



جامعة العقيد أكلي محند أولحاج - البويرة  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم القانون الخاص

## مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

- دراسة مقارنة -

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص  
تخصص عقود ومسؤولية

إشراف الأستاذ:  
د. شيهاني سمير

إعداد الطالبة:  
عبدات ليلي

### لجنة المناقشة

د. قاسم حكيم أستاذ مساعد قسم (أ) ..... رئيسا  
د. شيهاني سمير أستاذ محاضر قسم (أ) ..... مشرفا ومقررا  
أ. شتوان حياة ..... ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2016/10/16

# بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿قُلْ يَاعِبَادِيَ الَّذِينَ أَسْرَفُوا عَلَىٰ أَنفُسِهِمْ لَا تَقْنَطُوا مِن رَّحْمَةِ اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ يَغْفِرُ الذُّنُوبَ جَمِيعًا إِنَّهُ هُوَ الْغَفُورُ الرَّحِيمُ﴾

□ الآية 53 من سورة الزمر.

# أفكار عاشق

□ إلى من لم يأتني مثلها أبداً ولن يأخذ مكانها أحد ، إلى أجمل شيء في الحياة ، إلى اللذان جعلاني أميرة .

□ إلى والدي الكرمين .

□ إلى من عاشوا لي قبل أن يعيشوا لأنفسهم ، إلى من كان مرضائي غايةم .

□ إلى أخواتي كمال وسمير .

□ إلى من غرست فيا أسمى المبادئ ، إلى قدوتي ومثلي الأعلى في هذه الحياة .

□ إلى أختي فائزة .

□ إلى رمز البراءة ومصدر البهجة والفرح والسرور في قلبي إلى أربع نجوم أنارت حياتي .

□ مرهم وأنس وإسحاق وإرامنة .

□

إلى فقيدة قلبي اختارها الله أن تكون بعيدة عني ، إلى التي كسر قلبي برحيلها ، إلى من مات القلب حزناً لفراقها ، وحنن العين كثير الرؤيتها ، إلى التي اشتقت إليها ، إلى من لا تفارقني في أحلامي ، إلى من مازلت حية بداخلي ، إلى من تمنيت أن تكون معي في هذه اللحظة ، اللهم اجعلها ممن تقول لها النار أعبرني فإن نورك أطفأ نارتي ، وتقول لها الجنة أقبلني فقد اشتقت إليك قبل أن أراك ، مرهبي ارحمها في قبرها مراحة تسع الكون واجمعني بها في الفردوس الأعلى ، اللهم ارحم خالتي عقيلة فهي أغلى ما فقدت .

□

□

□

□

□

□

□

□

# شكراً وتقديراً

رب أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي ، اللهم لك الحمد ملء السموات والأرض وملء ما بينهما حمداً كثيراً أن أعنتني على القصد و وفقتني وأمدتني بالعزيمة والإرادة لإنجاز هذا العمل المتواضع الذي بذلت فيه قصارى جهدي .

ولأنه لا يشكر الله من لا يشكر الناس ، أتقدم بالشكر والامتنان والتقدير إلى من من العطاء ، إلى الذي تعلمنا منه كيف يكون التفاني والإخلاص في العمل ، إلى أستاذي الفاضل الدكتور شيهاني سمير على قبوله الإشراف على هذا البحث ، وله مني كل الاحترام والتقدير على صبره معي وعلي وكرمه وجوده بإرشاداته السديدة ونصائحه المفيدة وحرصه على أن يخرج هذا البحث إلى النور في أفضل صورة ممكنة ، جزاك الله عني وعن طلبة البحث العلمي خير جزاء .

كما أتوجه بالشكر إلى أساتذتي الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة كل من الأستاذ قاسم حكيم والأستاذة بن صر حورية على رحابة صدورهم على قبولهم مناقشة هذا البحث وإثرائه بأرائهم الواسعة.

وشكر خاص إلى أستاذة كلية الحقوق بجامعة ألكلي محمد أولحاج بالبويرة على ما قدموه لي ، وعلى مرأسهم الأستاذ خليف سمير .

وإلى كل من ساعدني في وزارة النقل السيد مدير البحرية التجارية والموانئ السيد م.أبن البوسحاقي ، واطص بالشكر السيدة دنيا مقداد .

وإلى كل من مد لي يد العون والمساعدة في إنجاز هذا البحث وإتمامه .

## □ قائمة المختصرات

### □ باللغة العربية :

□ ج: جزء .

□ مج: مجلد .

□ ه: هجري .

□ م: ميلادي .

□ ف: فقرة .

□ ط: طبعة .

□ ص: صفحة .

□ ج: جريدة رسمية .

□ د.ت.ن: دون تاريخ نشر .

□ د.م.ن: دون مكان نشر .

### □ باللغة الأجنبية :

*Vol : Volume.*

*P : Page.*

*N° : Numéro.*

*Op.cit : Opus citatum= ouvrage précédemment cite.*

*Jorf : Journal officiel de la république française.*

*SOLAS : Safety of life at sea.*

*Omi : Organisation maritime internationale.*

*Imo : International maritime organization.*

*Imco : International maritime consultative organization.*

*Msc : Maritime safety committee.*

*IMDG : International maritime dangerous goods*



## مقدمة:

التطور الذي شهدته البشرية اليوم في مختلف المجالات، انعكس على نحو ملحوظ في زيادة إنتاج مواد خطرة لا تعد ولا تحصى، والتي لا يمكن الاستغناء عنها اليوم. وهذه المواد قد تتواجد في بلدان، وقد تنعدم في بلدان أخرى، مما يضطر إلى استيرادها كبضائع من الأماكن التي تتواجد فيها، وذلك عن طريق نقلها من مكان تواجدها إلى بلدان أخرى عن طريق البحر بواسطة السفن المعدة لها. فإذا كانت هذه البضائع نعمة دفعت بالبشرية للتقدم، فإنها من ناحية أخرى تعتبر نقمة لما تتطوي عليه من خطورة وما يترتب عليها من الأضرار الناجمة عن نقلها.

قلة البضائع الخطرة سابقا جعل من نطاق التشريعات المنظمة لها محدودًا، غير أن زيادة وتنوع هذه البضائع جعل هذه الأحكام لا تكفي لمواجهة الأضرار الناشئة عنها، وهذا استلزم أن تتخذ هذه الأحكام الطابع الدولي، وقد تجسدت القوانين والاتفاقيات من أجل تجنب وقوع أضرار وأخطار هذه البضائع التي تعد كارثة بيئية وبشرية، وكذا من أجل جعل النقل ممكنا عن طريق إزالة المخاطر أو تقليلها إلى أدنى حد. فالمسألة تتعلق بالسلامة بقدر ما تتعلق بتسهيل عملية نقل هذا النوع من البضائع التي تتصف بالخطورة.

عرفت التشريعات المنظمة لأحكام البضائع الخطرة تطورا تاريخيا، ابتداء منذ عقد مؤتمر «SOLAS» عام 1914، الذي تمحور الحديث فيه عن سلامة الحياة والأرواح، ومن هذا المؤتمر ظهرت أول اتفاقية تتعلق بسلامة الأرواح في البحر، التي حظرت نقل البضائع الخطرة وذلك بسبب طبيعتها وخواصها والتي من المحتمل أن تؤدي إلى تعريض أرواح المسافرين للخطر، أي إن هذه الاتفاقية منعت شحن البضائع الخطرة نهائيا. وفي مؤتمر «SOLAS» عام 1929، استنادا للمادة 24 من هذه الاتفاقية التي كان عنوانها البضائع الخطرة «Dangerous goods»، فإن المبدأ الذي يحظر نقل البضائع الخطرة لم يتغير في ظل هذا المؤتمر، وباعتبار أن التجارة تشهد تطورا أصبحت الحاجة لكميات وأنواع البضائع الخطرة التي يتم نقلها عن طريق البحر بواسطة السفن كثيرة ومتنوعة، هذا ما استدعى ضرورة إعادة التفكير في الوضع القانوني الخاص بها؛ ونتيجة لهذا التغير أضيف في مؤتمر «SOLAS» لسنة 1948 فصل سادس يتعلق بنقل الحبوب والبضائع الخطرة «Grain and dangerous goods». غير أن هذا المؤتمر لم يدخل حيز التنفيذ



إلى غاية عام 1958<sup>(1)</sup>. وبعدها تم تخصيص الفصل السابع من اتفاقية «SOLAS» لعام 1960 للبضائع الخطرة، والذي دخل حيز التنفيذ في 26 يونيو 1965، الذي عالج بشكل حصري نقل البضائع الخطرة<sup>(2)</sup>. وقد تم إعادة النظر والمراجعة حول هذه المسألة في عام 1974، فقد حظر نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر باستثناء حالة ما إذا كانت هذه البضائع تنقل على نحو مطابق تمامًا مع نصوص اتفاقية «SOLAS» لعام 1974<sup>(3)</sup>، التي تشترط على الحكومات المتعاقدة ضرورة إصدار التعليمات التفصيلية حول سلامة رزم ورمص البضائع الخطرة، التي تتضمن بالضرورة اتخاذ التدابير الضرورية لتحقيق سلامة البضائع الأخرى<sup>(4)</sup>.

توجد اتفاقيات أخرى غير اتفاقية «SOLAS» أشير فيها إلى نقل البضائع الخطرة، منها على سبيل المثال: اتفاقية «Marpol» لعام 1978، وهي الاتفاقية الدولية الخاصة بمنع التلوث البحري من السفن<sup>(5)</sup>، وقد منعت هذه الاتفاقية التلوث البيئي البحري الناجم عن المواد الخطرة والضارة المنقولة بحرًا سواء كانت على شكل رزم أم حاويات شحن، كما أن هذه الاتفاقية تضمنت في الملحق الخاص بها -والذي يعد مكملاً لها- حث الدول بأن تقوم بإصدار تعليمات تفصيلية حول رمص وكذلك وضع العلامات واللواصق على البضائع الخطرة؛ وذلك لكون أن نقل البضائع الخطرة والضارة بواسطة البحر من شأنه أن يثير خطراً جدياً على البيئة البحرية<sup>(6)</sup>. ومن الاتفاقيات الدولية الأخرى التي تختص بتنظيم الآثار المترتبة على البضائع الخطرة نجد كذلك الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر المتعلق بنقل البضائع الخطرة

(1)- CHANG Lu, A comparative study of liability arising from the carriage of Dangerous goods between Chinese and English law, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy in law, The university of Exeter, England, 2009, pp 26- 27.

(2) - [http://www.imo.org/includes/blast Data only. asp/data id % 3d 20098/status. xis](http://www.imo.org/includes/blast+Data+only.+asp/data+id+%3d+20098/status.+xis).

(3)- وقد صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 83- 510، مؤرخ في 18 ذي القعدة عام 1403 هـ الموافق 27 غشت سنة 1983، ج.ر العدد 36، الصادر في 21 ذي القعدة عام 1403 هـ الموافق 30 غشت سنة 1983م.

(4)-MELTEM Deniz Güner-Özbek, , The carriage of dangerous goods by sea, Vol 12, Springer, Berlin-Heidelberg, Germany, 2008, p10.

(5)- وقد انضمت الجزائر إليها بموجب المرسوم رقم 88- 108، مؤرخ في 15 شوال عام 1408 هـ الموافق 31 مايو سنة 1988 م، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول برتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ج.ر العدد 22، المؤرخ في 16 شوال عام 1408 هـ الموافق 1 يونيو سنة 1988 م.

(6)-CHANG Lu, Op.cit, p32.

والضارة عن طريق البحر لعام 1996 «HNS»<sup>(1)</sup>، والتي خصصت أصلاً لمعالجة الأحكام الخاصة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار الكبيرة التي تحصل نتيجة نقل البضائع الخطرة.

وعوداً لسنة 1960 في مؤتمر «SOLAS» تم إعداد القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة «IMDG»، من قبل المنظمة الدولية البحرية «IMO»<sup>(2)</sup>، وإن هذا المؤتمر عد بمثابة البادرة الأولى التي انطلقت لولادة القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة «IMDG»، وقد تم في هذا المؤتمر اقتراح الصيغة القانونية التي تغطي المسائل المتعلقة بالبضائع الخطرة كافة كرزماً، ونقلها بالحاويات، ورسها والقيام بعملية عزل المواد عن بعضها البعض، كما خرج هذا المؤتمر بتوصيات مفادها، أن على الدول أن تضع قانوناً موحداً ينظم نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، ويكون بمثابة ملحق لتعليمات «SOLAS»، واستجابة لهذه التوصيات، فإن لجنة السلامة البحرية «MSC» شكلت مجموعة عمل في نقل البضائع الخطرة للتحضير لمثل هذا القانون. وفي سبتمبر عام 1965 حصل تقدم جيد في التحضير لمثل هذا القانون نتج عنه وجود وثيقة أصبحت تعرف اليوم بالقانون الدولي للبضائع الخطرة «IMDG»، وهذا القانون ذو صلة قريبة جداً بنصوص الفصل السابع من اتفاقية «SOLAS»، ولكنه وثيقة منفصلة عنها، وقد تم تبني هذا القانون في الاجتماع الرابع لجمعية المنظمة الدولية البحرية لعام 1995<sup>(3)</sup>.

فإذا تمت عملية نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر فإن القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة<sup>(4)</sup> سيطبق، وما على الناقل البحري إلا اتباع أحكام هذا القانون لتجنب الأضرار الناجمة عن هذه البضائع الخطرة حتى يبقى بمنأى عن المسؤولية.

(1) - المغرب من الدول العربية التي انضمت إلى هذه الاتفاقية، وقد تم نشرها بموجب الظهير الشريف رقم 1-02-216 صادر في 10 ربيع الأول عام 1424 هـ الموافق 12 مايو سنة 2003م، بنشر الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً الموقعة بلندن في 3 مايو 1996 والملحقين الأول والثاني المتعلقين بها، ج.ر. العدد 5156، الصادر في 5 رمضان عام 1424 هـ الموافق 30 أكتوبر سنة 2003م.

(2) - المنظمة الدولية البحرية «OMI» تأسست سنة 1948 في جنيف تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارة «IMCO»، وأصبحت عام 1982 المنظمة الدولية البحرية «OMI» يقع مقرها في لندن. أنظر: <https://ar.wikipedia.org/wiki>.

(3) - [http://www.imo.org/includes/blast\\_dada\\_only.asp/dada\\_id%3d7999/IMDG\\_dangerous\\_goods\\_focus\\_1997.pdf](http://www.imo.org/includes/blast_dada_only.asp/dada_id%3d7999/IMDG_dangerous_goods_focus_1997.pdf).

(4) - إن نصوص هذا القانون منظمة في خمسة أجزاء مكرسة أصلاً لبيان أكثر من 1000 مادة مقسمة ومصنفة كبضائع خطيرة، فالجزء الأول يتضمن مقدمة عامة للقانون، في حين الجزء الثاني والثالث والرابع يتضمنون معلومات تقنية تفصيلية ببعض البضائع الخطرة الخاصة التي تقسم

فنحن إذ نخص بدراستنا مسؤولية الناقل البحري دون بقية الأوساط فذلك رغبة منا في التركيز على الأهمية القصوى للبحر بالنسبة للمجتمع الإنساني بأسره، ويرجع السبب في تلك الأهمية أن البحر يعتبر جسراً ضخماً للتجارة، ومخزناً هائلاً للثروات والموارد الطبيعية، حيث تغطي البحار والمحيطات نسبة 71% من المساحة الإجمالية لكوكب الأرض، أي يشكل ثلثي مساحة الكرة الأرضية، كما تبلغ المياه على سطح الأرض حوالي 1400 مليون كيلومتر مكعب تقريباً، وأكثر من 97% من هذه الكمية هي مياه البحار والمحيطات<sup>(1)</sup>.

كما أن للنقل البحري للبضائع دوراً هاماً في النهوض بالمجال الاقتصادي لمختلف الدول؛ فهو يمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة الدولية؛ لأن 90% من التجارة الخارجية تتم عن طريق البحر<sup>(2)</sup>. ويرجع الاتساع في الاعتماد على عملية النقل البحري من قبل كافة الدول في العالم لما توفره السفينة من نقل كميات كبيرة ومتنوعة من البضائع لمسافات بعيدة تعجز على نقلها وسائل النقل الأخرى هذا من جهة، كما يتميز نقل البضائع بحراً بانخفاض الأجرة مقارنة مع نقلها جواً أو براً من جهة أخرى.

بالإضافة إلى ذلك فإن أغلب الحمولات التي تنقل هي بضائع خطيرة، إما لكونها خطيرة بذاتها، أو لكونها مادة متممة لمادة أخرى تعد تركيباً لها. فالإحصائيات الموجودة لدى المنظمة الدولية البحرية «IMO» تبين أنه يوجد أكثر من 50% من البضائع والحمولات التي تنقل عن طريق البحر اليوم تعد خطيرة<sup>(3)</sup>.

---

على تسع مجاميع وأصناف مختلفة، بينما الجزء الخامس هو ملحق للقانون. وكل صنف تسبقه مقدمة توضح خصائص وتعريف البضاعة وتحدد الإرشادات التفصيلية حول رصها وشحنها وعزلها والدرجة التي يجب أن تكون فيها البضاعة الخطرة مقارنة مع البضائع الأخرى عند نقلها بواسطة السفينة التي تتضمن فصلها ضمن مسافات خاصة، أو ضمن مناطق معينة في السفينة، وأن مقدمة كل صنف تتضمن أيضاً المعلومات الخاصة بالإجراءات الواجبة الإلتزام أثناء شحن وتفريغ البضائع الخطرة.

(1) - تلوث المياه وعلاقته بالأسماك وصحة الإنسان، ص 2، بحث منشور على الموقع الإلكتروني:

<http://www.repository.vobabylon.edu.iq>

(2) - ش. زهية، ملتقى حول المنازعات البحرية والتلوث البحري، جريدة المساء، 14-02-2009، منشور على الموقع الإلكتروني:

<http://www.djazairess.com>

(3) - IMO and dangerous goods at sea :

[http://www.imo.org/includes/blast\\_data\\_only.asp/data-id%3D7999/IMDG\\_dangerous\\_goods\\_focus,1997](http://www.imo.org/includes/blast_data_only.asp/data-id%3D7999/IMDG_dangerous_goods_focus,1997).

نقل هذا النوع من البضائع، أدى إلى ظهور أخطار جديدة ذات درجة كبيرة في تهديد الأشخاص بالأذى، وتهديد الممتلكات بالضرر؛ لما لهذه المواد من طبيعة خطيرة. وقد أخذ هذا الموضوع طابعا جديا عندما أصبحت هذه البضائع عاملا مضرًا بالبيئة البحرية؛ فاختلاط هذه المواد الخطرة بمياه البحر يؤدي بمخاطر على الحياة البحرية، وإزالة الأضرار البحرية ليس من الأمور السهلة، فقد يتطلب وقتًا وتكاليف باهظة، فالتلوث البحري أضحي يمثل خطورة على حياة الإنسان والنبات والحيوان، وبذلك باتت حماية البيئة البحرية قضية بالغة الأهمية وأولها بالعناية والاهتمام؛ لخطورة وحساسية الأضرار التي تتعرض لها البيئة البحرية بفعل التلوث واتساع نطاقه، فتلوث البيئة البحرية يعني تلوث الكرة الأرضية بأسرها.

لذا من الواجب على كل باحث أن يدق ناقوس الخطر، وينبه إلى المخاطر الداهمة التي يخلفها نقل هذا النوع من البضائع على الأفراد والبيئة، لأن أضرارها لا تكتفي بالأجيال الحاضرة بل تتعداها إلى أجيال المستقبل الأمر الذي يستدعي دراستها وبحثها بتعمق، ومن هنا تبدو أهمية هذه الدراسة.

وبالرغم من هذه الأهمية إلا أن هذا الموضوع لم ينل نصيبه من الدراسة، فموضوع مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة يعد من الدراسات الجديدة؛ لأن أغلب الدراسات التي تناولت مسؤولية الناقل البحري للبضائع عموما، تناولته بناءً على العلاقة العقدية التي تربط شاحن البضائع مع الناقل البحري، ولكن كون هذه البضائع خطيرة يعد هذا الموضوع من الموضوعات المركبة، وبالتالي فإن مسؤولية الناقل البحري تتعدد صورها ما يجعلها مسؤولية تتصف بالتعقيد والتداخل، مما لا ريب فيه أن نطاق هذه المسؤولية لا يقف عند حد العلاقة بين الناقل البحري والشاحن، بل قد يخرج ليأخذ صورة المسؤولية غير العقدية إذا كان الضرر الحاصل من وراء نقل البضائع الخطرة قد تكبد الغير، وفكرة الغير في هذا الصدد تأخذ أشكال عدة.

والهدف المرجو من هذه الدراسة بيان مدى مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة سواء تجاه الشاحن الذي يربطه به عقد نقل بحري، وكذا مسؤولية هذا الناقل تجاه الغير. وهو ما يقودني إلى طرح الإشكالات الآتية:

هل مسؤولية الناقل البحري تعتمد على علم الناقل البحري أو ما ينبغي عليه أن يعلم بالطبيعة  
الخطرة للبضاعة؟ أم أنه مسؤول عن النتائج المترتبة على نقل البضائع الخطرة بغض النظر  
عن علمه أو عدم علمه بالصفة الخطرة للبضاعة؟ بمعنى ما مدى تأثير مسألة علم الناقل  
البحري بالطبيعة الخطرة للبضاعة على قيام مسؤوليته؟

وهل مسؤولية الناقل البحري فيما يتعلق بالبضاعة الخطرة مسؤولية قائمة على أساس  
الضرر، أم أنها مسؤولية قائمة على أساس الخطأ؟

تتطلب هذه الدراسة الاستعانة بالمنهج الوصفي الملائم للبحث في هذا الموضوع، كونه  
يتطلب نقل الأقوال والآراء والأدلة في المسألة محل البحث، وكذا المنهج المقارن الذي يقتضي  
المقارنة بين مختلف التشريعات وكذا الاتجاهات الفقهية، قصد الوصول إلى الآراء المختلفة، وكذا  
للاستفادة من تشريعات الدول التي سبقتنا في هذا المضمار عربية أم أجنبية كانت، مع الاعتماد  
الكبير على الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، فقد تميزت نصوص هذه  
القوانين المقارنة وكذا الاتفاقيات الدولية ببعض المغايرة في مضمون أحكامها وهذا ما نلمسه خلال  
الدراسة، كما استعنا بالمنهج التحليلي لتمحيص آراء الفقهاء ووجهات نظر المشرعين.

## الفصل الأول

## المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة للناقل البحري، نابعة من عقد النقل البحري، الذي يحكم مراكزها القانونية، فتقوم على أساس وجود هذا العقد، وتتصرف الآثار الناشئة عنه إلى طرفيه، وترتب في ذمة الناقل البحري حقوق والتزامات (المبحث الأول).

فإن أي إخلال من جانب الناقل البحري لالتزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع الخطرة يلقي على عاتقه المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي لحقت بالبضائع الخطرة، ومع ذلك بإمكان الناقل البحري التصل من هذه المسؤولية إذا توافر سبب من الأسباب الذي ينفي عنه المسؤولية بصدد نقل البضائع الخطرة (المبحث الثاني).

## المبحث الأول: الآثار الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع الخطرة

إن عقد نقل البضائع الخطرة يفرض التزامات متقابلة على كل من الشاحن والناقل البحري، وكون هذه البضائع ذات طبيعة خاصة، فهي تفرض على الشاحن، إضافة إلى الالتزامات التقليدية والمتمثلة في تسليم البضاعة ودفع الأجرة؛ توفير المعلومات اللازمة لمناولة ونقل هذا النوع من البضائع الذي يتصف بالخطورة، ففي الوقت الذي يعتبر الالتزام بالإعلام أحد الالتزامات الملقاة على عاتق الشاحن، يعتبر كذلك أحد حقوق الناقل البحري على الشاحن الناشئة عن عقد النقل البحري (المطلب الأول). وكأي عقد من العقود فعقد النقل البحري كما منح للناقل البحري حقوقاً، ألقى على عاتقه التزامات (المطلب الثاني).

## المطلب الأول: حق الناقل البحري في العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة

كون هذه البضائع خطرة، فإن صفتها تفرض على الشاحن التزامات غير الالتزامات التقليدية، ولكن متى يمكن القول إن هذه البضائع خطرة؟ هذا ما يدفعنا إلى رفع الغموض الذي يحيط بمفهوم البضائع الخطرة (الفرع الأول)، وبمجرد توفر هذه الصفة في البضاعة كان الشاحن ملزماً بإعلام الناقل البحري عن طبيعتها (الفرع الثاني).

## الفرع الأول: مفهوم البضائع الخطرة

بغية رفع الغموض الذي يحيط بمفهوم البضائع الخطرة، يقتضي منا الأمر تحديد معنى البضائع الخطرة، وذلك من خلال وضع تعريف لها، ولتعريفها يستلزم منا تعيين مدلولها اللغوي (أولاً)، والفقهي (ثانياً)، كما ينبغي التطرق إلى مختلف التعريفات للبضائع الخطرة في ظل القوانين والاتفاقيات الدولية (ثالثاً).

## أولاً - التعريف اللغوي للبضائع الخطرة:

لابد من التعرّيج على المعنى اللغوي للفظ "البضاعة"، وكذا المعنى اللغوي لمصطلح "الخطرة"، حتى نتمكن من الوصول لمعنى البضائع الخطرة لغة.

### أ - معنى كلمة البضاعة لغة:

البضاعة لغة جاءت من "بُضِعَ"، والبُضْعُ الشق والقطع، والبضاعة لأنها قطعت من المال، وقد "إِسْتَبْضَعْتُ" الشيء، أي جعلته بضاعة لنفسه<sup>(1)</sup>. والبِضَاعَةُ: بالكسر، والعامية تضمها السِّلَعَةُ، كما قال الزبيدي<sup>(2)</sup> في تاج العروس. وهي القطعة أو الطائفة من مال يُتَّجَرُ فيه<sup>(3)</sup>. قال الفراهيدي صاحب كتاب العين، البِضَاعَةُ ما أُبْضِعَتْ للبيع كائنا ما كان ومنه الإِبْضَاعُ والإِبْتِضَاعُ<sup>(4)</sup>. والبضاعة الطائفة من الشيء عضواً أو غيره، بِضَاعَةُ التَّاجِرِ بضاعة من ماله طائفة منه، وجمع البِضَاعَةِ بِضَاعَاتٌ وَبِضَائِعٌ. إنما سميت البضاعة بضاعةً لأنها قطعة من المال تجعل في التجارة، كما قال ابن فارس<sup>(5)</sup>.

وعلى هذا فإن معنى البضاعة في اللغة هو القطعة أو الطائفة من المال، وهي كل ما يتداول في التجارة كائنا ما كان .

### ب - معنى كلمة "خطرة" لغة:

الْحَطْرَةُ لغة جاءت مِنْ "الْحَطَرَ"، وَالْحَطَرَ بالتحريك الإِشْرَافُ على الهلاك<sup>(6)</sup>، وخوفِ التَّلْفِ والجمع أَخْطَارٌ، وَخَاطَرَ بنفسه فعل ما يكون الخوف فيه أغلب<sup>(7)</sup>.

- (1) - ناصر الدين بن عبد السيد بن علي بن المطرزي، المغرب في ترتيب المعرب، ج1، تحقيق: محمود فاخوري وعبد الحميد مختار، مكتبة أسامة بن زيد، ط1، حلب، سوريا، 1399 هـ - 1979 م، ص ص 76-77.
- (2) - محمد مرتضى الحسيني الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، ج20، تحقيق: عبد الكريم الغرياني، مطبعة الحكومة، الكويت، 1403 هـ - 1983 م، ص343.
- (3) - إسماعيل بن حامد الجوهري، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، تحقيق: محمد محمود تامر، دار الحديث، القاهرة، مصر، 1430 هـ - 2009 م، ص98؛ محمد مرتضى الحسيني الزبيدي، المرجع و الموضوع السابقان؛ محمود محمد الطناحي، من أسرار اللغة في الكتاب والسنة، معجم لغوي ثقافي، ج1، دار الفتح، ط1، عمان، الأردن، 1428 هـ - 2008 م، ص147؛ رجب عبد الجواد إبراهيم، معجم المصطلحات الإسلامية في المصباح المنير، دار الثقافة العربية، ط1، القاهرة، مصر، 1423 هـ - 2002 م، ص31.
- (4) - الخليل بن أحمد الفراهيدي، كتاب العين، ج1، تحقيق: عبد الحميد الهنداوي، دار الكتب العلمية، ط1، بيروت، لبنان، 1424 هـ - 2003 م، ص144.
- (5) - أحمد بن فارس بن زكرياء، معجم مقاييس اللغة، ج1، تحقيق: عبد السلام محمد هارون، دار الفكر، ط2، د.م.ن، 1399 هـ - 1989 م، ص254-256.
- (6) - إسماعيل بن حامد الجوهري، المرجع السابق، ص328؛ ناصر الدين بن عبد السيد بن علي بن المطرزي، المرجع السابق، ص260؛ مجد الدين يعقوب محمد بن الفيروز آبادي، القاموس المحيط، تحقيق: محمد نعيم العرقوسي، مؤسسة الرسالة، ط8، بيروت، لبنان، 1426 هـ - 2005 م، ص386؛ أحمد بن محمد بن علي الفيومي المقرئ، المصباح المنير، مكتبة لبنان، بيروت، لبنان، 1404 هـ - 1987 م، ص66؛ محمد مرتضى الحسن الزبيدي، المرجع السابق، 1392 هـ - 1972 م، ج11، ص197؛ معجم اللغة العربية بالقاهرة، المعجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، ط1، القاهرة، مصر، 1425 هـ - 2004 م، ص60.
- (7) - أحمد بن محمد بن علي الفيومي المقرئ، المرجع والموضوع السابقان.



ويذكر صاحب لسان العرب: أن الخَطْرَ الإِشْرَافُ على هَلَكَةِ وخَاطَرَ بِنَفْسِهِ، يُخَاطِرُ، أَشْفَى بها على خَطَرٍ هَلِكٍ أو نَيْلٍ مُلْكٍ<sup>(1)</sup>.

والخَطِرَةُ هي التي تشكل خُطُورَةً أي وجود خطر محفوفة بالمخاطر<sup>(2)</sup>، والخطرة هي التي لها القدرة على إلحاق الضرر<sup>(3)</sup>.

وعليه فإن المعنى اللغوي لكلمة "الخَطِرَةُ"، هو الإِشْرَافُ على الهلاك ووقوع الضرر، وبالنظر إلى المعنى اللغوي لكلمتي "البضاعة و الخطرة"، يمكن القول أن معنى البضائع الخطرة في اللغة عبارة عن كل الأشياء القابلة للتداول عن طريق التجارة كائنا ما كان، والتي قد تؤدي إلى الهلاك وإلحاق الضرر.

### ثانيا - التعريف الاصطلاحي للبضائع الخطرة:

تعريف الشيء الخطر من الموضوعات التي أثارت جدل واختلاف، حيث أنه أثير أول مرة عند تحديد الأشياء التي تخضع إلى المسؤولية التي تنص عليها المادة 1384 من القانون المدني فرنسي فمن الفقهاء<sup>(4)</sup> من اعتبر الأشياء خطرة بطبيعتها، وأن صفة الخطورة متلازمة معها، وتتبع منها، وتحيط بها، فتكتسب هذه الخطورة بحكم تكوينها أو تركيبها، فلا يمكن أن تصنع إلا خطرة حتى تقي بالعرض المقصود منها؛ لأن فعاليتها تكمن في خطورتها، فوجد أن هذا الاتجاه قد ضيق من مفهوم الأشياء الخطرة، عند حصر خطورة الأشياء في طبيعتها. في حين ذهب جانب آخر من الفقه<sup>(5)</sup> واعتبر أن الأشياء خطرة إما بطبيعتها أو بالنسبية لظروفها

(1) - محمد بن مكرم بن منظور، لسان العرب، تحقيق: عبد الله على الكبير وآخرون، دار المعارف، القاهرة، مصر، د.ت.ن، ص1197.

(2) - PAUL Robert, Le petit robert, Nouvelle édition Millésime, Paris, France, 2012, p614.

(3) - PAUL Robert, Ibid.

(4) - سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج2، في الالتزامات، مج2، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، منشورات مكتبة صادر، ط5، بيروت، لبنان، 1989، ص1060؛ محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، دراسة مقارنة، ج1، دار الوفاء، ط1، مصر، 2009، ص79.

(5) - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج1، مج2، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، ط3، بيروت، لبنان، 1998، ص ص1237-1238، فقرة 731؛ يحي أحمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1992، ص105؛ منذر الفضل، النظرية العامة للالتزامات، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية الوضعية، ج1، مصادر الالتزام، دار الثقافة، عمان، الأردن، 1996، ص ص487-488؛ سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2005، ص296.

وملابساتها، فهذا الاتجاه اعتبر أن الأشياء تكون خطرة في حالتين، إما بطبيعتها، كما أنها قد لا تكون خطرة بطبيعتها ولكنها قد تصبح خطرة في ظروف معينة، إذا كانت في وضع أو في حالة تسمح بأن تحدث ضرراً<sup>(1)</sup>. ذلك لأن الأشياء الخطرة تحمل في طياتها، وبين عناصرها مسببات الخطر، الذي ما يلبث أن يظهر بمجرد اتصال عناصرها وتفاعلها مع العوامل الخارجية التي تؤثر فيها، فتصبح الأشياء خطرة، فهذا الاتجاه وسع في مفهوم الشيء الخطر ولم يحصر خطورته في طبيعته فقط.

وبناء على ذلك سنقسم دراسة التعريف الفقهي للبضائع الخطرة إلى:

#### أ - التعريف الضيق للبضائع الخطرة:

إن التعريف الضيق يقوم على فكرة مفادها أن البضائع الخطرة، هي تلك البضائع التي بسبب طبيعتها وخواصها قد تؤدي إلى تعريض أرواح المسافرين إلى الخطر، أو تجعل السفينة في وضع خطر، وإن مثل هذا التعريف الضيق يقتصر على البضائع الخطرة مادياً أو فيزيائياً<sup>(2)</sup>.

#### ب - التعريف الواسع للبضائع الخطرة:

لا تستلزم خطورة البضائع الخطرة أن تكون طبيعية أي فيزيائية ناتجة من البضائع ذاتها<sup>(3)</sup>، بل إن البضاعة تكون خطرة استناداً إلى المفهوم الواسع، وذلك بالنظر إلى الظروف التي تحصل عند نقل البضاعة<sup>(4)</sup>.

وعلى هذا يمكن تعريف البضائع الخطرة أنها البضائع التي ينشأ عنها أضرار بسبب طبيعتها، فصفة الخطورة ترجع إلى تركيبها أو تكوينها المادي أو الفيزيائي، كما أنها تكون خطرة إذا اتصلت عناصرها وتفاعلت مع العوامل الخارجية المحيطة بها.

(1) - عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص1238، فقرة 731.

(2) - MARKO A. Pavliha , Implied terms of voyage charters , A thesis submitted for the degree of doctor of civil Law, Institute of comparative Law, Faculty of Law, MC Gill Universty, Montreal, Canada, 1991, p252 .

(3) - RAOUL Colinvaux, Carver carriage by sea, Setevens and sons I tol, Thirteenth Edition, Vol 2, London, 1982, p1113.

(4) - CHANG Lu, Op.cit, p37.

## ثالثا - التعريف القانوني للبضائع الخطرة:

انعكست أهمية البضائع الخطرة في وضع أحكام منظمة لنقلها، سواء على الصعيد الداخلي أو الدولي، وعلى هذا الأساس سنورد تعريف البضائع الخطرة في ظل الاتفاقيات أو المعاهدات الدولية، وكذا في ظل القوانين المقارنة.

## أ- على صعيد الاتفاقيات الدولية:

فقد عرفت لنا الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح « SOLAS »، في الفصل السابع منها، الذي عالج بشكل حصري نقل البضائع الخطرة؛ البضائع الخطرة أنها: "المواد، والأشياء، والأجسام المصنفة في القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة IMDG " (1). والملاحظ على هذه الاتفاقية أنها لم تضع تعريفا دقيقا للبضائع الخطرة، وإنما عرفت من خلال حصرها في المواد المصنفة في القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة « IMDG »، وهذا الأخير يعاب عليه أنه لم يعرف لنا البضائع الخطرة، وإنما اكتفى بتصنيف وبتعداد المواد الخطرة فقط .

وفي الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن والمعروفة باتفاقية « MARPOL »، نجد أن مفهوم البضائع أو المواد الخطرة لم يتم تعريفه، ولكن بالمقابل عرفت لنا هذه الاتفاقية المواد الضارة بأنها: "أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر، أو الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية" (2).

ونجد أن البضائع الخطرة عرفت في ظل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرا « HNS » أنها أية مواد ولوازم وأدوات منقولة على متن سفينة باعتبارها بضاعة، والمدرجة في كل من المدونة الدولية للبضائع الخطرة وكذا الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، وكذا المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة، والمتمثلة في الزيوت والمواد السائلة الضارة والخطرة والغازات المسيلة والمواد ذات السمات الكيميائية الخطرة (3).

(1) - paragraphe n°2 de la première règle.

(2) - الفقرة الثانية من المادة الثانية من الاتفاقية الدولية لمنع تلوث من السفن (اتفاقية MARPOL).

(3) - المادة الأولى الفقرة 5 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر المتعلق بنقل البضائع الخطرة والضارة عن طريق البحر.

هنا نتسأل حول إذا ما كان هذا التمثيل أو التحديد الذي جاءت به هذه الاتفاقيات يستوعب مفردات البضائع الخطرة كلها؟ ذلك أن التحديد والتمثيل لا يتلاءم وطبيعة البضاعة الخطرة، التي تزداد من وقت لآخر مع التطور الراهن؛ لذلك فإن أي تحديد للبضائع الخطرة لا يمكن أن يكون شاملا لكل البضائع الخطرة.

### ب- على صعيد التشريعات المقارنة:

جاءت التشريعات المقارنة في تعريفها للبضائع الخطرة متنوعة ومتعددة، فمنهم من عرفها في ظل قوانين خاصة تنظم نقل البضائع الخطرة، وفي غياب هذه النصوص الخاصة هناك من عرفها في ظل قانون البيئة تحت مصطلح "المواد الخطرة".

فقد عرف المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 90-79 الذي يتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة<sup>(1)</sup>، في نص المادة 2 منه أنه يعد خطراً بمفهوم هذا المرسوم، كل منتج أو مادة تعرض للخطر أو تسبب أضراراً مادية أو تؤذي الصحة، كما عرف المادة الخطرة<sup>(2)</sup> أنها: "كل منتج وبضاعة يعرضان إلى الخطر أو يسببان أضراراً أو يضران بالصحة، السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية".

وعرف المشرع المغربي البضائع الخطرة في القانون رقم 05-30<sup>(3)</sup> الذي يتعلق بنقل البضائع الخطرة، وذلك في المادة 1/1 أنها: "المواد أو الأشياء أو الأجسام التي يمكن أن تلحق بطبيعتها ضرراً بالأشخاص أو الممتلكات أو البيئة".

وورد في القانون التونسي رقم 37 لسنة 1997<sup>(4)</sup>، الذي يتعلق بنقل المواد الخطرة في الفصل الثاني من الباب الأول المعنون بالأحكام العامة، أن المقصود بالمواد الخطرة كل الأشياء

(1) - المؤرخ في 2 شعبان عام 1410 هـ الموافق 27 فبراير سنة 1990 م، ج.ر. العدد 10، الصادر في 10 شعبان عام 1410 هـ الموافق 7 مارس سنة 1990 م، الملغى بموجب المادة 24 من مرسوم تنفيذي رقم 03-452، مؤرخ في 7 شوال عام 1424 هـ الموافق 1 ديسمبر 2003 م، يحدد الشروط الخاصة والمتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج.ر. العدد 75، الصادر 3 شوال عام 1424 هـ الموافق 7 ديسمبر سنة 2003 م.

(2) - المادة 1/2 من المرسوم التنفيذي 03-452 الذي يحدد الشروط الخاصة والمتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات.

(3) - ظهير الشريف رقم 1-11-37، مؤرخ في 29 جمادى الآخرة عام 1432 هـ الموافق 2 يونيو سنة 2011 م، بتنفيذ القانون رقم 05-30 المتعلق بنقل البضائع الخطرة عبر الطرق، ج.ر. عدد 5956، الصادر بتاريخ 27 رجب عام 1432 هـ الموافق 30 يونيو سنة 2011 م.

(4) - قانون رقم 37 لسنة 1997، مؤرخ في 26 محرم عام 1418 هـ الموافق 2 جوان سنة 1997 م، يتعلق بنقل المواد الخطرة عبر الطرق، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية العدد 45، الصادرة في 30 محرم عام 1418 هـ الموافق 6 جوان سنة 1997 م.

والمستحضرات التي تحتوي على هذه المواد، والتي من شأنها الإضرار بالأشخاص والممتلكات والبيئة.

كما عرف المشرع السوري في قانون حماية البيئة البحرية من التلوث<sup>(1)</sup>، أن البضائع الخطرة هي: "المواد التالية التي تندرج تحت تعريف البضائع الخطرة المصنفة في المدونة الدولية، وقد يتم شحنها في السفن وتناولها وتخزينها أو نقلها براً بواسطة السيارات أو القطارات من المرفأء السورية، وتتمثل في المواد المتفجرة، والغازات المضغوطة، والسوائل القابلة للاشتعال، والمواد القابلة للاحتراق، والمواد المؤكسدة، والمواد السامة، ومواد المشعة، ومواد تسبب تآكل، وأية مواد خطيرة أخرى". وهذا ليس تعريفاً بل تحديداً للبضائع الخطرة.

وجاء في قانون حماية وتحسين البيئة العراقي<sup>(2)</sup> في المادة 13/2 منه بالقول إنها: "المواد التي تضر بصحة الإنسان عند إساءة استخدامها، أو تؤثر تأثيراً ضاراً في البيئة، مثل العوامل الممرضة أو المواد السامة أو القابلة للانفجار أو الاشتعال أو ذات إشعاعات المؤنفة أو الممغنطة".

وهو نفس التعريف الذي أورده المشرع المصري في المادة 18/1 من قانون البيئة<sup>(3)</sup>، والمشرع الفلسطيني في قانون حماية البيئة<sup>(4)</sup> في المادة 10/1، والمشرع الإماراتي في المادة

(1)- قانون رقم 9 لسنة 2006، الصادر في 24 محرم عام 1427 هـ الموافق 23 فبراير سنة 2006 م، بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث.

(2) - المادة 6/1 من القانون رقم 27 لسنة 2009، الصادر في 26 ذو الحجة عام 1430 هـ الموافق 13 ديسمبر سنة 2009 م، بشأن حماية وتحسين البيئة، الوقائع العراقية العدد 4142، الصادر في 14 رجب عام 1431 هـ الموافق 25 جوان سنة 2010 م.

(3) - قانون رقم 4 لسنة 1994، الصادر في 15 شعبان عام 1414 هـ الموافق 27 يناير سنة 1994 م، بإصدار قانون في شأن البيئة، ج.ر العدد 5، الصادر في 22 شعبان عام 1414 هـ الموافق 3 فبراير سنة 1994 م، المعدل والمتم بالقانون رقم 09 لسنة 2009، المؤرخ في 30 صفر عام 1430 هـ الموافق 25 فبراير سنة 2009 م، ج.ر العدد 9 مكرر، الصادر في 5 ربيع الأول عام 1430 هـ الموافق 1 مارس سنة 2009 م.

(4) - قانون رقم 7 لسنة 1999، الصادر في 20 رمضان عام 1420 هـ الموافق 28 ديسمبر 1999 م، بشأن البيئة، الوقائع الفلسطينية العدد 32، الصادر في 25 ذو القعدة عام 1420 هـ الموافق 29 فبراير سنة 2000 م.

24/1 من القانون رقم 24 لسنة 1999 في شأن حماية البيئة وتنميتها<sup>(1)</sup>، كما أورده المشرع القطري في المادة 20/1 من قانون حماية البيئة<sup>(2)</sup>.

كما عرف المشرع القطري الحمولة الخطرة في القانون رقم 29 لسنة 1966<sup>(3)</sup> بأنها: "المواد التي تصبح خطرًا إذا تفاعلت مع الماء أو الهواء، والمواد المتلفة لغيرها، والمواد التي تتصاعد منها غازات أو أبخرة، والمواد السامة فيما عدا المواد الطبية، والمواد المساعدة بشدة على الاحتراق، والمواد القابلة للاشتعال تلقائيًا، والمواد الصلبة السريعة الالتهاب، وجميع المواد والبضائع الأخرى التي يصدر بها قرار من وزير المواصلات والنقل".

وعرف المشرع الأردني المواد الخطرة<sup>(4)</sup> أنها: "أي مادة بسيطة أو مركبة أو مخلوطة أو نفايات أي منها سواء كانت طبيعية أو مصنعة تشكل خطورة على البيئة أو على أي من عناصرها وعلى سلامة الكائنات الحية...".

وعرف القانون الفرنسي رقم 84-810<sup>(5)</sup> البضائع الخطرة؛ أنها المواد التي تعرف بأنها خطرة في الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار « SOLAS ». فالمشرع الفرنسي من خلال هذا النص قام بإحالة مسألة تعريفها للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح

(1) - الصادر في 8 رجب عام 1420 هـ الموافق 17 أكتوبر سنة 1999م، ج.ر العدد 340، المعدل بالقانون رقم 11 لسنة 2006 الصادر في 4 ربيع آخر عام 1427 هـ الموافق 7 مايو سنة 2007م.

(2) - مرسوم بقانون رقم 30 لسنة 2002، المؤرخ في 22 رجب عام 1423 هـ الموافق 29 سبتمبر سنة 2002م، بإصدار قانون البيئة، ج.ر العدد 11، الصادر 27 رمضان عام 1423 هـ الموافق 1 ديسمبر سنة 2002م.

(3) - الفقرة ج من المادة 42 من مرسوم بالقانون رقم 29 لسنة 1966، الصادر في 8 شعبان عام 1386 هـ الموافق 22 نوفمبر سنة 1966م، يتعلق بتنظيم موانئ قطر البحرية، ج.ر العدد 7، الصادر في 10 رمضان عام 1385 هـ الموافق 1 يناير سنة 1966م، المعدل بالقانون رقم 17 لسنة 2015 الصادر في 4 ذو القعدة عام 1436 هـ الموافق 19 أغسطس سنة 2015 م، ج.ر العدد 16، الصادر في 17 ذو الحجة عام 1436 هـ الموافق 30 سبتمبر سنة 2015 م.

(4) - في المادة 5/2 من القانون رقم 24 لسنة 2005، الصادر في 13 محرم عام 1426 هـ الموافق 22 فبراير سنة 2005م، الذي يتعلق بنظام إدارة المواد الضارة والخطرة وتداولها، ج.ر العدد 4702، الصادر في 20 صفر عام 1426 هـ الموافق 31 مارس سنة 2005م.

(5) - Article 1 paragraphe 25 de décret n° 84-810 du 30 Aout 1984 relatif à la vie humaine, A l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, Modifié par article 2 de décret n° 2014-1428 du 1 décembre 2014.

في البحار. كما عرف المشرع الفرنسي للبضائع الخطرة<sup>(1)</sup> في النظام المتعلق بنقل ومناولة البضائع الخطرة في الموانئ البحرية<sup>(2)</sup>.

أما قانون البيئة<sup>(3)</sup> الإنجليزي فقد عرف المواد الخطرة أنها المواد الكيميائية والنفايات والغازات والمواد المشعة التي تضر بالبيئة.

ونجد أن قانون نقل البضائع الخطرة الكندي عرفها، أنها المواد أو المنتجات أو الأشياء التي تنتمي أو بموجب الأنظمة المعمول بها إلى الأصناف المدرجة في المرفق<sup>(4)</sup>.

ومن خلال عرض مختلف التعاريف التشريعية للبضائع أو المواد الخطرة يبدو لنا أن هناك من أورد هذه المواد على سبيل الحصر، في حين أن بعض التشريعات العربية كالتشريع المتعلق بحماية البيئة سواء المصري أو الإماراتي أو القطري أو العراقي أو الفلسطيني، أوردوا هذه المواد على سبيل المثال لا على سبيل الحصر، إيماناً منهم أن هذا التعداد لا يمكن حصره وأنه قابل للتطور بتطور الذي يشهده العالم، والذي له أثر كبير في إنتاج أنواع جديدة من هذه المواد الخطرة.

إن تعريف البضائع الخطرة، وإن اختلف من حيث المنطوق أو من حيث التعداد أو الصياغة إلا أنها اتفقت على فكرة أساسية، وهي أن البضائع الخطرة ضررها يصيب الإنسان وممتلكاته ولن يخص تهديد هذه البضائع سلامة الإنسان وممتلكات فقط بل يمتد إلى بيئته، فالنقل

(1)-Au titre du présent règlement, l'expression marchandises dangereuses désigne les marchandises dangereuses définies ci-après :

« On entend par marchandises dangereuses : les marchandises mentionnées dans le code IMDG lorsque transportées en colis. Les produits chimiques liquides dangereux mentionnés au chapitre 17 du recueil IBC lorsque transportés en vrac. Les gaz liquéfiés mentionnés au chapitre 19 du recueil lorsque transportés en vrac. Les matières solides appartenant au groupe B du Code IMSBC lorsque transportées en vrac. ».

(2)-Annexe à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, Modifié en dernier lieu par l'arrêté du 9 décembre 2010, JORF du 29 décembre 2010.

(3)-Environnement acte 2008, gazette n°80 of 5 th décembre 2008.

(4)-Article 2 paragraphe 11 du loi 1992 sur transport des marchandises dangereuses, Ch 34, Modifié le 26 février 2015.

غير المراقب لهذه النوع من البضائع، قد يؤثر ويمس بجميع الموارد البحرية، وهذا الأثر ينعكس في الحاضر والمستقبل وهذا فيه دلالة على جسامه خطرها لهذا نجد معه العديد من التشريعات تناولتها بنوع من التفصيل والتنظيم.

### الفرع الثاني: إعلام الشاحن للناقل عن الطبيعة الخطرة للبضاعة

فرضت التشريعات الالتزام بإعلام الناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة على عاتق الشاحن، ونظمته بنصوص قانونية، وعليه فإن دراسة هذا الالتزام تقتضي منا التطرق إلى تعريف الالتزام بالإعلام بصفة عامة (أولاً)، وبعدها إلى تجسيد التزام الشاحن بإعلام الناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة في كنف القوانين البحرية المقارنة وكذا الاتفاقيات الدولية (ثانياً).

#### أولاً: تعريف الالتزام بالإعلام

الالتزام بالإعلام اصطلاحاً هو: "التزام سابق على التعاقد، يتعلق بالالتزام أحد المتعاقدين بأن يقدم للمتعاقد الآخر عند تكوين العقد البيانات اللازمة لإيجاد رضا سليم كامل متور على علم بكافة تفاصيل هذا العقد"<sup>(1)</sup>.

#### ثانياً: تجسيد الالتزام بالإعلام بالطبيعة الخطرة للبضائع في ظل القوانين والاتفاقيات الدولية

إن واجب الإعلام وتقديم المعلومات، ما هو إلا التزام منطقي، من أجل التنفيذ الحسن للعقد، وذلك أخذاً بعين الاعتبار أن العقود تنفذ بحسن نية<sup>(2)</sup>، فالقانون يعاقب على الغلط<sup>(3)</sup>

(1) - عمر محمد عبد الباقي، الحماية العقدية للمستهلك، منشأة المعارف، ط2، القاهرة، مصر، 2008، ص189.

(2) - مراد بسعيد، قواعد روتردام 2008، أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، العدد2، السنة الثالثة، مج6، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، 2012، ص363.

(3) - طبقاً لنص المادة 81 من الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل و المتم، وقد جاء فيها أنه: "يجوز للمتعاقد الذي وقع في غلط جوهري وقت إبرام العقد، أن يطلب إبطاله"، تقابلها المادة 120 من القانون المدني الليبي والمادة 121 من القانون المدني السوري.



والتدليس<sup>(1)</sup>. فمن حق الناقل أن يطلب من الشاحن أن يعلمه بالبيانات والمعلومات التي تكفل له التعاقد عن بصيرة، وأن يتمتع عن كتمان عمدي لأية معلومة من شأنها التأثير على رضاه.

فتبادل المعلومات بين الشاحن والناقل البحري أمر مهم جدا لتنفيذ عقد النقل البحري، لاسيما في حالة البضائع الخطرة، فالتزام الشاحن بتزويد الناقل البحري بالمعلومات حول البضائع يضمن التنفيذ السليم لعقد النقل<sup>(2)</sup>، فهذه البيانات المصرح بها تسمح للناقل بتعيين وتحديد ذاتية الشيء المنقول<sup>(3)</sup>، وكذا تمكين الناقل من اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة، وضمان سلامتها من التعرض للهلاك أو التلف<sup>(4)</sup>.

وقد تناولت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع<sup>(5)</sup>، التزام الشاحن بالإعلام عن الصفة الخطرة للبضاعة، وذلك من خلال المادة 2/13 والتي جاء فيها: "إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة إلى ناقل فعلي، كان عليه أن يخطر به بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر بالاحتياطات الواجب اتخاذها".

وفي هذا الصدد أوجبت المادة 2/205 من قانون التجارة البحري المصري<sup>(6)</sup> الشاحن بإعلام الناقل البحري بالطبيعة الخطرة للبضاعة، والتي جاء فيها: "إذا كانت البضاعة خطيرة أو قابلة

(1) - طبقا لنص المادة 86 من القانون المدني الجزائري: "يجوز إبطال العقد للتدليس إذا كانت الحيل التي لجأ إليها أحد المتعاقدين أو النائب عنه، من الجسامة بحيث لولاها لما أبرم الطرف الثاني العقد. ويعتبر تدليسا السكوت عن واقعة أو ملابسة إذا ثبت إلى المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لو علم بتلك الواقعة أو هذه الملابسة"؛ المادة 126 من القانون المدني السوري؛ المادة 125 من القانون المدني الليبي؛ المادة 90 من القانون المدني البحريني؛ المادة 125 من القانون المدني المصري.

(2) - WEI Hou, La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises , Thèse en vue de l'obtention du doctorat en droit, Faculté de droit et science politique, école doctorale sciences juridiques et politiques, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, France, 2010, p363.

(3) - نصيرة بوحدي، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في المواني الجزائرية، رسالة ماجستير، فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، 2002، ص80.

(4) - عبد الرحمان ذياب عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، منشورات الجامعة الأردنية عمادة البحث العلمي، ط1، الأردن، 2001، ص75.

(5) - الموقعة بهامبورغ عام 1978 م المسماة بقواعد هامبورغ. وهي من الاتفاقيات التي لم تنظم إليها الجزائر.

(6) - قانون رقم 8 لسنة 1990، صدر في 26 رمضان عام 1410هـ الموافق 21 ابريل سنة 1990م، بإصدار قانون التجارة البحري.

للالتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضاعة للتحذير من خطورتها، وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً".

كما أُلزمت المادة 2/219 من قانون التجارة البحري السوري<sup>(1)</sup> الشاحن بإخطار الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة أو قابليتها للاشتعال أو الانفجار، وأُوجبت عليه أن يدون على البضاعة ما يشير للتحذير من خطورتها، وكيفية الوقاية منها.

أما في ظل أحكام القانون العراقي فإنه استناداً إلى المادة 1/62 من قانون النقل العراقي<sup>(2)</sup> يوجب على المرسل التزاماً بأن يخبر الناقل عند تسليمه البضاعة بطبيعتها الخطرة، وكذلك عليه أن يخبره ويعلمه بالاحتياطات الواجب اتخاذها عند الاقتضاء.

وبناء على ما تقدم لم يلزم القانون شاحن البضائع الخطرة، بتقديم بيانات البضاعة، ومدى خطورتها وحسب بل تعدى ذلك إلى أنه أُلقي على عاتقه واجباً آخر يتمثل في أن يخبره ويعلمه بالاحتياطات الواجب اتخاذها عند الاقتضاء.

وكذلك من خلال نص المادة 6/4 من اتفاقية بروكسل<sup>(3)</sup>، وكذا القوانين المقارنة<sup>(4)</sup> محل دراستنا يتبين لنا أنه يقع على عاتق الشاحن التزام يتمثل بعدم شحن البضائع الخطرة من دون

(1) - القانون رقم 46 / 2006، الصادر في 14 ذو القعدة عام 1427 هـ الموافق 5 ديسمبر سنة 2006م، المتضمن قانون التجارة البحري.

(2) - قانون رقم 80 لسنة 1983، المؤرخ في 18 شوال عام 1403 هـ الموافق 28 يوليو سنة 1983 م، المتضمن قانون النقل، الوقائع العراقية العدد 2953، الصادر في 29 شوال عام 1403 هـ الموافق 8 أغسطس سنة 1983 م.

(3) - والتي جاء فيها أن: "البضائع القابلة لالتهاب 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 تفرغها، 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 بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو شحنتها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها، أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارة البحرية العمومية عند الاقتضاء؛ وقد انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964.

(4) - المادة 778 من أمر رقم 76 - 80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ الموافق 23 أكتوبر سنة 1976م، والمتضمن القانون البحري، ج.ر العدد 29، الصادر في 21 ربيع الثاني عام 1397 هـ الموافق 10 أبريل سنة 1977م. المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10-04، مؤرخ في 5 رمضان عام 1431 هـ الموافق 15 غشت سنة 2010م، ج.ر العدد 46، الصادر في 8 رمضان عام 1413 هـ الموافق 18 غشت سنة 2010م. وقد جاء فيها: "إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع مخطرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفتها ونوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو مباشر أو بصفة

إعلام الناقل البحري مسبقاً عن الصفة الخطرة للبضاعة. لا جدال في أن كل من اتفاقية هامبورغ واتفاقية بروكسل وكذا القوانين المقارنة ألقت على عاتق الشاحن التزاماً بإعلام الناقل، وإخطاره بما يتعلق بالطبيعة الخطرة وخواص البضاعة المشحونة؛ لذا فالسؤال الذي يطرح نفسه في هذا الصدد، متى يعد الشاحن قد نفذ التزامه بالإعلام الخاص عن طبيعة البضاعة الخطرة؟.

إن الإجابة عن هذا السؤال يمكن التوصل إليها من خلال التعرف على الكيفية التي يتم بها إعلام الناقل بالطبيعة الخطرة للبضائع.

على الشاحن أن يضع لاصقاً أو بطاقة بشكل دقيق على البضاعة الخطرة، وأن يقوم بوصفها وصفاً دقيقاً في وثائق الشحن، وعليه أن يبين للناقل البحري خصائص البضاعة الخطرة استناداً إلى القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة « IMDG » .

ويجب أن تحمل حاويات البضائع الخطرة على علامات تعرف هذه البضائع بالاسم التقني تحديداً، فالاسم التجاري وحده غير مقبول، وهذه اللاصقات أو العلامات الموضوعة على حاويات البضائع يجب أن تظهر بوضوح الطبيعة الخطرة للبضائع<sup>(1)</sup>.

فبناءً على تصريح الشاحن عن الطبيعة الخطرة لهذه البضاعة، يمكن تصنيف هذه البضائع في واحدة من الأصناف التسعة<sup>(2)</sup> المحددة في القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة « IMDG »، وتحديد كافة الشروط اللازمة لنقل هذا الصنف من البضائع الخطرة؛ لأن كل صنف من الأصناف التسعة يتطلب شروطاً خاصة به فيما يخص التعبئة والتغليف، ووضع العلامات

---

غير مباشرة عن تحميلها. وإذا كان بعض من هذه البضاعة، محملاً على متن السفينة بمعرفة وموافقة الناقل وأصبح يشكل خطراً على السفينة أو الحمولة فإنه يمكن تنزيله بنفس الشكل أو إتلافه أو جعله غير ضار من طرف الناقل دون أية مسؤولية على الناقل ما لم تترتب عن ذلك خسائر مشتركة إذا كان لها محل؛ تقابلها المادة 223 من قانون التجارة البحري السوري؛ والمادة 271 من القانون التجاري البحري للإمارات العربية المتحدة؛ والمادة 181 من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة 149 من القانون البحري القطري؛ والمادة 209 من قانون التجارة البحري المصري.

(1) - Règle 4 paragraphe 1 et 2 de code maritime international des marchandises dangereuses, vol 1, Introduction général, annexe1, emballage, 2012.

(2) - فقد صنف القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة في القاعدة 2 منه، البضائع الخطرة إلى تسعة أصناف تتمثل في المواد المتفجرة، والغازات، والمواد القابلة للاشتعال، والمواد المؤكسدة، والمواد السامة، والمعدية، والمشعة، والمسببة لتآكل، و مواد خطرة أخرى.

والتستيف على متن السفن...<sup>(1)</sup>. وأن يقوم بتحذيره وإعلامه على نحو دقيق من حيث أن الناقل البحري بإمكانه أن يستوعب تلك المعلومات والتحذيرات الصادرة من الشاحن، ومن ثم يعد الشاحن قد نفذ التزامه بالإعلام<sup>(2)</sup>.

واللافت للانتباه في هذا الصدد أن علم الناقل البحري بالصفة الخطرة للبضاعة، يتحدد على أساس ما أثبتته العلم والتقدم التكنولوجي من كون أن هذه المادة المعينة تتصف بالخطورة أم لا، ومن ثم فعلم الناقل البحري بالصفة الخطرة للبضاعة يتحدد على أساس ما هو متاح ومتوفر من معلومات العلمية الدالة على ذلك<sup>(3)</sup>، أما إذا كانت المعلومات التي يقدمها الشاحن غير كافية لإثبات وتحديد كون البضاعة خطرة أو كانت غير تقنية على تأكيد الصفة الخطرة، فإن الناقل البحري لا يعد والحالة هذه على علم كامل بالصفة الخطرة وما كان رضي بنقلها<sup>(4)</sup>. فإن توفير العلم بطبيعة البضاعة للناقل يعد كافياً للقول بوفاء الشاحن بالتزامه بالتقدم ببيانات صحيحة وكافية عن الشحنة<sup>(5)</sup>.

(1)-SEGUINEAU Julie, Le transport de marchandises dangereuse Par porte – conteneurs, Master II en droit Maritime et Des Transports, Centre de droit Maritime et Des Transports, faculté de droit et de science politique, D'AIX- Marseille, Université Paul Cézanne, Aix –Marseille, France, 2007- 2008, p36.

(2)- وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2015، ص57.

(3) Exemples de descriptions de marchandises dangereuses :

-« ACIDE FORMIQUE, classe 8, N°ONU 1779, groupe d'emballage II »

-« ACROLINE, STABILISEE, classe 6.1, N°ONU 1092, groupe d'emballage I, (3), POLLUANT MARIN »

-« LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. (éthanol et dodécylphénol). Classe 3.2, N°ONU 1993, groupe d'emballage II, (-18°C c.f), POLLUANT MARIN »

-« PESTICIDE ORGANOCHLORE, SOLIDE, TOXIQUE (Aldrine 19%), classe 6.1, N°ONU 2761, groupe d'emballage III, POLLUANT MARIN »

(4)-MELTEM Deniz Güner-Özbek, Op.Cit, p101.

(5)- نادر محمد إبراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية، مصر، 2003، ص32.

وذلك ما حسمه حكم التحكيم<sup>(1)</sup> بإشارته إلى أن مجهر السفينة، يعلم بدرجات خطورة البضائع من مجرد إدلاء الشاحن باسمها العلمي، وذلك أن المجهز ووكيله يفترض فيهم العلم بما يعرف بالمدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة.

وفي الأخير يمكن القول إن هذا الإخطار من قبل الشاحن للناقل البحري غايته الرئيسية إعطاء الناقل البحري الفرصة إما لأن يقبل أو يرفض نقل البضائع كونها خطرة، فلاشك أنه من مصلحة الناقل قبل أن يقدم على نقل البضائع، أن يعرف مكامن الخطورة التي تعصف به إذا لم يمتثل إلى التعليمات والتوجيهات المتعلقة بالطرق الصحيحة لنقل هذا النوع من البضائع لتجنب أضرارها.

### المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

إذا كان الناقل البحري قد أخطر وأعلم من قبل الشاحن عن الطبيعة الخطرة للبضاعة، فإن الشاحن يعد أنه قد نفذ التزامه بالإخطار والإعلام عن الصفة الخطرة، فيكون الناقل البحري على علم كامل بالطبيعة الخطرة للحمولة، وعند رضاه وموافقته على نقل البضائع الخطرة على الرغم من علمه بطبيعتها، تقع على عاتقه التزامات، بحسب مراحل تنفيذ عقد النقل البحري، تبدأ من حين استلام البضائع الخطرة في ميناء الشحن، قبيل انطلاق الرحلة البحرية (الفرع الأول).

ونظرا لطبيعة الخاصة لهذه البضاعة؛ تفرض عليه التزامات خاصة طوال الرحلة البحرية إلى حين تسليمها إلى وجهتها المقصودة (الفرع الثاني).

وتجدر الإشارة إلى أن هناك من التشريعات من وضعت بالتفصيل التدابير المتعلقة بنقل الحمولات الخطرة، فنجد أن المشرع الفرنسي قد نظم عملية تفريغ المواد الخطرة وذلك في نظام خاص يتعلق بنقل ومناولة البضائع الخطرة في الموانئ البحرية<sup>(2)</sup>. أما في القانون العراقي فإن

(1) - حكم التحكيم رقم 2 الصادر عن مركز الإسكندرية البحري الدولي في 13 / 09 / 2001؛ نقلا عن نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص ص 32-33.

(2) -arrêté du 9 décembre 2010, portant modification du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuse dans les ports maritimes, jorf du 29 décembre 2010.

تعليمات الموانئ العراقية رقم 1 لسنة 1998 قد وصفت بالتفصيل الالتزامات والتدابير المتعلقة بشحن وورص وتفريغ الحمولات الخطرة وذلك في المواد من 299 إلى 309. وفي التشريع التونسي تخضع للأمر 4710 لسنة 2014 يتعلق بضبط قواعد السلامة بعمليات شحن البضائع الخطرة وتفريغها وخبزها بالموانئ البحرية التجارية. كما أن المشرع التونسي خصص القسم الثالث من مجلة الموانئ البحرية القواعد الخاصة بالبضائع الخطرة، لتفريغ وشحن هذا النوع من البضائع، وذلك في المواد من 76 إلى 80. وفيما يخص المشرع السوري تناول قواعد تفريغ البضائع الخطرة في الباب السادس من القانون رقم 9 لسنة 2006 المتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث.

أما بالنسبة لتشريع الجزائري نجد أن الفصل الخامس المخصص لنقل المواد الخطيرة في الموانئ ومناولتها من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، جاء خاليا من الأحكام الخاصة بنقل البضائع الخطرة، فقد أحال المشرع الجزائري مسألة نقل ومناولة وتخزين المواد الخطرة للبضائع الخطرة إلى الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها<sup>(1)</sup>.

### الفرع الأول: التزامات الناقل البحري قبل الرحلة البحرية

بما أن الوسيلة المعتمدة لنقل هذه البضائع عن طريق البحر تتمثل في السفينة، فالناقل البحري ملزم ببذل كل ما في وسعه لتوفير سفينة صالحة للملاحة، تحقق أمن وسلامة الرحلة البحرية للبضائع المنقولة، وتكون قادرة على أداء الرحلة المحددة في عقد النقل البحري (أولا)، كما يلقي على عاتقه التزامات أخرى تتعلق بالبضاعة ذاتها تتمثل في: استلامها من الشاحن، وشحنها وورصها في السفينة، على نحو يتلاءم مع طبيعتها الخطرة (ثانيا).

### أولا: التزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة

يقصد بصلاحية السفينة للملاحة أن تكون عند الرحيل سليمة، وتحتل الظروف العادية للملاحة، وأن تزود بكل الوسائل، والأجهزة اللازمة لحفظ البضاعة بما يتفق والرحلة المتعاقد

(1) - هذا ما جاء في نص المادة 112 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها والتي جاء فيها: "تحديد شروط تطبيق الأحكام والقواعد المنصوص عليها في مجال نقل ومناولة وتخزين المواد الخطرة أو المعدية في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، حسب الحاجة بموجب النظام الخاص بكل ميناء".

عليها<sup>(1)</sup>، والالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة، يقصد به أن تكون على درجة الكفاءة يقتضيها مجهز حريص ومنتبه، بالنظر إلى كافة الظروف المحتملة<sup>(2)</sup>.

إن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة، لا يتحقق بمجرد أن تكون السفينة صالحة للملاحة، فقد تكون غير صالحة لاستلام الحمولة الخطرة عليها رغم صلاحيتها للملاحة، فمن ضرورة أن يقوم الناقل البحري بإعداد سفينة خاصة تتلاءم مع الحمولة الخطرة المتعاقد عليها، ما يلزم الناقل البحري القيام بإجراءات، وترتيبات على السفينة حتى تكون صالحة لاستلام الحمولة الخطرة<sup>(3)</sup>. فهذا النوع الخاص من البضائع التي تتميز بالخطورة يلزم الناقل البحري بإعداد سفينة تكون صالحة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية، والتي قد تتعرض لها أثناء الرحلة بهدف تسليم الحمولة الخطرة سالمة إلى مقصدها<sup>(4)</sup>.

إن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة يتضمن ثلاثة جوانب:

#### أ - صلاحية السفينة ذاتها لنقل البضائع الخطرة:

إن الناقل البحري عليه أن يضمن في مجال صلاحية السفينة، من هذا الجانب، توفر المعدات التابعة لها، وبأنها تعمل وفقاً لنظام محكم لنقل هذا الصنف من البضائع، وهذا يتطلب من الناقل البحري أن يتأكد من أنها مزودة بالمعدات الضرورية لضمان الإبحار السليم للبضائع الخطرة<sup>(5)</sup>.

(1) - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأ المعارف، الإسكندرية، مصر، 1991، ص 115.

(2) - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009، ص 12.

(3) - وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة الخامسة، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، 2013، ص 282.

(4) - HUSSAM KASSEM Ahmed, The legal aspects of Sea worthines , Current law and développement, For the degree of doctor of philosophy of law, Sawansea University, Sawansea, 2006, p22 .

(5) - وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، ص 272.

إذا كانت المراقبة المستمرة للسفينة تهدف إلى ضمان السلامة العامة للرحلة البحرية، فإن المعايير الخاصة بمعدات السلامة والمعدات الضرورية مثل (إطفاء الحريق) يكفل الاحتياط الواجب اتخاذه تجاه الكوارث البحرية المحتملة<sup>(1)</sup>، وكذا إعداد العنابر والغرف، وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع<sup>(2)</sup>، وجعلها صالحة لوضع تلك البضائع فيها، وبحالة جيدة لاستقبالها<sup>(3)</sup>.

### ب - الصلاحية البشرية لنقل البضائع الخطرة:

يلزم أن يوجد على سطح السفينة طاقم بشري كفاء، لذلك على الناقل البحري أن يعين طاقماً بشرياً كفاً يستطيع أن يعمل على ظهرها بدقة، وأن يكون الطاقم قادراً على مواجهة ما يعترضه من مشاكل قد تحدث أثناء عملية نقل البضائع الخطرة<sup>(4)</sup>.

فضلا عن كفاءة الطاقم على الناقل البحري أن يوظف على السفينة العدد الكافي من الأشخاص لجعل السفينة صالحة في حالة الخطر؛ لأنه في حال وجود النقائص وعدم توفر الكفاءة في الطاقم يعد أن الناقل قد أخل بالتزامه المتضمن بإعداد سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة<sup>(5)</sup>.

### ج - الصلاحية الوثائقية للسفينة:

يقصد بها أن السفينة يجب أن يوجد عليها الوثائق اللازمة لضمان الإبحار السليم وكذلك الوثائق التي تتطلبها القواعد والتعليمات الدولية والوطنية<sup>(6)</sup>.

(1) - هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص79.

(2) - إيليا صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، لبنان، 1993، ص159؛ طلال الشواربي، المعاملات والقانون للسفن التجارية، دار الشهابي، ط2، بيروت، لبنان، 1996، ص209.

(3) - PICON Didier, L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, Mémoire de master II de droit et des sciences politiques, D'AIX- Marseille III, France, 2005, p10.

(4) - 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 .

(5) - ZBIGNIEW Jan Krüger, Op.cit, p17.

(6) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ص89.



وفي هذا الصدد نجد أن المشرع التونسي<sup>(1)</sup> أوجب أن تكون على متن السفن الناقلة للبضائع الخطرة والراسية بميناء بحري تجاري، جميع الوثائق، والتراتب الجاري بها العمل لنقل هذه البضائع الخطرة.

والوثائق التي يجب توافرها على السفينة تقع على فئتين؛ الفئة الأولى: الوثائق الملاحية، ويقصد بها مجموعة الخرائط والبيانات والنشرات الضرورية للقيام بالرحلة البحرية<sup>(2)</sup>. أما الفئة الثانية من الوثائق فهي الوثائق الصحية الضرورية، التي تثبت صلاحية السفينة لدخولها الموانئ ومغادرتها، كشهادة السند الصحي النظيف أو الشهادة الصحية، والتي في حالة عدم وجودها وتوافرها قد تجعل السفينة تحت الحجر الصحي<sup>(3)</sup>.

فهذه الوثائق مهمة للسفينة، لأنها تحتاجها لدخول الموانئ ومغادرتها من دون مشاكل.

ونجد أن المشرع الجزائري في نص المادة 113 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02<sup>(4)</sup>، أخضع دخول أي سفينة تحمل بضائع خطرة إلا إذا كانت تتوفر على تصريح كتابي يمنح من طرف المصلحة المعنية التابعة للسلطة المينائية.

كما أوجب المشرع التونسي من خلال الفصل 75 من قانون رقم 48 لسنة 2009<sup>(5)</sup>، قائد السفينة التي تنتقل أو تشحن أو تفرغ بضائع خطرة أن يقدم للسلطة المناسبة تصريحاً يبين طبيعة وصنف هذه البضائع الخطرة طبقاً للمدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة، وطريقة لفها ومصدرها ووجهتها، ومكان تستيفها على متن السفينة ووثائق شحنها ونقلها، وكذلك رخصة شحنها المسلمة من قبل السلطة البحرية.

(1) - في نص الفصل الثاني من الأمر رقم 4710 - 2014، المؤرخ في 10 ربيع الأول عام 1436 هـ الموافق 31 ديسمبر سنة 2014 م، يتعلق بضبط قواعد السلامة لعمليات شحن البضائع الخطرة وتفريغها وخزنها بالموانئ البحرية التجارية، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية العدد 6، الصادر بتاريخ 30 ربيع الأول 1436 هـ 20 يناير 2015 م.

(2) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ص 89.

(3) - وليد خالد عطية، الجوانب القانونية للالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، ص 280.

(4) - مرسوم تنفيذي رقم 01-02، مؤرخ في 22 شوال عام 1422 هـ الموافق 6 يناير سنة 2002 م، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر العدد 01، الصادر في 22 شوال عام 1422 هـ الموافق 6 يناير 2002 م.

(5) - مؤرخ في 16 رجب 1430 الموافق 8 يوليو 2009 يتعلق بإصدار مجلة الموانئ البحرية، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية العدد 56، الصادر في 21 رجب 1430 هـ الموافق 14 يوليو 2009 م.

في مجال نقل البضائع الخطرة فإن من الوثائق الضرورية أيضا تثبت صلاحية السفينة واستعدادها القانوني لبدء شحن هذا النوع من البضائع، هو استفاؤها لشهادة الإيمو<sup>(1)</sup>، وهي الشهادة التي تتعلق بالبضاعة الخطرة، تصدر وفقا لضوابط معاهدات السلامة المنعقدة تحت إطار المنظمة الدولية البحرية OMI<sup>(2)</sup>. والجدير بالذكر أن شهادة الإيمو - كما هو الحال في كافة شهادات السلامة - تصدر عن دولة علم السفينة<sup>(3)</sup>. ويبدو أن ذلك يأتي تطبيقا لقاعدة دولية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>(4)</sup>، أنه يتعين على جميع الدول أن تتخذ الإجراءات الوقائية الضرورية على السفن التي ترفع علمها للتأكد من سلامتها في البحر<sup>(5)</sup>.

ونجد أن حكم التحكيم رقم 1 لسنة 2001، والصادر تحت رعاية مركز الإسكندرية للتحكيم البحري، اللذين تعرض لمشكلة استيفاء السفينة لشهادة الصلاحية لنقل البضائع الخطرة حيث إن خصومتي التحكيم تتعلقان بتأخير في بدء الشحن نتيجة لتأخر استخراج تلك الشهادة<sup>(6)</sup>. وقد انتهت هيئة التحكيم في حكم الخصومة الأولى إلى "... إن الملتزم قانونا باستخراج شهادة « OMI » الخاصة بنقل المواد الخطرة هو المجهز باعتبارها من الأوراق اللازمة للقيام بالرحلة البحرية...".

كما تزود كل سفينة تحمل بضائع خطرة بقائمة خاصة، ويجوز استخدام مخطط تنسيق يوضح البضائع الخطرة ويميزها ويحدد موقعها بدلا من القائمة الخاصة<sup>(7)</sup>.

(1) - باللغة الفرنسية " OMI certificat"، وباللغة الإنجليزية " IMO certificat".

(2) - نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص ص 22-23.

(3) - مدحت خلوصي، السفينة والقانون البحري، دار الشهابي، الإسكندرية، مصر، 1996، ص 43.

(4) - مرسوم رئاسي رقم 96-53، مؤرخ في 2 رمضان عام 1416 هـ الموافق 22 يناير سنة 1996 م، يتضمن التصديق على

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج.ر العدد 6، الصادر في 4 رمضان عام 1416 هـ الموافق 24 يناير سنة 1996 م.

(5) - وهذا ما قضت به المادة 3/94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(6) - نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص ص 5-6.

(7) - Règle 5 de code maritime international des marchandises dangereuses.

### ثانياً: التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة

بعد تجهيز الناقل البحري لسفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة يقع على عاتق الناقل البحري استلام هذه البضاعة من الشاحن (أ)، ويقوم بشحنها في السفينة (ب)، ويتولى رصها في عنابرها، ما لم يكن الشحن ليتم على سطحها (ج).

#### أ- استلام البضائع الخطرة من الشاحن:

يتكفل الناقل البحري بالبضاعة بمجرد استلامها<sup>(1)</sup>، فاستلام البضائع الخطرة هو من أهم الخطوات في تنفيذ العقد، حيث يمثل العمل المادي والقانوني الذي بموجبه يحوز الناقل البضاعة حيازة فعلية للبضاعة بغرض النقل<sup>(2)</sup>، وبمجرد استلامها تصبح المخاطر على عاتق الناقل<sup>(3)</sup>.

يتم أصلاً استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، ويمكن الاتفاق على أن يتم ذلك خارج حدود الميناء<sup>(4)</sup>، وفي هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيداً لشحنها في السفينة، غير أنه يستحسن الاتفاق على استلام الناقل للبضائع داخل الميناء<sup>(5)</sup>، خاصة وأن الأمر قد يقتضي اتخاذ بعض الإجراءات الإدارية والجمركية والجمركية التي يعزف الناقل البحري على تحمل تبعاتها<sup>(6)</sup>.

وطبقاً للمادة 1/739 من القانون البحري الجزائري فإنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، فيكون الناقل بذلك قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه

(1)-BOUKEFRIM Ben Aziza, La responsabilité Du transporteur maritime de marchandises en Droit Tunisien, mémoire de DESS de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des science, D'AIX-Marseille III, France, 2001, p28.

(2) - PICON Didier, op.cit, p21.

(3) - GOUILLOUD Martine Remond, Droit maritime, A.Pedone, 2<sup>ème</sup> édition, Paris, France, 1993, p343.

(4) - على البارودي وهاني دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، د.ت.ن، ص243.

(5) - على البارودي وهاني دويدار، المرجع و الموضوع نفسهما.

(6) - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2001، ص 255.

أو تصرف ممثلة القانوني، وكان في استطاعته أن يمارس حقه بنفسه - أو عن طريق ممثلة - في فحص البضاعة، والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن.

### ب - شحن البضائع الخطرة:

يقصد بشحن البضائع تلك العملية المادية التي تتمثل في رفع البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة أيا كانت الوسيلة في ذلك<sup>(1)</sup>. وتقع عملية الشحن على عاتق الناقل البحري في ميناء الشحن، فيعين المقاول البحري أي مقاول الشحن<sup>(2)</sup>. ومع ذلك فقد يتضمن عقد النقل اتفاقا على قيام الشاحن نفسه بهذه العملية<sup>(3)</sup>.

تتم عملية الشحن برافعات السفينة أو برافعات الرصيف هو الغالب، كما قد تتم بطرق أخرى تختلف باختلاف طبيعة البضاعة كاستعمال الأنابيب في شحن البترول، وغيره من السوائل التي تشحن صبا<sup>(4)</sup>.

ومن الأمور الواجب إتباعها، أن الناقل البحري عليه قبل شحن الحمولة الخطرة أن يقوم بدراستها بعناية، وتحديد خطة لازمة لشحن البضائع الخطرة عن طريق المعلومات المناسبة التي سيحصل عليها من بيان كشف البضائع الخطرة، والناقل البحري عند دراسته البضائع يجب أن يستفيد من خلال ما هو مثبت سابقا ومعمول به حديثا واما هو مستحدث من الممارسات، وكذلك يجب عليه إتباع التعليمات السائدة وقت شحن ونقل البضائع الخطرة<sup>(5)</sup>.

وبهذا يقع على عاتق الناقل البحري بصدد البضاعة الخطرة، التزامه بشحنها بعناية وعلى نحو صحيح، وينبغي عليه أن يضمن أن البضائع الخطرة قد تم شحنها بسلامة، ومن دون تأخير.

(1) - عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص 67؛ وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، مؤسسة الحديثة للكتاب، ط1، طرابلس، لبنان، 2011، ص 88.

(2) - هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014، ص 223.

(3) - محمد السيد الفقى، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 332.

(4) - جميلة مروي، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، 2001-2002م، ص 89.

(5) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ص 104.

### ج - رص البضائع الخطرة:

يقصد بالرص، وضع البضاعة في المكان المخصص لها في السفينة، وتثبيتها أو ترتيبها، سواء داخل عنابر السفينة أو على سطحها في الأحوال التي يجوز فيها نقل البضاعة على السطح. ولا بد أن تراعى عند تثبيت البضاعة عدة اعتبارات فنية، يقصد بها أساساً تجنب البضاعة خطر التلف أو الهلاك، والمحافظة على السفينة نفسها وحمولتها من البضائع الأخرى<sup>(1)</sup>. فالرص عملية فنية تتعلق بسلامة السفينة والبضاعة معاً<sup>(2)</sup>. ويدخل في مفهوم الرص وضع أغطية سميكة فوق البضاعة لوقايتها من مياه البحر أو حرارة الآلات أو وضع قطع خشبية للفصل بين البضائع<sup>(3)</sup>. والرص نوعان، الرص الذي يتعلق بالمحافظة على توازن السفينة أثناء السير ويسمى بالرص الملاحي، والرص الذي يتعلق بالمحافظة على البضائع أثناء النقل من مخاطر البحر أو الحريق ويسمى بالرص التجاري<sup>(4)</sup>.

إذا كان رص البضائع الخطرة معهوداً إلى الناقل البحري، فإن على الناقل البحري إجراء العملية بعناية، وبصورة صحيحة، وهذا يتطلب وضع العوارض الخشبية داخلها وتجميعها وتجهيزها<sup>(5)</sup>، وتثبيت البضائع الخطرة بشكل آمن وبما يتفق مع طبيعتها، ويراعي فصل الأنواع غير الملائمة عن بعضها البعض<sup>(6)</sup>؛ لهذا يجب الاطلاع على القانون الدولي للبضائع الخطرة قبل البدء في رص الشحنة الخطرة للتأكد من أن السفينة مجهزة بالمعدات والأدوات اللازمة التي ستواجه بها أي حالة طوارئ قد تحدث عن هذه الشحنة<sup>(7)</sup>.

ويجب على الناقل أن يضمن بأن محتوى الحاويات التي تتضمن بضائع خطرة، قد تم رصها بثبات وتم تأمينها ضد أي حركة أو احتكاك. وعليه أيضاً أن يضمن بأن البضاعة الخطرة

(1) - مختار السويقي، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية، دراسة تحليلية لعقود النقل البحري وعقود التجارة الخارجية، مطبعة مذكور، القاهرة، مصر، 1981، ص 395.

(2) - لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية، عمان، الأردن، 2001، ص 68.

(3) - محمد بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، ط1، القاهرة، مصر، 1984، ص 235.

(4) - محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع والموضع نفسها .

(5) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ص 109.

(6) - Règle 6 de code maritime international de marchandises dangereuse.

(7) - حسن على الشريف، شحن وتفريغ السفن، الأصول والقواعد الفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995، ص 406.

سوف لن ترمى خارج الحاوية عندما يفتح بابها، فالبضائع الخطرة يجب أن يجري رصها قرب باب الحاوية، وذلك بغرض سهولة الوصول إليها أو تفتيشها ما لم يتفق على خلاف ذلك مع القائمين على عملية الرص<sup>(1)</sup>.

وبهذا ينبغي على الناقل البحري أن يضمن أن الحمولة الخطرة قد تم رصها بسلامة، وأنها تتلاءم مع طبيعتها، وأن الرص الذي أجرى عليها قد أخذ بالحسبان فيه السرعة والسلامة عند التفريغ.

### الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية

بعد الانتهاء من رص البضائع الخطرة على السفينة واستعداد هذه الأخيرة للإبحار تبدأ مرحلة الرحلة البحرية، وتنتقل مرحلة تنفيذ عقد النقل البحري إلى جوهرها، ألا وهي نقل البضائع الخطرة من مرفأ الشحن إلى مرفأ الوصول، ولا بد للناقل في هذه الفترة من المحافظة على البضاعة الخطرة، لتصل سالمة إلى المكان المقصود (أولاً). وعند بلوغ السفينة ميناء الوصول، ورسوها يتم تفريغ البضائع الخطرة منها، وتسليمها إلى الشاحن أو المرسل إليه، وهكذا يتحقق تنفيذ عقد النقل البحري (ثانياً).

### أولاً: التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

من خلال إنجاز الرحلة البحرية يتحقق تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع الخطرة، أي تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، ويجب على الناقل البحري المحافظة على البضائع المنقولة أثناء الرحلة البحرية، وبهذا يقع على عاتقه أثناء الرحلة البحرية التزامه بنقل البضائع الخطرة (أ)، والتزامه بالمحافظة عليها (ب).

### أ - نقل البضائع الخطرة:

لا شك أن جوهر عقد النقل، هو تغيير مكان البضائع الخطرة إلى المكان المقصود، الذي يسعى إليه الشاحن، وهو الالتزام الرئيسي الذي يتعهد الناقل البحري بتنفيذه.

(1) - هاشم رمضان وعبد العزيز الشماسي، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري، عالم الكتب الحديثة، ط1، عمان، الأردن، 2009، ص249.

وعليه، يتعهد الناقل البحري بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر<sup>(1)</sup>. فعملية نقل البضائع يقصد بها التغيير المكاني لها من ميناء الشحن (القيام) إلى ميناء الوصول، فيقع على عاتق الناقل تنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد المعقول<sup>(2)</sup>.

وحسب نص المادة 775 من القانون البحري الجزائري، يجب على الناقل أن ينقل البضاعة عبر الطريق المتفق عليه، وإن لم يتفق عليه فالطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لما ينقذ الأشخاص والأموال، كما لا يعد مسؤولاً عن أي خسارة تنجم عن ذلك.

فإذا لم يكن للسفينة خط سير معين قبل الإبحار فإنه من الواجب إتباع الخط الأقصر والأكثر أمناً، كما يجب أن تنتقل البضاعة في المدة المناسبة<sup>(3)</sup>.

ويجب أن تتقل البضاعة في مدة مناسبة<sup>(4)</sup>، فإذا لم يتفق المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل فيفرض أنهما اتفقا على أن تتم في مدة عادية ومعقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة<sup>(5)</sup>، وإلا اعتبرت السفينة متأخرة.

### ب - العناية بالبضائع الخطرة:

يقع على الناقل المحافظة على البضاعة أثناء النقل، وتختلف درجة العناية بها حسب طبيعتها ونوعيتها ومدى الاتفاق عليها<sup>(6)</sup>.

ويقصد بالعناية بالبضاعة، اتخاذ كل ما يلزم من الإجراءات المعقولة بالحالة التي شحنت بها البضاعة، وسبب ذلك أن السفينة -فضلاً على أنها أداة نقل- هي مخزن آمن لحفظها<sup>(7)</sup>. كما

(1) - المادة 738 من القانون البحري الجزائري.

(2) - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 68.

(3) - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، ط1، المنصورة، مصر، 2011، ص 410.

(4) - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 336.

(5) - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 1995، ص 266.

(6) - RODIERE René, Droit Maritime, Précis Dalloz, 09<sup>ème</sup> édition, Paris, France, 1982, p 346.

(7) - على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1996، ص 496.

يفرض الالتزام بالمحافظة على البضاعة أعباء عديدة على الناقل البحري، كأن يعيد رص البضاعة إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة، أو يوفر لها سبل التهوية اللازمة<sup>(1)</sup>.

فيجب طبقاً للمادة 773 من القانون البحري الجزائري بذل الناقل البحري العناية التامة للبضائع المشحونة على السفينة لمنع وقوع الضرر، ويتحدد الالتزام بالمحافظة على البضاعة من حيث نطاقه بحسب طبيعة البضاعة محل النقل، فكلما كانت طبيعة البضاعة خطرة كان على الناقل بذل عناية أكبر للمحافظة عليها.

ينشأ التزام غير قابل للتنازل والإنابة، شأنه شأن التزام الناقل البحري بتجهيز سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة<sup>(2)</sup>. يتم أدائه قبل وعند البدء بالرحلة البحرية، لذا فإن التزام الناقل البحري بالعناية والمحافظة على البضاعة الخطرة يتواجد على طوال الرحلة البحرية، مما يجعل الناقل البحري مسؤولاً عن تصرفات الريان والطاقم طالما أن السفينة متأهبة للسير<sup>(3)</sup>.

ويلاحظ في هذا الصدد أن التزام الناقل البحري بالعناية والمحافظة على البضاعة الخطرة يعد التزاماً ذا أهمية كبيرة جداً، وجاءت به المادة 2/3 من قواعد لاهاي، فقد ألزمت الناقل البحري بذل العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة.

### ثانياً: التزامات الناقل البحري بعد الرحلة البحرية

لا يكفي مجرد وصول البضاعة الخطرة إلى المكان المتفق عليه في العقد للقول إن الناقل البحري قد أتم تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع الخطرة، وإنما تنتهي الالتزامات الناشئة عن هذا العقد بشروع الناقل البحري في تنفيذ آخر الالتزامات الملقاة على عاتقه والمتمثلة في التفريغ (أ)، وتسليم البضائع الخطرة (ب).

(1) - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ص 259.

(2) - BEN MOHA Mathilde, The carriers responsabilites and immunities Under the hague and Hamburg rules, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade maitre en droit (LLM), Université de Montréal, Canada, 2001, p37.

(3) - HUSSAM KASSEM Ahmed, Op.cit, pp107-114.



## أ- تفريغ البضائع الخطرة:

بوصول السفينة إلى المكان المقصود، يبدأ الناقل البحري بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفتها في البداية من شحن ورس (1)، وهذا ما نصت عليه المادة 780 القانون البحري الجزائري (2).

يقصد بتفريغ البضاعة تلك العملية المادية التي تستهدف إنزال البضاعة من سياج السفينة، بحيث تفقد كل اتصال لها بالسفينة، وتتم عملية تفريغ البضائع بإتمام إنزال كامل البضاعة، سواء تم التفريغ مباشرة إلى رصيف الميناء أو بواسطة صنادل تنقلها إلى الرصيف (3)، إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه (4).

وباعتبار أن الناقل البحري هو من يقع عليه الالتزام بتفريغ البضائع الخطرة، فهل يجوز الاتفاق على غير ذلك؟ أي هل يستطيع الناقل البحري التخلص من التزامه بالتفريغ وإلقائه على الغير؟

اختلفت التشريعات حول جواز الاتفاق على إلقاء الالتزام بالتفريغ على الغير (مثلا المرسل إليه) من عدمه؛ فقد ذهب اتجاه تشريعي إلى أن التزام الناقل بالتفريغ ليس من النظام العام، إذ يجوز للطرفين الاتفاق على أن يتحمل الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال عبء الالتزام بالتفريغ (5). في هذا الصدد نجد أن المشرع المصري بموجب المادة 1/215 من قانون التجارة البحرية (6) يلزم الناقل بالتفريغ ما لم يتفق على غير ذلك. الأصل إذن أن تتم عملية التفريغ على نفقة الناقل البحري وتحت مسؤوليته، غير أنه يجوز الاتفاق على أن يتحمل الشاحن أو المرسل إليه عبء الالتزام بالتفريغ. في حين ذهب اتجاه تشريعي آخر إلى اعتبار أن الناقل البحري ملزم

(1)-RODIERE René, Op.cit, p347.

(2) - تنص المادة 780 القانون البحري الجزائري على ما يلي: "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول 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".

(3) - عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص71.

(4) - عدلى أمير خالد، المرجع السابق، ص69.

(5) - هاني دويدار، قانون النقل، ص227.

(6) - تقابلها المادة 1/229 من قانون التجارة البحرية السوري؛ المادة 1/184 من قانون التجارة البحرية الكويتي.

بالتفريغ ومباشرته وإتمامه<sup>(1)</sup>، وهو ما تضمنته المادة 178 من قانون التجارة الأردني، حيث يقع باطلا كل اتفاق مخالف لذلك تطبيقاً للمادتين 211 و 215 من نفس القانون، وهذا ينطبق على قواعد هامبورغ، والذي يتم استنتاجه من خلال المواد 4 و (1/5) و (1/23) من هذه الاتفاقية، فإن عملية التفريغ في ظل هذه الاتفاقية تشكل التزاماً على الناقل لا يجوز نقل عبئه إلى الغير (الشاحن أو المرسل إليه مثلاً)؛ لأنها من النظام العام. كما أن المشرع الإماراتي يلقي على عاتق الناقل الالتزام بالتفريغ<sup>(2)</sup>. ونجد أن المشرع الجزائري أيضاً جعل الالتزام بالتفريغ على عاتق الناقل، بمجرد وصول السفينة إلى المكان المتفق عليه<sup>(3)</sup>.

ويتولى عملية التفريغ في العادة مقاول الشحن والتفريغ ولكن لحساب الناقل، بحيث يلتزم الناقل بتعويض كافة الأضرار الناجمة عن سوء أدائه<sup>(4)</sup>.

ويجب على مقاول الشحن والتفريغ تعيين شخص، على الأقل، يكون مؤهلاً لمراقبة عملية تفريغ البضائع الخطرة، وكذا تشغيل أعوان مؤهلين وإعلامهم بالخصائص العامة للمخاطر التي تشكلها البضائع الخطرة والاحتياطات الواجب عليهم اتخاذها أثناء عملية تفريغ هذه البضائع، وكذلك التدابير الخاصة بالسلامة إذا اقتضت الحاجة. كما يجب على مقاول الشحن والتفريغ توفير اللباس الواقي للأعوان لحمايتهم من مخاطر البضائع الخطرة، وتوفير المعدات الضرورية للقيام بعملية التفريغ<sup>(5)</sup>.

وإذا كان ميعاد التفريغ متفقاً عليه ومحددًا بسند الشحن، يعد في هذه الحالة الميناء الذي يصادف رسو السفينة في ذلك الميعاد قرينة على أنه ميعاد التفريغ المتفق عليه. أما إذا كان ميعاد التفريغ غير محدد في سند الشحن، فطبقاً لنص المادة 1/781 من القانون البحري الجزائري

(1) - عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص 72.

(2) - الفقرة 2 من المادة 272 من قانون التجارة البحري الأردني.

(3) - المادة 780 من قانون البحري الجزائري.

(4) - حسين يوسف غنایمي، القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة، بقوانين دول مجلس التعاون الخليجي، مطابع البيان التجارية، دبي، 1990م، ص 324.

(5) - الفصول 10 و 12 و 13 من الأمر رقم 4710 لسنة 2014، يتعلق بضبط قواعد السلامة لعمليات شحن البضائع الخطرة وتفريغها وخزنها بالموانئ البحرية التجارية.

فإن التفريغ يتم في مدة معقولة، ويمكن اعتبارها تلك المدة التي لا تلحق بالناقل أو الشاحن ضرراً. هذا مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة البضاعة عند التفريغ<sup>(1)</sup>.

أما بالنسبة لمكان التفريغ فإنه يكون في الميناء المحدد بسند الشحن، وقد يجيز العقد للناقل البحري أحيانا أن يقود السفينة إلى ميناء غير الميناء المتفق عليه، كأن يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة "أو أي ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان"<sup>(2)</sup>. يطبق هذا الشرط في الحالة التي يتعذر فيها وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه، وبالتالي يكون للناقل حرية التصرف بما فيه مصلحة أو منفعة للشاحن، حتى يتمكن من إيصال البضاعة سليمة إلى المكان المقصود.

وبوصول البضائع الخطرة للميناء المقصود يحدد أجل مكوث البضائع الخطرة، حسب وضعية كل ميناء في نظامه الخاص، وهذا ما جاء في نص المادة 1/21 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

فقد يكون في الميناء محطة أو حظيرة للحاويات، وأماكن مخصصة للبضائع الخطرة في الميناء تحدد الأحكام الخاصة المتعلقة باستغلالها وتسييرها وكذا شروط الإيداع والمناولة والمكوث في النظام الخاص بكل ميناء<sup>(3)</sup>. في حال عدم وجود أماكن مخصصة للبضائع الخطرة في هذه الحالة توضع مباشرة على الشاحنات المخصصة لنقلها عن طريق البر لخروجها من الميناء. ويجب على مقاول الشحن والتفريغ التأكد من أن المنطقة التي تتم فيها عمليات شحن وتفريغ البضائع الخطرة، وكذلك الأماكن المهيأة لخزنها؛ مجهزة بمعدات وسائل كافية وجهازه للاستعمال الفوري لمقاومة الحرائق والتلوث والمخاطر<sup>(4)</sup>. وتجدر الإشارة إلى أن عملية التفريغ واقعة مادية شأنها شأن واقعة الشحن<sup>(5)</sup>، يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات<sup>(6)</sup>.

(1) - أمين خلفي، المرجع السابق، ص40.

(2) - جلال وفاء محبين، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1991، ص 462.

(3) - المادة 35 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

(4) - الفصل 14 من الأمر رقم 4710 لسنة 2014، قواعد السلامة لعمليات شحن البضائع الخطرة وتفريغها وخزنها بالموانئ البحرية التجارية.

(5) - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص133؛ طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، ط1، عمان، الأردن، 2007، ص120.

(6) - كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1993، ص198.

## ب - تسليم البضاعة:

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة عليها إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله، والذي يطالب باستلامها بناء على وثيقة الشحن. ويعد التسليم الإجراء الأخير الذي يضع حدًا لعقد النقل البحري، إذ بتحقيقه ينتهي تنفيذ عقد النقل، وترفع على الناقل مسؤولية المحافظة على البضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 1/739 من القانون البحري الجزائري.

ويتعين على الناقل -أو من يمثله- تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه، وهو ما نصت عليه المادة 782 من التقنين البحري الجزائري.

إن تحديد ميعاد التسليم يكتسي أهمية بالغة، إذ على أساسه يتم تحديد الوقت الذي يجب أن يتقدم فيه المرسل إليه لتسلم البضاعة، كما تقوم على أساسه مسؤوليته عن التأخير، ومن خلاله أيضا يبدأ حساب أجل التقادم<sup>(1)</sup>.

(1) - نصيرة بوحدي، المرجع السابق، ص32.

### المبحث الثاني: شروط تحقق المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة وطرق دفعها

يترتب على عقد النقل البحري للبضائع الخطرة التزام بضمان السلامة، غير أن هذا الضمان لا ينتج أثراً إلا خلال فترة تنفيذ عملية النقل، حيث يلتزم الناقل خلالها بضمان سلامة هذه البضائع الخطرة، ومجرد وقوع الضرر خلال هذه الفترة دليل على أن هناك إخلالاً صدر من جانب الناقل البحري في تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البحري للبضائع الخطرة.

فقيام مسؤولية الناقل البحري محصورة في نطاق تنفيذ عقد صحيح قائم وملزم لطرفيه، ويكفي لقيام هذه المسؤولية إثبات أن هناك ضرراً أصاب البضائع الخطرة خلال فترة تنفيذ العقد دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانب الناقل (المطلب الأول). وإذا استحال تنفيذ العقد لسبب من أسباب انتفاء المسؤولية انتفت مسؤوليته العقدية (المطلب الثاني).

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

يشترط لقيام المسؤولية العقدية للناقل البحري قيام عقد نقل بحري بين الناقل البحري والشاحن لنقل البضائع الخطرة (الفرع الأول)، وكذا حصول ضرر للبضائع الخطرة أثناء تنفيذ هذا العقد (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: وجود عقد النقل البحري للبضائع الخطرة

لا يكفي مجرد وجود عقد نقل بحري يربط بين الناقل البحري و الشاحن، لتتهض المسؤولية العقدية للناقل البحري، بل لابد من أن يكون هذا عقد صحيح، ومجرد كون هذا العقد باطلاً بطلانا مطلقاً يعني أنه في حكم العدم من يوم قيامه، فبطلان العقد يجعل الأثر المترتب عليه متمثلاً بإلغاء القواعد العقدية فتصبح قواعد المسؤولية التقصيرية هي واجبة التنفيذ، فالمسؤولية التي تنشأ عنه تكون تقصيرية ما دام العقد قد اعتبر كأن لم يكن قد وجد. ولقيام عقد النقل البحري للبضائع الخطرة يجب أن تلتئم أركانه والمتمثلة في الرضا (أ)، والمحل (ب)، والسبب (ج).

### أولاً - الرضا:

معناه اتجاه الإرادة نحو أمر قانوني معين، بمعنى انعقاد العزم على إجراء العملية القانونية محل التعاقد<sup>(1)</sup>. وقد نصت المادة 59 من القانون المدني الجزائري عن الرضا.

والإرادة ظاهرة نفسية تتمثل في القدرة على اتخاذ موقف أو قرار يستند إلى أسباب واعتبارات معقولة، مما يستدعي وجود الإدراك وحسن التدبير عند صاحب الإرادة<sup>(2)</sup>، وحتى ينعقد العقد صحيحاً لا يكفي أن تكون الإرادة موجودة<sup>(3)</sup>، بل يشترط في هذا الرضا أن يكون صحيحاً، وهو لا يكون كذلك إلا إذا كانت كل من الإرادتين قد صدرتا ممن هو أهل للتعاقد وكانت سالمة من العيوب<sup>(4)</sup>. وعيوب الإرادة هي الغلط والتدليس والإكراه والاستغلال.

### ثانياً - المحل:

ينشئ العقد التزامات يكون لها محل<sup>(5)</sup>، فمحل العقد هو الالتزام الذي يترتب عليه، ومن ثم يراد بالمحل محل الالتزام<sup>(6)</sup>، وهو ما يلتزم المدين القيام به<sup>(7)</sup>. وطبقاً لما جاء في المواد 92 إلى 96 من القانون المدني الجزائري يشترط في المحل الشروط الآتية:

• أن يكون الشيء موجوداً وقت نشوء الالتزام أو أن يكون ممكن الوجود بعد ذلك حتى ولو أمكن وجوده في المستقبل<sup>(8)</sup>، وقد نصت على ذلك الفقرة الأولى من المادة 92 من القانون المدني الجزائري.

• أن يكون المحل معين أو قابلاً للتعين، نصت المادة 94 من القانون المدني الجزائري.

(1) - مصطفى محمد الجمال، القانون المدني في ثوبه الإسلامي، مصادر الالتزام، دار الفتح، ط1، الإسكندرية، مصر، 1996، ص62.

(2) - علي فيلاي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، دار موفم، الجزائر، 2001، ص69.

(3) - سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص49.

(4) - دريد محمود علي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دراسة تحليلية مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2012، ص119.

(5) - غني حسون طه، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول، مصادر الالتزام، مطبعة المعارف، بغداد، العراق، 1991، ص215.

(6) - علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط5، الجزائر، 2003، ص69.

(7) - عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ج1، ص1، ص375.

(8) - عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع نفسه، ص376.

- أن يكون المحل مشروعاً أي مما يجوز التعامل فيه، أي غير مخالف للنظام العام أو الآداب العامة<sup>(1)</sup>، وقد نصت المادة 93 من القانون المدني الجزائري.

### ثالثاً - السبب:

- السبب هو الباعث الدافع للتعاقد<sup>(2)</sup>، ويشترط في السبب كركن من أركان العقد وطبقاً للمادتين 97<sup>(3)</sup> و 98<sup>(4)</sup> من القانون المدني الجزائري الشروط الآتية:
- أن يكون موجوداً وقت إبرام العقد وينبغي أن يظل قائماً إلى وقت تنفيذه، فإذا لم يوجد السبب ابتداءً كان العقد باطلاً، وإذا تخلف السبب بعد ذلك أصبح العقد مهدداً بالزوال<sup>(5)</sup>.
- أن يكون السبب صحيحاً، فإذا كان غير صحيح، أي كان سبباً كاذباً، فلا يقوم الالتزام ويكون العقد باطلاً، والمقصود بصحة السبب هو أن لا يكون مغلوفاً أو موهوماً وأن لا يكون السبب صورياً<sup>(6)</sup>.
- أن يكون السبب مشروعاً، فإذا لم يكن كذلك فإن العقد يكون باطلاً. ويوصف السبب بأنه غير مشروع متى كان مخالفاً للقانون أو النظام العام أو الآداب العامة<sup>(7)</sup>.

(1) - علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 73.

(2) - سمير عبد السيد تتاغو، المرجع السابق، ص 77.

(3) - تنص المادة 97 من القانون المدني الجزائري على أن: "إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب العامة كان العقد باطلاً".

(4) - جاء في نص المادة 98 من القانون المدني الجزائري أن: "كل التزام مفترض أن له سبب مشروعاً، ما لم يعم 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 للالتزام سبباً آخر مشروعاً أن يثبت ما يدعيه".

(5) - سمير عبد السيد تتاغو، المرجع السابق، ص 79.

(6) - ياسين محمد الجبوري، المبسوط في شرح القانون المدني، ج 1، مصادر الحقوق الشخصية، مج 1، نظرية العقد، القسم الأول، انعقاد العقد، دراسة موازية في القانون المدني الأردني والفقهاء الإسلامي مع الإشارة إلى القانون المدني العراقي والمصري والفرنسي، دار وائل، ط 1، عمان، الأردن، 2002، ص 578.

(7) - دريد محمود علي، المرجع السابق، ص 198.

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

إن الهدف من إقامة المسؤولية العقدية على عاتق الناقل البحري، هو تعويض الشاحن عن الضرر الذي لحق به. فالضرر هو الركن الأساسي الذي تقوم عليه المسؤولية العقدية فإذا لم يتوفر انتقلت هذه المسؤولية، وإن شكلت تصرفات الناقل البحري خطأ.

الضرر قد يلحق بالبضاعة أثناء فترة النقل البحري أو خلال العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ، ومعرفة الوقت الذي وقع فيه الضرر، وتحديد الفترة التي حصل فيها أمر مهم. والناقل هو الذي تتوافر لديه عادة وسائل معرفة زمان وقوع الضرر وظروفه، في حين يتعذر ذلك على الشاحن أو المرسل إليه؛ لهذا أقام القضاء قرينة مؤداها أن الضرر يفترض وقوعه خلال الرحلة البحرية<sup>(1)</sup>.

وعليه لا بد من أن يتحقق هذا الضرر وقت تنفيذ عقد النقل، وهو على ثلاث صور إما هلاك البضاعة (أولاً)، أو تلفها (ثانياً)، أو التأخير في تسليمها (ثالثاً).

#### أولاً: الهلاك

قصد الإحاطة بمفهوم الهلاك اللاحق بالبضاعة لا بد من التطرق إلى معناه (أ)، وكذا إلى أنواعه (ب) للتمييز بينه وبين التلف اللاحق بالبضاعة.

#### أ- معنى الهلاك:

يقصد بهلاك البضاعة زوالها أو تلاشيها، ويلحق الضياع بالهلاك من حيث إن الناقل يمتنع عليه، في الحالتين، تسلم البضاعة إلى المرسل إليه، غير أن الضياع لا يعني فقدان الشيء دون التأكد من مصيره، فقد يكون بسبب الهلاك أو بسبب آخر وعدم التمكن من استرداده، أي إن معنى الهلاك يتضمن فقدان البضاعة وعدم وصولها إلى يد المرسل إليه لأي سبب من الأسباب كما لو احترقت أثناء الرحلة البحرية أو غرقت في مياه البحر<sup>(2)</sup>.

(1) - مصطفى كمال طه و وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، ط1، الإسكندرية، مصر،

2012، ص117.

(2) - يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق، العدد الثاني، السنة الثامنة، كلية الحقوق، جامعة الكويت، 1984، ص137.



## ب - أنواع الهلاك:

تتعدد مسؤولية الناقل سواء كان الهلاك كلياً أو جزئياً وسواء كان الهلاك حقيقياً أو حكماً<sup>(1)</sup>.

## 1- الهلاك الكلي:

تعتبر البضاعة قد هلكت هلاكاً كلياً إذا أصابها دمار أو أصابها زوال أخرجها من عداد نوع البضائع المثلية لها أي أنها فقدت صفاتها الأساسية التي تتمتع بها في الأحوال العادية من وجهة النظر التجارية<sup>(2)</sup>. فيتحقق الهلاك الكلي للبضاعة عندما يلحق بها أضرار مادية بالغة، تفقد قيمتها كلية. كما يتحقق الهلاك الكلي للبضاعة عندما يطل الفناء كامل كميتها سواء من حيث: الوزن أو الحجم أو العدد أو المقاس. ومثال ذلك: فقدان البضاعة كاملة لأي سبب من الأسباب كالحريق، أو الغرق، أو إلقائها في البحر لإنقاذ السفينة<sup>(3)</sup>.

## 2- الهلاك الجزئي:

الهلاك الجزئي للبضاعة، تتحقق صورته في وصول البضاعة المنقولة ناقصة في كميتها المحددة في سند الشحن البحري، سواء كان النقص في وزن البضاعة، أو عددها، أو مقاسها، أو حجمها<sup>(4)</sup>، وفي ذلك عدم تحقق النتيجة المقصودة من عقد النقل، وهي وصول البضاعة سالمة وكاملة إلى المرسل إليه، وتعتبر البضاعة هالكة جزئياً أيضاً إذا وصلت إلى ميناء الوصول وأمكن معرفة نوعها دون إمكانية تمييزها بسبب عدم وضوح علاماتها الفارقة، أو غيرها مما يفصح عن صفاتها التجارية. لكن لا يعد من قبيل الهلاك الجزئي النقص المعتاد الذي يلحق بالبضاعة بسبب طبيعتها كما هو الشأن في البضائع التي تنقل منفردة "EN VRAC"، وكذا المواد السائلة كالبتروول والزيوت، وذلك بسبب تعرضها للعوامل الجوية، أو بسبب الظروف المحيطة بعملية النقل نفسها وبعمليات الشحن والتفريغ، ويسمى هذا النقص بعجز الطريق. فهذا العيب الخاص بالبضاعة يعد من لوازم الشيء<sup>(5)</sup>، وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولاً عنه.

(1) - محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ط4، القاهرة، مصر، 1993، ص372.

(2) - يعقوب يوسف صرخوه، المرجع السابق، ص ص 137-138 .

(3) - عبد الرحمان نيا ب عقل، المرجع السابق، ص171.

(4) - عبد الرحمان نيا ب عقل، المرجع والموضع نفسهما.

(5) - يعقوب يوسف صرخوه، المرجع السابق، ص138.

غير أنه لا مجال لسريان نسبة عجز الطريق في الحمولات الموحدة التي تنتقل بالحاويات، وذلك للدقة التي تبذل في صنع الحاويات على اختلاف أنواعها ومدى ما يمكن أن تقدمه من وقاية للبضاعة المشحونة، وذلك باستبعاد المخاطر التي تتعرض لها البضاعة بفعل الظروف الجوية والظروف الأخرى كالحريق<sup>(1)</sup>.

والمرجع في تحديد وجود ومقدار الهلاك الجزئي، هو مقارنة وزن وحجم البضاعة أو عدد الطرود المذكورة في السند، بوزن أو بحجم البضاعة أو بعدد الطرود التي يسلمها الناقل إلى المرسل إليه أو يؤديها عند أمين يعينه قاضي الأمور المستعجلة، ولكن إذا تضمن سند الشحن تحفظاً يتعلق بوزن أو بمقدار البضاعة، فعلى المرسل إليه عندئذ أن يثبت حقيقة المقدار المشحون من البضاعة لتسنى له إثبات الهلاك الجزئي<sup>(2)</sup>.

### 3- الهلاك الحكمي:

تعتبر البضاعة في حكم الهالكة إذا وجد أن نفقات حفظها من الهلاك الفعلي تزيد عن قيمتها، كما لو احتاج الأمر لدفع نفقات إضافية لحفظ البضاعة على ظهر السفينة وإعادة شحنها إلى ميناء الوصول، ومن ثمة فإن صاحب البضاعة يطالب الناقل بدفع قيمة التعويض المستحق على اعتبار أن البضاعة أصبحت في حكم الهالكة فعلاً ولو لم تكن كذلك<sup>(3)</sup>.

### ثانياً: التلف

يقصد بالتلف العوار الذي يلحق البضائع أثناء النقل<sup>(4)</sup>، فالتلف يتمثل في وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها لكن في حالة معيبة، سواء شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها<sup>(5)</sup>، فالتلف ينصب على نوعية البضاعة فيلحق بها أضرار تخرجها عن طبيعتها، فتصبح غير صالحة للاستعمال فيما أعدت له وإن كانت صالحة للاستعمال في غايات أخرى<sup>(6)</sup>.

(1) - عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، دار الثقافة، ط1، عمان، الأردن، 1984، ص66.

(2) - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص273.

(3) - يعقوب يوسف صرخوه، المرجع السابق، ص140.

(4) - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2008، ص86.

(5) - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص373.

(6) - عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص176.

ولكن لا يسأل الناقل بداهة عن العيب الذي يوجد في البضاعة، إذا كان العيب ثابتاً في سند الشحن، أما إذا كان سند الشحن خالياً من التحفظات بخصوص حالة البضاعة، فإن الناقل يسأل عن كل تلف يصيب البضاعة<sup>(1)</sup>. فتلف البضاعة إذن هو وصول البضاعة ولكنها فاسدة أي في غير الحالة التي وجدت عليها قبل النقل.

### ثالثاً: التأخير

يعتبر الناقل البحري قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق<sup>(2)</sup>. بهذا يكون للتأخير معنى مجاوزة الميعاد، فإنه يفترض حتماً وجود مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل، وهذا أمر منطقي إذ لا يمكن مساءلة الناقل البحري عن التأخير ما لم يكن قد أخل بالتزامه بالنقل في الميعاد. والواقع أن الاتفاق بين الأطراف في سند الشحن على تنفيذ النقل في مدة زمنية محددة أمر نادر عملاً، فالغالب أن الشاحن في النقل البحري لا يستطيع التفاوض في المواعيد أو في تحديد مدة الرحلة، فعقد النقل البحري من عقود الإذعان يقتصر حق الشاحن فيه على قبول التعاقد بالشروط الزمنية التي يضعها الناقل أو يرفض إبرام العقد معه. وإذا لم يوجد اتفاق على ميعاد معين فإنه يجب على الناقل تنفيذ النقل في ميعاد معقول أو في الميعاد الذي تجري به العادة<sup>(3)</sup>.

### المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

ورد في كل من اتفاقية بروكسل وهامبورغ، وكذا في القوانين المقارنة أسباب وحالات يترتب على توافرها تنصل الناقل البحري وتخلصه من المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة. وتتعدد هذه الأسباب؛ فمنها أسباب خارجية لا يد للناقل البحري فيها تتعلق بالقوة القاهرة (الفرع الأول)، وأخرى تكون لها صلة بالأشخاص أو ناشئة عن البضاعة ذاتها (الفرع الثاني).

(1) - محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 374.

(2) - 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، ص 68.

(3) - محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، ص ص 68-69.

## الفرع الأول: الأسباب الخارجية (القوة القاهرة)

باعتبار البضائع الخطرة هي الفعل المنشئ لنظام مسؤولية الناقل البحري، فإنه يجب أن يكون السبب الأجنبي خارجا عن البضاعة ذاتها، حتى يعتبر سبب معفيا من المسؤولية. ويكون السبب الخارجي وحده هو الذي يكيف الحادث بالقوة القاهرة.

تعتبر القوة القاهرة مانعا من موانع المسؤولية العقدية في حال تحققت شروطها، وحالت دون تنفيذ الالتزامات العقدية إذ اعتبرت المادة 803 في الفقرة (هـ) من القانون البحري الجزائري أن القوة القاهرة حالة من حالات انتفاء المسؤولية؛ لذا سنتناول تعريف القوة القاهرة (أولا)، وكذا شروط تحققها وكيفية إثباتها (ثانيا).

### أولا: تعريف القوة القاهرة

على عكس المشرع الجزائري الذي لم يعرف القوة القاهرة وإنما أشار إليها كسب أجنبي يعفي من المسؤولية وذلك في نص المادة 127 منه. فقد عرفها المشرع التونسي من خلال المادة 283 من مجلة الالتزامات والعقود التونسية<sup>(1)</sup> والتي تنص على أن: "القوة القاهرة التي لا يتيسر معها الوفاء بالعقود، وهي كل شيء لا يستطيع الإنسان دفعه كالحوادث الطبيعية مثل فيضان ماء وقلّة أمطار وزوابع وحريق....".

### أ - التعريف الفقهي:

القوة القاهرة هي ما لا يستطيع قهره الرجل العادي، أو الحواجز غير المتوقعة التي لا يمكن دفعها والتي تعترض عناية المدين<sup>(2)</sup>. فهي حادث غير متوقع، لا يد للشخص فيه، ولا يستطيع دفعه، يترتب عليه أن يصبح تنفيذ الالتزام مستحيلا<sup>(3)</sup>.

(1) - قانون رقم 87 لسنة 2005، مؤرخ في 10 رجب عام 1426 هـ الموافق 15 أغسطس سنة 2005م، يتعلق بالمصادقة على تنظيم بعض أحكام مجلة الالتزامات والعقود التونسية، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية العدد 68، الصادر في 21 رجب عام 1426 هـ الموافق 26 أغسطس سنة 2005م.

(2) - تونك TUNC، القوة القاهرة وانتفاء الخطأ، المجلة الفصلية للقانون المدني، 1945، ص ص 244-258. نقلا عن الطيب زروتي، دفع المسؤولية العقدية بالقوة القاهرة، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري المصري والفرنسي، بحث لنيل دبلوم ماجستير فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية والسياسية، جامعة الجزائر، 1978، ص 42.

(3) - مازو، مطول المسؤولية المدنية، ج 2، ص 552. نقلا عن الطيب زروتي، المرجع والموضوع نفسه.

## ب - التعريف القضائي:

عرفتها المحكمة العليا بأنها: "حدث تسببت فيه قوة تفوق قوة الإنسان حيث لا يستطيع هذا الأخير تجنبها أو أن يتحكم فيها، كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعه (1). وعرفها القضاء المصري بأنها: "الأمر الذي لم يكن ممكنا توقعه ولا تجنبه ويجعل الوفاء بالتعهد مستحيلا" (2).

## ثانيا: شروط القوة القاهرة وإثباتها

حتى تعتبر القوة القاهرة سببا من الأسباب التي يدفع بها الناقل البحري مسؤوليته الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، لا بد من أن تستوفي جميع شروطها (أ)، كما يقع عليه عبء إثباتها (ب).  
أ - شروط القوة القاهرة: يجب أن يتوفر في القوة القاهرة شرطان أساسيان هما:

### 1- عدم التوقع:

يجب أن يكون الحدث الذي أدى إلى عدم تنفيذ الالتزام غير متوقع عادة عند إبرام العقد، أي أنه ليس من ضمن ما يمكن حدوثه في ظروف عادية. فعدم إمكانية التوقع من أطراف العقد أمر هام في تكوين القوة القاهرة، إذ في حال إمكانية التوقع يكون المدين بالالتزام قد أخذ على عاتقه المخاطرة في حال حدوث ما يمنع من تنفيذ العقد، أو لم يتخذ الاحتياطات اللازمة التي من شأنها أن تحول دون حدوثه (3).

ويجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب المدعي عليه فحسب، بل من جانب أشد الناس يقظة وتبصرا بالأمر، فالمعيار هنا موضوعي لا ذاتي، بل هو معيار لا يكتفي فيه بالشخص العادي، ويتطلب أن يكون عدم الإمكان مطلقا لا نسبيا (4).

## 2 - استحالة الدفع (استحالة المقاومة):

(1) - قرار المحكمة العليا، الصادر في 1990/06/11، ج2، ص88. نقلا عن خيرة علي خوجة، القوة القاهرة في القانون المدني الجزائري، بحث لنيل دبلوم الماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002، ص10.  
(2) - محكمة استئناف مصر في 1948/03/28. نقلا عن الطيب زروتي، المرجع السابق، ص44.  
(3) - مصطفى العوجي، القانون المدني، ج2، المسؤولية المدنية، منشورات حلبي الحقوقية، ط3، بيروت، لبنان، 2008، ص111.  
(4) - عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ج1، ص2، ص994.

الحادث المستحيل مقاومته هو الحادث الذي لا يمكن التصدي له حتى ولو كان متوقعا، وهو الذي عندما يحصل يجعل المدين عاجزا عن تنفيذ بحيث يجعله مستحيلا، فلا تكون للمدين طاقة لدفع وقوعه أو تفاديه، فلا يكفي أن يكون الحادث مما لا يمكن توقعه بل يجب أن يتوفر فيه شرط آخر هو أن يستحيل على المدعى عليه مقاومته، فإن كان دفع الحادث مستطاعا، فلا يكون قوة قاهرة حتى ولو استحال وقوعه<sup>(1)</sup>.

المقصود بالاستحالة هنا، الاستحالة المطلقة بالنسبة لأي ناقل وليس الاستحالة النسبية التي تقتصر على الناقل المعني دون غيره، بل الاستحالة بالنسبة لأي ناقل يكون في موقفه<sup>(2)</sup>. والمحاكم لا تبني أحكامها فقط على المفهوم المجرد لعدم إمكانية دفع الحدث بل تنظر أحيانا إلى الظرف الذي وجد فيه من يتذرع بالقوة القاهرة وإلى إمكانياته الشخصية في دفع الحدث<sup>(3)</sup>.

**ب- إثبات القوة القاهرة:**

يقع عبء إثبات القوة القاهرة على عاتق الناقل البحري، فإذا أثبت هذا الأخير ذلك انتفت العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وبالتالي لا تتحقق المسؤولية<sup>(4)</sup>. وتعتبر مسألة تقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها قوة قاهرة أم لا من اختصاص قاضي الموضوع<sup>(5)</sup>. وللناقل إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات ووسائله، باعتبارها وقائع مادية يجوز إثباتها بكافة الوسائل<sup>(6)</sup>.

### الفرع الثاني: الأسباب المرتبطة بالأشخاص أو بالبضاعة

إلى جانب القوة القاهرة هناك أسباب أخرى تعتبر من موانع المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة منها من له صلة بالأشخاص (أولا)، والأخرى ناشئة عن البضاعة ذاتها (ثانيا).

#### أولا: الأسباب المرتبطة بالأشخاص

(1) - العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، الواقعة القانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، ط5، الجزائر، 2008، ص203.

(2) - عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص198.

(3) - مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص113.

(4) - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995، ص98.

(5) - بوعلام خليل، حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، القوة القاهرة في القانون البحري ومعهدة بروكسل لسنة 1924، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 2003، ص125.

(6) - عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص200.

من الدفع التي يتمسك بها الناقل البحري ليتصل من مسؤوليته الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، نجد خطأ الشاحن (أ) وكذا الأخطاء الصادرة من الغير (ب).  
أ - الأخطاء الصادرة من الشاحن:

طبقاً لنص المادة 803 في الفقرة (ج) من القانون البحري الجزائري، تعد أخطاء الشاحن سبباً لإعفاء الناقل من مسؤوليته، وهي بذلك جزاء بالنسبة إليه جراء الإخلال بالتزاماته<sup>(1)</sup>.

تستوجب دراسة خطأ الشاحن الوقوف عند تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة، وعدم إخطار الناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة، وأخيراً سوء التحريم والتغليب للبضائع الخطرة.

### 1 - تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة:

إن مسألة تحريف طبيعة أو قيمة البضاعة بواسطة الشاحن يترتب عليه أن الناقل البحري سوف لن يكون مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر ناشئ عن ذلك، بل يكون معفياً من المسؤولية بشكل كلي، وذلك استناداً لما جاء في المادة 5/4 من اتفاقية بروكسل التي تنص على أنه: "... لا يسأل الناقل في أي حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن".

وفي هذا الصدد نجد أن المشرع الفرنسي في المادة 17-5422 L من قانون النقل اعتبر أن التحريف في طبيعة البضاعة أو قيمتها من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية<sup>(2)</sup>.

فإن قيام الشاحن بتحريف البيانات المتعلقة بجنس البضاعة أو قيمتها، مردد الرغبة في الحصول على فائدة قد لا تتوفر له إذا ذكر القيمة الحقيقية، أو ذكر طبيعتها الصحيحة. ومع ذلك فإن تصرف الشاحن في مثل هذه الحالة لا يعد من حيث الطبيعة القانونية بمنأى عن المسؤولية، بل تترتب عليه المسؤولية، ولكن يشترط في تصرف الشاحن هذا التعمد<sup>(3)</sup>، بمعنى أنه لا بد من

(1)- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع لعام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997، ص 105.

(2) - article L5422-17 du code du transport français qui dispose que: « Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises ».

(3) - عدلى أمير خالد، المرجع السابق، ص 82.

أن يكون الشاحن متعمدا في تحريف البيانات المتعلقة بجنس البضاعة أو قيمتها، فإذا لم يكن متعمدا لا ينطبق عليه الحكم الوارد في المادة 5/4 من اتفاقية بروكسل.

أما في ظل القانون الجزائري<sup>(1)</sup> يقع على عاتق الشاحن الالتزام بإدراج البيانات المتعلقة بالبضاعة في وثيقة الشحن، وبالتالي يعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحاته، فيما يخص العلامات، وكذا كمية ووزن البضائع.

ويترتب عليه في حالة الإخلال بهذه الالتزامات إعفاء الناقل من المسؤولية، وأيا كان سبب الهلاك أو التلف، ولو كان هذا البيان قد أدرج بقصد تخفيض أجرة النقل<sup>(2)</sup>، بشرط أن يصدر هذا البيان عن عمد.

تنص المادة 810 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر اللاحق للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل". وعليه من خلال هذا النص، يترتب على تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة، تخلص الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع.

أما فيما يتعلق بالقيمة، فيكفيه أن يقدم للمحكمة أسعار السوق، فيبين الفرق بين القيمة الحقيقية للبضاعة والقيمة المدونة في سند الشحن. إذ بمجرد إثبات الناقل عدم صحة البيانات يجعله غير مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها<sup>(3)</sup>.

والسؤال الذي يطرح نفسه هو هل مسؤولية الشاحن عن الأضرار الناشئة من تحريف البيانات المتعلقة بجنس البضاعة أو قيمتها يشترط فيها وجود علاقة سببية بين فعل التحريف

(1) - المادة 753 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على: " تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي.

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

(2) - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 86 .

(3) - أمين خلفي، المرجع السابق، ص 127.



والضرر الحاصل، أم أن الشاحن يسأل عن الأضرار بغض النظر عما إذا كان سببها فعل التحريف أم لا؟

انقسم الفقه في بيان هذه المسألة إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول يذهب إلى التأكيد أن الشاحن يسأل عن الأضرار والخسائر تجاه الناقل البحري، وإن لم تكن هناك علاقة سببية بين فعل التحريف والضرر الحاصل؛ لأن اشتراط وجود العلاقة السببية بينهما يعد من قبيل التشدد؛ لأن الشاحن قد ارتكب غشا، ومادام هذا الغش ثبت فعلا فلا داعي للمطالبة بإثبات العلاقة السببية<sup>(1)</sup>.

في حين يذهب الاتجاه الثاني إلى ضرورة وجود علاقة سببية بين عدم صحة البيان المتعلق بجنس البضاعة أو قيمتها والضرر المتحقق، فإذا لم توجد هذه العلاقة فلا تتقرر مسؤولية الشاحن بالإضافة إلى أنه على الناقل البحري أن يثبت وجود العلاقة السببية مع إثبات تعمد الشاحن تحريف البيانات<sup>(2)</sup>.

فالالاتجاه الأول ينفي العلاقة السببية بين فعل التحريف والضرر المتحقق، والثاني يؤكد وجود العلاقة السببية كشرط بين فعل التحريف والضرر المتحقق. ويظهر لنا من خلال الحكم الواردة في المادة 5/4 من اتفاقية بروكسل، ونص المادة 810 من القانون البحري الجزائري أن الشاحن يعاقب بسبب تقديمه لبيانات كاذبة تتعلق بالبضاعة.

وإثبات العلاقة السببية بين فعل التحريف -التصريح الكاذب - والضرر المتحقق يعد من قبيل التشدد على الناقل البحري.

## 2- عدم إخطار الشاحن للناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة:

(1) - محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص377؛ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع عام 1978، ص77.

(2) - أحمد محمود حسنى، المرجع السابق، ص160.

إن خطأ الشاحن أو إهماله يعد من الدفع التي أشارت إليها قواعد اتفاقية بروكسل في المادة 6/4، والتي من شأنها إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، وعليه في ظل اتفاقية بروكسل وما يقابلها من القوانين الوطنية محل الدراسة<sup>(1)</sup>، يعد عدم إخطار الشاحن للناقل بخطورة البضاعة أو قابليتها للالتهاب أو الانفجار، مع عدم علم الناقل البحري بطبيعة هذه البضاعة، وعدم قبوله لشحنها على السفينة فيما لو علم بطبيعتها؛ بمثابة خطأ من الشاحن يعطي الحق للناقل في إخراج البضاعة من السفينة في أي وقت أو إعدامها أو إزالة خطورتها، وذلك دون أن يحق للشاحن مطالبة الناقل بأي تعويض عن ذلك. وهذا الدفع أشارت إليه كذلك اتفاقية هامبورغ، وذلك في نص المادة 2/13 منها، فيعد عدم إخطار الشاحن للناقل بخطورة البضاعة متى كان الناقل لا يعلم بطبيعة البضاعة، بمثابة خطأ من الشاحن.

وإذا رجعنا إلى نص المادة 6/4 من قواعد لاهاي، 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 بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو شحنتها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها، أو إزالة خطورها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارة البحرية العمومية عند الاقتضاء" نجد أنها تتضمن وضعيتين:

**الوضع الأول** يقوم على رضا الناقل بشحن الحمولة، ولكنه في الوقت نفسه يجهل الطبيعة الخطرة للحمولة المشحونة، فهذا النص يجعل الناقل البحري من جانب في منأى عن المسؤولية القانونية، ومن جانب آخر فإنه يرتب المسؤولية على الشاحن. ففي هذه الحالة الناقل البحري سوف لن يكون فقط مخولاً بإنزال البضاعة ولكن له أيضاً أن يطالب الشاحن بالتعويض عن كل

(1) - تقابلها المادة 778 من القانون البحري الجزائري؛ المادة 223 من قانون التجارة البحري السوري؛ المادة 271 من القانون التجاري البحري للإمارات العربية المتحدة؛ المادة 181 من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ المادة 149 من القانون البحري القطري؛ المادة 209 من قانون التجارة البحري المصري.

الأضرار وجميع المصاريف الناشئة بسبب شحن هذه البضاعة الخطرة التي يجهل الناقل البحري طبيعتها الخطرة.

**الوضع الثاني** يتمثل في رضا الناقل بشحن البضائع، وهو على علم بالطبيعة الخطرة للبضاعة، فهذا الوضع يجعل الناقل البحري غير مسؤول، فله في حالة ما أصبحت البضائع خطراً على السفينة إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرهما، ومن جانب آخر لن يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل، فالناقل سيتحمل الخسائر البحرية العمومية.

يتبين لنا أنه منح للناقل البحري في ظل اتفاقيتين الاختيار ما بين إعدام البضاعة أو إنزالها من السفينة أو إزالة خطورتها، فله اختيار الإجراء الذي يتناسب وما تقتضيه ظروف الحال من بين الإجراءات الثلاثة.

### 3 - سوء كفاية الرزم والتغليف:

إن عدم كفاية الرزم والتغليف للبضائع الخطرة من أسباب دفع المسؤولية عن الناقل البحري التي وردت في الاتفاقيات الدولية<sup>(1)</sup> والقوانين الداخلية<sup>(2)</sup>.

وبموجب هذا السبب يستطيع الناقل البحري دفع المسؤولية عنه إذا أثبت مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية رزمه وتغليفه للبضاعة؛ لذلك فإنه لغرض تحديد هذا السبب المعفي لمسؤولية الناقل البحري، لا بد من الاستناد إلى أن الشاحن على علم كامل بطبيعة البضاعة، وبالأخطار التي قد تنشأ عنها، وضرورة الاعتماد على طريقة مختلفة في الرزم، هذا من جانب، ومن جانب آخر، على الناقل البحري أن يبذل العناية المعقولة واللائمة عند قيامه برص البضاعة<sup>(3)</sup>.

إن عملية التحريم والتكليف ليس فقط لضمان حفظ البضاعة خلال الرحلة البحرية، إنما أيضاً لحمايتها أثناء تداولها خلال عمليتي الشحن والتفريغ<sup>(4)</sup>.

(1) - أشارت إليه المادة 2/4 من اتفاقية بروكسل .

(2) - مثل المادة 803 ج من القانون المدني الجزائري.

(3) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ص ص 122 - 123.

(4) - أمين خلفي، المرجع السابق، ص 113.

فإذا رزمت البضاعة الخطرة وتم تغليفها بشكل واف، وأن الناقل البحري بذل العناية اللازمة للمحافظة عليها، فهذا لا يؤدي إلى حماية البضائع الخطرة نفسها و فقط، وإنما حماية البضائع الأخرى أيضا.

### ب- خطأ الغير:

يتمثل خطأ الغير في الأخطاء التي يرتكبها الريان أو المندوبون البحريون عن الناقل البحري، إذ يعفى الناقل من الأخطاء الملاحية الصادرة عن هؤلاء<sup>(1)</sup>، وهذا ما نصت عليه المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

فحتى ينفي الناقل البحري المسؤولية عن نفسه، يقع عليه إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن خطأ التابعين البحريين في الملاحة<sup>(2)</sup>.

ويبرر الإعفاء من الأخطاء الملاحية أن الناقل البحري لا يتدخل فعلا ولا قانونا في ملاحاة السفينة وسيرها، ولما للريان من سلطة واسعة في التصرف، فيبقى الريان وحده مسؤولا عن هذه الأخطاء<sup>(3)</sup>.

والإعفاء قاصر على الخطأ الملاحي دون الخطأ التجاري الذي يتعلق بالبضاعة، مثل الخطأ في الشحن أو الرص أو الحفظ أو التفريغ أو التسليم، وذلك عندما يقع الخطأ الملاحي من الريان أو البحارة أو المرشد أو التابعين البحريين، أما إذا وقع الخطأ من الناقل البحري نفسه فلا مجال للإعفاء<sup>(4)</sup>.

(1) - أمين خلفي، المرجع نفسه، ص 111.

(2) - على حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1978، ص 230.

(3) - إيليا صفا، المرجع السابق، ص 170.

(4) - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحراً، عقد نقل الأشخاص بحراً، دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، مصر، 2005، ص 242.

## ثانياً: الأسباب المرتبطة بالبضاعة

إن سبب الطبيعة الخاصة للبضاعة تمت الإشارة إليهما في اتفاقية بروكسل<sup>(1)</sup>، وما يقابلها من القوانين التي اقتبست نصوصها منها<sup>(2)</sup>، وقد اعتد به كسبب من أسباب إعفاء الناقل البحري عن الهلاك الناتج والناشئ عن عيب خفي، أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها.

يقصد بالعيب الذاتي في البضاعة كل ما هو قابل لأن يصيب البضاعة بالفساد أو التلف أو الهلاك من خلل أو عيب بها، وهو كل ما يحدث في البضاعة من تلقاء ذاتها<sup>(3)</sup>، فإذا وجد في البضاعة عيب ذاتي تكون قابلة للهلاك بمناسبة نقلها بحراً، حتى ولو كانت هذه الرحلة البحرية تمت في ظروف عادية<sup>(4)</sup>.

أما طبيعة البضاعة الخاصة فيقصد بها كل ما هو قابل لأن يصيب البضاعة بالفساد أو الهلاك من سمة أو خاصية طبيعية لها<sup>(5)</sup>، أي الخصائص الذاتية والداخلية المتعلقة بها، وهذه الخاصية تكون ذاتية ملازمة للبضاعة نفسها وتؤدي إلى فسدها وتضررها، ومثال ذلك تغير ألوان المواد الكيميائية<sup>(6)</sup>. فإن فساد البضاعة أو تلفها الناتج بسبب طبيعتها الخاصة يحدث في كثير من البضائع إثر ما يعتري البضاعة بسبب طبيعتها الخاصة<sup>(7)</sup>.

وليس من قبيل الدقة إطلاق وصف العيب الذاتي للبضاعة على طبيعة البضاعة الخاصة، إذ إن طبيعة البضاعة الخاصة ليست في حد ذاتها خللاً أو عاهة بالبضاعة، وإنما سمة أو خاصية طبيعية لها، هذا فضلاً عن أنها في حد ذاتها لا تخرج البضاعة عن المألوف بالنسبة

(1) - في المادة 4 / 2 م، والتي جاء فيها: "العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها".

(2) - مثل القانون البحري الجزائري، وذلك في المادة 803/ز والتي جاء فيها: "عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع".

(3) - عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، قسم القانون التجاري و البحري، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2000، ص354.

(4) - أمين خلفي، المرجع السابق، ص122.

(5) - عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص355.

(6) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ص ص 128-129.

(7) - عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص355.

لنظائرها أو أقرانها من البضائع، فالذي يحدث ذلك هو ما تسفر عنه هذه الطبيعة من خلل أو فساد أو تلف<sup>(1)</sup>.

عند مقاضاة الناقل البحري بصدد وقوع الضرر الذي يلحق بالبضائع بسبب طبيعتها وخصائصها الخطرة، فإن الناقل البحري دائماً يحتج بسبب الطبيعة الخاصة للبضاعة كسبب للإعفاء من المسؤولية، والواقع في هذه الحالة أنه إذا احتج الناقل البحري بهذا السبب نكون أمام فرضين:

**الأول:** إذا كان الخطر غير معروف ومعلوم للناقل البحري، فإن الناقل البحري سيكون مشمولاً بهذا السبب المنصوص عليه في المادة 4 / 2م من قواعد بروكسل.

**الثاني:** إذا كان الخطر معروفاً ومعلوماً للناقل البحري، فعندئذ يجب ملاحظة ما إذا كان الناقل البحري قد أخذ بواجبه الخاص باتخاذ العناية اللازمة في المحافظة على البضاعة الخطرة، فيكون قد ارتكب خطأً من شأنه أن يلغي الإعفاءات الممنوحة للناقل البحري، ومن ثم تتقرر مسؤوليته عن ذلك.

(1) - عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص355.

## الفصل الثاني

### المسؤولية غير العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

تقوم المسؤولية غير العقدية الناشئة عن نقل البضاعة الخطرة بحدوث ضرر للغير، وهذا الأخير قد يلحق ملاًك البضائع الأخرى التي تضررت بسبب البضائع الخطرة المنقولة على ذات السفينة، كما قد يصيب أي شخص آخر لا يمتد إلى العقد بأي صلة، مما يحق لهم مطالبة الناقل البحري بالتعويض عن تلك الأضرار، فهذه المسؤولية تقوم في حالة مطالبة أي شخص متضرر لا تربطه مع الناقل البحري أي رابطة عقدية بالتعويض عن الأضرار التي لحقت من البضائع الخطرة (المبحث الأول).

كما قد يمتد الضرر الناتج من التعامل الخاطئ مع البضائع الخطرة ليس إلى الأشخاص الذين لا تربطهم علاقة عقدية مع الناقل البحري فقط، وإنما يصل إلى البيئة البحرية بأكملها؛ لأنها المكان الذي ينفذ فيه هذا النوع من النقل. إن ما يطرح أو يتسرب إلى البيئة البحرية من السفن الحاملة للبضائع الخطرة، ينجم عنه تلوث لهذا الوسط الذي تترتب عليه أضرار تمس بالبيئة البحرية تؤدي إلى كوارث بيئية تتمثل في إتلاف الثروات البحرية. وباعتبار أن البيئة البحرية من الغير عن العقد، فهي بحاجة إلى أن يتم ضمان حقوقها في حال التعامل الخاطئ معها، ويكون الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار البيئية البحرية التي تم حدوث التلوث في مياهها (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: أحكام مسؤولية الناقل البحري غير العقدية عن نقل البضائع الخطرة

يقع على عاتق الناقل البحري واجب بذل العناية بالبضائع الخطرة الموجودة تحت حراسته لتجنب إلحاق الضرر بالغير، فمتى وجدت بضائع خطرة، وكانت سببا في إلحاق الضرر بالغير قامت مسؤولية الناقل البحري تجاه الغير (المطلب الأول)، وعلى الرغم من أن هذا النوع من المسؤولية كان محلا للخلاف بصدد الاعتبارات التي على أساسها يوضع عبء تعويض الضرر على عاتق الناقل البحري، إلا أنه مهما كانت الصفة التي تعتنقها هذه المسؤولية، فإنه توجد أسباب لدفعها (المطلب الثاني).

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

تقوم مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة على أساس وجود بضائع خطرة، ووجود الضرر الذي يعد الأساس لقيام هذه المسؤولية، توجد بوجوده وتنتفي بانتقائه، كما يجب أن تكون هناك علاقة بين فعل البضائع الخطرة والضرر؛ لأنه دون وجود هذه العلاقة تنتفي المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل البحري. لذلك سندرس هذه الشروط في فرعين نتناول فيهما:

- وجود بضائع خطرة تحت حراسة الناقل البحري.
- حدوث الضرر للغير بفعل البضائع الخطرة.

### الفرع الأول: وجود بضائع خطرة تحت حراسة الناقل البحري

يعتبر وجود بضائع خطرة تحت حراسة الناقل البحري من الشروط المهمة لقيام المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل البحري. ولدراسة هذا الشرط يتطلب منّا الأمر توضيح مفهوم الحراسة المفروضة على الناقل البحري (أولاً)، وباعتبار أن هذه البضائع تتصف بالخطورة، هل تعتبر الطبيعة الخطرة لهذه البضائع شرطاً ضرورياً لتنهض مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل هذه البضائع؟ (ثانياً).

#### أولاً: المقصود بالحراسة

إن الحراسة هي السيطرة الفعلية على الشيء والقدرة على التصرف في أمره، مشروعة كانت هذه السيطرة أم غير مشروعة<sup>(1)</sup>. لا تبرز للوجود إلا من خلال الشخص الذي أطلقت عليه

(1) - ندى البدوي النجار، أحكام المسؤولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 1997، ص 462.



بعض التشريعات المدنية الحارس<sup>(1)</sup> بينما أسمته بعض التشريعات الأخرى من يكون تحت تصرفه الشيء<sup>(2)</sup>.

والحارس (الناقل البحري) هو من له حق التصرف في الشيء (البضائع الخطرة) أي من له السيطرة الفعلية في الرقابة على الشيء وتوجيهه<sup>(3)</sup>، فحارس الشيء حسب نص المادة 1/138 من القانون المدني الجزائري من له السيطرة الفعلية، فيكفي لقيام الحراسة أن تكون هذه السلطة فعلية، ولا يستلزم أن تكون قانونية تستند إلى حق<sup>(4)</sup>.

ويعتبر الناقل في حكم الحارس، فإذا تسبب الشيء بضرر للغير أثناء نقله قامت مسؤولية الناقل؛ لأن الشيء تحت حراسته الفعلية<sup>(5)</sup>.

والسلطة الفعلية على الشيء تقتضي أن يكون للشخص السلطة المعنوية عليه، أما السلطة المادية فليست كافية<sup>(6)</sup>. ويقصد بالسلطة المعنوية لحراسة الشيء أن يكون الشخص الذي له السيطرة الفعلية على الشيء الذي حدث بفعله الضرر يستعمل هذه السيطرة وقت وقوع الضرر لحساب نفسه لا لغيره، لأن الحارس هو من يحوز الشيء لحساب نفسه<sup>(7)</sup>.

### ثانياً: التباين التشريعي حول وجود الطبيعة الخطرة لقيام المسؤولية

تباينت التشريعات المدنية في تحديدها للأشياء المسببة للمسؤولية بين الإطلاق والتقييد إذ اعتبر البعض من التشريعات أن مسؤولية المرء تقوم عن كل الأشياء التي تنصب عليها الحراسة دون تمييز من حيث خطورتها. فالضرر الذي ينتج من فعل تلك الأشياء يكون محلاً للمسؤولية دون تفرقة بين الشيء الخطر وغير الخطر.

(1) - كالتشريع المدني الجزائري في المادة 138، الفرنسي في المادة 1/1384، المصري في المادة 178، السوري في المادة 177، لبيبي في المادة 81، المغربي في المادة 88، التونسي في المادة 96.

(2) - كالتشريع المدني العراقي في المادة 231، في المادة 291 من القانون المدني الأردني.

(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، المرجع السابق، ص 360.

(5) - عدنان إبراهيم السرحان ونور حمد خاطر، المرجع السابق، ص 517.

(6) - العربي بلحاج، المرجع والموضع السابقان.

(7) - سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 1073، ف 346.

في حين حدّت بعض التشريعات من نطاق المسؤولية المفترضة عن الأشياء وقصرت حكمها على الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة، فجاءت نصوصها مقيدة لمبدأ الشمول.

**الاتجاه الأول:** هذا الاتجاه يدخل كافة الأشياء في نطاق هذه المسؤولية دونما أي تحديد أو تخصيص، فهذا الاتجاه التشريعي لا يقيم التفرقة بين الأشياء عموماً، بل يخضعها كلها لقواعد واحدة دون تمييز بين الخطرة منها وغير الخطرة<sup>(1)</sup>؛ فهو يشمل الأشياء التي توجد تحت حراسة الشخص سواء كانت مما تنبعث منها خطورة أم لا<sup>(2)</sup>.

ويأتي التشريع الفرنسي في مقدمة التشريعات التي أطلقت حكم المسؤولية عن الأشياء على كافة الأشياء، وقد نص على ذلك في المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي قائلاً أو مقررًا: " لا يسأل الشخص عن الأضرار الناتجة عن فعله الشخصي فقط، وإنما أيضا عن تلك التي تنتج عن الأشخاص التابعين له أو الأشياء التي في حراسته"<sup>(3)</sup>.

إن مفهوم الشيء الذي تبناه المشرع الفرنسي في المادة 1/1384 قد مر عليه تطورات متوالية وقيود عديدة، فقد اقترح الفقيه "RIPERT" للتفريق بين نطاق تطبيق المادة 1382 والمادة 1/1384 مدني فرنسي، أن ينظر إلى طبيعة الأشياء، فالشخص لا يكون مسؤولاً عن الضرر الحاصل إلا إذا كان الشيء الذي يسبب الضرر موضوعاً تحت حراسته من الأشياء الخطرة، فهي تحتاج للحراسة بسبب خطورتها التي تنشأ عنها، وهي وحدها التي تطبيقاً عليها أحكام المادة 1384 الفقرة الأولى، أما الأشياء غير الخطرة فإنها لا تحتاج إلى الحراسة وبالتالي على المضرور أن يثبت الخطأ في جانب الحارس ليصل إلى حقه في التعويض طبقاً لنص المادة 1382 مدني فرنسي<sup>(4)</sup>.

(1) - حمدي أحمد سعد، الالتزام بالإفشاء بالصفة الخطرة للشيء المبيع، دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والفرنسي والفقهاء الإسلامي، المكتب الفني للإصدارات القانونية، ط1، القاهرة، مصر، 1999، ص 2.

(2) - سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 1056.

(3) - Art 1384/1 du code civil français qui dispose que: « on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde».

(4) - محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط1، الجزائر، 1988، ص ص 187 - 189.

غير أن هذا التفريق بحد ذاته لا يرتكز على سند يبرره، وإذ ليس من اليسر كل مرة وضع معيار لخطورة الشيء<sup>(1)</sup>.

وبعد الانتقادات<sup>(2)</sup> الموجهة لهذا التمييز تم هجره واستعباده من طرف القضاء الفرنسي<sup>(3)</sup> ولم يعد يتحدث عنه. وعلى هذا النحو اتسع نطاق تطبيق المسؤولية عن الأشياء غير الحية اتساعاً لا نظير له<sup>(4)</sup>.

وقد عمم المشرع الجزائري في مفهوم الشيء، فهو ينصرف إلى الشيء الخطر وغير الخطر، وهذا ما جاء في نص المادة 138 / 1 من القانون المدني.

كما اقتفى المشرع اللبناني أثر المشرع الفرنسي وذلك في المادة 131 من قانون الموجبات والعقود اللبناني، وكذلك لم يحدد التقنين المدني التونسي في المادة 96 منه، والمغربي في نص الفصل 88 من قانون الالتزامات والعقود؛ الأشياء التي سيسأل المرء عن الأضرار الناشئة عنها، فجاءت النصوص الخاصة بالمسؤولية المفترضة عنها مطلقة. وعليه فإن هذه التشريعات لم تتعد في المواد بصفة الشيء، ولم تفرق بين الأشياء الخطرة أو غير الخطرة.

فإن المراد بلفظ الشيء ينصرف إلى جميع الأشياء بدون التفرقة بين الأشياء الخطرة وغير الخطرة، فقد جاءت نصوص التشريعات عامة منطوية على مبدأ الشمول في مفهوم الشيء بدون تعداد الأشياء، حتى لا يفهم أو يفسر تعدادها حصراً<sup>(5)</sup>.

(1) - عاطف النقيب، النظرية العامة للالتزام للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العلمية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر-منشورات عويدات، بيروت، لبنان، ط2، 1981، ص119.

(2) - لقد وجه لهذا المعيار عدة انتقادات منها أن نص المادة 1/1384 جاء مطلقاً، ولم ينص على الشيء الخطر، والشيء إذا أطلق فلا يخصص إلا بنص يخصصه. وأيضاً أنه يتعذر معرفة خطورة الشيء مسبقاً؛ لأن الأمر يتوقف على الظروف الملازمة إذ الشيء الواحد قد يكون خطراً في حالة وغير خطر في حالة أخرى، أضف إلى هذا صعوبة التكيف الذي يواجهه قضاة الموضوع هل الشيء خطراً أو غير خطر، فما يراه البعض خطراً؛ أنظر في ذلك محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، ط1، بيروت، لبنان، 1990، ص 79.

(3) - أمام هذه الانتقادات قضت محكمة النقض الفرنسية في دوائرها المجتمعة بتاريخ 13 فبراير 1930 في قضية "جاندير" المشهورة بحكم قضى على قيد الخطورة بعدم إشارته إليه؛ انظر في ذلك محمد زهدور، المرجع والموضوع نفسه.

(4) - محمود جلال حمزة، المرجع السابق، ص ص 196 - 197.

(5) - محمود جلال حمزة، المرجع نفسه، ص 187؛ محمد زهدور، المرجع السابق، ص 80؛ فاضلي إدريس، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 2006، ص 69.

وحسن ما فعلت التشريعات في هذا الاتجاه عند تعميمها مفهوم الشيء، وشموله الأشياء الخطرة وغير الخطرة فعدم التميز بين الأشياء مصدر الضرر فيه نصراً لصالح المضرور<sup>(1)</sup>، وبالتالي جنبت المضرور عبء إثبات خطأ حارس الشيء ولو كان سبب الضرر مشمولاً بالحراسة<sup>(2)</sup>.

**الاتجاه الثاني:** هذا الاتجاه حدّد من نطاق المسؤولية المفترضة على الأشياء وقصر حكمها على الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة، فجاءت نصوص مقيدة لمبدأ الشمول<sup>(3)</sup> الذي امتازت به التشريعات السابق ذكرها في الاتجاه الأول.

فهذه التشريعات التي جاءت مقيدة لمبدأ الشمول تفرق بين الأشياء وتدخل بعضها في نطاق المسؤولية عن الأشياء، في حين تخضع الباقي للقواعد العامة<sup>(4)</sup>. إلا أن هذه التشريعات لم تتبع منهاجاً واحداً في تحديد بين الأشياء الخطرة وغير الخطرة، فبعضها يحدد الأشياء التي تخضع للقواعد الخاصة- نظراً لخطورتها- على سبيل الحصر، فما كان من هذه الأشياء المحددة سلفاً خضع لقواعد المسؤولية عن الأشياء، والباقي يخضع للقواعد العامة للمسؤولية<sup>(5)</sup>.

ومن التشريعات التي سارت على هذا النحو التشريع المصري في المادة 178 من التقنين المدني، وكذلك التشريع الإماراتي في المادة 316 من قانون المعاملات المدنية، وكذا التشريع العراقي الذي أشار على ذلك في المادة 231 من القانون المدني، والتشريع المدني السوري في المادة 179، والتشريع المدني الليبي في المادة 181، كما نجد أيضاً التشريع المدني الأردني قد نص على ذلك في المادة 291 منه.

(1) - فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 65.

(2) - فاضلي إدريس، المرجع نفسه، ص 69.

(3) - محمد سعيد أحمد الرحو، فكرة الحراسة في المسؤولية عن الأشياء غير الحية، دراسة مقارنة، الدار العلمية الدولية، عمان، الأردن، 2001، ص 25.

(4) - حمدي أحمد سعد، المرجع السابق، ص 4.

(5) - حمدي أحمد سعد، المرجع والموضع نفسهما.

فهذه التشريعات قصرت حكمها على الأشياء التي تتطلب عناية خاصة وجاءت نصوصها مقيدة لمبدأ الإطلاق الذي امتازت به التشريعات في الاتجاه الأول<sup>(1)</sup>.

والملاحظ أن نصوص هذه المواد قد قدمت عبارة الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة. والعناية الخاصة ترقى وتفوق العناية العادية، وتتصرف صفة الخصوصية فيها إلى ما يخص الشيء ويتعلق به ويتوقف عليه، ولتحديد مقدارها يجب النظر للشيء بداية للوقف على ما يتطلبه ويستدعيه من عناية، ولا يمكن تحديدها بمعزل عن الشيء الذي أحدث الضرر<sup>(2)</sup>. وقد أثار تحديد مدلول عبارة العناية الخاصة خلافاً في إطار سريانها على الأشياء وحدود ذلك الإطار، والمعيار الواجب تطبيقه لاعتبار الشيء مما يتطلب في حراسته عناية خاصة، وقد انحصر الخلاف في رأيين:

#### ❖ الرأي الأول:

يرى أن مفهوم الأشياء ذات العناية الخاصة يشمل الأشياء الخطرة بطبيعتها التي لا يمكن تركها دون رعاية خاصة. فصفة الخطورة متلازمة معها وتتبع منها حتى عندما تكون بمعزل عن الظروف الخارجية والعوامل الأخرى التي قد تساهم في إظهار مثل تلك الخطورة<sup>(3)</sup>.

ومادامت تلك الأشياء بطبيعتها وبحكم تكوينها أو تركيبها لا تنفك عن الخطورة. فإنها تحتاج إلى عناية خاصة للوقاية من ضررها، فمعيار خطورتها معيار موضوعي ينبع مما تستمد من طبيعتها وذاتها بغض النظر عن الظروف المحيطة بها. ومن الأشياء التي تتطوي تحت هذا الوصف: المتفجرات، وأنابيب النفط والغاز، والأشعة، والمواد الكيميائية، والعديد من الأشياء الأخرى التي لا يمكن تعدادها أو حصرها<sup>(4)</sup>.

وعليه، فالأشياء الخطرة بطبيعتها حسب هذا الرأي هي وحدها التي تخضع إلى عناية خاصة تجعل حارسها مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عنها طبقاً لأحكام المسؤولية المفترضة، أما الأشياء

(1) - 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، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2005، ص42.

(2) - ناصر محمد عبد الله سلطان، المرجع نفسه، ص 48- 49.

(3) - سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 1060؛ محمد نبيب شنب، المرجع السابق، ص79.

(4) - محمد سعيد أحمد الرحو، المرجع السابق، ص 38.

الأخرى فإن المسؤولية عنها لا تتحقق إلا وفقا لأحكام القواعد العامة في المسؤولية المدنية التي تلزم المضرور بإثبات خطأ الحارس.

❖ **الرأي الثاني:** يرى أن خطورة الشيء تتحقق في حالتين.

#### الحالة الأولى:

إذا كانت طبيعة الشيء تستلزم عناية خاصة في حراسته نظرا لما يصاحب تلك الطبيعة من خطورة ملازمة لها، ولا يمكن القيام بذلك إلا ببذل العناية الفائقة (فوق المعتادة) لتعاضد احتمال تسببها في إحداث الضرر، فمعيار الخطورة لمثل تلك الأشياء معيار موضوعي ينبع من ذات الشيء ويدور مع طبيعته (1).

#### الحالة الثانية:

وفيها يستمد الشيء خطورته من الظروف والملابسات التي ترافقه وتحيط به، بغض النظر عن طبيعته، وهذا ما سيتبع ببذل العناية الخاصة في حراسته حتى لا يتسبب بإضرار للغير، فمثل تلك الأشياء بوضعها الطبيعي لا تشكل خطراً يستوجب العناية الخاصة في حراستها، ولكن تلك الظروف المستجدة والملابسات التي أحاطت بها تجعلها بحالة من الخطورة تستتبع العناية الخاصة في حراستها، وهكذا يكون للظروف والملابسات أثرها في اعتبار تلك الأشياء خطرة رغم أنها في طبيعتها لم تكن كذلك، فالمعيار الذي يتخذ أساسا لقياس مدى تأثير تلك الظروف والملابسات لا يتعلق بموضوع الشيء (2).

بعدما استعرضنا للرأيين المذكورين فقد وجدنا أن هذين الاتجاهين يعتمدان على معيار الشيء الخطر رغم اختلافهما في نطاق تلك الخطورة، فكلاهما يتطلب العناية الخاصة لحراسته، وإن تلك العناية لا تتطلب إلا عندما ما يكون الشيء خطراً، فوجه الاختلاف بينها لا يرد على توفر الخطورة في الشيء أم لا لقيام المسؤولية، وإنما يتبلور في المنظار الذي يرى فيه كل اتجاه، والمدى الذي يريد امتداد الفكرة فيه، فالخلاف بينهما يمكن في نطاق سريانها.

(1) - ناصر محمد عبد الله سلطان، المرجع السابق، ص 53.

(2) - محمد سعيد أحمد الرحو، المرجع السابق، ص 43.

فالرأي الأول اتجه إلى قصر الشمول على الأشياء الخطرة بطبيعتها فقط، بينما ذهب أصحاب الرأي الثاني إلى توسيع في هذا النطاق بجعل النص يسري على تلك التي تكون خطرة بطبيعتها أو بسبب الظروف التي أحاطتها والملابس التي رافقت وقوع الحادث.

ولو رجعنا النصوص التشريعية التي وردت بصدد الموضوع لوجدنا أن هذا الاختلاف القائم يؤدي بنا إلى تقسيم هذه التشريعات إلى مجموعتين:

### المجموعة الأولى:

تضم التشريع الفرنسي في المادة 1384 من القانون المدني، والتشريع المدني الجزائري في المادة 138 منه، والتشريع اللبناني في المادة 131 من قانون الموجبات والعقود اللبناني، وقانون الالتزامات والعقود المغربي في المادة 88 منه، والتشريع المدني التونسي في المادة 96 منه. فهذا الاتجاه التشريعي يقضي بمسؤولية الحارس عن الأضرار التي تحدثها الأشياء دون تحديد، فالنصوص المذكورة جعلته مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن الأشياء بشكل مطلق دون تقيد. فالمسؤولية تشمل كافة الأشياء سواء الخطرة بطبيعتها أم الأشياء التي صاحبها الخطورة بسبب الظروف المرافقة لها أو غيرها.

### المجموعة الثانية:

تضم هذه المجموعة كلا من التشريع المدني العراقي في المادة 231، والتشريع المدني الأردني في المادة 291، والتشريع المدني المصري في المادة 178 منه، وكذلك في القانون المعاملات المدنية الإماراتي وذلك في المادة 316 منه.

هذه التشريعات ضيقت من نطاق تعين المسؤولية الناجمة عن الأشياء فقد قصرتها على الأشياء التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها. فهي لم تثير في نصوصها سواء أكان الخطر الناجم عنها كبيراً أو صغيراً وسواء كان نابعا من طبيعتها أم من الظروف التي أحاطت بها. أما الأضرار التي قد تنشأ عن غير هذه الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة فإن المسؤولية الناجمة عنها تخضع للقواعد العامة للمسؤولية.

### الفرع الثاني: حدوث ضرر للغير بفعل البضائع الخطرة

يعد المحور الرئيس لإقامة هذه المسؤولية أن يكون الضرر الذي لحق بالغير راجعا إلى فعل البضائع الخطرة؛ لذلك يقتضي منا الأمر بحث هذا الشرط، بالتطرق إلى المقصود بالضرر الذي أصاب الغير (أولا)، ثم بيان العلاقة بين هذه البضائع الخطرة وبين الضرر الواقع (ثانيا).

#### أولاً: الضرر

يوصف الضرر بحسب موقعه من الأركان الخاصة بالمسؤولية المدنية بأنه روحها وعلتها، والتي تدور معه وجودا وعدما، حيث تقوم فكرة المسؤولية على فكرة إصلاح الضرر غير المشروع، فالجزاء فيها عبارة عن تعويض هذا الضرر وإزالة أثره على قدر الإمكان<sup>(1)</sup>.

إن الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية، والأهمية التي تمنح لهذا الركن باعتباره أحد الأركان الأساسية التي تقوم عليها هذه المسؤولية؛ يرتكز في الواقع على القول بأن وجود بضائع خطيرة تحت حراسة الناقل غير كاف لتحقيق هذه المسؤولية بل لا بد من أن ينتج عن هذه البضائع ضرر يصيب الغير.

ورغم ورود فكرة الضرر في المواد من 124 إلى 140 من القانون المدني الجزائري، إلا أن هذه المواد لم تعط تعريفا للضرر، فيبقى التعريف الفقهي هو السائد (أ). وتتنوع صور الضرر الذي يصيب الغير الناشئ عن البضائع الخطرة، فإما أن يمس الكيان الجسدي، أو الذمة المالية، ويمكن أن يمتد ويصيب الشعور والعاطفة (ب).

#### أ - التعريف بالضرر:

عرف الضرر بأنه: "الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه، أو بمصلحة مشروعة له سواء تعلق ذلك الحق أو تلك المصلحة بسلامة جسمه أو عاطفته أو بماله أو حريته أو شرفه أو غير ذلك"<sup>(2)</sup>. كالحق في الحياة باعتباره من الحقوق الأساسية

(1) - حسن على الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، شركة التايمس، بغداد، العراق، 1991، ص 155.

(2) - سعيد مقدم، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1992، ص 40.



للصيقة بالإنسان، أو الحق في السلامة البدنية أو حقه في عدم المساس بعواطفه، أو ماله أو حريته أو شرفه، أو غير ذلك<sup>(1)</sup>.

وعليه، فإنه يقصد بالضرر الذي يصيب الغير من جراء نقل البضائع الخطرة، ما يصيب الأشخاص في حق من حقوقهم أو في مصلحة مشروعة لهم من جراء فعل هذه البضائع وهي تحت حراسة الناقل البحري.

### ب- صورة الضرر:

قد يصاب المضرور من جراء نقل البضائع الخطرة بضرر يمس حياته أو سلامته الجسدية، أو ينقص من ذمته المالية، وهو ما يعرف بالضرر المادي، وقد تستتبع الضرر الجسدي بآثار نفسية تمس شعور الإنسان نتيجة المساس بكيانه المعنوي، وهذا هو الضرر المعنوي.

### 1- الضرر المادي:

يعرف الضرر المادي بأنه الضرر الذي يمس الشخص في جسمه أو في ماله، فيتمثل في الخسارة المالية التي تترتب عن المساس بحق أو بمصلحة، سواء كان الحق حقا ماليا أو غير مالي<sup>(2)</sup>. وعليه قد يصيب الأذى الناشئ عن نقل البضائع الخطرة جسد المضرور، كما يمكن أن يمس ذمته المالية.

### 2- الضرر المعنوي:

الضرر المعنوي هو الأذى الذي يلحق بغير ماديات الشخص فيمس بمشاعره، وبإحساسه أو بعاطفته، فهو الألم النفسي أو الشعور بالانتقاص نتيجة التشويه الذي تتركه الإصابة<sup>(3)</sup>.

إذا كان الضرر الأدبي لا يمكن تقديره تقديرا ماديا دقيقا، لا يمنع من التعويض عنه تعويضا مقاربا، فحتى إن لم يكن التعويض شافيا فإنه على الأقل يحقق بعض الترضية.

(1) - منذر الفضل، المرجع السابق، ص 377.

(2) - العربي بلحاج، المرجع السابق، ص 145.

(3) - 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 81.

فالضرر الذي يمس بالكيان الجسدي كالجروح والحروق وغيرها من أعراض الإصابة يجعل المضرور يشعر بالآلام جسمانية ويصاحب تلك الآلام الجسمانية آلام نفسية، كما أن أثر الإصابة قد يمتد ويؤثر على الناحية الجمالية، كما قد يكون مصدر الآلام المعنوية ناتجاً عن نقص قدرته على العيش بطريقة عادية.

### ● ثانياً: العلاقة السببية

العلاقة السببية هي ركن من أركان المسؤولية المدنية بشكل عام، وتختلف هذه العلاقة باختلاف نوع المسؤولية، فهي في المسؤولية عن الأفعال الشخصية علاقة شرطية بين الخطأ والضرر، أما في المسؤولية عن الأشياء فتعد علاقة مفترضة بين الشيء والضرر.

إن المسؤولية عن الأشياء تتضمن علاقتين للسببية: الأولى هي علاقة السببية العامة 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، وتتحقق في حالة أن الشيء قد تدخل تدخلًا إيجابياً في حصول الضرر، وتتقي بإثبات أن تدخل الشيء في الحادث كان سلبياً<sup>(1)</sup>، وحبثهم في ذلك أن الحارس يستطيع أن يدفع مسؤوليته بأحد أمرين: الأول أن يثبت أن تدخل الشيء في حصول الضرر لم يكن تدخلًا إيجابياً، والثاني أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الحادث. إلا أن هذه الحجة ليست دليلاً على تعدد علاقة السببية، وإنما تفيد أن الحارس بمقدوره، أن ينفي العلاقة السببية بين الشيء والضرر بأحد الأمرين<sup>(2)</sup>؛ لذا فالعلاقة السببية في المسؤولية عن الأشياء لا تتعدد، فهي واحدة، تربط بين تدخل الشيء وحصول الضرر، وينبغي أن يكون هذا التدخل هو السبب في حصول الضرر<sup>(3)</sup>. ومن ثم يتطلب من المضرور أن يثبت وقوع الضرر أولاً، وحدثه بفعل الشيء ثانياً.

(1) - محمد لبيب شنب، المرجع السابق، ص ص 139-140.

(2) - ناصر محمد عبد الله سلطان، المرجع السابق، ص 59.

(3) - محمد لبيب شنب، المرجع السابق، ص 141.

### المطلب الثاني: أساس قيام هذه المسؤولية ووسائل دفعها

المسؤولية غير العقدية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع المحطرة، تنهض بوجود بضائع محطرة تحت حراسة الناقل البحري وحدث الضرر من جراء هذه البضائع المحطرة. فإذا توفر هذان الشرطان فإن الناقل البحري يكون ملزماً تجاه المضرور بالتعويض عن الأضرار الناشئة. هنا نتساءل عن الأساس القانوني لهذه المسؤولية؟ (الفرع الأول)، وكيف يتسنى للناقل البحري درء المسؤولية عنه؟ (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الأساس القانوني للمسؤولية عن الأشياء في التشريعات المدنية

يقصد بأساس المسؤولية الأسباب أو الاعتبارات التي تحمل المشرع على وضع عبء تعويض الضرر على عائق شخص معين، فقد ترجع هذه الاعتبارات إلى ما يمكن إسناده إلى مسبب الضرر من خطأ، فيكون أساس المسؤولية هو الخطأ الذي يرتكبه هذا الشخص، وقد ترجع إلى رغبة المشرع في حماية المضرور، فلا يعتد كلياً أو جزئياً بعنصر الخطأ، ويقوم أساس المسؤولية على عنصر الضرر وحده. وقد تراوحت النظريات التي ظهرت لتحديد أساس المسؤولية بين أنصار نظرية الخطأ، الذين حاولوا الإبقاء عليه كأساس للمسؤولية عموماً، وبين أنصار النظرية الموضوعية الذين حاولوا إقامة أساس المسؤولية على الضرر. وسيتلخص أساس هذه المسؤولية من النصوص القانونية بصورة رئيسية، حيث يقيم المشرع المسؤولية على أفضل الأسس التي يراها كفيلة بتحقيق أهدافه.

### أولاً: في التشريع العراقي

القانون المدني العراقي في نص المادة 231 منه، يضع قرينة الخطأ على عاتق المتصرف، ولكن هذه القرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس أي المتصرف له أن يتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع الضرر، أي نفي الخطأ في جانبه، وعلى ذلك يكون القانون العراقي موافقاً للمرحلة الأولى التي مر بها القضاء الفرنسي، والتي كان يقبل فيها نقض افتراض الخطأ بإثبات العكس<sup>(1)</sup>.

(1) - إياد عبد الجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقاتها على الأشخاص المعنوية بوجه خاص، دراسة مقارنة، دار الثقافة، ط1، عمان، الأردن، 2009، ص 154.

ويعد هذا الاتجاه منتقدا من الناحية القانونية، ذلك أنه يقلل من الحماية التي يتمتع بها المضرور، إذ أن حارس الأشياء الخطرة يستطيع التخلص من المسؤولية بإثبات أنه قد بذل ما ينبغي من العناية لمنع الضرر كما يستطيع التخلص من المسؤولية أيضا من خلال إقامة الدليل على أن ما وقع من ضرر كان نتيجة سبب أجنبي لا يد له فيه<sup>(1)</sup>.

### ثانيا : في التشريع الجزائري

وفي التشريع الجزائري فإن حارس الشيء غير الحي يقع خطؤه بمجرد تسبب الشيء في وقوع الضرر، فهو لا يستطيع نفي المسؤولية عنه إلا بإثبات رجوع الضرر إلى سبب أجنبي لا ينسب إليه، فلا معنى من إثبات الحارس أنه لم يقصر في تنفيذ هذا الالتزام، فالمضرور عند وقوع الضرر لا يكلف بإثبات الخطأ، فإن المسؤولية قائمة بحكم القانون، ونص المادة 138 من القانون المدني، يشكل قرينة لصالح المضرور الذي عليه فقط إثبات أن الضرر اللاحق به تسبب الشيء في وقوعه، فالشرط الأساسي الذي يجب توافره لقيام المسؤولية هو وقوع الضرر، وإن هذه المسؤولية تنحصر في الالتزام بالتعويض عن الأفعال الضارة التي يحدثها الأشياء التي هي تحت حراسته<sup>(2)</sup>.

### ثالثا - في التشريع اللبناني:

من مراجعة المادة 131 من قانون الموجبات والعقود يتضح أن فيها ما يرسم خطوطا توجه في تحديد الأساس القانوني للمسؤولية<sup>(3)</sup>:

• إن المسؤولية التي نص عليها في المادة 131 من قانون الموجبات والعقود اللبناني مسؤولية وضعية، وهذه المسؤولية تقوم من غير اشتراط الخطأ، فلا محل معها لعامل شخصي من الحارس ينبغي إثباته، فتكون التبعية الموضوعية هي التي تتحقق حكما بمجرد تكامل شروطها من فعل الشيء ثبت دوره المنتج ومن ضرر يتصل به سببا. فالمسؤولية الموضوعية تختلف عن المسؤولية الشخصية إذ تستلزم هذه المسؤولية الشخصية تقديراً ذاتيا لسلوك الفاعل فيتداخل

(1)- دريد محمود علي، المرجع السابق، ص ص 477-478.

(2)- العربي بلحاج، المرجع السابق، ص ص 355 - 356.

(3) - عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبدئها القانونية وأوجهها العملية، ص ص 397-399.

في تقديره عامل نفسي ومعنوي، ثم يقاس هذا السلوك بالمقارنة مع تصرف الشخص العادي تبصراً ويقظة، أما المسؤولية الموضوعية فإنها تنطلق من الضرر الذي حصل مما إذا كان راجعاً إلى فعل الشيء في ترابط سببي يتحمل معه الحارس التبعة دون إثبات لخطأ عليه، فلا يكونه من اللزوم التقدير الآتي لسوكة تثبتاً من مظهر خاطئ فيه.

● أضاف المشرع في المادة 131 من قانون الموجبات والعقود اللبناني أن المسؤولية الموضوعية لا تزول إلا إذا أقام الحارس البرهان على وجود قوة قاهرة أو خطأ من المتضرر وهذه الإضافة تؤكد أمراً وتنطوي على آخر، فالأمر الذي تؤكد هو أن التبعية تتحقق حكماً بمجرد أن لفعل الشيء دوراً ايجابياً في حصول الضرر، إلا إذا أقام البرهان على أن مرجع الحادث إلى القوة القاهرة أو خطأ المتضرر، فيكون هذا البرهان قاطعاً الصلة بين فعل الشيء والضرر، ويكون مبدأ السببية هو الذي أعمل، أما الآخر الذي تنطوي عليه الإضافة فهو أن التبعة تزول مع ذلك البرهان دون اعتبار أن النفع يجنيه الحارس من الشيء، فيكون من المتصور إعفاء هذا الحارس من التبعة وإن كان انتفاعه بالشيء لم ينقطع، فلا يكون مبدأ الانتفاع واجبا ضرورة لقيام التبعة أو لتبريرها.

● استطراد المشرع في المادة ذاتها قائلاً بأنه لا يكفي الحارس أن يثبت أنه لم يرتكب خطأ، مما يعني إن التبعة تقوم بمعزل عن سلوك غير خاطئ من الحارس ما دام أن لشيء دوراً فاعلاً في الحادث.

وعليه فإن المشرع في ظل المادة 131 من قانون الموجبات والعقود اللبناني أراد إقرار مسؤولية تتحقق لصالح المضرور من غير إثبات الخطأ على الحارس، فلا يجدي الحارس إثباته أنه لم يخطئ، فتكون هذه المسؤولية ذات صفة موضوعية، فيما أغنته عنه من إثبات خطأ الحادث في الوقت الذي استبعدته من نفي للخطأ عنه، غير أن المشرع استدرك فلم يجعل المسؤولية مطلقة بل للحارس ليعفي نفسه من التبعة أن ينفي الرابطة السببية كلما ثبت أن مرد الحادث انفراداً إلى عامل القوة القاهرة أو خطأ المتضرر.

### الفرع الثاني: موانع مسؤولية الناقل البحري عن فعل البضائع المحظرة

بعدما تعرضنا إلى أساس هذه المسؤولية في ظل التشريعات المدنية يتبين لنا أن هناك اختلافاً حول ما إذا كانت قرينة الخطأ التي بنيت عليها هذه المسؤولية هي قرينة خاطئة لا تقبل

إثبات العكس، أم أنها قرينة قانونية تقبل الدليل العكسي وهذا الاختلاف في الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية ينعكس على طرق دفع هذه المسؤولية والتخلص منها (أولاً).

غير أن هناك أسباباً أخرى تؤدي إلى تحرير الناقل البحري من المسؤولية وإن لم يرد ذكرها في النص، ولكن تحققها يفرض زوال المسؤولية، ومن هذه الأسباب الدور السلبي للبضائع المحظرة (ثانياً).

### أولاً: طرق دفع المسؤولية على أساس القرينة القانونية التي تقوم عليها

إن الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية في ظل التشريعات المدنية يختلف، وهذا الاختلاف في الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية له أهمية تكمن في أنه:

لا يستطيع الناقل البحري دفع المسؤولية عنه إذا كان الأساس الذي تقوم عليه هو الضرر، بمجرد أن يثبت قيامه بواجب الرقابة والعناية على الوجه الأكمل، بل لا بد حتى يتمكن من التحلل من هذه المسؤولية إقامة الدليل على أن الضرر الذي أصاب المضرور يرجع لسبب لا يد له فيه كعمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة. وعليه حتى يتمكن الناقل البحري من دفع المسؤولية عنه في ظل معظم التشريعات<sup>(1)</sup>، عليه أن يثبت السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه.

أما إذا أقيمت المسؤولية على أساس الخطأ المفترض واعتبرت قرينة الخطأ قابلة للدليل العكسي، فبوسع الناقل البحري أن يدفع عنه المسؤولية إذا ما نفى قرينة الخطأ المفترض، وذلك بأن يثبت أنه قد اتخذ الحيطة الكافية، وبذل ما ينبغي عليه من العناية اللازمة لمنع وقوع الضرر، وهذا ما ورد في ظل بعض التشريعات<sup>(2)</sup> حيث اعتبرت بذل العناية اللازمة سبباً لإعفائه من المسؤولية. كما له أيضاً أن يثبت السبب الأجنبي.

(1) - مثل التشريع المدني الجزائري في ظل المادة 138 / 2 التي جاء فيها: "..... ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت

أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير والحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

(2) - مثل القانون المدني العراقي، فقد نصت المادة 231 منه أنه: "كل من كان تحت تصرفه آلات ميكانيكية أو أشياء أخرى تتطلب عناية

خاصة للوقاية من ضررها يكون مسؤولاً عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت أنه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر".

وعليه سنتناول كلاً من عمل الضحية (أ)، فعل الغير (ب). وباعتبار منتج البضائع الخطرة من الغير سنرى كيف للناقل البحري التخلص من هذه المسؤولية وإلقاء عبئها على منتجها (ج)، وكذا بذل واجب العناية اللازمة من الناقل البحري (د).

أما فيما يخص القوة القاهرة فقد تطرقنا إليها في الفصل الأول من هذا البحث فلا داعي للخوض فيها، إلا أنه تجدر الإشارة فقط أنه يختلف الوقت الذي يجب أن يتوافر فيه عدم إمكانية توقع القوة القاهرة تبعاً لنوع المسؤولية، ففي المسؤولية العقدية يجب أن يكون الحادث غير ممكن التوقع لحظة انعقاد العقد، أما في المسؤولية غير العقدية فيجب توافر عدم إمكان التوقع لحظة وقوع الحادث.

#### أ- فعل المضرور (عمل الضحية):

يعد فعل المضرور من أكثر الأسباب التي يدفع بها الناقل البحري المسؤولية غير العقدية عن نفسه؛ وذلك لأنه في أغلب الأحيان يكون لوقوع الضرر صلة بفعل المضرور، ولهذا يستطيع الناقل البحري التمسك به كدفع للتخفيف من مسؤوليته أو الإعفاء منها.

فالمادة 138 من القانون المدني الجزائري جعلت فعل المضرور صورة من صور السبب الأجنبي، حيث جاء في الفقرة الثانية منها أنه "يعفى من هذه المسؤولية الحارس لشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية...."، فقد اكتفت هذه المادة بذكر فعل المضرور كسبب للإعفاء من دون اشتراط صفة الخطأ<sup>(1)</sup> في فعل المضرور لدفع المسؤولية.

(1) - غير أنه إذا رجعنا إلى المادة 127 من القانون المدني الجزائري التي تتعلق بالمسؤولية عن الفعل الشخصي نجد أن المشرع اشترط فيها صفة الخطأ في فعل المضرور، وقد جاء فيها أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملازم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك"، وعليه فإن المشرع في نص هذه المادة اشترط أن يكون التصرف خاطئاً حتى يعفى من المسؤولية، كما نجد المشرع المغربي في قانون الالتزامات والعقود يشترط خطأ المضرور حيث جاء في الفصل 88 منه "كل شخص يسأل عن الضرر... ما لم يثبت... أن الضرر يرجع... لخطأ المضرور".

ب - فعل الغير:

قد لا ينشأ الضرر الذي أصاب المضرور بفعل من أصابه الضرر ولا بفعل الناقل البحري، ولا نتيجة لقوة قاهرة، بل يكون ناتجاً عن شخص أجنبي عنه، حينئذ يقال إن الضرر نشأ بفعل الغير.

إن فعل الغير في القانون الجزائري يعتبر سبباً أجنبياً معفياً من المسؤولية، مستقلاً عن القوة القاهرة، إذ نص صراحة على ذلك في الفقرة الثانية من المادة 138 من القانون المدني الجزائري<sup>(1)</sup>.

ويقصد بفعل الغير تدخله في إحداثه الضرر، سواء كان ذلك بمساهمته مع فعل الشيء في إحداث الضرر، وإذا كان هذا الضرر قد نجم عن فعل الغير دون أن يتدخل كل من المضرور أو الحارس في مشاركته في إحداث الضرر، فيكون الغير مسؤولاً مسؤولية كاملة وأعفي الحارس إعفاءً كلياً إذا توافرت في الغير شروط القوة القاهرة<sup>(2)</sup>.

والغير هو كل شخص غير المضرور وغير الحارس، وغير الأشخاص الذين سيسأل عنهم الحارس قانوناً<sup>(3)</sup>. وعليه لكي يكون فعل الغير سبباً معفياً من المسؤولية:

- يجب أن يكون الغير الذي يعفي خطؤه من المسؤولية هو كل شخص غير المضرور وغير الحارس، وهو أيضاً كل شخص لا يكون الناقل البحري مسؤولاً عنهم، فكل من يسأل عنهم لا يعتبرون من الغير.
- يجب أن تتوفر شروط القوة القاهرة، فيشترط في فعل الغير أن يتوفر فيه شرطاً عدم إمكانية التوقع وعدم إمكانية الدفع.

(1) - فقد اكتفت هذه المادة بذكر فعل الغير كسبب للإعفاء دون اشتراط صفة الخطأ فيه، وكأن المشرع الجزائري أراد من وراء ذلك أن لا يعتد بالخطأ بل بكل فعل صادر من الغير ولو لم يكن خاطئاً.

(2) - ساعد فيشوش، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء في القانون المدني الجزائري، بحث لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009، ص44.

(3) - محمد لبيب شنب، المرجع السابق، ص219، ف249.



ج- دفع المسؤولية الخاص بمسؤولية المنتج:

إن الغير الذي يقع عليه واجب التحذير عن الخطر المتعلق بالبضائع قد يكون الموزع أو المنتج، ويقع عليهم واجب تحذير الناقل البحري عن الصفة الخطرة للبضاعة، وهذا الواجب الذي يقع على هؤلاء الأشخاص، هو نفس الواجب الواقع على الشاحن في تنبيه الناقل البحري عن الصفة الخطرة للبضاعة، فالمنتج عليه واجب التحذير من المخاطر المتعلقة بالإنتاج، ويجب عليهم ممارسة وأداء العناية المعقولة في تنفيذ هذا الواجب تجاه الأشخاص الذين يرتبطون بهذا الإنتاج من خلال سلسلة تداول المنتج<sup>(1)</sup>.

ولغرض إيضاح الرؤية أكثر حول مسؤولية المنتج عند نقل البضائع الخطرة لا بد من توضيح هذه المسؤولية أولاً، فإن مسؤولية المنتج توجد عندما لا تكون هناك خصوصية عقدية بين المنتج والمتضرر، والسبب أن المنتج يقع عليه واجب تجهيز المنتج إلى عامة الأشخاص وأن يتم الإعلام بشكل واضح، مما يوجب عليه ضمان سلامته من الأذى<sup>(2)</sup>.

ولاستيعاب موضوع مسؤولية المنتج في نقل البضائع الخطرة لا بد من إيراد مثال: قد يكون المنتج للمنتج مرتبطاً بسلسلة من البيوع لبضائع من مواد كيميائية سريعة الالتهاب، فهنا يفرض على المنتج أو المصدر واجب رزم ووضع اللواصق على الحمولات الخطرة بصورة واضحة ودقيقة، مع التزامهم بالأخطار.

إن هذا السبب خاص بمسؤولية المنتج عن منتجاته الخطرة، فالمنتج قد يتخلص من المسؤولية ويتجنبها، وذلك إذا قام بالإعلام عن مخاطر المنتج التي يمكن توقعها لتجنب تلك الأخطار. إن هذا المبدأ يكون قابلاً للتطبيق على نوع محدد من المنتجات التي-وبسبب طبيعتها- يمكن أن تكون خطيرة، فهذه الصفة والطبيعة ملازمة لها، ومن ثم فإن مسؤولية المنتج تقام في هذه الحالة على مبدأ الإهمال في واجب المنتج بالتحذير من الطبيعة الخطرة للمنتج<sup>(3)</sup>.

(1) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحر الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ص 168.

(2) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، الموضوع نفسه.

(3) - CHANG Lu, Op.cit., p92.

ومن التطبيقات القضائية الشهادة على ذلك القرار الصادر في القضية الأمريكية (martine v. Dixie carriers 1976) التي تتلخص وقائعها في أن المنتج كان قد أعفي من المسؤولية الناشئة عن موت أحد العمال بسبب استنشاق مادة كيميائية خطيرة<sup>(1)</sup>، التي تم نقلها عن طريق السفينة، وبسبب الطبيعة الخطرة للحمولة؛ فإنه تم الإعلان عن ذلك وبشكل بارز، وإن دقة هذا الإعلان كان مدعوماً من الطاقم أيضاً، الذي كان يعلم بهذه الصفة الخطرة الخاصة بالمادة الكيميائية، إذ كان لديهم الخبرة والاحتراف<sup>(2)</sup>.

ويجب أن يبقى عالقا في الأذهان أن المنتج عندما يقوم بتحذير الأشخاص الذين يتوقع حصول أضرار لهم نتيجة الصفات الخطرة الملازمة للمنتج، يجب أن يكون التحذير قد حصل بلغة واضحة ومباشرة تبين بشكل لا يقبل الشك من أن المنتج قد ينشأ من خلاله ضرر، مع ضرورة وضع الإرشادات الكافية حول توقي وتجنب تلك الأخطار<sup>(3)</sup>.

#### د - بذل العناية اللازمة:

الناقل البحري عليه واجب ممارسة العناية اللازمة لضمان سلامة المواد والبضائع الخطرة أثناء نقلها، وفي حالة تضرر الغير من عملية النقل الخاصة بالبضائع الخطرة، فإن الناقل البحري سيكون ملزماً بالتعويض عن إهماله أو تقصيره في المحافظة على البضاعة الخطرة تجاه الغير. إن مقتضيات البحث العلمي تلزمننا قبل بحث موضوع واجب الناقل البحري بالعناية بالبضاعة الخطرة أن نبين ذاتية الإهمال الذي يعد الفكرة الأساسية التي يقوم عليها واجب العناية.

الإهمال الذي يعد صورة من صور الإخلال المتعلق بالخطأ الشخصي، لا بد أن تتوفر فيه مجموعة شروط منها<sup>(4)</sup>:

- أن يكون الإهمال واقعا على واجب يعترف به القانون، ويتطلب من الشخص أن يراعي في تصرفاته واجب الحذر واليقظة.

(1) - هذه المادة الخطرة هي ( Petrochemical mixture ).

(2) - CHANG Lu, Op.cit., p92.

(3) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ص 202.

(4) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ص 159.

- أن يحصل إخلال بهذا الواجب يتمثل في عدم مطابقة سلوك الشخص وتصرفه مع قاعدة العناية الواجبة.
- ضرورة تحقق رابطة سببية معقولة وقريبة بين السلوك (المخالف) والنتيجة المتحققة (الضرر أو الأذى)، مع التأكيد أن تكون الأضرار والخسائر التي يتكبدها المدعي هي خسائر وأضرار حقيقية وفعلية.
- أن عبء إثبات الضرر يقع على عاتق المدعي (المتضرر).
- أن لا يكون المدعي قد ساهم في سلوكه بإحداث الضرر، الذي سيؤثر في نهاية المطاف على مقدار التعويض الذي يطالب به.

أما بخصوص درجة العناية التي يجب أن يبذلها الناقل البحري لتجنب الإضرار بالغير بسبب الصفة الخطرة للبضاعة، فإنها تتباين وتختلف حسب حالة علم الناقل البحري بالصفة الخطرة للبضائع أو عدم عمله بها، فإذا كان الشاحن قد أعلم وأخطر الناقل البحري بشكل واضح ودقيق وكاف، فإن الناقل البحري -والحالة هذه- يجب عليه أداء أعلى درجات العناية المطلوبة عند شحن ورمص ونقل البضائع الخطرة، أما إذا كان الناقل البحري لم يتسلم أي إخطار أو إعلام حول الصفة الخطرة للبضاعة، فإن مستوى واجب العناية يكون أقل<sup>(1)</sup>.

في عام 1991 عرضت على القضاء قضية<sup>(2)</sup> تتلخص وقائعها في أن وسيط الشحن قد أخل بالتزامه المتعلق بالإعلام عن الحاوية المتضمنة مادة الغاز السام، وكذلك لم يتم بإعطاء التحذير الكتابي المطلوب منه إلى الناقل البحري حول الطبيعة الخطرة للبضاعة، غير أن عمال وسيط مقالو الشحن قد ناقشوا هذا الأمر مع الناقل البحري بواسطة الهاتف. وبما أن وقائع القضية تشير إلى أن الناقل البحري كان على علم بطبيعة الحاوية المشحونة وأن الشاحن سيسلمه بضاعة خطيرة لنقلها، فكان الواجب على الناقل البحري أن يتخذ التدابير اللازمة لحمايته من الأخطار التي ممكن أن تقع أو تظهر أثناء النقل، لاسيما أن وسيط الشحن لم يضع لوصق على البضاعة

(1) - وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ص 171 .

(2) - Colormaster Printing Ink.Co.v.S.S. Asiafreighter 1991.

المسلمة للناقل البحري، وبناء على ذلك ألزمت المحكمة الناقل البحري بأن يتحمل 15% من المسؤولية و85% يتحملها وسيط الشحن<sup>(1)</sup>.

إن الناقل البحري لا يكون ملزماً بأن يسلك سلوك الرجل المعتاد في المحافظة على البضاعة، بل عليه التزام ببذل أقصى درجات العناية بخصوص البضاعة الخطرة، بشرط أن يكون لديه علم حول الصفة الخطرة المتعلقة بها، فهذا التشديد في الالتزام راجع إلى أن الناقل البحري يعد بمثابة شخص محترف، الذي يفرض عليه القانون معيار الرجل المهني في أداء التزاماته، وهو يختلف من حيث الدرجة عن معيار الرجل المعتاد، فمعيار الرجل المهني هو أشد من معيار الرجل المعتاد، إذ يفرض على المدين واجب بذل عناية تفوق العناية المعتادة والمطلوبة في الحالات الاعتيادية، وأن السبب في التشدد على الناقل البحري باتخاذ أقصى درجات العناية هو أهمية وخطورة نقل البضائع الخطرة، وما تسببه من أضرار ومخاطر تفوق التصور الاعتيادي<sup>(2)</sup>.

ففي ظل أحكام القانون العراقي مثلاً<sup>(3)</sup> اشترط في العناية الواجبة من قبل الناقل البحري درجة عالية تفوق درجة عناية الشخص المعتاد، وبذلك على الناقل البحري وكذلك تابعيه أن يبذلوا العناية التي يبذلونها في تصريف أمورهم الخاصة، وهي في كل الأحوال والظروف لا تقل عن عناية عن عناية الرجل المعتاد، وهذا يعني أن قانون النقل اشترط في العناية الواجبة أن تكون ذات درجة عالية، وهذا هو الأصل ولكن إذا نزلت يجب أن لا تنزل أقل من مستوى عناية الرجل المعتاد، فهذا استثناء عن القاعدة الأصل التي تتضمن العناية العالية الدرجة.

والجدير بالذكر أن فكرة العهدة التي جاء بها قانون النقل العراقي، تعد العامل الرئيس في تثبيت موقف قانون النقل العراقي من التشدد على الناقل البحري بأن يبذل درجة عالية من العناية تفوق عناية الرجل المعتاد، والعهدة تعني السيطرة أو الرقابة أو التوجيه للناقل على الشيء

(1) - CHANG Lu, Op.cit, p62.

(2) - MARKO A.pavliha, Op.cit, pp255-262.

(3) - ورد في المادة 132 من قانون النقل العراقي أنه : "يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه وعن التأخير في تسلمه إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات التي كانوا سيتخذونها بحرص في تصريف أمورهم الخاصة لو وجدوا في الظروف ذاتها على أنه لا تنزل عن حرص الرجل المعتاد والتي من شأنها تجنب الهلاك أو التلف أو التأخير وتفايدي نتائجه".

المنقول، فمتى دخل الشيء المنقول في عهدة الناقل تبدأ مسؤوليته وتنتهي بخروج الشيء المنقول من هذه العهدة<sup>(1)</sup>.

إن الناقل البحري يقع عليه واجب ضمان النقل السليم للحمولة الخطرة خلال الرحلة، وكل من يتضرر من عملية نقل البضائع الخطرة، له مقاضاة الناقل البحري الذي أدخله بواجبه الخاص ببذل العناية على أساس الإهمال<sup>(2)</sup>.

### ثانياً: الدور السلبي للبضائع الخطرة

إن القضاء الفرنسي ابتداء من سنة 1939، قد اعتنق ما يسمى بنظرية الدور السلبي للشيء كوسيلة جديدة تمكن حارس الشيء من استبعاد المسؤولية بموجبها؛ ولهذا أصبح الدور السلبي للشيء وسيلة لإعفاء الحارس إلى جانب وسيلة السبب الأجنبي<sup>(3)</sup>.

يتطلب لقيام مسؤولية الحارس أن يكون الدور الذي يقوم به الشيء الموجود تحت حراسته فاعلاً، أي أنه يشكل دوراً سببياً، لولاه لما حصل الحادث، هذا هو الوجه الإيجابي لفعل الشيء<sup>(4)</sup>.

فإذا تبين أن هذا الشيء لم يكن له مثل هذا الدور، وهو ما يعبر عنه بالدور السلبي، فلا محل لإقامة المسؤولية على عاتق حارسه، فالدور السلبي للشيء يتحقق بحصول الضرر من الشيء ولكن بفعل قوة خارجية عنه دفعته لإحداث الضرر، هذه القوة يمكن أن توصف بالقوة القاهرة، أي ذلك الحدث غير المتوقع وغير القابل للدفع، ولكن ليس ضرورياً أن تتحقق هذه الصفة بل يكفي أن يحصل الحادث بفعل سبب خارج عن الشيء جعله يحدث الضرر، فالدور السلبي للشيء يتحقق إذاً سواء كان وضع الشيء طبيعياً أو أنه تلقى قوة خارجية دفعته لإحداث الضرر، متصفة بالقوة القاهرة أم لا، أو عندما لا يكون قد ساهم بأي صورة من الصور في إحداث الضرر فبقي خارج التسلسل السببي الذي أدى إلى حدوثه. وفي كل حال إن الدور السلبي للشيء النافي

(1) - مجيد حميد العنبيكي، قانون النقل العراقي، المبادئ والأحكام، منشورات مركز البحوث القانونية، بغداد، العراق، 1984، ص 73.

(2) - CHANG Lu, Op.cit, pp 60-61.

(3) - فتيحة يوسف المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التصيرية على الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة لنيل درجة دكتوراه دولة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، 2004 - 2005، ص 208.

(4) - مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 527.

لمسؤولية الحارس لا يستوجب إثبات عدم التوقع وعدم إمكانية الدفع، أي القوة القاهرة، بل يكفي أن لا يكون قد أحدث الضرر<sup>(1)</sup>.

فنظرية الدور السلبي للشيء تركزت على تصور جديد لفعل الشيء المؤسس على الدور السببي الذي يلعبه هذا الشيء في إحداث الضرر<sup>(2)</sup>.

وإن لم يلحظ مثل هذا السبب في التشريعات المدنية<sup>(3)</sup> كسبب للإعفاء من المسؤولية، إلا أنه من شروط إقامة المسؤولية الوضعية، فإذا تلقى الشيء العامل الخارجي فدفعه إلى إحداث الضرر، لا يسأل حارسه عن الضرر الحاصل طالما أن هذا العامل الخارجي يشكل القوة القاهرة غير المتوقعة وغير قابلة للدفع، إلا إذا كان الحارس قد توقع هذا العامل ولم يتخذ الاحتياطات اللازمة لدفعه، عندها يعتبر مخطئاً، فيكون قد شارك في مسؤولية إحداث الضرر، فيتحمل جزءاً من هذه المسؤولية بالاستناد لحراسته<sup>(4)</sup>.

وعليه يحق التذرع بالدور السلبي للبضائع المحظرة لدفع المسؤولية عن الناقل البحري متى لم يكن للبضائع دور في حصول الضرر.

(1) - مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص ص 527 - 529.

(2) - فتيحة يوسف المولودة عماري، المرجع السابق، ص 216.

(3) - مثل: المادة 138 من القانون المدني الجزائري، المادة 88 في قانون الالتزامات والعقود المغربي، والمادة 96 في التشريع

المدني التونسي والمادة 131 من الموجبات والعقود اللبناني، والمادة 291 من القانون المدني الأردني.

(4) - مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 610.

### المبحث الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن أضرار التلوث البحري

البيئة بمدلولها العام، هي كل ما يحيط بالإنسان والحيوان والنبات من مظاهر حياته، فهي الإطار الذي يعيش فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته<sup>(1)</sup>. والبيئة البحرية تعد جزءاً من النظام البيئي، تتكون من مياه البحار والمحيطات، فهي تتمثل في المساحة المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حرّاً<sup>(2)</sup>.

ويتم تلويث هذه البيئة البحرية بإدخال مواد خطيرة وضارة فيها، مما يسبب آثاراً مؤذية كإلحاق الأضرار بالكائنات البحرية التي تعيش في البحر، وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية<sup>(3)</sup>. ولعل الأهم من ذلك هو الأثر المدمر لتلوث مياه البحار، فإذا تركنا الأسماك وغيرها من الحيوانات البحرية، جانبا لوضوح أهميتها، فإن النباتات البحرية المجهرية العالقة التي تسمى بالبلانكتونات تعد أكثر أهمية رغم عدم معرفة الكثيرين لها، فهذه الكائنات الدقيقة التي تتعرض للخطر هي التي تنتج أكثر من 80% من المادة الحية في البحر، وحوالي 70% من الأكسجين الموجود على سطح الكرة الأرضية عن طريق عملية التركيب الضوئي، وتستهلك في عملية صنع الغذاء في نفس الوقت غاز ثاني أكسيد الكربون الموجود في الماء، فتلعب بذلك دوراً بالغ الأهمية في حفظ التوازن الغازي في العالم<sup>(4)</sup>.

ونظراً للأهمية التي تكتسبها البيئة البحرية فقد نال موضوع تلوثها أهمية كبيرة، فقد سعت الدول إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري.

(1) - صباح العشاوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار خلدونية، ط1، الجزائر، 2010، ص ص 12 - 13.

(2) - جميلة قرينعي وحليمة بخي، القانون الدولي والبيئة، منشورات الحياة الصحافة، مطبعة رويغي، ط1، الجزائر، 2009، ص 29.

(3) - زهور زيتوني، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص 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 ص 200 - 201.

وكون أن أضرار التلوث البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة قد تم تركيزها على الناقل البحري، فإن المضرورين الذين أصابهم ضرر ناشئ من التلوث الذي سببته هذه البضائع، همهم الوحيد متى يمكن إلقاء المسؤولية على الناقل البحري؟ إذ لإقامة الدعوى يجب أن تتحقق شروط قيام المسؤولية على عاتق الناقل البحري الذي ألحق بهم الضرر (المطلب الأول)، ليستوجب الضرر اللاحق بالمضرور ضرورة جبره، عن طريق حصول المضرور على التعويض المناسب له (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن أضرار التلوث البحري

يعد الناقل البحري مسؤولاً عن أي ضرر تلوث بحري ينشأ عن البضائع الخطرة المتسربة أو الملقاة من السفينة. ومن هنا السؤال الذي يثار: إذا أصاب البيئة البحرية ضرر عند نقل البضائع الخطرة، فما هي عناصر قيام هذه المسؤولية؟ (الفرع الأول).  
وكأي مسؤولية أقر المشرع الدولي والداخلي للناقل البحري دفع البراءة التي يتمسك بها لدفع المسؤولية عنه، ففيم تتمثل هذه الدفوع؟ (الفرع الثاني).

ونحن بصدد دراسة النظام القانوني لهذه المسؤولية سنستند لنصوص الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، باعتبار أن المحروقات من أكثر المصادر المسببة للتلوث، وكونها تعتبر من البضائع الخطرة.

### الفرع الأول: عناصر المسؤولية

للمسؤولية طبقاً للقواعد العامة عناصر ثلاثة ثابتة لا بد من تحقيقها وإثباتها حتى يمكن إثارة المسؤولية، تتمثل في ضرورة توافر: الخطأ، الضرر، ورابطة السببية. وهي أمور يصعب في كثير من الأحيان إثباتها، خاصة أمام حالات التلوث البحري، الأمر الذي يجعل هذه المسؤولية تقف في كثير من الأحيان عاجزة عن إنصاف المضرورين من التلوث البحري؛ ولهذا نجد في مجال المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري لا يعتد بعنصر الخطأ نهائياً لانعقادها ولا يظهر، بل يكفي توفر عنصرين لازمين لقيام المسؤولية الموضوعية وهما وقوع حادث تلوث بحري (أولاً)، ينشئ عنه ضرر (ثانياً).



### أولاً: حادث التلوث

يعتبر حادث التلوث أول عناصر المسؤولية عن التلوث البحري، وللقول بأن حادثاً بحرياً في

مفهوم التلوث قد وقع يجب:

- أن نكون بصدد سفينة، وأن تحمل أنواعاً معينة من المواد الخطرة كبضاعة في الرحلة التي تقوم بها هذه السفينة.
- أن تتعرض هذه السفينة لواقعة مادية تؤدي إلى تسرب ما فيها في مياه البحر. وهذه المعطيات تشكل عناصر حادث التلوث<sup>(1)</sup>.

### أ- الشرط الأول: وجود سفينة تحمل البضائع الخطرة

تعرف السفينة أنها كل منشأة تستخدم في السير في البحر، كما يمكن تعريفها بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ويثبت لها هذا الوصف من تخصيصها للقيام بالملاحة<sup>(2)</sup>.

وقد تم تعريف السفينة في 1/1 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات على أنها: "كل مركب كبيرة أو آلية بحرية مهما كانت تنقل فعلاً محروقات مشحونة جزافاً كحمولة".

كما عرفها المشرع الجزائري<sup>(3)</sup>: "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

(1) - طبقاً لنص المادة 1/3 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات، الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 م، صادقت عليها الجزائر بموجب أمر رقم 72-17، مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 هـ الموافق 7 يونيو سنة 1972 م، ج.ر العدد 53، الصادر في 23 جمادى الأولى عام 1392 هـ الموافق 4 يوليو 1972 م. وقد جاء فيها أنه يكون: "...مسؤولاً عن كل ضرر يسببه التلوث الناتج من تسرب أو لفظ المحروقات من السفينة، على اثر الحادث...".

(2) - أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، 1995، ص 72.

(3) - المادة 13 من القانون البحري الجزائري.

ويتضح من ذلك أنه يجب لاكتساب وصف السفينة توفر شرطين أساسيين، يتمثلان في قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة على حسب البضائع المنقولة عليها وصلاحيات المنشأة للملاحة البحرية<sup>(1)</sup>.

### ب - الشرط الثاني: الواقعة المسببة للتلوث

الواقعة المسببة للتلوث هي كل حدث أو مجموعة الأحداث الصادرة من نفس المصدر، وينتج عنها تلوث<sup>(2)</sup>، ووقوع الحادث المؤدي إلى التلوث يتطلب في واقع الأمر أن تتعرض السفينة لحادث معين كتصادم أو جنوح أو غرق يتبعه تسرب أو إلقاء المواد من السفينة، الأمر الذي ينتج عنه في النهاية تلوث، أما بالنسبة للحالات التي تنشأ قبل حدوث أي تسرب أو إلقاء لا تعتبر واقعة مسببة للتلوث<sup>(3)</sup>.

قد عرف المشرع الجزائري بدوره الواقعة المادية في المادة 147/ (و) من القانون البحري الجزائري بأنها: " كل واقعة أو جملة وقائع لها نفس المنشأ الذي يتولد عنها التلوث". وعلى هذا فإنه يتطلب في الواقعة المادية المؤدية إلى التلوث توافر الشروط الآتية:

- أن تتعرض السفينة لحادث، أو سلسلة أحداث معينة.
- أن يكون لهذه الأحداث مصدر واحد.
- أن ينتج عنها ضرر التلوث.

### ثانياً: ضرر التلوث

لا يكفي لانعقاد المسؤولية عن تلوث مياه البحار أن يقع حادث التلوث، بل يجب أيضاً أن ينتج عن هذا الحادث ضرر باعتباره العنصر الثاني الذي يتطلب لانعقاد المسؤولية<sup>(4)</sup>.

يعتبر الضرر كل خسارة ناتجة عن مصادر تلوث مياه البحار بمواد خطيرة عن طريق تسرب أو إغراق فيشكل اعتداءً مشروع<sup>(5)</sup>. إن ضرر التلوث لا يشمل الخسارة بمعناه التقليدي

(1) - أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 73.

(2) - المادة 8/1 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات.

(3) - محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 1، بيروت، لبنان، 2011، ص ص 225 - 226.

(4) - كمال كيجل، المسؤولية الموضوعية الدولية عن أضرار التلوث البحري، مجلة الواحات والبحوث والدراسات، العدد 5، قسم الحقوق، جامعة أدرار، 2003، ص 212.

(5) - كمال كيجل، المرجع نفسه، ص 231.

فقط، بل يمتد أيضا ليشمل تكاليف الإجراءات الوقائية، فإذا تسربت من السفينة إثر حادث مواد خطيرة، كالبتترول مثلاً فإن الإجراءات التي تتخذ لتطويق واحتواء البقعة المتسربة لمنع البتترول المتسرب من الوصول للسواحل تتمثل في وضع حواجز حول السفينة أو على حدود السواحل المهددة بالتلوث، مثل هذه المعطيات يطلق عليها اسم الإجراءات الوقائية، فتكاليف هذه الإجراءات قابلة للتعويض عنها، وهي تعتبر إحدى العناصر الأكثر وضوحاً محددة فاتورة في حالة تلوث البحار أياً كان مصدره<sup>(1)</sup>.

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

أ- شروط ضرر التلوث البحري: لا بد من توفر شرطين في ضرر التلوث البحري لكي يتم التعويض عنه<sup>(2)</sup> وهما:

- أن يحدث التلوث خارج السفينة.
- أن يقع الضرر بسبب التلوث.

1- أن يحدث التلوث خارج السفينة:

هذا الشرط يقتضي استبعاد كافة الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة في مفهوم ضرر التلوث البحري، الأمر الذي ينحصر معه الحق في التعويض للمضرورين الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة، ومثال ذلك وجود سفينة قادرة على أن تنقل في أحواضها العميقة شحنة بترول سائبة كبضاعة بالإضافة إلى أنواع أخرى من البضاعة، فإن الضرر الذي قد يسببه تسرب البترول للبضاعة الموجودة على هذه السفينة يخرج عن مفهوم الضرر الناشئ عن التلوث البحري<sup>(3)</sup>.

(1) - كمال كيل، المرجع السابق، ص 231.

(2) - هذه الشروط يمكن أن نستخلصها من نص المادة 147 / (د) من القانون البحري الجزائري، إذ عرفت هذه الأخيرة ضرر التلوث بأنه: "يعني كل خسارة، أو أضرار خارج السفينة الناقلة للوقود والحامل من التلوث الناتج عن تسرب أو طرح هذا الوقود..." وهي نفس الشروط الواردة في المادة 6/1 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات، فقد عرفت ضرر التلوث بأنه "أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة التي تنقل المحروقات، تقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات...".

(3) - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 65.

وحتى بالنسبة للإجراءات الوقائية التي تدخل في نطاق ضرر التلوث البحري، يجب أن تتخذ خارج السفينة<sup>(1)</sup>.

## 2- أن يقع الضرر بسبب التلوث:

لقيام هذه المسؤولية يقتصر الأمر على وقوع الضرر بسبب التلوث البحري، ولعل خير مثال لذلك ما حدث في حالة الناقلة Betelgeuse بإيرلندا في سنة 1979 حينما أدى الانفجار والحريق بالسفينة إلى انكسار مؤخرتها وتسرب البترول في مياه البحر ليحدث تلوثا واسع النطاق<sup>(2)</sup>.

## ب- صور ضرر التلوث البحري:

الأضرار الناتجة عن تدهور وسط البيئة البحرية نتيجة التلوث، قد تكون تلك التي تصيب البيئة البحرية بذاتها، أو التي تقلل من الاستخدام المشروع لها، أو تضر بقيمتها الجمالية، كما قد يمتد ويصيب الأشخاص والممتلكات، وهنا نكون أمام الضرر المادي، كما أن التوسع في مفهوم ضرر التلوث البحري امتد ليشمل فوات الكسب كصورة من صورة ضرر التلوث البحري.

وعلى هذا سوف نعرض لتلك الأضرار المتعلقة بالبيئية البحرية المحضة، وكذا لفوات الكسب البيئي بشيء من التفصيل.

## 1- الأضرار البيئية المحضة:

ونعني بذلك تلك الأضرار التي تنصب على مكونات الوسط البيئي فتؤدي إلى حدوث خلل في توازنه بإحداث تغيير ضار في صفاته الفيزيائية أو الكيميائية، بمعنى آخر هو ذلك التغيير الضار في الصفات الكيميائية والفيزيائية لمكونات الوسط البيئي من جراء التلوث<sup>(3)</sup>. وفي حقيقة الواقع أن ضرر التلوث البحري تكتنفه صعوبات مزدوجة<sup>(4)</sup>:

(1) - فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمرحوقات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، الجزائر، 2012، ص 85.

(2) - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ص 68.

(3) - ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2008، ص 174.

(4) - محمد بواط، فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 15، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، جانفي 2016، ص 171.

- أن الضرر لا يتحقق دفعة واحدة، بل يتوزع على شهور وربما على سنوات عديدة حتى تظهر أعراضه.
  - أن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية قد تكون أضراراً غير مباشرة (تسلسل في الأضرار).
- الصعوبة الأولى:** تتمثل في أن أضرار البيئة البحرية لا تظهر فور وقوعها، بل تمتد لأجيال متعاقبة ومن ثم تكون ضرراً مستمراً<sup>(1)</sup>، فمثلاً على سبيل الافتراض أن السفينة قامت بنقل مواد ذرية، وأثناء الرحلة البحرية لها حدث تسرب لهذه المواد بمياه البحر، فالضرر الذي سيحصل هو ضرر بحري فائق الخطورة، فقد أثبتت الدراسات أن المواد الذرية تستمر فترات طويلة جداً، مثل اليورانيوم الذي يقدر العمر النصفى له بأربع ملايين ونصف سنة، مما يجعل البيئة التي تتعرض له ملوثة إلى الأبد، وكذلك على سبيل الافتراض أن سفينة قامت بنقل مواد كيميائية، وأثناء الرحلة حصل تسرب من الحاويات الحاملة لها، فأحدث ضرراً بيئياً كبيراً، آثاره لا تظهر مباشرة إلا بعد مرور وقت طويل<sup>(2)</sup>.

**الصعوبة الثانية:** تكمن في أن الأضرار الناجمة عن التلوث أو التدهور البيئي قد تكون أضراراً غير مباشرة إذ إنها لا تصيب الإنسان والممتلكات بصفة مباشرة، بل تتدخل وسائط من مكونات البيئة البحرية في إحداث الضرر، وهذه من صفات الضرر البيئي، حيث إنه غير مُحدد لمصدر الأضرار البيئية بصفة قاطعة، فقد تساهم في إحداث الأضرار البيئية مصادر أخرى يتعذر معها تحديد المصدر الحقيقي أو الرئيسي للضرر<sup>(3)</sup>. خاصة وأنه لا يصيب الأشخاص أو الممتلكات في بعض الحالات بشكل مباشر وإنما تتدخل وسائط أخرى من المكونات البيئية في إحداثه.

فلو فرضنا مثلاً أن السفينة قامت بنقل مواد كيميائية على شكل حاويات، وأثناء الرحلة البحرية حصل تسرب لهذه المواد الكيميائية في حاوياتها بسبب سوء الرزم، مما ترتب عنه تلوث مياه البحر، وأدى ذلك إلى تلوث وتسمم الكائنات من هذه المياه الملوثة، وعندما باعوها للأشخاص

(1) - علي سعيدان، الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه دولة في الحقوق، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2007، ص 321.

(2) - سعيد سعد عبد السلام، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2003، ص ص 30 - 31؛ خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011، ص 168.

(3) - علي سعيدان، المرجع و الموضوع السابقان.

وتم تناولها تسببت بوفاة العديد منهم نتيجة تسممها بالمواد الكيميائية، ففي هذا الفرض يصعب تحديد مصدر الضرر البيئي وإثبات العلاقة البيئية بين الإخلال الحاصل والضرر الناتج<sup>(1)</sup>.

## 2- ضرر فوات الكسب:

يقصد بفوات الكسب حرمان الشخص من فرصة كان يحتمل أن تعود عليه بالكسب، وفوات الكسب في مجال التلوث البحري بالمحروقات صورتان<sup>(2)</sup>:

### • الصورة الأولى: فوات الكسب المادي

يتعلق الكسب المادي بفوات الكسب الذي يتعرض له صاحب أو حائز الأموال الملوثة نتيجة استحالة استخدامها، فالصيادون الذين تتلوث مراكبهم ومعداتهم كالشباك مثلاً بالمحروقات عقب الحادث يتعرضون لخسارة الكسب نتيجة تلوث معداتهم وحرمانهم من استعمالها خلال فترة زمنية تستمر إلى غاية تنظيفها أو تغييرها، مما يترتب عنه فوات ربحهم خلال مدة الكسب<sup>(3)</sup>.

### • الصورة الثانية: فوات الكسب البيئي

ويتمثل في الضرر الذي يصيب الأشخاص نتيجة إتلاف البيئة البحرية دون أن تتضرر ملكيتهم ولا حيازتهم بصفة مباشرة، فهو ضرر خاص يمس بنظافة البيئة البحرية ولا يرتبط بأي مال من الأموال المضرورة، وهذا النوع من الضرر يطلق عليه مصطلح " ضرر الكسب البيئي"، أي الضرر الناشئ عن إتلاف البيئة البحرية<sup>(4)</sup>.

فقد يتعرض أصحاب الفنادق والمطاعم لضرر فوات الكسب الناشئ عن عدم تردد السائحين والمصطافين على المناطق الملوثة. كما أن الصياد الذي يعتمد في كسبه أساساً على مياه البحر قد يحرم من الكسب بسبب تلوث هذه المياه نتيجة حادث التلوث وتعرض الأسماك للتسمم بالمحروقات<sup>(5)</sup>. ويجري التعويض عن فوات الفرصة متى كانت حقيقية وجدية؛ لذا على المضرور أن يثبت أنه فقد الفرصة بالفعل وأن تكون هذه الفرصة جدية<sup>(6)</sup>.

(1) - خالد مصطفى فهمي، المرجع السابق، ص 168.

(2) - محمد السيد الفقهي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ص 72.

(3) - فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص 89.

(4) - أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2010، ص 91.

(5) - فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص 90.

(6) - بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 165.

ويترتب على ما سبق أن فوات الكسب الذي أصاب المجال السياحي والصيادين يعد تفويتاً لفرصة جدية، والمشكلة تكمن في البحث عما إذا كان فوات الكسب هذا يعد حقيقياً من عدمه، وهل كان التلوث سبباً في فواته؟

إن المسؤولية لا تقوم إلا عن الضرر المباشر، وحتى يكون الضرر مباشراً يجب أن تكون بينه وبين الفعل الضار علاقة سببية كافية<sup>(1)</sup>. ومعيار هذا الضرر هو الذي نص عليه القانون المدني الجزائري في المادة 1/182<sup>(2)</sup>.

لذا يجب أن يكون ضرر فوات الكسب الذي يصيب الصيادين وأصحاب الفنادق ضرراً مباشراً عن التلوث البيئي لكي يتم التعويض عنه، وهذه المسألة تخضع للسلطة التقديرية للقاضي، والذي يقرر ما إذا كان ضرر فوات الكسب الذي لحق بأصحاب الأنشطة الاقتصادية الساحلية يدخل تحت مفهوم الضرر المباشر من عدمه طبقاً لما يتوفر لديه من أدلة وعناصر<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثاني: دفع البراءة من المسؤولية الناجمة عن أضرار التلوث البحري

إن الناقل البحري يعد مسؤولاً عن أضرار التلوث البحري، ومسؤوليته لا يلزم فيها إثبات الخطأ من جانبه، إلا أن هذه المسؤولية يمكن التخلص منها بإبداء أحد الأسباب الواردة في المادة 2/7 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضاة بحرًا، فعلى الناقل للتصل من المسؤولية أن يثبت<sup>(4)</sup>:

- أن الضرر ناجم عن عمل حربي، أو أعمال عدوانية، أو الحرب الأهلية، أو التمرد، أو بفعل ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وقاهر.

(1) - علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، المسؤولية عن فعل الغير، المسؤولية عن فعل الأشياء، التعويض، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 1994، ص226.

(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 يتوقاه ببذل جهد معقول".

(3) - بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 161.

(4) - هي نفس الأسباب الواردة في المادة الثانية في الفقرتين الأولى والثاني من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات، وأيضاً نجد أن المشرع الجزائري في القانون البحري أوردتها وذلك في نص المادة 118 منه.

- أن الضرر الناجم كلياً عن التصرف أو النسيان المتعمد من قبل طرف ثالث لإحداث الضرر.
- أن الضرر ناجم كلياً عن الإهمال، أو عن فعل خاطئ آخر من قبل أي حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المساعدات الملاحية الأخرى أثناء أداء تلك المهمة.

فطبقاً لهذه المادة يحق للناقل البحري أن ينفي مسؤوليته عن كل ضرر من جراء التلوث البحري بالمواد الخطرة إذ استطاع أن يثبت حالة من حالات الإعفاء الواردة في الفقرة الثانية من هذه المادة. والتي سوف نتطرق إليها كما يأتي بشيء من التفصيل:

### أولاً: أعمال الحرب والظاهرة الطبيعية ذات الطابع الاستثنائي والقاهر

إذا أثبت الناقل البحري أن الضرر نتج عن عمل حربي، أو عمل عدواني أو عن عمل من أعمال حرب أهلية، أو عن عمل من أعمال التمرد، أو عن حادث أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وقاهر، وأن ذلك الحادث لا يمكن تجنبه والتغلب عليه، فإنه يعفى من المسؤولية ولا يعتبر مسؤولاً عن ضرر التلوث.

#### أ- أعمال الحرب:

يجب أن توجد حالة حرب بحيث ينبغي على الناقل البحري عند تمسكه بهذه الحالة، أن يثبت ليس فقط عمل الحرب ذاته وإنما أيضاً أن هذا العمل يدخل في إطار الحالة العامة للحرب، إلا أنه لا يشترط أن تكون حالة الحرب دائمة، أي نزاعاً مسلحاً حقيقياً، بل يكفي أن ينتج ضرر عن أعمال عدوانية منفردة أو عن ثورة وكذلك على التمرد<sup>(1)</sup>.

وهنا يثور التساؤل حول ما إذا كان الناقل البحري وفقاً لذلك يتمتع بحرية كاملة في إرسال سفينة إلى منطقة يسودها القلق والاضطراب، فبعض مناطق العالم معروفة بوجود الاضطرابات فيها بشكل قد يصل إلى حد الاعتقاد عليها لفترة طويلة، وإذا كانت التجارة لا تنقطع عن مثل هذه المناطق، إلا أن المخاطر فيها مرتفعة للغاية، والمجهز بصفة عامة يجب عليه أن يكون على علم بحالة الحرب سواء كانت دائمة أو كانت محتملة أو متوقعة بحسب المنطقة المعنية. فهل يعد الناقل الذي يسمح بعبور سفينته في المياه الإقليمية لدولة تمثل منطقة قلق واضطراب، مع علمه بذلك، مسؤولاً عن ضرر التلوث الذي ينتج عن عمل الحرب أو الأعمال العدوانية؟

(1) - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ص 245.



إن الناقل الذي يعلم بقيام أعمال الحرب أو يتوقع قيامها في منطقة معينة، يعفى كلية من المسؤولية إذا أثبت أن ضرر التلوث قد نتج عن هذه الأعمال وذلك بالرغم من الخطأ الذي ارتكبه عندما سمح لسفينة بالدخول في هذه المنطقة، ولم يتفاد تعرضها لأعمال الحرب التي تسودها بتعديل مسارها والابتعاد عنها. وإذا كانت العادلة تقضي بالإعفاء جزئياً من المسؤولية في مثل هذه الحالة، إلا أن إرادة واضعي المعاهدة لم تتجه لذلك وإلا كانوا قد نصوا على ذلك صراحة<sup>(1)</sup>.

### ب - الظاهرة الطبيعية ذات الطابع الاستثنائي:

يمكن للناقل أن يتخلص من مسؤوليته إذا كان ضرر التلوث قد نتج عن ظاهرة طبيعية التي يجب أن تكون ذات طابع استثنائي، دون تدخل أي قوة بشرية. ويقصد بالطابع الاستثنائي، أن تكون الظاهرة الطبيعية ذات خطورة كبيرة، أي يجب أن تبلغ من الخطورة ما لا يمكن تجنبه ولا مقاومته، فالعاصفة العادية والبسيطة التي يمكن تجنبها لا تكفي للإعفاء من المسؤولية، إذ يمكن لأي شخص آخر أن ينجح في تفاديها وتفادي وقوع الحادث ومنع وقوع التلوث؛ لأن هذه الحالة لا ينطبق عليها وصف "غير ممكن تجنبه"<sup>(2)</sup>.

إذا للإعفاء من المسؤولية يجب أن تكون الظاهرة الطبيعية حقا استثنائية لا يمكن تفاديها ومقاومتها، مثل حالة المد البحري الجد عالي، أو الإعصار البحري الذي لا يمكن لأي أحد تجنبه أو تفاديه. ولا يكفي للناقل البحري أن يثبت عدم قدرته على تجنبها ببذل العناية العادية وبذل الخبرة البحرية<sup>(3)</sup>.

بالرجوع إلى نص المادة 118 من القانون البحري الجزائري، نجد أنه يشير إلى الظاهرة الطبيعية كحالة للإعفاء من المسؤولية بطريقة مباشرة، حيث نص على: "أي حادث ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه أو التغلب عليه".

(1) - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ص 247.

(2) - 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.

(3) - فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص 49.

ومثلما هو بالنسبة لأعمال الحرب، فإنه على الناقل البحري أن يثبت أن "الظاهرة الطبيعية" لم يكن بالإمكان تجنبها ولا دفعها، وهذه الأخيرة تخضع للسلطة التقديرية للقاضي الذي ينظر في الدعوى<sup>(1)</sup>.

### ثانيا - الفعل العمدي للغير:

يمكن لمالك السفينة أن يتخلص من مسؤوليته، إذا أثبت أن الضرر قد نتج "كليا عن عمل أو امتناع عن عمل متعمد من جانب الغير بقصد إحداث ضرر"، كما نصت المادة الثالثة الفقرة الثانية الجزئية (ب) من معاهدة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات

فيكفي للتخلص من المسؤولية أن يكون الضرر قد نتج عن فعل الغير الذي تعمد بسوء نيته إحداثه، أي لا يكفي أن يكون الضرر قد نتج عن فعل الغير فقط بل يشترط توافر سوء نية الغير. ويقصد بفعل الغير الأعمال الإرهابية والأعمال التخريبية والأعمال العدوانية<sup>(2)</sup>.

ويجب أن يكون الضرر قد نتج كليا عن فعل الغير حتى يتمكن المسؤول التخلص من مسؤوليته، أي يجب على هذا الأخير أن يثبت أن الفعل العمدي للغير هو السبب الوحيد لضرر التلوث، فإذا أثبت أن هذه الأفعال التي يقوم بها الغير هي السبب الوحيد في حدوث التلوث فإنه يعفى من المسؤولية على أساس أن مسؤولية الشخص منوطة بفعله الشخصي وليس بفعل الغير الذي يسأل عنه قانونا أو اتفاقا، أما في غير هذه الأحوال فإنه يكون غير مسؤول<sup>(3)</sup>.

فينتفي في هذه الحالة من حالات الإعفاء ركن التوقع، لأنه ليس على الناقل البحري أن يتوقع فعل الغير، لكن إذا شارك الناقل في الخطأ ولو بشكل بسيط فإنه لا يستطيع التمسك بالإعفاء من مسؤوليته ولو جزئيا<sup>(4)</sup>. ومن قراءة نص المادة 118 / 2 من القانون البحري الجزائري

(1) - نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتية، ص 231.

(2) - فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص 51.

(3) - فطيمة بلقاسم، المرجع نفسه، ص 51.

(4) - محمد زهدور، المرجع السابق، ص 253.

نستنتج أن المشرع الجزائري قد اشترط في عمل الغير أن يكون قصده هو إحداث ضرر، أي يكون هذا الضرر قد نتج كلياً عن فعل عمدي ارتكبه الغير قصد إحداث ضرر.

وهو شرط الإعفاء الوارد في المادة الثالثة /2/ (ب) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية

المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات

وقد يكون الغير معلوماً وهذا لا يثير إشكالا، لكن قد يكون مجهولاً فهل مجهولية الغير تؤثر على حق الناقل البحري في دفع المسؤولية؟

إن عدم معرفة الغير تثير صعوبة في الإثبات، غير أن هذه الصعوبة لا تعني الاستحالة، فوصف الغير قد يمكن إثباته دون أن يكون معروفاً ومعيناً، ذلك أن الخطأ قد يتحقق بفعل ذلك الشخص ولو في غير مواجهته، لأن ظروف الحادث تساعد على إثبات ذلك، ويعني هذا أن الناقل البحري يستطيع دفع مسؤوليته حتى وإن لم يكن الغير معروفاً على وجه التحديد (1).

لذا فالتشريع الدولي في هذه الحالة قد راعى مصلحة الناقل البحري من جهة، إذ إنه ليس من العدالة إدانته عن فعل شخص آخر لا تربطه به أي علاقة قانونية أو اتفاقية، ومصلحة المضرور من جهة أخرى الذي يمكنه متابعة الغير مرتكب الفعل والحصول على تعويض كامل طالما لا يمكنه تحديد مسؤوليته (2).

### ثالثاً- إهمال الحكومة:

كذلك يعفى مالك السفينة من مسؤوليته طبقاً للمادة 2/3 ج من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات، إذا أثبت أن ضرر التلوث بالمحروقات قد نجم عن " الإهمال أو أي عمل من السلطات المسؤولة عن صيانة الأنوار والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهنة ".

فإهمال الحكومة يعتبر حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية معاقبة الدولة التي لا تضمن حماية لمياهها الإقليمية أو الداخلية، وذلك بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية التي ترتكب فيها

(1) - محمد زهدور، المرجع السابق، ص 254.

(2) - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ص 254.

الدولة الساحلية إهمالا ولو كان يسيرا إثر ممارستها لحقوقها وواجباتها، إلا أن حالة الإعفاء هذه محصورة أو مقيدة فقط في الأخطاء المتعلقة بصيانة الأنوار والمساعدات الملاحية الأخرى، لذلك أي إهمال آخر لا يعفي الناقل البحري من المسؤولية، إذ أن حالة الإعفاء هذه وإن تبدو موسعة من جهة، فهي ضيقة من جهة أخرى<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثاني: طرق التعويض عن أضرار التلوث البحري

إذ توفرت شروط المسؤولية فإنه يجوز للمضرور المطالبة بتوقيع جزاء عن المسؤول عن هذا الضرر، والذي يتمثل في التعويض، فالغاية المنشودة من المسؤولية المدنية هي تعويض المضرور.

يشمل التعويض عن أضرار البيئة في التشريع المصري<sup>(2)</sup>، كل الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث المترتبة عن مخالفة أحكام القوانين وكذا الاتفاقيات الدولية، أو عن حوادث التلوث بالمواد السامة وغيرها من المواد الضارة أو الحوادث الناجمة عن اصطدام السفن أو الحوادث التي تقع خلال شحنها وتفريغها، ويشمل التعويض حيز الأضرار التقليدية والبيئية وتكاليف إعادة الحال لما كان عليه أو إعادة إصلاح البيئة<sup>(3)</sup>.

يشمل التعويض عن الضرر البيئي الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها وتمنع أو تقلل من الاستخدام المشروع لها، سواء كان ذلك بصفة مؤقتة أو دائمة أو تضر بقيمة الاقتصادية والجمالية وكذلك تكلفة إعادة تأهيل البيئة<sup>(4)</sup>. وطبقا للتشريع العراقي يلزم بالتعويض وإزالة الضرر خلال مدة مناسبة وإعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل حدوث الضرر<sup>(5)</sup>. ويعتبر التعويض بصفة عامة وسيلة لإصلاح أو جبر الضرر<sup>(6)</sup>، ولكن تواجهه بعض الحالات التي يصعب فيها محو هذا

(1) - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ص ص 255-256.

(2) - الفقرة 24 / 1 من قانون رقم 4 لسنة 1994 بإصدار قانون في شأن البيئة.

(3) - المادة 72 من القانون الاتحادي رقم 24 لسنة 1999 في شأن حماية البيئة وتنميتها.

(4) - أحمد المهدي، الحماية القانونية للبيئة ودفع البراءة الخاصة بها، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، ص 178.

(5) - المادة 1/32 من قانون رقم 27 لسنة 2009 قانون حماية وتحسين البيئة.

(6) - سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007، ص 317.

الضرر بصورة تامة، ويترك لقاضي الموضوع اختيار وسيلة التعويض الأكثر ملاءمة، حيث تتنوع صور التعويض (الفرع الأول)، وكذا وسائل تقييم أضرار البيئة البحرية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: أنواع التعويض

طبقا لنص المادة 132<sup>(1)</sup> من القانون المدني الجزائري يعين القاضي حسب هذه المادة طريقة التعويض تبعا للظروف، فقد يحكم بإلزام المسؤول بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر (أولا)، وإذا استحال إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، يمنح القاضي للمضرور مقابلا عن الضرر اللاحق به (ثانيا).

### أولا: التعويض العيني

ويقصد بالتعويض العيني إزالة السبب الذي ينجم عنه الضرر<sup>(2)</sup>. وإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، ويهدف التعويض العيني عن الأضرار البيئية إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للوسط البيئي الذي لحقه الضرر، وهذا النوع من التعويض الأفضل للبيئة؛ لأنه يعني محو الضرر البيئي كليا أو جزئيا، فهو قد يتمثل في تغيير مسار المواد المتسربة من السفينة، وهذا التعويض العيني الجزئي، كما قد يتمثل في إزالة الضرر الواقع كإزالة المواد المضرة بالغير<sup>(3)</sup>.

### ثانيا: التعويض النقدي

يعتبر التعويض العيني أفضل الطرق لمحو الضرر، غير أن الأضرار الناشئة عن البضائع الخطرة والتي تصيب البيئة البحرية بأضرار، قد تمتد وتتعمق على الأشخاص والممتلكات وتصيبها بضرر، فيكون التعويض عن هذه الأضرار تعويضا عينيا أمرا نادر لاستحاله في حالات؛ لذلك غالبا ما يكون التعويض بمقابل نقدي.

(1) - والتي جاء فيها: "يعين القاضي طريقة التعويض تبعا للظروف، و يصح أن يكون التعويض مقسطا، كما يصح أن يكون إيرادا مرتبا، ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدر تأمينا، ويقدر التعويض بالنقد، على أنه يجوز للقاضي تبعا لظروف وبناء على طلب المضرور أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه...".

(2) - زكي زكي حسين زيدان، الأضرار البيئية وأثرها على الإنسان وكيف عالجه الإسلام، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 99.

(3) - سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص 317.

نعرض فيما يلي لماهية التعويض النقدي (أ)، ثم لكيفية تقديره (ب)، وذلك كآلاتي:

#### أ- ماهية التعويض النقدي:

إذا لم يكن منع الأضرار أو إزالتها بعد وقوعها من الناحية الواقعية ممكناً، فإن السبيل الوحيد لجبر الضرر هو اللجوء إلى التعويض النقدي<sup>(1)</sup>.

والتعويض النقدي عن الأضرار البيئية هو إلزام المسؤول عن الضرر بدفع مبلغ نقدي للمضرور يتناسب مع ما لحقه من ضرر. وقد يصدر القاضي حكماً بأن يتم دفع هذا المبلغ كدفعة واحدة، أو على أقساط، أو في صورة إيراد مرتب مدى حياة للمضرور، وذلك تبعاً للظروف الدعوى المطروحة أمامه. ويجوز إعادة النظر في قيمة هذا التعويض في المستقبل، وذلك على ضوء تغير الحالة، حيث يتم زيادته أو إنقاصه تبعاً لتفاقم الضرر<sup>(2)</sup>.

ويلاحظ أنه في بعض الحالات التي يلحق فيها بالمضرور ضرر جسدي أو هلاك بعض الكائنات الحية أو إتلاف النباتات البحرية والشعب المرجانية، فإنه لا يمكن أن يتم جبر هذه الأضرار بالتعويض العيني، حيث يستحيل في هذه الحالات إعادة الحال إلى ما كان عليه، ومن ثم يكتفي بالقضاء بالتعويض النقدي، وبالتالي فإن التعويض النقدي يلجأ إليه القاضي في الحالة التي يكون فيها غير ممكن بسبب وجود صعوبات فنية تمنع من إعادة الحال إلى ما كان عليه، أو إذا كان يتكلف نفقات باهظة تجاوز قيمة الوسط البيئي المضرور<sup>(3)</sup>.

#### ب- تقدير قيمة التعويض النقدي:

يتم تحديد قيمة التعويض النقدي عن الأضرار البيئية بحسب قيمة الوسائل المعقولة التي يتم اتخاذها لإعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للوسط البيئي الذي لحقه الضرر. ويشمل الضرر الذي يجب أن يتم التعويض عنه الوفاة والإصابات الجسدية والضرر اللاحق

(1) - زكي زكي حسين زيدان، المرجع السابق، ص 100.

(2) - سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص ص 321.

(3) - سمير حامد الجمال، المرجع نفسه، ص ص 321-322.

بالأموال، كما يجوز التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة في حد ذاتها، وهي ما تعرف بالأضرار البيئية البحتة<sup>(1)</sup>.

ويجب أن يؤخذ في الاعتبار عند تقدير قيمة التعويض النقدي عن الأضرار البيئية جسامة الضرر، وحالة الوسط البيئي الذي لحقه الضرر والوسائل الفنية اللازم اتخاذها وبدائلها، والنتائج المطلوب تحقيقها من التدخل لإصلاح هذا الضرر، وينبغي ألا تزيد قيمة عملية إصلاح الضرر عن قيمة الوسط البيئي المضروب، وذلك بهدف عدم إنفاق مبالغ طائلة على وسط بيئي بسيط لا يتناسب والمبالغ المطلوبة لرفع الضرر عنه، وإنما يجب اتخاذ الوسائل البسيطة التي تتناسب مع هذا الوسط<sup>(2)</sup>.

### ج - صعوبات تقدير التعويض النقدي عن الضرر البيئي:

قد تكون الصعوبة في بحث مشكلة ملكية البيئة والعناصر البيئية، وقد تتعلق بالتقييم النقدي لعناصر البيئة، والتي يمكن أن تكون معنوية أو ثقافية، فالبيئة ليست ملكاً لأحد<sup>(3)</sup>، ولا يستطيع أحد أن يدعي ملكيتها بشكل خاص ليقوم بتوفير الحماية لها، فهل من حق مواطن ما مثلاً أن يدعي أن ملكيته تضررت بسبب تلوث بحري أهلك كمية من الأسماك في البحر؟ ومن ناحية أخرى لو فرضنا أن شخصاً ما أمكنه الإدعاء بملكيتها، فعناصر البيئة لن تمثل في أغلب الأحوال أية قيمة؛ لأنها تخرج عن دائرة التعامل السوقي بالتالي فإنها غير متقومة، وإذا كان من الممكن التعويض عنها فذلك يكون بشكل رمزي ليس إلا<sup>(4)</sup>.

وعليه صعوبات تقدير التعويض النقدي عن الضرر البيئي تكمن بمشكلة ملكية عناصر البيئة، والصعوبات في التقدير النقدي لتلك العناصر. وكذا عدم ظهور الأضرار دفعة واحدة أو في زمن قصير بل يمتد ظهورها زمن طويل.

(1) - Art 2/7 de convention on civil liability, for damage resulting from activities dangerous to the environment, lugano, 1993.

(2) - سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص ص 322-323.

(3) - نبيلة إسماعيل رسلان، الجوانب الأساسية للمسؤولية المدنية للشركات عن الإضرار بالبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2003، ص ص 91-92.

(4) - أنور جمعة على الطويل، التعويض النقدي عن الأضرار البيئية المحضة، دراسة مقارنة، القسم المدني لدراسات العليا للدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مجلة الكلية، مصر، 2012، ص ص 7-8.

## 1- مشكلة ملكية عناصر البيئة:

لا يمكن حيازة وإحراز مياه البحار، فهي غير متقومة، غير أن فكرة ملكية الموارد الطبيعية وإن كانت لا يمكن أن يختص بها أحد، فهي بهذا المعنى تسمو على الملكيات الخاصة، ولا يعني القول بذلك إنها متروكة، بل هي ملك للبشرية جمعاء وهي تراث للإنسانية، وقد تضمنت العديد من الاتفاقيات الدولية النص على فكرة التراث المشترك للإنسانية، منها ما ورد في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث نصت المادة 136 منها على أن قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها ومواردها تعتبر تراثاً مشتركاً للإنسانية؛ ولذلك فواجب المحافظة عليه ربما يكون أكبر من واجب المحافظة على الملكيات الخاصة، ولذلك فعلى قدر الواجب تكون المسؤولية، فإذا كبر الواجب كبرت المسؤولية عنه، ولذلك فالتعويض عن عناصر الطبيعة يكون أولاً بالتعويض العيني، حيث أن هذه العناصر لا يعوضها إلا عودتها إلى ما كانت عليه حيث لا تقدر بثمن، وأما إذا تعذر التعويض العيني، فيكون التعويض النقدي مكافئاً للقيمة التي تمثلها هذه العناصر، وإن كانت تكثف هذا التقدير صعوبات مالية جمة<sup>(1)</sup>.

## 2- صعوبة التقدير المالي للتعويض:

لا يثير التقدير النقدي للأضرار التي تلحق بالشخص وأمواله صعوبات كبيرة إذا ما قورنت بالتقدير النقدي للأضرار البيئية البحرية، حيث إن لها طابعاً خاصاً يفرض صعوبة تقديرها نقداً، كما أنه لا يمكن تحديد قيمة ما تم إنفاقه إلا بعد الانتهاء من عملية إعادة الحال إلى ما كان عليه<sup>(2)</sup>.

فتبرز الصعوبة المتعلقة بالتعويض النقدي للأضرار بالبيئة البحرية، حيث يتم الحديث عن عناصر قد لا تقوم بمال، وقد يكون من الصعب استرجاعها؛ فالأنواع النادرة من الثروات البحرية والأسماك في حالة تعريضها للتلوث وقد تنقرض، ويكون من المستحيل في بعض الحالات إعادتها إلى حالها.

(1) - أنور جمعة على الطويل، المرجع السابق، ص 18.

(2) - سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص 323.



ومن الصعوبات التي تبرز في تحديد حجم الضرر البيئي البحري، ومن ثم تقييمه النقدي، تلك الأضرار البيئية التي تحدث نتيجة التلوث بالزيت في المياه العميقة، حيث يذكر الباحثون أن الضرر الناشئ عن التلوث في مياه البحر العميقة والأخطار التي تتعرض لها الكائنات في تلك المياه لازال حتى الآن غير معروف النتائج، ومثال ذلك حادثة Deep water Horizon، والتي نتجت عن تسرب بترول أمام السواحل الأميركية، الأمر الذي أدى إلى تسرب دام لمدة خمسة شهور امتدت من أبريل حتى سبتمبر 2010. ففي تقييم الضرر الناشئ عن مثل هذه الحوادث يجب أن تكون هناك قدرة على وضع مرجع للحالة السابقة للكائنات الحية بالنسبة للوضع بعد الكارثة، فالنسبة لمياه البحر العميقة من الصعب معرفة الحالة قبل الكارثة أو بعد الكارثة. فقد كشفت دراسات أكاديمية أن أضرار التلوث العميق بالزيت تختلف عن التلوث على السطح، حيث لا يتبخر الزيت، كما أن المواد الهيدروكربونية تذوب تحت تأثير الضغط أو تكون مركبات معلقة في المياه ويمكن أن ترتفع أو تنخفض أو تبقى في المياه مدة طويلة وتنتشر إلى أماكن بعيدة عن مكان التسرب النفطي<sup>(1)</sup>.

ومن الصعوبات التي يجدها القاضي عند التعويض النقدي للأضرار البيئية البحرية، أن تقدير التعويض في الغالب يكون من أجل تقديم قدر من المال للمضروب من أجل إصلاح الضرر، أو إعادة الحال إلى ما كان عليه، فقد يصعب الأمر في بعض الحالات كحالة إتلاف نوع من الأسماك النادرة، فهذا الطابع من الأضرار يجعل القاضي يقف حائراً لصعوبة تقدير مثل هذه الأضرار أو التعويض عنها نقدياً، ولذلك قد يلجأ إلى تقرير تعويض يأخذ شكل عقوبات مالية قاسية<sup>(2)</sup>.

والمثال الشهير الذي يتعلق بالصعوبات المتعلقة بتقدير الأضرار البيئية، ولجوء المحاكم إلى تقرير عقوبات مالية قاسية على المسؤول قضية Exxon Valdez في كارثة عام 1989، حيث تعرضت ناقلة النفط لحادث فظيع مما أدى إلى تسرب حوالي 41639529.624 لتر من النفط في مياه البحر، حيث أن الاندفاع في النفط أدى إلى تلوث بيئي على نطاق واسع جداً،

(1) - أنور جمعة على الطويل، المرجع السابق، ص ص 20-21.

(2) - عطا سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، مصر، 2011، ص 914.

مسببا أفضع كارثة بيئية شهدتها الولايات المتحدة الأمريكية، وقد تشعبت القضايا المتعلقة بهذه الحادثة، حيث قدر القاضي تعويضا بقيمة 2.5 مليار دولار على الشركة صاحبة الناقل التي تسرب منها النفط، ثم بعد ذلك تم تخفيضه إلى مبلغ 500 مليون دولار بعد حوالي عشر سنوات من التقاضي<sup>(1)</sup>. إن لجوء القاضي لمثل هذه المبالغ الكبيرة كتعويض نقدي يعتبر عامل ردع لغيره من الملوئين أو المسببين للأضرار البيئية البحرية في المستقبل.

### الفرع الثاني: طرق تقدير التعويض عن أضرار التلوث البحري

إن أضرار التلوث البحري تتمثل في كل خسارة ناتجة عن تلوث مياه البحر، فهي الأضرار التي تنصب على وسط البيئة البحرية، حيث أن تقدير هذه الأضرار تكتنفه صعوبات لتقدير قيمتها والتعويض عنها (أولا).

إلى جانب الأضرار البيئية البحرية المحضة الناشئة عن التلوث البحري، تنعكس أضرار أخرى تمس الأشخاص والممتلكات، ويتم جبر هذه الأضرار عن طريق تعويضها وذلك وفقا لمعايير تختلف عن تلك المعايير المتبعة لتقدير الأضرار البيئية المحضة (ثانيا).

### أولا: وسائل تقدير الأضرار البيئية البحرية المحضة

نظرا للصعوبات التي تكتنف تقدير قيمة الأضرار، فقد كان هناك اجتهاد لابتداع وسائل قانونية التي تيسر تقييم هذه الأضرار وتحديد حجمها بشكل دقيق، وعلى هذا سنقوم بدراسة التقدير الموحد (أ)، والتقدير الجزافي للأضرار البيئية (ب) باعتبارهما وسيلتين لتقدير الأضرار البيئية المحضة.

### أ- التقدير الموحد للضرر البيئي:

يعتمد التقدير الموحد للضرر البيئي على حساب تكاليف إحلال<sup>(2)</sup> لتجديد العناصر الطبيعية للبيئة البحرية التي أصيبت بالضرر، إلا أنه يصعب في الكثير من الحالات تقدير قيمة العناصر

(1) - أنور جمعة على الطويل، المرجع السابق، ص ص 22-23.

(2) - يقصد بتكاليف الإحلال، القيمة النقدية اللازمة لإعادة العنصر الطبيعي إلى ما كان عليه قبل حصول الضرر البيئي؛ أنظر: أنور جمعة على الطويل، المرجع السابق، ص 29.

الطبيعية للبيئة البحرية بمبالغ نقدية<sup>(1)</sup>.

قد يتم تقدير العناصر الطبيعية للبيئة البحرية على أساس قيمة استعمال هذه الثروات والعناصر الطبيعية والمنفعة التي تقدمها للإنسان، ويجب أن يؤخذ في عين الاعتبار النفقات اللازمة لإزالة مصدر الضرر وتحسين الانتفاع بالوسط البيئي، أو على أساس ما تقدمه هذه الثروات الطبيعية للإنسان من منفعة في المستقبل أو على أساس قيمة هذه العناصر المستمدة من مجرد وجودها فقط<sup>(2)</sup>.

بالرغم من وسيلة التقدير الموحد للضرر البيئي، والتي يمكنها تحديد قيمة نقدية للعناصر والثروات الطبيعية التي ليس لها بحسب الأصل قيمة تجارية، إلا أنها لا تراعي ما تقدمه هذه العناصر والثروات الطبيعية من وظائف بيئية ذات طبيعة خاصة يصعب تقديرها نقدًا.

#### ب- التقدير الجزافي للضرر البيئي:

يعتمد التقدير الجزافي للضرر البيئي على إعداد جداول قانونية تحدد قيمة مشتركة للعناصر الطبيعية وفقا لأسس علمية يقوم بها متخصصون في المجال البيئي، بحيث يتم تحديد التعويض على أساس مساحة الوسط الذي أصابه الضرر، وكمية المواد الخطرة المتسربة والمضرة بالبيئة، ومدى تأثيرها على البيئة البحرية والكائنات الحية والثروات الطبيعية<sup>(3)</sup>.

وتتميز هذه الوسيلة بأنها تغطي جميع الأضرار البيئية، وتلزم كل من تسبب في الإضرار بالوسط البيئي بدفع التعويض الملائم، إلا أنه يصعب معها عند تقدير الضرر البيئي إثبات الحالة التي كانت عليها العناصر قبل إصابتها بضرر، كما أنها لا تراعي خصوصية وذاتية كل حالة عن الأخرى، وعدم مراعاتها التأثيرات الاقتصادية والبيئية عند تقدير التعويض عن الضرر البيئي، وأيا ما كانت الوسيلة التي يعتمد عليها في تقدير التعويض عن الأضرار البيئية البحرية، فإنه يمكن للقضاء اعتبار هذه الوسائل مجرد قرائن بسيطة يسترشد بها عند تقدير التعويض في الدعاوى المطروحة أمامه<sup>(4)</sup>.

(1) - سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص 324.

(2) - سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 41.

(3) - سعيد السيد قنديل، المرجع نفسه، ص ص 42-43.

(4) - سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص 326.

### ثانياً: معايير تقدير التعويض عن الأضرار التي تصيب الأشخاص والممتلكات

يجب أن يكون التعويض طبقاً للقاعدة العامة على قدر كاف لجبر الضرر، فلا يزيد عن الضرر ولا يقل عنه، ولم يترك المشرع للقاضي سلطة تحديده بل حدد له معايير يستند عليها، وتتمثل طبقاً للمادتين 131<sup>(1)</sup> و 182<sup>(2)</sup> ومن القانون المدني الجزائري في الضرر المباشر، والظروف الملازمة المحيطة بالمضروب وقت وقوع الفعل الضار. وقد يتغير الضرر منذ وقوعه إلى يوم النطق بالحكم.

#### أ- معيار الضرر المباشر:

يتبن من نص المادتين 131 و 182 من القانون المدني الجزائري، أن التعويض مقياسه الضرر المباشر، فالتعويض في أي صورة كانت عينياً أو بمقابل، نقدياً أو غير نقدي، مقسطاً أو إيراداً مرتباً؛ يقدر بمعيار الضرر المباشر، سواء كان هذا الضرر مادياً أو معنوياً، متوقفاً أو غير متوقع، حالاً أو مستقبلاً ما دام محققاً<sup>(3)</sup>.

(1) - المادة 131 من القانون المدني الجزائري تنص على ما يلي: " يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقاً لأحكام المادتين 182 و 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملازمة، 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".

(2) - المادة 182 من القانون المدني الجزائري 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 فاته 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".

(3) - عبد الرزاق أحمد السنهاوري، المرجع السابق، ج1، ص 2، مج 2، ص 1097.

يشمل التعويض في المسؤولية التقصيرية الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع، وهذا ما أكدته المادة 131 من القانون المدني الجزائري، بخلاف التعويض في المسؤولية العقدية الذي يقتصر على الضرر المباشر المتوقع ما عدا ما حالتى الغش والخطأ الجسيم .

ويشمل الضرر المباشر عنصري الخسارة التي أصابت المضرور والكسب الذي فاتته، وهذا ما أكدته المادة 182<sup>(1)</sup> من القانون المدني الجزائري.

يتحصل المضرور المصاب بعجز جسماني على تعويض عما أصاب جسمه من ضرر وألم نفسي، وما أنفقه من مبالغ مالية قصد العلاج، وهذا ما نستخلصه من عبارة "ما لحقه من خسارة"، كما يستحق التعويض عن ما فاتته من كسب، بسبب نقص دخله إذا كان عمالاً يتقاضى أجراً، ونتيجة لهذه الإصابة لن يتحصل عليه.

إذا رأى القاضي وقت إصدار حكمه بالتعويض أن بعض عناصر الضرر لم تستقر بصفة نهائية، ويحتمل أن يتطور الضرر، فله الحكم بحق المضرور في المطالبة خلال فترة معينة بإعادة النظر في تقدير التعويض، وهذا ما أكدته المادة 131 من القانون المدني الجزائري.

#### ب - تأثير الظروف الملازمة:

يقصد بالظروف الملازمة التي جاءت بها المادة 131<sup>(2)</sup> من القانون المدني الجزائري، الظروف الشخصية المتعلقة بالشخص المضرور لا تلك المتعلقة بالمسؤول، فيجب على القاضي أن يدخل الظروف الشخصية التي تحيط بالمضرور عند تقدير التعويض، فيقدر التعويض على أساس ذاتي، وليس على أساس موضوعي، فيؤخذ بعين الاعتبار الحالة الصحية للمضرور، ويقدر مدى تأثير الفعل الضار عليه، ومدى ما سببه من ضرر. كما يجب تقدير الحالة العائلية

(1) - المادة 182 من القانون المدني الجزائري تنص كما يلي: "...ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب".

(2) - المادة 131 من القانون المدني الجزائري تنص عما يلي: "... يقدر القاضي مدى التعويض... مع مراعاة الظروف الملازمة".

للمضرور، فمن يعول زوجة وأولادًا يكون ضرره أشد من ضرر الأعزب الذي لا يعول إلا نفسه، ويؤخذ بعين الاعتبار كذلك الحالة المالية للمضرور، ولا يقصد بذلك بأن المضرور إذا كان غنياً كان أقل حاجة إلى التعويض من الفقير فالضرر واحد، أصاب غنياً أو فقيراً، وإنما الذي يدخل في الاعتبار هو اختلاف الكسب الفائت للمضرور من جراء الإصابة اللاحقة به، فمن كان كسبه أكبر كان الضرر اللاحق به أشد<sup>(1)</sup>.

### ج- مراعاة الضرر المتغير:

يمكن أن يتغير الضرر ما بين وقت وقوعه إلى يوم النطق بالحكم، فيتعين على القاضي في هذه الحالة أن يدخل في حسابه عند تقدير التعويض تطور الإصابة من يوم وقوعها إلى يوم صدور الحكم<sup>(2)</sup>. كذلك الحال فيما إذا أصبح الضرر أخف من يوم وقوعه إلى يوم صدور الحكم، فالقاضي يعتد بذلك في تقديره التعويض. فالعبرة إذن في تقدير التعويض بيوم صدور الحكم سواء اشتد الضرر أو خف.

(1) - محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 162.

(2) - عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ج 1، مج 2، ص 1102.

### الخاتمة:

لا مجال للشك أن البضائع الخطرة ومخاطر نقلها كانت محط اهتمام، لاسيما بعدما تبين لنا أن لا أحد بمأمن من أضرارها ومخاطرها، فإن دراسة هذا الموضوع أظهرت لنا جملة من النتائج توجناها ببعض المقترحات نوردتها كآلاتي:

### أولا: النتائج

- ❖ يخضع نقل البضائع الخطرة لقواعد محددة وفقا لنظام كل صنف، فهذا التصنيف يسمح بضبط قواعد التعبئة والتغليف والرص والشحن.
- ❖ حق الناقل البحري في العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة هو في الوقت نفسه واجب يقع على عاتق الشاحن، فإخلال هذا الأخير بهذا الواجب يرتب عليه مسؤوليته المشددة، يسأل فيها تجاه الناقل البحري عن جميع الأضرار التي يتكبدها بسبب إخفاء الصفة الخطرة للبضاعة.
- ❖ الإعلام بالطبيعة الخطرة للبضاعة هو النقطة الرئيسية لنقل ناجح للبضاعة الخطرة.
- ❖ لتنهض المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة لا يكفي وجود عقد نقل، بل لا بد من أن يكون صحيحا، وإن مجرد كون هذا العقد باطلا بطلانا مطلقا، يجعله في حكم العدم من يوم قيامه، والمسؤولية التي تنشأ عنه تكون غير عقدية مادام العقد يعتبر كأنه لم يكن قد وجد.
- ❖ صلاحية تطبيق الأحكام الخاصة للمسؤولية المدنية الناشئة عن الأشياء غير الحية بخصوص المسؤولية غير العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة.
- ❖ تثار مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة بوقوع الضرر، فيكفي لإثبات قيامها، إثبات وقوع الضرر.
- ❖ مجرد وقوع الضرر في المسؤولية العقدية خلال فترة النقل دليل على هناك إخلال صدر من جانب الناقل البحري في تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع الخطرة.
- ❖ الضرر في مجال المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة يتمثل في الضرر الواقع على البضاعة الخطرة، فينحصر في الضرر الواقع على البضاعة محل العقد، وذلك بهلاكها أو بتلفها أو التأخير في وصولها. كما أن الضرر الناشئ عن نقل البضائع الخطرة، تتعدد

صوره في مجال المسؤولية غير العقدية، وذلك بتعدد الغير المصاب بضرر؛ فقد تتجسد هذه الأضرار في صورة أضرار جسدية تصيب الأشخاص الذين لا تربطهم علاقة بالناقل البحري، كما قد تصيب الممتلكات، وتتعدى ذلك إلى الإضرار بالبيئة البحرية إذا لحقت المواد الخطرة عرض البحر، ليدخل هذا الأخير في مفهوم الغير.

❖ جسامة أضرار البيئة البحرية دافع وسبب رئيسي لفرض نظام تشديد المسؤولية غير العقدية على نقل البضائع الخطرة.

❖ إن طبيعة الأضرار الناشئة عن نقل البضائع الخطرة هي ذات أثر مزدوج فلو وقع ضرر مادي سيرافقه حتما ضرر معنوي. وذلك للصلة الموجودة بينها. .

❖ إمكانية تطبيق الأحكام الخاصة بمسؤولية المنتج عندما يكون الشاحن هو منتجاً للبضائع الخطرة.

❖ الخطورة الشديدة لهذه البضائع وآثارها على البيئة والصحة تتضاءل أمامها العديد من الأخطار.

❖ بإمكان كل مضرور لحقه ضرر من جراء نقل البضائع الخطرة مقاضاة الناقل البحري عن الضرر الذي لحقه، فمن حق المضرور طلب التعويض لجبر الضرر. وقد يكون تعويضا عينيا بإعادة الحال إلى ما كان عليه، كما قد يكون نقدا لاستحلال إعادة الحال إلى ما كان عليه، فالتعويض هو الهدف المبتغى من المسؤولية المدنية.

❖ تحدد عناصر التعويض عن الضرر الذي يصيب البيئة وذلك بتحديد التكلفة اللازمة لإزالة الضرر وإعادة الحال إلى كما عليه بالنسبة للبيئة البحرية، وتحديد الأضرار الناشئة تلوث البيئة البحرية والتي تصيب الأموال أو الأشخاص، وتحديد الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها وتمنع الاستخدام المشروع لها سواء أكان بصورة مؤقتة أو مستمرة.

❖ إلغاء المرسوم 90-79 المتعلق بتنظيم نقل المواد الخطرة الذي يحدد القواعد والمبادئ العامة لحماية الأشخاص والممتلكات والبيئة أثناء نقل المواد الخطرة برّاً أو بحراً أو جواً بموجب المرسوم 03-452 الذي يحدد شروط الخاصة والمتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، شكل فراغاً كبيراً في النصوص الوطنية الخاصة بنقل هذه المواد الخطرة عن طريق البحر.



### ثانياً: المقترحات

- ❖ إن القوانين الداخلية التي عالجت أحكام البضائع الخطرة اتصفت بتنوع قوانينها، كما أنها قد قامت بترجمة الأحكام الموجودة في الاتفاقيات الدولية، وعلى هذا حبذا لو أن التشريعات الداخلية وإن التشريع الجزائري واحد منها، قاموا بتوحيد الأحكام الوطنية الداخلية الخاصة بنقل البضائع الخطرة بجرأً بصورة واضحة، وذلك من خلال وضع قانون خاص يسن فيه مواد تتناول مختلف الواجبات المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بجرأً بصورة دقيقة وشاملة، وكذا أحكام المسؤولية الناشئة عن أضرارها، وهذا من أجل تحقيق السلامة وتجنب الأضرار الجسيمة والكارثية، وكذا من أجل جعل النقل ممكناً وذلك بإزالة أو التقليل من مخاطر نقلها.
- ❖ باعتبار أن الأضرار البيئة البحرية أضرار فائقة الخطورة، يلزم سن قوانين لحماية البيئة البحرية من الاعتداءات التي يمكن أن تقع عليها من جراء نقل هذه البضائع الخطرة في وسطها، فالقوانين الأكثر فعالية هي تلك التي تقي من التلوث وتحول دون وقوعه.
- ❖ عدم التوافق بين العقوبات المفروضة مقارنة مع حجم الأضرار البيئية، يستلزم فرض عقوبات رادعة بهدف منع متداولي البضائع الخطرة من الاعتداء على البيئة البحرية خشية من العقاب.
- ❖ الإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة، والذي يعتبر الركيزة الأساسية لنقل الناجح للبضائع الخطرة، وعلى الرغم من الأهمية المترتبة على تحقق هذا الالتزام إلا أن التشريعات الداخلية أو الدولية لم توليه أهمية كبيرة من حيث التنظيم، فلا بد من الإشارة إلى الوسائل التي يلتزم الشاحن باتباعها حتى يتحقق علم الناقل البحري.
- ❖ باعتبار أن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة، يتضمن الصلاحية البشرية لنقل البضائع الخطرة، وذلك بتوفر طاقم بشري كفاء على السفينة، فلا بد من تدريب المتعاملين مع البضائع الخطرة، مع الحرص على تجديد الدورات التدريبية التي تتماشى مع التطور الحاصل في إنتاج هذه البضائع الخطرة، وكذا في حال ما إذا استجدت طرق أو وسائل تحقق نتائج أفضل لتعامل مع الخطر النابع من هذه البضائع.
- ❖ يجب التشديد في منح التراخيص للمتداولين والمتعاملين، مع البضائع الخطرة من قبل الجهات المكلفة بمهمة منح هذه التراخيص.

- ❖ التحديد الذي جاء به في القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة، لا يستوعب جميع البضائع الخطرة التي تزداد من وقت إلى آخر حسب التطور الراهن، وعليه فإن التحديد للبضائع الخطرة لا يمكن أن يكون شاملاً لكل البضائع الخطرة، وعلى هذا من المستحسن أن لا يتم حصر هذه البضائع.
- ❖ ضرورة منح مسؤولية ناقل البضائع الخطرة نوع من الخصوصية تختلف عن تلك الممنوحة لناقل البضائع الاعتيادية، وذلك لأن الضرر الناتج عن تداول البضائع الخطرة يعتبر ضرراً مرتدّاً لا ينحصر بجانب.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: باللغة العربية

❖ الكتب:

- 1- أحمد المهدي، الحماية القانونية للبيئة ودفع البراءة الخاصة بها، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر.
- 2- أحمد بن فارس بن زكرياء، معجم مقاييس اللغة، ج1، تحقيق: عبد السلام محمد هارون، دار الفكر، ط2، د.م.ن، 1399هـ - 1989م.
- 3- أحمد بن محمد بن علي الفيومي المقرئ، المصباح المنير، مكتبة لبنان، بيروت، لبنان، 1404هـ - 1987م.
- 4- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2010
- 5- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1991.
- 6- إسماعيل بن حامد الجوهري، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، تحقيق: محمد محمود تامر، دار الحديث، القاهرة، مصر، 1430هـ - 2009م.
- 7- إياد عبد الجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقاتها على الأشخاص المعنوية بوجه خاص، دراسة مقارنة، دار الثقافة، ط1، عمان، الأردن، 2009.
- 8- إيليا صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1993.
- 9- جلال وفاء محبين، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1991.
- 10- جميلة قرينعي وحليمة بخي، القانون الدولي والبيئة، منشورات الحياة الصحافة، مطبعة رويغي، ط1، الجزائر، 2009.
- 11- حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، شركة التايمس، بغداد، العراق، 1991.
- 12- حسن علي الشريف، شحن وتفريغ السفن، الأصول والقواعد الفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995.

- 13- حسين يوسف غنايمي، القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة بقوانين دول مجلس التعاون الخليجي، مطابع البيان التجارية، دبي، 1990.
- 14- حمدي أحمد سعد، الالتزام بالإفشاء بالصفة الخطرة للشيء المبيع، دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والفرنسي والفقہ الإسلامي، المكتب الفني للإصدارات القانونية، ط1، القاهرة، مصر، 1999.
- 15- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011.
- 16- الخليل بن أحمد الفراهيدي، كتاب العين، ج1، تحقيق: عبد الحميد الهنداوي، دار الكتب العلمية، ط1، بيروت، لبنان، 1424هـ - 2003م.
- 17- دريد محمود علي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دراسة تحليلية مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2012.
- 18- رجب عبد الجواد إبراهيم، معجم المصطلحات الإسلامية في المصباح المنير، دار الثقافة العربية، ط1، القاهرة، مصر، 1423هـ - 2002م.
- 19- زكي زكي حسين زيدان، الأضرار البيئية وأثرها على الإنسان وكيف عالجه الإسلام، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية، مصر، 2004.
- 20- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004.
- 21- سعيد سعد عبد السلام، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2003.
- 22- سعيد مقدم، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1992.
- 23- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج2، في الالتزامات، مج2، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، منشورات مكتبة صادر، بيروت، لبنان، 1989.
- 24- سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007.
- 25- سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 26- صباح العشاوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار خلدونية، ط1، الجزائر، 2010.

- 27- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، ط1، عمان، الأردن، 2007.
- 28- عاطف النقيب، النظرية العامة للالتزام للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العلمية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر - منشورات عويدات، بيروت، لبنان، ط2، 1981.
- 29- عبد الرحمان زياب عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، منشورات الجامعة الأردنية عمادة البحث العلمي، ط1، الأردن، 2001.
- 30- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج1، مج1، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار إحياء، التراث العربي، بيروت، لبنان، 1952.
- 31- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج1، مج2، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، ط3، بيروت، لبنان، 1998.
- 32- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، ط1، المنصورة، مصر، 2011.
- 33- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، دار الثقافة، ط1، عمان، الأردن، 1984.
- 34- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000.
- 35- عدنان إبراهيم السرحان ونوري حمد خاطر، شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية، الالتزامات، دار الثقافة، ط1، عمان، الأردن، 2008.
- 36- العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، الواقعة القانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، ط5، الجزائر، 2008.
- 37- عطا سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2011.
- 38- علي البارودي وهاني دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، د.ت.ن.
- 39- علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1996.

- 40- علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1978.
- 41- علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 5، الجزائر، 2003.
- 42- علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، المسؤولية عن فعل الغير، المسؤولية عن فعل الأشياء، التعويض، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 1994.
- 43- علي فيلالي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، دار موفم، الجزائر، 2001.
- 44- عمر محمد عبد الباقي، الحماية العقدية للمستهلك، منشأة المعارف، ط2، القاهرة، مصر، 2008.
- 45- غني حسون طه، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول، مصادر الالتزام، مطبعة المعارف، بغداد، العراق، 1991.
- 46- فاضلي إدريس، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 2006.
- 47- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997.
- 48- كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1993.
- 49- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995.
- 50- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية، عمان، الأردن، 2001.
- 51- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1999.
- 52- مجد الدين يعقوب محمد بن الفيروز آبادي، القاموس المحيط، تحقيق: محمد نعيم العرقوسي، مؤسسة الرسالة، ط8، بيروت، لبنان، 1426هـ - 2005م.
- 53- مجمع اللغة العربية بالقاهرة، المعجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، ط1، القاهرة، مصر، 1425هـ - 2004م.

- 54- مجيد حميد العنبيكي، قانون النقل العراقي، المبادئ والأحكام، منشورات مركز البحوث القانونية، بغداد، العراق، 1984.
- 55- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2006.
- 56- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000.
- 57- محمد بن مكرم بن منظور، لسان العرب، تحقيق: عبد الله على الكبير وآخرون، دار المعارف، القاهرة، مصر، د.ت.ن.
- 58- محمد بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، ط1، القاهرة، مصر، 1984.
- 59- محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، ط1، بيروت، لبنان، 1990.
- 60- محمد سعيد أحمد الرحو، فكرة الحراسة في المسؤولية عن الأشياء غير الحية، دراسة مقارنة، الدار العلمية الدولية، عمان، الأردن، 2001.
- 61- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، المسؤولية التقصيرية، الفعل المستحق للتعويض، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2011.
- 62- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحراً، عقد نقل الأشخاص بحراً، دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، مصر، 2005.
- 63- محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2011.
- 64- محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، دراسة مقارنة، ج1، دار الوفاء، ط1، مصر، 2009.
- 65- محمد مرتضى الحسيني الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، ج11، تحقيق: عبد الكريم الغرباوي، مطبعة الحكومة، الكويت، 1392هـ-1972م.
- 66- محمد مرتضى الحسيني الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، ج20، تحقيق: عبد الكريم الغرباوي، مطبعة الحكومة، الكويت، 1403هـ-1983م.
- 67- محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط1، الجزائر، 1988.

- 68- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ط4، القاهرة، مصر، 1993.
- 69- محمود محمد الطناحي، من أسرار اللغة في الكتاب والسنة، معجم لغوي ثقافي، ج1، دار الفتح، ط1، عمان، الأردن، 1428هـ-2008م.
- 70- مختار السويفي، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية، دراسة تحليلية لعقود النقل البحري وعقود التجارة الخارجية، مطبعة مذكور، القاهرة، مصر، 1981.
- 71- مدحت خلوصي، السفينة والقانون البحري، دار الشهابي، الإسكندرية، مصر، 1996.
- 72- مصطفى العوجي، القانون المدني، ج2، المسؤولية المدنية، منشورات الحلبي الحقوقية، ط3، بيروت، لبنان، 2008.
- 73- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، ط1، الإسكندرية، مصر، 2012.
- 74- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 1995.
- 75- مصطفى محمد الجمال، القانون المدني في ثوبه الإسلامي، مصادر الالتزام، دار الفتح، ط1، الإسكندرية، مصر، 1996.
- 76- منذر الفضل، النظرية العامة للالتزامات، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية الوضعية، ج1، مصادر الالتزام، دار الثقافة، عمان، الأردن، 1996.
- 77- نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، دراسة قانونية تحليلية ومقارنة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 78- نادر محمد إبراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية، مصر، 2003.
- 79- ناصر الدين بن عبد السيد بن علي بن المطرزي، المغرب في ترتيب المعرب، ج1، تحقيق: محمود فاخوري وعبد الحميد مختار، مكتبة أسامة بن زيد، ط1، حلب، سوريا، 1399هـ-1979م.
- 80- 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، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2005.



- 81- نبيلة إسماعيل رسلان، الجوانب الأساسية للمسؤولية المدنية للشركات عن الإضرار بالبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2003.
- 82- ندى البدوي النجار، أحكام المسؤولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 1997.
- 83- هاشم رمضان وعبد العزيز الشماسي، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري، عالم الكتب الحديثة، ط1، عمان، الأردن، 2009.
- 84- هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002.
- 85- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2008.
- 86- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2001.
- 87- هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014.
- 88- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، ط1، طرابلس، لبنان، 2011.
- 89- وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2015.
- 90- ياسر محمد فاروق المنيوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2008.
- 91- ياسين محمد الجبوري، المبسوط في شرح القانون المدني، ج1، مصادر الحقوق الشخصية، مج1، نظرية العقد، القسم الأول، انعقاد العقد، دراسة موازية في القانون المدني الأردني والفقهاء الإسلامي مع الإشارة إلى القانون المدني العراقي والمصري والفرنسي، دار وائل، ط1، عمان، الأردن، 2002.
- 92- يحي أحمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1992.

❖ الرسائل والمذكرات :

- 1- أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، 1995.
- 2- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009.
- 3- جميلة مروك، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، 2001-2002.
- 4- خيرة علي خوجة، القوة القاهرة في القانون المدني الجزائري، بحث لنيل دبلوم الماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002.
- 5- زهور زيتوني، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، 2002-2003.
- 6- ساعد فيشوش، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء في القانون المدني الجزائري، بحث لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009.
- 7- الطيب زروتي، دفع المسؤولية العقدية بالقوة القاهرة، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري المصري والفرنسي، بحث لنيل دبلوم ماجستير فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية والسياسية، جامعة الجزائر، 1978.
- 8- علي سعيدان، الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه دولة في الحقوق، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2007.

- 9- عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، قسم القانون التجاري و البحري، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2000.
- 10- فتيحة يوسف المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية على الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة لنيل درجة دكتوراه دولة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، 2004-2005.
- 11- فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، الجزائر، 2012.
- 12- نصيرة بوحدوي، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في المواني الجزائرية، رسالة ماجستير، فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، 2002.
- ❖ المقالات و الدوريات:
- 1- أنور جمعة على الطويل، التعويض النقدي عن الأضرار البيئية المحضة، دراسة مقارنة، القسم المدني لدراسات العليا للدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، بحث للنشر في مجلة الكلية المحكمة، مصر، 2012، ص ص 1-56.
- 2- بوعلام خليل، حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، القوة القاهرة في القانون البحري ومعاودة بروكسل لسنة 1924، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 2003، ص ص 120-130.
- 3- كمال كيجل، المسؤولية الموضوعية الدولية عن أضرار التلوث البحري، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، العدد 5، قسم الحقوق، جامعة أدرار، 2003، ص ص 207-220.
- 4- 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، ص ص 209-357.

- 5- محمد بواط، فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 15، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، جانفي 2016، ص ص 169-175.
- 6- مراد بسعيد، قواعد روتردام 2008، أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، العدد 2، السنة الثالثة، مج 6، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، 2012، ص ص 355-371.
- 7- وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة الخامسة، كلية القانون، جامعة البصرة، العدد الأول، العراق، 2013، ص ص 259-333.
- 8- يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق، العدد الثاني، السنة الثامنة، كلية الحقوق، جامعة الكويت، 1984، ص ص 129-210.

### ❖ النصوص القانونية:

- 1- مرسوم بالقانون رقم 29 لسنة 1966، المؤرخ في 8 شعبان عام 1386 هـ الموافق 22 نوفمبر سنة 1966م، يتعلق بتنظيم موانئ قطر البحرية، ج.ر العدد 7، الصادر في 10 رمضان عام 1385 هـ الموافق 1 يناير سنة 1966م، المعدل بالقانون رقم 17 لسنة 2015 المؤرخ في 4 ذي القعدة عام 1436 هـ الموافق 19 أغسطس سنة 2015 م، ج.ر العدد 16، الصادر في 17 ذي الحجة عام 1436 هـ الموافق 30 سبتمبر سنة 2015 م.
- 2- أمر رقم 75- 58، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 هـ الموافق 26 سبتمبر 1975م، يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، ج.ر العدد 78، الصادر في 24 رمضان عام 1395 هـ الموافق 30 سبتمبر 1975.
- 3- أمر رقم 76- 80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ الموافق 23 أكتوبر سنة 1976م، والمتضمن القانون البحري، ج.ر العدد 29، الصادر في 21 ربيع الثاني عام 1397 هـ الموافق 10 أبريل سنة 1977م. المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10-04، مؤرخ في 5 رمضان عام

- 1431 هـ الموافق 15 غشت سنة 2010م، ج.ر العدد 46، الصادر في 8 رمضان عام 1413 هـ الموافق 18 غشت سنة 2010م.
- 4- قانون رقم 80 لسنة 1983، مؤرخ في 18 شوال عام 1403 هـ الموافق 28 يوليو سنة 1983 م، المتضمن قانون النقل، الوقائع العراقية العدد 2953، الصادر في 29 شوال عام 1403 هـ الموافق 8 أغسطس سنة 1983 م.
- 5- مرسوم تنفيذي رقم 90 - 79، يتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة، مؤرخ في 2 شعبان عام 1410 هـ الموافق 27 فبراير سنة 1990 م، ج.ر العدد 10، الصادر 10 شعبان عام 1410 هـ الموافق 7 مارس سنة 1990م. ملغى بموجب المرسوم التنفيذي رقم 03-452، المؤرخ في 7 شوال عام 1424 هـ الموافق 1 ديسمبر 2003م، يحدد الشروط الخاصة والمتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج.ر العدد 75، الصادر 3 شوال عام 1424 هـ الموافق 7 ديسمبر سنة 2003م.
- 6- قانون رقم 8 لسنة 1990، صدر في 26 رمضان عام 1410 هـ الموافق 21 أبريل سنة 1990م، بإصدار قانون التجارة البحري المصري.
- 7- قانون رقم 4 لسنة 1994، مؤرخ في 15 شعبان عام 1414 هـ الموافق 27 يناير سنة 1994م، بإصدار قانون في شأن البيئة، ج.ر العدد 5، الصادر في 22 شعبان عام 1414 هـ الموافق 3 فبراير سنة 1994م، المعدل والمتم بالقانون رقم 09 لسنة 2009، المؤرخ في 30 صفر عام 1430 هـ الموافق 25 فبراير سنة 2009م، ج.ر العدد 9 مكرر، الصادر في 5 ربيع الأول عام 1430 هـ الموافق 1 مارس سنة 2009 م.
- 8- قانون رقم 37 لسنة 1997، مؤرخ في 26 محرم عام 1418 هـ الموافق 2 جوان سنة 1997م، يتعلق بنقل المواد الخطرة عبر الطرق، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية العدد 45، الصادر في 30 محرم عام 1418 هـ الموافق 6 جوان سنة 1997 م.
- 9- القانون رقم 24 لسنة 1999، في شأن حماية البيئة وتتميتها، المؤرخ في 8 رجب عام 1420 هـ الموافق 17 أكتوبر سنة 1999م، ج.ر العدد 340، المعدل بالقانون رقم 11 لسنة 2006 الصادر في 4 ربيع آخر عام 1427 هـ الموافق 7 مايو سنة 2007م.

- 10- قانون رقم 7 لسنة 1999، مؤرخ في 20 رمضان عام 1420 هـ الموافق 28 ديسمبر 1999م، بشأن البيئة، الوقائع الفلسطينية العدد 32، الصادر في 25 ذو القعدة عام 1420 هـ الموافق 29 فبراير سنة 2000م.
- 11- مرسوم تنفيذي رقم 01-02، مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر العدد 01، الصادر في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير 2002.
- 12- ظهير الشريف رقم 1-02-216 المؤرخ في 10 ربيع الأول عام 1424 هـ الموافق 12 مايو سنة 2003م، بنشر الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً الموقعة بلندن في 3 مايو 1996 والملحقين الأول والثاني المتعلقين بها، ج.ر العدد 5156، الصادر في 5 رمضان عام 1424 هـ الموافق 30 أكتوبر سنة 2003م.
- 13- القانون رقم 24 لسنة 2005، المؤرخ في 13 محرم عام 1426 هـ الموافق 22 فبراير سنة 2005م، الذي يتعلق بنظام إدارة المواد الضارة والخطرة وتداولها، ج.ر العدد 4702، الصادر في 20 صفر عام 1426 هـ الموافق 31 مارس سنة 2005م.
- 14- قانون رقم 87 لسنة 2005، مؤرخ في 10 رجب عام 1426 هـ الموافق 15 أغسطس سنة 2005م، يتعلق بالمصادقة على تنظيم بعض أحكام مجلة الالتزامات والعقود التونسية، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية العدد 68، الصادر في 21 رجب عام 1426 هـ الموافق 26 أغسطس سنة 2005م.
- 15- قانون رقم 9 لسنة 2006، الصادر في 24 محرم عام 1427 هـ الموافق 23 فبراير سنة 2006م، بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث.
- 16- القانون رقم 46 / 2006، الصادر في 14 ذو القعدة عام 1427 هـ الموافق 5 ديسمبر سنة 2006م، المتضمن قانون التجارة البحري.
- 17- قانون عدد 48 لسنة 2009، مؤرخ في 16 رجب 1430 الموافق 8 يوليو 2009 يتعلق بإصدار مجلة الموانئ البحرية، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية العدد 56، الصادر في 21 رجب 1430 الموافق 14 يوليو 2009.

- 18- قانون رقم 27 لسنة 2009، صادر في 26 ذي الحجة عام 1430 هـ الموافق 13 ديسمبر سنة 2009 م، بشأن حماية وتحسين البيئة، الوقائع العراقية العدد 4142، الصادر في 14 رجب عام 1431 هـ الموافق 25 جوان سنة 2010 م.
- 19- ظهير الشريف رقم 37-11-1، صادر في 29 جمادى الآخرة عام 1432 هـ الموافق 2 يونيو سنة 2011م، بتنفيذ القانون رقم 05-30 المتعلق بنقل البضائع الخطرة عبر الطرق، ج.ر عدد 5956، الصادر بتاريخ 27 رجب عام 1432 هـ الموافق 30 يونيو سنة 2011م.
- 20- أمر رقم 4710 -2014، مؤرخ في 10 ربيع الأول عام 1436 هـ الموافق 31 ديسمبر سنة 2014 م، يتعلق بضبط قواعد السلامة لعمليات شحن البضائع الخطرة وتفريغها و تخزينها بالموانئ البحرية التجارية، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية العدد 6، الصادر بتاريخ 30 ربيع الأول 1436 هـ 20 يناير 2015 م.
- 21- القانون التجاري البحري للإمارات العربية المتحدة.
- 22- قانون التجارة البحرية الكويتي.
- 23- القانون البحري القطري.
- 24- قانون المعاملات المدنية الإماراتي.
- 25- قانون الموجبات والعقود اللبناني.
- 26- قانون الالتزامات و العقود المغربي.
- 27- القانون المدني الأردني.
- 28- القانون المدني التونسي.
- 29- القانون المدني العراقي.
- 30- القانون المدني الليبي.
- 31- القانون المدني السوري.
- 32- القانون المدني المصري.
- 33- القانون المدني البحريني.

❖ الاتفاقيات الدولية:

- 1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل، في 25 أغسطس 1924، انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم 64-71، مؤرخ في 2 مارس سنة 1964م.
- 2- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث البحري بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 م، صادقت عليها الجزائر بموجب أمر رقم 72-17، مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1392 هـ الموافق 7 يونيو سنة 1972م، ج.ر. العدد 53، الصادر في 23 جمادي الأول عام 1392 هـ الموافق 4 يوليو 1972م.
- 3- الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، انضمت الجزائر إليها بموجب مرسوم رقم 88-108، مؤرخ في 15 شوال عام 1408 هـ الموافق 31 مايو سنة 1988 م، ج.ر. العدد 22، المؤرخ في 16 شوال عام 1408 هـ الموافق 1 يونيو سنة 1988 م.
- 4- الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في أول نوفمبر سنة 1974، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83-510، مؤرخ في 18 ذي القعدة عام 1403 الموافق 27 غشت سنة 1983، ج.ر. العدد 36، الصادر في 21 ذي القعدة عام 1403 هـ الموافق 30 غشت سنة 1983م.
- 5- اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ عام 1978.
- 6- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-53، مؤرخ في 2 رمضان عام 1416 هـ الموافق 22 يناير سنة 1996 م، ج.ر. العدد 6، الصادر في 4 رمضان عام 1416 هـ الموافق 24 يناير سنة 1996م.
- 7- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضرارة بحرًا، الموقعة بلندن في 3 مايو 1996.



### ❖ البحث الإلكتروني :

1- ش.زهية، ملتقى حول المنازعات البحرية و التلوث البحري، جريدة المساء، 14-02-2009 ، منشور على الموقع الإلكتروني: <http://www.djazairess.com>

2- تلوث المياه وعلاقته بالأسماك وصحة الإنسان، ص 2، بحث منشور على الموقع الإلكتروني: <http://www.repository.vobabaylon.edu.iq>

3- الموسوعة الحرة: <https://ar.wikipedia.org/wiki>

### ثانيا: باللغة الأجنبية

#### ❖ Les livres :

- 1- GOUILLOUD Martine Remond, Droit maritime, A.Pedone, 2<sup>ème</sup> édition, Paris, France, 1993.
- 2- MELTEM Deniz Güner-Özbek, The carriage of dangerous goods by sea, Vol 12, Springer, Berlin-Heidelberg, Germany, 2008.
- 3- PAUL Robert, Le petit robert, Nouvelle édition Millésime, Paris, France, 2012.
- 4- RAOUL Colinvaux, Carver carriage by sea, Setevens and sons l tol, Thirteenth Edition, vol 2 London, 1982.
- 5- RODIERE René, Droit Maritime, Précis Dalloz ,09<sup>ème</sup> édition, Paris, France, 1982.

#### ❖ Les thèse et les mémoires :

- 1- BEN MOHA Mathilde, The carriers responsabilites and immunités Under the hague and Hamburg rules, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade maitre en droit (LLM), université de Montréal, canada, 2001.
- 2- BOUKEFRIM Ben Aziza, La responsabilité Du transporteur maritime de marchandises en Droit Tunisien, mémoire de DESS de Droit Maritime et des

- Transports, Université de droit, d'économie et des science, D'AIX-Marseille III, France, 2001.
- 3- CHANG Lu, A comparative study of liability arising from the carriage of Dangerous goods between Chinese and English law, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy in law, The university of Exeter, England, 2009.
- 4- HUSSAM KASSEM Ahmed, The legal aspects of Sea worthines , Current law and développement, For the degree of doctor of philosophy of law, Sawansea University, Sawansea, 2006.
- 5- MARKO A. Pavliha , Implied terms of voyage charters , A thesis submitted for the degree of doctor of civil Law, Institute of comparative Law, Faculty of Law, MC Gill Universty, Montreal, Canada, 1991.
- 6- PICON Didier, L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, Mémoire de master II de droit et des sciences politiques, D'AIX- Marseille III, France, 2005.
- 7- SEGUINEAU Julie, Le transport de marchandises dangereuse Par porte – conteneurs, master II en droit Maritime et Des Transports, Centre de droit Maritime et Des Transports, faculté de droit et de science politique, D'AIX- Marseille, Université Paul Cézanne, AIX –Marseille, France, 2007- 2008.
- 8- WEI Hou, La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises , Thèse en vue de l'obtention du doctorat en droit, Faculté de droit et science politique, école doctorale sciences juridiques et politiques, Université Paul Cézanne, AIX- Marseille III, France, 2010.
- 9- 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.
- ❖ Les textes juridiques :
- 1- Le code civil français.
- 2- Le code du transport français.

- 3- décret n° 84-810 du 30 Aout 1984 relatif à la vie humaine, A l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, Modifié par article 2 de décret n° 2014-1428 du 1 décembre 2014.
- 4- loi 1992 sur transport des marchandises dangereuses, Ch 34, Modifié le 26 février 2015.
- 5- Annexe à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, Modifié en dernier lieu par l'arrêté du 9 décembre 2010, JORF du 29 décembre 2010.
- 6- Environnement acte 2008, gazette n°80 of 5 th décembre 2008.
- 7- arrêté du 9 décembre 2010, portant modification du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuse dans les ports maritimes, jorf du 29 décembre 2010.
- 8- Code Maritime International Des Marchandise Dangereuse, Vol 1, Introduction général, Annexe1, Emballage, 2012.

### ❖ Convention:

- 1- convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS).
- 2- Convention on civil liability, for damage resulting from activities dangerous to the environment, lugano, 1993.

### ❖ Recherche électronique :

- 1- <http://www.Imo.Org/includes/blastDataOnly.asp/dataid%3d20098/status.Xis>.
- 2- IMO and dangerous goods at sea :  
[Http://www.imo.org/includes/blastdataonly.asp/dataid%3d7999/IMDGdangerousgoodsfocus,1997.pdf](http://www.imo.org/includes/blastdataonly.asp/dataid%3d7999/IMDGdangerousgoodsfocus,1997.pdf)



فهرس المحتويات

5. . . . . مقدمة.
- 11 . . . . . الفصل الأول : المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة.
12. . . . . المبحث الأول : الآثار الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع الخطرة.
12. . . . . المطلب الأول : حق الناقل البحري في العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة.
12. . . . . الفرع الأول : مفهوم البضائع الخطرة.
12. . . . . أولا- التعريف اللغوي للبضائع الخطرة.
13. . . . . أ- معنى كلمة البضاعة لغة.
13. . . . . ب- معنى كلمة خطرة لغة.
14. . . . . ثانيا- التعريف الاصطلاحي للبضائع الخطرة.
15. . . . . أ- التعريف الضيق للبضائع الخطرة.
15. . . . . ب- التعريف الواسع للبضائع الخطرة.
16. . . . . ثالثا- التعريف القانوني للبضائع الخطرة.
- 16 . . . . . أ- على صعيد الاتفاقيات الدولية.
17. . . . . ب- على صعيد التشريعات المقارنة.

- الفرع الثاني : إعلام الشاحن للناقل عن الطبيعة الخطرة للبضاعة . . . . . 21
- أولاً: تعريف الالتزام بالإعلام . . . . . 21
- ثانياً : تجسيد الالتزام بالاعلام بالطبيعة الخطرة للبضائع في ظل القوانين والاتفاقيات الدولية. . . . . 21
- المطلب الثاني : التزامات الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة. . . . . 26
- الفرع الأول : التزامات الناقل البحري قبل الرحلة البحرية . . . . . 27
- أولاً: التزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة . . . . . 27
- أ- صلاحية السفينة ذاتها لنقل البضائع الخطرة. . . . . 28
- ب- الصلاحية البشرية لنقل البضائع الخطرة. . . . . 29
- ج- الصلاحية الوثائقية للسفينة . . . . . 29
- ثانياً : التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة. . . . . 32
- أ- استلام البضائع الخطرة من الشاحن . . . . . 32
- ب- شحن البضائع الخطرة . . . . . 33
- ج- مرض البضائع الخطرة . . . . . 34
- الفرع الثاني : التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية. . . . . 35
- أولاً: التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية . . . . . 35
- أ- نقل البضائع الخطرة. . . . . 35

36. . . . . □ب- العناية بالبضائع الخطرة.
37. . . . . □ثانيا: التزامات الناقل البحري بعد الرحلة البحرية.
38. . . . . □أ- تفرغ البضائع الخطرة.
41. . . . . □ب- تسليم البضاعة.
42. . . . . □المبحث الثاني: شروط تحقق المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة وطرق دفعها.
42. . . . . □المطلب الأول: شروط قيام المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة.
42. . . . . □الفرع الأول: وجود عقد النقل البحري للبضائع الخطرة.
43. . . . . □أولا: الرضا.
43. . . . . □ثانيا: الحل.
44. . . . . □ثالثا: السبب.
45. . . . . □الفرع الثاني: وقوع الضرر أثناء تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع الخطرة.
45. . . . . □أولا: الهلاك.
45. . . . . □أ- معنى الهلاك.
46. . . . . □ب- أنواع الهلاك.
46. . . . . □1- الهلاك الكلي.
46. . . . . □2- الهلاك الجزئي.

- 47..... 3- الهلاك المحكمي
- 47..... ثانيا : التلف
- 48..... ثالثا : التأخير
- 48..... المطلب الثاني : حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة
- 49..... الفرع الأول : الأسباب الخارجية (القوة القاهرة)
- 49..... أولا : تعريف القوة القاهرة
- 49..... أ- التعريف الفقهي
- 50..... ب- التعريف القضائي
- 50..... ثانيا : شروط القوة القاهرة وإبائها
- 50..... أ- شروط القوة القاهرة
- 50..... 1- عدم التوقع
- 51..... 2- استحالة الدفع ( استحالة المقاومة)
- 51..... ب- إثبات القوة القاهرة
- 51..... الفرع الثاني : الأسباب المرتبطة بالأشخاص أو البضاعة
- 52..... أولا : الأسباب المرتبطة بالأشخاص
- 52..... أ- الأخطاء الصادر من الشاحن



- 1- تعتمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة ..... 52
- 2- عدم إخطار الشاحن للناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة. .... 55
- 3- سوء كفاية الرزم والتغليف. .... 56
- ب- خطأ الغير. .... 57
- ثانيا : الأسباب المرتبطة بالبضاعة ..... 58
- الفصل الثاني : المسؤولية غير العقدية الناشئة عن البضائع الخطرة. .... 60
- المبحث الأول : أحكام مسؤولية الناقل البحري غير العقدية عن نقل البضائع الخطرة. .... 61
- المطلب الأول : شروط قيام المسؤولية غير العقدية عن نقل البضائع الخطرة. .... 61
- الفرع الأول : وجود بضائع خطرة تحت حراسة الناقل البحري ..... 61
- أولا : المقصود بالحراسة. .... 61
- ثانيا : التباين التشريعي حول وجود الطبيعة الخطرة لقيام المسؤولية. .... 62
- الفرع الثاني : حدوث ضرر للغير بفعل البضائع الخطرة. .... 65
- أولا : الضرر. .... 69
- أ- التعريف بالضرر. .... 69
- ب- صور الضرر. .... 70
- 1- الضرر المادي. .... 70

- 2- الضرر المعنوي ..... 70.
- اثانيا : العلاقة السببية ..... 71.
- المطلب الثاني : أساس قيام هذه المسؤولية ووسائل دفعها ..... 72.
- الفرع الأول : الأساس القانوني للمسؤولية عن الأشياء في التشريعات المدنية ..... 73.
- أولاً : في التشريع العراقي ..... 72.
- اثانيا : في التشريع الجزائري ..... 73.
- اثالثا : في التشريع اللبناني ..... 73.
- الفرع الثاني : موانع مسؤولية الناقل البحري عن فعل البضائع الخطرة ..... 74.
- أولاً : طرق دفع المسؤولية على أساس القرينة القانونية التي تقوم عليها ..... 75.
- أ- فعل المضرور (عمل الضحية) ..... 76.
- ب- فعل الغير ..... 77.
- ج- دفع المسؤولية الخاص بمسؤولية المنتج ..... 78.
- د- بذل العناية ..... 79.
- اثانيا : الدور السلبي للبضائع الخطرة ..... 82.
- المبحث الثاني : مسؤولية الناقل البحري عن أضرار التلوث البحري ..... 84.
- المطلب الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن أضرار التلوث البحري ..... 85.

- الفرع الأول : عناصر المسؤولية . . . . . 85
- أولا : حادث التلوث. . . . . 86
- أ- الشرط الأول : وجود سفينة تحمل البضائع الخطرة . . . . . 86
- ب- الشرط الثاني : الواقعة المسببة لتلوث . . . . . 87
- ثانيا : ضرر التلوث. . . . . 87
- أ- شروط ضرر التلوث البحري . . . . . 88
- 1- أن يحدث التلوث خارج السفينة. . . . . 88
- 2- أن يقع الضرر بسبب التلوث . . . . . 89
- ب- صور ضرر التلوث البحري . . . . . 89
- 1- الأضرار البيئية المحضة. . . . . 89
- 2- ضرر فوات الكسب . . . . . 91
- الفرع الثاني : دفع البراءة من المسؤولية الناجمة عن أضرار التلوث البحري . . . . . 92
- أولا : أعمال الحرب والظاهرة الطبيعية ذات الطابع الاستثنائي والقاهر . . . . . 93
- أ- أعمال الحرب . . . . . 93
- ب- الظاهرة الطبيعية ذات الطابع الاستثنائي . . . . . 94
- ثانيا : الفعل العمدية للغير . . . . . 95

- ثالثا : إهمال الحكومة ..... 96
- المطلب الثاني : التعويض عن أضرار التلوث البحري ..... 97
- الفرع الاول : أنواع التعويض ..... 98
- أولا : التعويض العيني ..... 98
- ثانيا : التعويض النقدي ..... 98
- أ- ماهية التعويض النقدي ..... 99
- ب- تقدير قيمة التعويض النقدي ..... 99
- ج- صعوبات تقدير التعويض النقدي عن ضرر البيئي ..... 100
- 1- مشكلة ملكية عناصر البيئة ..... 101
- 2- صعوبة التقدير المالي للتعويض ..... 103
- الفرع الثاني : طرق تقدير التعويض عن أضرار التلوث البحري ..... 103
- أولا : وسائل تقدير الأضرار البيئية البحرية المحضة ..... 103
- أ- التقدير الموحد للضرر البيئي ..... 103
- ب- التقدير الجزائي للضرر البيئي ..... 104
- ثانيا : معايير تقدير التعويض عن الأضرار التي تصيب الأشخاص والممتلكات ..... 105
- أ- معيار الضرر المباشر ..... 105

ب- تأثير الظروف الملبسة..... 106

بج- مراعاة الضرر المتغير..... 107

الخاتمة..... 103

قائمة المراجع..... 108

فهرس المحتويات.. 129

