العدد الكافي من الأفراد على متن السفينة، بما يضمن توافر الجاهزية اللازمة لمواجهة مختلف حالات الخطر. ويُعدّ أي نقص في عدد الطاقم أو في مستوى كفاءته إخلالاً من جانب الناقل بالتزامه المتعلق بتجهيز سفينة صالحة ومهيأة لنقل البضائع الخطرة .

¹ _مخلوف ياسر، النقل البحري للبضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 31 .

² _ZBIGNIEW Jan Krüger, Carrier's duties in carriage of goods by sea, Established situation and developments in contemporary maritime law, LL.M in International Business Law Thesis, Faculty of Law, Leiden University, Leiden, Néerlande, 2005, p16
مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن
نقل البضائع الخطرة، مرجع السابق ، ص 29 .

ج- توفر وثائق السفينة: يُقصد بذلك ضرورة توفر السفينة على كافة الوثائق اللازمة لضمان سلامة الإبحار، ولاسيما تلك المنصوص عليها في التعليمات والاتفاقيات الدولية. ومن بين هذه الوثائق : الوثائق الملاحية كخرائط الملاحة والبيانات الضرورية لسير الرحلة البحرية، إضافة إلى الوثائق الصحية، وعلى رأسها الشهادة الصحية التي تثبت صلاحية السفينة لدخول الموانئ.

وفي هذا الإطار، أخضع م. ج دخول السفن المحملة بالبضائع الخطرة إلى شرط الحصول على تصريح كتابي مسبق، تمنحه الجهة المختصة التابعة للسلطة المينائية ، وذلك وفقاً لما نصت عليه المادة 113 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02¹.

ثانياً: الإلتزامات المتعلقة بالبضاعة :

بعد قيام ن. ب بتجهيز سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة، يلتزم باستلام هذه البضائع من الشاحن (أ)، ثم يتولى شحنها على متن السفينة (ب)، كما يقوم برصّها داخل عابرها، ما لم يكن الشحن مخصصاً ليتم على سطح السفينة (ج) .

أ - استلام البضائع الخطرة من قبل الشاحن: يتحمّل ن. ب مسؤولية البضاعة بمجرد استلامها، إذ يُعدّ هذا الاستلام مرحلة جوهرية في تنفيذ عقد النقل البحري، كونه يُشكّل حيازة فعلية وقانونية للبضاعة، وتنتقل بموجبه المخاطر إلى الناقل. ويتم الاستلام عادةً

¹ _مخلوف ياسر، النقل البحري للبضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 31 .

في ميناء الشحن مع إمكانية الاتفاق على أن يتم خارج نطاقه، وفي هذه الحالة يلتزم الناقل باتخاذ التدابير اللازمة لنقل البضاعة إلى الميناء تمهيداً لشحنها. غير أن الاستلام داخل الميناء يُعدّ الخيار الأفضل، لما قد يترتب على الاستلام خارجها من إجراءات إدارية وجمركية قد يتحمل الناقل أعباءها. وفقاً للمادة 739 في فقرتها الأولى¹ من ق . ب . ج ، يبدأ عقد النقل البحري منذ اللحظة التي يتسلم فيها الناقل البضاعة ويتحمل مسؤوليتها، بحيث تُعدّ البضاعة في عهده بمجرد وضعها تحت تصرفه أو تحت تصرف ممثله القانوني. ومن هذا الوقت يحق للناقل سواء بنفسه أو عن طريق ممثله، فحص البضاعة والتأكد من مطابقتها للبيانات الواردة في سند الشحن.

ب- شحن البضائع الخطرة: تُعرّف عملية الشحن بأنها المرحلة التي يتم خلالها نقل البضاعة من الرصيف إلى متن السفينة، باستخدام وسائل تختلف باختلاف طبيعة البضاعة، مثل الرافعات أو الآلات أو الأنابيب أو المضخات. فالبضائع السائلة كالزيت تُشحن عبر الأنابيب، في حين تُنقل الحبوب بواسطة المضخات، أما إذا كانت السفينة بعيدة عن الرصيف فيتم اللجوء إلى الموانئ لنقل البضائع إليها.

ويتولى الناقل عادةً عملية الشحن عن طريق شركات متخصصة تتوفر على التقنيات والمهارات اللازمة، ويقوم بها عمال مؤهلون، حيث يخضع رصّ وترتيب البضائع داخل

¹ _ و التي تنص على : يبدأ عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة الى المرسل اليه او ممثله القانوني .

السفينة لتنظيمات دقيقة. ولا يُشترط علم الناقل بتعيين هؤلاء المتخصصين من قبل أحد الطرفين، سواء الناقل أو الشاحن، مع بقاء الالتزام الأصلي على عاتق الشاحن ما لم يُتفق على خلاف ذلك وفي الموانئ الجزائرية، نظم المشرع نشاط مقاولات الشحن والتفريغ، سواء قام بها أشخاص طبيعيون أو معنويون، وتُعرف هذه العملية بعقد المناولة.

ويجب أن يتم شحن البضاعة في الميعاد المحدد في العقد، وإذا خلا العقد من تحديده، يُرجع في ذلك إلى العرف السائد. ويبدأ ميعاد الشحن من الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف الشاحن، ما لم يُتفق على غير ذلك. كما يجوز أن تتم عملية الشحن بكافة الوسائل المناسبة.

وبعد إتمام الشحن، يلتزم الناقل خلال مدة لا تتجاوز 24 ساعة بتسليم الشاحن سند الشحن الذي يثبت شحن البضاعة لحسابه على متن السفينة¹. أما بخصوص شحن البضائع على سطح السفينة، فالأصل أن يتم شحنها داخل عنابر السفينة حفاظاً عليها، إذ أن وضعها على السطح يعرضها لمخاطر متعددة كالسقوط أو التلف بفعل مياه البحر أو الأمطار أو حتى السرقة. لذلك لا يجوز للناقل شحن البضاعة على سطح السفينة إلا بإذن كتابي من الشاحن، أو إذا كان ملزماً بذلك بموجب القانون المعمول به في ميناء الشحن

¹ المادة 760 الفقرة الثالثة من الامر رقم 76_80 المتضمن للقانون البحري المعدل بالقانون 98_05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل بالقانون رقم 10 804 المؤرخ في 10 اوت 2010.

وفقاً للأعراف البحرية، مع ضرورة اتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على سلامة البضاعة المشحونة¹.

ج-رص البضائع الخطرة: يقصد بالرص أو التحزيم عملية تنظيم وترتيب البضائع داخل السفينة، ولا سيما في عنابرها، بطريقة تضمن حمايتها من الهلاك أو التلف أثناء الرحلة البحرية، مع الحفاظ على توازن السفينة واستقراره يلتزم الناقل في الأصل، بشحن البضاعة و رصها في المكان المخصص لها داخل وسيلة النقل، سواء كانت عربة أو قطاراً أو سفينة، وذلك بطريقة تكفل حمايتها من الهلاك أو التلف أثناء عملية النقل²، ورص البضائع له قواعد فنية وفق ما استقر عليها العمل في موانئ بروكسل حسب طبيعة البضاعة ، وقد تطرقت إليها بعض اتفاقيات دوليه اهمها اتفاقية لند سنة 1920 الخاصة بالخطوط الجوية لشحن³ ، و اتفاقية لندن 1966 المتعلقة بخطوط الشحن ، فيُعدّ الرصّ التزاماً فنياً يقع على عاتق الناقل في إطار عقد النقل البحري، ويهدف إلى حماية البضائع من خلال تنظيمها وفصلها بوسائل وقائية كالأخشاب والمشمع والفواصل (dunnage) بما يضمن سلامتها وتوازن السفينة. وتبقى مسؤولية الرّبان قائمة عن عملية الرصّ حتى في حالة الاتفاق على قيام الشاحن بها، إذ يُعدّ عيب الرص خطأً ملاحياً وتعاقدياً يترتب عليه قيام

¹ — بوختالة البشير و صبوذة وسام بهاء الدين ، المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، تخصص قانون الاعمال ، مذكرة ماستر ، قسم القانون

الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعريش، الجزائر، 2022-2023، ص 30/29

² — مصطفى كامل طه ، اساسيات القانون التجاري والقانون البحري ، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان ، 2010، ص 503

³ — بوختالة البشير، صبوذة وسام بهاء الدين المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 38

مسؤولية الناقل بصورة مفترضة عند تلف أو هلاك البضاعة، ولا يُعفى منها إلا بإثبات السبب الأجنبي. أما بخصوص تكاليف الرص فلم يحددها القانون صراحة، وإنما تُترك للأعراف المهنية بحسب طبيعة البضائع.

والرص كقاعدة عامة غير جائز على سطح السفينة ولا يسمح به¹ و هو ما أقرته معاهدة بروكسل لسنة 1924 و م. ج في المادة 774 ق ب ج، لأنه يشكل حظر على البضاعة و السفينة معاً، إلى أنه يرد استثناءان على ذلك وهما:

- لا يجوز التحميل والرصّ على سطح السفينة إلا إذا توفرت الشروط التي لا تمسّ بسلامة الرحلة البحرية وكان التحميل يتم بصورة نظامية. ويستند هذا إلى القاعدة المتعارف عليها التي تقضي بوجوب استثناء ما تأباه طبيعة البضائع، مثل المواد الخطرة أو البضائع ذات الحجم الكبير التي يتعذر وضعها داخل العنابر، أو تلك التي قد يؤدي رصّها إلى الإخلال بتوازن السفينة. وفي هذه الحالات يُعدّ القيام بالتحميل أو الرصّ بشكل مخالف خطأً يُنسب إلى القائم به حتى وإن لم انعدم تصريح.

- لكن يجوز الرصّ على سطح السفينة إذا حصل الناقل على إذن مسبق باتفاق مع الشاحن وفق الفقرة الثانية من المادة 774 في من ق. ب . ج دون تحديد المشرّع لشكل هذا الإذن (شفهي أو كتابي). ويختلف ذلك عن اتفاقية بروكسل لسنة 1992 التي

¹ _ الامر رقم 75_58 المتضمن للقانون المدني المعدل و المتمم المادة 774 منه .

استبعدت البضائع المنقولة على سطح السفينة من نطاق تطبيقها، خاصة إذا نص عقد النقل صراحة على نقلها بهذه الطريقة وتم تنفيذ ذلك فعلاً.

الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية

عقب الانتهاء من رصّ البضائع الخطرة على متن السفينة وتجهئتها للإبحار، تبدأ مرحلة الرحلة البحرية التي تمثل جوهر تنفيذ عقد النقل البحري، حيث يتم نقل هذه البضائع الخطرة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وخلال هذه الفترة، يلتزم الناقل بالحفاظ على سلامة البضائع واتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان وصولها في حالة سليمة إلى الوجهة المقصودة (أولاً)، وعند وصول السفينة إلى ميناء الوصول ورسوؤها، يتم تفريغ البضائع الخطرة وتسليمها إلى الشاحن أو المرسل إليه، وبذلك يكتمل تنفيذ عقد النقل البحري (ثانياً).

أولاً: الالتزامات المترتبة على الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

أ- نقل البضائع الخطرة: يجب نقل البضائع خلال مدة معقولة، وفي حال عدم اتفاق الأطراف على ميعاد محدد للنقل، يُفترض أن يتم ذلك في أجل يتناسب مع طبيعة البضاعة وظروف السفينة. وإذا أُخلّ الناقل بهذا الالتزام فإنه يتحمل المسؤولية اتجاه الشاحن عن التأخير وما قد يترتب عنه من أضرار مع التزامه بالتعويض عند الاقتضاء. وقد كرسّت

اتفاقية هامبورغ هذا المبدأ في المادة الخامسة في فقرتها الأولى¹ منها ، حيث اقرت مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع متى وقعت هذه الأضرار خلال فترة مسؤوليته.

ب- العناية بالبضاعة: وتفرض المادة 3 فقرة 2 من الاتفاقية الدولية الخاصة بسندات الشحن على الناقل ، بالمحافظة على البضائع المشحونة على متن السفينة من خلال حراستها وصيانتها وبذل العناية اللازمة التي تقتضيها طبيعة عملية النقل، بما يضمن إيصالها إلى ميناء الوصول في حالة سليمة. ويُعدّ هذا الالتزام من الالتزامات الجوهرية في عقد النقل البحري إذ يميّزه عن غيره من العقود. كما أن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع لا يقتصر على مرحلة إبحار السفينة فحسب، بل يمتد ليشمل الفترة الممتدة من لحظة تسلّم البضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول. ويتحقق هذا الالتزام من خلال اتخاذ الوسائل والتدابير الملائمة التي تقتضيها طبيعة البضاعة، كالإحكام في التغليف، والتبريد ، والإصلاح، وضبط درجات الحرارة، أو توفير التهوية² ، خاصة بالنسبة للبضائع الحساسة مثل الفواكه والحيوانات الحية.

¹ والتي تنص على : يسال الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة او تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ، اذ وقع الحادث الذي يتسبب في الهلاك او التلف او التأخير اثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة الرابعة ، ما لم يثبت الناقل انه قد اتخذ هو او مستخدموه او وكلاؤهم جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث ة تبعاته .

² _ هانى دويدار، قانون النقل دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2014، ص 259

وقد أكد م . ج على هذا الالتزام في المادة 773 من ق . ب . ج ، التي تُكرّس واجب الناقل في المحافظة على البضائع وبذل العناية اللازمة لضمان سلامتها طوال مدة النقل

ت- الطريق المتبع: يلتزم ن . ب باتباع خط السير المتفق عليه بين الطرفين، أو خط السير المعتاد في حال عدم تحديد طريق معين في عقد النقل. وقد نصّت المادة 775 من ق . ب . ج على أنه: " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده فبالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير الطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك" ويتضح من هذا النص أن ن . ب مُلزم بإيصال البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو في مدة معقولة، مع التقيد بخط السير المحدد أو المتعارف عليه، ولا يجوز له الانحراف عنه أو التوجه إلى موانئ غير متفق عليها، وإلا تحمّل المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة. غير أنه يُعفى من المسؤولية في حالة وجود مبرر مشروع للانحراف، كتعرض السفينة لعاصفة شديدة أو تدخلها لإنقاذ الأرواح أو الأموال أو سفينة أخرى في خطر.

ث- عدم تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية: يلتزم ن . ب بنقل البضائع على نفس السفينة التي تم شحنها عليها، ولا يجوز له استبدالها خلال الرحلة. غير أنه في حالة

تعرض السفينة لما يجعلها غير صالحة للملاحة أثناء السفر يحق للناقل عند توقف الرحلة البحرية لأي سبب كان أن يقوم باستبدالها بسفينة أخرى لاستكمال الرحلة إلى ميناء الوصول¹ يتولى الناقل اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان سلامة البضائع، بما في ذلك تأمينها أثناء النقل، مع مباشرة إجراءات تفريغها من السفينة القديمة وإعادة شحنها على سفينة أخرى عند الاقتضاء، مع وجوب إخطار الشاحن بهذا الإجراء².

ثانياً: الالتزامات المترتبة على الناقل البحري في ميناء الوصول :

أ-تفريغ البضاعة الخطرة: لم يتضمن التقنين البحري الجزائري تعريفاً صريحاً لعملية التفريغ، غير أن المادة 780 من ق. ب . ج تفيد بأن ن . ب بمجرد وصول السفينة إلى وجهتها، يباشر عملية تفريغ البضائع وفق نفس الإجراءات المادية والقانونية التي اعتمدها عند الشحن والرص³. في الغالب يتولى مقاول الشحن والتفريغ عملية التفريغ لحساب ن . ب مع بقاء مسؤولية الناقل قائمة عن تعويض الأضرار الناجمة عن سوء أداء هذا المقاول. ويُشترط في حالة تفريغ البضائع الخطرة أن يقوم المقاول بتعيين شخص مؤهل للإشراف على العملية، مع تشغيل أعوان مؤهلين وتوعيتهم بالمخاطر المرتبطة بهذه البضائع والاحتياطات الواجب اتخاذها، إضافة إلى توفير تدابير السلامة اللازمة، وكذا تزويد العمال باللباس الواقي

¹ _ المادة 776 من الامر 80_76 المتضمن للقانون البحري المعدل و المتمم .

² _ عادل على المقدادي، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2011، ص 212

³ _ تنص المادة 780 من الامر 80_76 المتضمن للقانون البحري المعدل و المتمم على ما يلي: " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول 3 المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في نص المادة 773 ". المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ

والمعدات الضرورية لضمان إنجاز عملية التفريغ في ظروف آمنة. و إذا كان ميعاد التفريغ محدداً في سند الشحن، فإن رسو السفينة في الميناء في ذلك الوقت يُعد قرينة على تحقق هذا الميعاد. أما إذا لم يُحدد ميعاد التفريغ وطبقاً لنص الفقرة الأولى من المادة 781 من ق . ب . ج¹، فإنه يتم التفريغ خلال مدة معقولة، تُقدَّر بالمدة التي لا يترتب عنها ضرر لكل من الناقل أو الشاحن، مع مراعاة طبيعة البضائع عند تنفيذ عملية التفريغ. أما بالنسبة لمكان التفريغ فإنه يكون في الميناء المحدد في سند الشحن، غير أنه قد يُسمح للناقل بالتوجه إلى ميناء بديل قريب وآمن في حال تعذر الوصول إلى الميناء المتفق عليه، بما يضمن إيصال البضائع سليمة ويحقق مصلحة الشاحن. كما تخضع مدة مكوث البضائع الخطرة في الميناء إلى القواعد والأنظمة الخاصة بكل ميناء وفقاً للنصوص التنظيمية المعمول بها، وهو ما نصت عليه المادة 21 الفقرة الأولى منها من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

ب- تسليم البضاعة الخطرة: يلتزم الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه عند وصولها إلى ميناء التفريغ، ويُعدّ هذا التسليم إجراءً قانونياً مستقلاً عن عملية التفريغ باعتبارها عملية مادية، ويترتب على إتمامه انتهاء عقد النقل وانقضاء التزام الناقل بالمحافظة على البضائع. العبرة في التسليم تكون بالتسليم الفعلي الذي يتم عقب فحص البضاعة

¹ _ و التي تنص على : اذا وقع حادث فحائي يمنع الناقل من افرغ البضائع في ميناء الوصول في مدة معقولة ، يمكنه ازال البضائع في اقرب ميناء او ارجاع البضائع الى ميناء التحميل .

ومعاينتها للتحقق من عددها ووزنها وحالتها، ويتعين أن يتم هذا التسليم إلى صاحب الحق في استلام البضاعة، مما يفرض على الناقل التحقق من هوية المستلم والتأكد من مطابقته للشخص المعين في سند الشحن، سواء كان سنداً اسمياً أو إذنياً، وإلا تحمّل الناقل المسؤولية عن عدم صحة التسليم¹ م . ج عرف الإلتزام بالتسليم في المادة 739 الفقرة الثانية من ق . ب . ج بأنه: " تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن ."

المبحث الثاني : شروط تحقق المسؤولية وطرق دفعها :

ينشأ عن عقد النقل البحري للبضائع الخطرة التزام بضمان السلامة، غير أن هذا الإلتزام لا يُرتب آثاره إلا خلال فترة تنفيذ عملية النقل، حيث يلتزم الناقل خلالها بالمحافظة على سلامة هذه البضائع. ويُعد وقوع الضرر خلال هذه الفترة قرينةً على إخلال الناقل بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع الخطرة. وتُحدّد مسؤولية ن. ب في إطار عقد صحيح وملزم للطرفين، حيث يكفي لقيام هذه المسؤولية إثبات وقوع ضرر بالبضائع الخطرة خلال فترة تنفيذ العقد، دون اشتراط إثبات خطأ من جانب الناقل و هذا ما سنأتي لبياناه في المطلب الأول .

¹ _ مصطفى كامل طه ، اساسيات القانون التجاري والقانون البحري، المرجع السابق، ص 115

و في المقابل فإن استحالة تنفيذ العقد لقيام سبب من أسباب انتفاء المسؤولية يؤدي إلى سقوط المسؤولية العقدية للناقل و هو ما سنتطرق عليه في المطلب الثاني .

المطلب الأول : شروط قيام المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة :

يقتضي قيام المسؤولية العقدية ن . ب وجود عقد نقل بحري صحيح بين الناقل والشاحن لنقل البضائع الخطرة فضلاً عن تحقق ضرر يلحق بهذه البضائع أثناء تنفيذ هذا العقد و هو ما سنتطرق إليه في الفرعين التاليين .

الفرع الأول : وجود عقد النقل البحري للبضائع الخطرة : لا تقوم المسؤولية

العقدية ن . ب بمجرد وجود عقد نقل بحري، بل يشترط أن يكون هذا العقد صحيحاً ومستوفياً لأركانه. فإذا كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً عُدَّ كأن لم يكن، وزالت آثاره العقدية لتطبق بدلاً من ذلك قواعد المسؤولية التقصيرية. ويقتضي قيام عقد النقل البحري للبضائع الخطرة توافر أركانه الأساسية، وهي الرضا (أ)، والحل (ب)، والسبب (ج).

أولاً: الرضا :

يُقصد به انصراف إرادة الشخص إلى إحداث أثر قانوني معين، أي توافر القصد والعزم على إبرام التصرف القانوني محل التعاقد. وقد كَرّست المادة 59 من ق. م . ج مبدأ الرضا باعتباره ركناً أساسياً لقيام العقد وانعقاده.¹ و يخضع الرضا في انعقاده وصحته

¹ _ خلف فايزة، المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في المعاهدات الدولية والقانون الجزائري، مذكرة ماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال قسم القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سعيدة الدكتور مولاي الطاهر الجزائر، 2024-2025

للقواعد العامة المقررة في نظرية الالتزام، ويتمثل أساساً في إحاطة الشاحن بشروط النقل التي يضعها الناقل، والتي تشمل الأسعار والخدمات المقدمة. ويُعد الرضا متحققاً متى صدر قبول الشاحن بهذه الشروط، بما يؤدي إلى انعقاد العقد نتيجة توافق إرادتين سليمتين وخاليتين من العيوب¹. وفي حال تباعد طرفي العقد وعدم وجود مجلس واحد يجمعهما، فإن الرضا يخضع لأحكام التعاقد بين غائبين. وقد أخذ م. ج. بهذا الاتجاه في المادة 67 الفقرة الثانية منها من ق. م. ج. معتمداً نظرية الوصول، التي تقضي بافتراض علم الموجب بالقبول في الزمان والمكان اللذين يصل فيهما هذا القبول.

ثانياً: المحل :

ينشئ العقد مجموعة من الالتزامات يكون لكل منها محل، إذ يُقصد بمحل العقد في حقيقته محل الالتزام الذي يربّبه، أي الأداء الذي يلتزم المدين بالقيام به. ووفقاً لأحكام المواد من 92 إلى 96 من ق. م. ج.، يشترط في هذا المحل توافر جملة من الشروط المحددة قانوناً وهي كالآتي:

• يشترط في محل الالتزام أن يكون موجوداً وقت نشوء الالتزام، أو قابل للوجود

مستقبلاً²، بحيث لا يُشترط وجوده الفعلي عند إبرام الالتزام، بل يكفي أن يكون قابلاً

¹ _ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 سنة 21990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام

1978 قواعد هامبورغ 1978 دار النهضة القاهرة مصر 45 2008

² _ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام، ج 1، مج 1، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1952، ص 376

للتحقق في المستقبل. و هو ما أقره م . ج من خلال نص الفقرة الأولى من المادة 92 من

ق . م . ج .

• يشترط في محل الالتزام أن يكون معيّنًا أو قابلاً للتعين، وهو ما نصّت عليه المادة

94 من ق . م . ج ، تأكيداً لضرورة وضوح محل الالتزام أو إمكانية تحديده لاحقاً بشكل

دقيق.

• يشترط في محل الالتزام أن يكون مشروعاً، أي مما يجوز التعامل فيه قانوناً، وألا

يكون مخالفاً للنظام العام أو الآداب العامة¹، وهو ما أكّدت عليه المادة 93 من ق . م .

ج .

ثالثاً: السبب:

يُعدّ السبب من أركان العقد الأساسية حيث يُعرّف بأنه الباعث الدافع إلى

التعاقد²، والذي يشترط توافره لصحة انعقاد العقد. وطبقاً لأحكام المادتين 397 و398

من ق . م . ج يتعين أن يتصف السبب بجملة من الشروط أهمها:

• أن يكون موجوداً وقت إبرام العقد ويستمر إلى غاية تنفيذه، إذ يترتب على

انعدامه ابتداءً بطلان العقد، في حين أن زواله لاحقاً يعرّض العقد للزوال¹.

¹ _ على علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ط 1 ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، س 2003 ، ص 73 .

² _ سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 177 انظر سمير عبد السيد تناغو المرجع نفسه، ص 279

• وأن يكون صحيحًا، أي غير وهمي أو صوري أو قائم على الغلط أو التدليس،
وإلا انتفى قيام الإلتزام².

• فضلًا عن ضرورة أن يكون السبب مشروعًا، بحيث لا يخالف أحكام القانون أو يتعارض مع النظام العام أو الآداب العامة³ إذ تنص المادة 97 من ق . م . ج على أنه :
إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب العامة كان العقد باطلا كما جاءت المادة 98 من ذات القانون في نفس الشأن⁴.

الفرع الثاني : وقوع الضرر أثناء تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع الخطرة

تقوم المسؤولية العقدية ن . ب على أساس تعويض الشاحن عن الضرر الذي قد يلحق به، حيث يُعدّ الضرر الركن الأساسي لقيام هذه المسؤولية، ويترتب على انتفائه انتفاؤها حتى في حال ثبوت خطأ الناقل. قد يقع الضرر في مراحل مختلفة، سواء قبل الشحن أو أثناء النقل أو بعد التفريغ، مما يستلزم تحديد وقت وقوعه بدقة. ونظرًا لامتلاك الناقل الوسائل التي تمكنه من معرفة ظروف ووقت حدوث الضرر مقارنةً بالشاحن أو المرسل إليه، استقر القضاء على افتراض وقوع الضرر أثناء الرحلة البحرية. وعليه، يتعين أن يقع

¹ _ سمير عبد السيد تناغو، منشأ المعارف المرجع السابق، ص79،

² _ ياسين محمد الجبوري، المبسوط في شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية القسم الأول انعقاد العقد، ط 1، ج 1، مج 1، دار وائل، عمان، الأردن 2002، ص 578 .

³ _ دريد محمود على، النظرية العامة للإلتزام مصادر الإلتزام دراسة تحليلية مقارنة، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2012، ص 198

⁴ _ و التي تنص على : كل التزم مفترض أن له سبب مشروعًا، ما لم يقيم الدليل على غير ذلك .
ويعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، فإذا قام الدليل على صورة السبب فعلى من يدعي أن للإلتزام سببا آخر مشروعًا أن يثبت ما يدعيه .

الضرر أثناء تنفيذ عقد النقل، ويتخذ إحدى الصور الآتية: هلاك البضاعة (أولاً) أو

تلفها، (ثانياً) أو التأخير في تسليمها. (ثالثاً)

أولاً: هلاك البضاعة :

يقصد بهلاك البضاعة زوالها أو تلاشيها بشكل كلي، بحيث تصبح غير قابلة للتسليم إلى المرسل إليه. ويلتحق الضياع بمفهوم الهلاك من حيث الأثر القانوني، إذ يترتب في كلتا الحالتين استحالة قيام الناقل بتنفيذ التزامه بتسليم البضاعة. غير أن الضياع لا يُقصد به مجرد فقدان الشيء دون معرفة مصيره، بل قد يكون ناتجاً عن هلاك فعلي أو عن سبب آخر يحول دون استرداده. وعليه، فإن مفهوم الهلاك يشمل كل حالة تفقد فيها البضاعة ولا تصل إلى حيازة المرسل إليه لأي سبب كان، كما لو تعرضت للاحتراق أثناء الرحلة البحرية أو غرقت في مياه البحر¹. فهلاك البضاعة قد يكون كلياً أو جزئياً² فيقصد بالهلاك الكلي هو زوال مادة الشيء أي عدم قدرة الناقل على تسليم أي شيء للمرسل إليه رغم شحن هذه البضاعة و يكون إما بسبب احتراقها أو سرقتها أو استلامها لشخص آخر³ أما الهلاك

¹ _ يعقوب يوسف صرخوه ، "النظام القانوني المسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد"، مجلة الحقوق، العدد الثاني السنة الثامنة كلية الحقوق جامعة الكويت ، يونيو 1984 ، ص 129 ، ص 137 .

² _ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ ، ط 2 ، منشأة المعارف ، إسكندرية ، 1995 ، ص 32

³ _ لطيف جبر كومانى ، مسؤولية الناقل البحري ، دار ثقافة لنشر والتوزيع ، عمان ، 2001 ، ص 21 .

الجزئي فيقصد به نقص في وزنها أو عددها أو مقاسها أو حجمها¹ المحدد في السند

الشحن

ثانياً: تلف البضاعة :

يقصد بتلف البضاعة وصولها كاملة من حيث الكمية لكنها تكون فاسدة او معيبة كتعفن الفواكه أو تحطم الأجهزة و قد يشمل التلف كل البضاعة أو جزء منها² ، و يختلف التلف عن الهلاك الكلي في ان البضاعة تصل في حالة التلف بينما لا تصل اطلاقاً في حالة الهلاك الكلي غير ان التلف الكلي و الهلاك الكلي يتفقان في النتيجة و هي عدم صلاحية البضاعة للاستعمال او للغرض المخصص لها و يترتب عن ذلك قيام مسؤولية الناقل بمجرد عدم تسليم البضاعة بالحالة التي تسلمها عليها .

غير أن الناقل لا يُسأل كأصل عام عن العيب الكامن في البضاعة متى كان هذا العيب مثبتاً في سند الشحن، إذ يُعد ذلك قرينة على علم الشاحن بحالة البضاعة وقبول الناقل لها على هذا النحو. أما إذا خلا سند الشحن من أية تحفظات تتعلق بحالة البضاعة، فإن ذلك يُفيد تسلمها في حالة ظاهرة سليمة، مما يرتب مسؤولية الناقل عن كل تلف يلحق بها أثناء تنفيذ عقد النقل³

¹ _ عبد الرحمان ذياب عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ ، ط 2 ، منشورات الجامعة الأردنية عمادة البحث العلمي ، الأردن، 2001، ص 181 .

² _ كمال حمدي، القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية مصر ، 2003، ص 475 .

³ _ حمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط 4 ، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993، ص 374

ثالثاً: تأخير تسليم البضاعة : يُعدّ ن. ب متأخراً في التسليم البضاعة إذا لم يلتزم بتسليم في الموعد المتفق عليه بين الأطراف أو في حال غياب اتفاق مسبق إذا لم يتم التسليم خلال المدة التي يُفترض أن يتم فيها التسليم من طرف ناقل عادي في ظروف مماثلة¹ و من الناحية العلمية لا يُحدث التأخر في التسليم ضرراً للبضاعة ذاتها بل ينصرف أثره إلى إحداث ضرر اقتصادي يلحق بالشاحن أو المرسل إليه كفوات الربح أو تحقق الخسارة. وتقوم مسؤولية الناقل بمجرد عدم الالتزام بميعاد التسليم المتفق عليه، أما عند غياب الاتفاق فيتعين إثبات الأجل المعتاد للتسليم في ظروف مماثلة، مع إمكانية إثبات الناقل لعكس ذلك.² كما ان م . ج أخذ بمسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع طبقاً لنص المادة 805 من ق . ب . ج التي تضمنت جزاء هذا التأخير.

المطلب الثاني : حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية :

يُعدّ إعفاء ن. ب من المسؤولية من المسائل الجوهرية في قانون النقل البحري ، لما له من أثر مباشر على توزيع المخاطر بين أطراف عقد النقل، وتتعدد هذه الأسباب فمنها أسباب خارجية لا يد ن . ب فيها تتعلق بالقوة القاهرة وأخرى تكون لها صلة بالأشخاص أو الناشئة عن البضاعة ذاتها .

¹ _محمد السيد الفقي، "تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات"، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية العدد الأول،

كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، مصر، 2006 يناير، ص 207، ص 68

² _عباس زياد كامل السعيد، "مسؤولية الناقل البحري عن البضائع"، مجلة آفاق للعلوم العدد الأول، المنصة الجزائرية للمجلات العلمية، الجزائر، 2021، ص 247، ص 10.

الفرع الأول : الأسباب العامة .

تتمثل الأسباب العامة لإعفاء ن . ب من المسؤولية في ظروف غير محددة حصراً، والتي تقوم أساساً على فكرة السبب الأجنبي الخارج عن إرادة الناقل، وتشمل هذه الأسباب القوة القاهرة (أولاً)، و العيب الذاتي في البضاعة (ثانياً)، بالإضافة إلى خطأ الشاحن أو المرسل إليه (ثالثاً). ويشترط لإعمال هذا الإعفاء أن يثبت الناقل أن الضرر لم ينشأ عن خطئه أو تقصيره، وإنما كان نتيجة سبب خارجي غير متوقع ولا يمكن دفعه أو تفاديه.

أولاً: القوة القاهرة :

وهي حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل فيه، يجعل التزام النقل مستحيلًا و أمثلتها هيجان البحر و العواصف الشديدة، وفي هذا صدد لم يُقدّم م . ج تعريفاً صريحاً للقوة القاهرة، واكتفى بالإشارة إليها ضمن حالات السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية، وذلك في المادة 127 من ق . م . ج¹ ، يجب أن يتوفر في القوة القاهرة شرطان أساسيان هما:

• **عدم التوقع:** يشترط لاعتبار الحادث قوة القاهرة أن يكون غير متوقع عادةً وقت

إبرام العقد، بحيث لا يُنتظر حدوثه في الظروف العادية. أما إذا كان متوقعًا، فإن المدين يُعدّ

¹ _ المادة 803 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم مع الإشارة إلى المادة 127 من الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم سابق الذكر .

قد تحمل تبعة المخاطرة الناتجة عنه، أو أنه لم يتخذ التدابير الوقائية اللازمة التي كان من شأنها تفادي وقوعه أو التقليل من آثاره.¹

• **استحالة الدفع:** يقصد بها عدم قدرة المدين على مواجهة الحدث أو تفادي آثاره، حتى في حال إمكانية توقعه، إذ يظل عاجزاً عن منعه أو التحكم في نتائجه. ويترتب عن ذلك أن وقوع هذا الحدث يؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام بسبب انعدام القدرة الفعلية على مقاومته. أما إذا كان بإمكان المدين التصدي له أو الحد من آثاره فإنه لا يُعد قوة قاهرة ولو لم يكن متوقعاً حدوثه.²

ثانياً: العيوب الخفية :

لا يُسأل الناقل عن الأضرار الناتجة عن العيوب الخفية التي تصيب البضاعة، وهو ما أكدته المادة 803 في فقرتها ط ، تأسيساً على أن السفينة الحديثة تكون محلاً لعدة تعاقدات وتجهيزات تقنية معقدة، مما لا يُمكن الناقل من الإحاطة بجميع خصائصها أو اكتشاف كل ما قد يعتريها من عيوب غير ظاهرة.

وفي هذا السياق، يُقصد بالعيوب الذاتي في البضاعة ذلك الخلل الكامن في طبيعتها الداخلية، والذي يرجع إلى خصائصها الذاتية دون تدخل من الناقل، ويُعد سبباً لإعفائه من المسؤولية لكونه خارجاً عن إرادته، مثل نقصان وزن الطحين نتيجة الانكماش الطبيعي أو

¹ _مصطفى العوجي، القانون المدني المسؤولية المدنية، ج 2، ط 3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان 200، ص 111 .
² _العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري الواقعة القانونية، ج 2، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 2008م، ص 203

تآكل بعض المواد بفعل مرور الزمن. ونظرًا لكون هذا العيب غير ظاهر، فإنه لا يمكن للناقل اكتشافه أو إثباته عند إعداد سند الشحن، وإنما يُكتشف غالبًا عند وصول البضاعة، مما يجيز له التمسك به لنفي مسؤوليته.

كما يجب التمييز بين العيب الذاتي والعيب الخفي، إذ يمثل العيب الخفي في عيب يصيب البضاعة وقت تسليمها دون أن يكون قابلاً للاكتشاف بالفحص المعتاد، ويؤدي إلى عدم تسليمها بالحالة المتفق عليها، مثل انتشار الفطريات في الأخشاب نتيجة عدم التجفيف. وتُردّ الأضرار الناتجة عن العيب الذاتي إما إلى طبيعة البضاعة نفسها كأمراض الحيوانات أو تلف الفواكه، وإما إلى أسباب خارجية مثل سوء التغليف أو عدم كفايته.¹

ثالثاً: خطأ الشاحن :

طبقاً لنص المادة 803 في الفقرة (ج) من ق . ب . ج تعد أخطاء الشاحن سبباً لإعفاء الناقل من مسؤوليته ، وهي بذلك جزاء بالنسبة إليه جراء الإخلال بالتزاماته². حيث تستوجب دراسة خطأ الشاحن الوقوف عند:

• تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة: يُعدّ تعمد الشاحن

الإدلاء ببيانات غير صحيحة بشأن طبيعة البضاعة أو قيمتها من الحالات التي تثير مسؤوليته القانونية، إذ غالبًا ما يكون الدافع وراء ذلك تحقيق مزايا أو منافع لا تتحقق في

¹ _العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، المرجع السابق ، ص 203 .

² _ كمال حمدي ، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر ، 1997، ص 105 .

حال الإفصاح عن الحقيقة،¹ و في هذا الإطار، نصّ ق . ب . ج في مادته 753، على أن بيانات البضائع تُدرج في وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي من الشاحن، الذي يُعدّ ضامناً لصحة بياناته المتعلقة بالعلامات والكمية والوزن، ويتحمل المسؤولية عن كل خسارة أو مصاريف ناتجة عن الأخطاء في هذا الشأن، دون أن يؤدي ذلك إلى إعفاء الناقل من التزاماته العقدية تجاه الغير. ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام إمكانية إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف، بصرف النظر عن سبب وقوعه، حتى ولو كان الغرض من الإدلاء بالبيانات غير الصحيحة هو تخفيض أجرة النقل، وذلك بشرط ثبوت صدور هذا البيان عن قصد وعمد²، كما أكدت المادة 810 من ق . ب . ج أنه لا يُسأل الناقل عن الخسارة أو الضرر اللاحق بالبضائع إذا ثبت أن الشاحن تعمد تقديم تصريح كاذب بشأن نوع البضاعة أو قيمتها في وثيقة الشحن أو غيرها من وثائق النقل. وبناءً على ذلك يترتب على هذا التصرف إعفاء الناقل من المسؤولية متى ثبت عنصر العمد في سلوك الشاحن وفيما يتعلق بقيمة البضاعة، يجوز للناقل إثبات عدم صحة البيانات المدونة في سند

¹ _ عدلي أمير خالد ، احكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد ، منشأة المعارف ، الإسكندرية مصر ، 2000

، ص 382

² نفس المرجع ، ص 486

الشحن بالاستناد إلى أسعار السوق، من خلال بيان الفارق بين القيمة الحقيقية والقيمة المصرح بها، ومتى ثبت ذلك انتفت مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها.¹

• عدم إخطار الناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة: تنص المادة 778

من ق . ب . ج على أنه يُعدّ عدم قيام الشاحن بإخطار ن . ب بخطورة البضاعة أو قابليتها للاشتعال أو الانفجار، مع جهل الناقل بطبيعتها وعدم قبوله شحنها لو كان على علم بها، خطأً يُنسب إلى الشاحن ويترتب على ذلك حق الناقل في اتخاذ ما يراه مناسباً بشأن هذه البضاعة كإزالتها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، دون أن يحق للشاحن المطالبة بأي تعويض عن ذلك. وفي السياق ذاته يُعدّ هذا الحكم منسجماً مع ما كرّسته اتفاقية هامبورغ، لا سيما المادة الفقرة الثانية منها، التي اعتبرت أن عدم إخطار الناقل بخطورة البضاعة متى كان جاهلاً بطبيعتها يشكل خطأً موجباً لترتيب الآثار القانونية المقررة .

• وأخيراً سوء التحريم: يُعدّ عدم كفاية رزم وتغليف البضائع الخطرة من أسباب

دفع المسؤولية عن الناقل البحري، وهو سبب اعترف به م . ج في نص المادة 803 من ق . ب . ج ويجوز للناقل التمسك بهذا الدفع متى أثبت أن الضرر راجع إلى إخلال الشاحن بالتزامه المتعلق بسلامة الرزم والتغليف. ولإعمال هذا السبب على وجه صحيح

¹ أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978 ، مذكرة ماجستير في القانون، غ . م ، قسم المسؤولية المهنية، كلية الحقوق جامعة مولود معمري تيزي وزو الجزائر، 2009، ص 127

يفترض أن يكون الشاحن على علم تام بطبيعة البضاعة وبالمخاطر المحتملة الناجمة عنها، بما يقتضي اتباع أساليب خاصة ومناسبة في عملية التغليف. وفي المقابل يلتزم الناقل البحري ببذل العناية المعقولة عند رصّ البضاعة داخل السفينة، بما يضمن سلامتها أثناء الرحلة البحرية¹ كما أن عملية التحزيم والتغليف لا تهدف فقط إلى حماية البضاعة خلال النقل البحري، بل تمتد كذلك إلى حمايتها أثناء عمليات الشحن والتفريغ والتداول بما يعكس أهميتها في ضمان سلامة البضاعة طوال مراحل النقل²

الفرع الثاني : الأسباب الخاصة :

تجسد الأسباب الخاصة لإعفاء ن.ب من المسؤولية في مجموعة من الحالات المحددة على سبيل الحصر بموجب التشريعات والاتفاقيات البحرية، والتي تُعدّ خروجًا عن القواعد العامة للمسؤولية. وتشمل هذه الحالات أخطاء الملاحة، وإنقاذ الأرواح والأموال في البحر وتقوم هذه الأسباب على اعتبارات قانونية مرتبطة بخصوصية النقل البحري، دون أن تستند إلى فكرة السبب الأجنبي.

أولاً: إنقاذ الارواح والأموال :

تنفى مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض، كما إذا تأخر الريان لإنقاذ أرواح بشرية أو لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق و هذا ما لمحت إليه

¹ _وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري ناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 122 _ 123.

² _ أمين خلقي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ، المرجع السابق، ص 113

الفقرة ي من المادة 803 هذه بعض حالات الإعفاء الخاصة التي أشارت إليها المادة سالفه الذكر من ق . ب . ج حيث أن مسؤولية ن.ب تسقط بمجرد توفر إحدى هذه الأسباب .

ثانياً: اخطاء الملاحة

وتشمل الأخطاء الصادرة عن الریان أو الطاقم أثناء قيادة السفينة أو إدارتها، والتي تنتفي مسؤولية ن . ب متى أثبت أن الضرر قد نشأ عن قيامه بتنفيذ التزام قانوني مفروض عليه، كما في حالة تأخر الریان أو انحرافه عن مسار الرحلة بقصد إنقاذ الأرواح البشرية أو إنقاذ سفينة مهددة بالغرق وهو ما أشارت إليه الفقرة ب من المادة 803¹ من ق . ب . ج . وتُعد هذه الحالات من صور الإعفاء الخاصة التي نص عليها القانون، حيث تسقط مسؤولية ن. ب بمجرد تحقق أحد هذه الأسباب.

ثالثاً: عدم صلاحية السفينة :

يلتزم ن.ب قبل بدء الرحلة ببذل العناية اللازمة لضمان صلاحية السفينة للملاحة البحرية، وذلك من خلال تجهيزها وتزويدها بالتسليح والتموين المناسب، إلى جانب تنظيفها وتنظيمها وإعداد مختلف أجزائها المخصصة لوضع البضائع، بما يكفل جاهزيتها لاستقبالها ونقلها وحفظها في ظروف ملائمة². وإذا أثبت الناقل قيامه بهذا الالتزام، فإنه يُعفى من المسؤولية عن الأضرار التي قد تنشأ لاحقاً عن عدم صلاحية السفينة³ ، ويجوز له إثبات ذلك بكافة وسائل الإثبات، بما في ذلك شهادات هيئات التفتيش

¹ _ والتي جاء في فحواها : الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الریان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون العالقون .

² _ المادة 177 من الامر 76_80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم .

³ _ المادة 803 الفقرة أ من نفس الأمر .

والسلطات الإدارية المختصة.¹ وقد كرسّت قواعد روتردام التزام الناقل بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية قبل الرحلة وأثناءها وحتى نهايتها²، كما حدّت من نطاق الإعفاءات المتعلقة بأخطاء الأطراف المنفذة وطاقم السفينة والعاملين لدى الناقل. غير أن تطبيق أحكام عدم الصلاحية يثير بعض الإشكالات لاسيما في الحالات التي يؤدي فيها ذلك إلى هلاك البضاعة أو تأخر تسليمها، حيث يُسأل الناقل متى ثبت تقصيره في ضمان صلاحية السفينة، مع إمكانية تمسكه بأسباب الإعفاء الأخرى متى أثبت اتخاذه العناية الواجبة.³ وفي جميع الأحوال فإذا تعذر على الناقل الاستفادة من أسباب الإعفاء فإنه يخضع لقريضة الخطأ المفترض، ولا يُعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر لم ينشأ عن خطئه أو

عن خطأ تابعيه أو وكلائه.⁴

¹ _ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، غ.م، قسم الحقوق كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2011-2012، ص 276 _ 277 .

² _ المادة 14 قواعد روتردام، كما أخذت أحكام إتفاقية هامبورغ بهذا الاتحاد، وفق أحكام المادة 5/1 .

³ _ المواد 803 من الامر 76_80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، و 4/2 (د) معاهدة بروكسل و المادة 5 فقرة 1 من إتفاقية هامبورغ و المادة 17 فقرة 3 قواعد روتردام .

⁴ _ بسعيد مراد، " قواعد روتردام 2008 أسس جديدة للنقل البحري الدولي "، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الأول، 1 مارس 2014، ص 27، ص 35

الفصل الثاني:

المسؤولية غير العقدية للناقل
البحري

تنشأ المسؤولية غير العقدية عن نقل البضائع الخطرة متى ترتب عن هذا النشاط ضرر يلحق بالغير، سواء تعلق الأمر بملاك البضائع الأخرى التي تتضرر نتيجة نقل هذه المواد على متن السفينة ذاتها، أو بأي شخص أجنبي لا تربطه بالناقل البحري علاقة تعاقدية. ويترتب على ذلك حق هؤلاء المتضررين في مطالبة الناقل البحري بالتعويض عن الأضرار التي أصابتهم، باعتبار أن هذه المسؤولية تقوم في غياب رابطة عقدية بينهم وبينه، وهو ما يشكل الأساس القانوني لها و هذا ما سنتطرق اليه في المبحث الأول .

ولا يقتصر أثر الأضرار الناجمة عن سوء التعامل مع البضائع الخطرة على الأشخاص فقط، بل قد يمتد ليشمل البيئة البحرية بوصفها المجال الذي تتم فيه عمليات النقل البحري. إذ إن تسرب أو إلقاء هذه المواد في البحر يؤدي إلى تلوثه، وما ينجم عن ذلك من أضرار جسيمة تصيب التوازن البيئي والثروات البحرية وقد تتطور إلى كوارث بيئية خطيرة. وباعتبار البيئة البحرية من الغير بالنسبة لعقد النقل، فإن حمايتها تستوجب إقرار مسؤولية ن . ب عن الأضرار البيئية الناتجة عن هذا التلوث، وهو ما سيتم تناوله في المبحث الثاني ..

المبحث الأول : أحكام مسؤولية الناقل البحري الغير عقدية عن نقل البضائع الخطرة .

يلتزم ن . ب ببذل عناية خاصة تجاه البضائع الخطرة الخاضعة لحراسته، بما يكفل تفادي إلحاق الضرر بالغير. ومتى ثبت أن هذه البضائع كانت سبباً في وقوع ضرر للغير، قامت مسؤوليته تجاههم، وهو ما يشكل أساس هذا النوع من المسؤولية و هو ما سنوضحه في المطلب الأول .

وعلى الرغم من الجدل الفقهي الذي ثار حول الأساس القانوني الذي يقوم عليه تحميل ن.ب عبء تعويض الأضرار، من حيث طبيعتها ومعايير إسنادها، إلا أنه، وبغض النظر عن التكييف المعتمد لهذه المسؤولية، فإنها لا تعد مسؤولية مطلقة، إذ يمكن دفعها أو الحد منها بالاستناد إلى مجموعة من الأسباب المقررة قانوناً و سيأتي بيانها في المطلب الثاني .

المطلب الأول : شروط قيام المسؤولية غير العقدية عن نقل البضائع الخطرة .

تتأسس مسؤولية ن . ب الناجمة عن نقل البضائع الخطرة على توافر عناصر محددة يتمثل أولها في وجود بضائع تنطوي على درجة من الخطورة، وثانيها تحقق ضرر فعلي، الذي يُعد الركيزة الأساسية لقيام هذه المسؤولية، إذ ترتبط به وجوداً وعدماً. كما يقتضي الأمر توافر علاقة سببية مباشرة بين نشاط البضائع الخطرة والضرر اللاحق، بحيث يؤدي غياب هذه العلاقة إلى انتفاء مسؤولية ن.ب .

و انطلاقاً من ذلك، سيتم تناول هذه العناصر من خلال فرعين، يُخصص الأول لدراسة وجود البضائع الخطرة تحت حراسة ن . ب، بينما يتناول الثاني مسألة تحقق الضرر الذي يصيب الغير نتيجة هذه البضائع.

الفرع الأول : وجود بضائع خطرة تحت حراسة الناقل البحري .

يُعدّ توافر البضائع الخطرة تحت حراسة ن . ب من المرتكزات الأساسية لقيام مسؤوليته. ولتحديد مضمون هذا الشرط، يتعين أولاً توضيح مفهوم الحراسة التي يلتزم بها ن . ب وبيان حدودها القانونية (أولاً) كما يقتضي البحث، مناقشة ما إذا كانت الصفة الخطرة للبضائع تُعدّ عنصراً لازماً لقيام هذه المسؤولية، أم أنها ليست شرطاً جوهرياً لانعقادها

(ثانياً)

أولاً: المقصود بالحراسة .

تُعرّف الحراسة بأنها السلطة الفعلية التي يباشرها الشخص على الشيء، بما تخوله له من إمكانية التحكم فيه وتوجيهه والتصرف في شأنه، وذلك بغضّ النظر عن مشروعية هذه السيطرة من عدمها¹ ولا تتجسد الحراسة في الواقع القانوني إلا من خلال الشخص الذي أطلق عليه م . ج صفة الحارس، باعتباره صاحب السلطة الفعلية على الشيء².

ويُقصد بالحارس، في هذا السياق ن . ب الذي تثبت له سلطة التصرف في الشيء محل النقل، والمتمثل في البضائع الخطرة، وذلك من خلال ممارسته للسيطرة الفعلية عليها، بما يشمل رقابتها وتوجيهها أثناء عملية النقل³ وفقاً للمادة فقرة 1 من ق . م . ج ، يُعدّ حارس الشيء هو الشخص الذي يباشر عليه سلطة فعلية، حيث يكفي لقيام الحراسة توافر هذه السيطرة الواقعية دون اشتراط أن تكون مستندة إلى حق قانوني⁴.

ويُعدّ الناقل في حكم الحارس بحيث تقوم مسؤوليته متى ألحق الشيء ضرراً بالغير أثناء عملية نقله، وذلك لكونه يمارس عليه حراسة فعلية تتمثل في السيطرة والرقابة عليه⁵

¹ _ ندى البدوي النجار، أحكام المسؤولية المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس ، لبنان، 1997، ص 462

² _ المادة 138 من الأمر 75_58 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم سالف الذكر .

³ _ عدنان إبراهيم السرحان ونوري حمد خاطر، " شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية الالتزامات"، دار الثقافة، ط1، عمان، الأردن،

2008، ص 516

⁴ _ العربي بلحاج، "النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري"، المرجع السابق، ص 360

⁵ _ عدنان إبراهيم السرحان ونور حمد خاطر، المرجع السابق، ص 517

تقتضي السلطة الفعلية على الشيء تمتع الشخص بسلطة معنوية عليه، في حين لا تُعدّ السيطرة المادية وحدها كافية لقيام هذه السلطة.¹ ويقصد بالسلطة المعنوية في حراسة الشيء أن يكون للشخص الذي يباشر السيطرة الفعلية عليه وقت وقوع الضرر، أن يستعمل هذه السيطرة لحسابه الخاص لا لحساب الغير، باعتبار أن الحارس هو من يتولى حيازة الشيء والانتفاع به لصالحه الشخصي.²

ثانياً: موقف المشرّع الجزائري والاتفاقيات الدولية من اشتراط الصفة الخطرة للبضائع لقيام مسؤولية الناقل البحري .

تُعد مسألة اشتراط الصفة الخطرة للبضائع من المسائل الجوهرية في تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري، حيث تأثر م . ج بالاتفاقيات الدولية، خاصة قواعد هامبورغ، وهو ما انعكس في أحكام ق . ب . ج .

أ_ موقف الاتفاقيات الدولية من اشتراط الصفة الخطرة للبضائع لقيام مسؤولية الناقل البحري :

أقرت قواعد هامبورغ مبدأً مؤداه أن البضائع ذات الطبيعة الخطرة تستوجب نظاماً قانونياً خاصاً في التعامل، حيث ألزمت الشاحن بوجوب الإفصاح المسبق والدقيق عن خصائص هذه البضائع قبل إتمام عملية الشحن. ويتربط على الإخلال بهذا الالتزام قيام مسؤولية الشاحن عن جميع الأضرار الناجمة عنها، إلى جانب تخويل الناقل صلاحية اتخاذ التدابير اللازمة لدفع الخطر، بما في ذلك إتلاف البضاعة أو التخلص منها دون أن يترتب

¹ _ العربي الحاج ، المرجع والموضوع السابقان

² _ سليمان مرقس، "الوافي في شرح القانون المدني"، ج 2، في الالتزامات، مج 2، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، منشورات مكتبة صادر ، 5، بيروت،

عليه أي التزام بالتعويض. وبناءً على ذلك يتضح أن هذه القواعد تُعلي من شأن صفة الخطورة، وتجعلها عنصراً جوهرياً وحاسماً في ترتيب المسؤولية، لا سيما في حالة عدم التصريح بها حسب نص المادة 13 من قواعد هامبورغ¹.

ب_ موقف المشرع الجزائري من اشتراط الصفة الخطرة للبضائع لقيام مسؤولية الناقل البحري:

جسد ق.ب.ج نفس التوجه الذي أقرته الاتفاقيات الدولية من خلال فرض التزام على عاتق الشاحن يتمثل في وجوب الإفصاح عن طبيعة البضائع، ولا سيما إذا كانت تتسم بطابع خطير. ويترتب عن هذا الالتزام تحمل الشاحن المسؤولية عن الأضرار التي قد تنشأ عن عدم التصريح أو عن تقديم بيانات غير صحيحة، مع إمكانية إعفاء الناقل من المسؤولية متى أثبت جهله بطبيعة تلك البضائع. كما أن م.ج و بالرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية، لم يقصر قيام المسؤولية على حالة البضائع الخطرة فقط، بل أجاز إعمالها كلما تحقق الضرر، استناداً إلى أحكام ق.م.ج الذي يكرّس مبدأ المسؤولية التقصيرية². وبذلك يتضح أن م.ج لم يجعل من الصفة الخطرة شرطاً حصرياً لقيام المسؤولية، وإنما منحها دوراً محورياً في تحديد نطاقها، خاصة في حالة الإخلال بواجب الإعلام.

الفرع الثاني : تحقق الضرر للغير الناجم عن البضائع الخطرة .

بعد التطرق إلى المحور الرئيس المتعلق بقيام هذه المسؤولية، يتضح أن انعقادها يقتضي بالضرورة ثبوت أن الضرر اللاحق بالغير ناتج عن البضائع الخطرة. ومن ثم يفرض

¹ _ و التي تضمنت : اذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء للناقل او للناقل الفعلي كان ان يخطر به الصفة الخطرة للبضائع

² _ المادة 124 من الأمر 75_58 المتضمن للقانون المدني المعدل و المتمم .

هذا الشرط البحث في مضمونه من خلال تحديد المقصود بالضرر الذي يصيب الغير(اولا)، قبل الانتقال إلى دراسة طبيعة العلاقة السببية بين هذه البضائع الخطرة والضرر المتحقق(ثانيا)، وذلك بهدف إبراز الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية وتحديد نطاقها القانوني

أولاً: الضرر .

يُعدّ الضرر، من حيث موقعه ضمن أركان المسؤولية المدنية، الركن الجوهرية الذي تقوم عليه هذه المسؤولية ويُعتبر أساسها وعلتها، إذ تدور وجوداً وعدمًا مع تحقق الضرر. وتقوم فكرة المسؤولية المدنية في جوهرها على مبدأ إصلاح الضرر غير المشروع، بحيث يكون الجزاء المترتب عنها هو التعويض عن هذا الضرر والعمل على إزالة آثاره أو التخفيف منها قدر الإمكان¹.

على الرغم من أن م . ج قد أورد فكرة الضرر ضمن المواد من 124 إلى 140 من ق . م . ج ، إلا أنه لم يتضمن تعريفًا صريحًا له الأمر الذي يجعل التعريف الفقهي هو المعتمد في هذا الشأن وتعدد صور الضرر الذي قد يلحق بالغير نتيجة البضائع الخطرة، إذ قد يمسّ السلامة الجسدية، أو يصيب الذمة المالية كما يمكن أن يمتد ليطال الجوانب المعنوية للشخص، كالآلام النفسية والمشاعر والعواطف .

¹- حسن على الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية شركة التامس، بغداد العراق، 1991، ص 155.

أ_التعريف بالضرر: يُعرّف الضرر في المجال القانوني بأنه كل مساس غير مشروع بحق أو بمصلحة يحميها القانون، يصيب الشخص في كيانه الجسدي أو في ذمته المالية أو في مركزه المعنوي، على نحو يترتب عنه أذى مادي أو معنوي يوجب التعويض عنه متى توافرت شروط المسؤولية المدنية¹ مثل الحق في الحياة بوصفه من الحقوق الأساسية الملازمة للإنسان، أو الحق في السلامة الجسدية، أو الحق في حماية عواطفه وعدم التعرض لها، إلى جانب حقوقه المتعلقة بماله وحرية وسمعته وشرفه، وغيرها من الحقوق والمصالح التي يقرّها القانون ويكفل حمايتها.²

وعليه يمكن القول إن الضرر الناتج عن نقل البضائع الخطرة يتمثل في كل اعتداء يمس الأشخاص في حقوقهم أو في مصالحهم المشروعة، متى كان هذا المساس ناجماً عن فعل هذه البضائع وهي تحت إشراف وحراسة ن. ب .

ب_صور الضرر: قد يتعرض المضرور الناتج عن نقل البضائع الخطرة لأضرار قد تطال حياته أو سلامته البدنية أو تؤدي إلى الإضرار بدمته المالية، وهو ما يُصطلح عليه بالضرر المادي. كما قد يترتب عن هذا الضرر الجسدي انعكاسات نفسية تمسّ إحساس الإنسان وتؤثر في كيانه المعنوي، وهو ما يُعرف بالضرر المعنوي .

1_ الضرر المادي: يُقصد بالضرر المادي ذلك الأذى الذي يصيب الشخص في

جانبه الجسدي أو في ذمته المالية، ويتمثل في كل خسارة مالية تنجم عن الاعتداء على حق

¹ _ حسن على الدنون ، المبسوط في المسؤولية المدنية ، المرجع السابق، ص 1991

² _ منذر الفضل ، النظرية العامة للالتزامات دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي والقوانين المدنية الوضعية، مصادر الالتزام، دار الثقافة ،عمان الأردن، 1996

أو الإخلال بمصلحة مشروعة سواء كان هذا الحق ذا طبيعة مالية أو غير مالية، بما يؤدي إلى إنقاص أو إفقار المركز المالي للمضرور وعليه، فقد يمتد الضرر الناتج عن نقل البضائع الخطرة ليصيب السلامة الجسدية للمضرور، كما قد ينعكس كذلك على وضعه المالي من خلال المساس بدمته المالية¹

2_الضرر المعنوي: هو كل أذى غير مالي يصيب الشخص في إحساسه أو كرامته أو سمعته أو شعوره أو معتقداته، كما يشمل الآلام النفسية الناتجة عن الاعتداء على هذه الجوانب، بما في ذلك ما ينجم عن فقدان شخص عزيز أو التعرض للسب أو القذف أو غير ذلك من الأفعال الماسة بالمصلحة الأدبية².

ثانياً: العلاقة السببية .

تُعتبر العلاقة السببية عنصراً جوهرياً في قيام المسؤولية المدنية بشكل عام، غير أن صورتها تتباين بحسب نوع هذه المسؤولية. فهي في المسؤولية عن الفعل الشخصي تتمثل في رابطة شرطية تربط بين الخطأ المرتكب والضرر الناتج عنه، بينما تقوم في المسؤولية عن الأشياء على أساس افتراض هذه العلاقة بين الشيء الذي يقع تحت الحراسة والضرر الذي يحدث بسببه.

إن المسؤولية عن الأشياء تتضمن علاقيتين للسببية الأولى هي علاقة السببية العامة

¹ _ العربي بالحاج ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري الواقعة القانونية، المرجع السابق، ص145 .

² _ موقع المحاماة Mohamah.net ، تعريف الضرر المعنوي متاح على: <https://www.mohamah.net/law/?p=33390>

التي يجب تحققها كركن من أركان المسؤولية بصفة عامة، وهي العلاقة التي تربط بين نشاط الإنسان والضرر، حيث يجب أن يكون الحارس هو سبب الضرر، وهي علاقة مفترضة افتراضاً يسقط أمام ثبوت أن الحادث يرجع إلى سبب أجنبي عن الحارس أما الثانية فهي علاقة سببية خاصة بالمسؤولية عن الأشياء، وهي تربط ما بين الشيء والضرر، وتحقق في حالة أن الشيء قد تدخل تدخلًا إيجابيًا في حصول الضرر، وتتنفي بإثبات أن تدخل الشيء في الحادث كان سلبياً¹، ويستند أنصار هذا الرأي إلى القول بأن الحارس يمكنه درء مسؤوليته بإثبات أحد أمرين: إما نفي الدور الإيجابي للشيء في إحداث الضرر، أو إقامة الدليل على أن وقوع الحادث يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه. غير أن هذا الطرح لا يصلح دليلاً على تعدد علاقات السببية، بقدر ما يؤكد أن للحارس وسيلة لنفي قيام العلاقة السببية بين الشيء والضرر من خلال أحد هذين السببين². وعليه فإن العلاقة السببية في مجال المسؤولية عن الأشياء تظل علاقة واحدة غير قابلة للتعدد، إذ تنصرف إلى الربط بين تدخل الشيء ووقوع الضرر، على أن يكون هذا التدخل هو السبب الفعال في إحداث ذلك الضرر³.

المطلب الثاني : أساس قيام هذه المسؤولية ووسائل دفعها .

تقوم المسؤولية غير العقدية ن . ب الناشئة عن نقل البضائع الخطرة على توافر

¹ _ محمد ليب شنب ، المسؤولية عن الأشياء دراسة مقارنة ، ج 1 ، ط 1 ، دار الوفاء ، مصر، 2009، ص 139 و 140 .

² _ ناصر محمد عبد الله سلطان ، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة والآلات الميكانيكية في ضوء قانون المعاملات المدنية لدولة

الإمارات ومقارنة بالقانون المدني المصري ، ط 1 ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2005، ص 59

³ _ محمد ليب شنب، المسؤولية عن الأشياء دراسة مقارنة ، المرجع سابق، ص 141.

شروطين أساسيين، يتمثلان في خضوع البضاعة لخطرة لحراسة هذا الأخير ووقوع ضرر نتيجة لهذه البضائع. ومتى تحقق هذان العنصران، انعقدت مسؤوليته والتزم بتعويض المضرور عن الأضرار اللاحقة به.

وفي هذا السياق يقتضي الأمر الوقوف على الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية مع بيان الآليات القانونية التي تخوّل ن . ب إمكانية دفعها أو التخفيف من آثارها من خلال الفرعيين التاليين .

الفرع الأول : الأساس القانوني للمسؤولية عن الأشياء في التشريع الجزائري .

يُعدّ حارس الشيء غير الحي مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه الشيء بمجرد ثبوت مساهمته في إحداثه دون حاجة لإثبات خطئه. إذ تقوم المسؤولية القانونية في هذه الحالة على أساس قرينة مفترضة لمصلحة المضرور، عملاً بأحكام المادة 138 من ق . م . ج . وعليه، لا يُكَلَّف المضرور بإثبات خطأ الحارس، وإنما يكفي أن يثبت أن الضرر قد نتج عن الشيء الخاضع لحراسته. أما الحارس فلا يُعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة سبب أجنبي لا يد له فيه، كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المضرور نفسه. فإن مسؤولية الحارس تنشأ بقوة القانون وتقوم على مجرد تحقق الضرر وعلاقته بالشيء، وتقتصر على الالتزام بالتعويض عن الأضرار التي تُحدثها الأشياء الموضوعة تحت حراسته¹.

¹عبدات ليلي، المسؤولية الناقل البحري الناشئة عن النقل البضائع الخطرة ، المرجع السابق، ص73

الفرع الثاني : حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أضرار البضائع

الخطرة .

بعد استعراض أساس هذه المسؤولية في إطار التشريعات المدنية، يتضح وجود تباين فقهي حول طبيعة قرينة الخطأ التي تقوم عليها إذ يثور التساؤل بشأن ما إذا كانت قرينة قاطعة لا يجوز إثبات عكسها، أم مجرد قرينة قانونية بسيطة تقبل إثبات العكس. ويترتب على هذا الخلاف اختلاف في الوسائل المتاحة لدفع المسؤولية والتنصل منها (أولاً).

إلى جانب ذلك، توجد أسباب أخرى من شأنها إعفاء ن . ب من المسؤولية، رغم عدم النص عليها صراحة، غير أن تحققها يؤدي قانوناً إلى انتفائها. ومن أبرز هذه الأسباب ما يتعلق بالدور السلبي للبضائع الخطرة (ثانياً).

أولاً: وسائل نفي المسؤولية القانونية

يترتب على اختلاف أساس المسؤولية في التشريع الجزائري أثر واضح في كيفية دفعها، فإذا قامت على أساس الضرر (المسؤولية الموضوعية) فلا يكفي ن . ب إثبات أنه بذل العناية اللازمة، بل يتعين عليه لإعفائه من المسؤولية إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، كالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو فعل الغير، وذلك وفقاً للمادة 127 من ق . م . ج¹. أما إذا أُسست المسؤولية على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، فيمكن للناقل

¹ - وكذلك ما تنهه المشرع الجزائري في الامر 75_58 المتضمن للقانون المدني المعدل و المتمم المادة 138 الفقرة الثانية التي جاء فيها : ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير والحالة الطارئة أو القوة القاهرة.

دفع مسؤوليته بمجرد إثبات أنه اتخذ الاحتياطات اللازمة وبذل العناية الكافية لمنع وقوع الضرر، كما تقضي به المواد 138 و 139 من القانون سالف الذكر . وقد ساير ق . ب . ج هذا التوجه، إذ يظل الناقل مسؤولاً عن الأضرار ما لم يثبت السبب الأجنبي، وهو ما أكدته المادة 774 من هذا الأخير .

وعلى هذا الأساس، سيتم عرض هذه العناصر في إطار منهجي منظم من خلال أربعة عناصر رئيسية، تتمثل في: أولاً فعل المضرور، ثانياً فعل الغير، ثالثاً مسؤولية منتج البضائع الخطرة باعتباره من الغير وإمكانية رجوع الناقل عليه، ورابعاً أثر إثبات الناقل لبذل العناية اللازمة كوسيلة لنفي مسؤوليته

فيما يتعلق بالقوة القاهرة فقد سبق تناولها في الفصل الأول من هذا البحث، مما يجعل من غير الضروري التوسع في بيانها هنا. غير أنه تجدر الإشارة إلى أن معيار عدم إمكانية التوقع يختلف باختلاف طبيعة المسؤولية إذ يُشترط في المسؤولية العقدية أن يكون الحادث غير متوقع وقت إبرام العقد، بينما يُعتد في المسؤولية غير العقدية بكون الحادث غير قابل للتوقع عند لحظة وقوعه.

أ_ فعل المضرور (المتضرر):

يُعتبر سلوك المضرور من أبرز الدفوع التي يستند إليها ن. ب لدفع مسؤوليته التقصيرية، إذ غالباً ما يرتبط حدوث الضرر بتصرف صادر عن المضرور نفسه. وبناءً على ذلك، يحق للناقل التمسك بهذا السبب إما لتقليل نطاق مسؤوليته أو للإعفاء منها كلياً،

بحسب مدى إسهام هذا السلوك في إحداث الضرر. ويتعزز هذا الاتجاه في ضوء أحكام المادة¹ 138 من ق . م . ج ، التي أدرجت فعل المضرور ضمن صور السبب الأجنبي، حيث نصّت على إمكانية إعفاء حارس الشيء من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نجم عن سبب غير متوقع، كفعل الضحية. ومن ثمّ فإن م . ج لم يشترط قيام الخطأ في جانب المضرور، بل اكتفى بثبوت إسهام فعله في وقوع الضرر، وهو ما يكرّس الأساس القانوني لتمسك الناقل بهذا الدفع في مواجهة المسؤولية²

ب_ فعل الغير:

قد لا يكون الضرر اللاحق بالمضرور ناتجاً عن فعله الشخصي أو عن فعل الناقل البحري، كما قد لا يُعزى إلى قوة قاهرة، وإنما يرجع إلى تدخل شخص أجنبي لا تربطه علاقة مباشرة بالأطراف، وفي هذه الحالة يُنسب الضرر إلى فعل الغير.

ويُعدّ فعل الغير في التشريع الجزائري من قبيل السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية، بوصفه سبباً مستقلاً عن القوة القاهرة، وقد كرّس المشرّع هذا الحكم صراحة في الفقرة الثانية من المادة 138 من ق . م . ج

يقصد بالغير كل شخص لا يكون هو المضرور، ولا الحارس، ولا الأشخاص الذين يُسأل الحارس عن أفعالهم قانوناً³ ويُفهم من ذلك أن فعل الغير يتمثل في كل تدخل يصدر

¹ كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء .

² المادة 127 من الامر 58_75 المتضمن للقانون المدني المعدل و المتمم

³ _محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء ، المرجع السابق، ص ص 219، 249.

عن شخص أجنبي يسهم في إحداث الضرر، سواء كان ذلك على وجه المشاركة مع فعل الشيء أو بصورة مستقلة دون أي تدخل من الحارس أو المضرور. وفي حال استغرق فعل الغير وحده وقوع الضرر وتوافرت فيه خصائص القوة القاهرة، فإن المسؤولية تُسند إليه منفردًا، بينما يُعفى الحارس من المسؤولية إعفاءً كليًا¹

وعليه، وحتى يُعتدّ بفعل الغير كسبب مُعفي من المسؤولية، فإنه يشترط ما يلي:

- أن يكون الغير المقصود هو كل شخص أجنبي عن العلاقة، أي ليس المضرور ولا الحارس، كما لا يدخل ضمن الأشخاص الذين يسأل عنهم ن . ب قانونًا، إذ إن من تقع تحت رقابته القانونية أو تنتقل إليه تبعة أعمالهم لا يُعدون من الغير في هذا السياق
- يشترط لاعتبار فعل الغير سببًا مُعفيًا من المسؤولية أن يكون غير متوقع وغير قابل للدفع، أي تتوافر فيه خصائص القوة القاهرة

ج _ بدل العناية الواجبة:

- يُعدّ ن . ب مُلزمًا قانونًا بضمان سلامة نقل البضائع الخطرة خلال كامل الرحلة البحرية، ويُسأل عن الأضرار التي قد تلحق بالغير نتيجة هذه العملية، سواء تعلق الأمر بالأشخاص المتأثرين بها أو بالعاملين في أنشطة الشحن والتفريغ بالموانئ أو على ظهر السفينة. ويثبت حق هؤلاء في الرجوع عليه متى تحقق إخلاله بواجب العناية المفروضة عليه

¹ _ ساعد فيشوش، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء في القانون المدني الجزائري، مذكرة ماجستير في الحقوق، غ. م. قسم

العقود والمسؤولية كلية الحقوق جامعة الجزائر يوسف بن خدة، الجزائر 2008 2009، ص44

قانوناً، تأسيساً على ثبوت الخطأ في جانبه في صورة إهمال¹ ومن جهة أخرى، إذا أخلّ الشاحن بالتزامه المتمثل في إعلام الناقل البحري بالطبيعة الخطرة للبضاعة، وتزامن ذلك مع تقصير من الناقل في أداء واجب العناية، فإن المسؤولية تكون مشتركة بينهما. فإذا ترتب عن هذا الإخلال المزدوج ضرر للغير، وكان ناشئاً جزئياً عن خطأ الشاحن وجزئياً عن خطأ الناقل، انعقدت مسؤوليتهما تضامنياً أو تقاسمياً بحسب الأحوال، ويحق للمضرور الرجوع عليهما معاً على أساس الإهمال. أما فيما يتعلق بدرجة العناية المطلوبة من ن . ب ، فإنها تختلف باختلاف مدى علمه بخطورة البضاعة. فإذا تم إخطار الناقل بشكل واضح وكافٍ بطبيعة الحمولة الخطرة، فإنه يُلزم ببذل أعلى درجات العناية عند شحنها ورحبها ونقلها. أما في حالة عدم الإخطار فإن نطاق التزامه يضيق بحيث لا يُطالب إلا بقدر أقل من العناية، بل يذهب بعض الفقه إلى الاكتفاء بأدنى درجاتها²

وتزداد المسألة تعقيداً في الحالات التي يتعذر فيها على الناقل الوقوف على طبيعة البضائع، كما هو الشأن بالنسبة للحاويات المغلقة التي لا يمكن فحص محتواها، خاصة عند غياب إعلام مسبق من الشاحن. غير أن الوثائق المصاحبة لعملية النقل قد تكشف عن مؤشرات تستدعي التحقق، كبيانات البضائع الخطرة، وشهادات التعبئة، وصحائف بيانات السلامة³ (MSDS)، والتي تمكن الناقل من تحديد طبيعة الحمولة وبالتالي تقدير مستوى

¹ _ وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري ناشئة عن نقل البضائع الخطرة، مرجع سابق، ص 170-171

² _ المرجع نفسه، ص 171

³ _ يقصد بصفائح بيانات سلامة المواد : الوثائق الحيوية في النقل البحري و تستخدم لضمان سلامة البحارة ، السفينة و البيئة البحرية من مخاطر المواد الكيميائية و البضائع الخطرة انظر:

العناية الواجب اتخاذه¹.

وفي هذا السياق، أكدت بعض التطبيقات القضائية على أهمية علم الناقل بطبيعة

البضاعة في تحديد نطاق مسؤوليته، كما في قضية (Colormaster Printing Ink

Co. v. S.S. Asiafreighter, 1991)، حيث تبين أن وسيط الشحن لم يف

بالتزامه بالإعلام الكتابي عن خطورة الشحنة، غير أن الناقل كان على علم بها من خلال

اتصالات سابقة. وقد رأت المحكمة أن هذا العلم يُرتب عليه واجب اتخاذ الاحتياطات

اللازمة، فقضت بتوزيع المسؤولية بين الطرفين، حيث حُمِّل الناقل جزءاً منها بسبب تقصيره

في اتخاذ التدابير الكفيلة بتفادي الخطر، رغم علمه المسبق بطبيعة البضاعة².

ت_ دفع مسؤولية الخاصة بالمسؤولية المنتج:

يُعدّ التحذير من المخاطر أحد أسباب إعفاء المنتج من المسؤولية عن الأضرار الناجمة

عن المنتجات الخطرة، حيث يمكنه دفع هذه المسؤولية إذا قام بإعلام المستعمل بالمخاطر

المتوقعة عند الاستعمال العادي، مع تمكينه من وسائل تفاديها. غير أن هذا المبدأ يقتصر

على المنتجات التي تنطوي بطبيعتها على درجة من الخطورة التي لا يمكن إزالتها كلياً، بحيث

يُقاس كفاية التحذير فيها وفق معيار المعقولة في توقع الضرر.³

<https://ar.wikipedia.org/wiki>

تم الاطلاع يوم 10_05_2026 على الساعة 07:45.

¹ _ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، المرجع السابق ، ص172

² _ ، المرجع نفسه ، ص173

³ _ المرجع نفسه، ص200

وفي هذا الإطار، تقوم مسؤولية المنتج في الأنظمة الأنجلوسكونية على أساس الإهمال، فلا يلتزم المنتج بالتحذير إذا كان المستعمل على علم فعلي بالمخاطر. وقد كرّس القضاء هذا الاتجاه، كما في قضية (1976) *Martine v. Dixie Carriers*، حيث أُعفي المنتج من المسؤولية لثبوت علم الضحية بخطورة المادة المنقولة ووجود تحذير واضح بشأنها¹.

وتأسيساً على ذلك، لا يقتصر واجب التحذير على المنتج فحسب، بل يمتد ليشمل الموزّع أيضاً، إذ يلتزم كلاهما بإخطار ن . ب بالطبيعة الخطرة للبضاعة، في التزام يماثل ما يقع على عاتق الشاحن. ويقتضي هذا الواجب أن يكون التحذير موجّهاً إلى جميع الأشخاص المحتمل تضررهم، وأن يشمل مختلف أوجه الخطر المرتبطة بالمنتج، مع صياغته بلغة واضحة ودقيقة مدعّمة بإرشادات عملية للوقاية².

ومن جهة أخرى، يشترط أن يكون التحذير موجّهاً إلى كافة الأشخاص المحتمل تضررهم، وأن يشمل جميع أوجه الخطر المرتبطة بالمنتج، إذ إن أي نقص في ذلك يُفقدّه فعاليته القانونية. كما ينبغي أن يُصاغ التحذير بلغة دقيقة وواضحة، مدعّماً بإرشادات عملية تُمكن من الوقاية وتجنب الأضرار، وإلا بقي المنتج مسؤولاً عن النتائج الضارة³.

¹ _ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، المرجع السابق ، ص201

² _ المرجع نفسه، ص 168

³ _ المرجع نفسه، ص202

ثانياً: الآثار السلبية للبضائع الخطرة

تقوم مسؤولية الحارس متى ثبت أن الشيء الواقع تحت حراسته قد أدى دوراً فعالاً في حدوث الضرر، بحيث يُعدّ عنصراً سببياً في وقوع الحادث، إذ إن انتفاء هذا الدور كان سيحول دون تحقق الضرر، وهو ما يُطلق عليه بالجانب الإيجابي لفعل الشيء.¹

إذا ثبت أن الشيء لم يكن له أي دور سببي في إحداث الضرر، وهو ما يُعبّر عنه بالدور السلبي فإن مسؤولية الحارس تنتفي، إذ يقع الضرر في هذه الحالة بفعل عامل خارجي مستقل عن الشيء قد يكون في حكم القوة القاهرة إذا اتصف بعدم التوقع واستحالة الدفع، غير أن توافر هذه الصفات ليس شرطاً لازماً، حيث يكفي أن يكون سبب الضرر أجنبياً عن الشيء سواء كان هذا الأخير في حالته الطبيعية أو تعرض لتأثير خارجي، وسواء ساهم في وقوع الضرر أم بقي خارج تسلسل أسبابه، وبذلك لا يُشترط لنفي مسؤولية الحارس إثبات القوة القاهرة، وإنما يكفي فقط انتفاء الدور الإيجابي للشيء في إحداث الضرر.²

تقوم نظرية الدور السلبي للشيء على تصور حديث لفعل الشيء، يركز على تحديد مدى إسهامه السببي في إحداث الضرر، وما إذا كان لهذا الشيء دور فعال أو منعدم

¹ _ مصطفى العوجي، القانون المدني المسؤولية المدنية، مرجع السابق، ص 527

² _ المرجع السابق، ص ص 527 529

في وقوعه¹.

وإن كان ق . م . ج² لم يقرّ هذا السبب صراحة كحالة مستقلة للإعفاء من المسؤولية، إلا أنه يُستفاد منه ضمن نطاق المسؤولية الوضعية. فإذا تعرّض الشيء لعامل خارجي أدى إلى إحداث الضرر، فإن الحارس لا يُسأل عنه متى كان هذا العامل في حكم القوة القاهرة، أي غير متوقع وغير قابل للدفع. غير أنه إذا ثبت أن الحارس كان بإمكانه توقع هذا العامل ولم يتخذ التدابير اللازمة لمنع أو الحد من آثاره، فإنه يُعدّ مخطئاً، وتقوم مسؤوليته جزئياً عن الضرر باعتباره قد ساهم في وقوعه استناداً إلى واجب الحراسة.³

وبناءً على ذلك يجوز ن . ب التمسك بالدور السلي للبضائع الخطرة كوسيلة لدفع المسؤولية، وذلك في الحالة التي يثبت فيها أن هذه البضائع لم يكن لها أي إسهام في وقوع الضرر أو لم تلعب دوراً سببياً فيه .

المبحث الثاني : مسؤولية الناقل البحري عن أضرار التلوث البحري .

تُعدّ مسؤولية ن . ب عن أضرار التلوث البحري من الموضوعات القانونية ذات الأهمية البالغة، نظراً لارتباطها الوثيق بحماية البيئة البحرية وما يترتب عن النشاط الملاحي من مخاطر قد تُلحق أضراراً جسيمة بالبيئة وبمصالح الأفراد والدول.

¹ فتيحة يوسف المولودة عماري، السبب الأجنبي المعني من المسؤولية التقصيرية على الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، أطروحة دكتوراه في القانون ، غ.م ، قسما القانون الخاص كلية الحقوق جامعة الجزائر، بن عكنون الجزائر، 2004 2005، ص 216

² المادة 138 من الامر 58_75 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم سالف الذكر .

³ مصطفى العوجي، القانون المدني المسؤولية المدنية ، المرجع سابق، ص 610

وتُعرّف البيئة بوجه عام بأنها مجموع العناصر التي تحيط بالإنسان والحيوان والنبات وتشكل الإطار الذي تتم فيه مختلف مظاهر الحياة، حيث تُعد الوسط الذي يستمد منه الإنسان مقومات بقائه.¹

وتندرج البيئة البحرية ضمن هذا الإطار، إذ تتكون من المساحات المائية المالحة المتمثلة في البحار والمحيطات، والتي ترتبط فيما بينها اتصالاً طبعياً وحرّاً.²

غير أن هذه البيئة تتعرض لصور متعددة من التلوث نتيجة إدخال مواد ضارة وخطرة إليها، مما يؤدي إلى آثار سلبية تمس الكائنات البحرية وتهدد صحة الإنسان وتُعيق الأنشطة البحرية،³ بل وتمتد خطورته إلى التأثير على العناصر الدقيقة في النظام البحري، وعلى رأسها البلانكتون الذي يلعب دوراً أساسياً في إنتاج نسبة معتبرة من المادة الحية في البحار وإنتاج جزء كبير من الأكسجين على سطح الأرض، فضلاً عن مساهمته في امتصاص ثاني أكسيد الكربون بما يحفظ التوازن الغازي العالمي.⁴

وأمام هذه الأهمية البالغة للبيئة البحرية، برز اهتمام دولي متزايد بحمايتها من التلوث من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات التي تنظم أحكام المسؤولية عن أضرار التلوث البحري. وبما أن الأضرار الناتجة عن نقل البضائع الخطرة غالباً ما تُنسب إلى ن . ب ، فإن

¹ _ صباح العشاري ، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة ، ط 1 ، دار خلدونية ، الجزائر 2010، ص 12 - 13

² _ جميلة قرينعي وحليمة بختي، القانون الدولي والبيئة ، ط 1 ، منشورات الحياة الصحافة، مطبعة رويغي، الجزائر، 2009، ص 29

³ _ زهور زيتوني، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، قسم القانون الدولي والعلاقات الدولية كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر بن عكنون الجزائر 2002 - 2003، ص 29 .

⁴ _ ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، مصر، 1999، ص 200_201

الإشكال القانوني المطروح يتمثل في تحديد الأساس والشروط التي تقوم عليها مسؤوليته عن هذه الأضرار. وعلى هذا الأساس، فإن دراسة هذه المسؤولية تقتضي التطرق إلى أحكامها من حيث أركانها والأسباب القانونية التي قد تؤدي إلى انتفائها، وهو ما يُعالج في المطلب الأول، على أن يُخصص المطلب الثاني لبحث نظام التعويض عن أضرار التلوث البحري من خلال بيان صوره وآليات تقدير التعويض المستحق عنها.

المطلب الأول: أحكام المسؤولية عن أضرار التلوث البحري .

يُسأل ن . ب عن الأضرار البيئية التي تلحق بالوسط البحري نتيجة تسرب أو طرح البضائع الخطرة من السفينة. وانطلاقاً من ذلك يثور التساؤل حول الأسس القانونية التي تقوم عليها هذه المسؤولية متى تحقق ضرر بيئي أثناء نقل هذا النوع من البضائع، وهو ما سيتم تناوله ضمن الفرع الأول .

وفي المقابل لم يُقرّ المشرع سواء على الصعيد الدولي أو الوطني هذه المسؤولية بصورة مطلقة، بل أتاح للناقل إمكانية التمسك ببعض أسباب الإعفاء التي من شأنها دفع مسؤوليته أو الحدّ منها، وهو ما يقتضي الوقوف على حالات انتفاء المسؤولية وأحكامها ضمن الفرع الثاني.

الفرع الأول : أركان المسؤولية عن أضرار التلوث البحري .

تقوم المسؤولية وفقاً للقواعد العامة على ثلاثة أركان أساسية يتعين توافرها وإثباتها لقيامها، وهي: الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية. غير أن تطبيق هذه القواعد في مجال التلوث البحري يثير صعوبات عملية ملحوظة ، حيث تتعدد الوقائع وتتداخل الأسباب، مما قد

يحول دون تمكين المتضررين من الحصول على التعويض.

وعلى هذا الأساس، اتجه التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري إلى تبني نهج مغاير، يقوم على استبعاد عنصر الخطأ وعدم اشتراطه لقيام المسؤولية، بحيث لم يعد قيام المسؤولية مرتبطاً بإثبات الخطأ، وإنما يكفي لتقريرها توافر ركنين أساسيين يتمثلان في: وقوع حادث تلوث بحري من جهة (أولاً)، وترتب ضرر عن هذا التلوث من جهة أخرى (ثانياً).

أولاً: حادث التلوث:

تعدّ واقعة التلوث الركن الأول لقيام المسؤولية الناشئة عن التلوث البحري، إذ لا يمكن الحديث عن تحقق هذه المسؤولية ما لم يثبت وقوع حادث بحري تتوافر فيه مقومات التلوث و هذا الأخير يفترض أن : يتعلق الأمر بسفينة بحرية، وأن تكون هذه الأخيرة محملة خلال رحلتها ببضائع تندرج ضمن فئة المواد الخطرة ، بالإضافة إلى أن تتعرض السفينة لحادث مادي من شأنه أن يفضي إلى انسياب أو تسرب محتوياتها إلى البيئة البحرية. وتعدّ هذه المعطيات بمثابة العناصر المكوّنة لواقعة التلوث البحري¹. بما معناه أنه لوصف حادثة ما بأنها تلوث بحري لا بد من توافر شرطين أساسيين هما :

الشرط الأول: وجود سفينة تحمل البضائع الخطرة .

¹ طبقاً لنص المادة الثالثة الفقرة الأولى من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمخروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969م، صادقت عليها الجزائر بموجب أمر رقم 72-17 مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392هـ الموافق 7 يونيو سنة 1972م، جبر العدد 53 الصادر في 23 جمادي الأول عام 1392هـ الموافق 4 يوليو 1972م. وقد جاء فيها أنه يكونمسؤولاً عن كل ضرر يسببه التلوث الناتج من تسرب أو لفظ المخروقات من السفينة، على اثر الحادث

تُعرّف السفينة بأنها كل منشأة عائمة مخصّصة للإبحار في البحر، أو هي كل وحدة بحرية تُستعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ويُضفى عليها هذا الوصف متى خُصّصت فعلياً لممارسة الملاحة البحرية.¹

وقد عرّفت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات السفينة بأنها كل مركب أو منشأة بحرية، أياً كان نوعها أو حجمها، تُستخدم فعلياً في نقل المحروقات كحمولة على متنها

كما عرّف م . ج² السفينة بأنها كل منشأة بحرية أو وحدة عائمة تُمارس الملاحة البحرية، سواء كانت تعتمد على قوتها الذاتية في الإبحار أو تُحرّ بواسطة سفينة أخرى، وكذلك كل عائمة مهيّأة ومخصّصة لهذا الغرض الملاحي.

و يتبين من ذلك أن إضفاء وصف السفينة يستلزم توافر شرطين أساسيين، يتمثل الأول في أن تكون المنشأة مخصصة أو مهيّأة لممارسة الملاحة البحرية وفقاً لطبيعة البضائع المنقولة عليها، بينما يتمثل الثاني في صلاحيتها الفنية والقانونية للإبحار في الملاحة البحرية.³

الشرط الثاني: الواقعة المسببة للتلوث:

تُعَدّ الواقعة المسببة للتلوث كل حادثة منفردة أو مجموعة من الوقائع المتصلة الصادرة

¹ _ أحمد اسكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، اطروحة دكتوراه الدولة في القانون، غ . م . ، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون الجزائر، 1995، ص 72.

² _ المادة 13 من الامر 76_ 80 المتضمن للقانون البحري المعدل و المتمم .

³ _ أحمد اسكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 73

عن مصدر واحد والتي يترتب عنها حدوث التلوث¹. و يتطلب تحقق الحادث المسبب للتلوث أن تتعرض السفينة لواقعة مادية معينة كالتصادم أو الجنوح أو الغرق، بما يؤدي لاحقاً إلى تسرب أو إلقاء المواد من على متنها وهو ما ينجم عنه حدوث التلوث. أما الوقائع التي تسبق مرحلة التسرب أو الإلقاء دون أن تفضي إليه فلا تُعدّ في ذاتها واقعة منشئة للتلوث.

و عرّف م . ج الواقعة المادية، بموجب المادة 147 (و) من ق . ب . ج ، "كل واقعة أو جملة وقائع لها نفس المنشأ الذي يتولد عنها التلوث" .

وبناءً على ذلك، فإن قيام الواقعة المادية المفضية إلى التلوث يستلزم تحقق مجموعة من الشروط الآتية:

1_ أن تتعرض السفينة لحادث، أو سلسلة أحداث معينة

2_ أن يكون لهذه الأحداث مصدر واحد

3_ أن ينتج عنها ضرر التلوث.

ثانياً: ضرر التلوث

لا يكفي لقيام المسؤولية عن تلوث مياه البحار مجرد وقوع حادث التلوث، بل يتعين كذلك أن يترتب عن هذا الحادث ضرر فعلي، باعتباره الركن الثاني اللازم لقيام هذه

¹ _ المادة 1/8 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالهروقات.

يعتبر الضرر كل خسارة ناتجة عن مصادر تلوث مياه البحار بمواد خطرة عن طريق تسرب أو إغراق فيشكل اعتداء مشروع² لا يقتصر ضرر التلوث على الخسارة التقليدية فحسب، بل يمتد ليشمل أيضاً النفقات المرتبطة بالإجراءات الوقائية. فإذا نتج عن حادث تسرب مواد خطرة من السفينة كالمحروقات، فإن التدابير المتخذة للحد من انتشارها واحتواء آثارها مثل إقامة حواجز عائمة حول السفينة أو على امتداد السواحل المهددة تعد من قبيل الإجراءات الوقائية. وتعتبر التكاليف المترتبة عن هذه التدابير قابلة للتعويض، وتشكل عنصراً أساسياً وواضحاً في تحديد حجم الضرر الناتج عن تلوث البحار، بصرف النظر عن مصدره.

كما أن لضرر التلوث البحري شروطاً معينة يجب توافرها فيه حتى تقوم المسؤولية (أ) كما أن له صوراً محددة (ب) .

أ-الشروط الواجب توافرها لقيام ضرر التلوث البحري:

يشترط لقيام التعويض عن ضرر التلوث البحري توافر شرطين أساسيين، هما:

الشرط الأول: أن يحدث التلوث خارج السفينة .

يقتضي هذا الشرط أن يتم استبعاد الأضرار التي تقع على متن السفينة من نطاق

¹ _ كمال كيحل ، " المسؤولية الموضوعية الدولية عن أضرار التلوث البحري " ، مجلة الواحات البحوث والدراسات ، العدد الخامس ، قسم الحقوق جامعة غرداية ، 2003، ص212

² _ المرجع نفسه، ص231

ضرر التلوث البحري، بحيث يقتصر الحق في التعويض على الأشخاص المتضررين الذين لا تربطهم علاقة مباشرة بالسفينة فعلى سبيل المثال: إذا كانت السفينة مجهزة لنقل شحنات من البترول السائب إلى جانب بضائع أخرى في عابرها، فإن الأضرار التي قد تلحق بهذه البضائع نتيجة تسرب البترول لا تندرج ضمن مفهوم الضرر الناجم عن التلوث البحري.¹

كما يشترط بالنسبة للتدابير الوقائية التي تُعد ضمن نطاق أضرار التلوث البحري، أن يتم اتخاذها خارج نطاق السفينة²

الشرط الثاني : أن يقع الضرر بسبب التلوث.

لا يتطلب قيام هذه المسؤولية سوى تحقق الضرر الناجم عن التلوث البحري، دون اشتراط عناصر إضافية. ويُعدّ من أبرز الأمثلة على ذلك حادثة ناقلة النفط كارثة ناقلة النفط Betelgeuse في إيرلندا سنة 1979، حيث أسفر الانفجار والحريق اللذان اندلعا على متنها عن تحطم الجزء الخلفي للسفينة، مما أدى إلى تسرب كميات كبيرة من النفط إلى مياه البحر، مسبباً تلوثاً بحرياً واسع النطاق.³

ب- صور ضرر التلوث البحري:

تتعدد صور الضرر الناجم عن التلوث البحري، حيث تشمل الأضرار التي تمسّ

¹ _ محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية مصر، 2000، ص 65

² _ فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمخروقات ، مذكرة ماجستير، تخصص عقود ومسؤولية ، قسم القانون الخاص كلية الحقوق جامعة الجزائر 1 بن عكنون الجزائر، 2012، ص 85

³ _ محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، المرجع السابق ، ص 68

الوسط البيئي البحري في حد ذاته نتيجة تدهوره، كما قد تنعكس في الحدّ من إمكانيات استغلاله بصورة مشروعة أو الانتقاص من قيمته الجمالية. ولا يقتصر الأمر على ذلك بل قد تمتد آثار هذا التلوث لتلحق بالأشخاص وممتلكاتهم، وهو ما يندرج ضمن نطاق الضرر المادي. وقد اتسع مفهوم ضرر التلوث البحري ليشمل كذلك ما يفوت من كسب، باعتباره إحدى الصور المعترف بها لهذا الضرر.

وبناءً على ذلك، سيتم التطرق إلى الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بشكل مباشر، إلى جانب تناول مسألة فوات الكسب المرتبط بها بشيء من التفصيل

1_ الأضرار البيئية المحضة:

يقصد بذلك الأضرار التي تصيب عناصر البيئة فتخلّ بتوازنها الطبيعي نتيجة إحداث تغيّرات سلبية تمس خصائصها الفيزيائية أو الكيميائية، أي أنها تتمثل في ذلك التبدل غير المرغوب فيه الذي يطرأ على المكونات البيئية على المستويين الفيزيائي والكيميائي بفعل التلوث¹ في واقع الأمر، فإن أضرار التلوث البحري تحيط بها صعوبات ذات طابع مزدوج مما يجعل التعامل معه أكثر تعقيداً سواء من الناحية القانونية أو الواقعية²

¹ _ ياسر محمد فاروق المنباوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2008، ص174

² _ محمد بواط، " فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث "، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسنية بن بوعلي الشلف الجزائر، العدد الخامس عشر، 31 جانفي 2016، ص 171.

ـ **الصعوبة الأولى:** تتمثل هذه الصعوبة في أن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية لا تظهر بشكل فوري عقب وقوعها، وإنما قد يمتد تأثيرها عبر أجيال متعاقبة¹ مما يجعلها أضراراً ذات طابع مستمر ومتواصل ويعود ذلك إلى أن الضرر لا يقع بصورة مباشرة، بل يتطور تدريجياً خلال مدة زمنية قد تطول لتشمل أشهراً أو سنوات، قبل أن تتجلى آثاره ونتائجه بشكل ملموس وواضح.

ـ **الصعوبة الثانية:** تتمثل هذه الصعوبة في أن الأضرار الناجمة عن التلوث أو التدهور البيئي غالباً ما تكون غير مباشرة، وقد تتمثل في كونها أضراراً غير مباشرة تتخذ طابعاً متسلسلاً ومتتابعاً في حدوثها، حيث لا تؤثر بشكل مباشر على الإنسان أو الممتلكات، وإنما تتدخل عناصر متعددة من مكونات البيئة البحرية في إحداثها. ويُعد ذلك من الخصائص المميزة للضرر البيئي، لكونه لا يرتبط عادة بمصدر واحد محدد، بل قد تتداخل عدة مصادر وعوامل في نشأته، مما يصعب معه تحديد المصدر الحقيقي أو الرئيسي المسؤول عن وقوعه.²

2_ ضرر فوات الكسب:

يقصد بفوات الكسب حرمان الشخص من فرصة كان من المحتمل أن يحقق من خلالها ربحاً أو منفعة، ويأخذ فوات الكسب في مجال التلوث البحري بالمحروقات صورتين

¹ ـ علي سعيدان ، الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري ، أطروحة دكتوراه دولة في الحقوق، غ.م ، قسم القانون العام،

كلية الحقوق جامعة يوسف بن خدة الجزائر، 2007، ص 321

² ـ المرجع نفسه، ص 321

_ الصورة الأولى: فوات الكسب المادي .

يتعلق الكسب المادي بفوات الريح الذي يلحق بصاحب أو حائز الأموال الملوثة نتيجة تعذر استخدامها، حيث يتضرر الصيادون الذين تتلوث مراكبهم أو معداتهم، مثل الشباك، بالمخروقات عقب الحادث، إذ يؤدي ذلك إلى حرمانهم من استغلالها خلال فترة زمنية تمتد إلى حين تنظيفها أو استبدالها، مما يترتب عنه ضياع أرباحهم طوال مدة التعطل²

_ الصورة الثانية: فوات الكسب البيئي .

يتمثل هذا النوع من الضرر في الأذى الذي يصيب الأشخاص نتيجة تدهور البيئة البحرية، دون أن يمتد أثره بشكل مباشر إلى ملكيتهم أو حيازتهم، إذ يرتبط أساساً بالإخلال بنظافة الوسط البحري دون ارتباطه بإصابة مال معين، ويُطلق عليه في هذا السياق مصطلح ضرر الكسب البيئي باعتباره الضرر الناشئ عن إتلاف البيئة البحرية ومكوناتها³ . ويترتب عن ذلك في الواقع العملي فوات الكسب لدى بعض الفئات، مثل أصحاب الفنادق والمطاعم نتيجة تراجع إقبال السياح والمصطافين على المناطق المتضررة، وكذلك الصيادين الذين يعتمدون في نشاطهم الاقتصادي على استغلال موارد البحر، حيث يُجرمون من تحقيق أرباحهم بسبب تلوث المياه وما ينجم عنه من تضرر الثروة

¹ _ محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، المرجع السابق، ص 72.

² _ فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار البحري بالمخروقات، التلوث البحري بالمخروقات، المرجع السابق، ص 89

³ _ المرجع نفسه، ص 90.

يترتب على ذلك أن فوات الكسب الذي لحق بالمجال السياحي وبالصيادين يُعد بمثابة تفويت لفرصة جدية، وتكمن الإشكالية في تحديد ما إذا كان هذا الفوات يُعتبر ضرراً محققاً فعلياً أم مجرد احتمال غير متحقق، وكذلك في مدى اعتبار التلوث البحري سبباً مباشراً في حدوثه. وفي هذا الإطار، لا تقوم المسؤولية إلا عند تحقق الضرر المباشر، حيث يُشترط لاعتباره كذلك وجود علاقة سببية كافية ومباشرة بين الفعل الضار والنتيجة المترتبة عنه¹ وهو ما أكدته ق. م. ج. في المادة (1/182)² والتي نصت صراحة على هذا المعيار وعليه، لا يُقضى بالتعويض إلا إذا ثبت أن فوات الكسب الذي يصيب الصيادين وأصحاب الفنادق ناتج بشكل مباشر عن التلوث البيئي، بما يستلزم قيام رابطة سببية مباشرة بين الفعل والضرر. وتبقى هذه المسألة خاضعة للسلطة التقديرية للقاضي، الذي يبت في ما إذا كان الضرر الواقع على الأنشطة الاقتصادية الساحلية يُعد ضرراً مباشراً من عدمه، استناداً إلى ما يتوافر لديه من أدلة ووقائع.³

الفرع الثاني : الأسباب القانونية لانتفاء المسؤولية عن أضرار التلوث البحري .

تقوم مسؤولية ن . ب عن أضرار التلوث البحري على أساس موضوعي لا يتطلب

¹ _ علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري المسؤولية عن فعل الغير المسؤولية عن فعل الأشياء التعويض ، ط 2 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1994، ص 226.

² _ والتي تنص "... بشرط أن يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول".

³ _ بلحاج العربي، النظرية الالتزام العام للالتزام في القانون المدني الجزائري ، المرجع السابق، ص 161.

إثبات الخطأ في جانبه، مما يجعلها مسؤولية مفترضة. غير أنّ هذه المسؤولية ليست مطلقة، إذ يجيز له القانون دفعها متى تمسك بأحد أسباب الإعفاء المنصوص عليها في المادة (7/2) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضرارة بحرًا، شريطة أن يثبت توافر أحد هذه الأسباب وفقًا لما يقرره النص¹

- أن يكون مصدر الضرر ظروفًا غير اعتيادية تخرج عن نطاق السيطرة، كالحروب أو الاعتداءات المسلحة، أو الاضطرابات الداخلية من قبيل الحرب الأهلية وأعمال التمرد، أو نتيجة ظواهر طبيعية استثنائية تتسم بطابع القوة القاهرة.

- أن يكون الضرر قد نشأ بصورة كاملة نتيجة فعل أو امتناع مقصود صادر عن شخص من الغير، اتجهت إرادته إلى إحداث هذا الضرر.

- أن يكون الضرر قد نشأ بكامله نتيجة إهمال، أو أي سلوك خاطئ آخر صادر عن جهة حكومية أو سلطة مختصة تتولى مسؤولية صيانة المنارات أو غيرها من وسائل الإرشاد والمساعدة الملاحية أثناء قيامها بتلك المهام.

وعليه ووفقًا لأحكام هذه المادة، يُمنح الناقل البحري حق دفع مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمواد الخطرة، متى تمكن من إثبات توافر إحدى حالات الإعفاء المنصوص عليها في فقرتها الثانية، والتي سيتم تناولها تباعًا بشيء من التفصيل.

¹ - هي نفس الأسباب الواردة في المادة الثانية في الفقرتين الأولى والثاني من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمخروقات .

أولاً: إهمال الحكومة.

يُعفى مالك السفينة من المسؤولية وفقاً للمادة الثانية و الثالثة الفقرة ج من الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لسنة 1969، متى تمكن من إثبات أن الضرر الناتج عن التلوث قد وقع بسبب الإهمال أو أي فعل صادر عن السلطات المكلفة بصيانة الأنوار والمساعدات الملاحية الأخرى أثناء قيامها بمهامها المهنية.

ويُعدّ هذا الإعفاء صورة من صور الإعفاء المرتبطة بإهمال السلطات الحكومية، والذي يُؤسس على فكرة مساءلة الدولة عندما لا توفر الحماية الكافية لمياهها الإقليمية أو الداخلية، بما قد يترتب عنه إعفاء ن . ب من المسؤولية حتى في حال ارتكاب الدولة الساحلية خطأً أثناء ممارستها لاختصاصاتها. غير أن هذا الإعفاء لا يرد على إطلاقه، بل يظل مقيداً بنطاق محدد يقتصر على الأخطاء المتعلقة بصيانة الأنوار والمساعدات الملاحية والتجهيزات البحرية المماثلة، دون أن يمتد إلى غيرها من صور الإهمال، وهو ما يجعله، رغم اتساعه الظاهري، ضيق التطبيق عملياً.¹

ويتأكد هذا التوجه كذلك في التشريع الجزائري، حيث نصّت المادة 118 من ق . ب . ج على إقرار إعفاء الناقل أو مالك السفينة من المسؤولية إذا كان الضرر راجعاً إلى خطأ السلطات المختصة بصيانة المساعدات الملاحية، وهو ما يعكس تأثر م . ج بالأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية، لا سيما نظام المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي، وتكريساً لذات الأساس القانوني القائم على استبعاد المسؤولية عند تدخل عامل أجنبي

¹ _ محمد السيد الفقي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، المرجع السابق ، ص 255 - 256

يتمثل في خطأ السلطة العامة.

ثانياً: الفعل العمدى للغير .

يجوز لمالك السفينة أن يتصل من مسؤوليته متى تمكن من إثبات أن الضرر قد نشأ كلياً عن فعل أو امتناع صادر عن الغير، متسم بطابع العمد وموجه بقصد إحداث الضرر، وذلك وفقاً لما تقرره المادة الثالثة، الفقرة الثانية (ب) من اتفاقية سنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات.

وعليه، لا يكفي لقيام سبب الإعفاء مجرد صدور الفعل عن الغير، بل يتعين أن يكون هذا الفعل قد ارتكب بسوء نية وبقصد الإضرار. ويُقصد بفعل الغير في هذا السياق مختلف الأفعال ذات الطبيعة العمدية، كالأعمال الإرهابية أو التخريبية أو العدوانية، التي تستهدف إحداث الضرر بصورة مباشرة.¹

يشترط لقيام سبب الإعفاء أن يكون ضرر التلوث قد نشأ بصورة كلية عن فعل الغير، بحيث يلتزم المسؤول بإثبات أن السلوك العمدى الصادر عن هذا الغير يُعد السبب الوحيد والمباشر في وقوع الضرر. فإذا تمكن من إقامة هذا الدليل انتفت مسؤوليته تأسيساً على مبدأ شخصية المسؤولية الذي يقضي بعدم مساءلة الشخص إلا عن فعله هو أو عن أفعال الغير التي يسأل عنها قانوناً أو اتفاقاً. أما في غير هذه الحالات، فإن مسؤوليته تبقى

¹ _ فطيمة بلقاسم ، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، المرجع السابق، ص 51

قائمة ولا يُعتد بسبب الإعفاء.¹

يُستفاد من ذلك أن ركن التوقع ينتفي في مثل هذه الحالة من حالات الإعفاء، إذ لا يلزم الناقل البحري بتوقع الأفعال الصادرة عن الغير. غير أنه متى ثبتت مساهمة الناقل في وقوع الخطأ، ولو بقدر يسير، فإنه يُحرم من التمسك بسبب الإعفاء، ولا يجوز له الاحتجاج به حتى على سبيل الإعفاء الجزئي من المسؤولية.²

ومن خلال استقراء أحكام المادة 2/118 من ق . ب . ج ، يتضح أن المشرع قد اشترط لقيام سبب الإعفاء من المسؤولية أن يكون فعل الغير عمديًا ومقصودًا به إحداث الضرر، على نحو يؤدي إلى نشوء هذا الأخير كليًا عن سلوك إرادي ضار صادر عن ذلك الغير. ويجد هذا الشرط سنده أيضًا فيما نصت عليه المادة 2/3 (ب) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات، التي تبنت ذات المعيار في تقرير الإعفاء. وفي هذا الإطار، لا يثور إشكال متى كان الغير معلومًا، لسهولة إسناد الفعل إليه وإثبات عناصر مسؤوليته، غير أن الإشكال يطرح في حالة جهل هويته، حيث يُثار التساؤل حول مدى تأثير ذلك على حق ن . ب في التمسك بالإعفاء. غير أن مجهولية الغير، رغم ما تثيره من صعوبات على مستوى الإثبات، لا ترقى إلى درجة الاستحالة، إذ يمكن استخلاص وقوع الفعل الضار من الغير بالاستناد إلى ظروف وملابسات الحادث دون

¹ _ المرجع السابق، ص 51.

² _ محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، ط 1، دار الحادثة، بيروت لبنان، 1990، ص 253.

اشتراط تحديد هويته بدقة، باعتبار أن قيام الخطأ لا يتوقف على معرفة شخص مرتكبه بقدر ما يتوقف على ثبوت نسبته إلى فعل أجني عن الناقل، وبناءً عليه يظل لهذا الأخير الحق في التمسك بالإعفاء من المسؤولية حتى في حال عدم تحديد هوية الغير بشكل قاطع.¹

وعليه، فإن المشرع الدولي في هذا السياق قد حاول تحقيق نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة، إذ راعى من جهة مصلحة ن . ب ، باعتبار أنه لا يستقيم تحميله المسؤولية عن أفعال صادرة عن شخص أجني لا تربطه به أي علاقة قانونية أو تعاقدية. ومن جهة أخرى حافظ على حقوق المضرور من خلال تمكينه من الرجوع على مرتكب الفعل الضار، والحصول على التعويض الكامل متى أمكن تحديد مسؤوليته، بما يضمن عدم ضياع حقه في جبر الضرر.²

ثالثاً: اعمال الحرب وظاهرة الطبيعية الاستثنائية .

إذا تمكن ن . ب من إثبات أن الضرر قد نشأ عن عمل حربي أو عن فعل عدواني، أو نتيجة اندلاع حرب أهلية أو تمرد، أو بسبب حادث أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وقاهر لا يمكن توقعها أو دفع آثارها أو التغلب عليها، فإنه يُعفى من المسؤولية، ولا يُسأل قانوناً عن الأضرار الناجمة عن التلوث

أ_ أعمال الحرب:

إذا تمكن ن . ب من إثبات أن الضرر قد نشأ عن عمل حربي أو عن فعل

¹ _ محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، ص 254.

² _ محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، المرجع السابق ، ص 254.

عدواني، أو نتيجة اندلاع حرب أهلية أو تمرد، أو بسبب حادث أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وقاهر لا يمكن توقعها أو دفع آثارها أو التغلب عليها، فإنه يُعفى من المسؤولية، ولا يُسأل قانوناً عن الأضرار الناجمة عن التلوث

يشترط لقيام حالة الحرب أن يثبت ن . ب عند التمسك بهذا الدفع ليس فقط وقوع عمل حربي في حد ذاته، بل أيضًا أن يكون هذا العمل جزءًا من سياق عام لحالة حرب قائمة. غير أنه لا يُشترط أن تكون الحرب مستمرة أو أن تتخذ شكل نزاع مسلح شامل، إذ يكفي أن ينجم الضرر عن أعمال عدائية معزولة، أو عن ثورة أو عن حالة تمرد متى ثبتت صلتها بالظروف غير الاستثنائية التي تميز هذه الأوضاع¹

يثار في هذا السياق تساؤل جوهري حول مدى تمتع ن . ب بحرية مطلقة في توجيه سفنه نحو مناطق تشهد اضطرابات أو توترات أمنية. إذ إن بعض مناطق العالم تُعرف باستمرار حالة عدم الاستقرار فيها لفترات طويلة، بما قد يجعلها وضعًا مألوفًا من حيث الاضطراب، رغم استمرار النشاط التجاري والملاحي بها ، غير أن درجة المخاطر تظل مرتفعة بشكل ملحوظ.

وعليه، يُفترض في المجهز أو ن . ب أن يكون على دراية تامة بطبيعة الأوضاع السائدة في تلك المناطق، سواء تعلقت بحالة حرب قائمة، أو بظروف محتملة أو متوقعة وفقًا لطبيعة الإقليم المعني.

¹ _ محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنزيت ، المرجع السابق ، ص 245.

ومن ثم يُطرح الإشكال حول ما إذا كان الناقل الذي يسمح لسفينته بالمرور عبر المياه الإقليمية لدولة تُصنف كمنطقة قلق واضطراب، مع علمه المسبق بذلك، يمكن أن يُسأل عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري إذا كان مصدرها أعمال حرب أو أفعال عدائية.

يُستفاد من هذا الطرح أن ن . ب متى كان على علم باندلاع أعمال حربية في منطقة معينة أو كان بإمكانه توقع حدوثها، فإنه يُعفى إعفاءً كلياً من المسؤولية إذا تمكن من إثبات أن ضرر التلوث قد نشأ نتيجة مباشرة لتلك الأعمال. ويظل هذا الإعفاء قائماً حتى في الحالة التي يكون فيها الناقل قد ارتكب خطأً يتمثل في السماح للسفينة بدخول منطقة غير آمنة دون اتخاذ الاحتياطات اللازمة، كتحويل مسارها لتفادي المخاطر المرتبطة بالنزاعات المسلحة.

ورغم أن مقتضيات العدالة قد توحى بإمكانية تقرير إعفاء جزئي من المسؤولية في مثل هذه الظروف، إلا أن إرادة واضعي الاتفاقية قد اتجهت بوضوح نحو إقرار الإعفاء الكلي، وهو ما يُفهم ضمناً من عدم النص صراحة على خلاف ذلك.¹

ب_ الظاهر الطبيعية ذات الطابع الاستثنائي و القاهرة:

يجوز ن . ب أن يتصل من مسؤوليته متى ثبت أن ضرر التلوث كان نتيجة لظاهرة طبيعية بحتة، شريطة أن تتسم هذه الأخيرة بطابع استثنائي وأن تقع بمعزل عن أي تدخل

¹ _ محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، المرجع السابق، ص 247

بشري. و يُقصد بالاستثنائية هنا أن تبلغ الظاهرة درجة عالية من الجسامة بحيث يستحيل دفعها أو تفادي آثارها رغم بذل العناية المعتادة. وعلى هذا الأساس لا يُعتد بالعواصف العادية أو محدودة الشدة كسبب للإعفاء، إذ يُفترض في مثل هذه الحالات إمكانية توقعها واتخاذ التدابير اللازمة لتجنبها، الأمر الذي ينفي عنها صفة القوة التي لا يمكن مقاومتها أو التحرز منها، وبالتالي لا تتحقق شروط الإعفاء من المسؤولية.¹

وعليه، فإن الإعفاء من المسؤولية لا يُقرّ إلا إذا كانت الظاهرة الطبيعية ذات طابع استثنائي فعلي، بحيث يستحيل دفعها أو تفادي آثارها، كحالات المدّ البحري الشديد أو الأعاصير البحرية العنيفة التي تتجاوز حدود القدرة البشرية على التوقع والمواجهة. ولا يكفي في هذا الصدد أن يتمسك ن . ب بعدم تمكنه من تفادي هذه الظاهرة رغم بذله للعناية المعتادة أو اعتماده على خبرته المهنية، بل يتعين أن يثبت أنها بلغت من الجسامة حداً يجعل مقاومتها أو التحرز منها أمراً مستحيلاً.²

بالرجوع إلى أحكام المادة 118 من ق . ب . ج يتضح أن المشرّع قد أقرّ الظاهرة الطبيعية كسبب للإعفاء من المسؤولية بصيغة صريحة، إذ نصّ على أنها تتمثل في أي حادث ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه أو التغلب عليه و هو ما يفيد أن مناط الإعفاء يقوم على تحقق صفة الاستثنائية المقترنة بعدم إمكانية التوقي أو المقاومة.

¹ _ نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي دراسة قانونية تحليلية ومقارنة، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، مصر، 2005، ص 230.

² _ فطيمة بلقاسم ، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمخروقات ، المرجع السابق، ص 49

وعلى غرار ما هو مقرر بشأن أعمال الحرب، يقع على عاتق ن . ب عبء إثبات أن الظاهرة الطبيعية كانت غير قابلة للتوقع أو الدفع، بحيث يستحيل تفاديها أو الحد من آثارها. وتظل مسألة تقدير توافر هذه الشروط منوطة بالسلطة التقديرية لقاضي الموضوع، الذي يفصل فيها تبعاً لظروف كل حالة معروضة عليه.¹

المطلب الثاني: نظام التعويض عن أضرار التلوث البحري

يشمل التعويض عن الأضرار البيئية، في إطار التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، مختلف الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث البحري، سواء تلك المترتبة عن مخالفة القوانين الوطنية أو الالتزامات الدولية، أو الناجمة عن الحوادث المرتبطة بالمواد الخطرة والسامة، أو الحوادث الملازمة للنشاط الملاحي كاصطدام السفن وعمليات الشحن والتفريغ. ويمتد نطاق هذا التعويض ليشمل الأضرار التقليدية والبيئية على حد سواء، بما في ذلك تكاليف إعادة تأهيل البيئة وإرجاعها إلى حالتها الأصلية، فضلاً عن الأضرار التي تصيب البيئة في ذاتها وتؤدي إلى الحد من الانتفاع المشروع بها، سواء بصفة مؤقتة أو دائمة، أو تمس بقيمتها الاقتصادية والجمالية، إضافة إلى نفقات الإصلاح والاستصلاح.²

ويُعد التعويض الأداة القانونية الأساسية لجبر هذا النوع من الأضرار³، غير أن تطبيقه قد يواجه صعوبات عملية في الحالات التي يستحيل فيها إزالة الضرر كلياً، الأمر

¹ _ نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، المرجع سابق، ص 231.

² _ احمد المهدي، الحماية القانونية للبيئة ودفع البراءة الخاصة بها، دار الفكر والقانون المنصورة، مصر، سنة 2006، ص 178

³ _ سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007، ص 317.

الذي يخول لقاضي الموضوع سلطة تقديرية في اختيار الوسيلة الأنسب للتعويض، تبعاً لخصوصية كل حالة. ومن هذا المنطلق، تتعدد صور التعويض الممكنة، كما تتنوع كذلك طرق تقييم أضرار البيئة البحرية و هو ما سنأتي لبيانها .

الفرع الأول : صور التعويض .

وفقاً لما تقضي به الفقرة الأولى من المادة 132 من ق . م . ج¹ يتمتع القاضي بسلطة تقديرية في تحديد وسيلة جبر الضرر تبعاً لملازمات كل حالة على حدة. فقد يتجه إلى الحكم بإعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر كأصل عام (أولاً)، غير أنه في حال تعذر ذلك، يلجأ إلى الحكم بتعويض نقدي يُمنح للمضرور لجبر ما لحقه من أضرار (ثانياً).

أولاً: التعويض العيني .

يُقصد بالتعويض العيني اتخاذ التدابير اللازمة لإزالة مصدر الضرر أو السبب

المنشئ².

يقوم التعويض العيني على مبدأ إعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر،

ويستهدف في مجال الأضرار البيئية ترميم الوسط البيئي المتضرر وإرجاعه إلى حالته الأصلية

¹ _ والتي جاء فيها : يعين القاضي طريقة التعويض تبعاً للظروف، ويصح أن يكون التعويض مقسطاً، كما يصح أن يكون إيراداً مرتباً ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدر تأميناً، ويقدر التعويض بالنقد، على أنه يجوز للقاضي تبعاً لظروف وبناء على طلب المضرور أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه ...

² _ زكي زكي حسين زيدان، الأضرار البيئية وأثرها على الإنسان وكيف عالجها الإسلام، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 99

قدر الإمكان. ويُعد هذا الشكل من التعويض الأكثر ملائمة لحماية البيئة، إذ يسعى إلى إزالة الضرر البيئي كلياً أو جزئياً. فقد يتجسد في اتخاذ تدابير تحدّ من امتداد الأثر الضار، كتغيير مسار المواد المتسربة من السفينة، وهو ما يُمثل تعويضاً عينياً جزئياً، كما قد يتمثل في إزالة عناصر التلوث ذاتها، بما يؤدي إلى محو الضرر القائم.¹

ثانياً: التعويض النقدي .

يُقصد بالتعويض النقدي عن الأضرار البيئية إلزام المسؤول عن إحداث الضرر بأداء مقابل مالي لفائدة المضرور، يتناسب مع جسامة الأذى الذي لحق به. وللقاضي سلطة تقديرية في تحديد كيفية الوفاء بهذا التعويض، إذ قد يقضي بدفعه دفعة واحدة، أو على شكل أقساط دورية، أو في صورة إيراد مستمر مدى حياة المضرور، وذلك وفقاً لظروف كل دعوى على حدة. كما يجوز إعادة النظر في مقدار هذا التعويض مستقبلاً في ضوء تطور الحالة، سواء بزيادته أو تخفيضه تبعاً لمدى تفاقم الضرر أو تراجعته.²

يُلاحظ أنه في بعض الصور التي يترتب فيها عن الفعل الضار إصابة بدنية للمضرور، أو نفوق كائنات حية أو تلف النباتات البحرية والشعاب المرجانية، يتعذر اللجوء إلى التعويض العيني لاستحالة إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر. وفي مثل هذه الحالات يقتصر القضاء على الحكم بالتعويض النقدي بوصفه الوسيلة الممكنة لجبر الضرر. وعليه فإن القاضي يلجأ إلى هذا النوع من التعويض متى تعذر التنفيذ العيني بسبب

¹ _ سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، المرجع السابق، ص 317

² _ المرجع نفسه، ص 321.

صعوبات فنية تحول دون إعادة الوضع السابق، أو إذا كان تحقيق ذلك يستلزم نفقات باهظة تفوق قيمة الوسط البيئي المتضرر.¹

أ _ تقدير قيمة التعويض النقدي: يُقدَّر التعويض النقدي عن الأضرار البيئية على أساس تكلفة التدابير المعقولة اللازمة لإعادة الوضع إلى حالته الأصلية بالنسبة للوسط البيئي المتضرر. ويشمل نطاق هذا التعويض كلاً من الوفاة والإصابات الجسدية والأضرار التي تصيب الأموال، كما يمتد ليشمل الأضرار التي تلحق بالبيئة ذاتها، والتي يُطلق عليها اصطلاحاً الأضرار البيئية البحتة²

ب _ صعوبات تقدير التعويض النقدي عن الضرر البيئي:

تثور صعوبات متعددة عند معالجة إشكالية ملكية البيئة ومكوناتها، كما تبرز إشكالية أخرى تتعلق بإمكانية تقدير عناصرها تقديرًا نقديًا، خاصة وأن بعض هذه العناصر يكتسي طابعًا معنويًا أو ثقافيًا يصعب إخضاعه للتقويم المالي. ومن ثم فإن البيئة لا يمكن اعتبارها محل ملكية فردية، بل هي مجال مشترك يتسم بطابع جماعي لا يحتكره أحد.³

لا يمكن لأي فرد الادعاء بملكية خاصة للبيئة بما يبرر حمايتها على أساس ملكية فردية، مما يثير تساؤلاً حول مدى أحقية المواطن في التمسك بضرر ملكيته نتيجة تلوث

¹ _ المرجع السابق، ص 322.

² Art 2/7 de convention on civil liability, for damage resulting from activities dangerous to the environment, lugano, 1993. بالاعتماد على عادات ليلي، مسؤولية الناقل البحري ناشئة عن نقل البضائع الخطرة، مرجع سابق، ص 100 .

³ _ نبيلة إسماعيل رسلان، الجوانب الأساسية للمسؤولية المدنية للشركات عن الإضرار بالبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة مصر، 2003، ص 92 .

بحري أدى إلى إتلاف كميات من الثروة السمكية. ومن جهة أخرى، وحتى في حال افتراض إمكانية إثبات مثل هذه الملكية، فإن عناصر البيئة في الغالب لا تحمل قيمة سوقية معتبرة، لكونها تخرج عن نطاق التعاملات التجارية، وبالتالي فهي غير قابلة للتقويم المالي بالمعنى التقليدي. وعليه، فإن التعويض عنها، إن قُبل به، لا يكون إلا ذا طابع رمزي في أغلب الحالات.¹

وعليه، فإن صعوبة تقدير التعويض النقدي عن الضرر البيئي تتمثل في :

1_ إشكالية ملكية عناصر البيئة: لا يمكن حيازة مياه البحار أو اكتساب ملكيتها، لكونها عناصر غير قابلة للتقويم المالي، غير أن ذلك لا يعني إهمالها أو تركها دون حماية، بل إنها تُعد من الموارد الطبيعية ذات الطبيعة المشتركة التي تعلو على الملكيات الخاصة، باعتبارها ملكاً للبشرية جمعاء وتراثاً إنسانياً مشتركاً. وقد كرّست العديد من الاتفاقيات الدولية هذا المبدأ، ومن أهمها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التي اعتبرت في مادتها 136 أن قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها ومواردها تشكل تراثاً مشتركاً للإنسانية. وبناءً على ذلك، فإن واجب حمايتها يتعاضد بشكل أكبر من حماية الملكية الخاصة، حيث تتناسب المسؤولية مع حجم هذا الواجب. وعليه، فإن الأصل في التعويض عن الأضرار التي تمس هذه العناصر هو التعويض العيني بإعادتها إلى حالتها الطبيعية، لكونها لا تُقدَّر بثمن، بينما يُلجأ إلى التعويض النقدي عند تعذر ذلك، رغم ما يثيره من صعوبات

¹ _ أنور جمعة على الطويل، التعويض النقدي عن الأضرار البيئية المحضة دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه ، غ منشور ، القسم المدني كلية الحقوق جامعة المنصورة مصر، 2012، ص 7-8

في التقدير المالي الدقيق.¹

2 _ صعوبة التقدير المالي للتعويض: لا يطرح تقدير التعويض النقدي عن الأضرار التي تصيب الشخص وأمواله إشكالات كبيرة مقارنةً بتقدير الأضرار البيئية البحرية، إذ تتميز هذه الأخيرة بطابع خاص يجعل تقويمها ماليًا أمرًا بالغ الصعوبة. كما أن تحديد القيمة الفعلية للنفقات لا يمكن تحقيقه إلا بعد استكمال عملية إعادة الحال إلى ما كان عليه، مما يزيد من تعقيد عملية التقدير.²

فتمثل الصعوبة المرتبطة بالتعويض النقدي عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية في كونها تتعلق بعناصر قد لا تقبل التقييم المالي، فضلاً عن تعذر استرجاعها في بعض الحالات. إذ قد يؤدي تلوث الأنواع البحرية النادرة والثروات السمكية إلى انقراضها، مما يجعل إعادة الحال إلى ما كان عليه أمرًا مستحيلًا في بعض الظروف، وهو ما يحدّ من فعالية التعويض النقدي في هذا المجال.

تُعد من أبرز الصعوبات التي تعترض تحديد حجم الضرر البيئي البحري ومن ثمّ تقديره نقديًا، تلك المرتبطة بأضرار التلوث النفطي في المياه العميقة. إذ يشير الباحثون إلى أن الآثار الناجمة عن هذا النوع من التلوث وما يترتب عنه من مخاطر على الكائنات البحرية لا تزال غير واضحة المعالم إلى حدّ اليوم. ويُعدّ حادث Deepwater Horizon مثالًا بارزًا في هذا السياق، حيث نتج عنه تسرب نفطي قبالة السواحل الأمريكية استمر

¹ _ أنور جمعة على الطويل، التعويض النقدي عن الأضرار البيئية المحضة، المرجع السابق، ص 18

² _ سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، المرجع السابق، ص 323

لمدة خمسة أشهر، من أبريل إلى سبتمبر 2010.

وفي إطار تقييم مثل هذه الأضرار، يتعين توفر إمكانية اعتماد مرجع دقيق للحالة البيئية السابقة مقارنةً بما آلت إليه بعد وقوع الكارثة، غير أن هذا الأمر يظل بالغ الصعوبة في بيئات أعماق البحار، لغياب المعطيات الدقيقة حول الحالة قبل الحادث وبعده. كما أظهرت الدراسات الأكاديمية أن آثار التلوث النفطي في الأعماق تختلف عن تلك السطحية، حيث لا يتبخر النفط، بل إن المركبات الهيدروكربونية قد تذوب تحت تأثير الضغط أو تتحول إلى جسيمات عالقة في المياه، مما يسمح لها بالتحرك عمودياً أو أفقياً والبقاء لفترات طويلة، مع إمكانية انتشارها إلى مناطق بعيدة عن موقع التسرب الأصلي.¹

الفرع الثاني : آليات تقدير التعويض عن أضرار التلوث البحري .

تتمثل أضرار التلوث البحري في كل خسارة تنجم عن تلوث مياه البحر، إذ تنصب أساساً على الوسط البيئي البحري ذاته، غير أن تقدير هذه الأضرار والتعويض عنها يثير جملة من الصعوبات المرتبطة بتحديد قيمتها

ومن جهة أخرى، فإن التلوث البحري لا يقتصر على الأضرار البيئية المحضة، بل قد يمتد ليشمل أضراراً تمس الأشخاص وممتلكاتهم، ويتم جبر هذه الأضرار عن طريق التعويض وفق معايير تختلف عن تلك المعتمدة في تقدير الأضرار البيئية الخالصة

¹ _ أنور جمعة على الطويل ، التعويض النقدي عن الأضرار البيئية المحضة ، المرجع سابق، ص 20-21

أولاً: وسائل تقدير الأضرار البيئة البحرية المحضة

نظرًا لما يحيط بتقدير قيمة الأضرار من صعوبات عملية، فقد اتجه الفقه والاجتهاد إلى ابتكار آليات قانونية من شأنها تسهيل عملية تقييم هذه الأضرار وتحديد نطاقها بدقة أكبر. وفي هذا السياق، سيتم التطرق إلى أسلوب التقدير الموحد (أ) وإلى أسلوب التقدير الجزائي للأضرار البيئية (ب)، باعتبارهما من أهم الوسائل المعتمدة في تقدير الأضرار البيئية البحتة.

أ _ التقدير الموحد للضرر البيئي:

يرتكز أسلوب التقدير الموحد للضرر البيئي على احتساب نفقات الإحلال.¹ وإعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، حيث يهدف إلى استرجاع التوازن البيئي للوسط المتضرر. ويُعد هذا النوع من التعويض الأنسب للبيئة، لأنه يؤدي إلى إزالة الأثر الضار كليًا أو جزئيًا. وقد يتمثل ذلك في تعديل مسار المواد المتسربة من السفينة كصورة من صور التعويض العيني الجزئي، كما قد يتحقق من خلال إزالة العناصر الملوثة أو المواد الضارة بشكل مباشر.²

كما يمكن تقدير العناصر الطبيعية للبيئة البحرية استنادًا إلى قيمة الانتفاع بها وما توفره من منافع للإنسان، مع ضرورة مراعاة التكاليف المرتبطة بإزالة مصدر الضرر وتحسين

¹ _ يقصد بتكاليف الإحلال: القيمة النقدية اللازمة لإعادة العنصر الطبيعي إلى ما كان عليه قبل حصول الضرر البيئي؛ أنظر: أنور جمعة على الطويل، التعويض النقدي عن الأضرار البيئية المحضة، المرجع السابق، ص 29

² _ سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، المرجع السابق، ص 324

استغلال الوسط البيئي. كما قد يعتمد التقدير على المنافع المستقبلية التي يمكن أن تحققها هذه الثروات، أو على القيمة القائمة لمجرد وجودها بوصفها عناصر طبيعية ذات أهمية بيئية. على الرغم من أن أسلوب التقدير الموحد للضرر البيئي يسمح بإعطاء قيمة نقدية للثروات الطبيعية غير التجارية، إلا أنه لا يراعي وظائفها البيئية الخاصة التي يصعب تقديرها ماليًا.

ب _ التقدير الجزافي للضرر البيئي:

يرتكز أسلوب التقدير الجزافي للضرر البيئي على وضع جداول قانونية تُحدد قيمًا معيارية للعناصر الطبيعية وفق أسس علمية يضطلع بها مختصون في المجال البيئي. ويتم تحديد مقدار التعويض استنادًا إلى مساحة الوسط المتضرر، وكمية المواد الخطرة المتسربة، إضافة إلى درجة تأثيرها على البيئة البحرية والكائنات الحية والثروات الطبيعية.¹

تتميز هذه الوسيلة بشمولها لمختلف الأضرار البيئية، وإلزامها لكل من تسبب في الإضرار بالوسط البيئي بدفع التعويض المناسب. غير أنها تطرح صعوبات على مستوى التطبيق، إذ يصعب معها إثبات الحالة التي كانت عليها العناصر البيئية قبل وقوع الضرر، كما أنها لا تراعي خصوصية كل حالة على حدة ولا تأخذ في الاعتبار الآثار الاقتصادية والبيئية عند تقدير التعويض. وبغض النظر عن الوسيلة المعتمدة في تقدير الأضرار البيئية البحرية، يجوز للقضاء اعتبار هذه المعايير مجرد قرائن استرشادية يُستأنس بها عند الفصل في

¹ _ سعيد السيد قنديل ، آليات تعويض الأضرار البيئية ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، مصر، 2004، ص 41

الدعاوى المعروضة عليه.¹

ثانياً: معايير المعتمدة في تقدير التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص وممتلكاتهم:

يُفترض في التعويض، وفقاً للقاعدة العامة، أن يكون كافياً لجبر الضرر، بحيث لا يتجاوز حجمه مقدار الضرر ولا يقل عنه. ولم يترك المشرع سلطة تقديره للقاضي بشكل مطلق، بل وضع له معايير يعتمد عليها في هذا الشأن، وذلك وفقاً لما نصت عليه المادتان (131)² و(182)³ من ق . م . ج حيث يتم الأخذ بعين الاعتبار الضرر المباشر والظروف المحيطة بالمضروب وقت وقوع الفعل الضار. كما قد يطرأ على الضرر تغير أو تطور بين لحظة وقوعه وصدور الحكم القضائي.

أ _ معيار الضرر المباشر:

يُستفاد من نص المادتين 131 و182 من ق . م . ج أن معيار تقدير التعويض يتمثل في الضرر المباشر. فالتعويض سواء كان عينياً أو نقدياً أو غير نقدي وسواء اتخذ شكل مبلغ مقطوع أو إيراد دوري، يُحدد على أساس مقدار هذا الضرر المباشر. ويشمل

¹ _ سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة ، المرجع السابق، ص 326

² _ المادة 131 من الامر 75_58 المتضمن للقانون المدني المعدل و المتمم سالف الذكر تنص على ما يلي: " يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقاً لأحكام المادتين 182 و 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملابسة، فإن لم يتيسر وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية، فله أن يحتفظ للمضروب بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير.

³ _ المادة 182 من ذات الامر تنص على أنه " إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول". غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد.

ذلك مختلف صور الضرر، سواء كان مادياً أو معنوياً، متوقعاً أو غير متوقع، حالاً أو مستقبلاً، شريطة أن يكون محقق الوقوع.¹

يشمل التعويض في نطاق المسؤولية التقصيرية الضرر المباشر سواء كان متوقعاً أو غير متوقع، وهو ما نصت عليه المادة 131 من ق . م . ج بخلاف المسؤولية العقدية التي يقتصر فيها التعويض على الضرر المباشر المتوقع، باستثناء حالي الغش والخطأ الجسيم. كما يتكون الضرر المباشر من عنصرين أساسيين هما: الخسارة التي تلحق بالمضرور، والكسب الذي يفوته، وفق ما تقرره المادة 182² من القانون سالف الذكر .

وفي حالات الإصابة الجسدية، يستحق المضرور تعويضاً عن الضرر الجسدي وما يترتب عنه من آلام نفسية، إضافة إلى النفقات التي تحملها للعلاج، كما يشمل التعويض ما فاته من كسب نتيجة انخفاض دخله أو انقطاعه عن العمل بسبب الإصابة.

وإذا تبين للقاضي عند إصدار الحكم أن بعض عناصر الضرر لم تستقر بعد، أو يحتمل أن تتطور لاحقاً، جاز له أن يمنح المضرور الحق في طلب إعادة النظر في مقدار التعويض خلال مدة معينة، وهو ما أقرته المادة 131 من القانون المذكور أعلاه .

¹ _ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام ، المرجع السابق، ج 1، م 2، ص

² _ المادة 182 من الامر 75 _ 58 المتضمن للقانون المدني المعدل و المتمم سالف الذكر تنص كما يلي: ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب

ب _ تأثير الظروف الملازمة:

يقصد بالظروف الملازمة، وفق ما ورد في المادة¹ 131 من ق . م . ج الظروف الشخصية الخاصة بالمضرب دون تلك المتعلقة بالمسؤول عن الضرر. وعليه يتعين على القاضي عند تقدير التعويض أن يأخذ بعين الاعتبار هذه الظروف الشخصية، بما يجعل التقدير ذا طابع فردي (ذاتي) لا مجرد تقدير موضوعي مجرد.

ويشمل ذلك مراعاة الحالة الصحية للمضرب ومدى تأثير الفعل الضار عليه وحجم الأذى الذي لحق به، إضافة إلى حالته العائلية، إذ إن من يعول أسرة يكون الضرر الواقع عليه أشد من الأعزب غير الملزم بإعالة غيره. كما تؤخذ بعين الاعتبار الحالة المالية للمضرب، ليس بمعنى أن الغني أقل استحقاقاً للتعويض من الفقير، فمبدأ الضرر واحد بغض النظر عن الوضع المالي، وإنما من حيث اختلاف مقدار الكسب الفائت تبعاً لدخل المضرب؛ فكلما كان دخله أكبر كان ما فاتته من كسب أكبر، وبالتالي كان الضرر الواقع عليه أشد.²

ج _ مراعاة الضرر المتغير:

قد يطرأ تغيير على حجم الضرر أو طبيعته خلال الفترة الممتدة من وقت وقوعه إلى غاية صدور الحكم، مما يستوجب على القاضي عند تقدير التعويض مراعاة هذا التطور

¹ _ جاء في فحواها : يقدر القاضي مدى التعويض... مع مراعاة الظروف الملازمة

² _ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام المسؤولية التقصيرية، الفعل المستحق للتعويض، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2011، ص 162.

وأخذه بعين الاعتبار، من خلال تقييم مدى تطور الإصابة أو تفاقم آثارها إلى تاريخ

الفصل في النزاع.¹

كذلك الأمر إذا ما انخفضت حدة الضرر أو تراجعت آثاره بين تاريخ وقوعه وتاريخ

صدور الحكم، إذ يتعين على القاضي مراعاة هذا التغير عند تقدير التعويض. وعليه، فإن

العبرة في تحديد مقدار التعويض تكون بوقت صدور الحكم القضائي، سواء كان الضرر قد

اشتد أو خفّ خلال تلك الفترة.

¹ _ عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام ، المرجع السابق، ج 1، م 2، ص

خاتمة

في ختام هذه الدراسة، يتضح أن نقل البضائع الخطرة يشكل مجالاً بالغ الحساسية في ميدان النقل البحري، لما ينطوي عليه من مخاطر متعددة قد تمس الأشخاص والممتلكات والبيئة البحرية على حد سواء، الأمر الذي استدعى إقرار نظام قانوني خاص يضبط مسؤولية الناقل البحري ويحدد نطاقها.

وقد تبين من خلال تحليلنا أن مسؤولية الناقل البحري قد تأخذ طابعاً عقدياً عندما تنشأ في إطار العلاقة التعاقدية بينه وبين الشاحن، حيث تقوم على أساس الإخلال بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل و قد تبين ان هذه الالتزامات تكتسب خصوصية متميزة بالنظر الى الطبيعة الخطرة للبضائع و ما تنطوي عليه من مخاطر مما يجعلها تستوجب عناية فائقة في عملية النقل بالإضافة الى ان اخلال الناقل بأحد او كل هذه الالتزامات يرتب مسؤوليته العقدية عن الاضرار التي تصيب البضاعة و هذا اعمالا للقواعد العامة للمسؤولية العقدية الواردة في الشريعة العامة للتعاقد كما ان فكرة المسؤولية هنا ليست مطلقة بل خول المشرع إمكانية دفعها متى ما توافرت احد أسباب الاعفاء من هذه الأخيرة سواء كانت إعفاءات عامة قائمة على العنصر الأجنبي او إعفاءات خاصة نصت عليها التشريعات و الاتفاقيات الدولية البحرية و هذا ما جاءت به التشريعات لموازنة الكفة بين مصالح كل من الشاحن و المرسل اليه من جهة و مصلحة الناقل البحري من جهة أخرى كما قد تقوم على أساس غير عقدي في مواجهة الغير المتضرر، خاصة في حالات

التلوث البحري حيث تتسم هذه المسؤولية بطابعها الصارم في كثير من الأحيان و هذا بالنظر الى كون المسؤولية الغير عقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة في المجال البحري تعد من اهم الاليات القانونية التي تهدف الى حماية البيئة البحرية من المخاطر الجسيمة التي قد تنجم عن عمليات النقل لاسيما تلك المرتبطة بحوادث التلوث البحري فقد تم التطرق الى كل من النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن اضرار التلوث و التي تتجسد في صور متعددة تقوم على أساس الضرر البيئي الناتج عن النشاط البحري علاوة على الاسباب القانونية التي تؤدي الى درء هذه المسؤولية و التي تشكل بدورها وسائل استثنائية لدفع هذه الأخيرة بالموازاة مع دراسة نظام التعويض عن اضرار التلوث البحري و التي تم فيها التفرقة بين كل من التعويض العيني عن الضرر اللاحق و التعويض النقدي الذي يحل محل الضرر في حال استحالة جبره عينا و بيان طرق و اليات تقدير التعويض حسب جسامه الضرر و عليه فان المسؤولية الغير عقدية هنا تقوم على فكرة خلق التوازن بين حماية البيئة البحرية من جهة و ضمان جبر الاضرار الناجمة من جهة أخرى .

وعليه يمكن القول إن فعالية نظام مسؤولية الناقل البحري تظل رهينة بمدى مواكبته للتطورات الحديثة، سواء من خلال تحديث التشريعات الوطنية، أو تعزيز الانسجام مع الاتفاقيات الدولية، إضافة إلى ضرورة تشديد الرقابة على نقل البضائع الخطرة وتفعيل آليات الوقاية قبل وقوع الضرر.

وفي هذا الإطار كان من الاجدر طرح جملة من التوصيات لعل ابرزها :

✓ تعزيز الإطار التشريعي المتعلق بنقل البضائع الخطرة في القانون الجزائري

✓ تكريس مسؤولية أكثر صرامة للناقل البحري في مواجهة الأضرار الجسيمة

✓ دعم آليات التعويض وضمان سرعة حصول المضررين على حقوقهم

✓ تكثيف الرقابة التقنية على السفن والبضائع الخطرة للحد من المخاطر

وبذلك نكون قد حاولنا الإلمام بمختلف الجوانب القانونية لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، مع إبراز أهم الإشكالات التي يثيرها هذا الموضوع وفتح مجال للدراسات المستقبلية .

قائمة المصادر والمراجع

❖ المصادر و المراجع باللغة العربية :

أولا _ المصادر :

ا_ الاتفاقيات الدولية :

● الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر :

1. الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل

(brusselles) بتاريخ 25 أوت 1924 (قواعد لاهاي)، صادقت عليها الجزائر

بموجب المرسوم 64_71 المؤرخ في 2 مارس 1964

2. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) أبرمت سنة 1973 و

المعدلة ببرتوكول 1978 صادقت عليها الجزائر المرسوم الرئاسي رقم 89-17 المؤرخ في

31 نابر 1989 ودخلت حيز النفاذ في 01 ماي 1989 .

3. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لسنة 1974، المعدلة ببرتوكول

1978، المنظمة البحرية الدولية، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 83-510

المؤرخ في 27 أوت سنة 1983 والنص المصادقة على الاتفاقية وبرتوكولها.

● الاتفاقيات التي لم تصادق عليها الجزائر :

1. الاتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورغ).

ب_ الأوامر والقوانين

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 20 سبتمبر 1975 ،

ج.ر.ج.ج.د.ش العدد 78 الصادر بتاريخ 24 رمضان 1395 الموافق ل 30 سبتمبر

1975 ، المعدل و المتمم وفق آخر تعديل بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 25 ربيع الثاني

1428 الموافق ل 13 مايو 2007 ، ج.ر.ج.ج.د.ش العدد 31 ، الصادر في 25 ربيع

الثاني 1428 الموافق ل 13 مايو 2007 المتضمن للقانون المدني .

2. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل بالقانون 05/98 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1914 هـ الموافق ل 25 جوان 1998 ، ج.ر.ج.ج.د.ش العدد 47 ، المعدل بالقانون 04/10 المؤرخ في 5 رمضان 1431 الموافق ل 15 أوت 2010 المتضمن للقانون البحري .

ج : المراسيم

1. المرسوم الرئاسي رقم 11_246 المؤرخ في 10 جويلية 2011 ، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية للمسؤولية و التعويض عن الاضرار المرتبطة بنقل المواد الخطرة والضارة بحرا، ج.ر.ج.ج.د.ش ، العدد 39، الصادر بتاريخ 13 جويلية 2013.
2. المرسوم الرئاسي 83/510 المؤرخ في 23 جويلية 1983 ، ج.ر.ج.ج.د.ش ، العدد 30، سنة 1983.
3. المرسوم التنفيذي رقم 193-157 المؤرخ في 22 جوان 1993، ج.ر.ج.ج.د.ش ، العدد 40، سنة 1993.
4. المرسوم التنفيذي رقم 08-327 المؤرخ في 21 أكتوبر 2008، يتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، ج.ر.ج.ج.د.ش ، العدد 61 ، سنة 2008.

ثانيا _ المراجع :

أ_ الكتب :

● الكتب العامة:

1. احمد المهدي، الحماية القانونية للبيئة ودفع البراءة الخاصة بها ، دار الفكر والقانون المنصورة، مصر، سنة 2006.

2. جميلة قرينعي وحليمة بخي، القانون الدولي والبيئة، الطبعة 1، منشورات الحياة الصحافة مطبعة رويغي، الجزائر، 2009.
3. حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، ج1، شركة التاييمس للطبع و النشر والمساهمة، بغداد العراق، 1991.
4. دريد محمود على، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام دراسة تحليلية مقارنة، الطبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان 2012.
5. زكي زكي حسين زيدان، الأضرار البيئية وأثرها على الإنسان وكيف عالجها الإسلام، الطبعة 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2004.
6. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج 2، في الالتزامات الفعل الضار والمسؤولية المدنية، منشورات مكتبة صادر، بيروت، لبنان، 1989.
7. سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2005.
8. سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007.
9. سعيد السيد قنديل، اليات التعويض عن الاضرار البيئية، دار الجامعة الإسكندرية، مصر، 2004.
10. صباح العشاري، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، الطبعة 1، دار خلدونية، الجزائر 2010.
11. عمر محمد عبد الباقي، الحماية العقدية للمستهلك، الطبعة 2، دراسة مقارنة بين الشريعة والفقه، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 2008.
12. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج 1، مج 1، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1952.
13. علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري المسؤولية عن فعل الغير المسؤولية عن فعل الأشياء التعويض، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.

14. على علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، الطبعة 5 ،ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر، 2003.
15. العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري الواقعة القانونية ، ج 2، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 2008.
16. عدنان إبراهيم السرحان ونوري حمد خاطر، شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية للالتزامات، الطبعة 1، دار الثقافة ، عمان، الأردن، 2008.
17. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، الطبعة 1، دار الحادثة ، بيروت لبنان، 1990.
18. منذر الفضل، النظرية العامة للالتزامات، دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي والقوانين المدنية الوضعية، ج ،مصادر الالتزام، دار الثقافة ،عمان الأردن، 1996.
19. ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية مصر، 1999.
20. محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية مصر، 2000.
21. مصطفى العوجي، القانون المدني المسؤولية المدنية ، ج 2، الطبعة 3، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت لبنان 2008.
22. محمد ليبب شنب ،المسؤولية عن الأشياء دراسة مقارنة ، ج 1، الطبعة 1، دار الوفاء ،مصر، 2009.
23. مصطفى كامل طه، اساسيات القانون التجاري والقانون البحري، الطبعة 1 ، منشورات الحلبي 21 الحقوقية ،لبنان بيروت، 2010.
24. محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني ، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام ، المسؤولية التقصيرية، الفعل المستحق للتعويض، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2011 .

25. ندى البدوي النجار، أحكام المسؤولية المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس لبنان، 1997.
26. نبيلة إسماعيل رسلان، الجوانب الأساسية للمسؤولية المدنية للشركات عن الإضرار بالبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة مصر، 2003.
27. ناصر محمد عبد الله سلطان، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة والآلات الميكانيكية في ضوء قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات ومقارنة بالقانون المدني المصري، الطبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2005.
28. نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، دراسة قانونية تحليلية ومقارنة، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، مصر، 2005.
29. ياسين محمد الجبوري، المبسوط في شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية نظرية العقد القسم الأول انعقاد العقد دراسة موازنة في القانون المدني الأردني والفقهاء الإسلامي مع الإشارة إلى القانون المدني العراقي والمصري والفرنسي، الطبعة 1، دار وائل للطباعة والنشر وتوزيع، عمان الأردن 2002.
30. ياسر محمد فاروق الميناوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2008.

• الكتب المتخصصة:

1. حمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، الطبعة 4، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993.
2. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر، 2000.

3. عبد الرحمان ذياب عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، الطبعة 1، منشورات الجامعة الأردنية عمادة البحث العلمي ، الأردن، 2001.
 4. عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 سنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 قواعد هامبورغ 1978، دار النهضة القاهرة مصر 2008.
 5. عادل على المقدادي، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2011.
 6. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، دراسة مقارنة مع إتفاقية هامبورغ ، طبعة الثانية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1995.
 7. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر ، 1997.
 8. كمال حمدي، القانون البحري ، الطبعة 4، منشأة المعارف الإسكندرية مصر، 2003.
 9. لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري ، دار ثقافة لنشر والتوزيع عمان ، 2001.
 10. هاني دويدار ، قانون النقل ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2014.
 11. وليد خالد عطية ،مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت لبنان ، 2015.
- ب_ الرسائل والمذكرات الجامعية:
1. احمد اسكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، اطروحة دكتوراه الدولة في القانون، غ منشور ، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون الجزائر، 1995.
 2. أنور جمعة على الطويل، التعويض النقدي عن الأضرار البيئية المحضة دراسة مقارنة ن، أطروحة دكتوراه ، غ منشور ، القسم المدني كلية الحقوق جامعة المنصورة، مصر، 2012.

3. بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، أطروحة دكتوراه في الحقوق ، غ منشور ، قسم القانون الخاص كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان 2011-2012.
4. علي سعيدان ، الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه دولة في الحقوق، غ منشور ، قسم القانون العام كلية الحقوق جامعة يوسف بن خدة الجزائر، 2007
5. فتيحة يوسف المولودة عماري، السبب الأجنبي المعني من المسؤولية التقصيرية على الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، أطروحة دكتوراه دولة ، غ منشور ، قسم القانون الخاص كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2004 / 2005.
- 6_ أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ "1978 ، مذكرة الماجستير ، غ منشور ، قسم المسؤولية المهنية كلية الحقوق جامعة مولود معمري تيزي وزو الجزائر، 2009.
- 7 _ زهور زيتوني، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية كلية الحقوق والعلوم الإدارية جامعة الجزائر بن عكنون الجزائر 2002 – 2003.
- 8 _ ساعد فيشوش، السبب الأجنبي المعني من المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء في القانون المدني الجزائري ، مذكرة الماجستير في الحقوق فرع العقود والمسؤولية كلية الحقوق جامعة الجزائر يوسف بن خدة، الجزائر 2008 2009.
- 9 فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 بن عكنون الجزائر، 2012.

10 بوختالة البشير و صيودة وسام بهاء الدين ، المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة ماستر تخصص قانون الأعمال ، قسم القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعرييج، الجزائر، السنة الجامعية 2022-2023.

11 _ خلف فايزة، المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع في المعاهدات الدولية والقانون الجزائري ، مذكرة ماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال ، قسم القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سعيدة الدكتور مولاي الطاهر الجزائري، 2024-2025.

12 _ مخلوف ياسر، النقل البحري للبضائع الخطرة ، مذكرة الماستر المهني في الحقوق تخصص قانون بحري ومينائي ، قسم الحقوق كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد الصديق بن يحيى-جيجل، 2022.2021.

13 _ عبدات ليلي، مسؤولية الناقل البحري ناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، مذكرة ماستر في القانون الخاص تخصص عقود و مسؤولية، قسم القانون الخاص كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة العقيد أكلي محند أولحاج، البويرة 2016 .

ج _ المقالات:

1. بسعيد مراد ، "قواعد روتردام 2008 أسس جديدة للنقل البحري الدولي" ، المجلة

الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد الأول، 1 مارس 2014 ص 27-253 .

2. ربيعة بيدري ، "إشكالية التعويض عن الضرر البيئي البحري الناتج عن نقل البضائع

الخطرة"، مجلة الدراسات القانونية، دولية سداسية محكمة صادرة عن مخبر السيادة و

العولمة جامعة يحيى فارس بالمدينة، الجزائر، العدد الثاني، 2024، ص 87.

3. عباس زياد كامل السعيد ، "مسؤولية الناقل البحري عن البضائع"، مجلة آفاق للعلوم، العدد 01 ، الصادرة عن البوابة الوطنية للمجلات ASJP، سنة 2021، ص247-278.

4. كمال كيحل ، "المسؤولية الموضوعية الدولية عن أضرار التلوث البحري"، مجلة الواحات البحوث والدراسات، قسم الحقوق جامعة غرداية، العدد الخامس، 2009، ص217-219.

5. محمد السيد الفقي، "تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات"، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الأول، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، مصر، 2006.

6. محمد بواط، "فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف الجزائر، العدد الخامس عشر، جانفي 2016، ص169-175.

7. يعقوب يوسف صرخوه، "النظام القانوني المسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد"، مجلة الحقوق، العدد الثاني السنة الثامنة كلية الحقوق جامعة الكويت، سنة يونيو 1984، ص129-210.

د_ المراجع الالكتروني:

1_ المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (IMDG)، يوم الاطلاع 23 افريل 2026 على الساعة 06:30 على الرابط الآتي :

<https://www.imo.org/ar/ourwork/safety/pages/dangerousgoods-default.aspx>

2 _ موقع المحاماة Mohamah.net ، تعريف الضرر المعنوي ، تم الاطلاع عليه يوم 23 افريل 2026 في تمام الساعة 13:40 و هو متاح على الرابط التالي

<https://www.mohamah.net/law/?p=33390>

3 _ موقع المكتبة الرقمية للأمم المتحدة ، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع بحرا ، تم الاطلاع يوم 20 افريل 2026 على الساعة 16:20 على الرابط :

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TRATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&clang=_en □

4 _ موقع المكتبة الرقمية للأمم المتحدة ، الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 (solas) تم الاطلاع يوم 20 افريل 2026 على الساعة 15:30 على الرابط :

[https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx)

5 _ موقع المكتبة الرقمية للأمم المتحدة ، لاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (1978/1973) ، تم الاطلاع يوم 16 افريل 2026 على الساعة 14:56 على الرابط التالي :

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).) □

6 _ موقع ويكيبيديا ، قضية ايريكيا ، تم الاطلاع يوم 11 ماي 2026 على الساعة 17:40 على الرابط : <https://ar.wikipedia.org/wiki> .

المصادر و المراجع باللغة الأجنبية:

Les ouvrages :

- 1_ MARKO A.Pavliha ,Implied terms of voyagr charters,A
of civil Law,Institute thesis submtted for the degree ofDoctor
of comparative law, Faculty of Law,MC GillUniversty,
Montreal ,Canada,1991,
- 2_ ZBIGNIEW Jan Krüger, Carrier's duties in carriage of
goods by sea, Established situation and developments in
contemporay maritime law, LL.M in International Business
Law Thesis, Faculty of Law, Leiden University, Leiden,
Néerlande, 2005

فهرس المحتويات

4.....	إهداء
5.....	شكر وتقدير
6.....	قائمة المختصرات
7.....	مقدمة
14.....	الفصل الأول
15.....	المبحث الأول: الآثار الناجمة عن نقل البضائع الخطرة بحراً :
16.....	المطلب الأول : حق الناقل البحري في العلم بخطورة البضائع المنقولة :
16.....	الفرع الأول: مفهوم البضائع الخطرة :
17.....	أولاً: التعريف اللغوي :
18.....	ثانياً: التعريف الاصطلاحي :
19.....	ثالثاً: المفهوم القانوني :
22.....	الفرع الثاني: اعلام الشاحن للناقل عن طبيعة البضائع الخطرة :
22.....	أولاً: التعريف بالالتزام بالإعلام :
22.....	ثانياً: تجسيد الالتزام بالإعلام بالطبيعة الخطرة للبضائع في ظل القانون الجزائري و الاتفاقيات .:
26.....	المطلب الثاني :التزامات الناقل البحري متعلقة بالبضائع الخطرة .
26.....	الفرع الأول :إلتزام الناقل البحري قبل الرحلة .
26.....	أولاً: الإلتزامات المتعلقة بالسفينة :
28.....	ثانياً: الإلتزامات المتعلقة بالبضاعة :
33.....	الفرع الثاني :التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية

أولاً: الالتزامات المترتبة على الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية	33
ثانياً: الالتزامات المترتبة على الناقل البحري في ميناء الوصول :	36
المبحث الثاني : شروط تحقق المسؤولية وطرق دفعها :	38
المطلب الأول :شروط قيام المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة :	39
الفرع الأول :وجود عقد النقل البحري للبضائع الخطرة	39
أولاً: الرضا :	39
ثانياً: المحل :	40
ثالثاً: السبب:	41
الفرع الثاني : وقوع الضرر أثناء تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع الخطرة	42
أولاً: هلاك البضاعة :	43
ثانياً: تلف البضاعة :	44
ثالثاً: تأخير تسليم البضاعة :	45
المطلب الثاني : حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية :	45
الفرع الأول : الأسباب العامة .	46
أولاً: القوة القاهرة :	46
ثانياً: العيوب الخفية :	47
ثالثاً: خطأ الشاحن :	48
الفرع الثاني : الأسباب الخاصة :	51
أولاً: انقاز الارواح والأموال :	51
ثانياً: اخطاء الملاحة	52

52	ثالثاً: عدم صلاحية السفينة :
54	الفصل الثاني
55	المبحث الأول : أحكام مسؤولية الناقل البحري الغير عقدية عن نقل البضائع الخطرة
56	المطلب الأول : شروط قيام المسؤولية الغير عقدية عن نقل البضائع الخطرة
56	الفرع الأول : وجود بضائع خطرة تحت حراسة الناقل البحري
57	أولاً: المقصود بالحراسة
	ثانياً: موقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية من اشتراط الصفة الخطرة للبضائع لقيام مسؤولية
58	الناقل البحري
59	الفرع الثاني : تحقق الضرر للغير الناجم عن البضائع الخطرة
60	أولاً: الضرر
62	ثانياً: العلاقة السببية
63	المطلب الثاني : أساس قيام هذه المسؤولية ووسائل دفعها
64	الفرع الأول : الأساس القانوني للمسؤولية عن الأشياء في التشريع الجزائري
64	الفرع الثاني : حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أضرار البضائع الخطرة
65	أولاً: وسائل نفي المسؤولية القانونية
72	ثانياً: الآثار السلبية للبضائع الخطرة.....
73	المبحث الثاني : مسؤولية الناقل البحري عن أضرار التلوث البحري
75	المطلب الأول :أحكام المسؤولية عن أضرار التلوث البحري
75	الفرع الأول : أركان المسؤولية عن أضرار التلوث البحري
76	أولاً: حادث التلوث:

78	ثانياً: ضرر التلوث
84	الفرع الثاني : الأسباب القانونية لانتفاء المسؤولية عن أضرار التلوث البحري
86	أولاً: إهمال الحكومة.....
87	ثانياً: الفعل العمدي للغير
89	ثالثاً: اعمال الحرب وظاهرة الطبيعية الاستثنائية
93	المطلب الثاني: نظام التعويض عن أضرار التلوث البحري.....
94	الفرع الأول : صور التعويض
94	أولاً: التعويض العيني
95	ثانياً: التعويض النقدي
99	الفرع الثاني : آليات تقدير التعويض عن أضرار التلوث البحري
100	أولاً: وسائل تقدير الأضرار البيئة البحرية المحضة
102	ثانياً: معايير المعتمدة في تقدير التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص وممتلكاتهم:
104	خاتمة
111	قائمة المصادر والمراجع.....
123	فهرس المحتويات