

أطروحة مقدمة من أجل الحصول على شهادة الدكتوراه في القانون

الميدان: الحقوق والعلوم السياسية فرع: الحقوق تخصص: القانون الخاص

بعنوان:

## مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

- دراسة مقارنة -

تحت اشراف الأستاذ:

د.موري سفيان

من إعداد الطالبة:

عبدات ليلي

أعضاء لجنة المناقشة:

أ.د بري نور الدين، أستاذ، جامعة بجاية..... رئيسا؛

د.موري سفيان، أستاذ محاضر "أ" جامعة بجاية..... مشرفا ومقررا؛

د.عثماني بلال، أستاذ محاضر "أ" جامعة بجاية..... ممتحنا؛

د.علام لياس، أستاذ محاضر "أ" جامعة بجاية..... ممتحنا؛

د.رحماني حسيبة، أستاذة محاضرة "أ" جامعة البويرة..... ممتحنة؛

د.ربيع زهية، أستاذة محاضرة "أ" جامعة البويرة..... ممتحنة؛

تاريخ المناقشة: 18 مارس 2024

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَقَدْ رَبُّنِي عَلِيمٌ ﴾

سورة طه الآية رقم 114

# إِهْدَاء

إلى والديّ؛

إلى كل أفراد عائلتي؛

إلى كل من ترك أثر جميل في حياتي؛

إلى كل من أحبني قلبهم وأحبهم قلبي؛

إليكم جميعا أهدي ثمرة جهدي المتواضع...

ليلي

# شكر وتقدير

ربي أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي، اللهم لك الحمد ملء السموات والأرض وملء ما بينهما حمداً كثيراً أن فتحت لي أبواب العلم وأعنتني على القصد ووفقتني وأمدتني بالعزيمة والإرادة لإتمام هذه الرسالة.

أتقدم بالشكر والامتنان والعرفان:

إلى أستاذ المشرف موري سفيان على قبوله الإشراف على هذا البحث، وله مني كل الاحترام والتقدير على وجوده الدائم بجاني وعلى صبره معي، على توجيهاته السديدة ونصائحه المفيدة وحرصه وعلى جودة العمل؛

إلى أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة وتقييم هذه الأطروحة؛

إلى الأستاذ الدكتور Gilles CUNIBERTI الذي وفر لي جميع الإمكانيات

المتاحة لديهم في كلية الحقوق بجامعة لوكسمبورغ خلال فترة تربيصي؛

إلى كل من مد لي يد العون والمساعدة في إنجاز هذا العمل.

## قائمة لأهم المختصرات

ج: الجزء .

ج.ر.ج.ج: الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية.

د. ب. ن: دون بلد نشر .

د.ت.ن: دون تاريخ نشر.

ص: الصفحة.

ص.ص: من الصفحة إلى الصفحة.

ط: الطبعة.

ق.إ.م.إ.ج: قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري.

## Liste des principales abréviations

**CETDG** : Committee of Experts On The Transport of Dangerous Goods.

**ÉDI** : Échange de Données Informatisé.

**EMSA** : European Maritime Safety Agency.

Fonds **SNPD** : Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses.

**Ibid** : (Ibidem), au même endroit.

**IBC Code** : The International Bulk Chemical Code.

**IGC Code** : The International Gas Carrier Code.

**IMDG code** : The International Maritime Dangerous Goods Code.

**IMCO** : The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

**INF Code** The International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on board Ships.

**IMSBC Code** : International Maritime Solid Bulk Cargoes Code.

**J.O.R.A** : Journal Officiel de la République Algérienne.

**J.O.R.F** : Journal Officiel de la République Française.

**MEPC** : The Marine Environment Protection Committee.

**N°** : Numéro.

**Op.cit** : (Opère Citato), référence précédemment citée.

**P.** : Page.

**PP.** : De la Page jusqu'à la Page.

**PNTL** : Pacific Nuclear Transport Ltd

**PSN** : Proper Shipping Name.

**Solas** : Safety of Life at Sea Convention.

**SNPD** : Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses.

**TEI**: Traitement Électronique de l'Information.

**Vol** : volume.

**ZEE** : Une Zone Économique Exclusive.

مقدمة

شهدت الحقبة الزمنية التي ارتبطت بما أحدثته الثورة الصناعية<sup>1</sup>، توسعا في إنتاج المواد الكيميائية، بالإضافة إلى اختراعات واكتشافات مهمة للمواد الخطرة<sup>2</sup>، وإطلاق مصادر جديدة للطاقة، ففي ظل هذه الفترة تسارعت وتيرة التطور الذي حدث في المجال التكنولوجي والصناعي، والذي كان له الأثر الإيجابي على مختلف الميادين، فقد أتى بالعديد من المنافع على البشرية، ولكن رافق هذا التطور جوانب سلبية كثيرة تجلت في تضاعف عدد الحوادث البحرية.

نظالما كان البحر؛ هو الوجهة المقصودة لأصحاب البضائع الخطرة لتداولها ونقلها عبر مختلف ربوع دول العالم<sup>3</sup>، لأن الشحن البحري يعد وسيلة فعالة لنقل هذه البضائع لمسافات بعيدة، بحيث يتم شحنها بما يتلاءم مع طبيعتها على متن سفن مجهزة خصيصا لها، لتجوب بها البحار والمحيطات، وبذلك؛ تكون البيئة البحرية المجال الذي يُمارسُ فيه هذا النشاط الذي يتسم بالخطورة.

تواكبت الزيادة في عدد السفن الحاملة للبضائع الخطرة والضارة، وهذا ما جعل البيئة البحرية تواجه العديد من التهديدات، باعتبار أن معظم الحوادث تقع أثناء

<sup>1</sup> بدأت الثورة الصناعية في انكلترا، في القرن الثامن عشر، بحيث بدأ التحول الصناعي يتطور تدريجيا، فقد كان واضحا في بعض النواحي التي تستحق الاهتمام في خلال الستين سنة (من 1770 - 1830)، وتقدم كثيراً في الأربعين سنة (من 1830 إلى 1870)، إلا أنه لم يأت بنتائج مدهشة تعم العالم إلا بعد سنة 1870؛ للمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك: كارلتون جوزيف هنكلي هيز، الثورة الصناعية، تعريب أحمد عبد الباقي، ط1، مطبعة العاني، بغداد، 1950، ص.ص 14 و13.

<sup>2</sup> C'est pourquoi la doctrine estime que les choses dangereuses sont "filles de l'ère technicienne"; voir BELLA Françoise, Les choses dangereuses dans les contrats privés, thèse de doctorat en droit, Université de Versailles-Saint Quentin en Yvelines, 2015, p.29.

<sup>3</sup> أثر التقدم التكنولوجي في زيادة أرقام التجارة العالمية المنقولة بحراً إلى حد كبير، بحيث أن أكثر من 90 بالمائة من التجارة العالمية يتم نقلها عن طريق البحر، للمزيد من التفصيل؛ أنظر:

International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre 2009, pp. 7 et 8, in: [https://seors.unfccc.int/applications/seors/attachments/get\\_attachment?code=P3NL79DO7SC1VMXXTM18WYF2EFRAQN19](https://seors.unfccc.int/applications/seors/attachments/get_attachment?code=P3NL79DO7SC1VMXXTM18WYF2EFRAQN19); consulted on January 1, 2022.

الرحلات البحرية، وغالبا ما ينتج عنها انسكاب هذه المواد المحملة على متن السفن في الوسط البحري.

على الرغم من أن الإنسكابات النفطية التي تقع في عرض البحر؛ هي الأكثر شيوعاً وانتشاراً، إلا أن هناك العديد من الإنسكابات التي تتطوي على مجموعة واسعة من المواد الخطرة والضارة في آن واحد، لأن السفن التجارية الحديثة تم تصميمها في أشكال وأحجام مختلفة، لتتنقل مجموعة متنوعة من البضائع الخطرة.

إن تلويث البيئة البحرية بهذه المواد، كان له التأثير الكبير عليها، من حيث أنه قد كان السبب في تغير توازنها الطبيعي وتلف عناصرها، وإلحاق الأذى بالكائنات الحية التي تعيش فيها، وهذا ما أدى إلى فقدان ما تحويه من ثروات طبيعية يحتاجها الإنسان، والجميع يدرك أهمية البيئة البحرية في حياة الإنسان وارتباطه بها منذ وجد.

تقع معظم الحوادث الناتجة عن نقل البضائع الخطرة في عرض البحر على بعد عدة أميال من اليابسة، إلا أن هذا لم تنتهي معه إمكانية وصول التلوث إلى البر؛ ولم يقف التلوث بالمواد الخطرة والضارة عند ذلك الحد فقد ينتشر في الهواء، وهذا ما يشكل خطراً أكبر على الصحة البشرية، وبذلك حتى البيئة الجوية لم تسلم من وصول آثار التلوث إليها، وهكذا ينتشر التلوث في عناصر البيئة المختلفة.

إن أغلب الموانئ البحرية متواجدة في قلب المدينة أو قريبة منها، أين يقطن بها عدد كبير من السكان، وعادة ما تكون ذات كثافة سكانية ضخمة وعالية، تتوفر فيها منشآت سكنية، ومرافق عمومية، ففي حال وقوع حوادث كانهجار البضائع الخطرة أثناء مكوئها في الميناء أو أثناء القيام بعمليات المناولة المينائية؛ فإن ذلك يمكن أن يسفر عن مقتل العديد من الأشخاص القاطنين بجوار الميناء، ناهيك عن الخسائر المادية التي تلحق بالملكيات أو المباني المجاورة من مؤسسات حكومية أو خاصة أو سكن

العائلات أو المدارس أو المستشفيات وغيرها من المنشآت؛ فمثل هذه الحوادث يمكن أن تؤدي إلى دمار المدينة.

بلغت الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية المتعلقة بنقل المواد الخطرة والضارة من الجسام ما جعل الدول التي وقعت فيها عاجزة عن ترميمها، فإن هذا الوضع تطلب التكاتف الدولي والتعاون من أجل السيطرة على هذه الحوادث ومجابهتها والحد منها، وفي هذا الشأن عملت المنظمات والهيئات المتخصصة في الشؤون البحرية على تحقيق هذا الهدف، وخاصة المنظمة الدولية البحرية.

أسست المنظمة الدولية البحرية في جنيف، تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية **IMCO**<sup>1</sup>، بموجب اتفاقية تأسيس تم اعتمادها سنة 1948، ولم تدخل حيز التنفيذ إلا بعد مرور عشر سنوات أي في سنة 1958، لكنها لم تشرع في العمل فعلياً إلا في سنة 1959 أين عقدت جلستها الافتتاحية في لندن<sup>2</sup>، وتم تغيير اسمها اعتباراً من 22 مايو عام 1982 لتصبح المنظمة الدولية البحرية **OMI**<sup>3</sup>.

يتألف الهيكل التنظيمي للمنظمة من جمعية عامة، ومن مجلس الذي يعتبر الجهاز التنفيذي للمنظمة، كما تضم المنظمة لجان أساسية هي لجنة السلامة البحري **MSC**، لجنة حماية الأوساط البحرية **MEPC**، لجنة الشؤون القانونية، ولجنة التعاون التقني، بحيث تقوم هذه اللجان بصياغة التقارير ووضع إرشادات وتقديم التوصيات والمقترحات بشأن الاتفاقيات والمدونات الدولية التي تخص مجال عمل المنظمة، حيث أن كل لجنة أساسية تشمل لجان فرعية، فنجد أن لجنة السلامة البحرية، تضم لجنة فرعية المعنية بنقل البضائع الخطرة **(CDG)**<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (**IMCO**).

<sup>2</sup> MENSAH Thomas A, Prevention of marine pollution : the contribution of IMO, Part of the book series: Hamburg Studies on Maritime Affairs, volume 10, Springer-Verlag Heidelberg, 2007, p.41.

<sup>3</sup> RODIÉRE René, PONTAVICE Emmanuel Du, Dalloz, Paris Cedex05, 1986, p.34.

<sup>4</sup> Voir : ALLEN Mark E, SOHM Eari D, the International Maritime Organization (**IMO**), United Nations, Geneva, 1984, pp. 4 et 5.

المنظمة الدولية البحرية؛ هي وكالة تابعة للأمم المتحدة مكرسة ومخصصة حصريا للشؤون البحرية<sup>1</sup>، تتمثل مهمتها الرئيسية في تطوير الاطار التنظيمي للملاحة البحرية، وتنظيم كافة الجوانب المتعلقة بها، والحد من تلويث البيئة البحرية<sup>2</sup>.

سعت المنظمة الدولية البحرية OMI إلى تعزيز السلامة والأمن في مجال النقل البحري، ومنع تلويث البيئة البحرية من خلال تشريعها لاتفاقيات ومدونات دولية توطر عمليات الشحن البحري، فقد حققت انجازات هامة على مدى السنوات الماضية منذ شروعها في العمل فعليا في سنة 1959، حيث أنها اعتمدت حوالي 50 اتفاقية وبروتوكولات دولية، وما يزيد عن 8000 مدونة وتوصية ومبادئ توجيهية تتعلق بهذه الصكوك الدولية<sup>3</sup>.

من الصكوك القانونية الدولية التي تتعلق بكفاءة الملاحة البحرية؛ نجد أنها قد نشرت في عام 1965 اتفاقية تسهيل الحركة البحرية الدولية (FAL)، وتحتوي هذه الاتفاقية على معايير صارمة بشأن الإجراءات الشكلية التي ينبغي تطبيقها عند وصول ومغادرة السفن للموانئ، قصد تسهيل حركتها، وتسير النقل البحري عن طريق تبسيط الإجراءات الشكلية والحد منها، فقد كان هدف هذه الاتفاقية تسهيل التجارة الدولية بين الحكومات وضمان أعلى درجة ممكنة في توحيد الإجراءات الرسمية الشكلية<sup>4</sup>.

كما أن إدراك المنظمة الدولية البحرية للعواقب الوخيمة للحوادث البحرية التي تتعرض لها البحار، دفع بها إلى تشريع العديد من الاتفاقيات الدولية بغرض معالجة

<sup>1</sup> International Maritime Organization (IMO), pp1 et 2, in : <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/IMO%20profile.pdf>; consulted on december 26, 2020.

<sup>2</sup> Thomas A, Clingan JR, « The law of the sea: What lies ahead? », Marine Policy, Elsevier, Vol 13, issue 4, Honolulu, 1988, p.541.

<sup>3</sup> Contribution of the International Maritime Organization (IMO), to the secret ary-general's report on oceans and the law of sea, 2008, p.1; in : [https://www.un.org/Depts/los/consultative\\_process/mar\\_sec\\_submissions/imo.pdf](https://www.un.org/Depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/imo.pdf); consulted on december 13, 2020.

<sup>4</sup> انضمت الجزائر إلى اتفاقية لتسير الحركة البحرية الدولية (FAL)، المبرمة في 9 أبريل سنة 1965 بلندن، بموجب مرسوم رقم 83-531 مؤرخ في 19 سبتمبر سنة 1983، ج.ر.ج. ج عدد 39، مؤرخ في 20 سبتمبر سنة 1983.

التزايد المفرط لحوادث التلوث البحري، من بينها اتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط لعام 1969<sup>1</sup>.

إن ما يبرز تتعد أوجه عمل المنظمة الدولية البحرية تطرقها لتداعيات هذه الحوادث، حيث أنها أنشئت آليات لضمان التعويض عن أضرار التلوث البحري، فقد سنت اتفاقيات تتعلق بالمسؤولية المدنية والتعويض عن أضرار النقل البحري للمواد الخطرة، الغرض من هذا النوع من هذا الاتفاقيات حل النزاعات الناشئة عن هذه المواد ذات الطبيعة الخطرة والملوثة؛ نذكر على سبيل المثال اتفاقية المسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لسنة 1971<sup>2</sup>.

لقد ازداد إقبال الدول على المنظمة الدولية البحرية OMI، بحيث انضمت وصادقت العديد من الدول على معاهداتها وبروتوكولاتها، ابتداءً من عام 1982<sup>3</sup>، واعتباراً من 31 ديسمبر سنة 2019، كان لدى المنظمة الدولية البحرية ما يقارب 174 دولة عضواً، وثلاث أعضاء منتسبين<sup>4</sup>.

أقامت المنظمة الدولية البحرية OMI منذ تأسيسها العديد من المعايير والقواعد الدولية، التي تكفل المزيد من السلامة والأمن والكفاءة على قطاع الشحن البحري بصفة عامة، وبصفة خاصة على شحن البضائع الخطرة والضارة بالبيئة البحرية، كل هذا؛ من شأنه أن يحمي الوسط البحري ويحد من تلويثه بهذه المواد الخطرة والملوثة، ويواجه الأضرار الأخرى الناشئة عنها.

<sup>1</sup> انضمت الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حال وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، والمعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969، وبروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر سنة 1973، بموجب مرسوم رئاسي رقم 11-246، مؤرخ في 10 يوليو سنة 2011، ج.ر.ج. عدد 45، مؤرخ في 14 غشت سنة 2011.

<sup>2</sup> Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires.

<sup>3</sup> the secretariat of the International Maritime Organization (IMO), Implication of the united nations convention on the law of the sea for the international maritime organization, World Maritime, 30 January 2014, in: <https://nooilcanarias.files.wordpress.com/2012/11/implications-of-unclos-for-imo.pdf>; consulted on december 13, 2020.

<sup>4</sup> BAATZ Yvonne, Maritime law, fifth édition, Informa Law from Routledge, London, 2021, p.359.

إن مسألة نقل البضائع الخطرة بحراً، كانت ولا تزال إلى اليوم مصدراً لقلق دولي على الرغم من كل الجهود الدولية المبذولة في هذا الشأن، وذلك راجع لخصوصية الأضرار الناشئة عن هذه المواد ذات الوصف الخطير والضار، ولصعوبة معالجتها في أغلب الأحيان، بحيث أن إعادة البيئة البحرية إلى وضعها الطبيعي ليس بالأمر الهين، والأمر نفسه فيما يخص الأضرار الأخرى التي تلحق بالمتلكات والأشخاص فإنه يصعب جبرها، ومن هنا اكتسب موضوع الشحن البحري للبضائع الخطرة والتعويض عن الأضرار والخسائر الناشئة عنه؛ أهميته القانونية، واحتل مكانة هامة على المستوى الدولي والوطني.

يحتل النقل البحري للبضائع الخطرة والضارة أهميته من خلال تأثيره الفعال على تنمية وازدهار القطاعات الأخرى، باعتبار أنه قطاع يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالقطاع التجاري والاقتصادي، فهو يساهم في إنعاش الدول التي تعاني من ندرة هذه المواد وتلبية حاجاتها بها، فإن نقل هذه المواد الخطرة يعود بالفائدة على الاقتصاد ويساهم في تعزيزه، وله فوائد جمة على التجارة الدولية أو الداخلية، إلا أن الأضرار التي تنشأ جراء نقل هذه المواد، تعد أضراراً جسيمة وكارثية؛ ولا يمكن التغاضي عن التدهور الذي تلحقه بالبيئة وعن الخسائر الأخرى، حتى وإن كان الهدف هو تحقيق منافع عديدة.

تهدف دراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري في مواجهة الأضرار الناتجة عن نقل البضائع الخطرة، إلى تسليط الضوء على أحكام الاتفاقيات والمدونات الدولية التي اعتمدها المنظمة الدولية البحرية، وتبيان مدى نجاعتها في تقليص الأضرار الناجمة عن نقل هذه المواد ذات الطبيعة الخطرة والضارة؛ وبذلك نبرز الدور الذي لعبته المنظمة الدولية البحرية OMI في هذا الشأن. وبما أن المسؤولية الملقاة على كاهل الناقل البحري، تؤدي وظيفة حساسة؛ تتمثل في إصلاح الضرر، وذلك بحفظ حق المتضرر في الحصول على التعويض المنصف والعادل الذي يجبر الضرر اللاحق

به، فإنّ هذا يستدعي أيضاً النظر في الأحكام التي تعالج هذا الجانب المهم، وتبيان مدى إحتواءها للأضرار المختلفة والجسيمة التي تغطيها هذه المسؤولية، باعتبار أنها أحكام متنوعة ومتفرقة ومختلفة في مصدرها.

يشير النقل البحري للبضائع الخطرة العديد من الإشكالات القانونية، على عكس التعامل مع البضائع الأخرى التي لا تتصف بالخطورة، التي لا يخرج فيها نطاق الضرر عن حد العلاقة التعاقدية التي تربط شاحن البضائع بالناقل البحري، فإن مشكلة هذه الدراسة تنبع في المقام الأول من أن مسؤولية ناقل البضائع الخطرة بجرأ تتعدى نطاق العلاقة العقدية، فإن الضرر قد يتعدى الخسارة التي تلحق بالبضائع محل العقد، ويصيب أشخاص أو ممتلكات خارج النطاق العقدي، كما أن تسرب هذه المواد في الوسط البحري يؤدي إلى وقوع أضرار بيئية.

بذلك؛ فإن صور الأضرار الناشئة عن نقل البضائع الخطرة متعددة ومختلفة وواسعة النطاق، وعليه يوجد تداخل وتباين في هذا الموضوع من الناحية القانونية، بحيث تتشابك وتختلط قواعد المسؤولية العقدية والمسؤولية غير العقدية. وهو ما يضعنا أمام إشكال قانوني يتعلق بالأساس الذي بموجبه يلقي القانون على كاهل الناقل البحري بأعباء التعويض عن الأضرار التي تنشأ عن نقل المواد الخطرة والضارة. فهل يصلح الخطأ كأساس لإقامة مسؤولية الناقل البحري في ظل توسع الأضرار التي يخلفها هذا النوع من النقل؟، أم أنها مسؤولية تتخذ من الضرر أساساً لها، وتعتبره كافياً لمعالجة هذه الأضرار دون الحاجة إلى إثبات الخطأ؟ أم أن الطبيعة الخاصة لهذه الأضرار تفرض التوجه نحو أسس حديثة من أجل استقاء المتضررين لحقوقهم؟.

من أجل احتواء موضوع مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، من جميع جوانبه، وإعداده على النحو المطلوب، تطلب الأمر اتباع المنهج الاستقرائي؛ وذلك لتبيان التطورات والتعديلات العديدة التي مست الأحكام المنظمة لهذا الموضوع، سواء على المستوى الدولي أو المستوى الداخلي، كما تم اتباع هذا المنهج أيضا لابرز التباينات والاختلافات التي شهدتها أحكام الاتفاقيات الدولية الرائدة في هذا المجال، والتي انعكست على الأحكام القانونية الداخلية، ولتحديد الاتجاه الذي اتبعه المشرع الجزائري ومدى تأثيره بالاتفاقيات الدولية التي لها علاقة بموضوع البحث.

تستوجب دراسة هذا الموضوع؛ تتبع التطور التاريخي للقوانين المنظمة لأحكام النقل البحري للبضائع الخطرة، سواء على المستوى الدولي أو الداخلي، والتي عرفت تطور بمرور الزمن، وتبيان مختلف الشروط المنبثقة عن الاتفاقيات الدولية الرائدة في هذا المجال، لأن زوال المبدأ الذي كان يحظر شحن مثل هذه البضائع على متن السفن، كان مرهون ومقيد بإتباع شروط معينة، ومن ثمة تم التعرض إلى الحالات التي يكون فيها الناقل مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن نقله لهذه البضائع ذات الطبيعة الخطرة، وبعد ذلك تم البحث عن الأساس الذي تقوم عليه هذه مسؤولية، والذي يعد جوهر الاختلاف بين شقيها العقدي وغير العقدي، وذلك راجع لاختلاف نوع وطبيعة الالتزام المفروض على الناقل سواء تجاه الشاحن أو إزاء الغير (الباب الأول).

بعد التطرق إلى الجانب الموضوعي؛ الذي وضع حدود لهذه المسؤولية، ووضح مبررات الحصول على التعويض المناسب لجبر الأضرار الواقعة جراء نقله للبضائع الخطرة، تم الكشف عن حالات نفي أو امتناع هذه المسؤولية، فهناك أوضاع استثنائية يتخلص بها الناقل من التزامه بالتعويض عن هذه الأضرار، وحتى تكون هذه الدراسة شاملة ووافية تتطلب الأمر تبسيط الجانب الإجرائي الذي يفتح المجال أمام المتضرر،

ويمكنه من رفع دعواه سواء أما القضاء أو باللجوء إلى طرق أخرى لحل النزاع بإجراءات بسيطة، تضمن له سرعة الفصل في دعواه؛ وعليه تم تحديد الجهة القضائي المختصة للفصل في مثل هذه الدعاوى، وقبل ذلك تم تحديد أطرافها، وهم متعددون باعتبار أنها مسؤولية متداخلة بين عدة أشخاص (الباب الثاني).

## الباب الأول

النظام القانوني لمسؤولية الناقل  
البحري الناشئة عن نقل البضائع  
الخطرة

أقبل الكثير من أصحاب البضائع على الطريق البحري لنقل بضائعهم، لأنه يلبي حاجتهم في نقل كميات كبيرة من البضائع على متن سفن ضخمة، وقد ذلل لهم الصعوبات التي تواجههم ليتمكنوا من إيصالها إلى وجهتها المقصودة، مقارنة مع نقلها براً أو جواً، فهذا النمط من النقل قدم العديد من الخدمات التي لا يمكن أن توفرها وسائل النقل أخرى.

على مر السنين؛ ازداد الإقبال على الموانئ البحرية لنقل كميات أكبر من البضائع الخطرة، التي ظهرت نتيجة التطور الذي بلغه الإنسان، وهذه الزيادة نمت معها رغبة الإنسان في ابتكار سفن تتلاءم مع الطبيعة الخطرة والضارة لهذه البضائع، والتي تتطلب سفن أكثر حداثة لها القدرة على حملها ونقلها بكل أمن وسلامة بين مختلف دول العالم.

مرت السفن منذ العصور القديمة بمراحل متعددة حتى وصلت إلى ما هي عليه اليوم من تطور وحدثة، فقد أصبحت قادرة على حمل العديد من أنماط البضائع الخطرة بمختلف أصنافها، وتتحرك بها على سطح البحار لتوصلها إلى وجهتها المقصودة، وبفضل هذه السفن بات من الممكن نقل كميات ضخمة من البضائع الخطرة في وقت قصير، فهي قادرة على تلبية الاحتياجات التي تتطلبها الأسواق العالمية والمحلية لهذا النمط من البضائع.

شهدت الأحكام المنظمة لنقل البضائع الخطرة في بادئ الأمر تباين صارخ من بلد إلى آخر، باعتبار أن العديد من الدول ذات الواجهة البحرية قد اتخذوا تدابير لتنظيم نقلها عن طريق البحر، وذلك باعتماد كل دولة على حدا لوائح تتضمن كيفية التعامل مع البضائع الخطرة أثناء نقلها عن طريق البحر، وذلك ما خلق صعوبات لجميع

المتعاملين معها، وتدرجياً تغير الوضع، وأصبحت الأحكام المنظمة لنقل البضائع الخطرة بحراً موحدة تخضع لها جميع الدول في العالم (الفصل الأول).

قد تتسبب البضائع الخطرة المنقولة بحراً، بأضرار متعددة في صورها، بحيث أن كل ما يحدث من هذه الأضرار يدخل في نطاق مسؤولية ناقلها، فمتى خرق هذا الأخير الحدود التي رسمتها القوانين المنظمة لهذا النوع من النقل؛ فإنه يعد مسؤولاً، وتقام مسؤوليته في حالات متعددة، بحكم طبيعة الأضرار المتنوعة الناتجة عن عملية نقل البضائع الخطرة (الفصل الثاني).

## الفصل الأول

القواعد القانونية التي تحكم النقل  
البحري للبضائع الخطرة

لم تظهر الأحكام الخاصة بالنقل البحري للبضائع الخطرة إلا بعد وقوع العديد من الحوادث عبر التاريخ، حيث أن تزايد الحوادث التي كانت البضائع الخطرة سببا فيها، ساعد على إنشاء الإطار القانوني والتنظيمي لعملية نقلها، وما يتعلق بها من منازعات على المستوى الدولي والوطني.

إن النظام القانوني المتعلق بنقل البضائع الخطرة بحراً، كان له تاريخ طويل بلا شك، وهذا الأمر الذي يدل على الأهمية المتزايدة التي أولتها الدول لهذا النوع من النقل بصفة خاصة، فقد تجلى ذلك في سن نصوص قانونية عديدة، كان من شأنها العمل على الحد من وقوع المزيد من حوادث الناجمة عن نقل البضائع الخطرة.

تطورت القواعد الدولية المنظمة لنقل البضائع الخطرة تطوراً كبيراً، وكان من ثمرات ذلك؛ زيادة في تبني الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية التي طرأ عليها العديد من التعديلات على مر الزمن، بالإضافة إلى إستحداث المدونات الدولية المختلفة والمتنوعة بتنوع أشكال البضائع الخطرة، والتي تمت إقامتها تحت إشراف المنظمة الدولية البحرية OMI، وقد فرضت هذه التغييرات والتطورات نفسها، بحيث أن ذلك انعكس على النظام القانوني الداخلي سواء في القوانين الجزائرية أو المقارنة (المبحث الأول).

حددت هذه القوانين سائر الشروط المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بحراً بمختلف جوانبه، فإن كل من يتعامل معها مجبر على مراعاتها خلال القيام بعملية نقلها، ولا يحق له مخالفتها، فإن عدم الالتزام بها قد يترتب عليه عواقب وخيمة، وإن نجاح عملية نقل البضائع الخطرة يتوقف على استقاء هذه الشروط التي تضمن السلامة والأمن وتعزز مستوى الحماية من مخاطرها (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### التطور القانوني للأحكام المنظمة للنقل البحري للبضائع الخطرة

يوجد على المستوى الدولي العديد من الاتفاقيات الدولية التي تناولت قواعد النقل البحري للبضائع، بحيث أنها توفر نظاماً قانونياً موحداً ينظم الحقوق والواجبات التي تقع على عاتق أطراف عقد النقل البحري، وقد كانت هذه القواعد الدولية شاملة لمختلف أنواع البضائع، لكنها خصت البضائع ذات الطبيعة الخطرة ببعض الأحكام التي تميزها بذلك عن البضائع العادية.

تجسد الاهتمام الدولي بالنقل البحري للبضائع الخطرة في ترسانة قانونية ثرية تضمن نقلها بكل كفاءة وأمان، بحيث تم تبني اتفاقيات دولية عديدة، وموازية مع تلك الاتفاقيات، عملت المنظمة الدولية البحرية OMI على إصدار العديد من المدونات الدولية، التي أصبحت تشكل مرجع دولياً لما توفره من حماية أكثر للأشخاص والممتلكات والبيئة البحرية من مخاطر هذه البضائع (المطلب الأول).

انعكس هذا الاهتمام الدولي على القوانين الداخلية، بحيث عرفت أغلب الدول تطورات عديدة متتالية، فقد سعت كل الدول على حدى إلى تكيف المنظومة القانونية الداخلية لها، مع ما جاءت به هذه القواعد الدولية (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### التطور القانوني الدولي للأحكام المنظمة للنقل البحري للبضائع الخطرة

لطالما كان موضوع النقل البحري للبضائع الخطرة والكوارث الناجمة عنه محط اهتمام دولي، وظهر هذا الاهتمام في تبني العديد من الاستراتيجيات التي تهدف إلى الوقاية من مخاطر هذا النقل، بحيث تم تطويرها بمرور الوقت، لتواكب التطورات الحاصلة في المجال التكنولوجي، وعلى الرغم من أن هذا الموضوع قديم في طرجه إلا

أن الاتفاقيات الدولية التي تناولته عرفت في بادئ الأمر ندرة للأحكام المنظمة له، ومن ثم تطورت وتوسعت أحكامها لتشمل مختلف الجوانب المتعلقة به (الفرع الأول). لا يتحقق اكتمال الإطار القانوني والتنظيمي لنقل البضائع الخطرة، إلا بوجود بعض المدونات الدولية، التي تختلف في مضمونها، فكل مدونة تحدد بصفة استثنائية المعايير والأساليب الضرورية والمفيدة لتسهيل عملية نقل بعض الأنواع من البضائع الخطرة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: التطور القانوني للأحكام المنظمة للنقل البحري للبضائع الخطرة في ظل الاتفاقيات الدولية

توالت الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بمسألة النقل البحري للبضائع الخطرة<sup>1</sup>، وقد كانت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS من أقدم الاتفاقيات

<sup>1</sup> من أهم هذه الاتفاقيات هناك الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، الموقعة ببروكسل في 25 أغسطس سنة 1924؛ والمعروفة بقواعد لاهاي، صادقت عليها الجزائر في سنة 1964:

Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924. Ratifié par Décret n°64-71 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République Algérienne Démocratique et Populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, J.O.R.A n°28, vendredi 3 avril 1964.

وكذا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ لعام 1978، والمعروفة بقواعد هامبورغ؛ والتي لم يتجاوز عدد أطرافها 34 دولة في سنة 2008، وهو ما يمثل تقريباً حوالي 50% من حمولة الأسطول العالمي، من بينهم سبع دول غير ساحلية، و18 دولة أفريقية نذكر منهم الكامرون، جمهورية الكونغو الديمقراطية، إكوادور، غامبيا، غانا، كينا، نيجيريا، السنغال...، منهم خمس دول ذات أهمية إقليمية مصر، لبنان، تونس، المغرب وسوريا، ومن الواضح أن قواعد هامبورغ لم تحقق الهدف المرجو من إبرامها، والممثل في إنشاء نظام قانوني جديد للنقل البحري الدولي، ليحل محل النظام القديم القائم على اتفاقية بروكسل لعام 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، للمزيد من التفصيل أنظر:

BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Droit Maritime, 3<sup>e</sup> édition, LGDJ Lextenso édition Issy-Les-Moulineaux cedex, 2016, p.694.

لكن العديد من الدول التي تمثل قوة بحرية رئيسية، لم تصادق على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978، وإنما قامت بالتوقيع عليها فقط، ومن بين أولئك الدول نذكر: ألمانيا سنة 1978، فرنسا سنة 1979، الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1979، الدنمارك سنة 1979، والسويد سنة 1979، وإن مجرد التوقيع يمثل مجرد خطوة تمهيدية كي تصبح هذه الدول طرفاً فيها، دون ترتيب أية التزامات قانونية عليها، وحتى اليوم لم تصادق أي دولة منهم على الاتفاقية، ومؤخراً في 25 مارس سنة 2021 صادقت دولة "بيرو" على اتفاقية اتفاقية الأمم المتحدة

الدولية، وبالأحرى أول الاتفاقيات الدولية التي بادرت في تبني مسألة نقل البضائع الخطرة (أولا). كما كان للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL الفضل الكبير في التخفيف من الآثار المترتبة عن نقل البضائع التي تهدد بالبيئة البحرية (ثانياً)، بالإضافة للاتفاقية HNS التي تناولت موضوع المسؤولية والتعويض عن الضرر المتعلق بنقل المواد الخطرة والمواد الضارة عن طريق البحر (ثالثاً)، وإن اختلفت هذه الاتفاقيات في مضمونها إلا أن إحداها تكمل الأخرى.

### أولاً: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS

من بين أهم الاتفاقيات الدولية التي عالجت مسألة السلامة البحرية، نجد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، والمعروفة باتفاقية SOLAS<sup>1</sup>، وتعتبر هذه

---

=لنقل البحري للبضائع لسنة 1978، ليصبح بذلك عدد الدول المصادقة عليها 35 دولة؛ راجع في ذلك: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المعتمدة من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة، الموقعة بهامبورغ، في 31 مارس سنة 1978؛ منشورة في الموقع الإلكتروني:

[https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules/status](https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status)

كانت تونس من الدول السابقة التي بادرت إلى الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ لعام 1978، وذلك بموجب قانون عدد 33 لسنة 1980 مؤرخ في 28 ماي سنة 1980، يتعلق بالترخيص في انخراط البلاد التونسية في الاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1978 المتعلقة بنقل البحري للبضائع، الرائد الرسمي لجمهورية التونسية عدد 32، مؤرخ في 27-30 ماي لسنة 1980.

نجد كذلك اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2009، والمعروفة بقواعد روتردام؛ التي استندت على كل من قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ وأنت بأحكام جديدة مقارنة لهما، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، المعتمدة من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة، الموقعة بروتردام، في 11 ديسمبر 2008؛ منشورات الأمم المتحدة، الأمم المتحدة، فيينا، 2009، منشورة في الموقع الإلكتروني:

<https://tradeportal.customs.gov.jo/media/Rotterdam-Rules-A.pdf>

ضف إلى ذلك هناك اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة التي تم تبنيها قصد الحد من تحركات النفايات الخطرة، انضمت الجزائر بتحفظ إلى اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، بموجب مرسوم رئاسي رقم 98-158 مؤرخ في 16 مايو سنة 1998، ج.ر.ج. عدد 32، مؤرخ 19 مايو سنة 1998.

<sup>1</sup> Safety of Life at Sea Convention.

الاتفاقية بأشكالها المتعاقبة<sup>1</sup>، بشكل عام من أهم المعاهدات الدولية المتعلقة بسلامة السفن التجارية، كما أنها واحدة من أقدم الاتفاقيات التي أرسيت أحكام تتعلق بنقل البضائع الخطرة.

تم اعتماد النسخة الأولى من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، في مؤتمر عقد في لندن عام 1914، وذلك استجابة لكارثة غرق سفينة Titanic<sup>2</sup>، فقد أثارت هذه الكارثة الكثير من التساؤلات حول معايير السلامة المعمولة بها، وعليه اقترحت المملكة المتحدة عقد مؤتمر لتطوير اللوائح الدولية، وقد حضر المؤتمر ممثلو 13 دولة، وتمخض عنه اعتماد أول اتفاقية دولية لسلامة الأرواح في البحار في 20 يناير سنة 1914<sup>3</sup>.

غطت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1914، العديد من جوانب السلامة في البحر، وأدخلت متطلبات دولية جديدة تتعامل مع السلامة البحرية

---

<sup>1</sup> منذ ذلك الحين، كانت هناك تعديلات أخرى على اتفاقيات Solas، تم اعتماد الثانية في عام 1929، ودخلت حيز التنفيذ عام 1933، والثالثة في عام 1948، ودخلت حيز التنفيذ عام 1952، والرابعة اعتمدت في 1960، ودخلت حيز التنفيذ عام 1965، وتم اعتماد النسخة الحالية في 1974، ودخلت حيز التنفيذ عام 1980.

<sup>2</sup> سفينة Titanic تعد من أكبر وأضخم السفن التي شيدت على أيدي أكثر المهندسين خبرة ومهارة، وفقا لأحدث التقنيات في ذلك الوقت، وقد ساد الاعتقاد أنها السفينة التي لا تغرق، حيث أنها كانت سفينة فاخرة ومزودة بأعلى معايير السلامة، صممت لاستيعاب ما يصل إلى 3300 راكب، كانت أول رحلة لها في 10 أبريل عام 1912، انطلقت السفينة من مدينة ساوثهامبتون (Southampton) بإنجلترا، لتتوقف في شيربورغ (Cherbourg) بفرنسا، وتوقفت مرة أخرى في كوينزتاون (Queenston) بإيرلندا، لتواصل رحلتها إلى نيويورك (New York)، وبعد أربعة أيام من انطلاقها في 14 أبريل عام 1912 قبل منتصف ليل بقليل، اصطدمت السفينة بجبل جليدي أدى إلى غرقها بالكامل في مدة زمنية لا تتجاوز الساعتين وأربعين دقيقة من الاصطدام في الساعات الأولى من يوم 15 أبريل عام 1912، لقي اثر هذا الحادث أكثر من 1500 راكب وطاقم السفينة حتفهم؛ للمزيد من التفاصيل:

S.A, Le naufrage du Titanic, guide pédagogique, 2009 ; voir le site :

<http://www.journeesdupatrimoine.ca/opFichier/le-naufage-du-titanic-P6HVz9piIWOC-9463.pdf>,

consulté le 02 Octobre 2019.

<sup>3</sup> Organisation Maritime Internationale, Focus on IMO, SOLAS: The International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, October 1998, p1, publication imo, in :

<http://www.imo.org/fr/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx>,

consulted on 07<sup>th</sup> October, 2019.

لجميع السفن التجارية، حيث كان من المقرر أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ في يوليو سنة 1915، غير أن اندلاع الحرب في أوروبا<sup>1</sup> كان سببا في تأخر دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ<sup>2</sup>، على الرغم من ذلك تعهدت الدول الأطراف<sup>3</sup> في اتفاقية SOLAS لسنة 1914 على تطبيق أحكام هذه الاتفاقية بهدف ضمان سلامة الأرواح في البحار.

تمحور الحديث في مؤتمر SOLAS لعام 1914، عن سلامة الحياة والأرواح في البحر، تم من خلاله حظر نقل البضائع الخطرة نهائيا، فقد منع في ذلك الوقت شحن البضائع التي من المحتمل أن تعرض حياة الركاب أو سلامة السفينة للخطر، بحكم طبيعتها أو كميتها أو طريقة تخزينها<sup>4</sup>.

تم بعدها في سنة 1927 تقديم مقترحات لعقد مؤتمر آخر في لندن بتاريخ 16 إلى 31 أبريل عام 1929، يدعو إلى إبرام اتفاقية حول سلامة الأرواح في البحر<sup>5</sup>،

---

<sup>1</sup> نشبت الحرب العالمية الأولى بداية في أوروبا، ثم امتدت لباقي دول العالم، بدأت في 28 يوليو سنة 1914، وانتهت في 11 نوفمبر سنة 1918، وقد خلفت هذه الحرب ضحايا بشرية لم يشهدها التاريخ من قبل، فقد أسفرت عن سقوط ملايين الضحايا، وأعقب عنها خسائر اقتصادية حيث ترتب عنها انتشار الفقر والبطالة وعانت الدول المتحاربة من أزمة عالمية خانقة، وكانت مهذا لتغيرات سياسية؛ للمزيد من التفاصيل، راجع في ذلك:

POUSTIS Claudine, La première guerre mondiale et ses conséquences, Juin 2003 ; in : [http://www.acgrenoble.fr/college/jastres.aubenas/IMG/pdf/La\\_premiere\\_guerre\\_mondiale\\_et\\_ses\\_consequences.pdf](http://www.acgrenoble.fr/college/jastres.aubenas/IMG/pdf/La_premiere_guerre_mondiale_et_ses_consequences.pdf), consulté le 03 Octobre 2019.

<sup>2</sup> Organisation Maritime Internationale, Focus on IMO, Op.cit, p.1.

<sup>3</sup> The states party to the SOLAS Convention of 1914 are : Germany, Belgium, Denmark, Spain, United States of America, France, United Kingdom of Great Britain and Ireland, India, Italy, Norway, Norway, Netherlands, Russiais, sweden ; See The preamble of the International Convention for the Safety of Life at Sea, Done at London, 20<sup>th</sup> January, 1914,p.1 ; in : <https://archive.org/details/textofconvention00inte/page/n93/mode/2up?ref=ol&view=theater>.

<sup>4</sup> See : Article 55/1 : Fire Protection, Chapter IV : Construction, the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1914, Op.cit ; « The carriage, either as cargo or ballast, of goods which by reason of their nature, quantity, or mode of stowage, are, either singly or collectively, likely to endanger the lives of the passengers or the safety of the ship, is forbidden. This provision does not apply to the ship's distress signals, nor to the carriage of naval or military stores for the public service of the State under authorised conditions ».

<sup>5</sup> ARTHUR K.Kuhn, « The international convention for Safety of Life at Sea », The American Journal of International Law, Cambridje University press, Vol 24, N°1, p.133.

وقد حضر المؤتمر في تلك المرة 18 دولة ممثلة رسمياً<sup>1</sup>، تم من خلاله اعتماد اتفاقية SOLAS الجديدة، التي تبنت بشكل أساسي نفس نسخة 1914 لكنها تضمنت عدة لوائح جديدة، دخلت حيز التنفيذ في أول يناير عام 1933<sup>2</sup>.

تم الاحتفاظ بنفس الموقف حول حظر شحن البضائع الخطرة في ظل اتفاقية SOLAS لعام 1929، حيث ورد في الفصل الثالث المعنون بمعدات الإنقاذ، في المادة 24 منه<sup>3</sup> تحت عنوان "البضائع الخطرة والحماية من الحرائق"، أنه يمنع نقل البضائع، التي تعرض حياة الركاب أو سلامة السفينة للخطر، بسبب طبيعتها أو كميتها أو طريقة تخزينها، ولا ينطبق هذا الحظر استثناءً على إشارات الاستغاثة للسفينة، ولا على نقل المخازن الخاصة بالبحرية أو المخازن العسكرية لخدمة العامة للدولة، إلا بموجب الشروط المرخص بها من قبل الإدارة.

تجدر الإشارة إلى أن كمية البضائع الخطرة المنقولة عن طريق البحر كانت قليلة نسبياً سواء قبل أو بعد سنة 1929، ولكن بحلول عام 1948، عندما عُقد المؤتمر الدولي SOLAS الثالث في أعقاب الحرب العالمية الثانية، كانت حركة التجارة البحرية قد نمت بشكل واضح، فقد ساهمت الاحتياجات الصناعية والابتكارات التكنولوجية في سنوات ما بعد الحرب في نقل المزيد من البضائع التي اعتبرت خطيرة، ولعل السبب

<sup>1</sup> The Governments of the Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Denmark, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, India, Italy, Japan, Norway, Netherlands, Sweden, the Union of Soviet Socialist Republics ; See The preamble of the International Convention for the Safety of Life at Sea, Signed at London, May 31, 1929, p.1 ; in :

<https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/SOLAS.aspx>.

<sup>2</sup> Organisation Maritime Internationale, Focus on IMO, Op.cit, p.1.

<sup>3</sup> International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, Op.cit ; article 24 : Dangerous goods, fire protection « the carriage, either as cargo or ballast, of goods which by reason of their nature, quantity, or mode of stowage, are, either singly, or collectively, liable to endanger the lives of the passenger or the safety of ship, is forbidden.

This provision does not apply to the ship's distress signals, nor to the carriage of naval or military stores for the public service of the state under conditions authorised by the administration...».

وراء هذه الزيادة يرجع أيضا للحرب، فقد شكلت دافعا كبيرا لنقل هذه المواد بين دول كأسلحة مستخدمة في الحرب<sup>1</sup>.

إن وتيرة التطور السريع في إنتاج المواد الخطرة، والطلب المتزايد عليها استوجب إعادة النظر في مسألة منع نقلها، ففي عام 1948 تم اعتماد اتفاقية SOLAS الثالثة<sup>2</sup>، وقد تمت من خلالها إعادة النظر في تفاصيل كثير واردة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS لعام 1929، وإدخال تعديلات مهمة في عدة أمور<sup>3</sup>.

حلت اتفاقية SOLAS الثالثة لسنة 1948 محل اتفاقية SOLAS الثانية لسنة 1929، وقد مست التعديلات الجديد بالمبدأ الذي يمنع نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، وأدت إلى زواله، بحيث تم إدراج فصل سادس تناولت فيه الاتفاقية كيفية التعامل مع الحبوب والبضائع الخطرة.

<sup>1</sup> MELTEM Deniz Güner-Özbek, The carriage of dangerous goods by sea, Hamburg Studies on Maritime Affairs, vol 12, Springer editions, 2009, p.9.

<sup>2</sup> إن مراجعة مسألة حظر نقل البضائع الخطرة، جاءت بعد إدراك الدول لأهمية وضرورة هذه المواد التي تتواجد في بلدان وتعدم في بلدان أخرى، والتي عرفت زيادة في طلب إنتاجها ونقلها من دولة إلى أخرى خلال السنوات القليلة قبل سنة 1948، فقد كانت الدول في حاجة إلى هذه المواد ذات الطبيعة الخطرة من جهة، ومن جهة أخرى كان هناك خوف من نقلها لما تسببه من أضرار وخيمة، وهذا ما دفع بالعديد من الدول إلى تعاقد مع اتفاقية SOLAS لسنة 1948، والتحاقهم بالدول الأطراف التي سبقتهم في الانضمام إلى اتفاقية SOLAS لسنة 1929:

The Governments of the Argentine Republic, the Commonwealth of Australia, Belgium, the Republic of the United States of Brazil, Canada, the Republic of Chile. the Republic of China, Denmark, Egypt, the Republic of Finland, the French Republic, Greece, the Republic of Iceland, India, Ireland. the Italian Republic, the Netherlands, New Zealand, Norway, Pakistan, the Republic of Panama, the Republic of the Philippines, the Republic of Poland, the Portuguese Republic. the Union of South Africa, Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. the United States of America, the Union of Soviet Socialist Republics and the Federative People's Republic of Yugoslavia, See The preamble of the International Convention for the Safety of Life at Sea, Done at London, 10<sup>th</sup> June, 1948, p.1; in : <https://era.ed.ac.uk/handle/1842/5376>.

<sup>3</sup> Organisation Maritime Internationale, Focus on IMO, Op.cit, p.2.

تم تقسيم الفصل السادس من اتفاقية SOLAS لعام 1948 المتعلق بنقل الحبوب والبضائع الخطرة إلى ثلاث قواعد، تناولت القاعدة الأولى منها مجال تطبيق الفصل السادس<sup>1</sup>، وتم تخصيص القاعدة الثانية لنقل الحبوب<sup>2</sup>.

تضمنت القاعدة الثالثة أحكاماً خاصة بالبضائع الخطرة، فنجد أنها حددت معنى البضائع الخطرة، من خلال تحديد أصناف البضائع الخطرة؛ والمتمثلة في المتفجرات، الغازات المضغوطة والسائلة والمذابة، المواد المسببة للتآكل، السموم، المواد التي تنبعث منها أبخرة قابلة للاشتعال، المواد التي تصبح خطرة من خلال التفاعل مع الماء والهواء، المؤكسدات القوية، المواد المعرضة للاحتراق التلقائي، وأي مادة أخرى أثبتت التجربة أو تظهر أنها ذات طابع خطر<sup>3</sup>.

أجازت اتفاقية SOLAS لعام 1948 شحن البضائع الخطرة، وذلك في حدود ما نصت عليه، فإن زوال الحظر الذي فرضته الاتفاقية السابقة (SOLAS لعام 1914)، كان مرهوناً بإتباع أحكام هذا النظام، وعليه لكي تعتبر هذه البضائع آمنة ومسموح بنقلها فلا بد من إتباع إجراءات السلامة والأمان الواردة في القاعدة الثالثة من الفصل السادس منها<sup>4</sup>، ومن بين هذه الشروط؛ استلزمت هذه الاتفاقية أن تكون البضائع الخطرة المنقولة مصحوبة ببيان كتابي يحرره الشاحن يصف فيه البضاعة بشكل دقيق

<sup>1</sup> Regulation 1 : Application, Chapter V I : Carriage OF Grain and Dangerous Goods, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1948, Op.cit ; « Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to ships to which the present Regulations apply ».

<sup>2</sup> Regulation 2, Carriage of Grain, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1948, Op.cit.

<sup>3</sup> Regulation 3 /A, chapter VI.carriage of grain and dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, Op.cit ; « (a) The term " dangerous goods " includes : (i) explosives; (ii) compressed, liquefied and dissolved gases; (iu) corrosi ves; (iv) poisons; (v) substances giving offT inflammable vapours; (vi) substances which become dangerous by interaction with water or air; (vii) strong oxidising agents; (viii) substances which are liable to spontaneolls combustion; (ix) any other substance which experience has shown, or may show, to be of such a dangerous character that the provisions of this Regulation should apply to it ».

<sup>4</sup> Regulation 3 /B, chapter VI.carriage of grain and dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, Op.cit ; « (b) The carriage of dangerous goods is prohibited except in accordance with the provisions of this Regulation ».

على حسب ما هو مصنف في الفقرة الأولى من القاعدة الثالثة من هذه الاتفاقية<sup>1</sup>، كما حددت هذه القاعدة نوع وكمية بعض المواد المتفجرة التي يسمح بنقلها<sup>2</sup>.

مع ذلك؛ تم الاعتراف في مؤتمر SOLAS الثالث لعام 1948، بعدم كافية أحكام هذه اتفاقية، وأكدت التوصية رقم 22 على ضرورة التوحيد الدولي للأحكام الخاصة المتعلقة باحتياطات السلامة المطبقة لنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، لأن بعض الدول التي تداولت بشكل واسع تجارة تصدير هذه المواد قد اعتمدت بالفعل لوائح مستقلة في شأن هذه المسألة<sup>3</sup>.

كما تم التأكيد في هذا المؤتمر أيضا على مسألة تحديد أصناف البضائع الخطرة على أساس خصائصها، ووضع نظام خاص بالعلامات، وذلك باستخدام رموز مميزة تشير إلى نوع الخطر، وفقا لكل صنف من أصناف المواد الخطرة، ولكن رغم هذه الجهود، لم يتمكنوا من وضع أساس مشترك لأنماط النقل المختلفة، بشأن البضائع الخطرة، إلى غاية عام 1956 أين تغير الوضع عندما أكملت لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة CETDG<sup>4</sup>، والتابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، من إصدار توصية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الخطرة، والتي طرأ عليها العديد من التعديلات والتحديثات في جلسات تالية للجنة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Regulation 3 /g, chapter VI. carriage of grain and dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, Op.cit ; « (g) Dangerous goods tendered to a ship for transportation shall be accompanied by a written statement by the shipper correctly describing the shipmeol \_\_ according to the classification used in paragraph (a) of this Regulation ».

<sup>2</sup> Regulation 3 /c, chapter VI. carriage of grain and dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, Op.cit ; « (c) Explosives other than the following may not be carried on passenger ships : - (i) safely cartridges and safety fuses; (ii) small quantities of explosives not exceeding 20 lbs. in the aggregate: (iii) explosives up to a total of 10 cwt. in approved packages on the deck of a passenger ship on a short voyage ».

<sup>3</sup> MELTEM Deniz Güner-Özbek, The carriage of dangerous goods by sea, Op.cit, p.9.

<sup>4</sup> Committee of Experts On The Transport of Dangerous Goods.

<sup>5</sup> MELTEM Deniz Güner-Özbek, The carriage of dangerous goods by sea, Op.cit, p.9.

لقد كان التقدم التقني والتكنولوجي الذي أدى إلى ظهور المواد والسلع الجديدة ذات الخواص الخطرة؛ هو السبب الدافع في اعتماد هذه التوصية الموجهة إلى الحكومات والمنظمات الدولية المعنية بتنظيم نقل البضائع الخطرة، قصد تأمين سلامة الناس والممتلكات والبيئة من خطرهما<sup>1</sup>.

تُعرض هذه التوصيات في شكل لائحة تنظيمية نموذجية لنقل البضائع الخطرة، تهدف إلى تقديم مجموعة أساسية من الأحكام، التي تتيح وضع لوائح وطنية ودولية تنظم مختلف وسائل النقل على أساس موحد، مع توفير المرونة الكافية لتعديلها حتى تلبى أي متطلبات جديدة، وعلى الرغم من أن اللائحة النموذجية لها طابع التوصية فحسب، غير أنها صيغت بطابع إلزامي<sup>2</sup>، وذلك لتسهيل الاستخدام المباشر للائحة النموذجية كأساس للوائح النقل الوطني والدولي، كما تكفل اللائحة تحقيق فائدة لكل من هو معني بنقل البضائع الخطرة<sup>3</sup>.

كما تغطي التوصية جميع الجوانب المتعلقة بالتصنيف، وتعريف الرتب، وتحديد قائمة البضائع الخطرة الرئيسية، والالتزامات الخاصة بالتعبئة، ووضع العلامات، ومستندات النقل، وهذا يعود بالفائدة على كل من الناقل والمرسل وسلطات التفتيش، لأنه يسهل من عمليات النقل والمراقبة، وبالتالي ربح الوقت الضائع في الإجراءات الشكلية<sup>4</sup>.

إن المبادئ الأساسية لنقل البضائع الخطرة في ظل هذه التوصية تهدف بقدر الإمكان لتفادي الحوادث التي تصيب الأشخاص والممتلكات أو التي تضر بالبيئة، وتفادي الأضرار التي تلحق بوسائل النقل المستخدمة أو البضائع الأخرى، وفي الوقت

<sup>1</sup> Recommandation relatives au transport des marchandises dangereuses, Volume 1, seizième édition, publication des Nations Unies, New York et Genève, 2009, p.1.

<sup>2</sup> تم استخدام في نص التوصية بأكمله كلمة "يجب" بدلا من كلمة "ينبغي".

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Ibid.

نفسه تسعى إلى عدم إعاقة حركة هذه البضائع، باستثناء ما يعتبر منها أخطر من أن يقبل نقله، فيما عدا ذلك فإن الغرض من اللائحة هو جعل النقل ممكناً عن طريق إزالة المخاطر وتقليلها إلى أدنى حد، وبالتالي فالمسألة تتعلق بالسلامة بقدر ما تتعلق بتسهيل عملية النقل<sup>1</sup>.

استضافت لندن مرة أخرى مؤتمراً دولياً بحلول عام 1960، والذي حضره مندوبون عن 55 دولة، كان أول مؤتمر تعقده المنظمة البحرية الدولية IMO، بعد مرور 12 سنة منذ آخر مرة عقدت فيها مؤتمراً في سنة 1948، وقد اعتمد هذا المؤتمر 56 قرار، منها القرار الذي أدى إلى اعتماد المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة<sup>2</sup> بعد 5 سنوات<sup>3</sup>.

تم إعادة التفكير والمراجعة في مضمون الفصل السادس من اتفاقية SOLAS لعام 1948، وهو ما أدى إلى الفصل بين القواعد الخاصة بنقل البضائع الخطرة ونقل الحبوب، ليصبح تنظيم نقل البضائع الخطرة مستقلاً من خلال الفصل السابع، وليبقى الفصل السادس مخصصاً لمعالجة الأحكام الخاصة بنقل الحبوب.

عليه؛ بات نقل البضائع الخطرة ممكناً ما لم يتعارض مع أحكام الفصل السابع من اتفاقية SOLAS لعام 1960، والذي احتوى على أحكام تنظم هذا النوع من نقل، بحيث أنه حدد الشروط الواجب تحققها في التعبئة والتغليف، ووضع العلامات عليها، والوثائق المتعلقة بنقلها، وكذا شروط المتعلقة برص هذه البضائع على متن السفينة؛ مع الاحتفاظ بنفس التصنيف الوارد في اتفاقية SOLAS لعام 1948<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Recommandation relatives au transport des marchandises dangereuses, Op.cit, p.1.

<sup>2</sup> International Maritime Dangerous Goods, IMDG code.

<sup>3</sup> Organisation Maritime Internationale, Focus on IMO, Op.cit, p.2.

<sup>4</sup> the International Convention for the Safety of Life at Sea, Done at London, 17<sup>th</sup> June, 1960 ; in :

<https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/SOLAS.aspx>.

جرى بعدها في عام 1974 اعتماد اتفاقية SOLAS الجديدة لتحل محل الاتفاقية السابقة، والتي لم تدخل حيز التنفيذ إلى غاية 25 مايو 1980<sup>1</sup>، وقد عرفت هذه الاتفاقية العديد من التعديلات والتحديثات في عدة مناسبات<sup>2</sup>، وعلى الرغم من ذلك احتفظت إلى يومنا هذا باسم اتفاقية SOLAS لعام 1974 بصيغتها المعدلة<sup>3</sup>.

احتوى الفصل السابع من اتفاقية SOLAS لعام 1974 على أربعة أجزاء<sup>4</sup>؛ عالج الجزء الأول منه نقل البضائع الخطرة المعبأة، من خلال تحدد أصناف البضائع الخطرة وتعبئتها ووسمها وتوثيقها وتخزينها، أما الجزء الثاني تعلق بتجهيز السفن التي تحمل مواد كيميائية سائلة خطيرة بكميات كبيرة، وخصص الجزء الثالث لبناء وتجهيز السفن التي تحمل الغازات السائلة، وشمل الجزء الأخير من هذا الفصل المتطلبات الخاصة بحمل الوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات المشعة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> MELTEM Deniz Güner-Özbek, The carriage of dangerous goods by sea, Op.cit, p.10.

<sup>2</sup> منذ سنة 1983 إلى غاية اليوم أدخلت عديد من التعديلات على الاتفاقية الدولية SOLAS لعام 1974، بخصوص الفصل السابع الذي تتعلق بالبضائع الخطرة، وكانت هذه التعديلات خلال سنوات متتالية أهمها في سنة 1983، سنة 1991، سنة 1994، سنة 1996، وأيضا في سنة 1998، للمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك: Organisation Maritime Internationale, Focus on IMO, Op.cit, p.24.

<sup>3</sup> يتم التتويه إلى أنه قد تم التصديق على اتفاقية SOLAS لعام 1974، من قبل جميع دول تقريبا، فقد وصل عدد التصديقات إلى 137 دولة، ولحقت نسبة مئوية لأساطيل الدول المصدقة من أسطول الشحن التجاري 98.36%؛ للمزيد من التفاصيل، أنظر:

R.R Churill, A.V Lowe, The law of sea, third édition, Juris publishing, Manchester University press, 1999, p.273.

<sup>4</sup> See : Chapter VII. carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Concluded at London on 1 November 1974, Came into force on 25 May 1980 ; in : <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201184/volume-1184-i-18961-english.pdf>.

<sup>5</sup> مما تجدر الإشارة إليه أن اتفاقية SOLAS ألزمت الدول الأعضاء في الاتفاقية بتقديم تقارير إلى المنظمة البحرية الدولية IMO، عن الحوادث شحن البضائع الخطرة التي تنطوي خسائر في الأرواح أو تلوث كبير أو خسارة في السفينة، إلا أنه من بين 526 حادثة التي وقعت بين السنوات الممتدة من 2017 إلى 2020، قد تم تقديم 322 تقرير فقط، وهذا ما يقارب نسبة 63%، وقد كان هذا بمثابة تحسن طفيف مقارنة مع السنوات السابقة، ولكنه أقل بكثير من المعدل المستهدف للمنظمة البحرية؛ للمزيد من التفاصيل:

BAKSHSH Nidaa, Casualty reporting falling short of targets, 10 Mar 2021 ; in : <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136070/Casualty-reporting-falling-short-of-targets>; consulted on december 13, 2020.

## ثانياً: الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL

شددت مشكلة التلوث البحري بالمحروقات اهتمام العديد من الدول<sup>1</sup>، فقد اهتمت المنظمات الدولية لحماية البيئة بهذه المشكلة التي تهدد البحار والمحيطات، وحرصت على الحد من عواقبها الوخيمة، وذلك لأن التلوث بالمحروقات ينتشر بسرعة إلى مسافات تقاس بالأميال خلال مدة زمنية قصيرة جداً قد لا تتجاوز البعض من الدقائق، بحيث أنه لا يؤثر فقط على الدولة التي وقعت فيها حادث التلوث، بل يمتد أثره من دولة إلى دولة أخرى، حتى لو كان مصدر التلوث بعيداً آلاف الأميال<sup>2</sup>.

لا تنحصر مشكلة تلوث البيئة البحرية على المستوى الإقليمي فقط، وإنما هي مشكلة عالمية، استدعت ضرورة تضافر الجهود الدولية لإيجاد الحلول المناسبة لمحاربة تدهور البيئة البحرية من التلوث الناجم عن نقل المواد الملوثة.

لذلك؛ دعت الحكومة البريطانية إلى عقد مؤتمر دولي في 12 مايو سنة 1954، للنظر في تلوث البحار والمحيطات بالمحروقات، وذلك بالاعتماد على الدراسة والاستبيان الذي أعده المجلس الاقتصادي والاجتماعي، ولم يكن المؤتمر بمثابة توعية عن مخاطر التلوث بالمحروقات فحسب، وإنما أعلن عن مشروع اتفاقية تهدف إلى الوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات، والتي دخلت حيز التنفيذ بعد أربع

<sup>1</sup> لقد تم الاعتراف بخطر التلوث النفطي على الساحة الدولية في عام 1926، من خلال المؤتمر الدولي حول التلوث النفطي في المياه الصالحة للملاحة، في واشنطن؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

SWEENEY Joseph C, « Protection of environment in the United States », Fordham Environmental Law Report, Vol 1, N° 1, Spring, 1989, p.3.

فإن القلق من التلوث البحري يعود إلى ما قبل الثانية الحرب العالمية، ولقد كان النفط هو القلق الوحيد، غير أن المواد الخطرة الأخرى لم تحظى بنفس الاهتمام خلال مؤتمري قانون جنيف الأول والثاني لقانون البحار؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

Edgar Gold, « Legal aspects of the transportation of dangerous goods at sea », MARINE POLICY, Elsevier, Vol 10, Issue 3, July 1986, p.188.

<sup>2</sup> United Nations, Report of the United Nation conference on the human environment, Stockholm, 5-6 June 1972, p.47, in : <http://www.un-documents.net/aconf48-14r1.pdf>, Consulted on October 18, 2019.

سنوات في 26 يوليو سنة 1958<sup>1</sup>، كانت هذه الاتفاقية معروفة باسم اتفاقية OILPOL<sup>2</sup>، وهي من أقدم الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية، غير أن هذه الاتفاقية كان لها العديد من العيوب والثغرات<sup>3</sup>، ما أدى إلى ضرورة إعادة التفكير بعمق أكبر لمنع وقوع التلوث من جراء نقل المحروقات.

أشرفت المنظمة الدولية البحرية على المؤتمر الدولي الذي انعقد في بروكسل في سنة 1969<sup>4</sup>، تم من خلاله إدخال تعديلات على هذه الاتفاقية من طرف المنظمة البحرية الاستشارية الدولية IMCO في 21 أكتوبر سنة 1969، غير أن هذه التعديلات لم تخلص إلى نتائج مُرضية لتوسيع هذا النشاط، ولهذا السبب قررت جمعية المنظمة الدولية عقد مؤتمر دولي في عام 1973، لاعتماد اتفاقية جديدة تماما، من

<sup>1</sup> SWEENEY Jasephc, « Enviromental protection by coastal states : the paradigm from marine transport of petroleum », Georgia Journal of International and Comparative Law, Vol 4, N° 2, 1974, pp. 287 et 288.

<sup>2</sup> International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL).

<sup>3</sup> استندت الاتفاقية الدولية OILPOL على مبدأ أساسي يحظر الإلقاء العمدي للمحروقات في البحر، ووضعت الجزاءات المترتبة عن مخالفة هذا المبدأ، فقد اهتمت هذه الاتفاقية بمسألة المنع والعقاب عن التلوث الناجم عن الإلقاء العمدي للمحروقات في البحر، لكنها أهملت التنظيم القانوني الخاص بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية بالمحروقات، وترتب عن هذا الشعور خضوع هذه المسؤولية للأحكام الواردة في القانون المحلي الذي يختلف من دولة إلى أخرى، هذا ما جعلها غير كافية لتنظيم مسألة التعويضات عن الأضرار؛ للمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك:

PANTELODIMON Eirini, La lutte contre la pollution marine en France, thèse pour obtenir le garde de docteur, École Doctorale de Droit Public et de Droit Fiscal, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013, p.51.

<sup>4</sup> بحلول عام 1982 كانت 68 دولة متعاقدة مع الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل، ولقد كانت الجزائر من بين الدول المتعاقدة، إلى جانب دول أخرى نذكر منها: المملكة المتحدة لبريطانيا، الولايات المتحدة الأمريكية، هولندا، ألمانيا، إسبانيا، فرنسا، بلجيكا، كندا، السويد، سويسرا، الجزائر، ليبيا، تونس، سوريا، الأردن، الكويت، قطر، السعودية، مصر؛ للمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك:

DEMPESEY Paul Stephen, « Compliance and enforcement in international law—oil pollution of the marine environment by ocean vessels », Northwestern Journal of International Law and Business, school of law, University Northwestern, Chicago, vol 6, issue 2, 1984, pp. 481 et 482.

صادقت الجزائر الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات OILPOL، الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 بموجب امر رقم 72-17 مؤرخ في 7 يونيو سنة 1972، ج.ر.ج. عدد 53، مؤرخ في 4 يوليو سنة 1972.

شأنها أن تتضمن قواعد اتفاقية OILPOL، وعلى ضوء نتائج هذا المؤتمر عقدت الأمم المتحدة للبيئة في ستوكهولم اتفاقية دولية جديدة، وتم استبدالها باتفاقية MARPOL<sup>1</sup>. يبدو القصد من هذا الاستبدال توحيد القواعد المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري، وتوسيع نطاق المواد الملوثة التي تشملهم أحكام اتفاقية OILPOL، فهذه الأخيرة حصرت نطاق تطبيق أحكامها على التلوث الناتج من النفط فقط، دون أن تشمل المواد الملوثة الأخرى التي تعد مصدر من مصادر التلوث الذي يمس البيئة البحرية.

إن السبب في التخلي عن اتفاقية OILPOL يعود إلى أنها لم تثبت نجاعتها وفعاليتها على الرغم من التعديلات العديدة التي مرت بها، في مواجهة مخاطر نقل المحروقات<sup>2</sup>، فلم تساهم هذه الاتفاقية في كبح حوادث نقل المحروقات، التي وقعت خلال مدة سريان في الفترة الزمنية الممتدة من سنة 1954 إلى غاية سنة 1973.

عوداً إلى سنة 1967<sup>3</sup> التي شهدت وقوع حادثة Torrey Canyon، والتي ترتب عنها أكبر تلوث بحري في ذلك الوقت، حيث أن هذه الحادثة هزت المجتمع الدولي بأسره، وكانت لها الأثر في دفع المنظمة البحرية الدولية OMI إلى عقد مؤتمر دولي في سنة 1973 الذي أثمر عن إبرام اتفاقية دولية سميت باتفاقية MARPOL تهدف لمنع التلوث في البحار<sup>4</sup>؛ هي تعد اليوم الاتفاقية الدولية الرئيسية التي عالجت مسألة تلوث البيئة البحرية سواء كانت الأسباب متعلقة بعمليات أو الحوادث البحرية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> PANTELODIMON Eirini, Op.cit, pp. 51-52.

<sup>2</sup> TETLEY Andrew, « Pollutions maritimes des zones côtières : comparaison entre les infractions pénales en matière internationale », Revue en Sciences de l'Environnement, Vertigo, hors-série 8, octobre 2010, pp.1 et 2.

<sup>3</sup> وقعت بعد عام 1967 سلسلة من حوادث انسكاب المحروقات من السفن تسببت في تلوث البيئة البحرية؛ أنظر في ذلك الملحق رقم 01.

<sup>4</sup> BOUGATAYA Ibtissam, « DE BRUYNE Cyrielle et M'BAKI HELU Princia, MARPOL et ses annexes: quelle efficacité ? », Séminaire de Droit de l'exploitation des Océans, Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Vol 13, Université de Nantes, 2007, p.1.

<sup>5</sup> PIETTE Gaël, Droit maritime, édition A.Pedone, Paris, 2017, p.312.

قرر مجلس المنظمة البحرية الدولية الاستشارية عقد جلسة استثنائية في مايو سنة 1967، ناقش من خلالها قضية حق الدول الساحلية المهتدة بالتلوث في اتخاذ التدابير الرامية إلى مكافحته والحد من مظاهره، وتم أيضا في هذه الجلسة مناقشة المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري، وكان من النتائج الرئيسية لذلك اعتماد معاهدة دولية، تدين في وجودها بشكل أو آخر إلى حادثة توري كانيون<sup>1</sup>.

تعتبر توري كانيون **Torrey Canyon** ناقلة نفط بريطانية عاملة لدى شركة **British Petroleum BP**، وكانت تعتبر من أكبر سفن العالم، حيث أنه في 18 مار سنة 1967، غادرت الناقلة **Torrey Canyon** ميناء الكويت، وعند اقترابها من السواحل البريطانية اصطدمت بشعب مرجانية<sup>2</sup> أدى ارتطامها بالصخور المرجانية إلى تمزيق خزانات النفط<sup>3</sup>.

نتج عن هذا الحادث تسرب ما يقارب 120 ألف طن من النفط الخام في البحر<sup>4</sup>، وقد شكل انسكاب النفط بقعة تبلغ مساحتها 270 ميلا مربعا، وتلوث 180 ميلا من الأراضي الساحلية<sup>5</sup>، وقد زادت شدة الرياح من سرعة انتشار التلوث، الذي هدد حياة آلاف الطيور البحرية، وأدى إلى موت كميات كبيرة من الأسماك<sup>6</sup>، كما

<sup>1</sup> GAHLEN Sarah Fiona, Civil liability for accidents at sea, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2015, p10  
<sup>2</sup> توجد هذه الشعب المرجانية بين جزر سيلبي **Îles Scilly** ( تقع في المحيط الأطلسي على بعد 40 كم من بريطانيا، وهي مكونة 150 جزيرة ومجموع مساحتها يساوي 14.5 كيلومتر مربع، ويسكن فيها 2900 نسمة في خمسة جزر منها)، ولاندز اند **Lands' End** (يقع غربي كورنوال في إنكلترا، وهو بذلك أقصى نقطة غربي إنكلترا)؛ للمزيد من التفاصيل:

<https://placeandsee.com/ar/landz-ind>; consulté le 07/02/2023.

<sup>3</sup> GEEN Anna and TIMOTHY Cooper, « Community and Exclusion the Torrey Canyon Disaster of 1967, journal of social history », Oxford University press/ USA, Vol 48, issue 4, 2015, p.893.

<sup>4</sup> MD SAIFUL Karim, « Implémentation of the Marpol convention in Developing countries, Nordic Journal of International Law », Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Vol 79, issue 2, 2010, p.336.

<sup>5</sup> AL FARTOOSI Farhan Mouhasien, The impact of maritime oil pollution in the marine environment: case study of maritime oil pollution in the navigational channel of Shatt Al-Arab, A dissertation Fulfilment of the requirements for the award of the degree of master of science in maritime affairs, World Maritime University , Malmö, Sweden, 2013, p.2.

<sup>6</sup> مثل ما حصل من موت بيوض الساردين بنسبة وصلت إلى 90 %، للمزيد من التفاصيل؛ أنظر: حسين علي سعدي، البيئة المائية، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، 2005، ص264.

تسبب كذلك في تلويث الشواطئ والخلجان والموانئ، فقد وصل التلوث إلى كلورنوال  
Cornouailles ولاندر اند Lands' End، وفي نهاية المطاف إلى ساحل برتياني  
Bretagne (الواقعة في فرنسا)<sup>1</sup>.

حملت التيارات المائية البقعة النفطية باتجاه الشواطئ الفرنسية والشواطئ  
البريطانية، واستقرت في نهاية المطاف في المناطق الساحلية للدولتين، فكان ما يقارب  
40 شاطئ ملوث بشكل خطر من النفط<sup>2</sup>، وفي نوفمبر سنة 1969 وافق مالك الناقل  
Torrey Canyon على تسوية من 7200.000 دولار لتنظيف آثار هذه الكارثة<sup>3</sup>.

اعتمدت الاتفاقية الدولية MARPOL لمنع التلوث من السفن في سنة 1973<sup>4</sup>،  
تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية OMI، وبعدها تم تبني بروتوكولها في سنة  
1978 رداً على موجة حوادث الناقلات خلال العامين 1976 و1977<sup>5</sup>.

بدأت المنظمة البحرية الدولية في تنفيذ برنامج عمل يتعلق بمنع التلوث البحري،  
وكذلك المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري، وكان من النتائج الرئيسية  
المصادقة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن في عام 1973<sup>6</sup>، غير  
أنها لم تحصل على المصادقة اللازمة من قبل الدول لدخولها حيز التنفيذ<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> GEEN Anna and TIMOTHY Cooper, Op.Cit, p.2.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> DENENBERG Herbert, « In the wake of Torrey canyon », the journal of riskand insurance, Black Well Publishing, Septembre 1970, Vol 37, issue 3, p.489 ; PERTROW Richard, In the wake of torrey canyon, David Mc Kay company, New York, 1968, p.256.

<sup>4</sup> تم انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر و بروتوكولها  
لسنة 1978، بموجب مرسوم رقم 88-108 مؤرخ في 31 مايو سنة 1988، يتضمن ج.ر.ج. عدد 22، مؤرخ  
في أول يونيو سنة 1988.

<sup>5</sup> Organisation Maritime Internationale, Histoire de MARPOL, Publication OMI, voir le site :

<http://www.imo.org/fr/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofMARPOL/Pages/default.aspx>, consulté le 03 novembre 2019.

<sup>6</sup> Organisation Maritime Internationale, Histoire de MARPOL, Op.cit.

<sup>7</sup> BOUGATAYA Ibtissam, DE BRUYNE Cyrielle et M'BAKI HELU Princia, Op.Cit, p.2.

إن امتناع الدول عن التصديق عليها يمكن تفسيره بالتكاليف الاقتصادية الكبيرة والصعوبات التقنية المرتبطة بتطبيقها<sup>1</sup>، ففي عام 1974 تم التأكيد على أهمية هذه الاتفاقية من طرف شركات النفط المنتدى الدولي OCIMF، والذي أعلن أن اتفاقية 1973، هي حدث تاريخي؛ وهي تمثل تقدم كبير في الوقاية من التلوث من السفن<sup>2</sup>.

تزامن اعتماد برتوكول 17 فبراير سنة 1978 مع اعتماد البرتوكول الملحق باتفاقية SOLAS لعام 1974، وقد احتوى برتوكول MARPOL لعام 1978 على الاتفاقية الأصلية (الأم)، لذلك تعرف هذه الاتفاقية باتفاقية MARPOL 78/73، ودخل الميثاق المشترك حيز التنفيذ في 2 أكتوبر سنة 1983<sup>3</sup>.

تم تحديث اتفاقية MARPOL من خلال إدخال تعديلات عديدة، على مر السنين، بحيث أنه صدر في عام 1997 برتوكول لتعديل هذه الاتفاقية، والذي أضيف بموجبه ملحق جديد سادس دخل حيز التنفيذ في 19 مايو سنة 2009.

تعالج اتفاقية MARPOL التلوث الناجم عن السفن جراء نقل النفط والمواد الخطرة والمواد الضارة التي تحمل بكميات كبيرة، والتي شكلت خطراً مباشراً على الدول الساحلية وعلى البيئة البحرية، وعليه يساهم نظام هذه الاتفاقية وبروتوكولها في القضاء على التلوث البحري بالمواد الخطرة والضارة المختلفة في أشكالها، حيث أنه لم يقتصر نطاقه فقط على التلوث الناجم عن نقل المنتجات النفطية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> PANTELODIMON Eirini, Op.Cit, pp. 52 et 53.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> ZHU Ling, Compulsory insurance and compensation for bunker oil pollution damage, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2007, p.1.

<sup>4</sup> نوه في هذا الصدد إلى أن اتفاقية MARPOL 78/73، قد ساهمت وبشكل كبير في انخفاض التلوث الناجم عن

الشحن الدولي لهذه المواد الضارة بالبيئية البحرية؛ للمزيد من التفاصيل:

Organisation Maritime Internationale, Histoire de MARPOL, Op .cit.

تتألف اتفاقية MARPOL من ستة ملاحق، تعرض الملحق الأول لمختلف الأحكام الخاصة بمنع تلوث النفط<sup>1</sup>، وتناول الملحق الثاني الأحكام الخاصة بمكافحة التلوث بكميات كبيرة من المواد السائلة والضارة، مثل المواد الكيميائية التي تُحْمَل بكميات ضخمة<sup>2</sup>، في حين تناول الملحق الثالث منع التلوث بالمواد الضارة التي تنقلها بحراً في شكل معبأ أو في حاويات الشحن<sup>3</sup>، والملاحظ عليها أنها اهتمت بأنواع مختلفة من الملوثات البيئية، وهذا ما جعلها من أهم المعاهدات في هذا المجال وأكثرها شمولاً.

<sup>1</sup> دخل الملحق الأول حيز التنفيذ في 2 أكتوبر سنة 1983، وهذا الملحق كان له التأثير الإيجابي الكبير في الحد من التلوث الصادر من السفن، خلال السنوات الممتدة من سنة 1973 إلى غاية سنة 1989، فقد انخفضت خلالها نسبة النفط المنسكب في البحر من 13, 2 مليون طن إلى 0,57 مليون طن بانخفاض قدره 75%؛ للمزيد من التفاصيل؛ أنظر:

PANTELODIMON Eirini, Op.cit, p.55.

<sup>2</sup> دخل الملحق الثاني هو الآخر حيز التنفيذ في 2 أكتوبر سنة 1983، وقد وضع هذا الملحق التدابير للتحكم في التلوث بالمواد السائلة الضارة التي يتم نقلها بكميات كبيرة، وتم من خلاله تقسيم نحو 250 مادة، وإدراجها في القائمة المرفقة بالاتفاقية؛ للمزيد من التفاصيل؛ أنظر:

Organisation Maritime Internationale, Histoire de MARPOL, Op.cit.

صنفت هذه المواد إلى 4 فئات بناءً على المخاطر التي تشكلها على البيئة البحرية، والموارد البحرية، والصحة البشرية، والمخاطر التي تتطوي عليها الملاحة البحرية؛ للمزيد من التفاصيل؛ أنظر:

PANTELODIMON Eirini, Op.cit, p.56.

<sup>3</sup> حدد الملحق الثالث من اتفاقية MARPOL المعايير والشروط الواجب اتباعها عند تعبئة البضائع وتغليفها، ووضع العلامات عليها، ووسيمها، وتخزينها، كما حدد الوثائق الضرورية التي يستلزم أن ترافق الشحنة، ووضع القيود الخاصة بالكمية، والإخطارات؛ وذلك قصد المنع أو التقليل من التلوث بالمواد الضارة، غير أن عدم وجود تعريف واضح للمواد الضارة التي تحمل في شكل معبأ، قد أعاق تنفيذه في البداية، وتم تدارك الوضع من خلال تعديل القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة **IMDG code**، بحيث تم إزالة الغموض حول مفهوم الملوثات البحرية، وعلى إثر ذلك تم تعديل الملحق الثالث من اتفاقية MARPOL، وتم إدراج تعريف لها؛ أنها تلك المواد التي يتم تحديدها على أنها ملوثات بحرية في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة رمز "IMDG"، وننوه إلى أن الدول الموقعة على اتفاقية MARPOL 78/73، لم تكن مطالبة باعتماد هذا الملحق في نفس الوقت، بل كان التصديق على الملاحق اختياري، وعلى هذا تلقى هذا الملحق فيما بعد التصديقات الكافية في عام 1991، ودخل حيز التنفيذ في 1 يوليو سنة 1992، وقد صادقت عليه 87 دولة، وهو ما يمثل نسبة 79% من الشحن التجاري العالمي؛ للمزيد من التفاصيل؛ أنظر:

Organisation Maritime Internationale, Focus on IMO, MARPOL - 25 years, October 1998, p.20, in : [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO\(Archives\)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-%20MARPOL%20-%2025%20years%20\(October%201998\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO(Archives)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-%20MARPOL%20-%2025%20years%20(October%201998).pdf), consulted on January 12, 2020.

ثالثاً: الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر المتعلق بنقل

### المواد الخطرة والمواد الضارة عن طريق البحر HNS

قررت المنظمة البحرية الدولية الاستشارية IMCO منذ سنة 1967 المضي قدماً في عملها بشأن قضية المسؤولية والتعويض عن التلوث البحري الناجم عن الزيوت والمواد الخطرة والضارة<sup>1</sup>، ولهذه الغاية عينت لجنة قانونية وأوكلتها إعداد مشروع اتفاقية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار المترتبة عن المواد الخطرة والضارة، وقد تم النظر في هذا المشروع واعتماده في سنة 1984<sup>2</sup>.

أبرمت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً<sup>3</sup>، والمعروفة بالاتفاقية الدولية HNS<sup>4</sup>، في لندن بتاريخ 3 مايو لسنة 1996، لكنها لم تدخل حيز التنفيذ آنذاك، لأنها لم تحظ بأكثر عدد من المصادقات من قبل الدول، عندما تم فتح باب التوقيع عليها<sup>5</sup>.

تنصب الاتفاقية الدولية HNS حول مسؤولية مالك السفينة الذي ينقل المواد الضارة والتي من المحتمل أن تصبح خطرة، وعلى مسألة التعويضات التي تلقى على

<sup>1</sup> حددت الاحصائيات بعض أنواع المواد الخطرة والضارة التي من المرجح أن تكون متورطة في تلويث البيئة البحرية؛ أنظر في ذلك: (أنظر الملحق رقم 02 و 03)

<sup>2</sup> ALBERS Jan, Responsibility and liability in the context of transboundary movements of hazardous wastes by sea, existing rules and the 1999 liability protocol to the Basel Convention, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2015, p.174.

<sup>3</sup> International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

<sup>4</sup> la Convention SNPD (Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses).

<sup>5</sup> Number of contracting states 8 : Angola (accession 2001), Cyprus (accession 2005), Morocco (accession 2003), Russian Federation (accession 2000), Samoa (accession 2004), Saint. Kitts and Nevis (accession 2004), Slovenia (accession 2004), Tonga (accession 2003); see : Comite Maritime International CMI YEARBOOK 2005 -2006 ANNUAIRE, p.502, in : [https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/YBK05\\_06.pdf](https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/YBK05_06.pdf), consulted on september 17, 2021.

كانت المغرب من الدول العربية التي انضمت إلى هذه الاتفاقية، وقد تم نشرها بموجب ظهير شريف رقم 1-02-216 صادر في 12 مايو سنة 2003، ج.ر عدد 5156، صادر في 30 أكتوبر سنة 2003.

عاقته<sup>1</sup>، فقد اعتبرته المسؤول الأول عن الأضرار والخسائر الناشئة عن النقل البحري لهذه المواد، ووضعت الإطار القانوني لهذه المسؤولية، وتطرت لنظام التأمين الإلزامي المفروض عليه، وحددت النظام الذي يبني عليه التعويض لجبر الأضرار والخسائر المتنوعة بموجب هذه الاتفاقية، وللغرض في المنازعات القانونية الخاصة بهذا الموضوع أدرج في الاتفاقية قواعد متعلقة بالجانب الإجرائي للدعوى تعويض، والمحاكم المختصة بالنظر في الدعوى المرفوعة ضد المالك أو المرفوعة ضد الصندوق HNS<sup>2</sup>.

على رغم من أن الاتفاقية الدولية HNS، هي الاتفاقية الوحيدة التي عالجت المسؤولية المدنية والتعويض عن أضرار نقل المواد الخطرة والضارة بحراً، إلا أنها لم تلاقي إقبال الدول إلى الانضمام إليها<sup>3</sup>، ذلك راجع لبعض التعقيدات<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> أجرت وكالة السلامة البحرية الأوروبية EMSA دراسة في البلدان الأوروبية تخص عدد الحوادث التي وقعت خلال الفترة الممتدة بين سنة 1987 إلى غاية سنة 2006، والتي كانت سببا في اعتماد اتفاقية HNS حيث أنها توصلت إلى أن عدد هذه الحوادث كان حوالي 100 حادث، وقعت أغلب هذه الحوادث في البحر الأبيض المتوسط بنسبة تقارب 40%، وبحر الشمال 22%، والقناة 20%، وبالطابق 8%، وكان ذلك انعكاسا لحجم تداول المواد الخطرة والضارة في هذه المناطق؛ للمزيد من التفاصيل:

European Maritime Safety Agency EMSA, Action plan for Hazardous and Noxious Substances pollution preparedness and response, adopted by EMSA's administrative board at its 18<sup>th</sup> meeting held in Lisbon on 12<sup>th</sup> and 13<sup>th</sup> June 2007, p.48.

<sup>2</sup> Look at that: International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, in : [https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/1996-HNS-Convention\\_e.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/1996-HNS-Convention_e.pdf).

<sup>3</sup> تم الإعراب عن مخاوف قوية بشأن استعداد الدول لتقديم تقرير شامل وكامل عن كمية شحنات المواد الخطرة والضارة بشكل منتظم، وقد كان يخشى أن تكون الحواجز الإدارية التي يفرضها الالتزام بالإبلاغ بمثابة عقبة رئيسية ومثبطة للتصديق، للمزيد من التفاصيل أنظر: ALBERS Jan, Op.cit, p.179.

<sup>4</sup> من الانتقادات التي وجهت إلى الاتفاقية الدولية HNS؛ غموض معنى مصطلح المتلقي أو المستلم الوارد في الاتفاقية، وواجهت بعض الصعوبات في خصوص مسألة إبلاغ الدول عن كمية المواد الخطر والضارة في العبوات التي تلقوها من أجل تقدير نسبة المساهمات في الصندوق، فمن أصل 13 دولة أودعت وثائق التصديق دولتان فقط التي قدمت تقارير الشحن، فكان لابد من إعداد المسودة الأولية للاتفاقية الدولية HNS لأخذ في عين الاعتبار هذه الصعوبات؛ للمزيد من التفاصيل:

KAREN purnell, are HNS spills more dangerous than oil spills?, a white paper for the interspill conference & the 4<sup>th</sup> IMO R&D forum, Marseille, may 2009, p.10, in : <https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/02/are-hns-spills-more-dangerous.pdf>, consulted on October 10, 2021.

عقدت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية دورتها الرابعة والثمانين في أبريل سنة 2002، تم من خلالها وضع الخطوط العريضة للاتفاقية الدولية HNS لعام 1996، وبعدها في عام 2010؛ عُقد مؤتمر دولي تم من خلاله اعتماد بروتوكول هذه الاتفاقية، بهدف استدراك ومعالجة المشاكل الملموسة التي كانت دافع لامتناع العديد من الدول من التصديق على هذه الاتفاقية، بحيث تمت إعادة صياغة الوثيقة الأولية، والتي أخذت في الاعتبار التغييرات وأدخلتها في بروتوكول سنة 2010<sup>1</sup>.

وقع وزراء الاتحاد الأوروبي إعلاناً يعلن عن أهمية عدد من الاتفاقيات البحرية الدولية، بما في ذلك بروتوكول اتفاقية HNS لسنة 2010. وذلك بعد المناقشات التي عقدت خلال الاجتماع الوزاري البحري، الذي عقد في أوباتيا Opatija (كرواتيا)، في يومي 10 و 11 مارس 2020، والذي يحث الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي

<sup>1</sup> دخل بروتوكول الاتفاقية الدولية للمواد الخطرة والضرارة لعام 2010، حيز التنفيذ بعد 18 شهراً، وتم التصديق عليه من قبل ما لا يقل عن 12 دولة، وإن انضم هذه الدول إليها كان مرهون بشروط مرتبطة بكمية المواد الخطرة والضرارة المنقولة بحراً، فيجب أن يكون أربع من هذه الدول لكل منها أسطول بحمولة لا تقل عن مليوني وحدة من الحمولة الإجمالية، وأن يكون المساهمون من 12 دولة التي صادقت على الاتفاقية قد تلقوا خلال السنة التقويمية السابقة، كمية لا تقل عن 40 مليون طن من شحنات المواد الصلبة السائبة أو المواد الخطرة والضرارة الأخرى التي تؤدي إلى المساهمة في الحساب العام، للمزيد من التفاصيل:

Comité Juridique de l'Organisation Maritime Internationale, Aperçu de la Convention Internationale de 2010 sur la Responsabilité et l'Indemnisation pour les Dommages liés au Transport par Mer de Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses (Convention SNPD de 2010), pp. 1 et 10 ; in [https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/02/HNS-Convention-Overview\\_f.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/02/HNS-Convention-Overview_f.pdf), consulté le 04/10/2021.

صادقت على بروتوكول اتفاقية HNS لعام 2010 أربعة عشر دولة، وهو أكثر من العدد المطلوب والمتمثل في إثني عشر تصديقاً، وقد كانت ثلاث دول منهم، تملك أسطول تجاري يزيد عن مليوني وحدة من الحمولة الإجمالية؛ وهذه الدول هي أنغولا Angola، قبرص Cyprus، إثيوبيا Ethiopia، هنغاريا Hungary، ليبيريا Liberia، ليتوانيا Lithuania، المغرب Morocco، الاتحاد الروسي Russian Federation، سانت كيتس ونيفيس Saint Kitts and Nevis، ساموا Samoa، سيراليون Sierra Leone، سلوفينيا Slovenia، الجمهورية العربية السورية syrian Arab Republic، تونغا Tonga؛ للمزيد من التفاصيل أنظر: ALBERS Jan, Op .cit, p.180.

بالتصديق على بروتوكول HNS لعام 2010 أو الانضمام إليه، حيث يراها الكثيرون على أنها الجزء الأخير من أحجية اتفاقيات المسؤولية الدولية<sup>1</sup>.

اعتباراً من 11 مارس سنة 2021، انضمت خمس دول للبروتوكول<sup>2</sup>؛ وهي كندا، الدنمارك، النرويج، جنوب إفريقيا، وتركيا، كما بذلت عدة دول أخرى جهودها لتنفيذ اتفاقية المواد الخطرة والضارة في تشريعاتها الوطنية، ومن المأمول في السنوات القادمة أن يزداد عدد الدول أكثر للتصديق على هذا البروتوكول أو الانضمام إليه<sup>3</sup>.

في الآونة الأخيرة؛ عقدت دورة في شهر ديسمبر لسنة 2020، ودورة أخرى في شهر مارس لسنة 2021، تم من خلالها مراجعة الاتفاقية الدولية HNS وإضافة تحسينات عليها، وكما تم أيضا تعيين مجموعة من الخبراء للعمل على دراسة طلبات التعويض<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> S.A, EU Ministers sign declaration highlighting importance of ratification of the 2010 HNS Convention, Posted 17/03/2020, in : <https://www.hnsconvention.org/activity/eu-ministers-sign-declaration-highlighting-importance-of-ratification-of-the-2010-hns-convention/> consulted on October 01, 2021.

<sup>2</sup> تلقى الأمين العام للمنظمة الدولية البحرية تقارير الشحن لعام 2019 من الدول الخمس، وبينت هذه التقارير أن هذه الدول تلقت كمية إجمالية قدرها 15,320,970 طنًا من البضائع التي أدت إلى المساهمة في الحساب العام، أي لديها أكثر من 2 مليون وحدة من الحمولة الإجمالية، واستقبل في خلال السنة التقييمية السابقة كمية إجمالية لا تقل عن 40 مليون طن من البضائع أدى إلى المساهمة في الحساب العام؛ للمزيد من التفصيل؛ أنظر:

Organisation Maritime Internationale, Protocole de 2010 à la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de Substances Nocive et Potentiellement Dangereuses, Données de 2019 relatives aux cargaisons donnant lieu à contribution conformément à l'alinéa 2/a de l'article 28, 21 avril 2021, pp. 1 et 2, in : <https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2021/06/HNS.2-Circ.7-Donnees-de-2019-relatives-aux-cargaisons-donnant-lieu-a-contribution-conformement-a-laline...-Secretariat.pdf>; consulté le 30/09/2021.

<sup>3</sup> FIPOL, CONVENTION SNPD DE 2010, Note du Secrétariat, 21 mars 2021, p.1, in : [https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2021/04/IOPC-MAR21-5-1\\_f.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2021/04/IOPC-MAR21-5-1_f.pdf), consulté le 28/09/2021.

<sup>4</sup> تجدر الإشارة هنا أنه في وقت انعقاد الدورات، كان عدد الدول المتعاقدة مع الاتفاقية الدولية HNS، لا يزال خمس دول، ومع ذلك، اغتتمت عدة دول الفرصة للإبلاغ عن التقدم الكبير الذي أحرزته نحو التصديق على الاتفاقية وتنفيذها، ولا سيما ألمانيا، وبلجيكا، إستونيا، فرنسا، هولندا وجمهورية كوريا الجنوبية؛ للمزيد من التفصيل: IOPC Funds, Positive progress reported during discussions on HNS matters at IOPC Funds' meetings, Posted 08/04/2021 ; in: <https://www.hnsconvention.org/activity/positive-progress-reported-during-discussions-on-hns-matters-at-iopc-funds-meetings/>, consulted on October 01, 2021.

بعد دورة ديسمبر لسنة 2020 التي قامت من خلالها جمعية الصندوق لعام 1992<sup>1</sup>، بحث الدول على التصديق على هذه الاتفاقية، وقد رحبت بذلك العديد من الدول التي لم تودع وثيقة التصديق أو الانضمام إلى بروتوكول HNS لعام 2010 لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية<sup>2</sup>؛ بعد إدراكهم لأهميتها، لأنها قد اعتمدت قواعد وإجراءات دولية موحدة بشأن مسائل المسؤولية والتعويض عن أضرار المواد الخطرة الضارة المنقولة عن طريق البحر.

### الفرع الثاني: المدونات الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بحراً

جاءت المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة "IMDG code"، شاملة لجميع أصناف البضائع الخطرة المنقولة في عبوات، بحيث أنها أعطت إرشادات وأقامت معايير وشروط خاصة بنقل كل صنف من أصناف البضائع الخطرة على حدى (أولاً).

أنشأت المنظمة الدولية البحرية OMI مدونات دولية أخرى، تمت صياغتها في السنوات التي تلت ظهور المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة، سعت من خلالها إلى إرساء توجيهات وإرشادات تتعلق بشحن أشكال معينة من البضائع الخطرة، بصفة خاصة دون غيرها من أصناف البضائع الخطرة الأخرى (ثانياً).

### أولاً: المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة

ترجع البوادر الأولية لظهور القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة IMDG code"، إلى عام 1960 عند عقد مؤتمر SOLAS، أين تم اقتراح الصيغة القانونية للمسائل المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، وهذا كان بمثابة أول بادرة أنبأت بوجود ملامح لهذا القانون، إذ خرج هذا المؤتمر بتوصيات تهدف إلى وضع قانون موحد ينظم نقل

<sup>1</sup> كان عدد الدول الأعضاء الذين حضروا الدورة 73 دولة، وقد كانت الجزائر من بين الدول الحاضرة.

<sup>2</sup> Organes Directeurs des FIPOL, Compte Rendu des Décisions des Sessions de Mars 2021 (tenues du 29 mars au 15 avril 2021, p.23, in : <https://www.hnsconvention.org/fr/activity/des-progres-positifs-sur-les-questions-liees-aux-snpd-sont-rapportees-lors-des-debats-tenus-aux-reunions-des-fipol/>, consulté le 01/10/2021.

البضائع الخطرة عن طريق البحر، ويكون بمثابة ملحق لتعليمات اتفاقية SOLAS، وقد أوصى بذلك في القرار رقم 56 المعتمد في هذا المؤتمر، واستجابة لهذه التوصيات قامت لجنة السلامة البحرية MSC بتشكيل لجنة فرعية معنية بنقل البضائع الخطرة CDG لتقوم بهذه المهمة، وفي عام 1965 تم اتخاذ القرار باعتماد هذا القانون<sup>1</sup>.

عينت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة الدولية البحرية MSC فريق عمل لتنفيذ التوصية رقم 56، وقد تم اختيارهم من البلدان التي تملك خبرة كبيرة في النقل البحري للبضائع الخطرة، من أجل جعل المدونة مقبولة على نطاق واسع قدر الامكان، وقد تمت الموافقة على المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة IMDG من قبل لجنة السلامة البحرية وأوصت الحكومات بها من قبل جمعيات المنظمة البحرية الدولية في عام 1965<sup>2</sup>.

تم تبني القانون الأساسي للنقل البحري للبضائع الخطرة في سنة 1965، والمتمثل في المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة "IMDG Code"<sup>3</sup>، ومنذ ذلك الحين والمدونة تخضع لتغيرات وتحديثات مختلفة بانتظام سواء من حيث المحتوى أو من حيث الشكل لتتماشى مع المتطلبات الجديدة المرتبطة بتنمية الصناعة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> CLEOPATRA ELMIRA Henry, The Carriage of Dangerous Goods by Sea—The role of the International Maritime Organization in International Legislation, Frances Printer, London, 1985, p.100.

<sup>2</sup> The Secretariat International Atomic Energy Agency, Legally binding and non binding international instruments and regulations concerning the safe transport of radioactive materials and their implementation, Decembre 2017, p.17 ; in : <https://www.iaea.org/sites/default/files/18/07/transport-report-dec2017.pdf>; consulted on 06 June, 2023.

<sup>3</sup> في عام 1985 قررت لجنة حماية البيئة البحرية MEPC، تنفيذ الملحق الثالث للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لسنة 1973، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها، من خلال المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة IMDG Code، وتم اعتبار الملوثات البحرية أنها مواد خطرة، وقد أيدت لجنة السلامة البحرية MSC هذا القرار أيضا عام 1985؛ راجع في ذلك:

Amendement 38-16, Op.cit, p. xv.

<sup>4</sup> AGBOATI Ayawa Enyonam, Rôle de la convention SOLAS Dans le transport des marchandises dangereuses : cas de port Autonome de Dakar, mémoire de master 2 en management portuaire et maritime, Institut Supérieur des Transport, Sénégal, 2011/2012, p.2.

تصنف المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة " IMDG Code " جميع المواد والمنتجات المنقولة عن طريق البحر، التي تتميز بالطبيعة خطيرة<sup>1</sup>، بحيث أنها تقدم جميع المعلومات التي تمكن المتعاملين معها من التعامل بالشكل الصحيح، باعتبار أنه يوفر المعلومات الأساسية عن المخاطر الناشئة من هذه البضائع، ويبين كيفية تغليفها ووضع العلامات عليها وتخزينها، كما أنه وضع جملة من التوصيات الأمنية الواجب اتخاذها عند وقوع الحوادث<sup>2</sup>.

حددت المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة IMDG Code بالتفصيل وبكل دقة المتطلبات الخاصة بالنقل البحري لكل بضاعة بصفة فردية<sup>3</sup>، ولهذا كانت تخضع بصفة دورية لتغييرات عديدة، سواء في الشكل أو في المضمون لمواكبة التطور في إنتاج هذه المواد، فوقع على عاتق لجنة السلامة البحرية MSC، بتفويض من طرف جمعية المنظمة الدولية البحرية، اعتماد تحديث المدونة بصفة دورية كل عامين، وذلك للاستجابة السريعة للتطورات الحاصلة في مجال النقل البحري<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> قسمت المدونة الدولية IMDG Code البضائع الخطرة إلى تسع أصناف؛ والمتمثلة في الصنف الأول: المتفجرات؛ الصنف الثاني: الغازات المضغوطة والسائلة والمذابة؛ الصنف الثالث: المواد المسببة للتآكل؛ الصنف الرابع: السموم؛ الصنف الخامس: المواد التي تنبعث منها أبخرة قابلة للاشتعال؛ الصنف السادس: المواد التي تصبح خطيرة من خلال التفاعل مع الماء والهواء؛ الصنف السابع: المؤكسدات القوية؛ الصنف الثامن: المواد المعرضة للاحتراق التلقائي؛ الصنف التاسع: أي مادة أخرى أثبتت التجربة أو تظهر أنها ذات طابع خطر؛ وقد جاء تقسيمها حسب الأصناف التسعة للبضائع الخطرة التي اعتمدها اتفاقية SOLAS؛ أنظر في ذلك:

Regulation 2 Classification, Chapter VII. carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Concluded at London on 1 November 1974, Came into force on 25 May 1980, Op.cit.

<sup>2</sup> KHODJET EL KHIL Lilia, « La valeur juridique du code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) évolution et perspectives du point de vue de son application », Revue Juridique de l'Environnement, N°1, Persée, Lyon, 2002, p.26.

<sup>3</sup> يعرف كل منتج أو مادة لها طبيعة خطيرة، باسم التقني الذي يكون دارجا تحت صنف من الأصناف التسع للبضائع الخطرة، مرفق بوثيقة سلامة تحتوي على جميع التفاصيل الضرورية المتعلقة بخصائص هذه البضاعة، وطرق التغليف والتعبئة وعلامات الوسم والتستيف على متن السفينة، للمزيد من التفصيل:

KHODJET EL KHIL Lilia, Op.cit, p.33.

<sup>4</sup> Amendement 38-16, Op.cit, p. xv.

تخاطب أحكام المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة، جميع الجهات التي لها علاقة مع البضائع الخطرة في سلسلة النقل البحري، وعلى الرغم من أنها موجهة في الأصل لأشخاص الملاحة البحرية الذين يديرون عمليات نقل هذه البضائع إلا أنها موجهة أيضا إلى منتجها ومستهلكها(الشاحن)، وإلى الشركات التي تقوم بعملية تعبئتها وتغليفها، من أجل تزويدهم بما يحتاجون إليه من معارف حول هذه المنتجات الخطرة، وذلك بواسطة الارشادات والتوجيهات التي تتضمنها هذه المدونة في خصوص كيفية الرزم وتثبيت اللواصق على البضائع الخطرة.

كانت المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة مجرد مجموعة من التعليمات الموجهة للبحارة، التي تحدد المبادئ الأساسية الخاصة بنقل البضائع الخطرة، قصد تجنب المخاطر التي تشكلها ووضعت متطلبات السلامة التي يجب اتباعها من الجهات المختصة عند نقلها، غير أنها شهدت عدة تطورات منذ وجودها وإلى غاية اليوم<sup>1</sup>.

تم إنشاء المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة **IMDG code** في بادئ الأمر في شكل أربع مجلدات<sup>2</sup>، إلا أنه في الفترة الأخيرة طرأت عليها عدة تحديثات جديدة،

<sup>1</sup> AGBOATI Ayawa Enyonam, Op.cit, p.3.

<sup>2</sup> for example The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, 1990 edition.

أظهر لنا استطلاع القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة **IMDG code** الصادر في سنة 1990، أن المجلد الأول يحتوي على مقدمة عامة، وملحق، وفهرس أبجدي، بالنسبة للمقدمة العامة تم التطرق فيها إلى استنساخ النصوص المرجعية، ومجال تطبيق المدونة، وأوصاف وتعريف أصناف البضائع الخطرة، أما فيما يخص الملحق الأول فقد تضمن أحكام بشأن تغليف البضائع الخطرة، وأحكام فيما يخص تصنيع واختيار العبوات بما يتناسب مع أحكام اتفاقية SOLAS لعام 1974 بشأن التعبئة، أما بالنسبة للفهرس الأبجدي فنجد أنه قد احتوى على تسمية المواد والأشياء الخطرة والملوثات البحرية، فهو يسرد جميع المواد الخطرة بالترتيب الأبجدي، ويشير إلى الصنف وعلامة الخطر التي تقابلها. والمجلدات الثلاث الأخرى كانت متساوية في الحجم جميعها، أما بالنسبة لمضمونها فقد قسم حسب الأصناف التسعة للبضائع الخطرة التي اعتمدها اتفاقية SOLAS، وعليه غطي المجلد الثاني البضائع التي تنتمي من الصنف الأول إلى الصنف الثالث؛ أما المجلد الثالث غطي البضائع المصنفة من الصنف الرابع إلى الصنف الخامس؛ المجلد الرابع يغطي من الصنف السادس إلى التاسع.

فإلى جانب التعديلات المتتالية التي لحقت بمضمون هذه المدونة على مر السنين، كان هناك تغييرات أخرى مست بالجانب الشكلي لها<sup>1</sup>.

تمكن المستفيدون من أحكام هذا القانون بعد إصداره في شكل جديد من فهم أحكامه بكل سهولة ويسر، فقد تم تغيير شكله لتحسين استيعابه من قبل جميع المتعاملين مع البضائع الخطرة من منتجها، شاحناتها، ناقلها وكل طاقم السفينة المحملة على متنها، ولتسهيل تطبيق أحكامه حتى تتم عملية النقل بأمان، ولتجنب آثارها المدمرة.

إن اللجوء إلى تعليمات المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة، كان اختيارياً وليس إجبارياً، وهذا ما يدل على أنها لم تكن تتمتع بالقوة الملزمة لتنفيذها، فقد ترك لدول حرية الاختيار في إتباع أو عدم إتباع قواعد هذه المدونة في نظامها الداخلي<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> for example The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, 2018 Edition.

اختلف شكل المدونة على ما كانت عليه في السابق، فنجد مثلاً أن القانون الدولي للبضائع الخطرة **IMDG Code** لسنة 2018 مكون من مجلدين، يحتوي المجلد الأول على سبعة أجزاء، وكل جزء منها مقسم إلى فصول؛ بحيث أن الجزء الأول يتعلق بتعريفات وبالأحكام العامة، والأحكام المتعلقة بالتدريب، وقد قسم هذا الجزء إلى أربع فصول. قد تم تناول الأحكام العامة من خلال الفصل الأول، والتي تتمثل في ملاحظات تمهيدية تخص مجال تطبيق القانون الدولي للبضائع الخطرة وتنفيذه، وجاء في الفصل الثاني التعاريف ووحدات القياس وقائمة الاختصارات؛ في حين خصص الفصل الثالث لتدريب العاملين، وورد في الفصل الرابع التدابير والإجراءات المتعلقة بالسلامة والأمان؛ أما الجزء الثاني فقد جاء تحت عنوان التصنيف، تم تقسيم هذا الجزء إلى تسع فصول وفصل تمهيدي، وجاء هذا التقسيم استناداً إلى تصنيف البضائع الخطرة التي صنفت إلى تسع أصناف، وعليه تناول كل فصل صنف من الأصناف التسع، وتضمن كل فصل بشكل مفصل التعاريف والخصائص والأحكام الخاصة بكل صنف، ويختلف مضمون كل فصل بحسب كل صنف من الأصناف؛ وأظهر الجزء الثالث قائمة البضائع الخطرة؛ في حين عالج الجزء الرابع الأحكام المتعلقة بالتعبئة والتخزين؛ وبيّن الجزء الخامس إجراءات الشحن؛ وخصص الجزء السادس لأحكام البناء؛ وكان الجزء السابع بعنوان الأحكام الخاصة بعمليات النقل (تناول الأحكام الخاصة بالتستيف بالنسبة لكل صنف من الأصناف وتخزين الملوثات البحرية، والأحكام الخاصة بالعزل وفصل وحدات نقل البضائع عن بعضها البعض، والتدابير اللازمة أثناء وقوع الحوادث واحتياطات الحريق التي تتطوي على البضائع الخطرة، والقواعد الخاصة بالتحكم بدرجة الحرارة، ونقل البضائع الخطرة على السطح السفن وممتها). أما المجلد الثاني يحتوي جزء منه على قائمة البضائع الخطرة، والأحكام الخاصة بالاستثناءات، وملحقين وفهرس.

<sup>2</sup> CHANG Lu, A comparative study of liability arising from the carriage of dangerous goods between Chinese and English law, a thesis for the degree of doctor of philosophy in law, University of Exeter, Angletterre, 2009, p.29.

استدعت الضرورة في السنوات الأخيرة، إلى إعادة النظر في مسألة القيمة القانونية للمدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة **IMDG Code**، ومراجعة القرار في خصوص هذه المسألة، وعلى هذا في سنة 2000 تم اتخاذ قرار من طرف لجنة السلامة البحرية **CSM**، بمنحها الطابع الصارم أو الملزم، وذلك ابتداءً من تاريخ 1 يناير لسنة 2004<sup>1</sup>.

اعتمدت لجنة السلامة البحرية في دورتها الثانية والسبعون، إصداراً جديداً للمدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة **IMDG code**، بعدما ما تم تنقيحها وإعادة تنسيقها بالكامل، ودخلت حيز التنفيذ في 1 يناير سنة 2004، وهذه التحديثات قد أعطت شكلاً مبسطاً في محتوى هذا المدونة<sup>2</sup>. وعليه أصبحت الزامية وسارية المفعول من ذلك التاريخ، وقد تماشت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر **SOLAS** مع هذه التحديثات، بحيث أنها منذ سنة 2004 استلزمت اتباع متطلبات نقل البضائع الخطرة وفقاً لأحكام هذه المدونة<sup>3</sup>.

لقد اكتسبت المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة **IMDG Code** قيمتها القانونية من الاتفاقيات الدولية التي تبنتها المنظمة الدولية البحرية والمتعلقة بالسلامة البحرية، بحيث أنها الزامت الدول الأعضاء على تطبيق قواعدها عند نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، وهكذا نشأت علاقة بين هذه المدونة وهذه الاتفاقيات.

في الواقع إن المنظمة الدولية البحرية لا تملك أي سلطة تشريعية، ولها فقط مبادرة التحضير لاقتراح مشاريع الاتفاقيات، وعقد المؤتمرات من أجل دراستها وفحصها، وفي نهاية المطاف الدول الأعضاء في هذه المنظمة تعبر عن رضاها عن هذه الاتفاقيات بالتوقيع عليها والانضمام إليها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> AGBOATI Ayawa Enyonam, Op.cit, p.3 ; KHODJET EL KHIL Lilia, Op.cit, p.29.

<sup>2</sup> KHODJET EL KHIL Lilia, Op.cit, p.33.

<sup>3</sup> Look at that : the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2004 Consolidated Edition ; in : [http://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS\\_consolidated\\_edition2004.pdf](http://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS_consolidated_edition2004.pdf)

<sup>4</sup> KHODJET EL KHIL Lilia, Op.cit, p.30.

يعود الفضل الأكبر إلى اتفاقية SOLAS باعتبار أنها حظيت باهتمام كبير من قبل الدول الأعضاء في المنظمة الدولية البحرية، فقد توافقت الآراء عليها، وصادقت عليها غالبية هذه الدول بنسبة وصلت إلى 98,27%<sup>1</sup>، وهذا ما كان له الأثر الكبير في التحول الذي غير من طابع هذه المدونة.

سد نفاذ القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة **IMDG Code**، ثغرة تنظيمية مهمة بخصوص البضائع الخطرة المنقولة بحراً على المستوى الدولي، واعتبرت قواعده بمثابة الوسيلة المتكاملة والملمة بمختلف الجوانب المتعلقة بهذا النقل، وأضحى الالتزام بقواعده لا مناص منه.

### ثانياً: مدونات أخرى معتمدة من قبل المنظمة الدولية البحرية

رغم أن المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة **IMDG code** شملت مختلف أصناف البضائع الخطرة، إلا أن اختلاف أشكال البضائع الخطرة وتعدد أنواعها تطاب إصدار مدونات دولية أخرى من قبل المنظمة الدولية البحرية **OMI**، وهذه المدونات معدة لغرض الاستعانة بها عند شحن بعض الأصناف الخاصة من البضائع الخطرة دون غيرها، ليتم نقلها بشكل آمن، نذكر أهمها:

#### 1- المدونات الدولية ذات الطابع الإلزامي في القانون الجزائري:

منح القانون الجزائري لبعض المدونات الدولية التي عالجت نقل البضائع الخطرة الطابع الإلزامي؛ نذكر منها المدونة الدولية للشحنات البحرية للمواد الصلبة السائبة، القانون الدولي للمواد الكيميائية السائبة، القانون الدولي لناقلات الغاز، المصنف الدولي لقواعد سلامة نقل الوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفائيات ذات الإشعاع القوي في طرود على متن السفن.

<sup>1</sup> KHODJET EL KHIL Lilia, Op.cit, p.30.

### أ- المدونة الدولية للشحنات البحرية للمواد الصلبة السائبة<sup>1</sup> IMSBC code

إُعتمدت المدونة الدولية للشحنات البحرية للمواد الصلبة السائبة، من قبل لجنة السلامة البحرية بتفويض من جمعية المنظمة الدولية البحرية، في 4 ديسمبر سنة 2008، ودخلت حيز التنفيذ في 1 يناير سنة 2011، وهذه المدونة تتمتع بالطابع الإلزامي، وهي مخصصة للحمولات الصلبة التي تحمل مكونات كيميائية خطيرة والمواد الصلبة التي لا تشكل خطراً إلا عندما تكون سائبة<sup>2</sup>.

### ب- المدونة الدولية للمواد الكيميائية السائبة<sup>3</sup> IBC Code

تغطي المدونة الدولية للمواد الكيميائية السائبة المسائل المتعلقة ببناء وتجهيز السفن التي تحمل مواد كيميائية خطيرة بكميات كبيرة، وفقاً للأحكام الواردة في الفصل السابع<sup>4</sup> من اتفاقية سلامة الأرواح في البحر SOLAS الخاص بالبضائع الخطرة،

<sup>1</sup> International Maritime Solid Bulk Cargoes.

<sup>2</sup> International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code, in : <http://www.imo.org/fr/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/default.aspx>, Website visited on April 18, 2020.

<sup>3</sup> The International Bulk Chemical Code.

<sup>4</sup> ينطبق الجزء B من الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS على ناقلات المواد الكيميائية التي تم تشييدها في أو بعد 1 يوليو 1986؛ راجع في ذلك:

« Unless expressly provided otherwise, this part applies to chemical tankers constructed on or after 1 July 1986... » ; Regulation 9 Application to chemical tankers, part B - construction and equipment of ships carrying dangerous liquid chemicals in bulk, chapitre VII carriage of dangerous goods, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2020 Consolidated Edition ; in :

<https://www.samgongustofa.is/media/english/SOLAS-2020-Consolidated-Edition.pdf>

فرضت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS على الناقلات الكيميائية الامتثال للمدونة الدولية للمواد الكيميائية (IBC code)؛ راجع في ذلك:

Regulation 10 Requirements for chemical tankers, part B - construction and equipment of ships carrying dangerous liquid chemicals in bulk, chapitre VII carriage of dangerous goods, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2020 Consolidated Edition, Op.cit ; « A chemical tanker shall comply with the requirements of the International Bulk Chemical Code... ».

اعتبرت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS المدونة الدولية للمواد الكيميائية؛ أنها المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل مواد كيميائية خطيرة بكميات كبيرة المعتمدة من طرف لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MSC.4(68)، راجع في ذلك:

Regulation 8 Definitions, part B - construction and equipment of ships carrying dangerous liquid chemicals in bulk, chapitre VII carriage of dangerous goods, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2020 Consolidated Edition, Op.cit ; « International Bulk Chemical Code" means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.4(48)... ».

والملاحق الثاني لاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL الخاص بمكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة، بحيث أن مجال تطبيقه يشمل السفن التي بنيت بعد أول يوليو سنة 1986<sup>1</sup>.

حددت هذه المدونة المواد الكيميائية الخطرة التي تنقل بكميات كبيرة، في الفصل السابع عشر منها، وعليه يتم تصميم وبناء السفن بما يتناسب مع درجة خطرة هذه المواد لنقلها بطريقة آمنة، والتقليل من مخاطرها، ومن الممكن أن تجتمع في البضاعة واحدة عدة صفات خطرة، مثل القابلية للاشتعال والسمية والتآكل والتفاعل وكذلك المخاطر التي تشمل تلوث البيئة البحرية<sup>2</sup>.

### ج- المدونة الدولية لناقلات الغاز IGC<sup>3</sup>

إن الغرض من اعتماد المدونة الدولية لناقلات الغاز<sup>4</sup>؛ هو توفير المواصفات القياسية لنقل الأمن للغازات المميعة السائبة عن طريق البحر، بحيث أنها وضعت جميع القواعد المتعلقة ببناء وتصميم وتجهيز السفن التي تحمل الغازات المسالة بكميات كبيرة، والمعدات التي ينبغي أن تحملها السفينة لتقليل المخاطر عن السفينة وطاقتها والبيئة<sup>5</sup>. وأصبحت المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل الغازات

<sup>1</sup> IBC Code, Posted by International Maritime Organization, in : <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/IBC-Code.aspx>. Consulté le 26 mars 2020.

<sup>2</sup> International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, IBC-Code, IMO Publishing, 2016 éditions, p.7.

<sup>3</sup> The International Gas Carrier Code.

<sup>4</sup> المدونة الدولية لناقلات الغاز، تعني المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات سائبة من الغاز المسال، المعتمد من طرف لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MSC.5(48)، هكذا عرفتھا الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS؛ راجع في ذلك:

Regulation 11 Definitions, part C - construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk, chapitre VII carriage of dangerous goods, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2020 Consolidated Edition, Op.cit ; « "International Gas Carrier Code" means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.5(48)... »

<sup>5</sup> IGC Code, International CODE for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IMO Publishing, 2016 éditions, p.3.

المسالة بكميات كبيرة، ملزمة بموجب الفصل السابع من الاتفاقية الدولية SOLAS، ويدخل في نطاق تطبيقها السفن التي بنيت في أو بعد 1 يوليو سنة 1986<sup>1</sup>.

د- المصنف الدولي لقواعد سلامة نقل الوقود النووي المشع والبلوتونيوم

والنفايات ذات الإشعاع القوي في طرود على متن السفن Code INF<sup>2</sup>

تعد المدونة الدولية للنقل الآمن للوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات ذات الإشعاع القوي على متن السفن إلزامية بموجب اتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS<sup>3</sup>، بحيث أنه تم اعتمادها في 27 مايو سنة 1999، من طرف لجنة

<sup>1</sup> IGC Code, Posted by International Maritime Organization ; in : <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/IGC-Code.aspx> consulté le 30 mars 2020 ;

ينطبق الجزء C من الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS، على ناقلات الغاز المميعة في أو بعد 1 يوليو سنة 1986، راجع في ذلك:

Regulation 12 Application to gas carriers, part C - construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk, chapitre VII carriage of dangerous goods, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2020 Consolidated Edition, Op.cit ; « Unless expressly provided otherwise, this part applies to gas carriers constructed on or after 1 July 1986 ... »

تطلب الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS، أن يتم نقل الشحنات السائبة من الغاز المسال وفقا لمتطلبات المدونة الدولية لناقلات الغاز (IGC code)، راجع في ذلك:

Regulation 13 Requirements for gas carriers, part C - construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk, chapitre VII carriage of dangerous goods, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2020 Consolidated Edition, Op.cit ; « A gas carrier shall comply with the requirements of the International Gas Carrier Code and shall... »

<sup>2</sup> The International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on board Ships.

<sup>3</sup> يجب أن تمتثل السفن التي تحمل شحنة INF للمتطلبات المدونة الدولية للنقل الآمن للوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات عالية الإشعاع على متن السفن؛ راجع في ذلك:

Regulation 16/1 Requirements for ships carrying INF cargo, Part D -Special requirements for the carriage of packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes on board ships, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2020 Consolidated Edition, Op.cit ; « A ships carrying INF cargo shall comply with the requirements of the INF Code... ».

اعتبرت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS أن رمز INF يعني المدونة الدولية للنقل الآمن للوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات عالية الإشعاع على متن السفن، المعتمد من طرف لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MSC.88(71)؛ راجع في ذلك:

Regulation 14/1 Definitions, Part D -Special requirements for the carriage of packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes on board ships, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2020 Consolidated Edition, Op.cit ; « INF Code means the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.88(71)... ».

السلامة البحرية، ودخلت حيز التنفيذ في 1 يناير سنة 2001<sup>1</sup>. وتخضع لهذه المدونة السفن التي تحمل بضائع INF cargo<sup>2</sup>.

## 2- المدونات الدولية ذات الطابع غير الالزامي في القانون الجزائري:

لا يعتبر المشرع الجزائري بعض المدونات الدولية التي عالجت نقل البضائع الخطرة أنها ملزمة؛ نذكر منها:

### أ- مدونة الممارسة الآمنة للشحنات السائبة الصلبة BC code<sup>3</sup>

يتم شحن ملايين الأطنان من الشحنات السائبة التي يحملها البحر، وهي الآن تشكل نسبة كبيرة من التجارة الدولية المنقولة بحرًا، ونتيجة لذلك فقد وقع عدد من الحوادث الخطيرة التي أدت إلى خسائر فادحة، وعليه في المؤتمر الدولي حول سلامة الأرواح في البحر لعام 1960، تم دراسة المشاكل التي تنطوي على نقل البضائع السائبة، وقد أوصى المؤتمر بوضع مدونة للممارسات الآمنة المقبولة دولياً لشحن البضائع السائبة تحت رعاية المنظمة الدولية البحرية، والتي صدرت في عام 1965<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> The International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on board Ships, in : <https://www.imo.org/fr/OurWork/Safety/Pages/Containers-Default.aspx> , Website visited on April 4, 2020.

<sup>2</sup> المقصود بشحنة INF وفقاً للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر؛ أنها الوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات عالية الإشعاع المنقولة كبضائع وفقاً لأحكام الصنف السابع من القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة IMDG code؛ راجع في ذلك:

Regulation 14/2 Definitions, Part D -Special requirements for the carriage of packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes on board ships, the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2020 Consolidated Edition, Op.cit ; «INF cargo means packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes carried as cargo in accordance with class 7 of the IMDG Code ».

يتوافق التعريف شحنة INF الوارد في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر مع التعريف الذي جاءت به المدونة الدولية للنقل الآمن للوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات عالية الإشعاع على متن السفن؛ راجع في ذلك:

Regulation 1/3 : "INF cargo" means packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes carried as cargo in accordance with class 7 of the IMDG Code", INF Code Int, Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes ; in [https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC\\_2395\\_14/5/](https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_2395_14/5/) , Website visited on April 4, 2020.

<sup>3</sup> Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes.

<sup>4</sup> BC-Code Code of safe practice for solid bulk cargoes, in :

[https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC\\_2384\\_14/3/](https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_2384_14/3/), Website visited on April 13, 2020.

تقدم مدونة الممارسات الآمنة للشحنات السائبة الصلبة، إرشادات للمالكين، الناقلين والشاحنين؛ بشأن تطبيق المعايير الآمان الخاصة بالتخزين وشحن البضائع السائبة، وذلك من خلال تسليط الضوء على الأخطار المرتبطة بشحن أنواع معينة من البضائع السائبة<sup>1</sup>.

#### ب- مدونة لبناء وتجهيز السفن التي تحمل مواد كيميائية خطرة BCH<sup>2</sup>

تضع هذه المدونة جميع القواعد المتعلقة ببناء وتجهيز السفن التي تحمل مواد كيميائية خطرة بكميات كبيرة، وينطبق على السفن التي بنيت قبل أول يوليو في سنة 1986<sup>3</sup>.

**المطلب الثاني: التطور القانوني للأحكام المنظمة للنقل البحري للبضائع الخطرة**

#### **على المستوى المحلي**

طمح المشرع الجزائري بعد الاستقلال إلى خلق منظومة قانونية تتماشى وتتوافق مع الاتفاقيات الدولية التي انضمت الجزائر إليها، حيث أنها صادقت على أغلب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع الخطرة والمكلفة بحماية البيئة البحرية من مخاطر هذه البضائع الضارة (الفرع أول).

إن تطور نشاط نقل البضائع الخطرة بحراً، كان ضرورة ملحة لإعادة النظر في القوانين المتعلقة به، وهذا ما أدى بالدول الأجنبية إلى إصدار بعض القوانين والمراسيم التنظيمية التي طرأ عليها العديد من التعديلات بصفة دورية، وقد جاءت أحكامها بتفصيل أكثر لتغطي مختلف جوانبه القانونية (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> MELTEM Deniz Güner-Özbek, The carriage of dangerous goods by sea, Op.cit, p.23.

<sup>2</sup> Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimique dangereux en vrac.

<sup>3</sup> Organisation Maritime Internationale, Formation spécialisée pour les transporteurs de gaz liquéfié, publication de OMI, 1999, p.11, voir le site : <https://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx>, consulté le 17 mars 2020.

## الفرع الأول: في القانون الجزائري

تم إدراج موضوع النقل البحري للبضائع الخطرة في المنظومة القانونية الجزائرية بعد مروره بمرحلتين؛ الأولى وهي المرحلة الممتدة بين سنة 1963 إلى غاية سنة 2019، وقد عرفت هذه المرحلة تكريسا ضمنا للأحكام المنظمة له، بموجب قوانين متفرقة توالى في إصدارها (أولا)، أما المرحلة الثانية فتبدأ من سنة 2019، وتعد هذه المرحلة، مرحلة التبني الصريح لهذا الموضوع، بحيث أن نظام نقل البضائع الخطرة عبر البحر لم تتضح معالمه بشكل واضح إلا في السنوات الأخيرة؛ عندما اتجه المشرع الجزائري إلى تجسيده صراحة وبشكل مباشر (ثانيا).

### أولا: مرحلة التكريس الضمني

سارعت الجزائر للانضمام إلى العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، ففي سنة 1963 انضمت إلى الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS<sup>1</sup>، والتي أجازت نقل البضائع الخطرة عن طرق البحر، بشرط أن يتم ذلك وفقا لأحكام الفصل السابع من هذه اتفاقية، الذي تعرض لتعديلات عديدة على مر السنين جعلته ينظم نقل البضائع الخطرة بشكل أكثر تفصيلا<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Décret n° 63-345 du 11 septembre 1963 portant adhésion de la république algérienne démocratique et populaire à différentes conventions international pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, J.O.R.A n° 66, du 14 septembre 1963.

<sup>2</sup> تجدر الإشارة إلى أنه في سنة 1974 طرأ تعديل آخر على هذه الاتفاقية، وقد كانت الجزائر من بين الدول التي صادقت على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر بموجب مرسوم رقم 83-510 مؤرخ في 27 غشت سنة 1983، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في أول نوفمبر سنة 1974، وبرتوكول سنة 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرم في لندن في 17 فبراير سنة 1978، ج.ر.ج. عدد 36، مؤرخ في الثلاثاء 30 غشت سنة 1983. وكان تونس من الدول العربية التي صادقت عليها بموجب القانون عدد 22 لسنة 1980 مؤرخ في 23 ماي سنة 1980، يتعلق بالمصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 لصيانة الأرواح البشرية بالبحر، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 32، صادر في 27 ماي سنة 1980.

انضمت الجزائر في سنة 1964 إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن<sup>1</sup>، الموقعة في بروكسل، والمعروفة بقواعد لاهاي، حيث تطرقت إلى البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو الخطرة. صدر القانون البحري الجزائري<sup>2</sup> في عام 1976، بحيث تولى تنظيم مختلف الجوانب القانونية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، ولكنه لم يتطرق لمسألة نقل البضائع الخطرة، فإن الأحكام التي عالجتها هذه مسألة تكاد تكون معدومة في ظل هذا القانون<sup>3</sup>.

استمر الأمر على حاله؛ ففي عام 1983 صدر قانون حماية البيئة<sup>4</sup>، بحيث لم يتطرق هذا القانون حتى إلى تعريف المواد الخطرة في الأحكام العامة منه<sup>5</sup>، وجاء

<sup>1</sup> Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924. Ratifié par Décret n°64-71 du 2 mars 1964 portant adhésion de la république algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>2</sup> أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج. عدد 29، مؤرخ في 10 أبريل سنة 1977. (معدل ومتم)

<sup>3</sup> لقد خص المشرع الجزائري البضائع الخطرة، بنص قانوني يتعلق بالتزام بإعلام الناقل البحري عن بضائع قابلة للاشتعال أو انفجار أو بضائع خطرة، ومسؤولية الناشئة عن الإخلال بهذا الإلتزام، وقد جاء هذا النص مطابقاً تماماً لنص المادة الرابعة الفقرة السادسة من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

<sup>4</sup> قانون رقم 83-03 مؤرخ 5 فبراير سنة 1983 يتعلق بحماية البيئة، ج.ر.ج. عدد 6، مؤرخ في 8 فبراير سنة 1983. (ملغى)

<sup>5</sup> مما تجدر الإشارة إليه أن العديد من قوانين المتعلقة بحماية البيئة في الدول العربية قد تطرقت للمسألة على خلاف القانون الجزائري؛ ونذكر منهم: القانون المصري الذي عرفها بأنها المواد ذات الخواص الخطرة التي تضر بصحة الإنسان أو تؤثر تأثيراً ضاراً على البيئة مثل المواد المعدية أو السامة أو القابلة للانفجار أو للاشتعال أو ذات الإشعاعات المؤينة، في المادة 18/1 من قانون رقم 4 لسنة 1994، صادر في 27 يناير سنة 1994، بإصدار قانون في شأن البيئة، ج.ر. عدد 5، صادر في 3 فبراير سنة 1994، المعدل والمتم بالقانون رقم 09 لسنة 2009، مؤرخ في 25 فبراير سنة 2009، ج.ر. عدد 9 مكرر، صادر في 1 مارس سنة 2009؛ وتقابلها في القانون العراقي المادة 13/2 من قانون رقم 27 لسنة 2009، صادر في 13 ديسمبر سنة 2009، بشأن حماية وتحسين البيئة، الوقائع العراقية عدد 4142، صادر في 25 جوان سنة 2010؛ وتقابلها في القانون القطري المادة 20/1 من مرسوم بقانون رقم 30 لسنة 2002، مؤرخ في 29 سبتمبر سنة 2002، بإصدار قانون البيئة، ج.ر. عدد 11، صادر 1 ديسمبر سنة 2002؛ كما القانون الفلسطيني تطرق هو الآخر إلى تحديد مفهوم المواد الخطرة

مضمونه خالياً من أحكام تعالج مسألة التلوث الناجم عن نقل هذه المواد، غير أنه احتوى على نص قانوني وحيد أشار فيه للمواد الخطرة، ورد في الفصل المتعلق بحماية البيئة، ألزم من خلاله ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بالقرب من المياه الإقليمية أو داخلها أن يعلن عن كل حادث ملاحى يقع من مركبه، ومن طبيعته أن يهدد بالتلويث أو بإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية<sup>1</sup>.

على إثر ذلك صدر مرسوم<sup>2</sup> ألزم ربابنة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة أن يشيروا إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر طبقاً لأحكام المادة 54 من قانون حماية البيئة<sup>3</sup>، وقد أخضع هذا الإخطار إلى مجموعة من الشروط القانونية، متى كانت السفينة قريبة من المياه الإقليمية الجزائرية أو بداخلها.

بصيغة أخرى بالقول أنها المواد أو المركبات ذات الخواص الخطرة التي تشكل ضرر على البيئة، مثل المواد السامة والمواد المشعة والمواد المعدية بيولوجياً أو المواد القابلة للانفجار أو القابلة للاشتعال. في المادة 10/1 من قانون رقم 7 لسنة 1999، صادر في 28 ديسمبر سنة 1999، بشأن البيئة، الوقائع الفلسطينية عدد 32، صادر في 29 فبراير سنة 2000؛ واعتبر القانون الأردني أن المواد الخطرة هي 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، هذا ما قضى به نص المادة 5/2 من قانون رقم 24 لسنة 2005، صادر في 22 فبراير سنة 2005، الذي يتعلق بنظام إدارة المواد الضارة والخطرة وتداولها، ج.ر. العدد 4702، صادر في 31 مارس سنة 2005. غير أن القانون السوري، قد عرف البضائع الخطرة أنها " أي مادة تتصف بإحدى صفات الخطورة وتسبب أذى محتملاً لعناصر البيئة بسبب خصائصها الكيميائية أو الفيزيائية أو الإشعاعية أو الحيوية"، هذا ما ورد في المادة 8/1 من القانون رقم 12 لعام 2012، صادر في 29 مارس سنة 2012، قانون وزارة الدولة لشؤون البيئة؛ منشور في الموقع الإلكتروني:

<http://www.parliament.gov.sy/arabic/index.php?node=201&nid=4323&ref=tree&#:~:tex>

<sup>1</sup> هذا ما قضت به المادة 54 من قانون رقم 83 - 03، السالف الذكر.

<sup>2</sup> مرسوم رقم 83 - 580 الذي يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر، مؤرخ في 22 أكتوبر سنة 1983، ج.ر.ج. عدد 44، مؤرخ في 25 أكتوبر سنة 1983. (ملغى)

<sup>3</sup> إن المرسوم رقم 83 - 580 جاء تطبيقاً لأحكام المادة 54 من قانون رقم 83 - 03، السالف الذكر. (ملغى)

بعد ذلك؛ انضمت الجزائر في عام 1988 إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر MARPOL<sup>1</sup>، والتي عالجت مسألة الملوثات البحرية، من خلال الملحق الثالث منها، الذي حدد الملوثات البحرية، قصد شحنها على متن السفينة بطريقة تقلل من التلوث إلى أدنى حد.

تطور الأمر في عام 1989 بحيث تم إصدار أول قرار وزاري مشترك يتعلق بإجراءات مراقبة عمليات شحن البضائع الخطرة وتفريغها<sup>2</sup>، الذي يخضع كل عمليات شحن وتفريغ السفن البترولية والغازية والحاملة للمواد الكيماوية لمراقبة منظمة طبقاً لأحكام هذا القرار، وذلك قصد دعم الأمن في الموانئ، هذا ما جاء في المادة الأولى منه، وعلى رغم أن هذا القرار تعلق بإجراءات مراقبة عمليات شحن البضائع الخطرة وتفريغها، إلا أنه اهتم بصفة خاصة ببعض المواد البترولية والغازية والكيماوية.

تحسّن الأمر تدريجياً بحيث أنه في عام 1990 صدر المرسوم التنفيذي الذي يتضمن نقل المواد الخطرة<sup>3</sup>، وضع هذا المرسوم التنفيذي القواعد والمبادئ العامة لحماية الأشخاص والممتلكات والبيئة، أثناء نقل المواد الخطرة براً وبحراً وجواً، دون المساس بتطبيق الأحكام التشريعية أو التنظيمية الدولية للنقل التي وقعتها الجزائر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> انضمت الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 والمتعلق بها، بمقتضى مرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31 مايو سنة 1988، ج.ر.ج. عدد 22، مؤرخ في 1 يونيو سنة 1988؛ كما رخص للبلاد التونسية الانخراط في هذه الاتفاقية بموجب قانون عدد 15 لسنة 1976 مؤرخ في 21 جانفي سنة 1976، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 5، صادر 20-23 جانفي سنة 1976.

<sup>2</sup> قرار وزاري مشترك مؤرخ في 5 نوفمبر سنة 1989، يتعلق بإجراءات مراقبة عمليات شحن البضائع الخطرة وتفريغها ج.ر.ج. عدد 5، صادر في 31 يناير سنة 1990.

<sup>3</sup> مرسوم التنفيذي رقم 90-79 مؤرخ في 27 فبراير سنة 1990، يتضمن نقل المواد الخطرة، ج.ر.ج. عدد 10، مؤرخ في 7 مارس سنة 1990. (ملغى)

<sup>4</sup> راجع في ذلك المادة أولى من نفس المرسوم.

اشترط هذا المرسوم أن يتم نقل البحري للمواد الخطرة وإيداعها في الموانئ، وفقاً للقواعد الواردة في القانون البحري الدولي بشأن البضائع الخطرة، والمعتمد في إطار التنظيم البحري الدولي، ويخضع لترخيص من الوزير<sup>1</sup>.

كما احتوى على ثلاث فصول؛ يتعلق الفصل الأول بالأحكام العامة، حيث حدّد أصناف المواد الخطرة<sup>2</sup>، والعمليات المتصلة بحركة نقل المواد الخطرة، مثل تصميم الرزم وصنعها وصيانتها وإرسالها، أما الفصل الثاني وضع الشروط العامة التي تطبق على نقل المواد الخطرة، والفصل الثالث جاء فيه الأحكام الخاصة بطريقة النقل التي تخضع لها المواد الخطرة، سواء كان ذلك عن طريق البر أو عبر السكك الحديدية أو الطرق أو البحر.

طراً في عام 1998 تعديل على الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري<sup>3</sup>، بحيث أن المشرع الجزائري بموجب هذا القانون، أدرج حكماً يتعلق بالقانون الواجب التطبيق على نقل البضائع الخطرة<sup>4</sup>.

كما أن المشرع الجزائري في سنة 1998 قد أضاف في القانون البحري حكماً يتعلق بمكوّن البضائع التي تشكل خطراً مؤكداً على سلامة الأشخاص والأموال أو التي من شأنها أن تسيء للبيئة، بحيث أخضع هذه المسألة لقواعد نوعية تحدد عن طريق التنظيم<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> هذا ما جاء في نص المادة 32 من مرسوم التنفيذ رقم 90-79، السالف الذكر.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة الرابعة من نفس المرسوم.

<sup>3</sup> تم تعديل أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، والمتضمن القانون البحري، بموجب القانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، ج.ر.ج. عدد 47، صادر في 27 يونيو سنة 1998.

<sup>4</sup> لقد تم إدراج نص المادة 801-1، التي جاء فيها أنه: " يخضع نقل البضائع الخطرة بحراً للقواعد البحرية الدولية المحددة في هذا المجال".

<sup>5</sup> حسب ما جاء في نص المادة 932 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

صدر في عام 2002 المرسوم التنفيذي رقم 02-01<sup>1</sup>، والذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها<sup>2</sup>، وقد تمّ بموجبه تخصيص الفصل الخامس منه لنقل المواد الخطرة في الموانئ ومناولتها، وقد اشترط توافر بعض المستندات والوثائق والترخيص الضرورية لتمكين المواد الخطرة من دخول الميناء، كما وضع الشروط الواجبة إتباعها أثناء عمليات المناولة لتجنب خطر هذه المواد، وبالإضافة إلى هذا الفصل كانت هناك نصوص أخرى مبعثرة<sup>3</sup>.

جاء نص المادة 111 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها على النحو الآتي: "تطبق أحكام هذا النظام في حدود الأملاك العمومية المينائية على المواد الخطيرة و/أو المعدية كما هي محددة ومصنفة في القانون الدولي للبضائع الخطيرة للمنظمة البحرية الدولية".

<sup>1</sup> مرسوم تنفيذي رقم 02-01، مؤرخ في 6 يناير سنة 2002، الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ج.ر.ج. عدد 01، مؤرخ في 6 يناير سنة 2002.

<sup>2</sup> أصدر المشرع القطري مرسوم بالقانون رقم 29 لسنة 1966، صادر في 22 نوفمبر سنة 1966، يتعلق بتنظيم موانئ قطر البحرية، ج.ر. عدد 7، صادر في 1 يناير سنة 1966، المعدل بالقانون رقم 17 لسنة 2015 الصادر في 19 أغسطس 2015 م، ج.ر. عدد 16، صادر في 30 سبتمبر سنة 2015. جاء فيه نصوص قانونية تبين كيفية التعامل مع البضائع الخطرة في الميناء، وإلى حين شحنها على متن السفن، واعتبر الحمولة الخطرة في الفقرة ج من المادة 42 منه أنها المواد التي تصبح خطرا 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 تلقائيا، والمواد الصلبة السريعة الالتهاب، وجميع المواد والبضائع الأخرى التي يصدر بها قرار من وزير المواصلات والنقل. فالمشرع القطري قد حدد مفهوم الحمولة الخطرة على عكس المشرع الجزائري الذي أغفل تحديد مفهومها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-01، السالف الذكر؛ أيضا المشرع التونسي خصص للبضائع الخطرة الباب السادس، من قانون عدد 25 لسنة 1999 يتعلق بإصدار مجلة الموانئ البحرية التجارية، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 24، صادر في 23 مارس سنة 1999، المنقح بالقانون رقم 48 لسنة 2009، مؤرخ في 8 جويلية سنة 2009، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 56، صادر في 14 جويلية سنة 2009.

<sup>3</sup> على سبيل المثال نص المادة 21 التي حددت أجل مكوث البضائع الخطرة أو المعدية في الميناء، ونص المادة 80 التي اشترطت إعلام القائد عندما تكون البضائع ذات طبيعة خطيرة.

كما تنص المادة 112 من المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه؛ على أنه " تحدد شروط تطبيق الأحكام والقواعد المنصوص عليها في مجال نقل ومناولة وتخزين المواد الخطيرة والمعدية في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، حسب الحاجة بموجب النظام الخاص بكل ميناء".

لقد تم بعدها في عام 2003 صدور المرسوم التنفيذي رقم 03-452<sup>1</sup> الذي يحدد الشروط الخاصة والمتعلقة بنقل المواد الخطرة<sup>2</sup> عبر الطرقات، والذي ألغى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 90-79 المؤرخ في 27 فبراير سنة 1990، الذي يتضمن نقل المواد الخطرة<sup>3</sup>.

صدر كذلك في عام 2003 قانون الذي تتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة<sup>4</sup>، والذي ألغى أحكام القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة المؤرخ في 5 فبراير سنة 1983.

إن القانون الذي يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الجديد، هو الآخر عرف غياب للأحكام التي تتعلق بالمواد الخطرة كسابقه، كما أنه بقي محتفظا بنفس الحكم الوارد في نص المادة 54 من القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة. لقد عالج القانون رقم 03-10 الذي يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، مسؤولية الناجمة عن الأضرار الناتجة من التلوث البحري، ولكنه حصرها فقط في الأضرار الناشئة من نقل المحروقات، دون بقية المواد الخطرة، بحيث أنه

<sup>1</sup> مرسوم تنفيذي رقم 03-452 مؤرخ في 1 ديسمبر سنة 2003، يحدد الشروط الخاصة والمتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج.ر.ج. عدد 75، مؤرخ في 7 ديسمبر سنة 2003.

<sup>2</sup> المقصود بالمواد الخطرة في ظل هذا المرسوم، كل منتج أو بضاعة يعرضان إلى الخطر أو يسببان أضرار أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية، ورد هذا التعريف في المادة الثانية الفقرة الأولى، وهذا التعريف قريب من التعريف الوارد في المادة الثانية من مرسوم تنفيذي رقم 90-79 السالف الذكر.

<sup>3</sup> المادة 24 من مرسوم تنفيذي رقم 03-452، السالف الذكر.

<sup>4</sup> قانون رقم 03-10 مؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ج. عدد 43، مؤرخ في 20 يوليو سنة 2003.

يعتبر مالك السفينة التي تحمل محروقات مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التلوث بسبب تسربها في الوسط البحري، وفقاً لأحكام اتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات<sup>1</sup>.

صدر بعدها في عام 2008 المرسوم التنفيذي رقم 08-327 الذي يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر<sup>2</sup>، الذي ألغى أحكام المرسوم رقم 83-580 الذي يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر<sup>3</sup>.

يستوجب أن يتضمن الإخطار التبليغ من طرف ربان كل سفينة عن طريق رسالة بكل حادث يقع على متن السفينة من شأنه أن يؤثر على السير العادي للسفينة أو أمن الملاحة و/أو يشكل خطر تلوث أو تسمم لمحيط البحر أو الساحل<sup>4</sup>.

### ثانياً: مرحلة التكريس الصريح

تدخل المشرع الجزائري بوضع نظام لنقل البضائع الخطرة بصفة صريحة، بعد أن طال أمد المرحلة الأولى التي كانت تفتقر لذلك، وعليه صدر في عام 2019 المرسوم التنفيذي الذي حدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بجرماً وكذلك مكوثها وعبورها عبر الموانئ<sup>5</sup>، وضع هذا المرسوم شروط نقل البضائع الخطرة وفقاً لخصائص وطبيعة

<sup>1</sup> وفقاً لما جاء في نص المادة 58 من قانون رقم 03-10، السالف الذكر.

<sup>2</sup> مرسوم تنفيذي رقم 08-327، مؤرخ في 21 أكتوبر سنة 2008، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر ج.ج.ج عدد 61، مؤرخ في 2 نوفمبر سنة 2008.

<sup>3</sup> بموجب نص المادة 7 من مرسوم تنفيذي رقم 08-327، السالف الذكر.

<sup>4</sup> طبقاً لنص المادة 3 من نفس المرسوم، التي جاءت تطبيقاً لنص المادة 57 من القانون رقم 03-10، السالف الذكر.

<sup>5</sup> مرسوم تنفيذي رقم 19-157 مؤرخ في 10 أبريل سنة 2019، يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بجرماً وكذلك مكوثها وعبورها عبر الموانئ ج.ج.ج عدد 32، مؤرخ في 15 مايو سنة 2019.

الخطر، وبين التعليمات الخاصة بكل ما يتعلق بالرص والتعبئة، وظروف الملائمة لنقل، كدرجة الحرارة وغيرها من إجراءات اللازمة، وكذلك تطرق إلى مكوث البضائع ومناولتها ونقلها في المناطق المنائية، إضافة إلى أنه نص على الأحكام التي تضمن النقل الآمن للبضائع الخطرة، والمحافظة على سلامة السفن والممتلكات والبيئة.<sup>1</sup>

حُدثت الحمولة الخطرة<sup>1</sup> والمواد الضارة<sup>2</sup> التي تندرج تحت أحكام هذا المرسوم على سبيل الحصر لا سبيل المثال، وقد استند المشرع عند تحديدها إلى ما جاءت به المدونات الدولية والاتفاقيات الدولية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> راجع في ذلك الفقرة الثامنة عشر من نص المادة الرابعة من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر؛ التي جاءت على النحو الآتي؛ تدل الحمولة الخطرة على: -المحروقات المنصوص عليها في الملحق الأول من الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها والمسماة أدناه باختصار "اتفاقية ماريبول 78/73"؛-الغازات المنصوص عليها في المدونة الدولية للقواعد المتعلقة ببناء وتجهيز السفن الناقلة للغازات المميعة السائبة، المسماة باختصار "مدونة IGC"؛- المواد الكيميائية السائلة المتفجرة، بما فيها النفايات المنصوص عليها في المدونة الدولية للقواعد المتعلقة ببناء وتجهيز السفن الناقلة للمواد الكيميائية الخطرة السائبة، المسماة باختصار "مدونة IBC" والملحق الثاني من اتفاقية ماريبول 78/73؛- المواد الصلبة السائبة التي تحمل مكونات كيميائية خطيرة والمواد الصلبة التي لا تشكل خطراً إلا عندما تكون سائبة بما فيها النفايات المنتمية للمجموعة ب، كما هي محددة في القانون البحري الدولي للحمولات الصلبة السائبة المسمى باختصار "قانون IMSBC"؛ - طرود المواد الضارة المنصوص عليها في الملحق الثالث من اتفاقية ماريبول 78/73؛-المواد والأشياء المنصوص عليها في القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة بصيغته المعدلة، المسمى باختصار "قانون IMDG"؛ كما تطبق عبارة "الحمولات الخطرة" كذلك على كل مغلف فارغ غير منظف كحاويات الصهاريج أو الحاويات أو الحاويات الكبرى السائبة أو المغلفات السائبة أو الحاويات المتحركة أو مركبات الصهاريج التي كانت تحتوي سابقاً على مواد خطيرة إلا إذا تم إزالة بقايا هذه البضائع وبخارها بما يكفي من هذه المغلفات على نحو يتم فيه تجنب كل خطر أو تم تعبئتها بمادة ليست مصنفة على أنها بضاعة خطيرة؛ وتجدر الإشارة إلى أن المشرع التونسي كان له نفس التحديد، وذلك في الفصل الأول من أمر رقم 4710 لسنة 2014، مؤرخ في 31 ديسمبر عام 2014، يتعلق بضبط قواعد السلامة لعمليات شحن البضائع الخطرة وتفرغها وخبزنها بالموانئ البحرية التجارية، الرائد الرسمي لجمهورية التونسية عدد 6، صادر في 20 يناير عام 2015.

<sup>2</sup> تدل المواد الضارة على أنها ملوثات بحرية في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة أو التي تستجيب للمعايير المذكورة في حاشية الملحق 3 من اتفاقية ماريبول 78/73 حول قواعد الوقاية من التلوث الناجم عن المواد الضارة المنقولة في البحر في طرود؛ هذا ما قضت به المادة 20/4 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>3</sup> حددت الفقرة الأولى من نص المادة الرابعة من نفس المرسوم؛ القوانين والمدونات التي لها علاقة بالاتفاقيات الدولية والتي تعالج نقل البضائع الخطرة هي كالاتي: -المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة في صيغتها

## الفرع الثاني: في القوانين المقارنة

كانت المملكة المتحدة من الدول السبابة إلى تنظيم النقل البحري للبضائع الخطرة حيث أن المشرع الانجليزي تناول أول مرة هذه المسألة في سنة 1894 ضمن أحكام قانون الشحن التجاري (أولا).

كما كانت فرنسا من الدول المبادرة في تنظم هذا النوع النقل، بحيث أنها أنشأت هيئة مسؤولة عن نقل البضائع الخطرة والملوثة، وكان ذلك خلال سنة 1941، كما سنت مجموعة من القوانين والمراسيم التي مازالت إلى اليوم تتعرض إلى تعديلات تتماشى مع تعاضم حاجات الإنسان لهذه المواد ذات الخواص الخطرة والضارة(ثانيا).

### أولا: في القانون الانجليزي

صدر قانون الشحن التجاري الانجليزي في سنة 1894<sup>1</sup>، وهو القانون الذي وحد التشريعات المتعلقة بالشحن التجاري، وقد ارتبطت قواعد هذا القانون بتجهيز السفن وتدريب الطاقم، وورد فيه أحكام خاصة بالبحارة، وزوارق الصيد، وسفن الركاب والمهاجرين، ووضع قواعد تتعلق بالأمان أشار من خلالها إلى شحن البضائع الخطرة.

=المعدلة، والمسماة باختصار "مدونة IMDG"؛- المدونة البحرية الدولية للبضائع للصلبة السائبة في صيغتها المعدلة، والمسماة باختصار "مدونة IMSBC"؛- المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية والمسماة باختصار "مدونة ISPS"؛ المدونة الدولية للقواعد المتعلقة ببناء وتجهيز السفن الناقلة للمواد الكيميائية الخطرة السائبة في صيغتها المعدلة والمسماة باختصار "مدونة IBC"؛ المدونة الدولية للقواعد المتعلقة ببناء وتجهيز السفن الناقلة للغازات المميعة السائبة في صيغتها المعدلة، والمسماة باختصار "مدونة IGC"؛- المدونة الدولية للقواعد التطبيقية لسلامة رص وتعديل الحمولة في صيغتها المعدلة، والمسماة باختصار "مدونة CSS"؛-مدونة الممارسات الجيدة للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية واللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة لأوروبا لشحن الحمولات في معدات النقل والمسماة باختصار "مدونة CTU"؛ المصنف الدولي لقواعد سلامة نقل الوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات ذات الإشعاع القوي في الطرود على متن السفن في صيغته المعدلة، المسمى باختصار "مصنف INF"؛- مصنف القواعد التطبيقية لسلامة شحن وتفريغ ناقلات السوائب في صيغته المعدلة، المسمى باختصار "مصنف BLU"؛- مصنف التوصيات المراجعة حول سلامة نقل البضائع الخطرة والنشاطات المرتبطة بها في مناطق الميناء.

<sup>1</sup> 1894 c 60, Merchant Shipping Act, 25 th August 1894, in :

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/57-58/60/body/1991-02-01/data.pdf>, consulted on May 10, 2021.

أجاز قانون الشحن التجاري الانجليزي لسنة 1894 شحن البضائع الخطرة، إلا أنه تضمن حكماً يحظر شحن هذه البضائع على متن السفن الناقلة للمهاجرين، فلا يجوز أن تبحر هذه السفن، إن كان على متنها مواد خطرة كحمولة<sup>1</sup>.  
لم تكن البضائع الخطرة آنذاك؛ بالتنوع أو بالتعداد الكبير الذي نشهده اليوم<sup>2</sup>، وبناءً على ذلك وضع قانون الشحن التجاري الانجليزي لسنة 1894 بعض الأحكام الخاصة بشحنها؛ فقد فرض بعض القيود على شحن البضائع الخطرة<sup>3</sup>،

<sup>1</sup> أي مادة تكون متفجرة، أو تساعد على إحداث الانفجار بالمعنى الوارد في قانون المتفجرات لسنة 1875، أو إذا كانت البضاعة بسبب طبيعتها أو كميتها أو إذا كان هناك احتمال أن يؤدي تستيفها سواء بصفة منفردة أو جماعية إلى مخاطر تهدد حياة المسافرين أو سلامة السفينة؛ ورد ذكر هذا الحكم في مضمون المادة 1/301، من قانون الشحن التجاري الانجليزي لسنة 1894؛ راجع في ذلك:

section 301/1, of Merchant Shipping Act 1894 , Op.cit; « Subject to the provisions of this Part of this Act as to military stores, an emigrant ship shall not clear outwards or proceed to sea, if there is on board- (a) as cargo, any article which is an explosive within the meaning of the Explosives Act, 1875, or any vitriol, lucifer matches, guano, or green hides, or. (b) either as cargo or ballast, any article or number of articles which by reason of the nature, quantity, or mode of stowage thereof are, either singly or collectively, in the opinion of the emigration officer at the port of clearance, likely to endanger the health or lives of the steerage passengers or the safety of the ship, or... »

<sup>2</sup> حدد قانون الشحن التجاري الانجليزي لسنة 1894 في الفقرة الثالثة من المادة 446، معنى البضائع الخطرة التي تدخل في مجال تطبيق أحكام هذا القانون، بحيث أنه حدد بعض المواد الخطرة، وقد كانت قليلة جداً، نذكر منها البترول والبنزين، واعتبر المتفجرات بالمعنى الوارد في قانون المتفجرات 1875 بضائع خطرة، وأي بضائع أخرى ذات طبيعة خطرة؛ راجع في ذلك:

section 446 /3 of Merchant Shipping Act 1894, Op.cit; « For the purpose of this Part of this Act the expression "dangerous goods" means aquafortis, vitriol, naphtha, benzine, gunpowder, Lucifer matches, nitro-glycerine, petroleum, any explosives within the meaning of the Explosives Act, 1875, and any other goods which are of a dangerous nature ».

<sup>3</sup> لقد نصت الفقرتين الأولى والثانية من المادة 446 على أنه لا يجوز تحميل البضائع الخطرة على متن السفن دون وضع علامات على السطح الخارجي للعبوات التي توضح طبيعتها الخطرة، كما أوجبت تقديم إشعار كتابي عن طبيعة تلك البضائع إلى ربان السفينة أو مالكها قبل أو عند تسليمها ليتم شحنها على متن السفينة، وحددت العقوبة في حال عدم الامتثال لهذه القيود بغرامات مالية؛ راجع في ذلك:

Section 446/1 and 2 of Merchant Shipping Act 1894, Op.cit ; « (1.) A person shall not send or attempt to send by any vessel, British or foreign, and a person not being the master or owner of the vessel, shall not carry or attempt to carry in any such vessel, any dangerous goods, without distinctly marking their nature on the outside of the package containing the same, and giving written notice of the nature, of those goods and of the name and address of the sender or carrier thereof to the master or owner of the vessel at or before the time of sending the same to be shipped or taking the same on board the vessel. (2.) If any person fails without reasonable cause to comply with this section, he shall for each offence be liable to a fine not exceeding one hundred pounds ; or if he shows that he was merely an agent in the shipment of any such goods as aforesaid, and was not aware and did not suspect and had no reason to suspect that the goods shipped by him were of a dangerous nature, then not exceeding ten pounds ».

وفرض عقوبات في حال تم وصفها بشكل غير صحيح، وعليه يعاقب كل شخص يحاول تحميل البضائع الخطرة، تحت وصف زائف وهو متعمد لهذا الفعل<sup>1</sup>.

كما بين هذا القانون سلطة التعامل مع البضائع المشتبه في كونها خطرة، بحيث أنه أجاز لربان أو مالك السفينة أن يرفض حمل أي عبوات يشتبه في أنها تحوي على بضائع خطرة، وفي حال تم تحميلها على متن السفن البريطانية وبدون إخطار مسبق، ففي هذه الحالة يجوز لربان السفينة أو مالكها إلقاء هذه البضائع في البحر دون خضوعه لأي مسؤولية مدنية أو جنائية<sup>2</sup>.

كما أجاز للمحكمة التي تتمتع بالولاية القضائية أن تأمر بمصادر البضائع والتخلص منها في حال عدم وضع علامة عليها أو متى تم إرسال أو نقل بضائع خطرة، أو عند محاولة إرسالها أو نقلها على متن سفن بريطانية أو أجنبية، دون تقديم إشعار كتابي الذي يحدد طبيعة البضاعة بوضوح، أو في حال التصريح الكاذب من المرسل إليه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Section 447 of Merchant Shipping Act 1894 , Op.cit; « A person shall not knowingly send or attempt to send by, or carry or attempt to carry in, any vessel, British or foreign, any dangerous goods under a false description, and shall not falsely describe the sender or carrier thereof, and if he acts in contravention of this section he shall for each offence be liable to a fine not exceeding five hundred pounds ».

<sup>2</sup> Section 448 of Merchant Shipping Act 1894, Op.cit; « (1.) The master or owner of any vessel, British or foreign may refuse to take on board any package or parcel which he suspects to contain any dangerous goods, and may require it to be opened to ascertain the fact. (2.) Where any dangerous goods, or any goods, which, in the judgment of the master or owner of the vessel, are dangerous goods, have been sent or brought aboard any vessel, British or foreign, without being marked as aforesaid, or without such notice having been given as aforesaid, the master or owner of the vessel may cause those goods to be thrown overboard, together with any package or receptacle in which they are contained ; and neither the master nor the owner of the vessel shall be subject to any liability, civil or criminal, in any court for so throwing the goods overboard.

<sup>3</sup> Section 449/1 of Merchant Shipping Act 1894, Op.cit; «Where any dangerous goods have been sent or carried, or attempted to be sent or carried, on board any vessel, British or foreign, without being marked as aforesaid, or without such notice having been given as aforesaid, or under a false description, or with a false description of the sender or carrier thereof, any court having Admiralty jurisdiction may declare those goods, and any package or receptacle in which they are contained, to be, and they shall thereupon be, forfeited, and when forfeited shall be disposed of as the court direct ».

مس قانون الشحن التجاري عدة تعديلات جاءت بصفة متتالية، منها ما تعرض له في 14 يوليو سنة 1949، حيث تم تفعيل قواعد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS، الموقعة في لندن في اليوم العاشر من شهر يونيو سنة 1948، واشير إليها باسم اتفاقية السلامة، بحيث تم تعديل بعض أحكام قانون التجاري من سنة 1894 إلى سنة 1948 لتعزيز سلامة الأرواح في البحار<sup>1</sup>.

تضمن قانون الشحن التجاري (اتفاقية السلامة) لعام 1948، حكماً خاصاً بنقل البضائع الخطرة، أجاز من خلاله للوزير أن يضع قواعد تنظم نقل البضائع الخطرة على متن السفن التي تخضع لأحكام هذا القسم<sup>2</sup>.

على إثر ذلك؛ أنشأت في 3 مايو سنة 1965 قواعد الشحن التجاري المتعلقة بالبضائع الخطرة بصفة خاصة<sup>3</sup>، ودخلت حيز التنفيذ في 26 مايو من نفس السنة، وقد حلت هذه القواعد محل قواعد الشحن التجاري (البضائع الخطرة) الصادرة في سنة 1952<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Introduction, 1949 c. 43 (Regnal. 12\_13\_and\_14\_Geo\_6), Merchant Shipping (Safety Convention) Act 1949, in : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/12-13-14/43/introduction>.

<sup>2</sup> Section 23, Merchant Shipping (Safety Convention) Act 1949, "(1)The Minister may make rules for regulating in the interests of safety the carriage of dangerous goods in ships to which this section applies. (2)This section applies to—(a)British ships registered in the United Kingdom;(b)other ships while they are within any port in the United Kingdom, or are embarking or disembarking passengers within the territorial waters of the United Kingdom, or are loading or discharging cargo or fuel within those waters".

<sup>3</sup> 1965 No. 1067, The Merchant Shipping (Dangerous Goods) Rules 1965, 3rd May 1965, in : [https://era.ed.ac.uk/bitstream/handle/1842/5423/A6.SI.1965.1067%20The%20Merchant%20Shipping%20\(Dangerous%20Goods\)%20Rules%201965.pdf?sequence=1](https://era.ed.ac.uk/bitstream/handle/1842/5423/A6.SI.1965.1067%20The%20Merchant%20Shipping%20(Dangerous%20Goods)%20Rules%201965.pdf?sequence=1) .

<sup>4</sup> ونجد أن التغير الرئيسي الذي طرأ عليها هو أن هذه القواعد تضمنت تصنيفاً جديداً للبضائع الخطرة يتمشى مع أحكام اتفاقية SOLAS لسنة 1960. صنفت هذه القواعد البضائع الخطرة إلى عشر أصناف والمتمثلة في الصنف الأول المتفجرات؛ الصنف الثاني الغازات المضغوطة أو مسالة أو مذابة تحت الضغط؛ الصنف الثالث السوائل القابلة للاشتعال؛ الصنف الرابع (أ) المواد الصلبة القابلة للاشتعال، (ب) المواد الصلبة القابلة للاشتعال أو المواد المعرضة للاحتراق التلقائي، (ج) المواد الصلبة أو المواد القابلة للاشتعال عندما تلامس الماء تنبعث منها غازات قابلة للاشتعال؛ الصنف الخامس (أ) المواد المؤكسدة (ب) البيروكسيدات العضوية؛ الصنف السادس (أ) المواد السامة، (ب) المواد المعدنية؛ الصنف السابع المواد المشعة؛ الصنف الثامن المواد المتأكلة؛ الصنف التاسع مواد خطيرة متنوعة، أي مادة أخرى أثبتت التجربة أو تظهر أنها ذات طابع خطر؛ الصنف العاشر الكيماويات الخطرة بكميات محدودة؛ راجع في ذلك:

يعتبر نقل البضائع الخطرة<sup>1</sup> على متن أي سفينة تخضع لاحكام هذه القواعد أمر غير قانوني، ما لم يكن شاحن هذه البضائع قد زود مالك السفينة أو ربانها بشهادة أو إعلان كتابي يوضح طبيعة هذه البضائع، وما لم يضع العلامات أو الملصقات عليها بالشكل الصحيح، وفقا لما تقتضيه هذه القواعد، كما يجب عليه أن يقوم بتعبأتها بطريقة مناسبة تجعلها قادرة على تحمل المخاطر العادية التي تواجهها خلال القيام بعمليات المناولة والنقل.<sup>2</sup>

جرى تعديل خلال سنة 1972<sup>3</sup>، لقواعد الشحن التجاري (البضائع الخطرة) لسنة 1965 بصيغتها المعدلة في سنة 1968، وقد تم بموجب هذا التعديل إدراج معنى

---

=Rule 2/(2) of The Merchant Shipping (Dangerous Goods) Rules 1965, Op.cit; « Such certificate or declaration shall indicate with the correct technical name the identity of the goods and shall indicate to which of the following classes the goods belong: Class 1 –Explosives; Class 2 -Gases: compressed, liquefied or dissolved under pressure; Class 3 -Inflammable liquids; Class 4 (a)-Inflammable solids, Class 4 (b)-Inflammable solids or substances liable to spontaneous combustion, Class 4(c)-Inflammable solids or substances which in contact with water emit inflammable gases; Class 5(a)- Oxidising substances, Class 5(b)- Organic peroxides; Class 6(a)-Poisonous (toxic) substances, Class 6(b)- Infectious substances; Class 7 -Radioactive substances; Class 8 –Corrosives; Class 9 -Miscellaneous dangerous substances, that is any other substance which experience has shown, or may show, to be of such a dangerous character that these Rules should apply to it; Class 10 -Dangerous chemicals in limited quantities ».

<sup>1</sup> لقد وسعت قواعد الشحن التجاري المتعلقة بالبضائع الخطرة لسنة 1965 في مفهوم البضائع الخطرة ليشمل

العبوات الفارغة التي سبق استخدامها في نقل البضائع الخطرة ولم يتم تنظيفها؛ وهذا ماقتضت به المادة 4/1 منه؛ Rule 1/ (4) of The Merchant Shipping (Dangerous Goods) Rules 1965, Op.cit; « For the purpose of these Rules the expression " dangerous goods" shall include empty receptacles which have been previously used for the carriage of dangerous goods unless such receptacles have been cleaned and dried or, when the nature of the former contents permits with safety, have been adequately closed, or in the case of radioactive substances have been both cleaned and adequately closed, but the expression shall not include... ».

استندت قواعد الشحن التجاري المتعلقة بالبضائع الخطرة لسنة 1965 عند تحديدها لمعنى المتفجرات على ما جاء به قانون المتفجرات لسنة 1875، راجع في ذلك:

Rule 1/(2) of The Merchant Shipping (Dangerous Goods) Rules 1965, Op.cit; « " Explosive" has the same meaning as in the Explosives Act 1875(c) ».

<sup>2</sup> Rule 2/(1) of The Merchant Shipping (Dangerous Goods) Rules 1965 ; « It shall be unlawful for dangerous goods to be taken on board any ship to which this Rule applies for carriage in that ship unless the shipper of the goods has furnished the owner or master of the ship with a certificate or declaration in writing that the shipment offered for carriage is properly marked and labelled in accordance with the provisions of these rules and is packed in a manner adequate to withstand the ordinary risks of handling and transport by sea having regard to their nature ».

<sup>3</sup> 1972 No 666, The Merchant Shipping (Dangerous Goods) (Amendment) Rules 1972, 27<sup>th</sup> April 1972, in : [https://www.legislation.gov.uk/ukSI/1972/666/pdfs/ukSI\\_19720666\\_en.pdf](https://www.legislation.gov.uk/ukSI/1972/666/pdfs/ukSI_19720666_en.pdf) , consulted on May 23, 2021.

الكتاب الأزرق، الذي يتمثل في التقرير الصادر في سنة 1966، عن اللجنة الاستشارية الدائمة لمجلس التجارة بشأن نقل البضائع الخطرة في السفن<sup>1</sup>.

صدرت بعدها في 25 أكتوبر سنة 1978 قواعد الشحن التجاري (البضائع الخطرة)<sup>2</sup>، وفي ظل هذه القواعد تم الاعتماد على تصنيف جديد للبضائع الخطرة بحيث أنها صنفها إلى تسعة أصناف<sup>3</sup>، وقد اعتمدت في ذلك على تصنيف الكتاب الأزرق والقانون الدولي البحري للبضائع الخطرة **IMDG code**<sup>4</sup>.

اعتبرت الكتاب الأزرق في ظل هذه القواعد أنه التقرير الصادر عن اللجنة الاستشارية الدائمة التابعة لوزارة التجارة بشأن نقل البضائع الخطرة في السفن عام

<sup>1</sup> Rule 2/1, 1972 No 666, Op.cit ; "The Blue Book":- «'The Blue Book' means the 1966 Report of the Board of Trade Standing Advisory Committee on the Carriage of Dangerous Goods in Ships ».

<sup>2</sup> هذه القواعد حلت محل قواعد الشحن التجاري (البضائع الخطرة) لسنة 1965، بصيغتها المعدلة بقواعد الشحن التجاري لعامي 1968 و1972.

1978 No. 1543, The Merchant Shipping (Dangerous Goods) Rules 1978, 25<sup>th</sup> October 1987, in :

[https://www.legislation.gov.uk/ukxi/1978/1543/pdfs/ukxi\\_19781543\\_en.pdf](https://www.legislation.gov.uk/ukxi/1978/1543/pdfs/ukxi_19781543_en.pdf)

<sup>3</sup> Rule 2/(2) :« Such certificate or declaration shall indicate with the correct technical name the identity of the goods and shall indicate to which of the following classes the goods belong: Class 1 –Explosives ; Class 2 –Flammable gases, poisonous gases, or compressed, liquefied or dissolved gases which are neither flammable nor poisonous ; Class 3 -Flammable liquids subdivided into three categories : 3.1- Low flashpoint group of liquids having a flashpoint below- 18°C (0°F), closed cup test, or having a low flashpoint in combination with some dangerous property other than flammability ; 3.2- Intermediate Flashpoint group of liquids having a flashpoint of-18°C (0°F) up to, but not including 23°C (73°F), closed cup test ; 3.3- High flashpoint group of liquids having a flashpoint of 23°C (73°F) up to ; and including 61°C (141°F), closed cup test ; Class 4.1 -Flammable solids, Class 4.2-Flammable solids or substances liable to spontaneous combustion, Class 4.3 -Flammable solids or substances which in contact with water emit flammable gases ; Class 5.1 - Oxidising substances , Class 5.2- Organic peroxides ; Class 6.1- Poisonous (toxic) substances, Class 6.2-Infectious substances ; Class 7 -Radioactive substances ; Class 8 –Corrosives ; Class 9 -Miscellaneous dangerous substances, that is any other substance which experience has shown, or may show, to be of such a dangerous character that this class should apply to it ».

<sup>4</sup> البضائع الخطرة تعني البضائع المصنفة في الكتاب الأزرق أو كود **IMDG** على أنها خطيرة على النقل البحري وأي بضائع أخرى قد تكون خطيرة إذا تم نقل هذه البضائع عن طريق البحر، وتشمل الأوعية الفارغة التي تم استخدامها سابقاً في نقل البضائع الخطرة ما لم يتم تنظيف وتجفيف هذه الأوعية؛ هذا ما قضت به الفقرة الثانية من القاعدة الأولى من هذه قواعد قواعد الشحن التجاري (البضائع الخطرة) لسنة 1978.

Rule 1/2, 1978 No. 1543, OP.cit ; « dangerous goods means goods classified in the Blue Book or the **IMDG** Code as dangerous for carriage by sea and any other goods the properties of which might be dangerous if those goods were carried by sea, and includes empty receptacles which have been used previously for the carriage of dangerous goods unless such receptacles have been cleaned and dried... ».

1978، واعتبر القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة **IMDG Code**، أنه الطبعة الصادرة في سنة 1977 من طرف المنظمة البحرية الدولية الاستشارية **IMCO**<sup>1</sup>.  
أوجب المشرع الانجليزي إتباع أحكام الكتاب الأزرق لعام 1978 والقانون الدولي للبضائع الخطرة **IMDG code** لسنة 1977، فيما يخص الوثائق وتصنيف البضائع الخطرة ووضع العلامات والتعبئة والتستيف، وقد اعتبر أن نقل البضائع الخطرة يكون غير قانوني، في حال إذا لم يتم تزويد مالك السفينة أو الريان بشهادة أو إعلان كتابي يبين طبيعة الشحنة المعروضة للنقل، وما لم تم تمييزها ووسمها بالشكل الصحيح، كما يجب الإشارة في هذه الشهادة أو الإعلان إلى الاسم التقني التعريفي الصحيح للبضائع، مع تحديد الفئة التي تنتمي إليها البضائع من الفئات التسعة.  
استمر تطور هذه القواعد بمرور الوقت، فنجد أن قواعد الشحن التجاري (البضائع الخطرة) لسنة 1981<sup>2</sup>، بحيث أنها جاءت بتفصيل أكثر، وقد تم تقسيمها إلى أربع أجزاء؛ إحتوى الجزء الأول على الأحكام العامة، في حين خصص الجزء الثاني للبضائع المعبأة، أما عن الجزء الثالث فقد خصص لنقل البضائع الخطرة بكميات كبيرة، بينما تعلق الجزء الأخير بالعقوبات المفروضة على أي شخص مخطأ في حال قام بنقل البضائع الخطرة بشكل غير قانوني مخالف لأحكام هذه القواعد.  
لقد شهدت لوائح الشحن التجاري (البضائع الخطرة) تغيرات أخرى، ففي سنة 1990، تم إدراج أحكام خاصة بالتلوث البحري<sup>3</sup>، وفي سنة 1994<sup>4</sup>، أضافت لوائح

<sup>1</sup> Rule 1/2, 1978 No. 1543, OP.cit ; «The Blue Book' means the 1978 Report of the Department of Trade's Standing Advisory Committee on the Carriage of Dangerous Goods in Ships.

The IMDG code means the 1977 edition of the International Maritime Dangerous Goods code published by the Inter-Government Maritime consultative Organisation ("IMCO") »

<sup>2</sup> 1981 No 1747, The Merchant Shipping (Dangerous Goods) Regulations 1981, 3rd Decembre 1981, in : [https://www.legislation.gov.uk/uksi/1981/1747/pdfs/uksi\\_19811747\\_en.pdf](https://www.legislation.gov.uk/uksi/1981/1747/pdfs/uksi_19811747_en.pdf), consulted on June 6, 2021.

<sup>3</sup> 1990 No 2605, The Merchant Shipping (Dangerous Goods and Marine Pollutants) Regulations 1990, 19 th Décembre 1990, in : <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1990/2605/introduction/made>, consulted on June 10, 2021.

<sup>4</sup> 1994 No 3245, The Merchant Shipping (Reporting Requirements for Ships Carrying Dangerous or Polluting Goods) Regulations 1994, 14th Decembre 1994, in : <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1994/3245/introduction/made>, consulted on June 10, 2021.

الشن التجاري أحكام خاصة بمتطلبات الإبلاغ عن السفن التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة؛ وهذه التغييرات تماشت مع التعديلات التي مست القانون الدولي للبضائع الخطرة.

عوداً إلى سنة 1971<sup>1</sup> التي صدر فيها القانون الخاص بنقل البضائع عن طريق البحر<sup>2</sup>، والذي تم بموجبه تطبيق قواعد معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس لسنة 1924، بصيغتها المعدلة بالبرتوكول 23 فبراير لسنة 1968. وهذه الاتفاقية تعد قانون موحد بشأن سندات الشحن، وتحديد حقوق والتزامات كل من الناقل والشاحن في النقل البحري للبضائع، كما أشارت إلى مسؤولية شاحن البضائع الخطرة.

صدر في سنة 1995 قانون الشحن التجاري، وقد كان القانون الذي وحد قوانين الشحن التجاري منذ سنة 1894 وإلى غاية سنة 1994، وبالتالي تم من خلاله جمع كل التشريعات الأخرى المتعلقة بالشحن التجاري<sup>3</sup>.

طراً في سنة 1997 تعديل على أحكام قانون الشحن التجاري لسنة 1995، بحيث أنه تم إدراج أحكام الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، وهذا ما جاء به مضمون المادة 14 من قانون الشحن التجاري لسنة 1997<sup>4</sup>، التي أضافت ضمن الجزء

<sup>1</sup> Section 1 and section 6, 1971 c. 19, Carriage of Goods by Sea Act 1971, 8th April 1971, in : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/> ; consulted on May 23, 2021.

<sup>2</sup> تم بموجب قانون النقل البحري للبضائع لسنة 1971 الغاء قانون خاص بنقل البضائع عن طريق البحر لسنة 1924 ( 1924 c22, the carriage of goods by sea Act 1924. )، وهذا الأخير تزامن إصداره مع اعتماد معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس لسنة 1924 قبل تعديلها بموجب البرتوكول 23 فبراير لسنة 1968.

<sup>3</sup> 1995 C 21, Merchant Shipping Act 1995, 19th July 1995, in <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/introduction>, consulted on June 12, 2021.

<sup>4</sup> 1997 C 28, Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997, 19th March 1997, in : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1997/28/contents>, consulted on June 15, 2021.

السادس المتعلق بمنع التلوث فصلا خامسا تم تخصيصه لنقل البضائع الخطرة والضارة في قانون الشحن التجاري لسنة 1995.

حددت المادة 182/أ<sup>1</sup> من هذا الفصل معنى "الاتفاقية" أنها الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، وتم إدراج ملحق خامس ضمن قانون الشحن التجاري لسنة 1995، يتضمن نص الاتفاقية كاملا.

مما تجدر الإشارة إليه أن القانون الإنجليزي كان من التشريعات التي بادرت في إدماج نصوص الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر لعام 1996 ضمن قانونها الداخلي، بموجب قانون الشحن التجاري لسنة 1997، وذلك كان بعد بمضي سنة فقط من صدور الاتفاقية، وقبل أن يتم تعديلها بموجب برتوكول سنة 2010، رغم أقلية الدول التي انضمت إليها.

استمر قانون الشحن التجاري الانجليزي على ذلك الحال حتى الآن؛ فقد تطورت كثيراً الأحكام التي تتعلق بنقل البضائع الخطرة، بتغير الزمان ليجاري التطورات الحاصلة في ظهور أنواع جديدة من البضائع الخطرة والملوثة، حتى يكون مناسباً ومتماشياً مع هذه الظروف، قصد الاستفادة من هذه البضائع من جهة، ومن جهة أخرى يتم تأمين التعويضات لضحاياها، واستعادة البيئة البحرية والحد من تلويثها.

<sup>1</sup> Article 182/A, « Introductory

(1)In this Chapter, unless the context otherwise requires, "the Convention" means the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 1996.

(2)The text of the Convention, excluding the annexes, is set out in Schedule 5A.

(3)In interpreting the definition of "hazardous and noxious substances" in Article 1, paragraph 5 of the Convention, any reference in that paragraph to a particular convention or code as amended shall be taken to be a reference to that convention or code as amended from time to time (whether before or after the commencement of this Chapter) ».

## ثانيا: في القانون الفرنسي

اعتزمت فرنسا التصديق على الاتفاقيات الدولية التي تنظم النقل البحري للبضائع الخطرة، والتي تسعى إلى مكافحة التلوث ومنع الإضرار بالبيئة البحرية، وعملت على انفاذ الالتزامات القانونية المنصوص عليها في تلك الاتفاقيات، ومن أهم هذه الاتفاقيات؛ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 "SOLAS"<sup>1</sup>، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 "MARPOL"<sup>2</sup>.

سعت فرنسا منذ اعتماد بروتوكول عام 2010 للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرا، إلى التصديق على هذه الاتفاقية وعلى تنفيذها، عندما تم احداث آخر التعديلات في القانون الفرنسي<sup>3</sup>.

في فرنسا؛ تعتبر سنة 2020 هي سنة تنفيذ اتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرا HNS، (بصرف النظر عن التصديق)، بحيث أنه في 24 ديسمبر سنة 2019<sup>4</sup>، تم خلق التزام خاص بإعلان يفرض على متلقي البضائع الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة، وهذا الالتزام

<sup>1</sup> Décret N° 80-369 du 14 mai 1980 portant publication de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ensemble une annexe), faite à Londres le 1er novembre 1974, J.O.R.F du 23 Mai 1980.

<sup>2</sup> Décret N° 83-874 du 27 septembre 1983 portant publication de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble deux protocoles et une annexe) faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite convention (ensemble une annexe) fait à Londres le 17 février 1978, J.O.R.F n°0229 du 2 octobre 1983.

<sup>3</sup> S.A, Mise en Œuvre de la Convention SNPD, Document soumis par la France, 22 octobre 2020, p.1, in : [https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2021/04/IOPC-NOV20-8-2-1\\_f.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2021/04/IOPC-NOV20-8-2-1_f.pdf), consulté le 30/09/ 2021.

<sup>4</sup> Art 137 de la loi N° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, J.O.R.F n°0299 du 26 décembre 2019 Créé Chapitre V : Déclarations liées au transport de marchandises dangereuses par mer (Articles L5435-1 à L5435-3) du code des transports.

يسمح بجمع البيانات اللازمة للتصديق عن الاتفاقية. وقد نظم هذا الالتزام بموجب الأحكام الواردة في قانون النقل الفرنسي<sup>1</sup>.

أحرزت فرنسا مزيداً من التقدم نحو التصديق على بروتوكول HNS لعام 2010 من خلال نشر مرسوم في شهر مايو تضمن مختلف جوانب المتعلقة بتنفيذ الالتزام بالإبلاغ المفروضة على الجهات التي تتلقى مواد ضارة والتي يحتمل أن تكون خطيرة<sup>2</sup>.

قام الوفد الفرنسي في الجلسات التي عقدت في مارس سنة 2021، بتقييم تنفيذ الاتفاقية الدولية HNS وبروتوكولها لعام 2010، وقال أن فرنسا اعتمدت بالفعل

<sup>1</sup> نظم قانون النقل الفرنسي (من خلال المواد من L5435-1، L5435-2، L5435-3) شروط الوفاء بهذا الالتزام وحدد الاجراءات الواجب اتباعها عند خرق هذا الالتزام، وحدد الغرامة المالية الواجب دفعها عن كل يوم تأخير، وأخضع تطبيق أحكام هذا الفصل لمرسوم:

Article L5435- 1 du code des transport, 6<sup>e</sup> édition, Dalloz, 2021 « Toute personne physique ou morale réceptrice, au sens du a du 4 de l'article 1er de la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, adoptée à Londres le 30 avril 2010, de cargaisons donnant lieu à contribution au sens du 10 du même article 1er déclare les quantités reçues pour chaque année civile dans un port, installation portuaire ou terminal français avant le 31 mars de l'année suivante. L'obligation de déclaration prévue au premier alinéa du présent article est réputée satisfaite si un rapport a déjà été fait pour les substances mentionnées à l'article L. 631-4 du code de l'énergie ».

Article L5435- 2 du code des transports, Op.cit ; « En cas de manquement à l'obligation prescrite par l'article L. 5435-1 dans le délai prévu au premier alinéa du même article L. 5435-1, un procès-verbal de manquement est dressé par les agents assermentés désignés par le ministre chargé des transports. Une copie de ce procès-verbal est remise à la personne physique ou morale qui en fait l'objet. Cette personne a accès au dossier et est mise à même de présenter ses observations écrites dans un délai d'un mois à compter de la communication dudit procès-verbal sur les manquements relevés. A la suite de la procédure énoncée au présent article, l'autorité administrative peut prendre une décision motivée ordonnant une astreinte par jour de retard, d'un montant déterminé par arrêté, proportionnel aux contributions dues, d'un montant maximal de 1 500 € ».

Article L5435- 3 du code des transports, Op.cit ; « Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par décret ».

<sup>2</sup> S.A, La France se prépare à ratifier le Protocole SNPD, 01/06/2020, in :

<https://www.hnsconvention.org/fr/activity/france-prepares-for-ratification-of-hns-protocol/>, consulté le 01/10/2021.

في هذا المسعى عمل المشرع الفرنسي على إقرار هذا الالتزام، حيث تم اعتماد المرسوم التنفيذي في 18 مايو سنة 2020 لتحديد عتبات الإبلاغ، تأكيداً لما جاءت به المادتين 18 و19 من الاتفاقية، والملحق الثاني من توجيهات المنظمة البحرية الدولية (IMO) المعتمد في سنة 2013، بحيث أن هذا المرسوم نص في المادة الأولى منه على إنشاء نظام إعلان عبر الإنترنت عن كميات المواد الخطرة والضارة التي يتم تلقيها، وتم أيضاً تسليط عقوبات في حالة الإعلان المتأخر، ابتداء من تاريخ 18 مايو سنة 2020، للمزيد من التفصيل أنظر:

S.A, Mise en Œuvre de la Convention SNPD, Op.cit, p.1.

وأصدرت قانونًا ومرسومًا تنفيذيًا في مايو لسنة 2020 ينظم الالتزام بالإبلاغ من قبل الجهات التي تتلقى المواد الخطرة والضارة في فرنسا، وأضاف هذا الوفد أنه يستعد الآن لإعداد التشريعات اللازمة للتصديق وذلك كخطوة تالية، واعتبر أن التنسيق مع الدول الأخرى أمر حاسم وبالغ الأهمية لابد من القيام به. وقد قدم الوفد الفرنسي أيضا ملاحظة بخصوص تعريف مصطلح "المتلقي" الوارد في الاتفاقية، وذلك لأن إدارته قد تلقت أسئلة كثيرة من مساهمين محتملين فيما يتعلق بهذا الشأن، فلا بد من المزيد من التوضيح حول هذه النقطة<sup>1</sup>.

تُشاطر السلطات الفرنسية الرأي القائل بأن الاتفاقية الدولية HNS ينبغي أن يتم التصديق عليها من قبل أكبر عدد ممكن من الدول، من أجل المساهمة في تحسين السلامة البحرية والتعويض عن الأضرار على أوسع نطاق بشكل عالمي<sup>2</sup>.

أما على المستوى الداخلي، نجد أنه قد صدر في سنة 1966<sup>3</sup>، قانون بشأن عقود الإيجار والنقل البحري، تضمن هذا القانون قواعد عامة حول عقد النقل البحري للبضائع، وسند الشحن، وبين الالتزامات المتبادلة بين الشاحن والناقل البحري المترتبة عن هذا العقد كالتزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للإبحار، كما عالج مسؤولية الشاحن عن دقة وصحة البيانات المدرجة في سند الشحن، وحدد وسائل دفع المسؤولية، وتناول بعض الأحكام التي تتعلق بهذه الدعوى، إلا أنه لم يشر إلى البضائع الخطرة، وقد تعرض هذا القانون لتعديل بعض أحكامه في سنة 1986<sup>4</sup>، وتم إلغائه في سنة 2010<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Organes Directeurs des FIPOL, Compte Rendu des Décisions des Sessions de Mars 2021 de Mars 2021 (tenues du 29 mars au 15 avril 2021), Op.cit, p.24.

<sup>2</sup> S.A, Mise en Œuvre de la Convention SNPD, Op.cit, p.3.

<sup>3</sup> Loi N° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes ; in : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000692464#:~:text=>

<sup>4</sup> Loi N°86-1292 du 23 décembre 1986 modifiant la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, J.O.R.F du 24 décembre 1986.

<sup>5</sup> Ordonnance N° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports ; in : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000022993568/2010-11-04/>

نظم القانون الفرنسي أحكام النقل البحري للبضائع في قانون النقل<sup>1</sup>، بموجب الفصل الثاني الخاص بنقل البضائع الورد بين النصوص التشريعية، وهذا الفصل تم تقسيمه إلى ستة أقسام، تناولت أحكام خاصة بعقد النقل، سند الشحن، تنفيذ العقد ومسؤولية الناقل. كما تم أيضا تخصيص فصل آخر في الجزء الخاص بالنصوص التنظيمية لقانون النقل نجد أنه قد نظم النقل البحري للبضائع الخطرة<sup>2</sup>.

كما سن المشرع الفرنسي أحكاما قانونية أخرى، كان الهدف منها تحديد العقوبات السالبة للحرية إضافة إلى الغرامات المالية، والتي تتمحور في حال عدم احترام قواعد المناولة أو إعادة الشحن أو التداول أو الإيداع أو التخزين المطبقة على البضائع الخطرة، والتي تحددها اللوائح العامة أو اللوائح المحلية المعتمدة لتطبيقها؛ وكذا في حال شحن بضائع خطرة دون الإفصاح عن طبيعتها لمالك السفينة أو الربان أو وكيل

---

<sup>1</sup> من القوانين العربية التي عالجت مسألة النقل البحري للبضائع ضمن قانون النقل، نذكر على سبيل المثال القانون العراقي، الذي نظمه بموجب قانون رقم 80 لسنة 1983، مؤرخ في 28 يوليو سنة 1983، المتضمن قانون النقل، الوقائع العراقية عدد 2953، صادر في أغسطس سنة 1983. وعلى عكس من ذلك نجد أن المشرع الجزائري قد نظم النقل البحري للبضائع بموجب أحكام القانون البحري؛ ومن القوانين العربية التي سارت مساره نذكر على سبيل المثال كما فعل المشرع القطري بموجب قانون رقم 15 لسنة 1980 بإصدار القانون البحري، صادر في 29 أكتوبر سنة 1980، ج.ر عدد 12، صادر في 01 يناير سنة 1980؛

غير أن أغلب الدول العربية نظمت هذا النوع من النقل في قانون التجارة البحرية، فنجد أن المشرع مصري قد نظمه بموجب قانون رقم 8 لسنة 1990، صدر في 21 أبريل سنة 1990، بإصدار قانون التجارة البحري، ج ر عدد 18، في 3 مايو سنة 1990؛ أما عن المشرع السوري فقد تطرق لذلك في قانون رقم 46 لسنة 2006، مؤرخ في 19 نوفمبر سنة 2006، بشأن القانون التجاري البحري؛ منشور على الموقع الإلكتروني:

<http://sia.gov.sy/cdmap/data/laws/trans46-2006.pdf>؛

أما عن المشرع الكويتي فقد عالج ذلك بموجب مرسوم بالقانون رقم 28 لسنة 1980 بإصدار قانون التجارة البحرية، الصادر في 18 مايو سنة 1980، ج.ر عدد 1305، صادر 15 يونيو سنة 1980.

في حين المشرع التونسي تطرق لذلك في الباب الثالث المعنون بمسؤولية المجهز وتحديدها عند نقل البضاعة بوثيقة الشحن، قانون عدد 13 لسنة 1962، مؤرخ في 24 أبريل سنة 1962، يتعلق بإدراج مجلة التجارة البحرية، الرائد الرسمي لجمهورية التونسية عدد 22، صادر 27 أبريل و4 مايو سنة 1962.

<sup>2</sup> code des transport, Op.cit .

السفينة أو وكيل الشحن، ولم يتم لصق لافتات أو علامات التي تحددها اللوائح على معدات التغليف أو النقل<sup>1</sup>.

صدر في عام 1984 مرسوم يتعلق بشهادات السلامة والأمن، وشهادة منع التلوث، والتي تعتبر من الشهادات الضرورية الواجب توافرها على متن السفينة، وتضمن أحكام تتعلق بعمليات تفتيش السفن، هذا المرسوم أشار من خلال المادة الأولى<sup>2</sup> منه إلى مفاهيم بعض المصطلحات من بينها البضائع الخطرة، فنجد أنه حدد مفهوم هذه الأخيرة من خلال الاستعانة بالفصل السابع من اتفاقية SOLAS.

أنشأ في سنة 2000 نظام متعلق بنقل ومناولة البضائع الخطرة في الموانئ البحرية<sup>3</sup>، هذا النظام حدد المبادئ المعمول بها للتعامل مع أصناف البضائع

<sup>1</sup> EXP L'Article L5336-17 de code des transports, Op.cit.

<sup>2</sup> Article 1 paragraphe 25 « Marchandise dangereuse : toute marchandise définie comme dangereuse au sens du chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, telle que modifiée. », de Décret N°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires, Modifié par Décret N° 2020-1808 du 30 décembre 2020, J.O.R.F n°0316 du 31 décembre 2020- art 2.

<sup>3</sup> Arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, J.O.R.F n°209 du 9 septembre 2000.

واللافت للانتباه في هذا الصدد أن القانون الكندي قد نظم نقل البضائع الخطرة بطريقة شاملة لمختلف الجوانب المتعلقة بتنظيم نقل البضائع التي لها طبيعة خطيرة، فقد وضع هذا القانون لزيادة الأمن بشأن نقل البضائع الخطرة، تناول قواعد ومعايير السلامة والإرشاد الواجب إتباعها عند شحن البضائع الخطرة، وتطرق للمسؤولية الشخصية الناجمة عن نقل البضائع الخطرة، في حال وقوع أضرار تمس بالأشخاص والممتلكات والبيئة، وكما تطرق للأحكام المتعلقة بالمنازعات القانونية الناشئة عن نقلها، إلا أن تطبيق أحكام هذا القانون لا يقتصر فقط على النقل البحري؛ راجع في ذلك:

L.C 1992, CH 34, loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, sanctionnée le 23 juin 1992, Dernière modification le 28 août 2019, in : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/page-1.html>, consulté le 3/07/2021.

الخطرة، ووضع القيود وحدد شروط الشحن الخاصة بكل صنف والأحكام المتعلقة بمنع التلوث ومكافحته، وقد تعرض هذا النظام لعدة تعديلات<sup>1</sup>، نجد آخرها في سنة 2021<sup>2</sup>.

عَيَّن هذا النظام في الفصل الأول منه، والمتعلق بالأحكام العامة، البضائع التي تدخل تحت مفهوم البضائع الخطرة، من خلال ما ورد في القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة **IMDG code**، والمدونة الدولية للقواعد المتعلقة ببناء وتجهيز السفن الناقلة للمواد الكيميائية الخطرة السائبة في صيغتها المعدلة والمسماة باختصار "مدونة IBC"، والمدونة الدولية للقواعد المتعلقة ببناء وتجهيز السفن الناقلة للغازات المميعة السائبة في صيغتها المعدلة، والمسماة باختصار "مدونة IGC"، والمدونة البحرية الدولية للبضائع الصلبة السائبة في صيغتها المعدلة، والمسماة باختصار "مدونة IMSBC"<sup>3</sup>.

كما نشر في نفس التاريخ الذي نشر فيه آخر تعديل للنظام المتعلق بنقل ومناولة البضائع الخطرة في الموانئ البحرية، مرسوم<sup>4</sup> أنشأ بموجبه لجنة فرعية دائمة داخل

<sup>1</sup> كانت هذه التعديلات يمكن القول أنها بصفة مستمرة، خلال السنوات 2001، 2002، 2004، 2006، 2007،

2009، 2010، 2016، 2018، 2020، هذا ما يظهر الأهمية التي يحظى بها نقل البضائع الخطرة بحرا.

<sup>2</sup> Arrêté du 28 mai 2021 modifiant le règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, J.O.R.F n°0124 du 30 Mai 2021.

<sup>3</sup> 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 IGC lorsque transportés en vrac. - Les matières solides appartenant au groupe B du Code IMSBC lorsque transportées en vrac ».

وهذا التحديد جاء على سبيل الحصر لا على سبيل المثال، مثلما حددها المشرع الجزائري، في الفقرة الأولى من المادة الرابعة من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>4</sup> Sous le Décret N° 2021-679 du 28 mai 2021 portant création au sein du Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques d'une sous-commission permanente chargée des questions de transport de matières dangereuses, J.O.R.F n°0124 du 30 mai 2021.

المجلس الأعلى للوقاية من المخاطر التكنولوجية<sup>1</sup>، بحيث تم تشكيل أعضائها وتكليفهم بالمسائل المتعلقة بنقل المواد الخطرة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> في هذا الصدد نجد أن قانون البيئة الفرنسي تطرق إلى مهام المسندة للمجلس الأعلى للوقاية من المخاطر التكنولوجية، وكان من بينها دراسة أي مشروع تنظيمي يتعلق بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر؛ راجع في ذلك:

Article D510-1 Code de l'environnement, 25<sup>e</sup> édition, Dalloz, 2022.

<sup>2</sup> ومما تجدر الإشارة إليه أنه في عام 1941 قد أنشأت هيئة المسؤولة عن تطبيق ومراجعة اللوائح المطبقة على نقل المواد الخطرة والمعدية؛ راجع في ذلك:

Décret du 27 février 1941 commission du transport des matières dangereuses, J.O.R.F du 21 mars 1941, Abrogé par Article 6 de Décret N°95-1029 du 13 septembre 1995 relatif à la commission interministérielle du transport des matières dangereuses ; « Le décret du 27 février 1941 instituant une commission chargée de l'application et de la révision des règlements applicables au transport des matières dangereuses et infectées est abrogé ».in :

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000371360>

تم في سنة 1995 إلغاء المرسوم الصادر في 27 فبراير سنة 1941، وتم إنشاء لجنة مشتركة بين الوزارات لنقل المواد الخطرة لمساعدة المسؤولين عن النقل والموانئ البحرية التجارية، هذه الهيئة تبدي رأيها في جميع الحالات التي يتطلب فيها القانون واللوائح ذلك، ويجوز استشارتها في أي موضوع آخر يرى من الضروري عرضه عليها فيما يتعلق بالنقل البحري للبضائع الخطرة، ومناولتها في الموانئ البحرية؛ راجع في ذلك:

Article 1 de Décret N°95-1029 du 13 septembre 1995 relatif à la commission interministérielle du transport des matières dangereuses : « Le décret du 27 février 1941 instituant une commission chargée de l'application et de la révision des règlements applicables au transport des matières dangereuses et infectées est abrogé ». Abrogé par - art. 8 de Décret N° 2014-530 du 22 mai 2014 relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports (Décrets en Conseil d'Etat et décrets simples), J.O.R.F n°0122 du 27 mai 2014.

وبموجب التعديل الأخير الذي طرأ على النظام المتعلق بنقل ومناولة البضائع الخطرة في الموانئ البحرية في سنة 2021، تم استبدال عبارة "الهيئة الوزارية لنقل المواد الخطرة" بعبارة "المجلس الأعلى للوقاية من المخاطر التكنولوجية"؛ راجع في ذلك:

Article 2 de Arrêté du 28 mai 2021, modifiant le règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, op.cit.

## المبحث الثاني

### شروط نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر في ظل القوانين الدولية والداخلية

يقتد النقل البحري للبضائع الخطرة بشروط معينة، تتغير باختلاف مراحل تنفيذ عقد النقل المبرم بين شاحن هذه البضائع وناقلها، وكون هذه البضائع ذات خواص خطيرة فهي تفرض شروط أكثر صرامة<sup>1</sup> مقارنة مع نقل البضائع العادية، والقصد من إحكام هذه شروط هو توقي الأضرار والخسائر المحتمل وقوعها أثناء القيام بعملية نقلها، وضمان سلامة الرحلة البحرية، وتأمين الأرواح والأموال من خطر هذه البضائع.

<sup>1</sup> يتطلب القانون الجزائري أن يتوافق النقل البحري للبضائع الخطرة، مع ما قضت به الأحكام القانونية الآتية:

- نص المادة 801-1 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ التي نصت على أنه: "يخضع نقل البضائع الخطيرة بحرا يخضع للقواعد البحرية الدولية المحددة في هذا المجال؛"

- نص المادة 21 من المرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر؛ التي نصت على أنه "يحدد النظام الخاص بكل ميناء شروط تطبيق الأحكام والقواعد المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر وفي هذا المرسوم في مجال مكوث البضائع الخطرة وعبورها ونقلها ومناولتها في المناطق المينائية؛"

- نص المادة 7 من نفس المرسوم؛ التي نصت على أنه: "يخضع نقل البضائع الخطرة بحرا لشروط خاصة، مع مراعاة الصنف الذي تنتمي إليه، ووفقا لخصائصها الخاصة وكذا طبيعة الخطرة الذي تشكله؛"

- نص المادة 14 من نفس المرسوم؛ التي نصت على أنه "يجب أن يتم نقل النفايات الخطرة بحرا، طبقاً لأحكام اتفاقية بازل بشأن مراقبة نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود والمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة؛"

- نص المادة 15 من نفس المرسوم؛ التي نصت على أنه "أن يتم نقل المواد الضارة بحراً، طبقاً لأحكام الملحق الثالث من اتفاقية ماريول 73/78 والمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة؛"

كما يتم الاعتماد المدونات الدولية على حسب شكل أو نوع أو صنف البضاعة الخطرة، فهذه المدونات تناولت هذه المسألة بنوع من التفصيل والتنظيم، فنجد "مدونة IMDG" خاصة بنقل البضائع الخطرة في عبوات؛ "مدونة IMSBC" خاصة بنقل البضائع الصلبة السائبة؛ المصنّف الدولي INF لقواعد سلامة نقل الوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات ذات الإشعاع القوي في الطرود على متن السفن؛ راجع في ذلك المادة الفقرة الأولى من المادة الرابعة من نفس المرسوم.

يتحقق نجاح عملية نقل البضائع الخطرة بإتباع القواعد ذات الطابع الدولي، والتي توضح بالتفصيل كيفية التعامل معها، وهذه الشروط يلتزم بها أصحاب البضائع أولاً، فيجب عليهم تقديم كافة البيانات التي تتعلق بها قبل إبرام عقد النقل، باعتبار أنهم على علم كافي بكل ما يخص هذه البضائع، وقبل تسليمها إلى الناقل يتوجب عليهم تهيئتها بطريقة تتناسب مع طبيعتها الخطرة (المطلب الأول)

تحصيل أجرة النقل؛ هي الدافع وراء إبرام الناقل البحري لعقد النقل مع شاحن البضائع الخطرة، وإن جني هذه المنفعة يتحقق من قيامه بعملية نقلها سالمة إلى المكان المتفق عليه في العقد، فعليه التقيد بالشروط والمعايير الدولية، خلال جميع مراحل تنفيذ العقد، الذي ينتهي بتسليمه هذه البضائع إلى أصحابها (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول: الشروط التي تقع على عاتق شاحن البضائع الخطرة

يحدث أحيانا كثيرة أن يصاب بالضرر من يتعامل مع البضائع الخطرة، ويرجع ذلك إلى سوء تعامله معها على غير الوجه الصحيح لجهله بخصائص البضاعة، وطبيعتها الخطرة، وهذا ما يفرض على الشاحن توفير المعلومات الضرورية المتعلقة بهذه البضائع، وتمييزها بعلامات تحدد النوع والصف الذي تنتمي إليه (الفرع الأول).

بما أن هذه الحمولات تقطع بها السفن البحار لمسافات بعيدة فإن هذا يستدعي تجهيزها على أكمل وجه، لتكون قادرة على مجابهة الظروف الخارجية المحيطة بها طيلة الرحلة البحرية، ولتسهيل مناولتها في الموانئ (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول:

##### توفير المعلومات الضرورية المتعلقة بالبضاعة الخطرة ووضع العلامات عليها

لابد على شاحن البضائع الخطرة أن يقدم كل المعلومات الضرورية التي يتطلبها القانون لنقل هذه البضائع، وعليه أن يقوم بذلك قبل إقدام الناقل على عملية النقل، فهذه المعلومات تتحكم في نجاح هذه العملية، فيجب عليه أن يصف هذه البضاعة

وصفاً دقيقاً يبرز من خلاله طبيعتها الخطرة والضارة وما يكتنفها من مخاطر (أولاً)، ولا يكتمل واجبه بالإعلام إلا بوضع العلامات على هذه البضائع التي تحمل التسمية الخاصة بها، والتي تمكن الناقل البحري من التعرف على الطبيعة الخطرة والضارة التي تنطوي عليها هذه البضائع (ثانياً).

### أولاً : توفير المعلومات الضرورية المتعلقة بالبضاعة الخطرة

يقع على عاتق شاحن البضائع التزام بالإبلاغ عن طبيعة البضائع التي هو مقبل على إرسالها، وذلك من خلال توفير كل المعلومات الضرورية عن البضاعة الخطرة؛ وهذه الأخيرة هي عبارة عن كل مادة بسبب خصائصها الفيزيائية والكيميائية، تلحق أضراراً بالإنسان، الممتلكات والبيئة<sup>1</sup>.

اشتراطت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر، أن يتم استخدام الاسم التقني الصحيح فقط، ولم تسمح باستخدام الأسماء التجارية، عند تسمية البضائع في جميع المستندات المتعلقة بنقل البضائع الخطرة في شكل صلب سائب<sup>2</sup>، كما اشتراطت هذه الاتفاقية في خصوص البضائع المنقولة في شكل معبأ، أن يتم التصريح بالمعلومات المتعلقة بهذا النوع من البضائع، وفقاً لما تقتضيه الأحكام ذات الصلة مع المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة، ويجب أن تكون هذه المعلومات متاحة للشخص أو الهيئة التي تعينها سلطة دولة الميناء<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> YACHBA Khadidja, Vers une contribution dans le transport maritime de marchandises : optimisation de placement des conteneurs dans un port maritime, thèse en vue d'obtenir le grade de docteur, spécialité informatique, Laboratoire d'Informatique (LIO), Université Ahmed Ben Bella d'Oran, 2017, p.15.

<sup>2</sup> See : Regulation 7-2 Documents, Part A-1 - Carriage of Dangerous Goods in Solid Form in Bulk, chapitre VI.-carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea 2020 consolidated edition, Op.cit ; « In all documents relating to the carriage of dangerous goods in solid form in bulk by sea, the bulk cargo shipping name of the goods shall be used (trade names alone shall not be used)».

<sup>3</sup> See : Regulation 4/1 Documents, Part A -Carriage of Dangerous Goods in Packaged Form, chapitre VI.-carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea 2020 consolidated edition, Op.ct ; « Transport information relating to the carriage of dangerous goods in packaged form and the container/vehicle packing certificate shall be in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code and shall be made available to the person or organization designated by the port State authority »

اقتضت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL هي الأخرى هذا الشرط، بحيث أنها اشترطت أن يتم تحديد الاسم التقني الصحيح للمادة في جميع الوثائق المتعلقة بنقل المواد الضارة عن طريق البحر، ولم تسمح باستخدام الاسم التجاري فقط، واشترطت إضافة عبارة الملوث البحري، على غلاف البضائع التي تؤثر على البيئة<sup>1</sup>، كما تطلبت هذه الاتفاقية أن تحمل العبوات التي تحتوي على مادة ضارة علامة تكون محددة باسمها التقني الدقيق الصحيح<sup>2</sup>.

تشكل هذه المواد خطراً على سلامة الأشخاص والبضائع، ويرجع الجانب الخطير لهذه المنتجات إلى عدة أسباب، على وجه الخصوص طبيعة تكوينها أو خصائص التعبئة والتخزين والتحميل والنقل والتفريغ، تفرض خصوصية هذه المنتجات الامتثال للوائح الصارمة التي تهدف إلى التخفيف من مخاطر حدوث الحوادث الناجمة عن التعامل السيئ معها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> See : Regulation 4/1, Documentation, annex III -regulation for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged forms, International Convention For the Prevention of Pollution From Ships(MARPOL) ; « In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of each such substance shall be used (trade names alone shall not be used) and the substance further identified by the addition of the words "MARINE POLLUTANT ».

<sup>2</sup> See : Regulation 3/1 - Marking and labelling, annex III -regulation for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged forms, International Convention For the Prevention of Pollution From Ships(MARPOL) ; « Packages containing a harmful substance shall be durably marked with the correct technical name (trade names alone shall not be used)... ».

<sup>3</sup> MEHDI Najib, Gestion des risques liés au transport des matières dangereuses, thèse en vue d'obtenir le grade de docteur, Spécialité Informatique, Option Intelligence artificielle, l'Université du Havre, France, 2014, p.24.

في هذا الصدد تجدر الإشارة إلى قضية Micada Compania SA v Texim، التي وقعت أحداثها في سنة 1968 أين تم تأجير سفينة، لنقل خام الحديد والذي تم شحنه مركزاً، هذا النوع من الشحنات يتطلب معاملة خاصة عند القيام بعملية نقله، لأنها تتأثر بوجود الرطوبة وإن تجنب مثل هذا العامل أو منعه قدر الإمكان يوفر الحماية للحديد، وهذا ما يتطلب تركيب ألواح مقاومة للرطوبة، وفي هذه الشحنة لم يتم تركيبها وهذا ما جعل تركيز خام الحديد خطراً، وعليه في مثل هذه الظروف التي رافقت عملية النقل اعتبرت المحكمة هذه الشحنة خطيرة، وتمثل الخطر في حقيقة أن الشحنة كانت مختلفة جذرياً عن ما تبدو عليه؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

GIRVIN Stephen, Carriage of goods by sea, second edition, Oxford University Press, New york, 2011, pp. 314 et 315.

يوجد في الواقع مواد كثيرة تختلف أشكالها تدخل تحت بند البضائع الخطرة<sup>1</sup>، والتي تشحن على متن السفن ليتم نقلها عبر البحر؛ على سبيل المثال هناك حمض الكريوليك، الذي يحدث صدأ وهو سام، وإذا تم امتصاصه من خلال الجلد يكون مهلك، ويجب الحرص عند تداوله من أن تكون الطرود المكسورة<sup>2</sup>.

نذكر أيضا حمض الهيدروكلوريك وهو خطر، ومسبب للصدأ ويمكن أن يتلف الخشب أو المعادن؛ وحمض النتريك وهو خطر جداً، ومسبب للصدأ ويخرج أبخرة سامة لو ارتفعت حرارته؛ وحمض الكبريت وهو خطر جداً، ومسبب للصدأ إذا مزج بالماء يخرج حرارة شديدة، ولهذا يمنع شحنه مع أي مادة قابلة للاشتعال أو أن تكون قريبة منه؛ ومحلول الامونيا هو غير قابل للاشتعال ولكن أبخرته خانقة<sup>3</sup>.

تتميز المواد الخطرة بالعديد من الخصائص المعقدة ذات الطبيعة المتغيرة، لذلك لا يمكن الإدعاء بإمكانية تصنيفها بطريقة حاسمة في عدد من المجموعات أو الأنواع الجامعة المانعة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS اعتبرت البضائع الخطرة المعبأة أنها المواد والأشياء التي تشملها المدونة الدولية للبحرية للبضائع الخطرة IMDG code؛ راجع في ذلك:

Regulation 1/2 Definitions, Part A -Carriage of Dangerous Goods in Packaged Form, chapitre VI.- carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea2020 consolidated edition ; « Dangerous goods mean the substances, materials and articles covered by the IMDG Code »

كما قد تكون البضائع الخطرة في الشكل الصلب السائب؛ وهي أي مواد عدا السوائل أو الغازات، تتكون من مزيج من الجسيمات والحبيبات المتجانسة في تكوينها، والتي يتم تحميلها مباشرة دون تعبئتها أو تغليفها، مما يعني أنه يتم تحميلها بدون أي شكل من أشكال الاحتواء، وتشملها أحكام المدونة الدولية للبحرية للبضائع الخطرة؛ راجع في ذلك: Regulation 7 Definitions, Part A-1 - Carriage of Dangerous Goods in Solid Form in Bulk, chapitre VI.- carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea2020 consolidated edition ; « Dangerous goods in solid form in bulk means any material, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material, generally uniform in composition, which is covered by the IMDG Code and is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment, and includes such materials loaded in a barge on a barge-carrying ship ».

<sup>2</sup> حسن طاهر، السفينة صيانة وبضاعة، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 327.

<sup>3</sup> نفس المرجع.

<sup>4</sup> خالد السيد متولي محمد، ماهية المواد والنفايات الخطرة في القانون المصري، دراسة مقارنة، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 63، الجمعية المصرية للقانون الدولي، مصر، 2007، ص.ص 133 و134.

من الممكن أن تنتمي ذات البضاعة إلى أنواع وتقسيمات مختلفة في ذات الوقت بسبب أنها من الممكن أن تنتقل من صنف إلى صنف آخر، كتحول النفايات الخطرة الصلبة إلى الحالة السائلة أو الغازية، أو لأن تكوينها الذاتي يشمل على عناصر وخصائص من شأنها أن تدخل في أكثر من صنف أو نوع<sup>1</sup>، ولتحديد الاسم التقني لها، يتطلب الأمر المرور بمراحل، تختلف باختلاف الصنف الذي تنتمي إليه<sup>2</sup>.

تجد كل مادة من المواد الخطرة أو الضارة، مكان لها تحت أي صنف من الأصناف التسعة للبضائع الخطرة<sup>3</sup>، غير أن هذا التصنيف يتصف بالمرونة، بحيث

<sup>1</sup> خالد السيد متولي محمد، المرجع السابق، ص 134.

<sup>2</sup> لتحديد الاسم التقني للمادة الخطرة لا بد من الاستناد على تقسيم الأصناف والتوافق المناسب، سنوضح ذلك من خلال المخطط إجراءات تصنيف مادة أو بضاعة متفجرة؛ أنظر في ذلك الملحق رقم 05.

<sup>3</sup> تعتبر البضائع خطرة؛ إذا كانت متفجرة أو قابلة للاشتعال أو مشعة أو سامة أو مؤكسدة أو آكلة...، وعلى أي حال تقسم أصناف البضائع الخطرة بالتفصيل التالي: **الصنف الأول:** المواد والأشياء المتفجرة، مقسم إلى ستة أقسام؛ القسم 1.1 يشمل المواد والأشياء التي تشكل خطر الانفجار الشامل؛ والقسم 2.1 يتعلق بالمواد والأشياء التي تشكل خطر الإسقاط دون أن تشكل خطر الانفجار الشامل؛ والقسم 3.1 خاص بالمواد والأشياء التي تشكل خطر الحريق مع خطر طفيف من عصف الانفجار أو الإسقاط أو كليهما، دون أن تشكل خطر الانفجار الشامل؛ والقسم 4.1 نظم المواد والأشياء التي لا تشكل خطر كبيراً؛ أما القسم 5.1 يتعلق بالمواد الحساسة جداً التي تشكل خطر الانفجار؛ وأخيراً القسم 6.1 يتعلق بالمواد غير الحساسة للغاية، التي لا تشكل خطر الانفجار الشامل؛ - **الصنف الثاني** جاء تحت عنوان الغاز، وتضمن الصنف 1.2: الغازات القابلة للاحتراق؛ الصنف 2.2: الغازات غير القابلة للاحتراق غير سام؛ الصنف 3.2: الغازات السامة؛ - **الصنف الثالث** خاص بالسوائل القابلة للاحتراق؛ - **الصنف الرابع** المعنون بالمواد الصلبة القابلة للاحتراق والمواد التي تشتعل تلقائياً والمواد التي تصدر غازات قابلة للاحتراق عند احتكاكها بالهواء؛ إلى الصنف 1.4: المواد الصلبة القابلة للاحتراق، والمواد ذاتية التفاعل والمواد المتفجرة غير الحساسة؛ الصنف 2.4: المواد التي تشتعل تلقائياً؛ الصنف 3.4: المواد التي تصدر غازات قابلة للاحتراق عند احتكاكها؛ - **الصنف الخامس:** المواد المحرقة وفوق أكسدية العضوية؛ الصنف 1.5: المواد المحرقة؛ الصنف 2.5: المواد فوق أكسدية العضوية. - **الصنف السادس:** المواد السامة والمواد المعدية؛ الصنف 1.6: المواد السامة؛ الصنف 2.6: المواد المعدية. - **الصنف السابع** فهو خاص بالمواد المشعة؛ **والصنف الثامن** خصص للمواد القارضة؛ وأخيراً **الصنف التاسع** يشمل مواد والأشياء المتنوعة.

ورد هذا التصنيف في نص المادة الخامسة من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر؛ وذلك استناداً لما جاء في كل من المدونة البحرية الدولية والاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار؛ راجع في ذلك:

- Amendement 38-16, Op.cit, p.61;

- Régulation 2, chapitre VI.-carriage of grain and dangerous goods, Chapter VII. carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Op.cit.

يمكن إدراج أنواع جديدة من مواد الخطرة أو الضارة، مع كل تحديث يطرأ على المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة الذي يتم تعديله كل سنتين بصفة دورية.

يجدر بشاحن البضائع الخطرة أن يقدم المعلومات الصادقة عن البضاعة المراد شحنها، فستيلزم أن تكون بياناته المدرجة في سند الشحن سليمة ودقيقة، مع ذكر الاسم التقني للبضائع، ليكون تحديده لها تحديداً دقيقاً، وعليه إبلاغ الناقل بذلك.

مما يجدر الإشارة إليه هو الحالة التي تكون البضائع التي يرسلها المرسل بضائع ذات طبيعة محفوفة بالمخاطر ولكنها غير مدرجة في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة أو القائمة الوطنية للبضائع الخطرة، في هذه الحالة يجب على المرسل تقديم جميع المستندات الصادرة عن المؤسسات المنتجة ذات الصلة، والتي تشير إلى الخصائص الخطرة أو الضارة للبضائع، وتدابير الحماية الواجب اتخاذها<sup>1</sup>.

إن واجب الإعلام أو الإخطار عن الطبيعة الخطرة للبضائع المفروض على الشاحن؛ هو واجب مطلق، ففي حال وقوع الضرر بسبب عدم تصريحه بالطبيعة الخطرة للبضاعة، فليس له حق الدفاع عن نفسه بأنه لم يكن على علم بالخطر الذي يكتنف بضائعه<sup>2</sup>، وهذا الواجب قد فرضته عليه الاتفاقية الدولية والقوانين الداخلية؛ بحيث أن اتفاقية هامبورغ<sup>3</sup> ألزمت شاحن البضائع الخطرة بأن يخطر عن صفتها، عند تسليمها إلى الناقل الفعلي، وإذا اقتضى الأمر بالاحتياطات الواجب اتخاذها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> HUIMIN Tian, MRANE Idris Khan, YEn-CHIANG Chang, Maritime traffic law of the People's Republic of China and its implications in international law, Marine Policy, Elsevier, Vol 151, May 2023, p.4.

<sup>2</sup> KACI Arun, The law of carriage of goods by sea, Spriger, Singapore, 2021, p.364.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 2/13 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>4</sup> في هذا المعنى سارت التشريعات الآتية : التشريع المصري في المادة 205 في الفقرة الثانية من قانون رقم 8 لسنة 1990، السالف الذكر؛ التي نصت على أنه "إذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للاحتراق أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بيانا على البضاعة التحذير من خطورتها، وبيانا بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً". والتشريع العراقي في المادة 62 الفقرة الأولى من قانون رقم 80 لسنة 1983، السالف الذكر؛ التي نصت على أنه "يجب على المرسل التزاماً بأن يخبر الناقل عند تسليمه البضاعة بطبيعتها الخطرة، وكذلك عليه أن يخبره ويعلمه بالاحتياطات الواجب اتخاذها".

أما عن اتفاقية بروكسل<sup>1</sup> فقد جاء فيها أن البضائع القابلة للاحتراق أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الربان 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.

إذا تعرضت السفينة التي على متنها هذه البضائع أو الأشخاص أو البضائع الأخرى للخطر، يكون للناقل البحري كامل السلطة التقديرية في تفرغ البضائع أو تدميرها أو جعلها غير ضارة، وسيكون مسؤولاً فقط عن العوارية العامة؛ ولكن هذا نص كان محل جدل؛ بحيث أن الدول النامية رفضت السلطة التقديرية للناقل في التصرف في البضائع، وتم تقديم اقتراح تعديل لاهاي لتقييد هذه السلطة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Article 4/6 **Convention** pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit ; « Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu ».

تقابلها في القانون الجزائري نص المادة 778 من امر رقم 76-80، السالف الذكر؛ وفي القانون المصري نص المادة 209 من قانون رقم 8 لسنة 1990، السالف الذكر؛ وفي القانون القطري نص المادة 149 من قانون رقم 15 لسنة 1980، السالف الذكر.

<sup>2</sup> SWEENEY Joseph C, «The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea», (Part V), Journal of Maritime Law and Commerce, Vol 8, N° 2, january 1977, p171.

كما تنص اتفاقية روتردام<sup>1</sup>، على هذا الالتزام بقولها أنه عندما تكون البضائع أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها خطرا، على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ.

عليه؛ يتحقق الالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة في كنف اتفاقية روتردام متى تم إعلام الناقل أو الطرف المنفذ بطبيعتها الخطرة، وفي هذا الشأن اعتبرت اتفاقية بروكسل أن الشاحن قد نفذ التزامه متى أعلم الناقل أو الريان أو وكيل الناقل، بينما حصرت اتفاقية هامبورغ النطاق الشخصي لهذا الالتزام في صفة الناقل الفعلي. حتى يتم الإعلام على أكمل وجه اشترطت بعض الاتفاقيات أن يعلمه بالاحتياطات الواجب اتخاذها عند الاقتضاء، وكيفية الوقاية من أخطار البضائع إذا كان ذلك مستطاعا، مثلما فعلت قواعد هامبورغ وبعض التشريعات كالتشريع المصري، والتشريع العراقي.

اختلفت صياغة محتوى نصوص الاتفاقيات الدولية والقوانين المقارنة في شأن توفير المعلومات الخاصة بطبيعة البضاعة، إلا أنها جعلته التزام مفروضا على شاحن البضائع الخطرة، واعتبروه الالتزام الرئيسي الذي يبني على أساسه قبول أو رفض عملية النقل البحري، وتجنب مخاطر البضائع، وإتمام عملية النقل البحري بكل أمان. إن هذا النوع من النقل مرهون بموافقة الناقل على هذه المخاطر، وبالتالي لا عليه من التجهز لمجابهة هذه الأخطار باتخاذ العناية اللازمة، أما في الحالة التي لا يتحقق فيها علم الناقل البحري بالخصائص الخطرة التي تتصف بها البضائع، يكون عقد النقل المبرم بينه وبين الشاحن معدوماً على الإطلاق<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> في المادة 32/أ من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> TODD Paul, Principles of the carriage of goods by sea, Routledge, London and New York, 2016, p.77.

هناك اتجاه تشريعي وردت فيه نصوص قانونية خاطبت الشاحن بضرورة توفير المعلومات الضرورية المتعلقة بخطورة البضاعة بصيغة صريحة ومباشرة، مثل قواعد هامبورغ وقواعد روتردام والتشريعات الداخلية التي تبعتهم، وهناك اتجاه تشريعي آخر وردت فيه نصوص قانونية يمكن استخلاص منها ضمناً أن هناك التزام يقع على عاتق الشاحن بإعلام الناقل البحري عن طبيعة البضاعة الخطرة قبل شحنها، كمعاهدة بروكسل والتشريعات التي تأثرت بها، ومنهم التشريع البحري الجزائري.

كما فرض القانون الإنجليزي<sup>1</sup>؛ هو الآخر على الشاحن التزام تعاقدي ضمني، بحيث أنه لا يسمح شحن البضائع الخطرة دون إخطار الناقل أولاً بخصائصها، لإعطاء الناقل فرصة لرفض الشحنة أو لاتخاذ الاحتياطات الكافية لنقلها<sup>2</sup>.

من البديهي أن يتم وصف البضائع وصفا صحيحا، فإذا نشب حريق على متن السفينة أثناء الرحلة البحرية، يقوم طاقم السفينة باتخاذ الإجراءات الفورية لإنقاذ السفينة وحمولتها، دون انتظار مساعدة من المطافئ<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> تضمن قانون الشحن التجاري لسنة 1995 حكماً يقضي أنه في حال ارسال أو نقل بضائع خطرة، أو في حال محاولة ارسال أو نقلها على متن سفينة سواء كانت تابعة للمملكة المتحدة أم لا- (أ) دون أن يتم وضع علامة عليها كما تتطلبها لوائح السلامة؛ (ب) دون تقديم مثل هذا الإخطار كما هو مطلوب بموجب لوائح السلامة؛ (ج) تحت وصف خاطئ للمرسل أو الناقل. يجوز للمحكمة المختصة أن تعلن مصادرة البضائع أو أي طرد أو وعاء تحوي عليه؛ هذا ما قضى به نص المادة 87 منه :

Section 87 ; 1995 C21, Op.cit ; « Provisions supplementary to section 85: dangerous goods.

(1)Where any dangerous goods have been sent or carried, or attempted to be sent or carried, on board any ship, whether or not a United Kingdom ship—

(a)without being marked as required by safety regulations,

(b)without such notice having been given as is required by safety regulations,

(c)under a false description, or

(d)with a false description of their sender or carrier,

any court having Admiralty jurisdiction may declare the goods, and any package or receptacle in which they are contained, to be forfeited ».

<sup>2</sup> CHANG Lu, Op.cit, p.46.

<sup>3</sup> DELEBECQUE Philippe, La loi sur l'économie bleue Un flot plein d'avenir - sur le statut des drones maritimes - au sein d'une mer de mesures disparates, Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime, N° 41 - Automne 2016, Paris, p.4.

يقوم الناقل بأداء التزامه بناء على المعلومات التي يدلي بها الشاحن في تفاصيل العقد، وإن عدم دقة هذه المعلومات يتسبب في إساءة التعامل مع الشحنة<sup>1</sup>، ويمكن أن يؤدي سوء التعامل معها أثناء عملية النقل إلى الاحتراق والانفجار وغيرها من الحوادث التي تشكل خطراً كبيراً على السلامة الشخصية والممتلكات والسلامة البيئية، فهذا هو العامل الأساسي الذي يثير المشاكل المرتبطة بنقل المواد الخطرة<sup>2</sup>.

كشفت نتائج العديد من الإحصائيات، بأنه يتم نقل الشحنات الخطرة والضارة بكميات كبيرة عن طريق البحر، ولذا يجب التعامل معها بعناية خاصة<sup>3</sup>، وهذه العناية تتحدد بناءً على درجة علم الناقل بطبيعتها الخطرة، فهناك أنواع من البضائع تستدعي أكثر من مجرد الإعلام أو الإخطار البسيط بالطبيعة الخطرة للبضائع، الذي اعتاد الشاحن على تقديمه للناقل، فلا يكفي مجرد وضع ملصقات على البضائع لتبين أنها خطرة أو آمنة بل لا بد من أن نشدد من درجة هذا الواجب عوض من أن يكون مجرد

<sup>1</sup> STURLEY Michael F, Op.cit, p.200.

<sup>2</sup> Jian Guo, Cheng Luo, Risk assessment of hazardous materials transportation: A review of research progress in the last thirty years, Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition), Science Direct, chang'an University, Vol 9, Issue 4, August 2022.

<sup>3</sup> تعتبر 50 % من الشحنات المنقولة حالياً عن طريق البحر، عبارة عن شحنات خطرة أو ضارة بالبيئة البحرية، وفقاً لمعايير تحديد وتصنيف المنظمة البحرية الدولية، للتفصيل أكثر أنظر:

LE DRIAN Jean-Yves, Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, N°2535, Assemblée Nationale, Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 juillet 2000, p52 ; MELTEM Deniz Güner-Özbek, « Transport of hazardous and noxious goods by sea-the IMDG code », Part of the book series: Hamburg Studies on Maritime Affairs, Vol 10, Springer-Verlag Heidelberg, 2007, p.95.

تمر عبر المضيق أكثر من 100000 سفينة سنوياً، بحيث أن نقل المواد الهيدروكربونية والبضائع الخطرة يمثل نسبة 30 % من هذه الحركة البحرية، للمزيد من التفصيل؛ أنظر في ذلك:

ATMANE Tarik, « La navigation maritime et la protection de l'environnement marin dans le détroit de Gibraltar », Partie d'un livre: Protection de l'environnement face à l'insécurité maritime, édité par SEFRAIOUI Sarra, REIFELED Helmut, Konrad-Adenauer-Stiftung, Maroc, 2017, p.156.

تجاوزت المواد الكيميائية المتداولة في التجارة السنوية حوالي 200 مليون طن؛ أنظر في ذلك: الأنكتاد، استعراض النقل البحري 2019، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأمم المتحدة، جنيف 2019، ص xiii.

إعلام أو إخطار بسيط، فيجب أن نرفع من درجته ليصبح تحذيرا وتنبها من العواقب التي يمكن أن تواجه الناقل أثناء القيام بالرحلة البحرية على خلاف الحالات الاعتيادية مادمت تشكل خطر من نوع جديد، ليكون الناقل على استعداد التام لمواجهةها وللخروج بأقل الخسائر، وبذلك يكون الشاحن قد أوفى بواجبه على أكمل وجه قصد التقليل من الحوادث.

يجب دائما اتخاذ تدابير معينة في حالة وقوع حوادث تطوي على نقل البضائع الخطرة، والتي تتماشى مع الصنف الذي تنتمي إليه، فكل صنف يتطلب تدابير خاصة على حسب نوع الخطر الذي يشكله، وغالبا ما يتم التعامل معه بنفس الطريقة عند وقوع الحادث، فمثلا عند الاستجابة في حالة حدوث انسكاب كيميائي في الوسط البحري، فمن المهم أن يكون الناقل مدركا بأن الانسكاب الكيميائي قد يظهر أكثر من خاصية في نفس الوقت، فقد تطفو المادة الملوثة على سطح الماء وفي نفس الوقت تنوب أو تتبخر، كما قد تتفاعل كذلك مع الماء<sup>1</sup>.

يعتبر هذا الالتزام التزاما جوهريا لما له من تأثير على باقي مراحل عملية النقل البحري، فكل شخص يحمل أو يركب أو ينزل في الميناء مواد خطرة دون أن يلصق مسبقا العلامات والرموز القانونية على تغليف هذه المواد، يعرض نفسه لعقوبات مالية، ويمكن أن تصل إلى عقوبات سالبة للحرية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> GALIERIKOVÀ Andrea, DÁVID Andrej, MATERNA Matúš, MAKO Peter, « Study of maritime accidents with hazardous substances involved: comparison of HNS and oil behaviours in marine environment », Transportation Research Procedia, Elsevier, Vol 55, 2021, p.1058.

<sup>2</sup> نصت المادة 496 في الفقرة الثانية والثالثة من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ على أنه "يعاقب بغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج، كل شخص يحمل أو يركب أو ينزل في الحصن المينائي مواد خطرة دون أن يلصق مسبقا العلامات والرموز القانونية على تغليف هذه المواد.

وفي حال وقوع حادث، يعاقب المذنب بالحبس من سنتين (2) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 500.000 دج".

### ثانياً: وضع العلامات على البضائع الخطرة

يحق الناقل أن يرفض شحن أي بضائع على سفينته، يشك أن بداخلها مواد قد تعرض سفينته ومن عليها للخطر، إلا إذا كان مكتوب عليها الاسم والمواصفات اللازمة، وذلك بوضع علامات توضح خطورة البضائع<sup>1</sup>. وفي هذا الصدد اشترطت اتفاقية SOLAS، أن تكون البضائع الخطرة محددة بعلامة مميزة أو ملصق، ويجب توسيم كل وعاء على حدى، باستثناء الأوعية التي تحتوي على مواد كيميائية معبأة بكميات محددة، والشحنات الكبيرة التي يتم تخزينها، والتعامل معها وتحديدتها كوحدة<sup>2</sup>. كما استلزمت اتفاقية MARPOL أن تمييز العبوات والطرود التي تحوي على مواد ضارة، بعلامات أو ملصقات توضح أن هذه المادة ملوث بحري، ولا بد من أن تكون هذه العلامات أو الملصقات بحالة تكفل تحملها لظروف النقل المعتزم وإن طالت مدته، مع مراعاة متانة المواد المستخدمة<sup>3</sup>.

أما فيما يخص البضائع الخطرة، والتي تعتبر من الملوثة البحرية؛ وهي المواد الضارة بالبيئة البحرية، والمدرجة في الصنف التاسع، والتي لا تنتمي لأي فئة من الفئات الأخرى 1 إلى 8، يتطلب الأمر أن تحمل علامة الملوثة البحرية.

<sup>1</sup> أدرج في القانون الدولي للبضائع الخطرة العلامات الواجب وضعها على غلاف البضائع الخطرة والتي تختلف باختلاف أصناف البضائع الخطرة؛ أنظر في ذلك الملحق رقم 04.

<sup>2</sup> Regulation 4 Marking and labelling, chapitre VI.-carriage of grain and dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, Op.cit ; «...and identified with a distinctive label or stencil of the label so as to make clear the dangerous character. Each receptacle shall be so labelled except receptacles containing chemicals packed in limited quantities and large shipments which can be stowed, handled and identified as a unit ».

<sup>3</sup> Regulation 3/1 and 2 - Marking and labelling, annex III -regulation for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged forms, International Convention For the Prevention of Pollution From Ships(MARPOL) ; « (1) further, shall be durably marked or labelled to indicate that the substance is a marine pollutant. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example, by use of the relevant United Nations number.

(2) The method of marking the correct technical name and of affixing labels on packages containing a harmful substance shall be such that this information will still be identifiable on packages surviving at least three months' immersion in the sea. In considering suitable marking and labelling, account shall be taken of the durability of the materials used and of the surface of the package ».

في هذا السياق نجد أن المشرع الجزائري قد استوجب وضع علامة أو ملصق بشكل دائم على الطرود التي تحتوي على مادة ضارة، تشير إلى أن هذه المادة هي مادة ضارة بالمعنى المقصود في الأحكام المطبقة في المدونة IMDG وأحكام المرسوم التنفيذي رقم 19-157، والتي يجب أن تكون ذات طبيعة تقلال، إلى حد أدنى، من المخاطر على الوسط البحري<sup>1</sup>.

تقتضي التعليمات وضع نظام موحد ومعترف به للبطاقات التي توضع على البضائع الخطرة، والتي تبين درجة خطورة المادة من حيث شكلها ولونها وحجمها، كما يجب أن يكون الاسم العلمي مكتوب عليها بوضوح وبذلك يضمن هذا النظام السلامة في تداول البضاعة الخطرة<sup>2</sup>.

تسهل العلامات والملصقات على المتعاملين معها التعرف على فئات البضائع الخطرة وتقديم المعلومات الأساسية حول المخاطر التي يمكن أن تسببها مختلف أصناف البضائع الخطرة، وتحدد أيضا القواعد الواجب احترامها عند نقلها على حسب كل فئة<sup>3</sup>.

تعتبر هذه العلامات ومن وجهة النظر التجارية عبارة عن بطاقة تعريف للحاوية، تسمح بوضع خطة لتستيف وتخزين البضائع، وبالتالي انجاز عملية الشحن

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 16 مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>2</sup> حسن طاهر، المرجع السابق، ص 323.

في هذا الصدد اشترطت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS أن تكون البضائع الخطرة محددة بعلامة مميزة أو ملصق ويجب توسيم كل وعاء على حدى باستثناء الأوعية التي تحتوي على مواد كيميائية معبأة بكميات محددة وشحنات كبيرة يمكن تخزينها، التعامل معها وتحديد كوحدة؛ راجع في ذلك:

Regulation 4 Marking and labelling, chapitre VI.-carriage of grain and dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, Op.cit ; «...and identified with a distinctive label or stencil of the label so as to make clear the dangerous character. Each receptacle shall be so labelled except receptacles containing chemicals packed in limited quantities and large shipments which can be stowed, handled and identified as a unit ».

<sup>3</sup> MEHDI Najib, Op.cit, p.26.

بسرعة<sup>1</sup>، فلا بد أن تكون هذه العلامات واضحة، حتى تحقق الهدف المرجو منها، وهو التحذير من مخاطر البضائع الخطرة. بحيث أن التحذير الظاهر؛ يلفت النظر من أول وهلة، لأنه واضح، ولا يصعب رؤيته أو معرفته، كما يجب أن تكون البيانات مدرجة على الغلاف مما يجعل التوصل إليها ميسوراً، بحيث يمكن قراءتها بكل سهولة<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: تجهيز البضاعة الخطرة وتوفير مستنداتها القانونية

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة الخطرة للناقل البحري، وهذا أمر طبيعي؛ حيث أن الناقل البحري لا يستطيع تنفيذ التزاماته المترتبة بمقتضى عقد النقل بدون تسلمه للبضاعة المتعاقد على نقلها، ولكن قبل تسليهما يقع عليه التزام بتجهيزها على نحو سليم وبطريقة تضمن سلامة الأشخاص والممتلكات البيئية، ويتحقق ذلك عند القيام بعملية التغليف والتعبئة بالطريقة الصحيحة التي يتطلبها القانون (أولاً)، وتقديم الوثائق الضرورية التي تشترطها القوانين في هذا المجال (ثانياً).

### أولاً: تجهيز البضاعة الخطرة

يقوم الشاحن<sup>3</sup> بتقديم البضائع الخطرة التي عزم على نقلها إلى الناقل البحري، وفقاً لما تتطلبه التعليمات الخاصة بشحن هذا النوع من البضائع، فيجب عليه إتباع الطريقة الصحيحة في التعبئة والتغليف التي تتناسب مع كل صنف منها، فقد وضعت الاتفاقيات الدولية قيوداً مشددة لا يمكن الخروج عنها عند تعبئة وتغليف البضائع

<sup>1</sup> ASSONGBA Cossi Hervé, Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs, thèse en vu d'obtenir le grade de docteur en droit, Ecole Doctorale, Faculté des Sciences Juridiques et Politiques et Sociales, Université Lille 2, France, 2014, pp. 53 et 54.

<sup>2</sup> محمد أحمد المعداوي عبد ربه، المسؤولية المدنية عن أفعال المنتجات الخطرة " دراسة مقارنة "، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012، ص 233.

<sup>3</sup> اشترط القانون الجزائري أن تتم التعبئة من طرف الشاحن أو المشحون إليه، وهذا ما قضت به الفقرة الثانية من المادة 2/10 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

الخطرة، فلا بد من أن تستوفي تعبئة البضائع الخطرة مجموعة من الشروط تضمن السلامة والأمن عند نقلها عبر الطريق البحري<sup>1</sup>.

تطلبت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لسنة 1974 التي دخلت حيز التنفيذ سنة 1980<sup>2</sup>، أن تتم تعبأ البضائع الخطرة في عبوات ذات نوعية جيدة، كما يجب أن تكون هذه العبوات متينة وقوية بقدر كاف تتحمل المخاطر العادية التي تحدث خلال عمليات المناولة المينائية والنقل<sup>3</sup>.

فيما يتعلق بتعبئة المواد السائلة الخطرة، تطلبت هذه الاتفاقية، أن تكون العبوات مزودة بمادة ماصة أو مادة توسيد، ويجب أن تكون هذه المواد قادرة على التقليل إلى أدنى حد من الأخطار التي قد تنتسب فيها هذه السوائل، فهذه المواد تعوق حركتها أثناء عملية نقلها وتضمن المحافظة عليها، ويجب أن تتوافر هذه المواد بكمية كافية لامتصاص السوائل في حالة الكسر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> في هذا الصدد اشترطت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL، أن تتم التعبئة بطريقة تقلل من المخاطر على البيئة البحرية؛ راجع في ذلك:

Regulation 2, Packaging, annex III -regulation for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged forms, international convention for the prevention of pollution from ships, Op.cit ; « packagings, freight containers, portable tanks and road and rail tanks wagons shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment having regard to their specific contents »

وجاء في قواعد روتردام بخصوص عملية التعبئة، أنه "في حال تولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية كان عليه القيام بها على نحو ملائم وبعناية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات؛" في المادة 3/27 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> تجدر الإشارة إلى أن المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة في سنة 1980 كان ينقصها الطابع الإلزامي.

<sup>3</sup> Régulation 3/a, Packing, Chapter VII. carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Concluded at London on 1 November 1974, Came into force on 25 May 1980, Op.cit ; « The packing of dangerous goods shall be: (i) well made and in good condition; and (iii) capable of withstanding the ordinary risks of handling and carriage by sea ».

<sup>4</sup> Régulation 3/b, Packing, Chapter VII. carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Concluded at London on 1 November 1974, Came into force on 25 May 1980, Op.cit ; « Where the use of absorbent or cushioning material is customary in the packing of liquids in receptacles that material shall be: (i) capable of minimizing the dangers to which the liquid may give rise; (ii) so disposed as to prevent movement and ensure that the receptacle remains surrounded; and (iii) where reasonably possible of sufficient quantity to absorb the liquid in the event of breakage of the receptacle ».

كما أن الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لسنة 1974، تطلبت عند تعبئة المواد السائلة الخطرة عدم ملئ العبوات بالكامل، وإنما ينبغي ترك فجوة كافية تضمن عدم حدوث تسرب نتيجة تمدد المواد السائلة الخطرة بسبب ارتفاع درجات الحرارة أثناء النقل العادي<sup>1</sup>. واستلزمت مراعاة المواصفات القياسية عند صنع وتصميم اسطوانات الغاز المضغوط و أوعية الغازات، بالإضافة إلى ضرورة اجتيازها لاختبارات تأكد قدرتها على الصمود أثناء ظروف النقل العادية<sup>2</sup>.

حدث تعديل آخر لأحكام الفصل السابع من اتفاقية SOLAS تزامنا مع إرساء الطابع الإلزامي للمدونة الدولية للبضائع الخطرة في سنة 2004، ومنذ ذلك الحين؛ اشترطت الامتثال لأحكام هذه المدونة عند نقل البضائع الخطرة في شكل معبأ<sup>3</sup>. وضع القانون الدولي للبضائع الخطرة في الجزء الرابع منه<sup>4</sup>، الأحكام العامة بشأن تعليمات التعبئة، وأحكام أخرى خاصة بالتعبئة تنطبق على أصناف معينة (الصف

<sup>1</sup> Régulation 3/c, Packing, Chapter VII. Carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Concluded at London on 1 November 1974, Came into force on 25 May 1980, Op.cit ; « Receptacles containing dangerous liquids shall have an ullage at the filling temperature sufficient to allow for the highest temperature during the course of normal carriage ».

<sup>2</sup> Régulation 3/d, Packing, Chapter VII. Carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Concluded at London on 1 November 1974, Came into force on 25 May 1980, Op.cit ; « Cylinders or receptacles for gases under pressure shall be adequately constructed, tested, maintained and correctly filled ».

<sup>3</sup> « The carriage of dangerous goods in packaged form shall be in compliance with the relevant provisions of the IMDG Code » ; Regulation 3 Requirements for the carriage of dangerous goods, Part A -Carriage of Dangerous Goods in Packaged Form, , chapitre VI.-carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea 2004 consolidated edition, in :

[http://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS\\_consolidated\\_edition2004.pdf](http://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS_consolidated_edition2004.pdf)

نوه إلى أن نص هذه المادة الذي يحكم متطلبات نقل البضائع الخطرة في شكل معبأ لم يطرأ عليه أي تعديل إلى يومنا هذا، أما فيما يخص البضائع الصلبة السائبة، نجد أن اتفاقية SOLAS بعد التحديثات التي مستها بعد سنة 2004 أدمجت حكما يتعلق بمتطلبات نقل البضائع الخطرة الصلبة السائبة، واشترطت أن يخضع نقلها لأحكام مدونة للشحنات البحرية للمواد الصلبة السائبة **IMSBC code**؛ أنظر في ذلك:

Regulation 7-5 Requirements for the carriage of dangerous goods in solid form in bulk, Part A-1 - Carriage of Dangerous Goods in Solid Form in Bulk, chapitre VI.-carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea 2020 consolidated edition, « The carriage of dangerous goods in solid form in bulk shall be in compliance with the relevant provisions of the IMSBC Code, as defined in regulation VI/1-1.1. ( Inserted by Res.MSC.269(85) ) ».

<sup>4</sup> Amendement 38-16, Op.cit, pp. 425- 542.

الأول المواد والأشياء المتفجرة، الصنف الثاني الغاز، الصنف 1.4 المواد الصلبة القابلة للاحتراق والمواد ذاتية التفاعل والمواد المتفجرة غير الحساسة، الصنف 2.5 المواد فوق الأكسدية، الصنف 2.6 المواد المعدية، والصنف السابع المواد المشعة)، واعتمد في ذلك على الصنف الذي تنتمي إليه البضاعة الخطرة، نوع البضاعة الخطرة (سائل، صلب، غاز)، كمية البضائع الخطرة (كبيرة، متوسطة).

يعتمد القيام بعملية التعبئة والتغليف<sup>1</sup> على الطبيعة الخطرة للبضائع الخطرة التي يتم شحنها، فيجب أن تحمي العبوة المواد الخطرة من التلف أثناء الشحن بكيفية تتوافق مع متطلبات القانون IMDG<sup>2</sup>، وعليه يجب على المرسل أن يقوم بإعداد البضاعة بتغليفها أو تعبئتها أو حزمها، بالكيفية التي تقيها الهلاك أو التلف<sup>3</sup>.

تأثر الظروف المحيطة على درجة خطورة البضائع، فهناك أوضاع تصبح فيها البضائع ضارة وخطرة، وفي ظل ظروف أخرى، قد تكون نفس البضائع غير ضارة وخطرة في حال ما إذا تمت تعبئتها ومعالجتها وحملها بشكل مناسب<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> عرفت الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار التعبئة بأنها شكل الاحتواء المحدد للمواد المعبأة في مدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة **IMDG code**؛ راجع في ذلك:

Regulation 1/3 Definitions, Part A -Carriage of Dangerous Goods in Packaged Form, chapitre VI.- carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea 2020 consolidated edition, Op.cit ; «Packaged form means the form of containment specified in the IMDG Code ».

عرف المشرع الجزائري عملية التعبئة والتغليف في الفقرة 14 والفقرة 15 من المادة الرابعة مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر؛ كالاتي:

"التعبئة تدل على عملية تحميل الحمولات المغلفة أو المعبأة أو في شكل وحدات شحن على متن عربات النقل وبالأساس داخل الحاويات؛" و"التغليف يدل على حاوية أو مجموعة حاويات وكل المعدات والمواد الضرورية الأخرى التي تسمح بملء الحاويات والمحافظة على السلامة، وتقسم مجموعة الأغلفة التي خصصت للمواد الخطرة، إلى ما يأتي: مجموعة الغلافات 1 : مواد عالية الخطورة. مجموعة الغلافات 2 : مواد متوسطة الخطورة. مجموعة الغلافات 3 : مواد ضعيفة الخطورة".

<sup>2</sup> A. Holliss, Transportation of dangerous goods, Standard Operating Procedure, the Avanced Analysis centre, University of Guelph, Canada, 2019, p.3.

<sup>3</sup> علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري، العقود التجارية- عمليات البنوك، وفقا لأحكام قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2004، ص184.

<sup>4</sup> STURLEY Michael F, Op.cit, p.201.

لقد عاملت اتفاقية SOLAS، الأوعية الفارغة التي كانت تحوي على مواد خطرة، بنفس الطريقة التي تعامل بها العبوات المملوءة بالمواد الخطرة، ما لم تكن قد اتخذت تدابير كافية لازالة الخطر، وذلك بتنظيفها وتجفيفها<sup>1</sup>.

يجب أن يقوم الشاحن بوضع البضاعة داخل صناديق أو كراتين، وأن يلغها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية<sup>2</sup>، كاهتزاز السفينة، ومنه يمكن القول أن التغليف ليس فقط للرحلة البحرية، وإنما يسهل ويسرع أيضا في عمليات المناولة، إذ يختلف نوع التغليف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها ونوع الرحلة ومدتها، فالبضائع الخطرة تتطلب تغليفا خاصا<sup>3</sup>.

إن اختلاف وتنوع أصناف البضائع الخطرة التي تنقل عن طريق البحر سواء في شكل معبأ أو سائب، ترتب عنه اختلاف العبوات من حيث الحجم والشكل والسعة والقوة ونوعية المواد المستعملة في التعبئة، قد تكون ذات استخدام واحد أو عبوات متعددة الاستخدام<sup>4</sup>.

يحتاج الشاحنون إلى فهم شامل للتعبئة السليمة التي تأمن سلامة البضائع، وإن هذه المعرفة هي المفتاح الذي يجنب الوقوع في الكثير من الحوادث، لأن سوء التعامل مع البضائع الخطرة يمكن أن يحدث عواقب وخيمة للغاية، هذا ما يستلزم تعبئتها

<sup>1</sup> Régulation 3/e, Packing, Chapter VII. Carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Concluded at London on 1 November 1974, Came into force on 25 May 1980, Op.cit ; « Empty receptacles which have been used previously for the carriage of dangerous goods shall themselves be treated as dangerous goods unless they have been cleaned and dried or, when the nature of the former contents permit with safety, have been closed securely ».

<sup>2</sup> الطرود : "تدل على المنتج النهائي لعملية التعبئة الجاهز للنقل والمتكون من المغلف بمفهومه الدقيق ومحتواه"، أنظر في ذلك: لفقرة الثانية وعشرون من المادة الرابعة مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>3</sup> مريم كريد، "أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة المعيار، مجلد 42، عدد 54، السنة 2020، ص 571.

<sup>4</sup> ARBEN Mullai, Maritime transport and risks of packaged dangerous goods, a thesis for the degree of doctor of Department of Marketing and International Business, Turku School of Economics at the University of Turku, Finland, 2006, pp. 28 et 29.

وتأمينها بواسطة موظفين مدربين مطلعون على المخاطر التي تكتنفها هذه البضائع، حتى تكون هذه التعبئة كافية لمواجهة هذه المخاطر في حالة الطوارئ<sup>1</sup>.

يعتبر التغليف عملية مهمة لها تأثير كبير على عملية النقل، فهو وسيلة لتحقيق التسليم الآمن، وهناك أنواع مختلفة ومتعددة من العبوات، صممت وشيدت لغرض نقل وتخزين ومناولة مختلف أصناف البضائع الخطرة الواردة في القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة<sup>2</sup>.

إن التزام الشاحن هنا ليس المقصود من ورائه وصول البضاعة الخطرة سالمة فقط، وإنما يقصد به أيضا عدم الإضرار بالبضائع الأخرى المملوكة للغير، بحيث أنه وفي الغالب يتم شحن عدة حمولات في سفينة واحدة، بل أن الحاوية الواحدة ممكن أن تحتوي على وحدات لعدة شاحنين<sup>3</sup>.

الغالب عملا أن الشاحن هو الذي يقوم بعملية تعبئة البضاعة داخل الحاوية<sup>4</sup>، ويحدث عادة أن يتم الاتفاق على إرسال الحاوية إليه، وتركها لديه فترة زمنية محددة قبل أن يتسلمها منه الناقل معبأة بالبضائع تنفيذاً لعقد النقل البحري المبرم بينهما، وإذا كان الأصل هو قيام الشاحن أو وكيله بتعبئة الحاوية فمن المتصور استثناءاً؛ أن يتم

<sup>1</sup> ROBERT Ballantyne Peng, « A shippers' guide to the requirements of the IMO/ILO/UNECE Packing of Cargo Transport Units Code of Practice (the CTU Code) », The Global Shippers' Forum, N° 1, United Kingdom, 2014, pp. 14-16.

<sup>2</sup> ARBEN Mullai, Op.cit, p.29.

<sup>3</sup> مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012، ص 163.

<sup>4</sup> يندرج تحت مفهوم صلاحية الحاوية للمحمولة أيضاً تنظيفها، وتزويدها بوسائل التهوية على حسب ما تتطلبه الحمولة المراد نقلها، ولابد من إضافة خزان لتجميع الماء المكثف نتيجة للتقلبات الجوية التي تصادفها الحاوية، خلال الطريق أو باستعمال حاويات ذات مصرف في أرضيتها يسمح للماء المكثف بالخروج ولا يسمح للماء الخارجي بالدخول إليها؛ أنظر في ذلك: قويدر قرارية، "مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 81.

الاتفاق على أن يتولى الناقل هذه المهمة، بصفة مستقلة عن عقد النقل البحري، بحيث يباشر الناقل عمله في إطار عقد مقاول<sup>1</sup>.

يمكن أن تتم التعبئة بواسطة شركة متخصصة، بغض النظر عن الطرف المسؤول عن تعبئة الحاوية، لأن بعض أنواع البضائع يحتاج عند تعبئتها ورسها داخل الحاوية إلى أدوات خاصة وعمال متخصصين علاوة على الدقة المطلوبة في التعامل معها، وهو ما لا يتوفر إلا لدى محترفي هذه العمليات، وطبقا للقواعد العامة تتحمل شركة المكلفة بتعبئة الحاوية المسؤولية عن أي أضرار تلحق بالبضاعة الموجودة داخل الحاوية إذا كانت ناجمة عن خطأ أحد تابعيها<sup>2</sup>. ومن الطبيعي أن يخطر الشاحن الشركة بطبيعة البضاعة الخطرة حتى يتسنى لها اتخاذ ما تراه مناسباً من احتياطات وتدابير وقائية خلال عملية التعبئة.

### ثانياً: الوثائق الخاصة بالبضاعة الخطرة

يشرع شاحن البضائع الخطرة، في تزويد الناقل بالوثائق الضرورية المتعلقة بها، ومن أهم هذه الوثائق تلك التي تتضمن البيانات المتعلقة ببضاعته، وشهادة الترخيص التي يتطلبها نقل بعض الأصناف من البضائع الخطرة، وكذا شهادة التعبئة.

#### 1- تقديم مستند يحتوي على المعلومات الخاصة بالبضاعة الخطرة

يُزود الشاحن الناقل البحري، في الوقت المناسب، فيما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات ضرورية لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة<sup>3</sup>، فلا بد من توفير المستندات الخاصة بنقل البضائع الخطرة من قبل الشاحن، وعليه فإن الناقل البحري لا يقبل نقل البضائع الخطرة، ما لم تكن هناك وثيقة تبين خطورة البضائع،

<sup>1</sup> محمد السيد الفقي، تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص.ص 52-59.

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 59.

<sup>3</sup> راجع في ذلك المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

ويمكن أن تكون عبارة عن سند شحن أو بأي شكل آخر، سواءاً كانت ورقية أو الكترونية، شريطة أن تحتوي على جميع المعلومات الأساسية التي يتطلبها القانون الدولي للبضائع الخطرة **IMDG code**، ويجب أن تتضمن هذه المعلومات رقم البضاعة الخطرة، واسم الشحن الصحيح **PSN**<sup>1</sup>، ووصف البضاعة وذلك بتحديد الفئة التي تنتمي إليها، ومجموعة التعبئة، ويجب على الناقل الاحتفاظ بنسخة من مستند نقل البضاعة الخطرة<sup>2</sup>.

إذن؛ يلتزم الشاحن الذي يعرض بضاعته الخطرة للنقل، بتقديم هذه المعلومات في مستند يصف البضاعة وصفاً دقيقاً<sup>3</sup>، ويمكن تقديمها عن طريق تقنيات **TEI**<sup>4</sup> و**EDI**<sup>5</sup> إذا وافق الناقل على ذلك، بشرط أن يكون المرسل قادراً على إصدار هذا المستند دون تأخير في شكل مستند على الورق<sup>6</sup>، وإن هذا المستند الذي يُحدد البضائع الخطرة ويصنفها حسب نوعها ودرجة خطورتها يعرف بـ "منافيسو البضائع الخطرة **Dangerous cargo manifest**"<sup>7</sup>.

## 2- شهادة ترخيص نقل بعض أصناف البضائع الخطرة

يجب أن يقدم الشاحن شهادة تفيد بأن الشحنة مقبولة للنقل<sup>8</sup>، لأن هناك العديد من البضائع ذات الوصف الخطر والضار، والتي هي محظورة من النقل عن الطريق البحري بصفة نهائية، قد عددها القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة.

<sup>1</sup> Proper Shipping Name

<sup>2</sup> DJADJEV Ilian, « The Evolving Law and Regulation of the Carriage of Dangerous Goods by Sea – the IMDG Code and the IMSBC Code », University of Groningen, Students, June 29, 2015, p2.

<sup>3</sup> EXP: N° UN 1092, Acroléine, stabilisée, classe 6.1 (3), GE I, (-24°C c.f.) POLLUANT MARIN/DANGEREUX POUR L'ENVIRONNEMENT.

<sup>4</sup> Traitement Électronique de l'Information

<sup>5</sup> Échange de Données Informatisé

- Amendement 38-16, Op.cit, p568

<sup>6</sup> راجع في ذلك:

- المادة 8 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>7</sup> أنظر في ذلك بعض النماذج الواردة في الملحق رقم 07.

<sup>8</sup> DJADJEV Ilian, Op.cit, p2.

### 3- شهادة التعبئة

تعد شهادة التعبئة من بين المستندات الواجب تقديمها من طرف الشاحن، وهي شهادة تبين أن الشحنة المعروضة للنقل مغلقة، وموسومة بشكل صحيح، وفي حالة مناسبة للنقل لتقليل المخاطر على البيئة البحرية<sup>1</sup>.

يجب أن تقدم شهادة التعبئة من طرف الأشخاص المسؤولين عن التعبئة، إلى الشخص أو الهيئة المكلفة من طرف سلطة الميناء، بشرط أن تتم التعبئة وفقا للشروط التي نصت عليها المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة IMDG code<sup>2</sup>. وفي هذا الصدد اشترط المشرع الجزائري أن يتم الإشراف على عملية التعبئة من قبل شخص معتمد، يكون هو المسؤول عن منح شهادة التعبئة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Regulation 4/2, Documentation, annex III -regulation for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged forms, International Convention For the Prevention of Pollution From Ships(MARPOL) ;Op.cit ; « The shipping documents supplied by the shipper shall include, or be accompanied by, a signed certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packaged and marked, labelled or placarded as appropriate and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment ».

تضمنت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لسنة 1974 حكما مشابها، ففي ظل هذه الاتفاقية يقدم شاحن البضائع الخطرة شهادة أو اقرار يثبت أن البضائع المعتمز نقلها قد تمت تعبئتها بالشكل المناسب أنه قد تم وسمها وفقا للمتطلبات المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة IMDG code، وأنها في حالة مناسبة لنقل ويجب أن تُتاح للشخص الذي تعينه أو الهيئة التي تعينها سلطة دولة الميناء؛ راجع في ذلك:

Régulation 4/1, Documents, Part A -Carriage of Dangerous Goods in Packaged Form, chapitre VI-carriage of dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea 2020consolidated edition; « Transport information relating to the carriage of dangerous goods in packaged form and the container/vehicle packing certificate shall be in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code and shall be made available to the person or organization designated by the port State authority ».

<sup>2</sup> Amendement 38-16, Op.cit, p574 ; Régulation 4/1, chapitre VI-carriage of grain and dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, Op.cit.

<sup>3</sup> راجع في ذلك الفقرة الثانية من المادة 10 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

## المطلب الثاني

### الشروط التي تقع على عاتق الناقل البحري للبضائع الخطرة

يعد التصريح أو الإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة، واجب مفروض على شاحن هذه البضائع، ويعد في الوقت نفسه حق من حقوق الناقل البحري عليه، فعندما يفى الشاحن بهذا الواجب، يكون للناقل البحري الحق في التعبير عن إرادته، بقبوله نقل هذه البضائع، وهو على علم كافي بطبيعتها الخطرة، كما له الحق في رفض تلك المهمة الخطرة.

إذا وافق الناقل البحري على نقل البضائع الخطرة، فإنه يقع عليه التزام بتوفير سفينة<sup>1</sup> لها القدرة على نقل هذه البضائع مع الخطورة التي تنطوي عليها، وذلك لضمان أمن وسلامة الرحلة البحرية، ووصول البضائع سالمة إلى وجهتها المقصودة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري (الفرع الأول).

كما يلقي على عاتق هذا الناقل التزامات أخرى مختلفة تتعلق بالبضاعة الخطرة ذاتها، يؤديها طوال المدة الزمنية التي تكون هذه البضائع في حوزته، ويجب عليه عدم مخالفة هذه الالتزامات النابعة عن عقد النقل البحري، ليحقق النتيجة المرجوة بإيصالها إلى وجهتها المقصودة سالمة وبدون إلحاق ضرر بالغير (الفرع الثاني).

---

<sup>1</sup> عرف المشرع الجزائري السفينة، في المادة 13 من الأمر 76-80، السالف الذكر؛ على أنها: كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن قطرها بسفينة أخرى أو متخصصة لمثل هذه الملاحة.

وهناك من عرفها أنها كل منشأة تستخدم في السير في البحر، أو أنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ويثبت لها هذا الوصف من تخصيصها للقيام بالملاحة، أنظر في ذلك: أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه دولة في العلوم، تخصص القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، 1995، ص 72.

ويمكن تعريفها أيضا أنها كل منشأة تكون معدة أو مجهزة للقيام بالرحلة البحرية وارتياح المواني على وجه الاعتياد لتحقيق ربحية لملاكها ومشغليها، أنظر في ذلك: محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2004، ص 59.

### الفرع الأول: تجهيز سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة

يُجزء استعداد السفينة لبدء الشحن إلى نوعين؛ استعداد مادي، يتعلق باستقاء السفينة للمتطلبات الفنية لبدء الشحن، والاستعداد الآخر هو استعداد قانوني، يتمثل في استقاء الإجراءات والمستندات القانونية بالشكل الذي يُمكنها قانوناً من بدء الشحن<sup>1</sup>.

يفترض على الناقل البحري إعداد سفينة تتلاءم مع طبيعة البضائع الخطرة التي هو مقبل على نقلها، وذلك يتطلب صلاحية السفينة ذاتها، وأن يتواجد على متنها طاقم بشري متخصص لتعامل مع الحمولة المنفق عليها (أولاً).

بالإضافة إلى ضرورة توافر بعض الوثائق؛ وهي على نوعين منها ما تتعلق بالسفينة، ومنها ما يتعلق بالبضاعة، وبما أن هذه البضائع تتصف بالخطورة ينبغي أن تكون مصحوبة بالوثائق الضرورية التي تُرخّص عملية نقلها حتى تتمكن السفينة من الدخول والخروج من الموانئ بكل سهولة ويسر (ثانياً).

### أولاً: الاستعداد المادي

يُعدّ واجب توفير سفينة صالحة للبحار من الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري البضائع الخطرة سواء تم الإشارة لذلك بصراحة ضمن بنود العقد أو كان ذلك بصفة ضمنية<sup>2</sup>، فإلى جانب الالتزامات التعاقدية الصريحة فإن شركات النقل البحري تخضع لعدة واجبات ضمنية؛ منها توفير سفينة جديدة لإتمام الرحلة البحرية عن طريق مسار مباشر أو المعتاد<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> نادر محمد إبراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية،

2003، ص6.

<sup>2</sup> TODD Paul, Op.cit, p.60.

<sup>3</sup> ROGERS Anthony, CHUAH Jason and DOCKRAY Martin, Cases and Materials on the carriage of goods by sea, Fifth edition, Routledge, London and New York, 2020, p.52.

يقصد بصلاحية السفينة للملاحة البحرية خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، وتشمل هذه الصلاحية، وجوب تزويدها بما يلزمها من المؤن والأدوات وطاقم الملاحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة، ويتوجب أيضاً أن تكون مهينة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة التجارية، وهذا يتطلب من الناقل إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها<sup>1</sup>.

اشتترطت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 على الناقل أن يعد سفينة صالحة للقيام بعملية نقل البضائع، وهذا الاستعداد يكون قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها، وذلك ببذله الهمة الكافية في جعل السفينة صالحة للإبحار؛ وتطعيمها وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم؛ وعليه أن يجعل عنابر وبقية أجزاء السفينة المخصصة لنقل البضائع فيها، مهياً ومجهزة لتلقي البضائع ونقلها والمحافظة عليها<sup>2</sup>. والملاحظ على قواعد لاهاي أنها لم تفرض على الناقل البحري إلا بذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة.

قد اتبعها في ذلك المشرع الجزائري؛ بحيث أنه قد فرض هو الآخر على الناقل البحري قبل بدء الرحلة<sup>3</sup>، أن يسهر على بذل العناية اللازمة في جعل السفينة في حالة صالحة للملاحة، وأن يزودها أيضاً بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل المناسب،

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص117.

<sup>2</sup> Article 3/1 **Convention** pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

تقابلها المادة 14 اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> راجع في ذلك المادة 770 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ وتقابلها المادة 214 من قانون رقم

8 لسنة 1990، بإصدار قانون التجارة البحرية المصري، السالف الذكر؛

Section 42/2, Merchant shipping Act 1995, Op.cit.

تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع، وجعلها بحالة جيدة لاستقبال البضائع ونقلها وحفظها.

لا يطلب من الناقل البحري إعداد سفينة قادرة، وصالحه لمواجهة أي نوع من المخاطر خلال رحلتها، فالناقل البحري هو مجرد شخص يلتزم بإعداد سفينة صالحه لغرض الرحلة المتعاقد عليها، مما يعني أنه على الناقل البحري أن يجهز السفينة بما يجعلها صالحه لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية التي من المحتمل أن تواجهها أثناء الرحلة<sup>1</sup>. مع أخذ في عين الاعتبار الوقت الذي ستجري به خلال موسم السنة، فالسفينة الصالحة للملاحة أثناء الصيف قد لا تكون صالحة للملاحة أثناء الشتاء كما أنها تتأثر باختلاف المياه الملاحية، فالسفينة التي تكون صالحة لنقل مواد خطرة في مياه داخلية قد لا تكون صالحة للملاحة في مياه البحار والمحيطات<sup>2</sup>.

إن الناقل البحري ملزم بإعداد سفينة مهيأة ومجهزة لتلقي البضائع الخطرة<sup>3</sup>، ويجب أن يكون هذا الاستعداد قبل السفر وفي بدايته، فيجب عليه تجهيز سفينة صالحة لتنفيذ النقل المتفق عليه بما يتناسب مع طبيعة البضائع الخطرة المشحونة

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، "الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)"، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، 2013، ص 283.

<sup>2</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، 2015، ص 84.

<sup>3</sup> يدخل تنظيف السفينة من بقايا الشحنة السابقة ضمن المهام التي يقوم بها الناقل البحري عند تجهيز سفينة لتكون صالحة لنقل البضائع الخطرة، في هذا الصدد نذكر قضية السفينة "the Fiona" التي تعرضت إلى انفجار حينما كانت تتجهز لتفريغ شحنة من النفط، والذي يعود سببه إلى تلوث الشحنة ببقايا الشحنة السابقة، وذلك لان الناقل لم يتم بتنظيف السفينة كما ينبغي، وهذا ما يجعله مخلا بالتزامه بإعداد سفينة صالحة للقيام بالرحلة البحرية، وفقا للمادة الثالثة الفقرة الأولى من أحكام قواعد لاهاي، وعلى هذا الأساس رأت المحكمة بأن انتهاك الناقل لهذا الالتزام الرئيسي، قد كان سببا في الخسارة اللاحقة بالسفينة والبضائع الأخرى التي كانت على متن السفينة، بحيث حرمه الحق في مطالبة الشاحن بالتعويض، وبالتالي برئ الشاحن من المسؤولية المشددة؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

TODD Paul, Op.cit, pp.77 et 78.

على متن السفينة وتطعيمها وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم؛ وهذا الاستعداد يضمن السلامة عند البضائع الخطرة طيلة الرحلة البحرية.

يسمح بشحن البضائع الخطرة على متن السفن التي تحمل في العادة بضائعاً عادياً دون أي مسؤولية، متى كان لها القدرة على ذلك، بشرط أن يتم بذل العناية الواجبة عند رصها وأن يتم فصلها بالشكل الصحيح، ويجوز شحن بضائع خطرة وعادية على متن نفس السفينة مع مراعاة قواعد السلامة والأمن<sup>1</sup>.

يراعي وجوب توافر إعداد خاص لوسيلة النقل حتى تتوافر فيها صلاحية إنجاز نقل الأشخاص أو نقل الأشياء، ولذلك يتصور أن يتم تخصيص مركبات النقل بين تلك التي تخصص لنقل الأشياء، وتلك التي تخصص لنقل الأشخاص، كما يتصور أن تكون وسيلة النقل مشتركة بأن تعد لنقل الأشخاص والأشياء معاً<sup>2</sup>.

يستلزم على الناقل البحري تجنب شحن بضائع ذات طبيعة خطيرة على متن نفس السفينة المعدة لنقل الأشخاص، وذلك لحمايتهم ولضمان سلامتهم من مخاطرها، فإن نوع السفينة يؤثر على صلاحيتها لنقل البضائع الخطرة، فيجب أخذ هذا الأمر بعين الاعتبار عند الالتزام بنقل هذا النوع من البضائع.

كما يتعين على جميع الدول أن تتخذ الإجراءات الوقائية الضرورية على السفن التي ترفع علمها للتأكد من سلامتها في البحر؛ وهذا استناداً لنص الفقرة الثالثة من المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>3</sup>، وعليه يمكن إجراء مراقبة معايير

<sup>1</sup> FORCE Robert, « Shipment of dangerous cargo by sea », Singapore Academy of Law Journal, N°18, Publications Committee Singapore Academy of Law, Singapore, 2006, p551.

<sup>2</sup> هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص40.

<sup>3</sup> صادقت الجزائر على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53، مؤرخ في 22 يناير سنة 1996، ج.ج.ج عدد 6، مؤرخ في 24 يناير سنة 1996.

استغلال السفن الناقلة للمواد الخطرة، من طرف الضباط المكلفين بتفتيش السفن في إطار الرقابة من قبل الدولة صاحبة العلم ودولة الميناء<sup>1</sup>.

لا يكتمل تجهيز السفينة لنقل البضائع الخطرة، إلا بإكتمال صلاحيتها البشرية؛ فإنه ينبغي أن يوجد على متنها طاقم بشري كفوء وكاف، مدرب بشكل جيد على التعامل مع هذه البضائع الضارة على الوجه الصحيح بكل دقة وحذر، وجاهز لتجنب أي مخاطر يمكن أن تواجهه خلال الرحلة البحرية.

يقصد بطاقم السفينة؛ العدد اللازم من الأفراد المدربين والمؤهلين فنياً على قيادة وتسيير السفينة خلال الرحلة البحرية، ويتوقف عدد أفراد الطاقم على حمولة السفينة، وعلى مدى تطور التكنولوجيات المستخدمة في إدارة السفينة، ويزداد عدد أفراد الطاقم كلما زادت حمولة السفينة وينخفض كلما كانت السفينة تدار بالتكنولوجيات المتقدمة<sup>2</sup>، بيد أنه يجب التمييز في الطاقم بين من يتولون السلطة في السفينة وهم الربان وضباط الملاحة والمهندسون البحريون، وبين من تلزمهم الطاعة وهم البحارة<sup>3</sup>.

إن توفير الطاقم الكفاء على متن السفينة يزيد من رضا أصحاب البضاعة، لأن ذلك يضمن لهم سلامة بضائعهم ووصولها في الوقت المتفق عليه، وفي نفس الوقت يلبي ذلك المستويات العالية للسلامة والأمن، فهو يهدف إلى رفع مستوى المعرفة لدى الطاقم المخصص لنقل المواد الخطرة كبضائع<sup>4</sup>.

توصي المنظمة الدولية البحرية بتقسيم التدريب المتعلق بمناولة البضائع الخطرة إلى ثلاثة محاور؛ بحيث أنه يجب على أفراد طاقم السفينة أن يتلقوا تدريباً يعرفهم بهذه

<sup>1</sup> راجع في ذلك المادة 20 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>2</sup> محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 59.

<sup>3</sup> مصطفى طه كمال، القانون البحري الجديد، مقدمة -السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- إيجار السفينة- والنقل

البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1990، ص 173.

<sup>4</sup> PETYA Vaskova Histova, « Transport of dangerous goods as part of a functional modern society », CBU INTERNATIONAL CONFERENCE ON INNOVATIONS IN SCIENCE AND EDUCATION, March 22- 24, Prague, 2017, p.185.

المواد الخطرة بجميع أصنافها، وتدريب آخر يجعلهم على دراية بالمتطلبات التي تنطبق على المهام التي يقومون بها، كما يتم تدريب الأشخاص المتعاملين معها على السلامة، فيما يتعلق بالمخاطر التي يمكن أن تحدث عند قيامهم بواجباتهم تجاه هذه البضائع، منذ استلامها إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه<sup>1</sup>.

يشترط في القانون الجزائري<sup>2</sup> أن يتابع المستخدمون على متن السفينة المكلفون بنقل البضائع الخطرة بحراً، تكويناً مطابقاً لأحكام الاتفاقية الدولية STCW والمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة، وهذا التدريب تقدمه مؤسسات التكوين البحرية<sup>3</sup>. فيجب أن يتلقى المستخدمون الذين يمارسون نشاطات لها علاقة بنقل البضائع الخطرة، حسب مسؤولياتهم، وهذه التكوينات تتم على اليابسة، وتتمثل في: تكوين عام وابتدائي، تكوين خاص، تكوين في تدابير السلامة، وتكوين في تدابير الأمن<sup>4</sup>.

يكمن الهدف من وراء تدريب طاقم الذي يعمل على متن السفينة، توعيتهم على المخاطر التي تتطوي عليها هذه البضائع، باعتبار أنه يركز على تطوير معارفهم حول البضائع الخطرة من مختلف الجوانب، وجعلهم أكثر فهم وإدراك للقواعد المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بشكل صحيح، وهذا ما يترتب عنه تنمية مهارتهم في تعامل معها.

<sup>1</sup> TARMO Ots, Transport and handling of dangerous cargoes in port areas: weaknesses of existing international and Estonian regulations, a dissertation submitted to the world maritime University in partial fulfilment of the requirements for the award of the degree of master of science in maritime administration and environment protection, World Maritime University Malmö, Sweden, 2000, p.42.

<sup>2</sup> أنظر في ذلك: المادة 36 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>3</sup> تطرق القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة، لتدريب الأشخاص المتعاملين مع نقل البضائع الخطرة، فنجد أن الجزء الأول الخاص بالأحكام العامة، قد خصص فيه الفصل الثالث للأحكام الخاصة بالتدريب بشكل مفصل.

وعالجت الاتفاقية الدولية STCW لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، متطلبات خاصة لتدريب المتعاملين مع البضائع الخطرة وعلى الوعي البيئي والأمور المتعلقة بالبيئة، ومتطلبات بشأن التدريب الخاصة بالأمن والتأكد من كل الطاقم مدربين بشكل جديد للتعامل مع الخطر، مما تجدر الإشارة إليه أن الجزائر قد انضمت إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، المحررة بلندن يوم 7 يوليو سنة 1978، بمقتضى مرسوم رقم 88-88 مؤرخ في 26 أبريل سنة 1988، ج.ر.ج. عدد 17، مؤرخ في 27 أبريل سنة 1988.

<sup>4</sup> راجع في ذلك المادة 37 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

يستدعي الأمر عند تدريب الطاقم الذي يعمل على متن السفينة والذي يتعامل مع البضائع الخطرة، أن يكون تدريبه متكامل بين الجانب النظري والميداني، وأن يتم تنظيم برامج تدريبية تتم بصفة دورية ومنتظمة، تتماشى مع التطور الذي يلحق بإنتاج المواد الخطرة، وذلك لتنمية وتطوير معارفهم، وهذا ما يؤدي زيادة فعالية وكفاءة الطاقم.

يتوجب تدريب كل الأشخاص ليكونوا على دراية بالأحكام العامة المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، ويجب أن يشمل هذا التدريب، تعريفهم بجميع أصناف البضائع الخطرة، والأحكام الخاصة بوضع العلامات والتستيف وكيفية مناولة كل صنف من أصناف البضائع الخطرة من حين استلامها إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه، والتدابير الواجب اتخاذها في حالة الطوارئ، وكل ما يتعلق بتدابير الأمن والسلامة.

لذلك؛ يكون الناقل البحري ملزماً ببذل العناية اللازمة في اختياره وتوظيفه للطاقم الذي يعمل على سطح سفينته، وإن المعيار المتبع في تحديد كون الطاقم كفوء أم لا، هو معيار موضوعي وليس معيار شخصي، بحيث يتحدد بمعيار الشخص الحريص، وعليه يعد الطاقم كفوءاً؛ إذا مارس وبذل ما يبذله الرجل الحريص في كشف المشكلة، وإيجاد الحل لها<sup>1</sup>.

### ثانياً: الاستعداد القانوني

لا يقتصر تجهيز سفينة ملائمة لنقل البضائع الخطرة، على ملائمتها من حيث التصميم والهيكل والمعدات وتدريب طاقم بشري يعمل على ظهرها، فبالإضافة إلى الاستعداد المادي لمواجهة مخاطر البحر، يلزم أن تعزز تلك الصلاحية بالمستندات المطلوبة قانوناً.

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، المرجع السابق،

تتطلب الاتفاقيات والمدونات الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، توفير الوثائق الخاصة بكل شحنة خطرة، وهذه الوثائق تعتبر وثائق بالغة الأهمية، إلى جانب وثائق أخرى من الضروري توفيرها على متن جميع السفن بغض النظر عن طبيعة البضائع، إذا كانت عادية أم خطرة، بحيث تُجَنَّب التأخير الجمركي و تسهل من دخول ومغادرة السفينة من الموانئ.

لا بد من أن تحمل كل سفينة مقبلة على نقل البضائع جميع الوثائق الملاحية<sup>1</sup>، التي تتمثل في مجموعة الخرائط والبيانات البحرية الحديثة، والنشرات البحرية الضرورية للرحلة، والتي تسمح لها بالإبحار بسلام إلى مقصدها.

كما يجب أن تتواجد إلى جانب الخرائط والبيانات الملاحية المعدة لغرض تحديد المسار الذي تحدده السفينة، خرائط أخرى لتحديد المسارات البديلة عن المسارات الأصلية عند الحالات الطارئة، وخرائط أخرى خاصة بالسفينة يقصد بها تلك الوثائق التي تبين كيفية عمل أجزاء السفينة كأنابيبها ونظام إطفاء الحريق<sup>2</sup>.

أما عن الوثائق الخاصة التي تتعلق بترخيص نقل البضائع الخطرة، وتتحكم بمسألة دخول السفينة ومغادرتها الموانئ، وكذلك مسألة شحنها وتفريغها، هي وثائق متعددة نذكر أهمها:

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 189 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ والتي تنص على أن "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية".  
والمادة 200 من نفس الأمر، والتي تقضي بأنه "يتعين على السفن أن تحمل على متنها نذكر منها: شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة صلاحية السفينة للملاحة؛ الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة؛ دفتر السفينة؛ الوثائق الجمركية والصحية؛ جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة".

<sup>2</sup> وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، المرجع السابق، ص.ص 272 و273.

## 1- وثيقة المطابقة (شهادة صلاحية السفينة لنقل البضائع الخطرة)

تدل وثيقة المطابقة على الوثيقة المسلمة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أو هيئة معترف بها، إلى السفن الناقلة للبضائع الخطرة عن طريق الطرود أو في شكل صلب أو سائب، وذلك بموجب القاعدة 4/19 للفصل 2/2 من معاهدة سولاس، والتي تثبت أن بناء وتجهيز السفينة مطابقان لمتطلبات القاعدة المذكورة<sup>1</sup>.

تعرف شهادة الصلاحية لنقل البضائع الخطرة بـ "شهادة الإيمو"<sup>2</sup>، وتعد بمثابة شهادة تثبت استقاء السفينة لوسائل السلامة التي قررتها المنظمة البحرية الدولية للسفن التي تقوم بنقل البضائع الخطرة، فهذه الشهادة تصدر تطبيقاً لأحكام المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS، وهذه الشهادة كغيرها من شهادات السلامة تصدر عن دولة علم السفينة<sup>3</sup>.

## 2- شهادة التأهيل:

تدل شهادة التأهيل على الشهادة المسلمة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أو هيئة معترف بها، طبقاً للمصنفات المتعلقة بإنجاز وتجهيز نوع من السفن، والذي يتم فيه الإشهاد بأن بناء وتجهيز السفينة يؤهله لنقل بعض الحمولات الخطرة الخاصة<sup>4</sup>.

تخضع بعض السفن الحاملة لبعض الأنواع الخاصة من البضائع الخطرة، لتنظيم خاص، بحيث أنها تتطلب استقاء بعض الشهادات بصفة استثنائية، لا تتطلبها جميع البضائع الخطرة، مثل السفن التي تنقل الغازات المميعة السائبة<sup>5</sup>، والسفن التي

<sup>1</sup> أنظر في ذلك نص الفقرة الثانية من المادة الرابعة مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>2</sup> IMO Certificate.

<sup>3</sup> نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 23.

<sup>4</sup> أنظر في ذلك نص الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>5</sup> المدونة الدولية للقواعد المتعلقة ببناء وتجهيز السفن الناقلة للمواد الكيميائية الخطرة السائبة "مدونة IBC".

تنقل المواد الكيميائية الخطرة السائبة<sup>1</sup>، و السفن التي تنقل المواد النووية<sup>2</sup>، وعليه يجب أن يتم بناءها وتجهيزها وفقا لقواعد بعض المدونات الدولية<sup>3</sup>.  
لقد اشترط قانون الجزائري<sup>4</sup>، أن تحوز السفن الناقلة للمواد الكيميائية السائلة المضرة السائبة والمواد الكيميائية والغاز، الشهادات والوثائق المطلوبة في الاتفاقيات الدولية، يسلمها الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أو هيئة معترف بها<sup>5</sup>.  
استوجب القانون الجزائري أيضا أن تسلم "شهادة دولية للأهلية لنقل حمولة الوقود النووي المشع" من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أو هيئة معترف بها، إلى السفن التي تنقل الوقود النووي المشع INF عبر البحر، والخاضع لأحكام المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة<sup>6</sup>.

كما نجد أن قانون الشحن التجاري الانجليزي على سبيل المثال، اشترط أن تلبى السفن الناقلة لبعض أنواع البضائع الخطرة معايير المدونات الدولية، فكان لازما استقاء السفن الناقلة للغاز، لشهادة اللياقة الدولية لنقل الغازات المسالة بكميات كبيرة" تعني الشهادة التي تثبت امتثال هذه السفن للمدونة الدولية IGC<sup>7</sup>؛ والأمر نفسه بالنسبة

<sup>1</sup> المدونة الدولية للقواعد المتعلقة ببناء وتجهيز السفن الناقلة للغازات المميعة السائبة "مدونة IGC".

<sup>2</sup> مثلا هناك سفن PNTL فئة INF3 المصممة خصيصا لنقل المواد النووية، تمتلك هذه السفن لمصنف INF (المصنف الدولي لقواعد سلامة نقل الوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفايات ذات الإشعاع القوي في الطرود على متن السفن). Pacific Nuclear Transport Ltd (PNTL) هي الشركة الرائدة عالميا في مجال النقل البحري للمواد نووية بأسطول فريد من سفن متخصصة للغاية وأطقمها من بين الأكثر خبرة؛ أنظر في ذلك: <https://www.pntl.co.uk/2013/02/pacific-heron-et-pacific-egret-2>, consulté le 23/09/2021.

<sup>3</sup> المدونات التي تعالج نقل البضائع الخطرة حددت بموجب الفقرة الأولى من المادة الأولى من مرسوم تنفيذي رقم 157-19، السالف الذكر؛ المشرع الفرنسي اعتمد نفس المدونات الدولية المتعلقة بالبضائع الخطرة، أنظر في ذلك: Chapitre 1 disposition générales, conventions et recueils applicables de l'arrêté du 18 juillet 2000 ; Op.cit, p.7.

<sup>4</sup> راجع في ذلك نص المادة 43 من مرسوم تنفيذي رقم 157-19، السالف الذكر.

<sup>5</sup> راجع في ذلك نص المادة 43 من نفس المرسوم.

<sup>6</sup> هذا ما قضت به المادة 41 من نفس المرسوم.

<sup>7</sup> Regulation 2/1/c, 2004 No. 929, The Merchant Shipping (Gas Carriers) (Amendment) Regulations 2004, 25th March 2004, <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2004/929/introduction/made>.

للسفن التي تنقل الوقود النووي المشع المعبأ، فقد تطلب قانون الشحن التجاري الانجليزي أن يتم إنشاءها وتجهيزها وتفتيشها ومعاينتها وفقاً لمتطلبات المصنف INF<sup>1</sup>؛ يجب على السلطة المختصة إصدار شهادة NLS ذات الصلة فيما يتعلق بالسفينة NLS إذا اقتضت السلطة المختصة أن حالة السفينة وهيكلها ومعداتنا وأنظمتها وتجهيزاتها مناسبة للإبحار دون أن تشكل تهديداً غير متوقع يلحق ضرر بالبيئة البحرية<sup>2</sup>.

يجب على كل مالك وريان سفينة NLS التأكد من أن حالة السفينة ومعداتنا يتم الحفاظ عليها لتتوافق مع المتطلبات ذات الصلة التي تنطبق على السفينة، وذلك لضمان أن السفينة من جميع النواحي تظل صالحة للشروع في رحلة بحرية دون أن تشكل تهديداً غير معقول بإلحاق ضرر بالبيئة البحرية<sup>3</sup>.

يشترط في المملكة المتحدة على كل سفينة تحميل وتنقل كميات كبيرة من المواد السائلة الخطرة أو الضارة، أن تستفي شهادة INLS، أو شهادة رمز BCH، أو شهادة رمز IBC أو شهادة مناسبة تغطي المادة المعنية؛ يتم تحميل ونقل تلك المادة وفقاً لشروط تلك الشهادة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Regulation 4, 2000 No. 3216, The Merchant Shipping (Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel etc.) (INF Code) Regulations 2000, 7th December 2000, in :

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/2000/3216/regulation/4/made>

<sup>2</sup> Regulation 15, 2018 No. 68, The Merchant Shipping (Prevention of Pollution from Noxious Liquid Substances in Bulk) Regulations 2018, 5th February 2018, in :

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/2018/68/regulation/>

وسفن NLS هي ناقلة للمواد الكيميائية، وهي سفينة شحن تم إنشاؤها أو تكييفها لنقل كميات كبيرة من أي مادة سائلة مذكورة في الفصل 17 من رمز IBC؛ أنظر في ذلك:

Regulation 3, 2018 No. 68, The Merchant Shipping (Prevention of Pollution from Noxious Liquid Substances in Bulk), Op.cit.

<sup>3</sup> Regulation 13/1, 2018 No. 68, The Merchant Shipping (Prevention of Pollution from Noxious Liquid Substances in Bulk), Op.cit.

<sup>4</sup> Regulation 6, 1996 No. 3010, The Merchant Shipping (Dangerous or Noxious Liquid Substances in Bulk) Regulations 1996, <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1996/3010/regulation/6/made>.

### 3- بيان البضائع الخطرة أو مخطط الرص:

يجب أن تحوز السفن التي تنقل البضائع الخطرة عن طريق الطرود، زيادة على وثيقة المطابقة التي يسلمها الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أو هيئة معترف بها، بيان البضائع الخطرة أو مخطط الرص<sup>1</sup>.

اشتراطت اتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS أن يكون على متن كل سفينة تحمل بضائع خطرة معبأة؛ قائمة خاصة، أو بيان (منيفاً يستو) أو خطة التستيف التي تشير إلى موقع البضائع الخطرة على متنها، وفقاً للأحكام ذات الصلة من مدونة IMDG، ويجب أن يتم تسليم نسخة من إحدى هذه الوثائق قبل المغادرة إلى الشخص أو الهيئة المعينة من قبل سلطة دولة الميناء<sup>2</sup>.

تستلزم الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL، هي الأخرى أن يكون على متن كل سفينة تحمل مواد ضارة؛ بيان أو خطة التستيف التي تشير وفقاً للأحكام المعمول بها في مدونة IMDG، إلى المواد الضارة الموجودة على متنها وإلى موقعها في السفينة، وتستوجب أن تسلم نسخة من هذه الوثائق قبل المغادرة إلى الشخص أو الهيئة المعينة من قبل سلطة دولة الميناء<sup>3</sup>.

يُبين القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة المستندات المطلوب تواجدها على متن السفينة، فهو الآخر قد اشترط أن يكون لكل سفينة تحمل البضائع الخطرة والملوثات البحرية، قائمة خاصة أو بيان أو خطة تستيف وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من القاعدة الرابعة الفقرة الثانية من الفصل السابع من اتفاقية سلامة الأرواح في البحر SOLAS، والفقرة الثانية من القاعدة الرابعة من الملحق الثالث المتعلقة بقواعد منع

<sup>1</sup> المادة 42 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>2</sup> Régulation 4/2, chapitre VI.-carriage of grain and dangerous goods, International Convention for the Safety of Life at Sea, Op.cit.

<sup>3</sup> Regulation 4/3, annex III : regulation for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons, international convention for the prevention of pollution from ships, Op.cit.

التلوث عن طريق نقل المواد الضارة عن طريق البحر في الطرد، الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن.

يتم اعداد هذا البيان بالاستناد على الوثائق والشهادات والمعلومات التي تخص البضاعة الخطرة المراد نقلها، وهو يشير إلى مكان تستيفها على متن السفينة، وبدلاً من هذا البيان، يمكن استخدام خطة تخزين مفصلة تحدد موقع جميع البضائع على حسب الفئة التي تنتمي إليها البضائع الخطرة، ويجب أن يتم تسليم نسخة منه قبل مغادرة السفينة من ميناء الشحن إلى الشخص أو الهيئة المعينة من قبل سلطة دولة الميناء<sup>1</sup>.

إن إبلاغ الناقل بالطبيعة خطرة للبضائع أو التي يبدو من المحتمل أن تصبح خطرة من طرف الشاحن، في الوقت المناسب قبل تسليمها له، يسمح للناقل البحري بأن يأخذ بعين الاعتبار تلك المعلومات والبيانات عند اعداد بيان التحميل وخطة التستيف<sup>2</sup>.

#### 4- الوثائق التي تحتوي على المعلومات الخاصة بتدابير الطوارئ:

يجب أن تكون المعلومات الخاصة بالبضائع الخطرة والتدابير الواجب اتخاذها متاحة عند الضرورة، لتدخل الطارئ عند وقوع الحوادث التي تنطوي على نقلها، فمن الضروري الرجوع إلى القائمة الخاصة أو البيان أو الإعلان الخاص بالبضائع الخطرة؛ وصحيفة بيانات السلامة (MSDS)؛ وتعليمات الاستجابة للطوارئ للسفن التي تحملها البضائع الخطرة (دليل FS)، لاستخدامها مع مستند النقل، ودليل الرعاية الطبية الطارئة لحوادث البضائع الخطرة (GSMU)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Amendement 38-16, Op.cit, p.575.

<sup>2</sup> BAATZ Yvonne, DEBATTISTA Charles, LORENZON Filippo, SERDY Andrew, STANILAND Hilton, TSIMPLIS Michael, Op.cit, p.92.

<sup>3</sup> Amendement 38-16, Op.cit, p.575.

كما أوجب القانون الجزائري<sup>1</sup> على السلطة المينائية أن تعد إجراءات مكافحة الحوادث الناجمة عن البضائع الخطرة طبقاً لأحكام الدليل المتعلقة بالعناية الطبية المستعجلة الواجبة الفحص في حالة الحوادث التي لها علاقة بالبضائع الخطرة (دليل GSMU)<sup>2</sup>، والدليل المتعلق بالإرشادات الوقائية الخاصة بالسفن الناقلة للبضائع الخطرة (دليل FS)<sup>3</sup> وتخص بطاقات السلامة كل مادة خطرة تعالج في الميناء المعني.

#### 5- شهادة تأمين المسؤولية المدنية

يتوجب على كل سفينة تقوم بحمل البضائع الخطرة أن تحمل على متنها، شهادة تغطية تأمينية<sup>4</sup> إجبارية أو ضمان مالي آخر بخصوص المسؤولية المدنية حول الأضرار الناتجة من البضائع الخطرة، مسلمة من قبل السلطات الإدارية البحرية المختصة، في مكان تسجيل السفينة.

في هذا الصدد؛ ألزمت اتفاقية HNS مالك السفينة المسجلة من دولة طرف فيها، والتي تقوم فعليا بنقل المواد الضارة والتي تحتل أن تكون خطرة، أن يقوم باكتتاب تأمين أو أي شكل من أشكال الضمان المالي آخر مثل ضمان بنك أو مؤسسة مالية مماثلة، بمبلغ يتم تحديده بواسطة تطبيق حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية لتغطية مسؤوليته عن الأضرار، وذلك طبقاً لمقتضيات هذه الاتفاقية، وتسلم له من طرف السلطات المختصة التابعة لدولة التسجيل، وإن لكل سفينة شهادة تثبت سريان هذا التأمين أو الضمان المالي بواسطة شهادة تكون مستوفية

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 39 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>2</sup> "دليل GSMU" يدل على دليل متعلق بالعناية الطبية المستعجلة الواجبة الفحص في حالة الحوادث الناجمة عن البضائع الخطرة؛ أنظر في ذلك الفقرة 16 من المادة الرابعة من نفس المرسوم.

<sup>3</sup> دليل FS "يدل على الدليل المتعلق بإرشادات التدخل المستعجلة للسفن الناقلة للبضائع الخطرة" الفقرة 17 من المادة الرابعة من نفس المرسوم.

<sup>4</sup> أنظر الملحق رقم 06 يتضمن شهادة التأمين التي تتطلبها بعض الاتفاقيات الدولية محل الدراسة.

لمجموعة من البيانات، ومطابقة للنموذج المحدد بموجب هذه الاتفاقية، تحرر باللغة أو اللغات الرسمية للدول التي تسلمها، وإذا كانت اللغة المستعملة ليست اللغة الفرنسية أو الانجليزية يستوجب ترجمتها إلى إحدى اللغتين<sup>1</sup>.

اشتراطت العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بأنواع معينة مصنفة كبضائع خطرة بموجب القانون الدولي للبضائع الخطرة، استخراج هذه الشهادة على سبيل المثال نذكر الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات<sup>2</sup>؛ وذلك من خلال المادة السابعة منها، والتي ألزمت صاحب السفينة أن يكتب في تأمين أو في ضمان مالي آخر مثل كفالة مصرفية أو في شهادة مسلمة من قبل صندوق دولي للتعويض، في حال نقل أكثر من 2.000 طن من المحروقات المشحونة جزافا كحمولة، وتكون مطابقة لنموذج الملحق بهذه الاتفاقية.

<sup>1</sup> Article 12/1 of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, op.cit ; «1- The owner of a ship registered in a State Party and actually carrying hazardous and noxious substances shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in article 9, paragraph 1, to cover liability for damage under this Convention ; 2- A compulsory insurance certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such compulsory insurance certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry ; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in annex I and shall contain the following particulars : (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry ; (b) name and principal place of business of the owner ; (c) IMO ship identification number ; (d) type and duration of security ; € name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established ; and (f) period of validity of certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security. ; 3- The compulsory insurance certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language is neither English, nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages. »

<sup>2</sup> صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969، بموجب امر رقم 72-17 مؤرخ في 7 يونيو سنة 1972، ج.ر.ج. عدد 53، مؤرخ في 4 يوليو سنة 1972.

## الفرع الثاني: الإشراف على عمليات المناولة المينائية

يستوجب على الناقل البحري أن يقوم بعمليات المناولة المينائية<sup>1</sup> وقد كلف بهذه المهام وفقا للقوانين البحرية وبموجب الصكوك الدولية المتصلة بهذا الميدان<sup>2</sup>، كما ألزمه المرسوم التنفيذي الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحراً، أن يستعين بشخص متخصص للقيام بهذه العمليات<sup>3</sup>، فوجود مثل هذا الشخص المتخصص يساعد على تقليل زمن مكوث البضائع الخطرة ميناء الشحن والتفريغ<sup>4</sup>. ويمكن أن يتفق

<sup>1</sup> تدل المناولة المينائية على عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وتفريغها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على اليابسة أو داخل المخازن وأخذها؛ وهذا ما قضى به نص المادة 912 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ وفي نفس المعنى جاء نص المادة الأولى الفقرة الثامنة من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>2</sup> يجب على الناقل البحري بموجب اتفاقيات لاهاي أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتوشينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة؛ أنظر في ذلك:

Article 3/2 **Convention** pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance, Op.cit.

تقابلها المادة 1/13 قواعد روتردام، السالفة الذكر؛ بنصها على أنه "يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته...بتسليم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبإعناية؛ كما أن المشرع الجزائري ألقى على الناقل البحري بهذه الالتزامات بموجب المادة 773 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر، والتي تنص على أنه: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل. وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن".

<sup>3</sup> يجب أن تتم عمليات المناولة المينائية للبضائع الخطرة من طرف مستخدمين ملائمين طبقا لمتطلبات الكفاءة المهنية والمؤهلات المطلوبة المنصوص عليها في أحكام المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة وأحكام هذا المرسوم هذا، ما تضمنه نص المادة 31 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

حتى وإن لم يجري الناقل البحري هذه العمليات بنفسه، لكنه يبقى مسؤولاً تجاه الشاحن أو المرسل إليه عن الأضرار اللاحقة بالبضائع خلال فترة مناولة البضائع حتى وإن عهد بالمهمة لشخص آخر، بحيث يلتزم بتعويض كافة الأضرار الناجمة عن سوء أدائه؛ أنظر في ذلك حسين يوسف غنامي، القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة بقوانين دول مجلس التعاون الخليجي، مطابع البيان التجارية، دبي، 1990، ص324؛ وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص92.

<sup>4</sup> طيب إبراهيم ويس، "التكليف القانوني لعقد المناولة المينائية في القانون البحري الجزائري"، المجلد الثاني عشر، العدد 2، الحوار المتوسطي، جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، 2021، ص285.

الناقل مع الشاحن على أن يتحمل هذا الأخير المسؤولية عن بعض أو كل عمليات المناولة<sup>1</sup>.

مما تجدر الإشارة إليه أنه قد وقع عدد كبير من الحوادث التي كانت البضائع الخطرة سبباً فيها، أثناء القيام بعمليات المناولة المينائية؛ والمتمثلة في عملية شحن البضائع الخطرة في ميناء الشحن وعملية تفريغها في ميناء الوصول (أولاً)، وعملية رصها -وهي العملية التي تلي عملية الشحن- (ثانياً).

### أولاً: عملية شحن وتفريغ البضائع الخطرة

كان الالتزام الرئيسي الذي يتحمله شاحن البضائع، متمثل في شحنها على متن السفينه، ومن هنا استمد هذا السند اسمه، غير أن المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية الحديثة باتت تُحمل عبء هذا الالتزام على عاتق الناقل<sup>2</sup>. وعليه أصبح هذا الأخير ملزماً باتخاذ الاحتياطات الواجبة خلال قيامه بعمليات شحن البضائع وتفريغها<sup>3</sup>. يقصد بالشحن؛ تلك العملية التي تتمثل في وضع البضائع على ظهر السفينة<sup>4</sup>، بواسطة آلات وأجهزة ومعدات خاصة ذات أنواع متعددة تختلف باختلاف البضاعة وطريقة تعبئتها<sup>5</sup>.

تشحن البضائع بواسطة روافع السفينة على الغالب عندما تكون هذه الأخيرة قادرة أن ترسو بمحاذاة الرصيف، وقد يتم الشحن بواسطة رافعات المرفأ أو بواسطة الروافع العائمة، أو بواسطة الأنابيب أو الخراطيم إذ كانت طبيعة البضائع مواد سائلة كالنفط،

<sup>1</sup> BASEDOW Jürgen, MAGNUS Ulrich, WOLFRUM Rüdiger, The Hamburg lectures on maritime affairs 2011-2013, with the cooperation of anatol dutta, springer-verlag berlin heidelberg, 2015, p.34.

<sup>2</sup> حسين يوسف غنايمي، المرجع السابق، ص 313.

<sup>3</sup> ملحق القاعدة 2/2، من الباب الثاني، ملحق الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر 1978، مرسوم 88-88، السالف الذكر.

<sup>4</sup> PIETTE Gaël, Op.cit, p.520.

<sup>5</sup> مختار السويقي، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية، دراسة تحليلية لعقود النقل البحري وعقود التجارة الخارجية، مطبعة مذكور، القاهرة، 1981، ص392.

وفي الكثير من الأحيان لا تستطيع السفينة التلييص بمحاذاة الرصيف لأسباب متعددة، فترسو بمكان ما داخل المرفأ، في هذه الحالة يتم الاستعانة بالمواعين والصنادل للشحن وتفريغ من وإلى السفينة<sup>1</sup>.

أضف إلى ذلك إن تطور صناعة السفن منذ النصف الأخير في القرن الماضي، أدى إلى استخدام الحاويات في تعبئة البضائع، تمهيداً لشحنها على سطح السفينة، بحيث ظهرت السفن المتخصصة لهذا النوع من النقل، بما له من حسنات يتعلق بتخفيض نفقات النقل من حيث التغليف والشحن والتفريغ وتقصير مدة الرحلة بإختصار الوقت الذي يخصص للشحن والتفريغ، مما حدى بالجماعة الدولية إلى عقد اتفاقيات دولية لتنظيم النقل بالحاويات<sup>2</sup>.

يجب أن تكون المركبات المخصصة لنقل البضائع الخطرة موضوع فحص دقيق، قبل أن يتم شحنها على متن السفن، قصد تحديد كل الأضرار وعلامات التسرب أو غريلة محتواها، وكل مركبة نقل متضررة ظهرت عليها تسربات أو ثقوب يجب رفض إرسالها إلى غاية إجراء الإصلاحات عليها وسحب الطرود المتضررة منها<sup>3</sup>.

يُحرّر الناقل البحري للشاحن عند اتمامه عملية شحن البضائع الخطرة على متن السفينة، مستنداً يتمثل في سند الشحن، وبهذا المستند يثبت واقعة الشحن ذاتها<sup>4</sup>، بحيث يعتبر دليلاً على استلام الناقل للبضاعة المشحونة، هو عبارة عن إثبات لموصفات

<sup>1</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص.ص 88 و 89.

<sup>2</sup> نفس المرجع.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 12 مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>4</sup> يؤدي سند الشحن عدة وظائف؛ فهو يعتبر أداة لإثبات عملية شحن البضاعة ويتضمن بياناً بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة؛ كما يعتبر وسيلة لإثبات عقد النقل، ويعتبر عقد نقل البضائع بحراً من العقود الرضائية التي لا يحتم القانون إفراغها في شكل معين، وإنما يلزم إثبات العقد بالكتابة، ويمثل سند الشحن ملكية البضاعة، إذ استقر العرف التجاري على أن سند الشحن يعتبر وثيقة ملكيتها؛ للمزيد من التفصيل، أنظر في ذلك: محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص.ص 336-339.

البضائع، باعتبار أنه يتضمن البيانات المتعلقة بها، ويصف حالتها وتغليفها عند استلامها من الشاحن، فهو برهان على خروج البضائع من عهدة الشاحن إلى عهدة الناقل البحري، وإقرار من الناقل على استلام البضائع وبداية تنفيذ العقد، وشحنها على متن السفينة وفقاً لما اتفق عليه في العقد<sup>1</sup>.

يقوم بعدها الناقل البحري بعملية نقل البضائع الخطرة إلى وجهتها المقصودة<sup>2</sup>، عبر البحر مع اتخاذ الحيطة والرعاية، فهذا النوع من النقل يتسم بأنه نشاط مهدد بمخاطر عديدة، وهذا راجع لطبيعة البيئة البحرية التي يزاول فيها.

يتعهد الناقل البحري بحسن تنفيذ عملية نقل البضائع، وهذا بضمان الهلاك أو التلف الذي قد يلحقها، وهي تحت مسؤوليته، ومتى كانت هذه البضائع ذات طبيعة خطيرة التزم بضمان السلامة<sup>3</sup>. فعليه ممارسة واجب الرعاية لتجنب أي خسارة أو الضرر ناجم عن نقل البضائع الخطرة، وهذا ما يجنبه المسؤولية عن الضرر الناتج عن الإهمال وعدم العناية اللازمة بالبضائع من قبله أو من قبل وكلائه أو تابعيه أثناء نقلها<sup>4</sup>.

بعد وصول السفينة إلى المكان المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ<sup>5</sup>، وهذه العملية مثلها مثل عملية الشحن تعتبر جزءاً لا يتجزأ من عقد النقل، بحيث أنها تنفذ في ظل ظروف مماثلة لظروف التحميل<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> DELEBEQUE Philippe, Droit maritime, 14<sup>e</sup> édition, Dalloz, Paris Cedex 14, 2020, p.575.

<sup>2</sup> في هذا الصدد نصت المادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر؛ ونص على ذلك أيضاً القانون الجزائري في نص المادة 738 من أمر 76-80، السالف الذكر.

<sup>3</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص39.

<sup>4</sup> Chang lu, opcit, p.54.

<sup>5</sup> هذا ما قضى به نص المادة 780 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>6</sup> CHAUMETTE Patrick, Droit maritimes, quatrième édition, Dalloz, Paris Cedex 14, 2021, p.580.

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<sup>1</sup>.

ترتبط أغلب ومعظم الحوادث بعملية تفريغ البضائع<sup>2</sup>، والنتيجة قد تكون مأساوية للغاية، فقد يحدث أحيانا تمزق الخرطوم أثناء عملية التفريغ، وهناك خطر آخر مماثل أثناء عملية التفريغ عند استخدام مضخات الصهاريج، فإثناء عملية التفريغ لابد من أن يكون هناك توافق فيما يتعلق بسرعة المضخة، ومعدل التدفق، ومعدل إغلاق الصمام<sup>3</sup>. فيجب أخذ الاحتياطات المناسبة بفحص الآلات والخراطيم المخصصة لشحن ولتفريغ المواد الخطرة، حتى لا يحدث أي طارئ.

<sup>1</sup> عبد الرحمان ذياب عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، منشورات الجامعة الأردنية عمادة البحث العلمي، الأردن، 2001، ص71.  
<sup>2</sup> اندلع حريق في ليلة 28 ابريل 1990 على متن ناقلة الغاز Val Rosandra عندما كانت تفرغ حمولتها من البروبيلين Propylene في ميناء برينديزي Brindisi (مدينة ايطاليا)، وعلى الرغم من الجهود المبذولة من قبل طاقم السفينة لإخماد الحريق إلا أن محاولتهم بائت بالفشل، فقرروا إبعاد السفينة 10 كلم عن الميناء لأسباب تتعلق بالسلامة والأمن. وقد حالوا عدة محاولات دامت مدة ثلاثة أسابيع، دون نتيجة، فعلى ذلك تقرر في 15 مايو سنة 1990 سحب السفينة على بعد حوالي كلم من الشاطئ أين تم إنشاء منطقة أمان وقاموا بتمزيق الخزانات وحرقها؛ للمزيد من التفصيل أنظر: European Maritime Safety Agency EMSA, Op.cit, p.25.

<sup>3</sup> في هذا الصدد نذكر الحادثة التي وقعت في مدينة لاندسكرون (Landskrona) التي تقع في السويد (Suède)، في 16 يناير عام 1976، حين ما بدأت ناقلة نطف فرنسية بعملية تفريغ 533 طن من حمولة الأمونيا السائلة، وأثناء عملية التفريغ تمزق الخرطوم، وظهرت سحابة كبيرة من سائل الأمونيا، وعلى إثر ذلك توفي بعض الأشخاص الذي صادف تواجدهم، وقت وقوع الحادث، ويرجع سبب الحادث إلى انتهاك القواعد الخاصة بتفريغ سائل الأمونيا، والذي يصنف على أنه مادة خطيرة، فلقد كان الخرطوم المستخدم مناسباً لتفريغ كل من مادتي البروبان والبيوتان، ولكن ليس للأمونيا السائلة، لأن الضغط كان قويا جداً، وقد كان أيضا الخرطوم مكسور، فكان ولابد على الناقل من فحص الخراطيم قبل القيام بعملية التفريغ، كما كان يجب عليه إجراء اختبارات الضغط بعد فترات زمنية محددة، كما يجب أن تكون قوة خطوط الأنابيب مساوية لسرعة المضخة، فمن أجل زيادة معدل التحميل يتم استخدام مضخات أكثر قوة؛ للمزيد من التفصيل أنظر: TARMO ots, Op.cit, pp. 39 et 40.

يستوجب على طاقم السفينة عند القيام بعمليات الشحن أو التفريغ للمواد الخطرة، ارتداء الملابس الواقية المناسبة مع الأجهزة المطلوبة مثل جهاز التنفس، كما يجب أن تكون أجهزة مكافحة الحريق على أهبة الاستعداد<sup>1</sup>.

تستدعي الضرورة تسليم البضائع الخطرة إلى المرسل إليه مباشرة بعد اتمام عملية تفريغها من السفينة، لتجنب وقوع الحوادث عند مكوثها في الميناء<sup>2</sup>؛ على سبيل المثال نذكر حادثة مرفأ بيروت التي وقعت سنة 2020، والذي يعد مأساة حقيقية، فقد عصف انفجار مهول بأرجاء العاصمة اللبنانية، في 4 أغسطس سنة 2020، وقد حدث نتيجة انفجار كمية كبيرة من مادة نترات الأمونيوم<sup>3</sup> التي كانت محملة على متن سفينة ترفع علم مولدوفا **Moldavie** تدعى **MV Rhosus**، في رحلتها من ميناء باطومي في جورجيا باتجاه موزمبيق. رست السفينة في مرفأ بيروت في سبتمبر سنة 2013 جراء صعوبات تقنية/مالية حلت بها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> حسن طاهر، المرجع السابق، ص234.

<sup>2</sup> يحدد النظام الخاص بكل ميناء مجال مكوث البضائع الخطرة وعبورها ونقلها ومناولتها في المناطق المينائية؛ هذا ما قضت به المادة 21 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>3</sup> غير أن هذه الواقعة لم تكن هي الأولى التي تسببت فيها مادة نترات المنيوم، ففي سنة 2013 أدت كمية مخزونة يبلغ مقدارها عشر المخزون الذي كان موجوداً في ميناء بيروت، إلى تدمير منشأة تابعة لشركة « West Chemical and Fertilizer » في ولاية تكساس، للمزيد من التفصيل؛ أنظر:

Sophie Bushwick, How Could the Beirut Explosion Happen? Experts Explain, Scientific American, on August 7, 2020; in : <https://www.scientificamerican.com/article/how-could-the-beirut-explosion-happen-experts-explain/> ; consulted on February 6, 2022.

<sup>4</sup> صدر أمر قضائي لبناني(رقم 2013/1031) في شهر ديسمبر سنة 2013، بحجز السفينة بسبب سوء حالتها، وفي أكتوبر سنة 2014 تم إفراغ ما يقارب 2750 طناً من مادة نترات الأمونيوم في العنبر رقم 12 بميناء بيروت بموجب أمر قضائي؛ للمزيد من التفاصيل؛ أنظر: الحركة القانونية العالمية LEGAL ACTION WORLDWIDE (LAW)، تقرير لفائدة ضحايا انفجار بيروت في 4 أغسطس 2020 (ضحايا مجزرة أغسطس في بيروت)، 13 نوفمبر سنة 2020؛ منشور في الموقع الإلكتروني:

<https://www.legalactionworldwide.org/wp-content/uploads/Report-on-Behalf-of-Victims-of-the-Beirut-Explosion-of-4-August-2020-Arabic-2.pdf> ; consulté le 20/11/2022.

يقال أنه أقوى انفجار غير نووي شهده العالم على مر التاريخ تعادل قوته قنبلة نووية تكتيكية، حيث أن دوي الانفجار قد سمع في جميع المناطق اللبنانية، وسجل مرصد الزلزال الأردني أن الانفجار يساوي زلزال بقوة 4,5 درجات على مقياس ريختر، في حين شعر سكان جزيرة قبرص التي تبعد عن لبنان 240 كلم بالانفجار، وبعد وقوع الانفجار انبعث من الحريق كميات كبيرة من الغازات الملوثة، وصلت إلى الدول العربية المجاورة<sup>1</sup>.

كانت تبعات هذا الانفجار كبيرة فقد أدى إلى خسائر بشرية ودمار، وفق التقرير الذي نشرته رئاسة مجلس الوزراء في لبنان، يوم الأحد 30 أغسطس سنة 2020، فنّدت فيه المحصلة المحدثة المتعلقة بالتداعيات التي سُجّلت من جراء المأساة التي حلّت على العاصمة اللبنانية<sup>2</sup>.

قد أحصى التقرير أكثر من 190 قتيلًا، وأكثر من 6500 جريح، و3 مفقودين، إلا أن الضرر لم يتوقف عند ذلك الحد؛ فقد خلف 300 ألف شخص بلا مأوى، وأكثر من 50 ألف منزل متضرر، كما تضررت خمسة مستشفيات كبيرة، وتضرر 49 مركزاً صحياً، كما تضررت 178 مدرسة خاصة ورسمية، و99 مبنى، و70 مبنى تراثياً، وتشير الأحصائيات أيضاً إلى أن 235 وحدة سكنية بحاجة إلى إعادة ترميم كلي، وحوالي 113 وحدة بحاجة إلى الإخلاء، و52 وحدة بحاجة للعزل، بالإضافة إلى 15 بليون دولار خسائر مباشرة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> للمزيد من التفاصيل؛ أنظر: مصطفى رعد، انفجار بيروت رحلة الغاز السامة وآثارها الضارة على البيئة، للعلم Scientific American في 11 أغسطس 2020؛ منشور في الموقع الإلكتروني: <https://www.scientificamerican.com/arabic/articles/news/beirut-explosion-the-journey-of-toxic-gases-and-their-harmful-effects-on-environment/>; consulté le 20/11/2022.

<sup>2</sup> للمزيد من التفاصيل، أنظر: ريتا الجمال، تقرير حكومي عن انفجار مرفأ بيروت، تقارير عربية، العربي الجديد، بيروت، 30 أغسطس 2020؛ منشور في الموقع الإلكتروني: <https://www.alaraby.co.uk/> ; consulté le 20/11/2022.

<sup>3</sup> نفس المرجع.

كما نجم عن انفجار مرفأ بيروت عواقب وخيمة أثرت على الأمن الغذائي، وعلى قطاع الثروة الحيوانية في لبنان، ودمر الانفجار العديد من المؤسسات التجارية في المدينة وهدد استقرار نشاط المؤسسة، وفاقم من حجم الأزمة الاقتصادية<sup>1</sup>.

### ثانياً: عملية رص البضائع الخطرة

تلي عملية شحن البضائع عملية أخرى ضرورية في غاية الأهمية، هي عملية رص البضاعة في عنابر السفينة في ميناء الشحن<sup>2</sup>، والتي تقابلها عملية أخرى في ميناء التفريغ، ألا وهي فك البضائع، بحيث أنه لا يمكن تفريغ البضائع من السفينة دون فكها وإخراجها من العنابر، وهذان الالتزامان يقعان حصراً على الناقل ويتعلقان بالنظام العام<sup>3</sup>.

يقصد بالرص؛ وضع البضاعة في المكان المخصص لها في السفينة، وتستيفها أو ترتيبها سواء بداخل عنابر السفينة أو على سطحها في الأحوال التي يجوز فيها نقل البضاعة على السطح<sup>4</sup>، فهو عبارة عن توزيع وتنظيم للبضائع المشحونة بطريقة تمكن السفينة من تجنب مخاطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة البحرية وبالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضاعة في السفينة على نحو بأمنها من الهلاك أو التلف<sup>5</sup>، فالرص عملية فنية تتعلق بسلامة السفينة والبضاعة معاً<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Voir : KEBEDE Tewodros Aragic, STAVE Svein Erik, A. TILTNES Age, KATTAA Maha, A blast in the midst of crises Impact of the Beirut port explosions on the city's enterprises, International Labour Organization (ILO) | Fafo, 2021, in : <https://www.fafo.no/images/pub/2021/963.pdf>; consulté le 21/11/2022.

<sup>2</sup> مختار السويفي، المرجع السابق، ص392.

<sup>3</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص90.

<sup>4</sup> مختار السويفي، المرجع السابق، ص 395.

<sup>5</sup> مالك شقرب، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016، ص283.

<sup>6</sup> لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية، عمان، 2001، ص68.

الرص 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 يسمى بالرص التجاري، كما يدخل في مفهوم الرص وضع أغشية سميكة فوق البضاعة لوقايتها من مياه البحر أو حرارة الآلات أو وضع قطع خشبية للفصل بين البضائع<sup>1</sup>.

من الأمور الواجب أن يتبعها الناقل البحري قبل شحن الحمولة الخطرة أن يقوم بدراستها بعناية، ووضع خطة لرصها بناءً على المعلومات الضرورية التي تحصل عليها من بيان كشف الحمولة الخطرة قبل وصول السفينة، وعليه التدقيق في هذه المستندات مع واقع البضاعة، وإجراء عملية مقارنة بين ما هو مثبت في المستندات المسلمة له مع حقيقة البضاعة، وأن تجري هذه المقارنة بعناية لا سيما عند الرجوع إلى المعلومات التي يتضمنها المدونة الدولية البحرية<sup>2</sup>.

إذا لم يتم تزويد الناقل بالمعلومات الضرورية الخاصة بالبضائع الخطرة، فله أن يرفض نقلها، فإن الغرض الأساسي من إعلامه بالصفة الخطرة للبضاعة، هو تمكينه من وضع خطة أو خريطة لرص تتناسب مع الحمولات التي هو مقبل على نقلها، ولتمكينه من اتخاذ التدابير الضرورية لضمان النقل السليم لها<sup>3</sup>.

إن المعلومات التي يقدمها الشاحن البضائع الخطرة عن طبيعتها وخواصها، بالغة الأهمية لما لها من تأثير على عملية رصها، فأى خلل في واجب الإعلام، يترتب عنه خلل في رصها، وقد ينشأ عن الرص غير السليم للبضائع الخطرة أضرار تلحق بالبضاعة ذاتها كما قد يمتد ويمس بالغير.

<sup>1</sup> محمد بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، ط1، القاهرة، 1984، ص 235.

<sup>2</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص.ص 104 و105.

<sup>3</sup> نفس المرجع.

ينبغي أن يتم عملية رص البضائع الخطرة، بطريقة تأمنها من المخاطر وتمنع تعريضها للتلف أو للهلاك، والمحافظة على سلامة السفينة والأشخاص المتواجدين عليها، وكذا حماية البيئة البحرية، فإن معظم الانتهاكات ناتجة عن سوء رصها. إن رص البضائع في عنابر السفينة يجعلها محمية من الظروف الخارجية، ولهذا كان القانون الفرنسي متردداً في قبول تحميل البضائع على سطح السفينة<sup>1</sup>؛ باعتبار أن الأخطار التي قد تؤثر على الحاويات المشحونة في السطح أثناء النقل كثيرة ومتعددة، فهي معرضة لخطر سقوطها في البحر، بسبب سوء الأحوال الجوية أو هيجان البحر، أو غيرها من الظروف الخارجية.

في كثير من الأحيان لا يتم التخطيط لرص البضاعة، وعزلها بشكل صحيح؛ ومن الأخطاء الشائعة المرتبطة بهذه العملية، هو تحديد مركز ثقل بضاعة بشكل خاطئ، وإن عدم احترام القواعد الخاصة بالرص والتستف يترتب عنه تحرك البضائع الخطرة وعدم ثباتها في مكانها، وبالتالي تعرضها لسقوط وكسر الطرود التي تكون معبأة فيها، وتعرضها لاهتزاز، وفي حالات أخرى فقدان الحاويات في البحر<sup>2</sup>. يؤثر سوء رص البضائع على متن السفينة<sup>3</sup> على سلامتها ويجعلها غير صالحة للملاحة، وعلى هذا سيكون الناقل البحري مسؤولاً عن الإخلال بالالتزام الخاص

<sup>1</sup> PIETTE Gaël, Op.cit, p.520.

<sup>2</sup> TARMO Ots, Op.cit. p.35.

<sup>3</sup> على سبيل المثال نذكر حادثة سفينة الحاويات الضخمة **MSC Napoli** التي غادرت ميناء أنتويرب **Antwerp** (هي من أكبر المدن في بلجيكا) في 17 يناير سنة 2007، وعندما وصلت إلى جنوب كورنوال **Cornwall** خرجت سفينة عن مسارها، وتعرضت للجنوح في البحر، وقد تسبب هذا الأمر في فقدان السفينة لجزء من شحنتها، والتي انتهت بها المطاف إلى شاطئ سيدموث في إنجلترا، ليتحول هذا الشاطئ إلى ما يشبه بمكب للنفايات. ووفقاً لما ذكرته تقارير محلية، وقد استغرقت عملية تنظيف الشاطئ من هذه المواد الخطرة عدة أشهر، وقد تبين أن 7% من الحاويات الموجودة على سطح السفينة لم تكن في مكانها المناسب حسب موضعها في خطة التستيف، للمزيد من التفصيل أنظر:

S.A, MSC Napoli Structural Failure-investigation report, by Officer of the Watch, October 29, 2012, in : <https://officerofthewatch.com/2012/10/29/msc-napoli-structural-failure> ; consulted on January 11, 2019.

بإعداده لسفينة للملاحة، كما قد يؤثر على سلامة الحمولة من دون التأثير على سلامة السفينة<sup>1</sup>.

يجب على الناقل أن يضمن بأن محتويات الحاوية التي تتضمن بضائع خطرة، قد تم رصها بثبات وتم تأمينها ضد أي حركة أو احتكاك، كما يتوجب عليه أيضا أن يضمن بأن البضاعة الخطرة سوف لن ترمى خارج الحاوية عندما يفتح بابها، فهذه البضائع يجب أن يجري رصها قرب باب الحاوية، وذلك لغرض سهولة الوصول إليها أو تفتيشها<sup>2</sup>.

لقد ذهب القضاء البريطاني إلى التأكيد على أن إهمال الناقل بواجبه المتعلق برص البضائع الخطرة يجعل منه مسؤولاً عن كافة الأضرار الناشئة؛ ومن القضايا الصادرة حول هذه المسألة، نذكر قضية *berss v maitland* التي تعد من القضايا الرائدة لما أثارته من جدل في القرن التاسع عشر، حيث أنه في سنة 1856 تم شحن حمولة على متن سفينة **Regina** من مسحوق التبييض المعبأ في براميل، والذي كان يحتوي على كمية كبيرة من كلوريد الجير، وأثناء الرحلة تآكلت البراميل جراء كلوريد الجير مما أدى إلى تدمير وتآكل البضائع الأخرى المجاورة لها، ما ألحق بها ضرراً بليغة<sup>3</sup>.

قدم كل من الناقل البحري وشاحن مسحوق التبييض دفوع عديدة في هذه القضية، وقد اختلف مجلس اللوردات في خصوصها، ولكن تبين لهم في نهاية المطاف أن السبب الحقيقي وراء وقوع هذه الحادثة يتمثل في أنه قد تم رص هذه الشحنة في المكان الغير المناسب للمواد المتآكلة، هو ما أدى إلى تدمير الشحنات الأخرى المجاورة لها، وهذا ما كان ليحدث لو أنه تم رص البراميل في مكان آخر، وعليه

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص93.

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص.ص 110 و111.

<sup>3</sup> GIRVIN Stephen, Op.cit, p.313.

اعتبروا أن الضرر يرجع إلى إهمال الناقل في القيام بعملية رصها، وهذا هو الدفع الذي أخذ به مجلس اللوردات في هذه القضية<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Case Brass and Stanes v Maitland and Ewing, Jurisdiction England & Wales, Court Court of the Queen's Bench, Judgment Date 01 January 1856, posted in V Lexjustis Your World of Legal Intelligence, United Kingdom ; <https://vlex.co.uk/vid/brass-and-stanes-v-806415433>; consulted on 10/07/2023.

## الفصل الثاني

قيام المسؤولية المدنية لناقل البضائع

الخطرة عبر الطريق البحري

لم يترك المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري خاضعة للقواعد العامة لتنظيم المسؤولية المدنية، بل أرسى نظاماً قانونياً خاصاً بها من خلال القانون البحري، لكنه عالج فقط مسألة الضرر اللاحق بالبضائع محل العقد، دون أن يتعرض لموضوع مسؤولية الناقل البحري تجاه الغير عند شحن البضائع الخطرة، على الرغم من أهميتها، ولذلك كان لا مناص من خضوعها إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني.

يراد بالمسؤولية المدنية للناقل البحري جبر الضرر الواقع، قصد إعادة الطرف المتضرر إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، وهذا ما يستدعي تحديد الأضرار التي تدخل في نطاق مسؤولية ناقل البضائع الخطرة بحرّاً، باعتبار أنها أضرار مختلفة في صورها، ولا يكفي وقوعها لإثارة مسؤوليته، وإنما يستلزم وقوعها أثناء نطاق زمني محدد، حتى يلتزم الناقل البحري بتعويضها (المبحث الأول).

تختلف صور المسؤولية المدنية الملقاة على كاهل الناقل باختلاف مصدرها؛ فيمكن أن تكون مجرد أثر لعدم وفاء الناقل بواجبه تجاه الشاحن، ما يترتب عنه عدم تحقق النتيجة المرجوة من عملية النقل، فتقوم مسؤوليته العقدية، التي يحكمها ويحدد مداها عقد النقل البحري، أم يكون مصدرها إخلال الناقل البحري بما فُرض عليه من قبل القانون من موجبات تجاه الغير؛ أهمها عدم الإضرار به، فإذا خرق هذه الواجب نشأ مسؤوليته غير العقدية. فيغلب على هذه المسؤولية طابع التعقيد، لتداخل أحكام المسؤولية العقدية و المسؤولية غير العقدية، ويكون مؤدى ذلك؛ وقوع اختلاف في مصدر الأحكام القانونية التي يخضع لها كل نوع من الضرر عن الآخر، وبالتالي اختلاف الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة يعود إلى وجود الرابطة العقدية ومن عدمها (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: نطاق تطبيق الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري

يقصد بالنطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة، تحديد أنواع الأضرار التي يسأل عنها الناقل، لمعرفة القواعد القانونية الواجب تطبيقها، أما النطاق الزمني فإنه يحدد الوقت الذي يبدأ فيه سريان هذه القواعد القانونية، والوقت الذي ينتهي فيه هذا السريان.

لا تتمتع القواعد القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري الواردة في القانون البحري، بالسريان المطلق على جميع حالات الضرر الناتجة عن نقل البضائع الخطرة، فهي مقصورة على نطاق محدد يشمل الضرر الذي لحق البضائع محل العقد، وخارج هذا النطاق تخضع الأضرار اللاحقة بالآخرين للقواعد العامة (المطلب الثاني). يتقيد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري بنوع الضرر الواقع، فإذا كان الضرر ذو طابع عقدي، فإن تحديد هذا النطاق يخضع للقواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري والقوانين البحرية المقارنة، الذي قيد آثار هذه المسؤولية بمدة زمنية معينة، أما إذا كان الضرر غير عقدي فإن الناقل البحري مسؤول عن أضرار وأضرار هذه البضائع الضارة ما دامت في عهده وتحت حراسته (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة

إن لعقد النقل البحري قوة ملزمة، وعدم الوفاء به من قبل الناقل يشكل إخلالاً بالالتزامات العقدية المنصوص عليها في صلب العقد، وهو ما يمكن شاحن البضائع من طلب التعويض، بعد إثباته الضرر الذي لحقه من خسارة حقيقة، وما فاتته من كسب؛ بحيث أن الضرر العقدي الموجب للتعويض يتجسد في هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها (الفرع الأول).

لقد تطورت الأضرار الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، في الوقت الحالي تطوراً رهيباً تماشى مع إنتاج أنواع جديدة منها، وبقدر الازدياد السريع في إنتاجها وتصنيعها بقدر ما زادت معه الأضرار التي تعرض لها الأشخاص والأموال، غير أن الأمر يزداد تعقيداً بخصوص الأضرار التي تلحق بالوسط البحري، لصعوبة تحديدها (الفرع الثاني)

### الفرع الأول: الضرر الذي يلحق بأطراف العقد

تتمثل المهمة الأساسية للناقل في نقل البضائع والمحافظة عليها منذ استلامها من الشاحن إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه، في حالة مطابقة تماماً للحالة التي كانت عليها وقت استلامها، فإن لم تتحقق تلك النتيجة المرجوة، كان الناقل مخل بالتزامه العقدي الناشئ عن عقد النقل، إلا أن قيام مسؤوليته تجاه شاحن البضائع مرهون باستكمال مجموعة من الشروط الجوهرية في الضرر حتى يعتد به كركن من أركان المسؤولية ويكون موجبا للتعويض (أولاً)، والذي قد يتجلى في صور محدد (ثانياً).

#### أولاً: شروط الضرر الموجب للتعويض في المسؤولية العقدية لناقل البضائع

##### الخطرة عبر البحر

يشترط في الضرر العقدي؛ أن يكون قد وقع فعلاً وبصورة أكيدة، أو لا مفر من وقوعه في المستقبل، وحتى ضياع أو فوات الفرصة تؤخذ في عين الاعتبار<sup>1</sup>، بحيث أن الضرر الذي تحققت أسبابه وتراخت آثاره كلها أو بعضها إلى المستقبل يعتبر موجبا للتعويض<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> HESS-FALLON Brigitte, SIMON Anne-Marie, MARTHE vanbreersch, Droit civil, 12<sup>e</sup> édition, Ellipses édition, Paris, 2017, p.409.

<sup>2</sup> يختلف الضرر المستقبل عن الضرر المحتمل في أنه مؤكد الوقوع مستقبلاً، أما الضرر المحتمل فهو الضرر الذي لم يقع ولا يوجد ما يؤكد أنه سيقع، فتتفاوت درجة احتمال وقوعه قوة وضعفاً، فقد تبلغ من الضعف حداً يعتبر وهمياً وهو لا يكفي لقيام المسؤولية كما أنه لا يستحق التعويض إلا إذا تحقق فعلاً؛ للمزيد من التفصيل، أنظر في ذلك: سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج2، في الالتزامات، مج2، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، ط5، منشورات مكتبة صادر، بيروت، 1989، ص.ص 139 و140.

يجب أن يكون الضرر العقدي متوقع أو يمكن توقعه وقت إبرام العقد<sup>1</sup>، فيسأل المدين في المسؤولية العقدية عن الضرر المباشر المتوقع، ولكنه لا يسأل عن الضرر المباشر غير المتوقع إلا في حالة الغش أو الخطأ الجسيم<sup>2</sup>.

لا بد من أن يكون هناك ارتباط سببي مباشر، بين عدم الأداء أو الأداء غير السليم والضرر الحاصل، أي يرتبط به ارتباط السبب بالمسبب؛ فيكون نتيجة طبيعية لعدم تنفيذ الالتزام أو التأخر فيه، وهو يعتبر كذلك إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل الجهد المعقول<sup>3</sup>.

كما يشترط في الضرر أن يكون شخصي؛ بحيث يقتصر حق مطالبة التعويض عنه على من لحق به دون غيره<sup>4</sup>، لذا يستعبد الإدعاء المبني على ضرر حل بشخص آخر، فالمضرور هو الذي يملك حق المطالبة بالتعويض ما لم يكن عديم الأهلية فيتولى عندها وليه أو المسؤول عنه الإدعاء باسمه<sup>5</sup>.

### ثانياً: حالات الضرر اللاحق بالبضاعة محل العقد

يعد الضرر أحد الأركان الأساسية لقيام مسؤولية المدنية لناقل البضائع الخطرة عن طريق البحر؛ وهو الذي يميز بين الشق العقدي لهذه المسؤولية عن الشق غير

<sup>1</sup> HESS-FALLON Brigitte, SIMON Anne-Marie, Op.cit, p.409.

<sup>2</sup> بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج1، التصرف القانوني، العقد والإرادة المنفردة، ط6، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص287.

<sup>3</sup> نفس المرجع.

<sup>4</sup> سليمان مرقس، المرجع السابق، ص149.

<sup>5</sup> مصطفى العوجي، القانون المدني، ج2، المسؤولية المدنية، ط3، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص220.

مما تجدر الإشارة إليه أن الضرر المرتد هو ضرر شخصي لمن إرتد عليه، يخوله الحق بالإدعاء والمطالبة بالتعويض، ويقصد بالضرر المرتد ذلك الضرر الذي تترتب عنه أضرار أخرى تصيب الغير؛ للمزيد من التفصيل، أنظر في ذلك: على فيلالي، الالتزامات، العمل المستحق التعويض، المؤسسة الوطنية لفنون الطبع، الجزائر، 2002، ص298.

العقدي لها، فلا وجود لمسؤولية هذا الناقل البحري، ما لم تتجسد مظاهر الضرر، في أحد الحالات الآتية<sup>1</sup>:

### 1- عدم تنفيذ النقل نهائياً

يتحقق عدم التنفيذ الكلي عندما يرفض المدين أن ينفذ أو عندما يستحيل عليه أن ينفذ الالتزام<sup>2</sup>، فإذا امتنع الناقل عن تسلم البضاعة لنقلها أو امتنع عن نقلها بغير سبب مشروع، فإنه يكون قد اخل بتنفيذ التزامه الأساسي أي التزامه بنقل البضائع التي اتفق مع الشاحن على نقلها، ولن يعفي من المسؤولية عندئذ إلا بإثباته أن الشاحن قد قدم له بضاعة غير المتفق على نقلها، أو أن عدم تنفيذه النقل يرجع لسبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعية فيه<sup>3</sup>.

### 2- هلاك البضائع وتلفها

يمكن أن يلحق الضرر بالبضائع الخطرة أثناء القيام بعملية نقلها، ويتحقق ذلك في حال هلكت هذه البضاعة أو أصابها التلف، مما يؤثر على قيمتها المالية

<sup>1</sup> مما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أن المشرع الجزائري لم يحصر أشكال الضرر الموجب لقيام مسؤولية الناقل البحري في صور معينة، بحيث أنه يعتبره مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسلمها إلى المرسل إليه، وهذا ما قضى به نص المادة 802 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر، وذلك على عكس ما ورد في جل القوانين العربية التي حددت هذه الصور؛ فنجد على سبيل المثال أن القانون العراقي قد حدد أشكال الضرر الذي يصيب البضاعة في هلاكها وتلفها والتأخير في تسليمها، وذلك بموجب نص المادة 132 من قانون رقم 80 لسنة 1983، السالف الذكر، ونجد أن المشرع المصري قد حدد هذه الحالات من خلال نص المادة 1/239 ونص المادة 1/240 من قانون رقم 8 لسنة 1948، السالف الذكر؛ كما تعرض المشرع السوري مثله مثل نصيره المصري لحالات الضرر اللاحق بالبضائع التي تثير مسؤولية الناقل، بحيث اعتبر هذا الأخير ضامناً لهلاك البضائع وتلفها، وكما اعتبره مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه من خلال ما جاء به نص المادة 1/241 ونص المادة 1/254 من قانون رقم 46 لسنة 2006، السالف الذكر.

<sup>2</sup> عبد الحميد الشواربي، فسخ العقد في ضوء القضاء والفقهاء، ط3، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 28.

<sup>3</sup> محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص372.

أو التجارية أو الاقتصادية، ويكون هذا الضرر موجباً لقيام مسؤولية الناقل البحري، مما يجعله ملزماً بتعويض هذه الخسارة التي لحقت بشاحناتها.

#### أ- هلاك البضائع

يتحقق هلاك البضاعة<sup>1</sup> بزوالها أو تلاشيها، بحيث يمتنع على الناقل البحري تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، كما يلحق ضياعها بالهلاك، غير أن الضياع لا يعني فقدان الشيء دون التأكد من مصيره، فقد يكون بسبب الهلاك أو لأي سبب آخر مما يجعل من استردادها أمراً مستحيلاً، أي أن معنى الهلاك يتضمن فقدان البضاعة وعدم وصولها إلى يد المرسل إليه، لأي سبب من الأسباب؛ كما لو غرقت هذه البضائع في مياه البحر أو احترقت أثناء الرحلة البحرية، أو إذا تم إلقائها في البحر لإنقاذ بقية الشحنة والسفينة<sup>2</sup>.

يكون الناقل البحري مسؤول عن الهلاك الكلي للبضاعة إذا أصابها دمار أو أصابها زوال أخرجها من عداد نوع البضائع المثلية لها، أي أنها تعتبر هالكة إذا فقدت صفاتها الأساسية التي تتمتع بها في الأحوال العادية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> تتعدد الحوادث التي تُجسد صور الهلاك الذي يلحق بالبضائع، نذكر منها:

- الحادثة التي تعرضت فيها الناقلة Grande America لحريق في مارس سنة 2019، والذي أدى إلى غرقها، وعلى اثر ذلك امتد التسرب النفطي الناتج عن ذلك مسافة 10 كيلومترات، وكانت تحمل على متنها 2000 سيارة و365 حاوية، بحيث كانت 45 حاوية من هذه الحاويات تحتوي على مواد خطيرة؛ للمزيد من التفصيل، أنظر في ذلك: Allianz Global Corporate & Specialty, Loss drivers in the shipping industry: larger vessels , May 2022, <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/shipping-safety-22-losses.html>; consulted on October 15, 2022.

- الحادثة التي تعرضت فيها السفينة Hyndai Fortune لانفجار حاويات المواد الخطرة المشحونة على متنها، بحيث اشتعلت فيها النيران قبالة الساحل اليمني في مارس سنة 2006، وقدرت التكلفة الإجمالية للأضرار التي لحقت بالسفينة والبضائع المفقودة أكثر من 800 مليون دولار أمريكي؛ للمزيد من التفصيل، أنظر في ذلك: IOPC Funds ; Reporting for the HNS Convention, in : <https://www.hnsconvention.org/hns-reporting>; consulted on June 02, 2019.

<sup>2</sup> يعقوب يوسف مرخوه، "النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد"، القسم الأول، مجلة الحقوق، العدد الثاني، كلية الحقوق، جامعة الكويت، 1984، ص 137.

<sup>3</sup> بهجت عبد الله قايد ، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الاستغلال البحري، التأمين البحري، ط1، مكتبة نهضة الشروق، القاهرة، 1984، ص 245.

يسأل الناقل البحري أيضا عن الهلاك الجزئي للبضاعة متى وصلت ناقصة في وزنها أو عدد طرودها المذكورة في سند الشحن<sup>1</sup>، وإن في ذلك عدم تحقق النتيجة المقصودة من عقد النقل، والمتمثلة في وصول البضاعة سالمة وكاملة إلى المرسل إليه، وتعتبر البضاعة هالكة جزئيا أيضا إذا وصلت إلى ميناء الوصول، وأمكن معرفة نوعها دون إمكانية تمييزها بسبب عدم وضوح صفاتها التجارية<sup>2</sup>.

يستثنى من هذا الفرض الذي ترجع فيه الخسارة الجزئية لعجز الطريق، وهنا لا يسأل الناقل عن الخسارة الجزئية أو العجز الذي أصاب البضائع، إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه<sup>3</sup>.

يحدد مقدار الهلاك الجزئي بمقارنة وزن وحجم البضاعة أو عدد الطرود المذكورة في السند، بوزن أو بحجم البضاعة أو بعدد الطرود التي يسلمها الناقل إلى المرسل إليه، ويؤدي هذه المهمة أمين يعينه قاضي الأمور المستعجلة، ولكن إذا تضمن سند الشحن تحفظا يتعلق بوزن أو بمقدار البضاعة، فعلى المرسل إليه عندئذ أن يثبت حقيقة المقدار المشحون من البضاعة لتسنى له إثبات الهلاك الجزئي<sup>4</sup>.

كما تعتبر البضاعة في حكم الهالكة إذا وجد أن نفقات حفظها من الهلاك الفعلي أو التلف تزيد عن قيمتها، كما لو أن سفينة جنحت واحتاج الأمر لدفع نفقات إضافية لحفظ البضاعة على ظهرها وإعادة شحنها إلى ميناء الوصول، فإذا وجد أن هذه النفقات تزيد عن قيمة البضاعة فإنها تعتبر في حكم الهالكة، ومن ثمة فإن صاحب

<sup>1</sup> شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 127.

<sup>2</sup> يعقوب يوسف مرخوه، المرجع السابق، ص 138.

<sup>3</sup> بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 246.

<sup>4</sup> محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 273.

البضاعة يطالب الناقل بدفع قيمة التعويض المستحقة على اعتبار أن البضاعة أصبحت في حكم الهالكة فعلاً<sup>1</sup>.

### ب- تلف البضائع

يقصد بتلف البضاعة أنها غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له، حتى ولو كانت صالحة لاستعمال آخر، وهو ما يسمى بالعوارية، فالتلف يقصد به العوار الذي يلحق البضائع أثناء النقل<sup>2</sup>، وهو يتمثل في وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها لكن في حالة معيبة، سواء شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها، فإن كل تلف يصيب البضائع يؤثر في قيمتها أو في الاستعمال الذي أعدت له يكون موجب لمسؤولية الناقل البحري<sup>3</sup>.

يكون الناقل مسؤولاً عن التلف الذي يكتشف بالبضاعة عند الوصول، إذ يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة، ما لم تدرج تحفظات في سند الشحن خاصة بحالة البضاعة<sup>4</sup>، ومن البديهي أن لا يسأل الناقل عن العيب الذي يوجد في البضاعة، إذا كان هذا العيب ثابتاً في سند الشحن، أما إذا كان سند الشحن خالياً أي نظيف من التحفظات بخصوص حالة البضاعة، فإن الناقل في هذه الحالة يسأل عن كل تلف يصيب البضاعة<sup>5</sup>.

عليه؛ فإن تلف البضاعة الخطرة، يتحقق إذا وصلت فاسدة إلى الميناء المتفق عليه، أي أنها وصلت في وضع غير الذي كانت عليه قبل النقل، وهو ما يخالف الاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن في المحافظة عليها، وإيصالها سليمة إلى وجهتها.

<sup>1</sup> يعقوب يوسف مرخوه، المرجع السابق، ص 140.

<sup>2</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 86.

<sup>3</sup> علي البارودي، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، السفينة ملكيتها ونظامها الخاص، أشخاصها الرحلة البحرية، البيوع البحرية، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2003، ص 211.

<sup>4</sup> شريف أحمد الطباخ، المرجع السابق، ص 129.

<sup>5</sup> محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 374.

### 3- التأخير في الوصول

إن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل، لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وإنما يجب عليه نقلها وتسليمها إلى المرسل إليه، في موعد معين، على نحو لا يضر بمصالحه<sup>1</sup>.

يستوجب الرجوع على الناقل البحري ومطالبته بالتعويض، في الحالة التي تصل فيها البضائع متأخرة عن الميعاد المتفق عليه، لأنه قد يصادف هذا التأخر هبوطا في أسعارها، باعتبار أنها معرضة لتقلبات الأسعار، ومن جانب آخر قد يرتبط المرسل إليه بصفقة تحتم عليه تسليم البضائع في ميعاد محدد، ويؤدي التأخير في وصولها إلى فسخ الصفقة، مع ما قد يقترن بالفسخ من رجوع المشتري على البائع (المرسل إليه) بالتعويض، أضف إلى أن هناك من البضائع ما يكون معرضا للتلف إذا لم يتم استعمالها في زمن محدد، وإن لم يؤدي التأخير في تسليم البضائع إلى تلفها، فهو على الأقل يستنفد قدرًا من صلاحية هذه البضائع مما يصعب معه التصرف في البيع<sup>2</sup>.

لا يعد التأخير في وصول البضائع ضرر مادي، ففي أغلب الأحيان يؤدي إلى الخسارة المالية أو على نطاق أوسع على خسارة اقتصادية أو تجارية، مثل توقف الإنتاج أو انخفاض سعر منتجات في السوق<sup>3</sup>.

نتبين فرضين عند تحديد المدة الزمنية التي تأخر فيها الناقل البحري عن تسليم البضائع، من خلال ما جاء به القانون البحري الجزائري؛ يتحقق الفرض الأول إذا كان هناك اتفاق على وقت محدد في العقد المبرم بين الأطراف، وهنا يكون الناقل قد تأخر عن تسليم البضائع في الميعاد المحدد. والثاني في حال عدم وجود اتفاق على

<sup>1</sup> علي البارودي، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 212.

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 213.

<sup>3</sup> INNOCENT Fetze Kamdem, La responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international, Mémoire présenté pour l'obtention du grade de maître en droit, la Faculté des Études Supérieures de l'Université Laval, Québec, 1999, p.64.

موعد التسليم، وهنا نقول أن الناقل البحري متأخر عن ميعاد تسليم البضائع على حسب العرف في ميناء التحميل<sup>1</sup>.

يأخذ التأخير في وصول البضائع؛ معنى مجاوزة الميعاد المتفق عليه، فإنه يفترض حتما وجود مدة محددة سلفا لتنفيذ عملية النقل، وهذا أمر منطقي إذ لا يمكن مسألة الناقل البحري عن التأخير ما لم يكن قد أحل 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 مجرد التفاوض في المواعيد أو في تحديد مدة الرحلة، فعقد النقل البحري من عقود الإذعان يقتصر حق فيه على قبول التعاقد بالشروط الزمنية التي يضعها الناقل أو في المقابل يرفض إبرم العقد معه<sup>2</sup>.

قد تتسبب البضائع الخطرة في تأخير وصول بضائع أخرى، التي تكون موجودة على متن نفس السفينة، وبهذا يحق لأصحابها المطالبة بتعويض عن الخسائر الاقتصادية والمالية التي لحقت بحمولاتهم جراء التأخير في تسليمهم لشحناتهم، بسبب الإجراءات الإدارية التي تعيق دخول البضائع الخطرة للميناء، وذلك أن الناقل ملزم بتقديم جميع المستندات ذات الصلة إلى الجمارك وانتظار إذن الدخول إلى الميناء<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 772 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ والذي يقابله في القانون المصري نص المادة 2/240 من قانون رقم 8 لسنة 1948، السالف الذكر، والذي جاء على النحو الآتي: "يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي سلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق"؛ كما يقابله في القانون السوري نص المادة 2/254 من قانون رقم 46 لسنة 2006، السالف الذكر.

<sup>2</sup> محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص.ص 68 و69.

<sup>3</sup> CHANG Lu, Op.cit, p.56.

### الفرع الثاني: الضرر اللاحق بالغير بفعل البضائع الخطرة

قد ينشأ عن نقل البضائع الخطرة بحراً أذى يلحق بالغير؛ وهو يختلف في صورته عن الضرر العقدي الذي يصيب البضائع محل العقد، فإن الأضرار الموجبة للتعويض في نطاق هذه المسؤولية يمكن أن تتخذ صوراً عديدة ومتنوعة، فقد تكون عبارة عن أضرار مادية تمس بصحة الإنسان وممتلكاته، ويمكن أن تجتمع معها الأضرار المعنوية (أولاً)؛ كما قد تكون البيئة البحرية هي الضحية بالدرجة الأولى لهذه البضائع الخطرة والضارة، لأنها قد تتأثر من الكائنات الحية التي تعيش فيها، وتشكل تهديداً على الحياة البحرية، وهو يُعدّ أصعب أنواع الضرر جبراً (ثانياً).

### أولاً: الضرر الذي يلحق بالأشخاص والممتلكات

تلحق الأضرار التي تتكبد بالغير بفعل البضائع الخطرة<sup>1</sup> من الجسامة، مما قد تصل إلى حد الوفاة أو الإصابات الجسدية الخطيرة، مثل الأمراض الجلدية الناجمة ملامسة هذه المواد، والتي عادة ما تكون ذات طبيعة سامة، أو الأمراض التي تصيب الجهاز التنفسي الذي قد يتأثر بالأبخرة السامة، نتيجة للحريق أو الانفجار الناجم عن هذه البضائع<sup>2</sup>. وغيرها من الإصابات التي تمس بالسلامة الجسدية للمضروب، والتي تسبب له معاناة يترتب عنها أذى يصيبه في شعوره وأحاسيسه.

كما يمكن أن يؤدي تسرب أو انفجار هذه الشحنات الخطرة، إلى هلاك أو تلف الشحنات الأخرى المجاورة لها على متن نفس السفينة، أو التي تكون محملة على متن السفن المجاورة لها في ميناء الشحن أو التفريغ، ويمكن أن يؤدي إلى تلوث السفن الأخرى ومعداتها، أو إتلاف الموانئ.

<sup>1</sup> في حقيقة الواقع يصعب حصر نطاق الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة، في صور معينة، لتعدد وتنوع هذه المواد، فيمكن أن ينجم عن نقل المواد الذرية ضرر ذري يؤدي إلى الوفاة أو إصابة الأشخاص، أو ينشأ عن المواد المشعة هلاك أو تلف للأموال؛ أنظر في ذلك: عبد العزيز قرشوش، مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 3، العدد 3، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2018، ص 110.

<sup>2</sup> Chang Lu, Op.cit, p. 342.

يمكن تعريف 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 حرите أو شرفه أو غير ذلك<sup>1</sup>.

كما يعرف أيضا بأنه إخلال بمصلحة مشروعة سواء كانت هذه المصلحة مادية أو أدبية، وأنه ما يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة<sup>2</sup>، كالحق في الحياة باعتباره من الحقوق الأساسية للصيقة بالإنسان، أو الحق في السلامة البدنية أو حقه في عدم المساس بعواطفه، أو ماله أو حرите أو شرفه، أو غير ذلك<sup>3</sup>.

وبناءً على ما سبق يمكن استخلاص الشروط الواجب توافرها في الضرر، كما جسدت لنا بعض صورته وأشكاله:

### 1- شروط الضرر الموجب للتعويض في المسؤولية غير العقدية لناقل البضائع الخطرة عبر البحر

يجب أن يمس الضرر بحق مكتسب أو بمصلحة مشروعة، غير مخالفة للنظام العام والأدب العامة<sup>4</sup>، فالحق صفة ملازمة للشخصية الإنسانية وهو بحماية القانون، وبالتالي فإن كل ضرر يلحق بحق من حقوق الإنسان المحمية قانونا يستوجب التعويض عنه<sup>5</sup>، وإن الاعتداء على حياة شخص، يعتبر إخلال بحق المضرور في سلامة حياته، ويعد هذا الضرر من أشد أنواع الضرر<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> سعيد مقدم، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1992، ص 40.

<sup>2</sup> محمد حسين، الوجيز في نظرية الالتزام، الشركة الوطنية، الجزائر، 1983، ص 160.

<sup>3</sup> منذر الفضل، النظرية العامة للالتزامات، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية الوضعية، ج 1، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1996، ص 377.

<sup>4</sup> نفس المرجع، ص 389.

<sup>5</sup> مصطفى العوجي، المرجع السابق، 189.

<sup>6</sup> محمد فتح الله النشار، حق التعويض المدني بين الفقه الإسلامي والقانون المدني، الدار الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 204.

لا بد من أن تتوفر في هذا النوع من الضرر، الشروط السابق ذكرها في الضرر الموجب للتعويض في المسؤولية العقدية، وذلك بأن يكون هذا الضرر مؤكداً، وشخصياً ومباشراً.

إلا أنه يشترط في الضرر كركن لقيام المسؤولية التقصيرية، ولكي يكون موجباً للتعويض؛ أن يكون مباشراً، سواء كان متوقعاً أو غير متوقع<sup>1</sup>، وهنا يكمن الفرق بينه وبين الضرر الموجب للمسؤولية العقدية، الذي يتحقق في حال وقوع الأضرار المباشرة والمتوقعة فقط.

## 2- أنواع الأضرار التي يخلفها نقل البضائع الخطرة:

تتعدد وتختلف الأضرار الناجمة عن نقل البضائع الخطرة، في صورها؛ فهي تشمل صور عديدة للإيذاء الذي يلحق الإنسان في جسمه أو ماله، ولا تتجسد هذه الصور فقط في الشكل المادي، وإنما يمكن أن تظهر في شكل معنوي.

### أ- الضرر المادي:

يعد الضرر المترتب عن المساس بحياة الإنسان أو سلامة جسمه ضرراً مادياً، وهو ما يعرف بالضرر الجسدي، والذي يقصد به؛ أنه الأذى الذي يصيب جسم الإنسان، فقد يقع على حق الإنسان في الحياة فيزهق روحه، أو على مبدأ التكامل الجسدي، أو الحق في السلامة الجسدية<sup>2</sup>.

كما يعتبر أيضاً ضرراً مادياً كل مساس بحق المالي، وهو يتمثل بذلك؛ في الخسارة المالية التي تترتب عن المساس بحق أو بمصلحة مشروعة، سواء كان هذا الحق حقاً مالياً أو غير مالي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمد فتح الله النشار، المرجع السابق، ص 208.

<sup>2</sup> منذر الفضل، المرجع السابق، ص 402.

<sup>3</sup> بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، الواقعة القانونية، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 145.

يتسع نطاق الأضرار الجسدية، لأنها ذات طبيعة مختلطة، متغيرة، ومتنوعة، فهي تشمل كل الأضرار التي تؤدي إلى العطب، ومختلف الإصابات من الجروح والكسور أو تشويه الوجه...<sup>1</sup>، كما تعتبر حالة العجز الخاصة الرئيسية في الضرر الجسماني، لأنها تمنع المتضرر من استعمال قدراته.<sup>2</sup>

إن مقدار الضرر يتناسب طرذا مع درجة خطورة البضائع، فهناك مواد قد تصل درجة خطورها إلى درجة الإصابة بأنواع عديدة من السرطان، مثلاً في حال استنشاق أو ابتلاع المواد المشعة.<sup>3</sup>

إن الإصابة الجسمانية لا تستقر بطبيعتها على نفس المستوى، خلال الفترة الممتدة بين وقوع الحادث، وإلى غاية صدور الحكم بالتعويض عنها، بحيث يمكن أن تتفاقم وتشتد، وذلك إما بزيادة نسبة عجز المضرور أو موته أو تعرضه لأضرار أخرى مرتبطة بهذه الإصابة، كما يمكن أن تخف وتتحسن قبل صدور الحكم، وإن التعويض عنها يتحدد وفقاً لمقدار الضرر وقت صدور الحكم.<sup>4</sup>

كما قد يكون الضرر الجسدي مؤدياً للوفاة؛ ويعرف أيضاً بالضرر الجسدي المميت؛ وهو ضرر إزهاق الروح، فتتعطل جميع وظائف الجسد<sup>5</sup>، ويعتبر أشد أنواع

<sup>1</sup> تسبب هيبوكلوريت الكالسيوم المستخدم في تبيض الورق وتعقيم حمامات السباحة، في نشوب حرائق شديدة على متن السفن، ومن بينها الحريق الذي نشب في عام 2019، على متن سفينة KMTTC Hong Kong، أثناء رسوها في ميناء تايلاند، وكان ذلك بسبب انفجار 13 حاوية من هيبوكلوريت الكالسيوم، بحيث أمطر الدخان الضار، على القرى المجاورة، ونتيجة لذلك ذهب أكثر من 130 شخص إلى المستشفى، فقد ظهرت عليهم أعراض استنشاق هذا الدخان، ومنهم من تعرض لأصابات جلدية خطيرة؛ للمزيد من التفاصيل، أنظر في ذلك:

DONAHUE Bill, Unicorns and explosives: a burning ship off Victoria's coast hints at the dangerous secrets of cargo carriers, the Narwhal, April 25, 2022, in: <https://thenarwhal.ca/bc-zim-kingston-dangerous-goods>; consulted on August 29, 2022.

<sup>2</sup> علي فيلالي، تطور الحق في التعويض بتطور الضرر وتنوعه، حوليات جامعة الجزائر 1، ج1، العدد 31، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، ص.ص 22 و23.

<sup>3</sup> PEIGNIER Ingrid, Op.cit, p.18.

<sup>4</sup> الشريف بجموي، مدى تقدير التعويض عن الضرر الجسماني، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، العدد 12، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، السنة 2012، ص.ص 76 و77.

<sup>5</sup> منذر الفصل، المرجع السابق، ص 404.

الضرر. وعلى سبيل المثال نشير إلى الواقعة التي تعرضت لها السفينة الدنماركية **Maersk Honam**، والتي كانت تحمل على متنها 7860 حاوية، وهي في طريقها إلى قناة السويس من السنغافورة، وبينما كانت تبحر في المحيط الهندي في 6 مارس سنة 2018، واجهت حريقاً شديداً بدأ من أحد عابري السفينة<sup>1</sup>، وقد أعلنت شركة الشحن **Maersk**، أن عدة أشخاص قد لقوا حتفهم، ولحقت بالحاويات أضرار جسيمة من جراء الحريق<sup>2</sup>.

في هذا السياق نذكر حادثة أخرى<sup>3</sup> تجسد صور الضرر المادي الجسدي، والتي شهدها مرفأ العقبة الواقع في جنوب الأردن يوم 27 يونيو سنة 2022، على اثر سقوط وانفجار صهريج معبأ بغاز الكلورين السام، خلال عملية تحميل الشحنة على متن السفينة الفيتنامية **FOREST 6**، والتي كانت متوجهة للتصدير إلى جيبوتي، بحيث تشكلت على الفور سحابة سامة ذات لون أصفر وذات رائحة لاذعة ومهيجة، وانتشرت بسرعة إلى عدة كيلومترات، وقد كشفت الجهات الرسمية في المملكة الأردنية أن الحادث قد أسفر عن مقتل 13 شخصاً، وتجاوز عدد المصابين 260 شخصاً<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> The Transport Safety Investigation Bureau of Singapore, final report Transport Safety Investigation Bureau Ministry of Transport, FIRE ON BOARD MAERSK HONAM AT ARABIAN SEA ON 6 MARCH 2018, Final Report MIB/MAI/CAS.035, Singapore, 5 October 2020.

<sup>2</sup> MARCUS Hand, Remains of three out of four missing seafarers found on Maersk Honam, Mar 12, 2018 ; in : <https://www.seatrade-maritime.com/asia/remains-three-out-four-missing-seafarers-found-maersk-honam>; consulted on February 8, 2022.

<sup>3</sup> نذكر أيضاً الحادثة التي وقعت في يوم 14 يوليو سنة 2012، بحيث تعرضت سفينة **MSC Flaminia** لانفجار بعد اندلاع حريق في أحد عابريها، وقد وقع الحادث بين المملكة المتحدة وكندا، وتم إجلاء 24 شخصاً من جنسية ألمانية، بولندية وفلبينية لكن أصيب أربعة منهم بجروح ولسوء الحظ توفي أحدهم بسبب حروق شديدة لحقت جسده، علاوة على ذلك تم الإبلاغ عن شخص كان في عداد المفقودين، ووفقاً للتقارير وقع الانفجار في حاوية تحتوي على شحنة قابلة للاشتعال "هيبوكلوريت الكالسيوم" **calcium hypochlorite** غير أنه عندما قاموا بالإطلاع على بيانات الشحن، لم يجدوا أي تصريح بخصوص هذه المادة على الإطلاق؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

MSC Flaminia Fire, by Officer of the Watch Leave a Comment July 24, 2012, in : <https://officerofthewatch.com/2012/07/24/msc-flaminia-fire> ; consulted on March 25, 2022.

<sup>4</sup> GRITTEN David, Toxic gas leak at Jordan's Aqaba port kills 13, injures hundreds, BBC News, 28 June, in : <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-61950965>; consulted on July 11, 2022.

كما يمكن أن يتجسد الضرر المادي الناجم عن نقل البضائع الخطرة في الضرر الذي يصيب الممتلكات؛ ومن الحوادث التي تبرز هذه الصورة، نسردها الحادثة التي شهدها عام 1999، بحيث اصطدمت سفينة الحاويات العملاقة **Ever Decent** بسفينة الركاب الضخمة **Norwegian Dream** في قنال الانجليزي، واخترقت سفينة الحاويات مقدمة سفينة الركاب، التي كانت تحمل على متنها 2400 راكب، وعلى اثر قوة هذا الاصطدام انتقلت خمس حاويات تحتوي على مادة السيانيد (هي مادة كيميائية عالية السمية) إلى سطح السفينة الركاب، ولحسن الحظ أن الحاويات لم تتمزق. وعلى الرغم من أن هذه الحادثة لم يسفر عنها وقوع الكثير من الإصابات البشرية، إلا أن الأضرار كانت بليغة على سفينة الحاويات **Ever Decent** وخاصة أن النيران اندلعت في العديد من الحاويات، وقد تطلبت إطفاء الحريق جهوداً كبيرة على مدار عدة أيام<sup>1</sup>. كذلك؛ نذكر الحادثة التي وقعت مؤخراً في 17 سبتمبر سنة 2022، أثناء رسو الناقلة **LARK** في محطة **Guaraguao** في بويرتو لا كروز **puerte la cruz** في فنزويلا **Venezuela**، وهي تقوم بتحميل البنزين، بحيث انكسر خرطوم التحميل البضائع النفطية، وانفصل عن الناقلة، مما أدى إلى انسكاب الوقود على سطح السفينة ورسيف الميناء<sup>2</sup>.

#### ب- الضرر المعنوي:

أثار مبدأ التعويض عن الضرر المعنوي جدل كبير، من حيث الاعتراف به، بين مؤيد ورافض لفكرة التعويض عنه؛ فقد كان الكثير من الفقهاء رافضين لهذا المبدأ واعتبروا أنه من غير المعقول تقويمه نقداً، لأنه غير متعلق بالذمة المالية، وذلك راجع

<sup>1</sup> HANCOCK Paul, Recurring nightmare : 1999 collision of Norwegian Dream, shipwreck log, A Log Of Shipwrecks & Maritime Accidents Around The World, Octobre 30, 2015.

<sup>2</sup> S.A, Fire at Venezuelan terminal after tanker hose breaks, Safety4sea, September 19, 2022, in : <https://safety4sea.com/fire-at-venezuelan-terminal-after-tanker-hose-breaks/> ; consulted on October 6,2022.

إلى طبيعته الخاصة التي تتعارض مع أي تقييم مالي<sup>1</sup>، فهو غير قابل بطبيعته للتعويض.

لقد اعتبر البعض أن الضرر الأدبي يتنافى مع الغاية من التعويض، والمتمثلة في إصلاح الضرر، وإعادة الشيء إلى ما كان عليه قبل وقوعه، وإذا كان ذلك ممكن التحقق في الضرر المادي الذي يتجسد في أضرار ملموسة سواء جسدية أو مالية، فإن ذلك يستحيل في الضرر المعنوي، وعلى حسب وجهة نظرهم، فإن التعويض عنه لن يكون مجدياً في إزالة آثاره<sup>2</sup>.

في حين ذهب البعض الآخر إلى ضرورة التعويض عن الضرر الأدبي، والعلّة في ذلك أن الضرر المعنوي يمثل نمط من أنماط الضرر، وهو قائم بذاته شأنه شأن الضرر المادي، وإن العدالة تقتضي تعويض هذا الضرر متى توافرت شروطه<sup>3</sup>. إذ أن عدم التعويض عنه يمكن أن يشكل تشجيعاً لمن تسبب فيه، طالما أنه يكون بمأمن عن المسؤولية عما أحدثه من ضرر. وإذا كان صحيحاً أن التعويض النقدي لا يمكن أن يصلح للضرر الأدبي، فإنه يخفف من آثاره دون أدنى شك، خاصة وأن الغاية من التعويض هي جبر الضرر وإصلاحه وليست إزالته من الوجوه، بمعنى أن التعويض لا يستهدف إعادة الشيء إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع الضرر. إذ أن ذلك عسير التحقيق في الكثير من الحالات سواء كان الضرر مادياً أو أدبياً<sup>4</sup>.

إن السكوت عن التعويض عن الضرر المعنوي، في ظل القوانين التي نظمت مسألة التعويض عن الضرر، قد استمر لسنوات، إلى أن استقرت هذه القوانين على

<sup>1</sup> FOURNIER Stéphanie, La responsabilité civile délictuelle, 4<sup>e</sup> édition, presses universitaire de Grenoble, Grenoble cedex 1, 2015, p.37.

<sup>2</sup> حسين عامر و عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، التقصيرية والعقدية، ط2، دار المعارف، القاهرة، 1979، ص 344.

<sup>3</sup> سعيد مقدم، المرجع السابق، ص.ص 79-83.

<sup>4</sup> دريد محمود على، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دراسة تحليلية مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص.ص 390 و 391.

وجوب التعويض عنه<sup>1</sup>، وإن الضرر المعنوي لا يمكن تقديره تقديراً مادياً دقيقاً، غير أنه لا يمنع من التعويض عنه تعويضاً مقارباً، فحتى إن لم يكن التعويض شافياً فإنه على الأقل يحقق بعض الترضية.

يتمثل الضرر المعنوي في الأذى الذي يلحق بغير ماديات الشخص، فيمس بمشاعره، وبإحساسه أو بعاطفته، فهو الألم النفسي أو الشعور بالانتقاص نتيجة التشويه الذي تتركه الإصابة<sup>2</sup>، كما يعرف أيضاً أنه الضرر الناشئ عن المساس من اعتبار الإنسان، ومن عواطفه وأحاسيسه ومشاعره، وتلك العناصر التي وإن كان من الصعب تقديرها بالمال إلا أنها تشكل جوهر مقومات الذات البشرية، فهو من بين أكثر الأضرار التحاماً بجوهر الإنسان، والأشد التصاقاً بصفته الآدمية<sup>3</sup>.

يرد الضرر الأدبي على الحقوق الثابتة للإنسان، بحيث تكفل هذه الحقوق للشخص الانتفاع بكل ما هو مرتبط بنفسه ارتباطاً لا انفصام له، وحتى إن كان يقع على حق لا يقوم بالمال، لكن هذا لا يعني عدم استحقاق الشخص التعويض عند الاعتداء عليه، فالتعويض هنا وظيفته جبر الضرر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> مما تجدر الإشارة إليه أن القانون المدني الجزائري الصادر سنة 1975، قد كان خالياً من أي نص يؤكد صراحة على مبدأ جواز التعويض عن الضرر المعنوي، فإن المشرع الجزائري لم يقر التعويض عن الضرر المعنوي قبل سنة 2005، بحيث أنه قد اعتنق مبدأ جواز التعويض عن الأضرار المعنوية بعد صدور تعديل القانون المدني، وكرسه بموجب نص المادة 182 مكرر من أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، ج.ر.ج. عدد 78، مؤرخ في 30 سبتمبر 1975، (معدل ومتمم)؛ والتي تنص على أنه "يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

<sup>2</sup> محمد صبري سعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، دراسة مقارنة في القوانين العربية، الجزائر، 2007، ص 81.

<sup>3</sup> نصيرة علائي، تقدير التعويض عن الضرر الجسدي من منظور الفقه الإسلامي وأحكام القانون الوضعي (القانون المدني)، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد 3، العدد 2، المركز الجامعي النعامة، 2017، ص 342.

<sup>4</sup> زهيرة عبوب، طبيعة التعويض عن الضرر المعنوي، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد الثاني، العدد الثاني، جامعة حسيبة بن بولعيد، الشلف، 2016، ص.ص 164 و165.

إن الضرر الذي يمس بالكيان الجسدي؛ كالجروح، الحروق وغيرها من أعراض الإصابة، يجعل المتضرر يشعر بالألام جسمانية، ويصاحب تلك الألام الجسمانية آلام نفسية، كما أن أثر الإصابة قد يمتد ويؤثر على الناحية الجمالية، كما قد يكون مصدر الألام المعنوية ناتج عن نقص قدرته على العيش بطريقة عادية، فالضرر المعنوي قد يظهر في صور متعددة.

يتجسد الضرر المعنوي في الأضرار المتعلقة بالألام الجسمانية والنفسية، وكذلك الأضرار المتعلقة بالمظهر الجمالي، نتيجة للإصابة التي تحدث للمضروب، فقد تظهر تشوهات في خلقته نتيجة للجروح أو للحروق... إلخ، مما يشوه صورته ومظهر الجمالي، وهو ضرر مرتبط بالضرر المادي، وبدون هذا الأخير لا وجود لمثل هذه الألام التي تستجوب التعويض ويتم تقديره بالاستناد إلى عدة معايير<sup>1</sup>.

تتتمي الأضرار المتعلقة بالحرمان من متع الحياة إلى نطاق الأضرار المعنوية، وإنها تعطي الحق لمن فقدها بسبب إصابة حلت به، بأن يعرض عن حرمانه منها. وإن الأمر لم يعد مقتصرًا على متعة معينة، كممارسة الرياضة أو أي هوية أخرى، بل أصبح يشمل إمكانية عيش الحياة العادية دون معوقات جسدية أو ذهنية تحول دونه وهذه المعاشة<sup>2</sup>.

### ثانياً: الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية جراء نقل المواد الخطرة والضارة

يدخل الضرر البيئي في المفهوم العام للضرر؛ وهو الأذى الذي يلحق الإنسان في نفسه أو ماله أو أي مصلحة مشروعة له، أما إذا لحق هذا الأذى بأحد عناصر

<sup>1</sup> عبد العزيز اللصاصمة، نظرية الالتزامات في ضوء القانون المدني المقارن، المسؤولية المدنية التقصيرية، الفعل

الضار، أساسها وشروطها، الدار العلمية الدولية- دار الثقافة، ط1، عمان، 2002، ص.ص 113 و114.

<sup>2</sup> مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص.ص 177 و178.

البيئة فإنه يسمى بالضرر البيئي البحت، وإن التعبير عن الضرر بالأذى هو تعريف للضرر بالمفهوم المعروف فالأذى أي شئ يزعج ماديا أو معنويا<sup>1</sup>.

يؤدي الضرر البيئي عموما إلى تغير مورد طبيعي؛ فهو يغير في صفات الوسط البيئي، وهذا ما يثير صعوبة تقديره وتعويضه، وللمحافظة على البيئة البحرية لابد من إتباع مجموعة من الإجراءات، تميل إلى منع حدوث الضرر، وتهدف إلى وضع حد لمصدر الضرر، وإجراءات أخرى تهدف إلى استعادة البيئة المدمرة أو المتدهورة<sup>2</sup>.

عرف الضرر البيئي بأنه الأذى الذي يكون سببه التلوث البيئي، بحيث يؤدي إلى إصابة شخص أو مجموعة أشخاص بشكل مباشر أو غير مباشر في جسمهم أو مالهم، أو يؤدي إلى انتقاص حقوقهم المالية بتفويت مصلحة مشروعة تقرر فائدتها مالياً، أو قد يؤذيهم معنويا، أو قد يصيب هذا الأذى بالكائنات الحية الأخرى أو غير الحية<sup>3</sup>. غير أن التلوث ليس سوى نوع واحد من الأضرار التي تلحق بالبيئية؛ وهو يعد بمثابة أخطر مصادر الضرر البيئي<sup>4</sup>.

يشير هذا التعريف إلى كل عمل يشكل اعتداء على صحة الإنسان أو التوازن البيئي، ويغطي في وقت واحد الأضرار الواقعة بالبيئة الطبيعية، وأضرار التلوث التي تحدث للأفراد والأموال<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> إبراهيم صالح الصرايرة، مدى كفاية القواعد العامة في التعويض عن الضرر البيئي في القانون المدني الأردني، مجلة كلية الآداب والعلوم الاجتماعية، المجلد 8، العدد 2، جامعة السلطان قابوس، عمان، 2017، ص7.

<sup>2</sup> VINCENT Reberyrol, L'affirmation d'un droit à l'environnement et la réparation des dommages environnementaux, Tome 42, Lextenso édition, Paris Cedex 02, 2010, pp. 196 et 197.

<sup>3</sup> إبراهيم صالح الصرايره، المرجع السابق، ص7.

<sup>4</sup> ARGÜELLO Gabriela, Marine pollution, shipping waste and international law, Routledge, London and New york, 2020, p.102.

<sup>5</sup> يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي - أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2011-2012، ص 104.

حدد الضرر البيئي في المفهوم القانوني في حالات فقدان الحياة أو الإصابة الشخصية، أو فقدان الممتلكات أو الإضرار بها، بمعنى أن كل خسارة وكل ضرر يحدث للأموال، أو فقدان الدخل المستمد مباشرة من منافع اقتصادية ناجمة عن استخدام البيئة، يحدث نتيجة لإلحاق الأضرار بالبيئة، أو أنه كل خسارة وضرر ناتج عن إفساد وتلويث أو إتلاف البيئة<sup>1</sup>.

إن الضرر البيئي بمعناه الواسع ليس شاملاً فقط للأضرار التي تلحق بالموارد الطبيعية للبيئة؛ بل يشمل الأضرار التقليدية فهو يغطي جوانب أخرى للضرر مثل الأضرار البشرية والخسائر الاقتصادية<sup>2</sup>، وعليه يتصف الضرر البيئي بمجموعة من الخصائص التي تميزه عن غيره من الأضرار، كما أنه لا يتجلى في صورة واحدة بل قد يتجسد في عدة صور.

### 1- طبيعة الضرر الناشئ عن تلوث البيئة البحرية بالمواد الخطرة والضارة

تعتبر القضايا المرتبطة بالضرر البيئي شديدة التعقيد، فهي من المواضيع القانونية التي يصعب معالجتها، لأن هناك تنوع كبير في الأضرار التي يعاني منها الضحايا<sup>3</sup>؛ بحيث يصعب تحديد الضرر البيئي من حيث الطبيعة والنطاق، فهو يختلف عن الضرر المتعارف عليه في القواعد العامة للمسؤولية المدنية، وبالرجوع إلى

<sup>1</sup> هكذا تم تعريف الضرر البيئي بموجب نص المادة 2/ج من ملحق اتفاقية بازل الخاصة بالمسؤولية والتعويض، السالفة الذكر؛ كما ورد هذا التعريف أيضاً في نص المادة 7/2 من اتفاقية مجلس أوروبا حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة من الأنشطة الخطرة بالبيئة، والتي تم اعتمادها في 21 يونيو سنة 1993؛

Article 2 paragraphe 7, Convention sur la Responsabilité Civile des Dommages Résultant d'Activités Dangereuses pour l'Environnement, Lugano, 21.VI.1993 ( Conseil de l'Europe), in : <https://rm.coe.int/168007c084>

<sup>2</sup> CASSOTTA Sandra, Environmental damage and liability problems in a multilevel context, the case of the environmental liability directive, Kluwer Law International, New YORK, 2012, p33 ; MORRISON Anthony P, Places of refuge for ships in distress : problems and methods of resolution, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden , Boston, 2012, p.328.

<sup>3</sup> DJAKPO Aldrice Aubert, La réparation des dommages environnementaux (Cas de la Belgique francophone et du Bénin), Thèse présentée en vue de l'obtention du grade de Docteur es Sciences Juridiques, Faculté de Droit et de Sciences Juridiques(FADESP), Université d'Abomey-Calavi, Bénin - Département de Droit, Ecole liégeoise de Criminologie J. Constant, Faculté de Droit et de Sciences Politique, Liège Université Belgique, Convention spécifique de cotutelle de thèse Académie Universitaire Wallonie-Europe, 2017, p.1.

هذه القواعد فإن الضرر الذي يقبل التعويض لا بد أن تتوافر فيه خصائص محددة وهي أن يكون ضراً مباشراً، وشخصياً ومؤكداً<sup>1</sup>.

يتسم الضرر البيئي الذي يقع جراء ممارسة نشاطات خطيرة، بمجموعة من السمات والخصائص التي تميزه عن غيره من الأضرار، فهو يتميز بخطورته الشديدة وتأثيراته السلبية على الإنسان والحيوان والنبات وعناصر البيئة عموماً؛ ومن أهم تلك الخصائص أن:

▪ **الضرر البيئي ضرر ذو طابع انتشاري؛** بحيث أنه يتعدى من حيث مداه إقليم الدولة الواحدة، فهو ذو طبيعة خاصة غير محدود، حيث يمكن أن يمتد في المكان إلى مساحات بعيدة؛ وذلك بخلاف الضرر الذي يصيب الإنسان في جسمه أو في ماله أو في عواطفه ومشاعره، فإذا أصاب الضرر المعني في جسمه، فهو ضرر محدد بجسم المضرور، وإذا أصاب الأموال، فإنه يتحدد بأموال عينية، وإذا كان الضرر ذو طبيعة معنوية فإنه يتحدد بعواطف ومشاعر المضرور<sup>2</sup>.

إن ما يميز البيئة هو ذلك التوازن الدقيق القائم بين عناصرها المختلفة، فإن أي ضرر يلحق بأحد عناصرها يؤثر على غيره من العناصر، فتلوث البحار والمحيطات، وقد يؤدي إلى تلوث الهواء الذي يؤدي إلى تلوث الأمطار التي تسقط على التربة فتلوثها، وهكذا ينتشر التلوث في عناصر البيئة المختلفة<sup>3</sup>.

▪ **الضرر البيئي ضرر ذو طبيعة متغيرة؛** بحيث أن التلوث في الماضي يختلف عن التلوث في عصرنا الحالي نتيجة التكنولوجيا والتقدم العلمي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> رضا هدا، "التعويض كآلية من آليات جبر الضرر البيئي"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 04، العدد 55، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2018، ص 178.

<sup>2</sup> رضا هدا، المرجع السابق، ص 179.

<sup>3</sup> عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 759.

<sup>4</sup> باسم محمد فاضل مدبولي، مصطفى السيد دبوس، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، بحث مقدم إلى مؤتمر كلية الحقوق، جامعة طنطا، بعنوان القانون والبيئة، المنعقدة في الفترة من 23-24 أبريل 2018، ص 10.

■ **الضرر البيئي ضرر ذو طابع متراخي؛** لا تتضح آثاره في غالب الأحيان إلا بعد فترة زمنية طويلة، وهذا ما يميزه عن الضرر الذي تتضح آثاره فور حدوثه أو خلال فترة وجيزة من لحظة وقوعه، ولذلك يطلق عليه اسم الضرر التراكمي، فقد أثبتت نتائج الأبحاث أن هناك علاقة وثيقة بين هذا الضرر والملوثات المسببة للتلوث، وعليه فإن أضرار التلوث البيئي تتميز بالاحتمالية الدائمة<sup>1</sup>.

تحتاج آثار الضرر البيئي إلى وقت يطول حتى تبدأ أعراضه في الظهور، وعلى سبيل المثال إذا تسربت المواد الذرية المنقولة بحراً على متن السفن، فإن الضرر الناجم هو ضرر بيئي فائق الخطورة، وقد أثبتت الدراسات أن المواد الذرية تستمر لفترات طويلة إذ أن العمر النصفى لليورانيوم الذري هو أربع بلايين ونصف سنة، مما يجعل البيئة البحرية ملوثة للأبد<sup>2</sup>.

■ **الضرر البيئي يتسم بالصفة غير المرئية؛** على الرغم من أن التلوث يمكن مشاهدته بلعين المجردة أحياناً، إلا أن العناصر الملوثة، هي في العادة جسيمات متناهية في الدقة تصل في بعض الأحيان إلى جزء من المليون من المليمتر<sup>3</sup>، وذلك ما يجعل مسألة التعويض عن الأضرار البيئية مهمة صعبة، خاصة عند تقدير تكاليف

<sup>1</sup> باسم محمد فاضل مدبولي، مصطفى السيد ديبوس، المرجع السابق، ص 11.

<sup>2</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 188.

<sup>3</sup> تحدد نسبة التلوث بناءً على شكل تفاعل هذه المواد مع الماء، فهناك من المواد الخطرة والضارة التي تنتشر في الماء وتذوب فيه، أو تكون غير قابلة للذوبان ويمكن أن تتبخر، كما توجد بعض المواد التي تطفو فوق سطح الماء نظراً لأن كثافة هذه المواد أقل من كثافة الماء، فهي تطفو على السطح مكونة طبقة رقيقة عازلة بين الماء والهواء، وتنتشر هذه الطبقة فوق مساحة كبيرة من سطح البحر أو تتسرب إلى القاع نتيجة ارتفاع الكثافة، ونأخذ على سبيل المثال الإحصائيات التي تتعلق بتسرب سلع المواد الخطرة والضارة، خلال الفترة الممتدة بين جانفي سنة 2006 وديسمبر 2007، فقد وصلت نسبة المواد التي كان لها خاصية الذوبان في مياه البحر بـ 22%، ونسبة المواد التي تتسرب إلى القاع البحر بـ 7%، وقاربت نسبة المواد التي تطفو فوق الماء بـ 15%، وقدرت نسبة المواد الغازية بـ 11%، ومواد أخرى بـ 36,9%؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre 2009, Op.cit, p.31.

التلوث البيئي، وتكمن الصعوبة في عملية القياس الكمي للعناصر البيئية المتضررة، وصياغتها في شكل بيانات عددية، لأنها عناصر غير ملموسة<sup>1</sup>.

▪ **الضرر البيئي غالباً ما يكون ضرر غير مباشرة؛** على الرغم من أن البيئة البحرية هي الضحية بالدرجة الأولى، مادام أنه يصيب الموارد البيئية بصفة مباشرة، ولكنه لا يشكل خطراً مباشراً على حياة الانسان من الوهلة الأولى، بل يضر بالنظام الايكولوجي البحري بشكل لا رجعة فيه على مدى زمني طويل، وهو ضرر منتشر وغير مقيد، مما يعرض مجموعة واسعة من الموارد الطبيعية للخطر<sup>2</sup>.

بالتالي؛ لا يصيب الضرر البيئي الإنسان والممتلكات بصفة مباشرة، بل تتدخل وسائط من مكونات البيئة البحرية في إحداث هذا الضرر، وعلى سبيل المثال إذا تلوثت مياه البحر بالمواد الخطرة، فإن ذلك ينتج عنه ضرر للأسماك والمأكولات البحرية، وهذا ما يعرضها للتسمم الذي ينعكس على الإنسان أو الحيوان الذي يتغذى منها، وعليه فإن طبيعة الضرر البيئي جعلته يبتعده عن صفة الضرر المباشر. إن الخسائر الاقتصادية الخالصة (البحّة)؛ هي الخسائر المالية التي تلحق بالمضروب، والتي تنتج بشكل سببي عن الضرر الجسدي الذي سبب له عجزه عن الكسب، أو الضرر الذي يلحق بممتلكاته أو أي انتهاك آخر لحق يخوله المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق به<sup>3</sup>.

## 2- صور الضرر البيئي الناجم عن النقل البحري للمواد الخطرة والضارة

لا يتخذ الضرر البيئي صورة واحدة، بل يتجلى في صورة عديدة، بحسب الزاوية التي ينظر إليه من خلالها، فقد يرتبط بالمساحة الملوثة من سطح البحر بالمواد

<sup>1</sup> CASSOTTA Sandra, Environmental damage and liability problems in a multilevel context, the case of the environmental liability directive, Kluwer Law International, New YORK, 2012, p.34.

<sup>2</sup> SÜNDELMANN Jürgen, Survey : sources, paths and effects of marine pollution, Part of the book series Hamburg Studies on Maritime Affairs, Vol 10, Springer, Berlin Heidelberg -New york, 2007, p.7.

<sup>3</sup> MORRISON Anthony P, Places of refuge for ships in distress : problems and methods of resolution, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Boston, 2012, p.329.

الخطرة والضارة، فيمكن تحديد صورته من حيث درجته على أساس النطاق المكاني للضرر البيئي، كما قد تحدد صورته من حيث تأثيره على أساس النطاق المادي لهذا الضرر.

أ- صور الضرر البيئي من حيث درجته؛ ينقسم الضرر البيئي وفقاً لدرجته كذلك إلى نوعين، نتحدث عنهم وفق التفصيل الآتي:

#### ■ الضرر البسيط

الضرر البسيط؛ وهو الضرر الذي يكون من الأمور المألوفة، وتأثيره على البيئة محدوداً، فالضرر البسيط لا يتعدى حدود الدولة غالباً، وبالتالي لا يترتب المسؤولية الدولية. ومن أمثلة ذلك عمليات شحن النفط الخام في الناقلات، والتي غالباً ما يترتب عليها تسرب بسيط للنفط يؤدي إلى حدوث تلوث بسيط ومحدود في موانئ الشحن والتفريغ، ولمقتضيات المصلحة العامة تتغاضى دولة الميناء عن هذا القدر البسيط من التلوث العرضي في سبيل استمرار عمليات شحن النفط من الموانئ<sup>1</sup>.

#### ■ الضرر الجسيم

تتعرض البيئة البحرية إلى العديد من الاعتداءات الجسيمة وبصفة متكررة، وقد اختلفت جسامته هذا الأضرار، فبعضها يمتد إلى مسافات بعيدة تعبر الحدود، لتتأثر بيئة الدول المجاورة، مثل نقل النفايات الخطرة<sup>2</sup>.

يعتبر التلوث البحري مشكلة عالمية أكثر من كونه مشكلة محلية، ولذلك يقال أن التلوث يجهل الحدود، وأنه ليست مجرد مشكلة وطنية بحتة، الأمر الذي يقتضي التدخل الدولي لمجابهة الأضرار الناتجة عنه دون أن تتفرد دولة بجلها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> معلم يوسف، المرجع السابق، ص 106

<sup>2</sup> أوتقات يوسف، الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن الضرر البيئي العابر للحدود، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 21، مركز جيل البحث العلمي، لبنان، 2018، ص 100.

<sup>3</sup> باسم محمد فاضل مدبولي، مصطفى السيد دبوس، المرجع السابق، ص 9.

## ب- صور الضرر البيئي من حيث تأثيره

يصيب التلوث الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة؛ البيئة البحرية بذاتها، أو يقلل من الاستخدام المشروع لها، أو يضر بقيمتها الجمالية، ثم يمتد ويصيب الأشخاص والممتلكات. وعليه تتجسد الأضرار التي تمس بالبيئة البحرية في الأشكال الآتية:

### • الأضرار البيئة المحضنة الناتجة عن التلوث البحري بالمواد الخطرة والضارة

يقصد بالأضرار البيئة المحضنة؛ تلك الأضرار التي تُصيب 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>1</sup>.

يختلف سلوك المواد الخطرة والضارة في حال انسكابها في البحر، بحيث أن المواد النفطية والتي تعد الأكثر شيوعاً، تشكل طبقة زيتية على سطح البحر، ويختلف سمكها باختلاف المادة النفطية<sup>2</sup>.

إن المواد الخطرة والضارة تمثل مجموعة متنوعة لا تعد ولا تحصى، بحيث أن كل مادة لها سلوك مختلف، فإذا تم إطلاقها أو تسربها في البحر؛ يمكن لهذه المواد أن تطفو أو تغرق أو تتبخر جزئياً أو كلياً أو لا تتبخر على الإطلاق، وهناك مواد قد تنوب في البحر إلى حد ما أو قد تتفاعل بسرعة مع مياه البحر، كما قد تشكل الغازات المنسكبة في مياه البحر سحباً غازية في الهواء؛ ومن الممكن حدوث مزيج من جميع السلوكيات المذكورة، مع وجود سلوك مهيم أكثر من الآخر. ويعتمد سلوك

<sup>1</sup> ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2008، ص174.

<sup>2</sup> GALIERIKOVÀ Andrea, DÀVID Andrej, MATERNA Matúš, MAKO Peter, Op.cit, p.1060.

المواد الخطرة والضارة المنسكبة في البحر على ظروف البحر ودرجة الحرارة على التيار الهوائي والرياح<sup>1</sup>.

يؤدي تلوث المياه البحرية<sup>2</sup> إلى قتل الطيور البحرية التي ترتبط معيشتها بالحياة البحرية، والأسماك وجميع أنواع النباتات والحيوانات البحرية، وهذا الضرر يعد من

<sup>1</sup> GALIERIKOVÀ Andrea, DÁVID Andrej, MATERNA Matúš, MAKO Peter, Op.cit, p.1057.

<sup>2</sup> نسلط الضوء على بعض حوادث انسكاب المواد الخطرة، التي تعتبر ملوثات بحرية سامة:

- غرق ناقلة المواد الكيميائية Ales Sandro Primo في 1 فبراير سنة 1991، قبالة سواحل البحر Adriatic، محملة بـ Ethylene di-chloride، Acrylonitrile؛ وهي ملوثات بحرية سامة؛ وغرقت أيضا سفينة أخرى تدعى بـ Levoli sun في سنة 2001، في جزر القنال الانجليزي، وقد كانت محملة بـ Styrene، isopropyl al-cohol، Methyl ethyl ketone، وكذلك زيت الوقود، بالإضافة إلى مواد التشحيم، للمزيد من التفاصيل، أنظر: European Maritime Safety Agency EMSA, Action plan for Hazardous and Noxious Substances pollution preparedness and response, adopted by EMSA's administrative board at its 18<sup>th</sup> meeting held in Lisbon on 12<sup>th</sup> and 13<sup>th</sup> June 2007, pp. 52 et 53.

- غرقت ناقلة البضائع السائبة الصينية Fu Shan Hai في 31 مايو سنة 2003 في غرب بحر البلطيق، حيث اصطدمت بسفينة الشحن البولندية Gdynia، كانت السفينة محملة بـ 66.000 طن من كربونات البوتاسيوم، 1680 طن من زيت الوقود الثقيل، 110 طن من الوقود ديزل، و35 طن من زيت التشحيم؛ للمزيد من التفاصيل:

BETTINA Christiansen M, 3D oil drift and fate forecats at DMI, Technical report 03-36, Danish Meteorological Institute, Copenhagen 2003, p.4, in : <https://emodnet.ec.europa.eu/sites/emodnet.ec.europa.eu/files/public/checkpoint%20migration/Baltic%20Sea/tr03-36.pdf>; consulted on January 28, 2022.

- غرقت ناقلة المواد الكيميائية ECE في سنة 2006، مع حمولتها المقدرة بـ 10 آلاف طن من حمض الفوسفوريك، على بعد حوالي 50 ميلاً بحرياً (90كم) غرب شيربورج Cherbourg الواقعة شمال غرب فرنسا؛ للمزيد من التفاصيل أنظر:

S.A, Tanker collides with cargo vessel in English Channel, february 1, 2006, in : <https://www.smh.com.au/world/tanker-collides-with-cargo-vessel-in-english-channel-20060201-gdmvxt.html>; consulted on January 28, 2022.

- تعرضت الناقلة Allegra لحادث مدمر وقع في القنال الانجليزية في 1 أكتوبر 1997، بحيث أدى إلى تسرب 900 طناً من الزيت في البحر، وهذا الزيت المنسكب تصلب بسرعة وشكل بقعة كبيرة، إزداد توسعها بسبب الرياح؛ للمزيد من التفاصيل، أنظر:

European Maritime Safety Agency EMSA, Action plan for Hazardous and Noxious Substances pollution preparedness and response, Op.cit, pp. 52 et 53.

اصطدمت ناقلة المواد الكيميائية ECE مع سفينة شحن بولندية Grot Rowecki في القناة الانجليزية في يناير سنة 2006، وقد حاول فريق الانقاذ الفرنسي سحب الناقلة إلى لوهافر مدينة تقع في النورماندي، شمال غرب فرنسا، وتطل على القناة الإنجليزية، لكنها غرقت مع حمولتها 10 آلاف طن من حمض الفوسفوريك حوالي 50 ميلاً بحرياً (90كم) غرب شيربورج Cherbourg تقع في شمال غرب فرنسا، للمزيد من التفاصيل أنظر:

S.A, Tanker collides with cargo vessel in English Channel, Op.cit.

الأضرار الأكثر خطورة، لأنه يصعب للغاية تحديده<sup>1</sup>، ومن الكوارث البحرية التي تجسد جسامه الضرر البيئي، الحادثة التي تعرضت لها ناقلة النفط المعروفة باسم Exxon Valdez، في عام 1989 تحديداً في 24 مارس بعد منتصف الليل بقليل، والتي كانت حاملة لما يقارب 53 مليون خالون من النفط الخام، وهي متجهة إلى لونغ بيتش لونس انجلوس، وقد كانت هذه الحادثة من أسوأ حوادث التسرب النفطي خلال العقود الماضية<sup>2</sup>.

لقد تسرب من الناقل ما يزيد عن 10 مليون خالون من النفط<sup>3</sup>، في مضيق الأمير ويليام Prince William Sound، الواقع بالأسكا Alaska، وفي غضون خمس ساعات انسكبت حوالي 80% من حمولة الناقل، وقد كان أكبر تسرب نفطي في المياه الأمريكية آنذاك، بحيث فشلت المحاولات الأولية لاحتواء النفط في الأشهر التي تلت ذلك الحادث<sup>4</sup>، وبحلول أغسطس كان النفط قد انتشر على مساحة تزيد عن 10000 ميل مربع من مياه الأمير ويليام Prince William Sound وخليج أسكا، وقد لحق التلوث أكثر من 1000 ميل من الخط الساحلي<sup>5</sup>.

أسفرت هذه كارثة الواقعة في منطقة الأمير وليام ساوند، عن خسائر فادحة في الحياة البحرية، وامتدت الخسائر إلى البر فقد تسببت الحادثة في مقتل قرابة 250

<sup>1</sup> Chang Lu, Op.cit, p.342.

<sup>2</sup> CHISUSE Iman, GANAIE Qaiser Ahmad, GAURAV Saini, The Exxon Valdez oil spill: a review, Research Symposium on "Advancements in Engineering, Science, Management, and Technology, International Journal of Technical Innovation in Modern Engineering & Science (IJTIMES), Volume 5, Special Issue 04, School of Engineering & Technology, Sharda University, April-2019, p.220.

<sup>3</sup> يغطي اللتر الواحد من النفط المتسرب بانتشاره مساحة تزيد عن 400 متر مربع من المياه السطحية، وإن تنظيف الشواطئ يتطلب استخدام كميات كبيرة من المواد لتنظيف المنطقة المتضررة، للمزيد من التفاصيل: بهاء بدر الدين محمود، الطرق الكيميائية والطبيعية والبيولوجية لمكافحة التسرب النفطي في البيئة البحرية، مجموعة تكنولوجيا البهاء جروب، قسم معالجة وتنقية وتحاليل المياه، المكتب الاستشاري العلمي، 2013، بحث منشور على:

<https://technolabelbahaagp.yoo7.com/t1375-topic>; consulté le 23/09/2020.

<sup>4</sup> SKINNER Samuel, REILLY William, The Exxon Valdez oil spil, areport to the president, The National Response Team, May 1989, in :

<https://www.nrt.org/sites/2/files/Valdez%20spill%20RTP.pdf>; consulted on avril 12, 2019.

<sup>5</sup> CHISUSE Iman, GANAIE Qaiser Ahmad, GAURAV Saini, Op.cit, p.220.

ألف طائر بحري، و2800 من ثعالب الماء، و300 فقرة، و250 من النسور الصلعاء، و22 حوتا قاتلا<sup>1</sup>.

أشار التقرير الصادر عن هيئة المسح الجيولوجي الأمريكي، إلى أن أعداد ثعالب البحر قد عادت إلى ما كانت عليه قبل الانسكاب النفطي في مضيق الأمير ويليام، بعد ما يقارب 25 عاما من التسرب النفطي لشركة Exxon Valdez، والذي عرف خسائر لحقت بالحياة البرية قبالة سواحل ألaska، وهذا ما يظهر أن التعافي من أعراض التلوث النفطي يستغرق عقوداً من الزمن<sup>2</sup>.

#### • الأضرار الجسدية والمالية والمعنوية الناجمة عن التلوث البحري بالمواد

##### الخطرة والضارة

لا يكتمل تعريف الضرر البيئي؛ إذا لم يُأخذ في عين الاعتبار إلى جانب الضرر البيئي البحث الذي يمس بعناصر البيئية المختلفة، الأضرار الأخرى التي تتجسد في المساس بحق أو مصلحة مشروعة للإنسان، فإن هذه الأضرار ذات طبيعة فاتكة بصحة الإنسان، كما أنها تؤثر على نشاطه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> CHISUSE Iman, GANAIE Qaiser Ahmad, GAURAV Saini, Op.cit, p.220.

مما تجدر الإشارة إليه أن الطيور المتلوثة بالنفط يصعب عليها الطيران، وعند محاولتها تنظيف ريشها بواسطة منقارها تأخذ كميات من النفط العالق في الريش إلى داخل الجهاز الهضمي ما يسبب تسممها، كما أن انتشار بقعة الزيت يؤدي إلى صعوبة حصول الطيور على غذائها من الأسماك التي تعيش عليها. ومن تأثيرات التلوث بالنفط ومشتقاته في البحر والمحيطات، تراكم الملوثات النفطية في أجسام الأسماك التي تكسبها طعماً غير مستساغاً، وذات احتمالية سمية للمستهلك، وبصفة خاصة الأسماك التجارية مثل الكطاف والشبوط والبنّي والصبور؛ أنظر في ذلك: حسين علي سعدي، المرجع السابق، ص.ص 258-260.

<sup>2</sup> Communications and Publishing, 25 Years After the Exxon Valdez, Sea Otter Population at Pre-Spill Levels, United States Geological Survey USGS, February 28, 2014 ; in : <https://www.usgs.gov/news/national-news-release/25-years-after-exxon-valdez-sea-otter-population-pre-spill-levels>; consulted on march 15, 2020.

<sup>3</sup> CHARLES-LE BIHAN Danielle, « La conditionnalité environnementale, Partie d'un livre Mer et responsabilité », Sous la direction de : Cudennec Annie et DE CET BERTIN Cécile, édition A. Pedone, Paris, 2009, p.69.

يمكن أن ينحصر مفهوم الضرر البيئي في الضرر الذي يؤثر على البيئة البحرية بشكل مستقل، فيقصد به كل الأضرار التي تعاني منها البيئة البحرية بذاتها بشكل مباشر<sup>1</sup>، وهو يقع على الضحايا المباشرين من العناصر التي تشكل النظام البيئي الطبيعي، كالنباتات البحرية التي دمرها التلوث البحري الناجم عن المواد الخطرة.

تعد البيئة البحرية بهذا المعنى أول الضحايا الذين يعانون بشكل مباشر من هذا التلوث، وقد تتسع دائرة المتضررين، ويصبح له مفهوم واسع، عندما يلحق الأذى بالإنسان، ليصبح هذا الأخير مجرد ضحية غير مباشرة للتلوث، أي أن البيئة المتضررة ليس سوى مجرد ناقل للضرر الذي يلحق بالإنسان ونشاطه التجاري<sup>2</sup>.

ينصب الضرر المادي الناتج عن تلوث البيئة على إلحاق الضرر بصحة الإنسان في بدنه، وما يستتبعه ذلك من نفقات العلاج، أو قيام المضرور بيئياً بصرف نفقات لتطهير آثار التلوث البيئي وإزالته، أو بتقويت فرصة لصاحب عقار بالإفادة والانتفاع بملكه نتيجة ما يحدث بالجوار، وهذا ما قد يؤدي إلى نقص قيمته الاقتصادية<sup>3</sup>.

كانت حادثة سفينة **EXXON VALDEZ** التي وقعت في ألاسكا سنة 1989، أعلى تسرب نفطي في التاريخ، فقد وصلت تكلفة التنظيف لوحدتها إلى ما يزيد عن 2.5 مليار دولار أمريكي، ولحقت التكلفة الإجمالية (بما في ذلك الغرامات والعقوبات وتسوية التعويضات، كما عوضت أكثر من 11 ألف صياد وآخرين تضرروا من الكارثة) إلى 7 مليار دولار أمريكي<sup>4</sup>، بحيث أنه قد سُخر لعملية تنظيف مخلفات

<sup>1</sup> DJAKPO Aldrice Aubert, Op.cit, p.7.

<sup>2</sup> Ibid, P8.

<sup>3</sup> إبراهيم صالح الصرايره، المرجع السابق، ص8.

<sup>4</sup> بلغت تكلفة تنظيف حادثة سفينة **EMPRESS SEA** (المملكة المتحدة 1996 UK)، حوالي 37 مليون دولار أمريكي، وبلغت تكلفة التنظيف حادثة سفينة **AMOCO CADIZ** (فرنسا 1978) حوالي 282 مليون دولار أمريكي، وبلغت تكلفة التنظيف حادثة سفينة **BRAER** (المملكة المتحدة 1993 UK) حوالي 83 مليون دولار أمريكي؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre 2009, Op.cit, p.29.

التسرب النفطي<sup>1</sup>، 11 ألف شخص و58 طائرة و1400 سفينة لتنظيف المنطقة المتضررة، واستغرقت عمليات التنظيف قرابة 3 سنوات إلى غاية صيف سنة 1992<sup>2</sup>. يعتبر من قبيل الأضرار المالية الناتجة عن تلوث البيئة البحرية، الضرر الذي يكون له انعكاس على ذمة المضرور ومورده، ومن أشكال هذا الضرر ما قد يصيب ممتلكات الإنسان، فيؤدي إلى نقصان من قيمتها، وهذا ضرر يستوجب قيام المسؤولية والتعويض، من منظور المصلحة المالية التي افتقدها المضرور، والتي أثرت على كسبه، وما يستتبع ذلك من قيام المضرور بيئيا بصرف نفقات لتطهير آثار التلوث وإزالته، وتعد الصورة الأوضح للضرر المالي ذلك الضرر الذي يتسم بتفويت فرصة<sup>3</sup>. تتمثل الخسارة المالية التي تلحق بالشواطئ والموانئ التي يجب إغلاقها حتى يتم تنظيفها، وخسارة أرباح أصحاب الفنادق التي تأثر على السياحة بشكل عام، بالإضافة إلى ذلك، عدم القدرة على الصيد في المياه الملوثة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> ساعدت الشركة المالكة للناقلة Exxon Valdez كثيرا في عمليات تنظيف مخلفات التسرب النفطي خلال سنة 1989-1990، وأنفقت على ذلك ما يقارب 2000 مليون دولار، وقامت بإجراءات تسوية الودية دون اللجوء إلى القضاء، فقد تم التفاوض مع الصيادين من أجل تعويضهم، وبعدها في سنة 1995، تم الحكم على الشركة الناقلة بدفع مبلغ 3,224 مليار دولار كتعويض عن الأضرار والخسائر التي كانت الناقلة سبب فيها، وفرض عليها تعويض الصيادين بمبلغ قدر بـ287 مليون دولار، وتعويضات عقابية قدرها 5 مليار دولار؛ للمزيد من التفصيل:

CHISUSE Iman, GANAIE Qaiser Ahmad, GAURAV Saini, Op.cit, p.221.

<sup>2</sup> HOLBA Carrie, Exxon Valdez Oil Spill, updated by WOODS Helen, Alaska resources Library Information Services (ARLIS), updated March 22, 2019,

<sup>3</sup> محمد عبد الحفيظ المناصير، "مدى كفاية القواعد العامة في جبر الضرر البيئي في القانون الأردني والمقارن"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 05، العدد 01، جامعة تسميلت، 2020، ص23.

<sup>4</sup> Chang lu, opcit, p.343

كانت الناقلة اليابانية Kaiko Maru n°86، محملة بـ 1000 طن من زيت الوقود، وفي 12 ابريل 1991، اصطدمت مع مركبين قبالة ساحل Nomazaki في محافظة أيشي (اليابان)، بحيث نتج عن هذا الاصطدام تسرب حوالي 25 طن من الزيت في البحر. وهذه المنطقة كانت تعتبر ذات أهمية كبيرة لصيد الأسماك وزراعة الأعشاب البحرية، أنظر في ذلك:

Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages dus a la Pollution par les Hydrocarbures, Rapport Annuel de 1992, p.75 ; in :

[https://www.iopefunds.org/uploads/tx\\_iopecpublications/1992\\_FRENCH\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://www.iopefunds.org/uploads/tx_iopecpublications/1992_FRENCH_ANNUAL_REPORT.pdf);

consulté le 07/05/2020.

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>1</sup>.

كما قد تنتج أضرار بيئية أدبية بسبب تلوث البيئة البحرية، عندما تسبب الأضرار الناشئة في تشويه المناظر الطبيعية، فقد يؤدي تسرب المواد الخطرة والضارة إلى فقدان مباحج البيئة البحرية الخلابة، إلا أن أضرار بيئية أدبية لم تأخذ في عين الاعتبار، بحيث يعالج التعويض الضرر البيئي المادي دون الأدبي<sup>2</sup>.

ينفرد الضرر الأدبي الناجم عن التلوث البحري، بخصائص تميزه عن سائر الأضرار الأخرى، من حيث طبيعته ومداه وعدم استقراره، فهو من الأضرار الغير قابلة للمعالجة بما يسمح بإعادة تأهيل عناصر البيئة الملوثة، أو الانقراض نتيجة التلوث، إلا أن ذلك ليس مبرراً كافياً لعدم تعويض هذا الضرر استناداً على القواعد العامة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> بلحاج العربي، ج2، المرجع السابق، ص 161.

<sup>2</sup> إبراهيم صالح الصرايهر، المرجع السابق، ص8.

<sup>3</sup> محمد عبد الحفيظ المناصير، المرجع السابق، ص25.

### المطلب الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة

يشترط لتطبيق أحكام مسؤولية العقدية الناقل البحري للبضائع، أن تكون الأضرار قد وقعت خلال مدة زمنية معينة، وقد أثار تحديد هذه المدة تباينا تشريعيا بين قواعد لاهاي، قواعد هامبورغ، وهذا التباين كان له الأثر على القوانين البحرية المقارنة، التي استلهمت أحكامها من هذه الاتفاقيات الدولية، فقد اختلفت هذه الأخيرة حول المدة الزمنية التي يتحمل فيها الناقل هذه المسؤولية؛ فمنها من جعلتها محدودة بنطاق زمني ضيق، ومنها ما جعلتها ضمن نطاق زمني أطول (الفرع الأول).

وضع المشرع الجزائري الفترة الزمنية التي يكون فيها الناقل البحري مسؤولاً تجاه شاحن البضائع، ومن المعروف تأثره بقواعد لاهاي، إلا أنه في خصوص هذه المسألة قد خالف حكمها، فلم يلتزم تماما بما تضمنته هذه المعاهدة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: تباين القواعد الدولية في تحديد الفترة الزمنية التي تثور فيها مسؤولية

#### الناقل البحري

تقوم مسؤولية الناقل البحري إزاء الشاحن، متى أثبت هذا الأخير أنه قد لحق ضرر ببضائعه خلال الفترة الزمنية التي كانت تحت عهدة الناقل، وفي هذا السياق تباينت الأحكام المنظمة لتحديد المدة التي يتحمل فيها هذا الناقل المسؤولية عن البضائع المتعاقد على نقلها، فهناك اتجاه تشريعي وسع في هذا النطاق الزمني، ليشمل كل العمليات المتعلقة بالنقل البحري، أي منذ استلام الناقل البحري للبضائع إلى غاية تسليمها إلى وجهتها المقصودة (أولا)، وآخر جعلها لا تتعدى الفترة الزمنية بين عمليتي الشحن والتفريغ، بحيث لا تتجاوز مرحلة الرحلة البحرية (ثانيا).

#### أولا: في قواعد لاهاي

إن النطاق الزمني في ظل قواعد لاهاي قد قصر مسؤولية الناقل البحري على المرحلة الثانية من عقد النقل، أي أنه لم يأخذ بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، وإنما قام

بتجزئة عقد النقل البحري إلى ثلاث مراحل. المرحلة الأولى؛ تبدأ من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل حتى بدء شحنها على السفينة، والمرحلة الثانية؛ تبدأ من وقت شحن البضاعة على متن السفينة ولحين تفريغها في ميناء الوصول، والمرحلة الثالثة؛ منذ إنزال البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه<sup>1</sup>.

تحصر معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن نطاق تطبيق الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري من حيث الزمان، في مرحلة الرحلة البحرية، أي خلال المدة الزمنية الممتدة بين عمليتي شحن البضائع وتفريغها<sup>2</sup>، وقد حددت الفترة الزمنية للمسؤولية الملقاة على عاتق الناقل البحري في ظل هذه المعاهدة بشكل ضمني<sup>3</sup>.

تبدأ مسؤولية الناقل البحري منذ شحن البضائع على متن السفينة في ميناء الشحن وتنتهي بتفريغها في ميناء التفريغ، فهي تشمل الزمن المنقضي بين عمليتي

<sup>1</sup> لافي درادكه محمد، "النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية وقواعد هامبورغ"، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، المجلد 13، العدد 9، جامعة آل البيت-عمادة البحث العلمي، المملكة الأردنية الهاشمية، 2007، ص.ص 112 و 113.

<sup>2</sup> من التشريعات التي سارت مسار هذا الاتجاه نجد القانون القطري في نص المادة 164 من قانون رقم 15 لسنة 1981، السالف الذكر؛ والقانون الكويتي في نص المادة 1/199 من مرسوم بقانون رقم 28 لسنة 1980، السالف الذكر.

<sup>3</sup> حددت المادة الأولى من قواعد لاهاي معنى نقل البضائع بأنه "ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها"؛ راجع في ذلك:

Article 1/e Convention pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance, Op.cit.  
يؤكد هذا التحديد الزمني أحكام قانونية أخرى من نفس المعاهدة؛ مثل نص المادة الثانية منها الذي جاء على النحو الآتي: " مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحراً المسؤوليات ويخضع للالتزامات ويتمتع بالحقوق والإعفاءات المنصوص عليها فيما بعد، وذلك فيما يتعلق بشحن تلك البضائع ورسوها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها"؛ راجع في ذلك:

Article 2 Convention pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance, Op.cit.  
كما جاء أيضاً في نص المادة الثالثة الفقرة الثانية من قواعد لاهاي " مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة ورسوها ونقلها وحفظها ولعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة"؛ راجع في ذلك:

Article 3/2 Convention pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance, Op.cit.

شحن البضائع وتفريغها، وخارج هذا النطاق لا تخضع مسؤولية على الناقل البحري عن الخسائر والأضرار الواقعة إلى أحكام هذه المعاهدة.

يبدأ النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في قواعد لاهاي منذ بداية عملية الشحن، وإلى نهاية عملية التفريغ، وهذا المدة تتزامن مع الرحلة البحرية أو المرحلة البحرية من العقد<sup>1</sup>. أي أنها تقتصر على فترة النقل فقط دون أن يشمل العمليات التي يتم فيها تحضير البضائع للشحن أو العمليات التي تعقب إفراغها في مقصدها النهائي حتى وصولها إلى المرسل إليه<sup>2</sup>.

بالتالي؛ لا تسري أحكامها إلا على المرحلة البحرية، وهذا ما يؤدي إلى تجزئة عقد النقل البحري إلى ثلاث مراحل، حيث تبدأ المرحلة الأولى من وقت استلام البضائع إلى بداية الشحن، وتبدأ المرحلة الثانية من وقت بداية الشحن إلى نهاية التفريغ، أما المرحلة الثالثة فتبدأ من نهاية التفريغ وإلى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، بحيث أن المرحلتان الأولى والثالثة لا تخضعان لأحكام المعاهدة، وإنما تخضعان للقانون الداخلي، بل ذهب البعض إلى حد القول وفقاً لأحكام الاتفاقية أن المرحلتان الأولى والثالثة لا تعدان جزءاً من عقد النقل البحري، طالما أنه يجوز لأطراف العقد إدراج أية شروط أو تحفظات أو اتفاقات في أثنائها<sup>3</sup>.

يحتاج تحديد بداية عملية الشحن ونهاية عملية التفريغ، أن يتم التمييز بين عملية الشحن والتفريغ، باستخدام روافع السفينة أو استخدام روافع الميناء، فإذا تم الشحن

<sup>1</sup> سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحراً في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد ب، عدد 46، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2016، ص 310.

<sup>2</sup> محمد محمود عبد الحميد خليل، "الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري الدولي وفقاً لأحكام قواعد روتردام- دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والأردني"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2019، ص 79.

<sup>3</sup> سليم بودليو، "بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد أ، عدد 48، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2017، ص 89 و 90.

والتفريغ باستخدام روافع السفينة، فإن بدء عملية الشحن تكون من لحظة إمساك روافع السفينة بالبضاعة لرفعها، وتنتهي عملية التفريغ بفك البضائع وانفصالها عن روافع السفينة بعد استقرار البضائع خارج السفينة؛ وأما إذا تم شحن البضائع وتفريغها باستخدام روافع الميناء، فيجب التفرقة بين استخدام روافع الميناء تحت إشراف الناقل واستخدامها تحت إشراف جهة أخرى غير تابعة للناقل. ففي الحالة الأولى نطبق حكم حالة استخدام روافع السفينة، أما في الحالة الثانية فإن عملية الشحن تبدأ من لحظة وضع البضائع على السفينة، وتنتهي عملية التفريغ برفع البضائع من على السفينة<sup>1</sup>.

لا يمنع كل من الناقل البحري والشاحن في أحكام قواعد لاهاي قبل شحن البضائع أو بعد تفريغها من السفينة، من أن يدون في العقد اتفاقات أو شروطاً أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها أو العناية بها<sup>2</sup>.

يجوز إدراج شروط أو تحفظات أو إعفاءات بصدد المسؤولية قبل بدء مرحلة الشحن وبعد انتهاء مرحلة التفريغ، فهذه المرحلة لا تخضع لأحكام اتفاقية بروكسل، بل تحكمها قواعد العقد المبرم بين الشاحن والبضائع وناقلها، حيث لهم حرية الاتفاق على ما يناسبهم وفقاً لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين.

إن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد لاهاي، لا يوفر الحماية للشاحنين خلال هذه الفترة الزمنية، فهو لا يغطي الخسارة أو الضرر في المرحلة التي تسبق عملية تحميل البضائع على متن السفينة، والتي تلي عملية تفريغها في الميناء، مع أن أغلب الحوادث تقع خلال القيام بعمليات المناولة المينائية، فكان من أحسن لو أن قواعد لاهاي أنها غطت جميع مراحل النقل<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> لافي درادكه محمد، المرجع السابق، ص 116.

<sup>2</sup> Article 7 Convention pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance, Op.cit.

<sup>3</sup> SWEENEY Joseph, The uncitral draft convention on carriage of goods by sea, part I, Journal of Maritime Law and Commerce, vol 7, n°1, octobre 1975, pp. 77 et 78.

## ثانياً: في قواعد هامبورغ

إن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، يغطي الفترة الزمنية الممتدة بين استلامه البضائع المراد نقلها وتسليمه للبضائع إلى المرسل إليه<sup>1</sup>، وقد تحدد هذه الفترة بحكم صريح في قواعد هامبورغ<sup>2</sup>. بحيث أنها ربطت ميعاد الاستلام بمجرد تلقي البضائع، أي عندما تكون هذه البضائع في عهدة الناقل البحري، أما عملية التسليم فإنها تتحقق عندما يقوم هذا الناقل بوضعها تحت تصرف المرسل إليه<sup>3</sup>.

جاءت قواعد هامبورغ بأحكام مخالفة لقواعد لاهاي في خصوص هذه المسألة، فقد وسعت من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري ليشمل كل العمليات المتعلقة

<sup>1</sup> LEFEBVRE Guy, « Le projet préliminaire de la CNUDCI et la responsabilité du transporteur de marchandises par mer : périple difficile ou échouement? », Revue Juridique Thémis, RJT 37-3, Les Pages du CDACI, Centre de Droit des Affaires et du Commerce International, la Faculté de Droit de l'Université de Montréal, 2003, p.449.

<sup>2</sup> جاءت المادة الرابعة تحت عنوان "مدة المسؤولية" من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ بحيث نصت الفقرة الأولى والثانية منها على أن: "1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ. 2- لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل: أ- اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من: الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن. ب- وحتى الوقت الذي يقوم بتسليم البضائع وذلك: بتسليمها إلى المرسل إليه، أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له".

<sup>3</sup> من القوانين العربية التي اتبعت اتفاقية هامبورغ؛ نذكر على سبيل المثال: القانون المصري ( المادة 1/227 من قانون رقم 8 لسنة 1948، السالف الذكر)؛ القانون العراقي ( المادة 1/ 131 من قانون رقم 80 لسنة 1983، السالف الذكر).

Aussi Législation français (à travers ce qui est mentionné dans le texte des deux articles) :

« Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Ce contrat de transport s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison », voir Article L5422-1, Code des transports, op.cit.

« Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison... », Article L5422-12, Code des transports, Op.cit.

بالنقل البحري، وذلك لتوفير حماية أكثر لشاحن البضائع باعتبار أنه هو الطرف الأضعف في العقد.

كان للاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (قواعد روتردام)، نفس الحكم مع قواعد هامبورغ بشأن تحديد المدة التي يعتبر فيها الناقل البحري مسؤولا عن الضرر، فهذه الاتفاقية هي الأخرى حددت بداية هذه الفترة عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع<sup>1</sup>.

إن الاتجاه التشريعي الذي حدد مدة المسؤولية منذ استلام البضائع وإلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، والذي يشمل كل العمليات المتعلقة بالنقل البحري، وهو الاتجاه الذي يضم كل من قواعد هامبورغ، وقواعد روتردام، وكذا القوانين الداخلية التي سارت مسار هاتين الاتفاقيتين، قد كانوا أكثر وضوح من قواعد لاهاي، فهذه الأخيرة أثارت بعض الإشكالات القانونية عند تطبيقها.

### الفرع الثاني:

#### تحديد المدة الزمنية التي يسأل فيها الناقل البحري في القانون الجزائري

يبدأ سريان عقد النقل البحري من حيث الزمان في القانون الجزائري<sup>2</sup>، بمجرد تسليم الناقل البحري للبضائع وحيازتها، وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، فقد وضع المشرع الجزائري الحدود الزمنية التي تترتب فيها الآثار القانونية لعقد النقل البحري المبرم بين الناقل البحري وشاحن البضائع، وعليه فإن تحديد النطاق الزمني

<sup>1</sup> تجلى ذلك في نص المادة 12 الفقرة الأولى منها تحت عنوان مدة مسؤولية الناقل.

<sup>2</sup> نستشف النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري من نص الفقرة الأولى من المادة 739 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ على أنه "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني"، هذا التحديد أكدته أيضا المادة 802 من القانون البحري، الواردة في الأحكام التي عالجت مسؤولية الناقل، فقد حددت بصريح العبارة مدة المسؤولية بقولها: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني"

لمسؤولية الناقل البحري تجاه الشاحن في كنف القانون الجزائري مرهون بعملية استلام البضائع من الشاحن (أولاً) وتسليمها إلى المرسل إليه (ثانياً).

### أولاً: بداية مسؤولية الناقل البحري باستلام البضائع الخطرة

يتوجب على شاحن البضاعة الخطرة، أن يقوم بتسليمها إلى الناقل البحري، وهذا أمر بديهي وطبيعي، حتى يتمكن هذا الأخير من أداء واجباته المترتبة عن عقد النقل البحري، فالتسليم يمثل الخطوة الأولى لإنجاز عملية نقلها، فبدون استلامه للبضائع المتعاقد عليها لا وجود لعملية النقل.

لا يعد تسليم الشاحن للبضائع إلى الناقل البحري شرطاً لانعقاد عقد النقل البحري، وإنما هو أثر من آثاره<sup>1</sup>، فعقد النقل ليس عقد عينياً، بل هو عقد رضائي، وما التسليم إلا شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ أحد الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه، وهو الالتزام بنقل البضاعة من مكان إلى آخر. ولا يتصور تنفيذ مثل هذا الالتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم<sup>2</sup>.

إشترط القانون البحري الجزائري على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجره الحمولة المتفق عليها<sup>3</sup>.

يقع على عاتق الشاحن تسليم البضائع الخطرة جاهزة لنقلها إلى وجهتها المقصودة، حسب ما تم الاتفاق عليه مع الناقل، وفي حالة تكفل تحملها لظروف النقل البحري،

<sup>1</sup> عباس حلمي، القانون التجاري، العقود والأوراق التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 37.

<sup>2</sup> علي البارودي، محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 183.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 772 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

بما في ذلك تحميلها، مناولتها، تستيفها، تفرغها، ونقلها، بحيث أنها لا تسبب أي أذى للأشخاص أو الممتلكات، وعند تخلف الاتفاق يسري العرف السائد في ميناء الشحن، وإذا لم يتم الشحن بهذا الالتزام، فإنه يلزم بتعويض يدفعه إلى الناقل لتأخره عن تنفيذ التزامه، ويجب ألا يتجاوز هذا التعويض قيمة مقدار الأجرة.

### ثانيا: نهاية مسؤولية الناقل البحري بتسليم البضاعة الخطرة إلى المرسل إليه

إن الهدف الأساسي لإبرام عقد النقل؛ هو تحقيق النتيجة المتفق عليها في عقد النقل، والتي تتمثل في تسليم البضائع إلى المرسل إليه، فالتسليم هو السبب الرئيسي لإبرام هذا العقد<sup>1</sup>، وهو الفعل القانوني الذي يتجسد فيه تسليم البضائع إلى المرسل إليه، ومكان التسليم يتحدد من قبل الأطراف، ووفقا لطبيعة البضائع<sup>2</sup>.

يتعين على الناقل أو من يمثله، تسليم البضائع في المكان المتفق عليه، إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله، والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، يتم التسليم بناءً على وثيقة نقل صحيحة<sup>3</sup>؛ والتي يتم من خلالها تعيين الشخص الذي ترسل إليه البضائع<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> سميرة بن جيلالي، "التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل"، المجلد الخامس، العدد الأول، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018، ص 326.

<sup>2</sup> BOUKHARI Rym, Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance contentieux France-Algérie, thèse en vue d'obtenir le grade de doctorat en droit des affaires, Université Panthéon-Sorbonne, Paris I, 2017, p.167.

عرف التسليم بموجب نص المادة 739 من امر رقم 76-80، معدلة ومتممة بالمادة 45 من القانون رقم 98-05، السالف الذكر، أنه "تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 782 من نفس الأمر.

<sup>4</sup> يعين الشخص الذي ترسل البضاعة إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة الشحن اسمية كما يلي: عندما تكون وثيقة الشحن اسمية، اسم الشخص في وثيقة الشحن عندما تكون وثيقة الشحن لأمر، الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره، وفي حالة تحويل الوثيقة، آخر مظهر له، أو عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها، الشخص الذي يقدم الوثيقة عند وصولها. راجع في ذلك نص المادة 784 من نفس الأمر.

يتفق الأطراف على موعد محدد لتسليم البضائع، ويكون هذا الاتفاق صريحاً بذكر ميعاد التسليم في سند الشحن البحري، وقد يكون الاتفاق على ميعاد التسليم ضمناً إذا كانت السفينة تعمل على خط شحن منتظم تحدد له مواعيد إبحار ووصول، ويتحدد بالتالي ميعاد التسليم باليوم المقرر لوصول السفينة إلى ميناء التفريغ. في حين إذا لم يتم الاتفاق عليه، ففي هذه الحالة يفترض أنه ليس هناك ميعاد محدد لتسليم البضائع، لذلك على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة<sup>1</sup>.

قد يواجه الناقل إشكالات عديدة عند تسليمه للبضاعة، في حال إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها، أو إذا كان غير معروف، وهنا يقع على الناقل أن يودع البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه، ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً<sup>2</sup>.

عادة ما يقوم وكيل الحمولة بتسلم البضاعة نيابة عن المرسل إليه أو ممثله القانوني، الذي يلتزم بموجب وكالة من ذوي الحقوق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله، وبعدها يقوم بتوزيع البضائع على المرسل إليهم<sup>3</sup>.

يتم التسليم في الأصل من طرف الناقل أو ممثله القانوني، وعادة ما يقوم في الموانئ وكيل السفينة بتمثيل الناقل، ويحل محله في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، بناءً على عقد وكالة بينهما<sup>4</sup>، وعلى الرغم من حلول وكيل السفينة محله في التسليم، إلا أنه يبقى مسؤولاً عن هذا التسليم، ولا يجوز له أن يتحرر من المسؤولية بدعوى تسليمها إلى وكيل السفينة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> كميلية أعراب، "تسليم البضائع وفقاً لعقد النقل البحري"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، منشورات جامعة الشهيد حمة لخضر بالوادي، الجزائر، 2019، ص 433.

<sup>2</sup> المادة 794 من أمر رقم 76-80 السالف الذكر.

<sup>3</sup> المادة 621 من 80 من نفس الأمر.

<sup>4</sup> المادة 610 من نفس الأمر.

<sup>5</sup> سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحراً في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، المرجع السابق، ص 305.

ينتهي عقد النقل البحري بالتسليم القانوني، الذي يقتضي المرور بثلاث مراحل؛ تتمثل الأولى في وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه، والثانية بالتسليم الرمزي، وذلك بالتأشير على سند الشحن بما يفيد التسليم، والثالثة بإثبات تسليم البضائع مادياً إلى المرسل إليه<sup>1</sup>، وتختلف عملية تسليم البضائع عن تفريغها، من ناحية أن التسليم عمل قانوني ينهي عقد النقل البحري، أما التفريغ فهو العملية المادية التي تتلخص في إخراج البضائع من السفينة<sup>2</sup>.

استقر اجتهاد المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية على أن التسليم القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه، ويحصل على القبول من طرفه<sup>3</sup>. ولا يعني التسليم الفعلي دوماً الحيابة الفعلية من قبل المرسل إليه، كما لا يعني وقوعه بمجرد تسليم البضاعة إلى مؤسسة الموانئ أو دائرة الجمارك، مادام لم يتمكن المرسل إليه من فحص البضاعة ومعاينتها<sup>4</sup>.

يتوجب على الناقل أو ممثله القانوني، أن يكون متعاوناً مع المرسل إليه أو ممثله القانوني، ويقدم له جميع التسهيلات المعقولة حتى يتمكن من فحص البضاعة، والتأكد من مطابقتها للأوصاف الواردة في سند الشحن، وقد يلجأ في بعض الأحيان إلى خبراء متخصصين لإجراء معاينة، وفحص البضاعة، وتبيان مدى مطابقتها لوثيقة الشحن<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> سميرة بن جيلالي، المرجع السابق، ص 328.

<sup>2</sup> ملك شقلم، المرجع السابق، ص 213.

<sup>3</sup> في هذا الشأن توجد عدة قرارات قضائية، نذكر منها؛ القرار المؤرخ في 1994/09/27، ملف رقم 114929 والقرار المؤرخ في 1995/05/16، ملف رقم 113345، منشورين بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، والقرار المؤرخ في 1994/11/22، ملف رقم 126146، منشور بنشرة القضاة، العدد 50؛ أنظر في ذلك: بوبكر سخري، القانون البحري (الأمر 76-80 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 ومدعم بالاجتهادات القضائية للمحكمة العليا)، ط5، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 165.

<sup>4</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة، ط1، دار الثقافة، عمان، 2007، ص 121.

<sup>5</sup> سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحراً في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، المرجع السابق، ص 305.

يتخلص الناقل البحري من عبء المسؤولية الملقى على كاهله، بمجرد قيامه بعملية التسليم، فلا يكون الناقل مسؤولاً عنها بعد ذلك، لأنها تدخل في عهدة المرسل إليه أو من يمثله<sup>1</sup>، ولاشك أن للناقل البحري المصلحة الظاهرة في إثبات واقعة التسليم<sup>2</sup>، التي تتم باستلام الناقل البحري لسند الشحن، والذي يكون مؤشراً عليه من طرف الشخص الذي قام باستلام البضاعة بما يفيد إقراره بالاستلام<sup>3</sup>.

تتطوي البضائع الخطرة على مخاطر عديدة، تقتضي إجراءات خاصة تتماشى مع درجة خطورتها، منذ استلامها وإلى غاية تسليمها، وكذلك في يخص مدة مكوثها في الميناء. والتي يتم تحديدها بموجب النظام الداخلي الخاص بالموانئ، وعلى العموم يسمح لها بالبقاء المؤقت في الميناء<sup>4</sup>. ففي مجال مكوث البضائع الخطرة في المناطق المينائية، يحدد النظام الخاص بكل ميناء شروط تطبيق الأحكام والقواعد المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر<sup>5</sup>.

خص المشرع الجزائري البضائع الخطرة بتنظيم خاص استدعته طبيعتها الخطرة قصد تفادي ضررها بخصوص مدة مكوثها ودخولها في المنطقة المينائية. فمثلا نجد المواد الخطرة من الصنفين الأول والسابع يخضع قبولهما في المنطقة المينائية، لتبادل المعلومات بين المرسل إليه أو ممثله وقيادة الميناء، قبل إيصال البضاعة باتجاه الميناء، وتحدد كيفية العبور المينائي، وتعليمات السلامة المتعلقة بالصنفين خلال تبادل المعلومات<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> سميرة بن جيلالي، المرجع السابق، 327.

<sup>2</sup> هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص242.

<sup>3</sup> وهيب أسير، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008، ص 196.

<sup>4</sup> ROGER H Charlier, « Hazardous goods and their environmental impact », Intern. J. Environ Studies, Vol 58, OPA Overseas Publishers Association, 2001, p.274.

<sup>5</sup> راجع في ذلك نص المادة 21 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>6</sup> راجع في ذلك نص المادة 45 من نفس المرسوم.

لا يرخص بدخول المواد الخطرة من الصنفين الأول والسابع كقاعدة عامة، إلا قصد نقلها الفوري على متن سفينة أخرى أو تحميلها على متن وسيلة نقل بري، لإخراجها فوراً من منطقة الميناء. وفي الحالة التي يكون فيها مكوث هذه المواد في منطقة الميناء إلزامياً لبضع ساعات، يجب توفير منشأة متخصصة لهذا الإيداع لمدة قصيرة. ويجب وضع سياج إضافي مرفوع وممتد بصورة كافية من أجل ضمان سلامة وأمن إضافيين. يتم وضع هذا الجهاز بالتنسيق مع السلطات والمؤسسات المؤهلة<sup>1</sup>.

يجب تهيئة منشآت متخصصة لإيداع البضائع الخطرة "حظائر المواد السريعة الالتهاب" داخل المناطق المينائية أو عند الاقتضاء في مناطق خارج الميناء. ويجب أن تتجز وتستغل هذه المنشآت وفقاً للتنظيم المعمول به<sup>2</sup>. ولا يسمح بدخول منطقة الإيداع المتخصصة للبضائع الخطرة، إلا من قبل الأفراد والمركبات المرخص من طرف السلطة المينائية<sup>3</sup>؛ ويتم رفع البضائع الخطرة وإيصالها تحت المرافقة، لا سيما بين منطقة الميناء والمنشآت المتخصصة خارج الميناء، طبقاً للتنظيم المعمول به<sup>4</sup>.

تجدر الإشارة إلى أنه لا بد من إبلاغ رئيس الميناء عن وقت دخول ومغادرة الشحنة الخطرة للميناء، وهذه المعلومات ضرورية لإعطاء سلطات الميناء نظرة عامة على البضائع المنقولة عبر إقليم الميناء، وإعداد إجراءات السلامة في حالة وقوع حوادث، فالهدف من جمع البيانات هو معرفة كميات البضائع المخزنة في الميناء، ويمكن أن تكون المخاطر المحتملة على أساس البيانات ووضع خطط محددة من قبل

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 46 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 22 من نفس المرسوم.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 40 من نفس المرسوم.

<sup>4</sup> راجع في ذلك نص المادة 47 من نفس المرسوم.

السلطات التابعة للميناء، لهذا يجب على الناقلين تقديم تقرير ربع سنوي، بشأن حركة البضائع الخطرة عبر منطقة الميناء<sup>1</sup>.

اشتطت ذلك الفقرة الأولى من القاعدة الرابع<sup>2</sup> من الملحق الثالث المتعلقة بقواعد منع التلوث عن طريق نقل المواد الضارة عن طريق البحر في الطرد؛ أن تتوافق المعلومات المتعلقة بنقل المواد الضارة مع الأحكام المعمول بها في مدونة IMDG، ويجب إبلاغها إلى الشخص أو الهيئة المعينة من قبل سلطة دولة الميناء.

## المبحث الثاني

### أساس مسؤولية ناقل البضائع الخطرة عبر الطريق البحري

يعد موضوع المسؤولية المدنية في مواجهة الأضرار التقليدية أو المستحدثة، من المواضيع المهمة التي حازت على اهتمام المشرع الدولي والمحلي، كما كانت محل اهتمام الفقه في تفسير النصوص القانونية الناظمة لها، وتقاس أهميتها بالوظيفة الحساسة التي تؤديها، والمتمثلة في إصلاح الضرر ومنح المتضررين التعويض العادل والمنصف.

إن العناصر الجوهرية في المسؤولية المدنية بشقيها العقدي والتقصيري واحدة؛ فهي تتميز بوحدة الأركان التي تقوم عليها -والمتمثلة في الخطأ والضرر والعلاقة السببية-، بحيث أن قيامها لا يكون دون استجماع أركانها، إلا أنها لم تسلم من اختلافات عديدة، تعود إلى وجود الرابطة العقدية ومن عدمها، بحيث أن الأحكام المتعلقة بالأساس القانوني تمثل جوهر الاختلاف بين المسؤوليتين، وكان من

<sup>1</sup> TARMO Ots, Op.cit, pp. 74 et 76.

<sup>2</sup> اشتطت المادة الثامنة من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر، أن تكون الإخطارات المسبقة وفقاً لما هو منصوص عليه في المدونة الدولية البحرية. كما جاء في نص المادة 48 من نفس المرسوم؛ أنه يجب التبليغ عن البضائع المنقولة بحراً غير المصرح بها خطرة، من طرف كل شخص كان على علم للسلطة المينائية.

المواضيع المثيرة للجدل، وذلك ما خلق العديد من النظريات التي لم يتوانى الفقهاء في دراستها وتطويرها (المطلب الأول).

يختلف نوع الالتزام المفروض على الناقل سواء نحو الشاحن أو نحو الغير، مما كان له الأثر في وضع حدود للمسؤولية المدنية للناقل في إطار نشاطات النقل البحري المتعلقة بالبضائع الخطرة، التي عرفت اتساعاً في مجال الأضرار المستحقة للتعويض، بحيث أن الضرر الموجب للمسؤولية غير العقدية أوسع نطاقاً منه عن الموجب للمسؤولية العقدية، وهذه الاختلافات قد ترك أثرها في بناء قواعد هذه المسؤولية، بحيث تعدد الأسس التي تقوم عليها (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### أساس المسؤولية وفقاً للقواعد العامة

يقتضي جبر الضرر والحصول على التعويض المناسب، البحث عن السبب الذي بموجبه يلقي القانون على المسؤول عبء تعويض هذه الأضرار، حيث أنه بدأ الأمر باعتناق نظرية الخطأ كأساس تبنى عليه المسؤولية عن الأشياء، وكانت هذه الفكرة تتأرجح بين مؤيد لها يأتي بالبرهان للدفاع عنها، ومعارض لها همه الوحيد أن يأتي بالحجة على عدم كفايتها، فقد نادى العديد من المعارضين لفكرة الخطأ إلى هجرها، واستبدالها بالنظرية الموضوعية التي تبنى على أساس الضرر وحده، والتي لا تستند مطلقاً على فكرة الخطأ (الفرع الأول).

تنشأ المسؤولية العقدية في حال الإخلال بالالتزام عقدي؛ وقد يكون هذا الالتزام مقتضاه الوصول إلى غاية محددة، وبمجرد عدم تحقق الغاية المنتظرة، والتي هي محل الالتزام تثور مسؤولية المدين، وقد يقتصر تعهده على بذل قدر من العناية ليكون

المدين قد أوفى به، فيكون بعيداً عن المسؤولية، على عكس المسؤولية غير العقدية التي يكتفي فيها المدين فقط ببذل العناية اللازمة (الفرع الثاني)

### الفرع الأول

#### التوجه الموضوعي في إطار المسؤولية عن الأشياء غير الحية

في بادئ الأمر كانت نظرية الخطأ كفيلاً بتعويض المضرور، وقد وضع أنصار هذه النظرية العديد من الحجج والمبررات التي يرون أنها تدعم اعتقادهم بأن الخطأ هو الأساس الذي تبنى عليه المسؤولية عن الأشياء غير الحية، وهذه الفكرة تبلورت حول فكرة الخطأ المفترض والخطأ الثابت (أولاً)، إلا أنها تعرضت للكثير من الانتقاد، بحيث حاول المعارضون إثبات عجزها في مواجهة الأضرار والمخاطر الجديدة، وعرقلت المضرور في حصول التعويض المناسب في أسرع وقت، وعلى هذا بدأت فكرة الخطأ تختفي شيئاً فشيئاً، بحيث حلت محلها نظرية أخرى مبنية على أساس الضرر، وجدت تبريراً لها على أساس فكرة تحمل المخاطر وفكرة الضمان (ثانياً).

#### أولاً: النظريات التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ

جاءت القوانين المدنية محل الدراسة خالية من أي تعريف يحدد المقصود بالخطأ، والذي يعتبر كأساس لقيام المسؤولية المدنية، وعلى هذا نستدل بالتعريف اللغوي والفقهي للخطأ؛ بحيث أن الخطأ لغة هو ما لم يُتَعَمَّدْ، وَأَخْطَأَ يُخْطِئُ إذا سلك سبيل الخفاء عمداً وسهواً؛ ويقال لمن فعل غير الصواب: أَخْطَأَ، خَطِئَ الشخص<sup>1</sup>، أحاد عن الصواب، غلط ضد أصاب<sup>2</sup>، أما بالنسبة لتعريف الفقهي فقد اختلف الفقهاء حول

<sup>1</sup> ابن منظور، لسان العرب، دار المعارف، القاهرة، ص 1193؛ منشور على الموقع الإلكتروني:

<https://www.noor-book.com>

<sup>2</sup> أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المجلد الأول، ط1، عالم الكتاب، القاهرة، 2008، ص 658.

وضع تعريف محدد للخطأ، ومن أشهر التعريفات التي وردت تعريف الأستاذ الفرنسي (بلانيول) بأن الخطأ هو إخلال بالتزام سابق<sup>1</sup>.

تعتبر المسؤولية عن الأشياء في وجهة نظر أنصار نظرية الخطأ، مجرد تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، والتي تقوم على أساس الخطأ، فالضرر الذي يحدثه الشيء، يمكن إرجاعه إلى خطأ الشخص القائم بحراسته، وعلى ذلك فمن الواجب تحليل سلوك هذا الشخص لمعرفة ما إذا كان سلوكه مشوباً بإهمال أو تقصير يستوجب مسؤوليته من عدمها<sup>2</sup>. وقد ظهرت في هذا الجانب نظريتان هما نظرية الخطأ المفترض ونظرية الخطأ في الحراسة.

### 1- نظرية الخطأ لمفترض

نشأت هذه النظرية عند محاولة أنصار نظرية الخطأ، من إقامة المسؤولية عن الأشياء على أساس القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية القائمة على أساس الخطأ، فالإنسان يسأل عن خطئه الشخصي، وكذلك يسأل عن تعويض الضرر الحاصل بفعل الشيء الذي تحت حراسته، لأن مجرد وقوع الضرر، هو دليل على أن الحارس قد أخطأ، وذلك بإهماله اتخاذ التدابير الكفيلة بمنع الشيء من الإضرار بالغير، لذا يكون مسؤولاً عن هذا الإهمال باعتبار أنه خطأ شخصي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Planiol, Etude Sur Responsabilite Civil, Revue Critique Legis et Juris, 1905, p. 278.

نقلاً عن: إباد محمد جاد الحق، "مدى لزوم (الخطأ) كركن من أركان المسؤولية التقصيرية في مشروع القانون المدني الفلسطيني -دراسة تحليلية-"، مجلة الجامعة الإسلامية للدراسات الإسلامية، المجلد 20، العدد الأول، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الأزهر، غزة، فلسطين، 2012، ص 203.

<sup>2</sup> محمد طاهر قاسم، "الأساس القانوني للمسؤولية عن الأشياء الخطرة أمام القضاء العراقي"، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 13، العدد 49، كلية الحقوق، جامعة الموصل، العراق، 2009، ص 175.

<sup>3</sup> إباد عبد الجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقاتها على الأشخاص المعنوية بوجه خاص، دراسة مقارنة، دار الثقافة، ط1، عمان، 2009، ص 152.

واجهت الحوادث الناشئة عن الأشياء صعوبة في إثبات وجود الخطأ، قد تصل إلى درجة الاستحالة في أغلب الأحيان، لهذا حرص أنصار هذه النظرية على مساعدة المضرور من عبء إثبات عنصر الخطأ، بتقدير قرينة قانونية على وقوع الخطأ مفادها أن حارس الشيء الذي تسبب في إحداث الضرر مخطئ، لأنه أهمل في الواجب المفروض عليه باتخاذ التدابير اللازمة لمنع الشيء من إلحاق الضرر بالغير<sup>1</sup>.

إن قواعد المسؤولية عن الأشياء لا تختلف عن القواعد العامة للمسؤولية، إلا فيما يتعلق بعبء إثبات الخطأ، فبينما يقع هذا العبء على عائق المضرور وفقاً للقواعد العامة، فإنه يفترض وجوده ويعفي المضرور من إثباته في المسؤولية عن الأشياء.

وجهت إلى هذه النظرية العديد الانتقادات؛ بحيث أن المنتقدين لها تسأولوا حول ما إذا كان أساس مسؤولية حارس الشيء هو الخطأ فعلاً، فلماذا لا يعفى بإثبات عدم خطئه، وإن القضاء لم يعد يقبل من الحارس أن يدفع مسؤوليته بنفي خطئه، وكذلك إذا قلنا إن قرينة الخطأ، هي قرينة قاطعة، يمكن دحضها بالإقرار واليمين، فإن نتيجة هذا الدحض لن تتمخض إلا عن نفي خطأ الحارس، وهو ما لا يقبله القضاء<sup>2</sup>. وتعرضت هذه النظرية أيضاً لانتقاد شديد لعدم قدرتها على تبرير بعض الأوضاع التي ينشأ فيها الضرر خصوصاً في حالة التي رجوع الحادث إلى عيب ذاتي في الشيء وغير معلوم للحارس، لا يتحقق وجود الخطأ بصفة قاطعة، ومع ذلك يكون الحارس مسؤولاً مع انتفاء وجود الخطأ<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمد طاهر قاسم، المرجع السابق، ص 176

<sup>2</sup> محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، دراسة مقارنة، ج1، ط1، دار الوفاء، مصر، 2009، ص 268.

<sup>3</sup> إياد عبد الجبار ملوكي، المرجع السابق، ص 156.

## 2- نظرية الخطأ في الحراسة

حاول أنصار فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية عن الأشياء، التوفيق بين فكرة الخطأ ونظام الإثبات القضائي، فكانت النتيجة أن توصلوا إلى نظرية الخطأ في الحراسة، والتي عرفت بنظرية الخطأ الثابت<sup>1</sup>.

بمقتضى هذه النظرية فإن خطأ الحارس لا يكون مفترضا فقط، وإنما يعد خطأً ثابتاً وهو خطأ ثابت من نوع خاص، ويتحقق هذا الخطأ بمجرد وقوع الضرر للغير بفعل الشيء، وسبب ذلك هو أنه يفرض على حارس الشيء التزام قانوني محدد مفاده أن يبقى الشيء تحت حراسته الفعلية، عن طريق مراقبته وأخذ الاحتياطات والتدابير الضرورية لمنع الشيء من إلحاق الأذى أو الضرر بالغير<sup>2</sup>.

لا يعد هذا الالتزام مجرد التزام ببذل عناية، وإنما هو التزام بتحقيق غاية، وعلى ذلك فإن الوفاء بهذا الالتزام لا يتم إلا بمنع الشيء من الإفلات من الرقابة، فإذا ما أفلت الشيء وسبب ضرراً للغير، اعتبر الحارس مخلاً بالتزامه بالحراسة بمجرد حصول هذا الإفلات، دون حاجة إلى إثبات أي تقصير في جانبه، فلا يعفيه من المسؤولية أن يثبت أنه قام ببذل العناية اللازمة بمنع الشيء من الإضرار بالغير، أو أن سلوكه في مراقبة الشيء كان متفقاً مع سلوك الشخص المعتاد<sup>3</sup>.

يرى أنصار نظرية الخطأ في الحراسة أنها تتيح تفسير بعض الحلول التي أقرها القضاء، فلا يجوز للحارس أن يدفع مسؤوليته بأن يثبت بأنه لم يخطئ للتحلل من التبعة، لأن الخطأ وقع فعلاً بمجرد إفلات الشيء من يده فنشأ عنه الضرر، فيكون

<sup>1</sup> إياد عبد الجبار ملوكي، المرجع السابق، ص 156..

<sup>2</sup> محمد طاهر قاسم، المرجع السابق، ص 171.

<sup>3</sup> إياد عبد الجبار ملوكي، المرجع السابق، ص 156.

الإخلال بواجب الحراسة قد حصل، وهو خطأ ثابت لمن أصابه، نتج أو تولد عن الشيء الذي أفلت من زمامه كما أن الخطأ في الحراسة ليس مفترض، لأنه متى وقع من الشيء ضرر للغير فيكون الخطأ وقع فعلاً، وليس أمام الشخص المنوط إليه الحراسة إلا التزام بمراقبة الشيء حتى لا يفلت زمامه من يده ويقوم السبب الأجنبي الذي يرد إليه الضرر<sup>1</sup>.

يرى مؤيدو هذه النظرية أن نظريتهم تتفق مع إقرار مسؤولية الحارس عن العيب في الشيء لأن سلطته عليه تستلزم منه التحقق من كل عيب فيه. وأنها تتفق مع شروط استعمال المسؤولية عن فعل الشيء، ومن ثم فلا محل للتفرقة بين الأشياء بحسب طبيعتها أو مدى خطورتها. وإن التزام بالحراسة يلزم من له السلطة على الشيء، فيكون وحده المسؤول متى ارتكب الخطأ، فإن أفلت الشيء نتيجة لخروجه عن سلطته فإنه يكون قد أخطأ<sup>2</sup>.

وجهت إلى هذه نظرية انتقاد فيما يخص الالتزام بالحراسة الذي يقع على عائق الحارس، فقد أقرت بأنه التزام بتحقيق غاية، ومقتضاه منع الشيء من الإفلات من الرقابة أو منعه من الإضرار بالغير، وهذا أمر صعب لأنه يجب أن يكون لهذا الشخص القدرة على الوفاء بهذا الالتزام، حتى يعتبر مخالفاً بالتزامه، ولكن الالتزام بمنع الشيء من الإفلات من الرقابة لا يمكن الوفاء به دائماً فرغم كل الاحتياطات التي يتخذها الحارس، قد يسبب الشيء ضرر بالغير. فمن غير الممكن اعتبار إفلات الشيء من رقابة حارسه خطأ، مادام الحارس لا يمكنه تجنب الحادث بأي حال من الأحوال، وكذلك أي شخص آخر وجد في ظروفه ذاتها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> يحي أحمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992، ص 221.

<sup>2</sup> عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العملية، ط2، منشورات عويدات، 1981، ص.ص 382-385.

<sup>3</sup> محمد لبيب شنب، المرجع السابق، ص 276.

كما تعرضت لانتقاد آخر في خصوص طبيعة الالتزام بالحراسة الذي يقع على الحارس، بحيث أنهم فضلوا أن يكون هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية، وذلك بأن يبذل الحارس كل ما في وسعه لمنع الشيء من إحداث الضرر، وهنا يمكن تصور تنفيذ الحارس لالتزامه بالسهر على الشيء، مع إمكانية إفلات الشيء من رقابته وإحداثه ضرراً للغير، دون أن يكون الحارس قد أحل بالتزامه بالحراسة، باعتبار هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق غاية، فالواقع أنه يمكن تفسير نظرية الخطأ الثابت إلا بالقول بأن التزام الحارس هو التزام بتحقيق غاية<sup>1</sup>.

واجهت انتقاد آخر حول ما تقره هذه النظرية من ثبوت الخطأ في جانب الحارس بمجرد حصول الضرر، فخطأ الحارس الذي تقره النظرية يثبت بمجرد حصول الضرر، وأنه حتى ولو سلمنا بوجود التزام بتحقيق غاية على عائق الحارس بمنع الشيء من الإضرار بالغير، فإن الإخلال بهذا الالتزام لا يعتبر خطأ، لأن لإقامة المسؤولية على هذا الإخلال يجعل لها أساس آخر غير الخطأ، فإن فكرة الخطأ لم تعد سوى خيال، فقد استبدل بها القضاء فكرة الخطر<sup>2</sup>.

إلا أن الواقع أن نظرية الخطأ الثابت في الحراسة لا تستند على الخطأ، وفقاً للمفهوم الذي تقره القواعد العامة إلا في الظاهر فقط، فإن هذا الخطأ هو خطأ من نوع خاص، ولا يتفق إطلاقاً مع الفكرة العامة عن الخطأ، فالخطأ هو انحراف في السلوك الذي لا يرتكبه الشخص اليقظ الموضوع في نفس الظروف الخارجية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> إياد عبد الجبار ملوكي، المرجع السابق، ص 182.

<sup>2</sup> محمد لبيب شنب، المرجع السابق، ص 280.

<sup>3</sup> إياد عبد الجبار ملوكي، المرجع السابق، ص 183.

ثانياً: النظريات التي تقيم المسؤولية على أساس الضرر

لقد كان وراء الابتعاد عن فكرة الخطأ، عدة عوامل وظروف منها اقتصادية أو اجتماعية أو صناعية كالزيادة الملحوظة في إنتاج الأشياء الخطرة أدت إلى ابتكار فكرة الضرر كأساس لقيام المسؤولية المدنية لدعم الضرر.

عجزت القواعد العامة في المسؤولية المدنية عن ضمان حق المضرورين في الحوادث الواقعة، ونتيجة لذلك ظهر رد فعل كبير لدى بعض الفقهاء، حدا بهم إلى إعادة النظر في قواعد المسؤولية المدنية، ومن ثم محاولة تغيير أساس هذه المسؤولية بالتخلي عن فكرة الخطأ قصد حماية المضرورين لصعوبة إثبات الخطأ، وإقامة المسؤولية على أساس موضوعي وليس شخصي<sup>1</sup>؛ ومنها هذه نظرية المخاطر أو تحمل التبعة ونظرية الضمان.

### 1- نظرية المخاطر أو نظرية تحمل التبعة

تقوم نظرية المخاطر أو تحمل التبعة<sup>2</sup> على فكرة محورية، تكمن في أنه يتصور قيام المسؤولية دون خطأ، ولا يمكن تصور قيامها دون وجود الضرر، ومن هنا انطلق أنصار هذه النظرية، وهذه الفكرة على ببساطتها كانت وراء التطور الهائل الذي عرفه قانون المسؤولية المدنية في العصر الحديث.

إن هذه النظرية تؤسس المسؤولية على مجرد وقوع الضرر، وعلى ضرورة إلقاء تبعة هذا الضرر على من تتسبب فيه دون النظر إلى مسلك هذا الأخير، أو إلى

<sup>1</sup> أحمد عبد الكريم أبو شنب، " الأساس القانوني للمسؤولية عن فعل الشيء في القانون المدني الأردني والفقهاء الإسلامي، دراسة مقارنة"، مؤتمة للبحوث والدراسات، سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 15، العدد 4، جامعة مؤتمة عمادة البحث العلمي، الأردن، ص4.

<sup>2</sup> رفع كل من "ساليه" و "جوسران" و"سفاتييه" و"ديموج" لواء نظرية تحمل التبعة؛ للمزيد من التفصيل؛ أنظر: عمر بن الزبير، التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية، أطروحة لنيل درجة دكتوراه في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، سعيد حمدين، 2017، ص14.

قصده، فقد سميت بنظرية المسؤولية الشينئية أو الموضوعية بالمقابلة للنظرية التقليدية التي تقيم المسؤولية على أساس مسلك الفاعل الشخصي وهي المعروفة بنظرية المسؤولية الشخصية<sup>1</sup>.

قيام المسؤولية هنا لا يرتبط بفكرة الخطأ، فلا يؤخذ في عين الاعتبار سلوك الشخص الذي يتحمل تعويض الضرر، بل يكفي مجرد تحقق عنصري الضرر والعلاقة السببية فقط. فقواعد المسؤولية الموضوعية تمكن المضرور من جبر الضرر دون إلقاء عبء إثبات "عنصر الخطأ" عليه.

لقد سمح النظام القانوني بمزاولة بعض الأنشطة التي تقتض مخاطرها، لأنها من الأنشطة التي عادت بالفائدة على الدول، والتي كانت مصدر لتقدمها ولتطورها<sup>2</sup>، فإن الترخيص القانوني لها يقوم على أساس مقابل الربح الذي يجنى من هذه الأنشطة<sup>3</sup>.

لقد برزت هذه النظرية في فكرتين؛ الأولى تلك المعروفة بنظرية المخاطر المستحدثة، والتي تقضي بأن كل من استحدثت مخاطر جديدة من خلال نشاط معين يجب أن يتحمل الضرر الناجم عن نشاطه، بحيث أن هذا النوع من النشاطات يحتوي على جانب من الخطورة تهدد بحدوث ضرر وشيك<sup>4</sup>، يلتزم التعويض عن ذلك الضرر، وأما الثانية فهي تلك النظرية التي عرفت بتحمل التبعة مقابل الربح، والتي يتحمل بمقتضاها الشخص تبعة كل نشاط يحقق من ورائه نفعاً أو ربحاً، وهي النظرية المعروفة بنظرية الغرم بالغنم<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> أحمد عبد الكريم أبو شنب، المرجع السابق، ص 5.

<sup>2</sup> WERRO Franz, La responsabilité, 3<sup>e</sup> édition, Stämpfli editions SA Berne, 2017, pp. 14 et 15.

<sup>3</sup> SAVATIER René, Traité de la responsabilité civile en droit français, Tome 1, deuxième édition, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence LGDJ, Paris, 1951, p.449.

<sup>4</sup> Francisco Ternera Barrios, Fabricio Mantilla Espinosa, La responsabilité objective du fait des activités dangereuses, Estud, Socio-Juríd, Bogotá (Colombia), 6(2), julio-diciembre de 2004, p.389.

<sup>5</sup> عمر بن الزبير، المرجع السابق، ص 20.

لم تسلم نظرية المخاطر من النقد، وأهم ما وجه إليها من انتقادات أن عيب هذه النظرية أنها تقتل في الإنسان روح المبادرة، وتثبط الهمة لإقامة مشروعات نافعة، طالما أن الفرد يسأل عن الأضرار التي تتسبب فيها أشيائه دون النظر إلى سلوكه، فإن الأمر يدفع الناس للامتناع والعزوف عن القيام بأي نشاط من النشاطات التي تتطوي على مخاطر تسبب ضرراً للغير خوفاً من المساءلة<sup>1</sup>.

كما أن الخطر المحدث ليس دائماً حقا فردياً، إذ أن التقدم والتطور واستعمال الأشياء الخطرة لتلبية الحاجات الجماعة، لا يكون من المنطق أن يتحمل الفرد كل عبئه، ومن دون حماية من مخاطرها، وليست فكرة المنفعة كافية لتبرير المسؤولية عن فعل الشيء، إذا ليس نادراً أن يكون الحارس المسؤول هو غير المنتفع بالشيء على الوجه العادي، كما أن كل الأشياء المنقولة مصدر للكسب<sup>2</sup>.

## 2- نظرية الضمان

تم إقتراح نظرية أخرى إلى جانب نظرية السابقة التي تقوم على أساس فكرة الضمان أو الاستقرار، وقد اعتبرها البعض أنها النظرية الأصلح التي يمكن الأخذ بها كأساس للمسؤولية على فعل الشيء، من بيهمم الفقيه "ستارك" الذي يرى أن أساس المسؤولية عن فعل الشيء مردها فكرة الضمان<sup>3</sup>، أي أن لكل شخص في المجتمع

<sup>1</sup> نورة جبارة، نظرية المخاطر وتأثيرها على المسؤولية المدنية، أعمال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة امجد بوقرة - بومرداس، يوم 28 جانفي 2020، ص.ص 17 و 18.

<sup>2</sup> عاطف النقيب، المرجع السابق، ص 391.

<sup>3</sup> يحي أحمد موافي، المرجع السابق، ص 228.

الحق في التصرف بحرية، ولكن يجب أن يكون تصرفه في الحدود التي تفرضها الأنظمة والقوانين، وأن يلتزم بها ويحافظ على حقوق الآخرين، فإذا قام بتصرف ضار بالغير، يكون قد أخل بحق الغير في استقراره، ويلزم بالتعويض إزاء هذا الإخلال<sup>1</sup>.

لا تختلط نظرية الضمان مع نظرية المخاطر التي تعتبر التعويض مقابلاً للمنافع التي يحصل عليها المدعى عليه في نشاطه الخطر، بحيث أن نظرية الضمان تبرر التعويض للمتضرر، لأن الضرر كان من نتائجه الإخلال بحق من تضرر منه، فهي تتناول فكرة الحق في الاستقرار، فستارك يرى أن نظريته تتفق مع المنطق القانوني والضرورة الاجتماعية<sup>2</sup>.

على الرغم من ذلك إلا أن نظرية الضمان التي قال بها الأستاذ "ستارك"، قد وجه إليها عدة انتقادات، فهناك من رأى بأنها تعود بالمسؤولية المدنية إلى الوراء، حيث كانت تخلط بالمسؤولية الجنائية، وذلك حين تقرر أن وظيفة المسؤولية مزدوجة باعتبارها عقوبة خاصة إضافة إلى كونها وسيلة لجبر الضرر، كما أن هذا القول لا يتفق مع نصوص القانون مطلقاً<sup>3</sup>.

إن ما تقررته النظرية من أساس المسؤولية هو المساس بحق الغير دون حق، وهو ذات الأساس الذي اعتمده كثير من فقهاء النظرية التقليدية في تعريفهم للخطأ، وإن ما جاءت به هذه النظرية هو إضفاء اسم جديد فحسب على أساس المسؤولية، وهو الضمان بدلاً عن الخطأ<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> محمد طاهر قاسم، المرجع السابق، ص184.

<sup>2</sup> يحيى أحمد موافي، المرجع السابق، ص 230.

<sup>3</sup> إياد عبد الجبار ملوكي، المرجع السابق، ص.ص173 و174.

<sup>4</sup> نفس المرجع، ص174.

### الفرع الثاني: طبيعة الالتزام في المسؤولية العقدية

يلتزم المدين نحو الدائن بتحقيق غرض أو نتيجة معينة، وقد يقتصر تعهده على بذل جهد وعناية فقط، وهذا التقسيم يتعلق أساساً بالالتزام بفعل<sup>1</sup>، ويتمثل الالتزام بعمل؛ في القيام بعمل معين أو سلسلة من الأعمال، ويمكن تقسيم الالتزام بعمل إلى عدة أقسام، سواء من حيث الهدف، أو وجوب قيام المدين شخصياً بانجازه، فينقسم الالتزام بعمل من حيث الهدف إلى التزام بتحقيق نتيجة والتزام ببذل عناية<sup>2</sup>.

يعتمد تحديد نوع الالتزام على النتيجة التي يقتضي أن يقوم بها المدين، والتي تم تقريرها منذ البداية من قبل المتعاقدين، فقد يرمي الاتفاق إلى تحقيق غاية معينة، وفي حال عدم تحققها يعد المدين مسؤولاً لكونه لم ينفذ الواجب الملقى على عاتقه، بحيث يفترض خطأه؛ وهذا هو مضمون الالتزام بتحقيق نتيجة (أولاً)، إلا أن هناك واجبات يصعب فيها تحقيق النتيجة المرجوة فقد تتدخل عدة أسباب تعيق ذلك، وتجعل من الوصول إلى الغرض المنشود أمر غير مؤكد، ففي مثل هذه الأوضاع يعتبر المدين قد أدى واجبه عند بذل جهد معين سواء تحققت الغاية المرجوة أو لم تتحقق؛ وهذا ما يعرف بالالتزام ببذل عناية (ثانياً).

### أولاً: الالتزام بتحقيق نتيجة

يفرض قانون العقد على المتعاقد أن يفي بالتزامه، وأن ينفذ بنود العقد وشروطه، وفقاً لما تم الاتفاق عليه<sup>3</sup>، فإذا لم يفي المدين بالتزامه كان هذا هو الخطأ العقدي،

<sup>1</sup> علي فيلالي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، ط3، موفم للنشر، الجزائر، 2013، ص 29.

<sup>2</sup> محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام أحكام الالتزام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006، ص 27.

<sup>3</sup> في هذا المعنى جاءت المادة 1/107 من امر رقم 75-58، السالف الذكر؛ التي نصت على أنه " يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه..."; تقابلها في القانون العراقي المادة 1/150 من قانون رقم 40 لسنة 1951، بإصدار القانون المدني، صادر في 1951/09/08، الوقائع العراقية عدد 3015، صادر في 1951/09/08؛ وفي القانون المصري المادة 1/148 من قانون رقم 131 لسنة 1948، بإصدار القانون المدني، صادر في 16 يوليو سنة 1948، الوقائع المصرية عدد 108 مكرر أ، صادر في يوم الخميس 29 يوليو سنة 1948؛ وفي القانون القطري

ويستوي في ذلك بأن يكون عدم قيام المدين بالالتزام ناشئاً عن عمد، أو إهمال، وعليه فإن الخطأ العقدي ليس هو إلا عدم قيام المدين بالتزامه الناشئ عن العقد، أياً كان السبب ذلك<sup>1</sup>.

يرتبط تنفيذ بعض الالتزامات بتحقيق غاية معينة<sup>2</sup>؛ وهي محل الالتزام، فإذا لم تتحقق الغاية - أياً كان السبب في ذلك - بقي الالتزام غير منفذ، وقد اصطلح على هذا النوع من الالتزام "الالتزام بتحقيق نتيجة"<sup>3</sup>. وهو التزام بإنجاز عمل معين، حيث يكون المدين ملزماً بتحقيق نتيجة معينة بغض النظر عن الوسائل التي تؤدي إلى هذه النتيجة<sup>4</sup>.

الالتزام بتحقيق غاية؛ هو التزام يتعهد المدين بمقتضاه بتحقيق غاية محددة، وما لم تتحقق هذه النتيجة يكون المدين مسؤولاً أمام الدائن لكونه لم يحمّل بتنفيذ التزامه، فالشخص في مثل هذا الالتزام مدين بتحقيق نتيجة معينة، بحيث يفترض خطأه، ومن ثم قد تقوم مسؤوليته لمجرد أن الغاية المنتظرة - والتي هي محل التزامه - لم تتحقق<sup>5</sup>. فهو الالتزام الذي لا يتم تنفيذه إلا إذا تحققت الغاية المقصودة، بمعنى أن الالتزام هاهنا، يتحدد فيه مضمون الأداء بالهدف الذي يرمي الدائن إلى تحقيقه وإدراكه<sup>6</sup>.

---

المادة 1/172 من قانون رقم 22 لسنة 2004، بإصدار القانون المدني، صادر 2004/06/30، ج.ر. عدد 11، صادر 2004/06/08؛ وفي القانون الكويتي المادة 197 من مرسوم بالقانون رقم 67 لسنة 1980، بإصدار القانون المدني، منشور على الموقع الإلكتروني:

[https://www.icnl.org/wp-content/uploads/Kuwait\\_KuwaitCivilCode1980.pdf](https://www.icnl.org/wp-content/uploads/Kuwait_KuwaitCivilCode1980.pdf)

<sup>1</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 736.

<sup>2</sup> على سبيل المثال التزام الناقل البحري الذي مصدره عقد النقل الذي أبرمه مع الشاحن التزاماً بتحقيق نتيجة، يتمثل في نقل البضائع إلى وجهتها المقصودة وفق ماتم الاتفاق عليه، وتسليمها في حالة سليمة إلى المرسل إليه.

<sup>3</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج1، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1952، ص.ص 736 و737.

<sup>4</sup> محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 32.

<sup>5</sup> علي فيلال، الالتزامات النظرية العامة للعقد، المرجع السابق، ص 29.

<sup>6</sup> بلحاج العربي، ج1، المرجع السابق، ص 24.

ففي الالتزام بتحقيق نتيجة لا تنفك المسؤولية عن الشخص إلا إذا تحققت النتيجة المقصودة، وذلك كالالتزام الناقل بوصول البضاعة دون ضرر إلى جهة الوصول في زمان والمكان المعينين في عقد النقل<sup>1</sup>.

يتضح مما سبق أن مسؤولية المدين تقوم حتماً بمجرد عدم بلوغ الغاية، وكان مسؤوليته موضوعية تتحقق بحكم ثبوت الخطأ الكامن في عدم التنفيذ، والخطأ هنا هو عدم تنفيذ المدين لالتزامه، وليس السبب الذي يستتر وراءه، أو الذي أدى إليه، فربما يرجع عدم التنفيذ إلى خطأ من المدين، أو إلى سبب بقي مجهولاً دون أن يجعل التنفيذ مستحيلًا، وإلى أشياء تحت حراسته، ففي هذه الحالات يكون المدين مسؤولاً مباشرة، عن الخطأ الذي يتجلى بعدم تنفيذه التزامه تجاه الدائن، ففي حال التزام شخص بنقل بضاعة من مكان إلى آخر، فإن المسؤولية العقدية تقع على من التزم بالنقل بمجرد أن النقل لم يحصل<sup>2</sup>.

يكون المدين مخل إذا لم يتم بتنفيذ التزاماته الواردة في العقد، وإن هذا الإخلال يكيف بالخطأ العقدي، وقد يكون متعمداً الإخلال بالعقد؛ فيعتبر عندها الخطأ مقصوداً، أو وربما يكون مهمل عند تنفيذه، وربما قام بالتنفيذ بشكل سيئ يتساوى مع عدم التنفيذ؛ ففي هذه الصور يتحقق الركن الأول من أركان المسؤولية العقدية ألا هو الخطأ العقدي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أمجد محمد منصور، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، دراسة في القانون المدني الاردني والمصري والفرنسي ومجلة الأحكام العدلية والفقہ الاسلامي مع التطبيقات القضائية لمحكمتي النقض والتميز، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015، ص34.

<sup>2</sup> نادية محمد مصطفى قزمار، "حدود المسؤولية العقدية في إطار الالتزام ببذل عناية وتحقيق نتيجة"، مجلة بحوث الشرق الأوسط، العدد 48، جامعة عين شمس مركز بحوث الشرق الأوسط والدراسات المستقبلية، مصر، 2019، ص.ص 393 و 394.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص394.

تقوم المسؤولية الموضوعية على مبدأ النظر إلى تحقق النتيجة، إذ يعد المدين بالالتزام فيها مخلا بمجرد عدم تحقق تلك النتيجة، فالمسؤولية الموضوعية في إطار النطاق التعاقدى أو التصيرى تلزم المدين بالتعويض بمجرد حدوث الضرر، وتركز فقط على الرابطة السببية بين نشاط المدين كمسؤول والضرر الذي يسببه للآخر<sup>1</sup>.

### ثانياً: الالتزام ببذل العناية

إذا كان مضمون أداء المدين ليس هو الغاية أو الهدف النهائي الذي يرمى الدائن إلى تحقيقه، بل هو الوسيلة التي تؤدي إلى تحقيق غاية الدائن وهدفه النهائي، كنا بصدد التزام ببذل عناية أو الالتزام بوسيلة<sup>2</sup>.

يتمثل الالتزام ببذل عناية في التزام المدين ببذل عناية دون أن يلتزم بتحقيق نتيجة معينة، وتتعلق هذه العناية بشئ أو بعمل. كالتزام بالمحافظة على شئ من الأشياء<sup>3</sup>.

يقتصر التزام المدين على بذل العناية اللازمة، لتحقيق الهدف المعين الذي يقصد الدائن تحقيقه، سواء تحقق الهدف المنشود أو لم يتحقق، فيكفي بذل العناية الواجبة وهي عناية الشخص المعتاد أو الرجل المتبصر العادي<sup>4</sup>، وتقدر على وجه الاستثناء عناية المدين في تنفيذ التزامه بمعيار ذاتي<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> نورة حدادوي، الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة في ظل المسؤولية المدنية، أعمال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة - بومرداس، يوم 28 جانفي 2020، ص123.

<sup>2</sup> على سبيل المثال التزام الناقل البحري للبضائع الخطرة تجاه الغير، هو التزام ببذل عناية، فهو ملزم بأن يقوم بالرعاية اللازمة في المحافظة عليها حتى لا يسبب ضرر للغير.

<sup>3</sup> محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 28.

<sup>4</sup> بلحاج العربي، نظرية العقد في القانون المدني الجزائري، وفق آخر التعديلات التشريعية، ومدعم بأحدث اجتهادات المحكمة العليا، دراسة مقارنة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2015، ص35.

<sup>5</sup> علي فيلالى، الالتزامات النظرية العامة للعقد، المرجع السابق، ص32.

لا يرمي هذا الالتزام إلى تحقيق غاية معينة، بل هو التزام ببذل الجهد المتصل للوصول إلى غرض سواء تحقق الغرض أو لم يتحقق. فهو التزام بعمل، ولكنه عمل لا يتضمن نتيجة، والمهم فيه أن يبذل المدين تنفيذه مقدارا معيناً من العناية، والأصل أن يكون هذا المقدار هو العناية التي يبذلها الشخص العادي<sup>1</sup>، ويزيد هنا المقدار أو ينقص تبعاً لما ينص عليه القانون أو يقضي به الاتفاق. فمتى بذل المدين العناية المطلوبة فيه، يكون قد نفذ التزامه، حتى لو لم يتحقق الغرض المقصود<sup>2</sup>.

يكون الشخص في الالتزام ببذل عناية، قد وفى بما عليه بمجرد بذله عناية الشخص المعتاد، وإن لم تتحقق النتيجة المرجوة، ولكن المدين أحياناً، بموجب القانون أو الاتفاق، يلتزم ببذل عناية أكثر أو أقل من عناية الشخص العادي، إلا أنه لا يجوز التخفيف من العناية إلى الحد الذي لا يكون المدين فيه مسؤولاً عما يأتيه من غش أو خطأ جسيم<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> جاء نص المادة 172 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر؛ على النحو الآتي: "في الالتزام بعمل، إذا كان المطلوب من المدين أن يحافظ على الشيء، أو أن يقوم بإرادته أو أن يتوخى الحيلة في تنفيذ التزامه فإن المدين يكون قد وفى بالالتزام إذا بذل في تنفيذه من العناية كل ما يبذله الشخص العادي، ولو لم يتحقق الغرض المقصود. هذا ما لم ينص القانون أو الاتفاق على خلاف ذلك. وعلى كل حال يبقى المدين مسؤولاً عن غشه، أو خطئه الجسيم"؛ تقابلها في القانون العراقي المادة 251 من قانون رقم 40 لسنة 1951، السالف الذكر؛ وفي القانون المصري المادة 211 من قانون رقم 131 لسنة 1948، السالف الذكر؛ وفي القانون القطري المادة 253 من قانون رقم 22 لسنة 2004، السالف الذكر؛ وفي القانون الكويتي المادة 290 من مرسوم بالقانون رقم 67 لسنة 1980، السالف الذكر.

تعرض نص هذه المادة لصورة التزام المدين ببذل العناية، بحيث أنه ملزم بذلك عندما يعهد إليه بالمحافظة على الشيء، وتوخى الحيلة والحذر في حال ما كان العمل الموكّل إليه يتطلب ذلك، أي الالتزام بأداء التزام معين دون تحقيق نتيجة معينة.

<sup>2</sup> عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 27.

<sup>3</sup> محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 29 و 30.

إن معيار تقدير الخطأ العقدي هو معيار الشخص العادي<sup>1</sup> في عنايته وتيقظه وتعقله، وحرصه على واجباته، فإن وضع هذا الشخص في ظروف المدين الذي نسب إليه الإخلال بالالتزام، وتصرف في سلوكه المعتاد على غير وجه الذي تصرف به المدين؛ فيكون هذا الأخير قد أخطأ في تصرفه فيتحقق الخطأ العقدي من جانبه<sup>2</sup>. يظهر الفرق الرئيسي بين الالتزامين في الغاية التي يسعى المدين إلى تحقيقها، فيتوقف الأمر لتمييز بينهما على النتيجة التي يتعهد المدين بها، فإذا كان مضمون الأداء هو الغاية والهدف اللذين يسعى الدائن إليهما من إنشاء الالتزام، كنا بصدد التزام بتحقيق نتيجة. وإذا كان مضمون الالتزام هو وسيلة التي تؤدي إلى تحقيق غاية الدائن وهدفه النهائي كنا بصدد التزام بوسيلة.

يتخذ الخطأ العقدي في إطار الالتزام بتحقيق غاية، صورة عدم الوصول إلى النتيجة المحددة في العقد، في حين يكفي عدم بذل العناية المطلوبة لوقوع الخطأ الموجب للمسؤولية العقدية المبنية على خرق الالتزام ببذل عناية.

إذا كانت النتيجة المنتظرة من تنفيذ الالتزام محتملة، يكون الالتزام في هذه الحالة مقتصرًا على بذل عناية فقط، ونكون بصدد التزام بنتيجة إذا كانت النتيجة المنتظرة لا تتضمن أي احتمال موضوعي يمنع تحقيقها<sup>3</sup>.

يعتبر المدين في التزام بتحقيق نتيجة، مخطئًا إذا لم تتحقق النتيجة التي يرمي إلى تحقيقها، إلا إذا أثبت المدين أن المانع هو السبب الأجنبي، أي لا يد له في عدم

<sup>1</sup> إن تعبير الرجل المعتاد هو مأخوذ أصلاً من معيار روماني المقصود به سلوك الشخص اليقظ والحريص، أي الدائن العادي الذي يحتاط لنفسه حتى يفي بما التزم به، أنظر في ذلك: علي فيلالي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، المرجع السابق، ص32؛ أما معيار الخطأ التقصيري هو معيار الشخص الحريص جداً؛ أنظر في ذلك بلحاج العربي، ج2، الواقعة القانونية، المرجع السابق، ص29.

<sup>2</sup> نادية محمد مصطفى قزمار، المرجع السابق، ص395.

<sup>3</sup> علي فيلالي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، المرجع السابق، ص32.

التنفيذ الالتزام، وعلى ذلك فإن الدائن، في حالة الالتزام بتحقيق نتيجة، ما عليه سوى إثبات أن هذه النتيجة لم تتحقق، ولا يقع عليه إثبات إهمال المدين أو عدم بذله العناية اللازمة<sup>1</sup>. فإن مسؤولية المدين في الالتزام بنتيجة تقوم لمجرد عدم تحقق النتيجة باعتبار أن خطأ المدين مفترض، وإن عدم تحقيق النتيجة التي تعهد بها المدين يعني انعدام التنفيذ الذي يرتب مسؤولية المدين<sup>2</sup>

في حين يلتزم المدين في الالتزام ببذل عناية، بأن يتخذ الحيطة والحذر في تنفيذه الالتزام، وإذا أراد الدائن مسألة المدين في هذا النوع من الالتزام، ما عليه سوى إثبات أن المدين لم يتخذ الحيطة اللازمة التي التزم بها، فيقع عليه إثبات إهمال المدين، وعدم بذله العناية المطلوبة<sup>3</sup>.

على الرغم من هذه الفائدة العملية، إلا أن هذا التقسيم لم يسلم من الانتقادات، فهناك من يعتقد أن كل الالتزامات هي التزامات ببذل عناية كون الالتزام يفرض دائماً على المدين قدراً من العناية، في حين يرى فريق آخر من الفقهاء أن الالتزامات كلها هي التزامات بنتيجة بدليل أن كل أداء يكون محل التزام يعتبر في حد ذاته نتيجة<sup>4</sup>. من المعلوم أن لطبيعة الالتزام، إذا كان التزام بوسيلة أم التزاما بنتيجة، أثر في تحديد أساس مسؤولية<sup>5</sup>، وتعيين من يتحمل عبء الإثبات فيها، إذ أن في الالتزام

<sup>1</sup> محمد صبري سعدي، المرجع السابق، ص 25.

<sup>2</sup> علي فيلاي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، المرجع السابق، ص 33.

<sup>3</sup> محمد صبري سعدي، المرجع السابق، ص 25.

<sup>4</sup> نفس المرجع.

<sup>5</sup> مما تجدر الإشارة إليه هنا أن تحديد طبيعة التزام الناقل يكون بحسب مضمون الالتزام التعاقدية ذاته، بحيث أنه يصعب أحياناً، تحديد ما ينتمي من التزامات الناقل إلى بذل عناية، وما يكون فيها تحقيق نتيجة، خاصة عند تعدد الالتزامات التعاقدية أو تداخلها أو عدم تحديدها جلياً في العقد، فقد يكون التزام الناقل مثلاً ببذل عناية مكثفة، وعندئذ لا يعد الناقل قد خالف التزامه في عقد النقل، وقد يكون التزامه بتحقيق نتيجة مخففة، والذي يؤدي إلى اعتبار الناقل مخلاً بواجباته التعاقدية، ما لم يثبت أنه قام فعلاً بتنفيذ التزاماته على الوجه الأكمل؛ للمزيد من التفصيل، أنظر في ذلك: بلحاج العربي، نظرية العقد في القانون المدني الجزائري، المرجع السابق، ص 38.

بتحقيق نتيجة يكون مسؤولاً دون حاجة لإثبات وجود الخطأ، أي أنها مسؤولية موضوعية تتحقق بمجرد حدوث الضرر، فيما يسأل الشخص في الالتزام بوسيلة عن الأضرار الناتجة عن تصرفه الذي لم يكن بيقظة وحذر، إذ تقام المسؤولية في هذه الحالة على أساس الخطأ<sup>1</sup>. وهنا يتجسد لنا أن الالتزام ببذل عناية ما هو إلا تطبيق للنظرية الشخصية، فالخطأ لا يكون إلا في نطاق الالتزام ببذل عناية<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني

## الاختلافات القانونية والفقهية حول الأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة

تعتبر مسؤولية الناقل نحو الشاحن؛ مسؤولية عقدية في الأصل، ومن البديهي أن قيامها يرتبط بوجود عقد نقل البحري، غير أن تحديد الأساس الذي تقوم عليه يقتضي النظر إلى عدة جوانب، فهو يتأثر باختلاف نوع أو طبيعة الالتزام المفروض على الناقل، وكذلك باختلاف الأماكن المخصصة لرص البضائع في السفينة، وهذا ما يستشف من مضمون القواعد الدولية والقوانين البحرية المقارنة (الفرع الأول).

ثمة مسؤولية تقع على عاتق الناقل عند موافقته على نقل البضائع الخطرة، متى كانت هذه البضائع سببا في حدوث ضرر للغير في ذاته أو ممتلكاته، وإن هذا الضرر قد تقادم وازداد سوءاً، واتخذ أشكال جديدة لم تكن تعرف من قبل، تختلف عن أشكال الضرر المتعارف عليها في مجال مسؤوليته العقدية، وحتى يتمكن المتضررين من مواجهة المتسبب فيها والحصول على التعويض المناسب، فإنه يتوجب تأسيس هذه المسؤولية تأسيساً صحيحاً (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> يوسف عودة غانم، عمار مالك عبد الرضا، الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن البحري -دراسة مقارنة-، مجلة دراسات البصرة، السنة الثالثة عشر، العدد 28، جامعة البصرة مركز دراسات البصرة والخليج العربي، العراق، 2018، ص59.

<sup>2</sup> حمداوي نورة، المرجع السابق، ص.ص 119-123.

### الفرع الأول: أساس المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

يتمثل الخطأ المؤسس للمسؤولية العقدية للناقل البحري في الإخلال بأحد الالتزامات العقدية، وقد اختلف القواعد الدولية في موقفها من هذا الخطأ، بين الخطأ الثابت، الذي يتطلب إثباته، والخطأ المفترض، وهذا الأخير إذا كان قابل لإثبات العكس أم لا<sup>1</sup>. ومنها من أعتبر أنها تقوم على أساس الضرر باعتبار أنه مناط المسؤولية، وهو ما يعرف بالمسؤولية الموضوعية (أولاً).

كان تحديد أساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري محل جدل<sup>2</sup>؛ بحيث اتجهت التشريعات القائمة على المدرسة اللاتينية في القانون على تأسيس مسؤولية الناقل البحري على الإخلال بتحقيق نتيجة، بينما اتجهت التشريعات القائمة على المدرسة الأنجلوسكسونية في القانون على تأسيس مسؤولية الناقل البحري على الإخلال ببذل عناية<sup>3</sup> (ثانياً).

<sup>1</sup> لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص34.

<sup>2</sup> حتى القرن التاسع عشر، كان القانون البحري العام ينص على أن شركات النقل، مسؤول مسؤولية مطلقة عن الخسارة أو الضرر أو التأخير الذي تتعرض له البضائع المنقولة بموجب عقود مثبتة بسندات الشحن، إلا أن الأمر قد التغيير في القرن التاسع عشر نتيجة لزيادة الحاجة لنقل البضائع عن طريق البحر بشكل كبير، والذي كان انعكاساً لنمو التجارة الدولية بشكل عام، ونظرًا لأن النقل عن طريق البحر، كان قائمًا على العقد، بدأت شركات النقل في ممارسة حريتهم في التعاقد عن طريق إدراج بنود للتخفيف من المسؤولية الملقاة عليهم في سندات الشحن. فقد تم وضع بنود الإعفاء المنصوص عليها في العقود النموذجية التي يفرضها أصحاب السفن على أصحاب البضائع، وقد حققت في النهاية حصانة شبه كاملة عن فقدان البضائع مهما كان سبب ذلك؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

F. M. Hannah, Adoption of the Hamburg Rules in Australia and New Zealand, Part 1, Mlaanz Journal, Vol 9, 1992, p36.

<sup>3</sup> أحمد عبد الله آل سفران، "أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقه الإسلامي (دراسة مقارنة)"، مجلة جامعة طيبة: للأداب والعلوم الإنسانية، السنة التاسعة، العدد 24، المملكة العربية السعودية، 1442، ص535.

أولاً: أساس مسؤولية الناقل وفقاً للاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري

يرغب الشاحنون في مطالبة الناقل بتحقيق نتيجة؛ وهي إيصال الشحنة إلى وجهتها سليمة في الوقت المحدد، وعليه يكون الناقل مسؤولاً عن كل تقصير في تحقيق هذه النتيجة مهما كان السبب، بينما يرغب الناقلون في أن تكون مسؤوليتهم في حدود العناية التي يجب عليهم بذلها، فلا يسألون إلا عن الضرر الناتج عن تقصيرهم في بذل العناية اللازمة<sup>1</sup>.

بما أن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية، فإن ما تقضي به القواعد العامة لهذه المسؤولية، هو اعتماد الخطأ أساساً لقيامها؛ ويتمثل الخطأ في الإخلال بتنفيذ الالتزام العقدي، ولكن تختلف النصوص في موقفها من الخطأ، وهل هو الخطأ الثابت، أي المطلوب إثباته، أم أنه الخطأ المفترض، وهذا الأخير هل هو قابل لإثبات العكس أم لا<sup>2</sup>. كما قد تقوم على أساس الضرر وليس الخطأ، وهناك من يصفها بأنها مسؤولية موضوعية أو قرينة مسؤولية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أحمد عبد الله آل سفران، المرجع السابق، ص 535.

<sup>2</sup> لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 34.

<sup>3</sup> تجدر الإشارة إلى أنه من الناحية النظرية كان الخلاف الفقهي في الحقيقة خلاف في الألفاظ والمسميات. فالبعض من الفقهاء وعلى رأسهم نذكر P. Simon, DouaY، يذهب إلى تصنيف أنظمة المسؤولية إلى: (1) المسؤولية القائمة على الخطأ واجب الإثبات، (2) المسؤولية القائمة على قرينة الخطأ، حيث يفترض ارتكاب المدعى لخطأ، (3) المسؤولية الموضوعية وفيها يكون المدعى مسؤولاً عن الضرر، (4) المسؤولية المطلقة، وبمقتضاها يعد المدعى عليه مسؤولاً في كافة الظروف. في المقابل تنقسم أنظمة المسؤولية، وفقاً لرأي البعض الآخر من الفقه نذكر منهم Rodière Despax إلى (1) المسؤولية القائمة على الخطأ واجب الإثبات، (2) المسؤولية القائمة قرينة الخطأ، (3) قرينة المسؤولية، (4) المسؤولية الموضوعية. وهنا نستنتج أن ما يشير إليه أنصار التقسيم الأول "المسؤولية الموضوعية" يطلق عليه أنصار التقسيم الثاني "قرينة المسؤولية". كما أن ما يصفها الأولون بأنها "مسؤولية مطلقة" يعتبرها الآخرون "مسؤولية موضوعية"؛ نقلاً عن: محمد السيد أحمد الفقى، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص.ص 240 و 241.

## 1- في ظل قواعد لاهاي:

تعرضت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، للالتزامات الناقل البحري وحالات الإعفاء من المسؤولية<sup>1</sup>، من خلالها يمكن استنباط الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

يعد التزام الناقل في معاهدة بروكسل التزاما بتحقيق نتيجة، يتمثل في نقل البضائع سليمةً إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه، وتقوم مسؤولية الناقل عند عدم تحقيق هذه النتيجة، وللناقل دفع هذه المسؤولية بإثبات أحد الأسباب التي ذكرتها الاتفاقية، وبالتالي عدم تحقيق النتيجة يرتب المسؤولية عليه بسبب عدم تنفيذ التزامه<sup>2</sup>.

يجب على المدعى إثبات أن البضائع قد ضاعت أو تأخرت أو تلفت، وأن ذلك حدث خلال فترة مسؤولية الناقل<sup>3</sup>، وهذا الإثبات سهل في حالات الهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف، طالما أن سند الشحن كان يتضمن مقدار وحجم البضاعة وحالتها والميعاد الذي يجب أن تصل فيه، فالشاحن ليس ملزماً بتقديم الأسباب التي أدت إلى حدوث الضرر<sup>4</sup>. وما عليه سوى إثبات الضرر الذي لحق به، وبذلك تفترض مسؤولية الناقل البحري طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية، لذا يقال هنا أن مسؤولية الناقل مسؤولية مفترضة.

طالما أن التزام الناقل بتوصيل البضائع التزام بتحقيق نتيجة، فإن مسؤوليته تكون قائمة على أساس المسؤولية المفترضة (أو قرينة المسؤولية)، وليس على أساس الخطأ

<sup>1</sup> Article 3 et Article 4 de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>2</sup> أحمد النعيمات، "أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني ومدى مواثمتها مع الاتفاقيات الدولية"، 2019/2018، الأردن، ص2492؛ منشور في الموقع الإلكتروني: [https://jfslt.journals.ekb.eg/article\\_61520\\_dbbff3b7fb53c4b3b68f14ca7d6352b3.pdf](https://jfslt.journals.ekb.eg/article_61520_dbbff3b7fb53c4b3b68f14ca7d6352b3.pdf); consulté le 15/02/2020.

<sup>3</sup> BASEDOW Jürgen, MAGNUS Ulrich, WOLFRUM Rüdiger, The Hamburg lectures on maritime affairs 2011-2013, with the cooperation of anatol dutta, springer-verlag berlin heidelberg, 2015 , p.35.

<sup>4</sup> جلال وفاء محبين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1997، ص292.

المفترض (أو قرينة الخطأ) على اعتبار أنه لا محل لقرينة الخطأ إلا إذا بصدد التزام ببذل عناية<sup>1</sup>.

بالتالي؛ تعد مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد لاهاي؛ مسؤولية مفترضة، بحيث أن وجود البضائع في عهدة الناقل البحري ووقوع الضرر، هو دليل كاف لإقامة المسؤولية على الناقل البحري، وإن كان هذا هو الأصل إلا أن له استثناء.

جعلت هذه المعاهدة الالتزامات المتعلقة بالشحن والرص والنقل والعناية والحفظ التزامات بتحقيق نتيجة، أما التزام الناقل البحري المتعلقة بجعل السفينة صالحة للملاحة التزام ببذل عناية<sup>2</sup>. وبالرجوع إلى محتوى الفقرة الأولى من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل<sup>3</sup>، نفهم أن الناقل البحري يكون مرتكب لخطأ عقدي، متى ما لم يبذل العناية الكافية في جعل السفينة في حالة صالحة للسفر، وتجهيزها وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي، وإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها وحفظها.

فلا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا كان عدم الصلاحية راجعاً إلى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر، فما عليه سوى إثبات بذل الهمة الكافية وذلك طبقاً لأحكام هذه المعاهدة<sup>4</sup>. وهنا مسؤولية الناقل تبنى على أساس الخطأ المفترض، وفي هذه الحالات يكفي للناقل أن ينفي الخطأ عن مسلكه للتحرر من المسؤولية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 167.

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 168.

<sup>3</sup> Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>4</sup> Article 3/1 et 4/1 Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.ct.

<sup>5</sup> بن ددوش نضرة قماري، "اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد الثالث، العدد الثاني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مستغانم، 2016، ص 112.

إذا تم إثبات الضرر اللاحق بالبضائع الفقد أو التلف، فإن الناقل لديه الخيار لتجنب المسؤولية، إما إثبات أنه بذل العناية لجعل السفينة صالحة للإبحار قبل وفي بداية الرحلة البحرية، وإما في حالة عدم صلاحية السفينة للإبحار يجب إقامة الدليل على أن حالة السفينة لم تساهم في تلك الخسارة<sup>1</sup>.

يعد الناقل البحري؛ هو الشخص الوحيد الذي لديه كل المعلومات الممكنة عن السفينة وحالتها، وهذا ما يسهل عليه التخلص من المسؤولية، من خلال إثباته لممارسة التزامه الأساسي بجعل السفينة صالحة للإبحار، وإن إثبات صلاحية السفينة للإبحار، أمر صعب ومعقد، لأن الناقل هو الوحيد الذي يملك القدرة على تقديم الدليل على صلاحية السفينة أو على العكس من عدم وجودها<sup>2</sup>.

كما نستشف من قواعد لاهاي وضعا استثنائيا آخر يجعل من مسؤولية الناقل البحري تبنى على أساس الخطأ المفترض، وذلك عندما استبعدت عنه المسؤولية، في حالة الهلاك الناتج عن أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، بحيث أنها أوقعت عبء الإثبات على الناقل الذي يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء، فيحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف<sup>3</sup>.

يتولى الناقل البحري تنفيذ عقد النقل بمعزل عن الشاحن أو المرسل إليه، الذي لا يكون بمقدوره الاطلاع والتبصير بالأسباب والظروف والملابسات التي أدت ورافقت

<sup>1</sup> Adil Hind, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandise sous connaissance : un échec ?, thèse présentée à la faculté de droit, thèse en vu d'obtenir le grade de docteur en droit, Option Droit des Affaires, Faculté de Droit, Université de Montréal, 2009, p.81.

<sup>2</sup> Ibid, pp.81 et 82.

<sup>3</sup> Article 4/2/F Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

هالك البضاعة أو تعييبها، الأمر الذي يتطلب التخفيف من عبء الإثبات الملقى على عاتقه بافتراض الخطأ في جانب الناقل البحري<sup>1</sup>.

تجدر الإشارة إلى أن معاهدة بروكسل لم يرد فيها نص بشأن النقل الاستثنائي وهذا ما يتضح من خلال نص الفقرة ج من المادة الأولى منها، بحيث أنه لا تطبق أحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البحري على البضائع التي تتكون المنقولة على ظهر السفينة<sup>2</sup>. وقد استبعد هذا النوع من الشحن، لأن البضائع تكون معرضة بحكم المكان المشحونة فيه إلى مخاطر متعددة كالسقوط في البحر، فهي تتعرض لمخاطر أكثر من البضائع المشحونة في عنابر السفينة<sup>3</sup>.

## 2- في ظل قواعد هامبورغ

استلهمت قواعد هامبورغ أحكامها الخاصة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع من أحكام اتفاقية وارسو لعام 1929، المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 في شأن مسؤولية الناقل الجوي، فقد تأثرت اتفاقية هامبورغ بالاتجاهات المختلفة حول تأسيس مسؤولية ناقل البضائع بوجه عام<sup>4</sup>.

ارتكز واضعي مسودة اتفاقية هامبورغ على فكرة أساسها أن الناقل يكون مسؤولاً عن هلاك أو تلف الشحنة الذي ينشأ عن خطئه، وتبعاً لذلك فقد اختاروا أن يضعوا قاعدة المسؤولية الإيجابية، التي تقوم على أساس الخطأ المفترض، وأن يلغوا قائمة الاستثناءات التي تضمنها قواعد لاهاي<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص140.

<sup>2</sup> Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>3</sup> طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص136.

<sup>4</sup> هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص247.

<sup>5</sup> بن ددوش نصره قماري، المرجع السابق، ص.ص113 و114.

تضمنت قواعد هامبورغ نص صريح يعالج أساس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ونص آخر يتعلق بنقل البضائع على سطح السفينة<sup>1</sup>، وذلك على عكس قواعد لاهاي التي لم تتعرض لهذه المسألة.

يسأل الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء وجودها في عهدته، دون أن يلزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل، ما لم يثبت هذا الأخير أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر، وهذا ما قضى به نص الفقرة الأولى من المادة الخامسة من قواعد هامبورغ<sup>2</sup>. مما يعني أن التزام الناقل في ظل قواعد هامبورغ هو التزام ببذل عناية لا تحقيق غاية<sup>3</sup>.

يكفي أن يثبت الشاحن وجود البضائع في حراسة الناقل لحظة وقوع الضرر، وهو أمر جد يسير يكفي بالنسبة له تقديم عقد النقل، أو ما يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن وإثبات الضرر المدعى به، وعندئذ يفترض وجود خطأ أو إهمال من الناقل وقيام علاقة السببية بين الخطأ أو الإهمال والضرر<sup>4</sup>.

تقوم مسؤولية الناقل على قرينة الخطأ المفترض، وهي قرينة ليست قاطعة في دلالتها على خطأ الناقل بما لا يقبل إثبات العكس، فيستطيع الناقل لدفع مسؤولية عنه

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة الخامسة والمادة التاسعة من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> من التشريعات الداخلية التي انتهجت نهج اتفاقية هامبورغ، نجد التشريع العراقي في القانون رقم 80 لسنة 1983، السالف الذكر، وذلك من خلال نص المادة 132 الذي جاء فيه أنه: "يسأل الناقل عن هلاك لاشيء أو تلفه وعن التأخير في تسليمه إلا إذا اثبت انه وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات التي كانوا سيتخذونها بحرص في تصريف أمورهم الخاصة لو وجدوا في الظروف ذاتها أن لا تنزل عن حرص الرجل المعتاد والتي من شأنها تجنب الهلاك أو التلف أو التأخير وتفايدي نتائجه".

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012، ص 157.

<sup>4</sup> بن ددوش نضرة قماري، المرجع السابق، ص.ص 114 و115.

أن ينفي صدور الخطأ أو الإهمال من جانبه؛ وذلك بإثبات أنه قد اتخذ هو ومستخدموه أو وكلائه كل ما تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته<sup>1</sup>.

بالتالي؛ فإن قواعد هامبورغ قد جعلت من مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض، بمعنى أن الناقل مكبل بقرينة الخطأ، ويترتب على ذلك أن المضرور لا يلزمه إقامة الدليل على أن خطأ الناقل أو أحد تابعيه هو سبب وقوع الضرر المشكو منه، فأثبات نفي الخطأ يقع على الناقل، ويكتفي الشاحن بإثبات أن البضائع كانت بعهدة الناقل أو تحت حراسته عند وقوع الضرر، وإثبات مقداره<sup>2</sup>.

إذا كانت مسؤولية الناقل البحري قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس (قرينة الخطأ البسيط) في قواعد هامبورغ، إلا أن ثمة حالة قد خرجت فيها عن الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري، وجعلتها مسؤولية قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات، وهي حالة المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الحريق.

يكون الناقل في حالة الحريق مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير في تسليمها، إذا أثبت طالب التعويض أن ذلك الحريق قد نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل وتابعيه أو وكلائه. أو أن ذلك نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل وتابعيه أو وكلائه من اتخاذ كل إجراءات المطلوبة لاتخاذ الحريق أو تقليل نتائجه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد الرحمن ذياب عقل، المرجع السابق، ص 153.

<sup>2</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 221.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة الرابعة الفقرة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

لقد جاء نص الفقرة الرابعة من المادة الخامسة استثناءا للقاعدة التي أقرتها الفقرة الأولى من نفس المادة، بحيث أنها جعلت مسؤولية الناقل البحري مبنية على أساس الخطأ الواجب الإثبات، وبذلك أُلقت على عاتق طالب التعويض عبء إثبات أن خطأ أو إهمال الناقل هو الذي تسبب في نشوب الحريق، أو إثبات إهمال الناقل في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها في حالة حصوله<sup>1</sup>، وهذا الاستثناء ليس مستساغا، فمن غير المنطقي وضع عبء إثبات الواقعة المنشئة للضرر على عاتق الناقل، لأنه في مركز أفضل من مركز الشاحن لإثبات انتفاء خطئه إزاء الحريق<sup>2</sup>.

أنت قواعد هامبورغ بأحكام تفصيلية فيما يتعلق بشحن البضائع على سطح السفن؛ وذلك من خلال نص المادة التاسعة<sup>3</sup>، والتي لم تفرق بين أساس قيام

<sup>1</sup> بن ددوش نضرة قماري، المرجع السابق، ص115.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص158.

<sup>3</sup> جاء في المادة التاسعة من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر، أنه:

" 1- لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقا للعرف المتبع في تجارة معينة أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية

2- إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بيانا بهذا المعنى. فإذا لم يدرج هذا البيان، تحمل الناقل البحري عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة. على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية.

3- إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافا لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة 2 من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح، يظل الناقل مسؤولا، خلافا لأحكام الفقرة 1 من المادة 5، عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك التأخير في التسليم، الناشئ فقط عن الشحن على السطح، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقا لأحكام المادة 6 أو المادة 8 من هذه الاتفاقية، حسب مقتضيات الحالة.

4- يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقا صريحا على نقلها في عابرها السفينة فعلا أو تقصيرا من جانب الناقل حسب مدلول المادة 8.

مسؤولية الناقل البحري الناجمة شحن البضائع في السطح، عن شحنها في عنابر السفينة، ولكنها اشترطت أن يكون هذا الشحن متوافقا مع الحالات المسموح بها، فأمام هذا الوضع يسأل الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض، وله أن يدفع المسؤولية في هذه الحالة بإثبات أنه قد اتخذ هو ومستخدموه أو وكلاؤه كافة التدابير المعقولة المتطلبية لتفادي الضرر، فإنه يعتبر مسؤولا عن الضرر اللاحق بالبضائع بسبب شحنها على السطح، وفقا للقاعد المذكورة في الفقرة الأولى من المادة الخامسة من هذه الاتفاقية.

وضعت قواعد هامبورغ نظام استثنائي في شأن مسؤولية الناقل الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي يجوز فيها هذا الشحن، وكذلك في الحالة التي لا يجوز فيها للناقل الاحتجاج على طرف ثالث بما في ذلك المرسل إليه المتحصل على سند بحسن نية، بوجود اتفاق بينه وبين الشاحن عن الشحن على السطح إذا لم يتم إدراج ذلك في سند الشحن أو وثيقة أخرى تثبت عقد النقل.

لقد تم بموجب الفقرة الثالثة من المادة التاسعة من قواعد هامبورغ، تحديد الحالات التي يكون فيها الناقل البحري مسؤولا عن الضرر اللاحق بالبضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير ناشئ عن شحنها في السطح، دون أن يكون له حق الإعفاء من المسؤولية وفقا للقاعدة المذكورة في الفقرة الأولى من المادة الخامسة؛ ففي هذه الحالات لا يكون في مقدوره إعفاء نفسه من المسؤولية بإثبات أنه قد اتخذ هو ومستخدموه أو وكلاؤه كافة التدابير المعقولة المتطلبية لتفادي الضرر.

بالتالي؛ إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافا لأحكام المادة التاسعة، فإن الناقل البحري سيسأل عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها،

مسؤولية مطلقة غير قابلة للنفي، وذلك في حدود الأضرار الناتجة عن الشحن على سطح السفينة فقط<sup>1</sup>.

إذا نقلت البضائع على سطح السفينة بمخالفة الاتفاق الصريح على نقلها في العنابر، فإن ذلك يعتبر من قبيل الخطأ بقصد التسبب في ضرر، أو خطأ ارتكب عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث ذلك الضرر، ومن شأن ذلك أن يحرمه من الاستفادة من حق تحديد المسؤولية<sup>2</sup>.

مما تجد الإشارة إليه أن قواعد هامبورغ كانت أكثر وضوحاً من قواعد لاهاي، التي كانت أحكامها تتسم بالغموض واللبس، والذي أثار الكثير من الاختلافات بين الفقهاء وفي التطبيق القضائي<sup>3</sup>.

كما أنها عالجت مسألة شحن البضائع على السطح، وهذا الأمر غفلت عنه قواعد لاهاي؛ وإن معظم الحمولات التي تشحن على سطح السفينة هي حمولات خطيرة، لتخلص منها بسهولة عند نشوء خطر وذلك لإنقاذ السفينة والبضائع الأخرى الموجودة على متن نفس السفينة.

إذا تم الاتفاق بين الناقل البحري والشاحن على شحن البضائع الخطرة على سطح السفينة، فإن شاحنها في هذه الحالة يكون مجبر على قبول الأضرار التي قد تلحق ببضائعه بمجرد قبوله لهذا النوع من الشحن. وذلك بالنظر إلى المخاطر الإضافية المحتمل وقوعها أثناء الرحلة البحرية والتي تتعرض لها الحمولة المشحونة على السطح مقارنة مع البضائع المرصوفة داخل عنابر السفينة، بحيث أن هذا النوع من الشحن يُبدي

<sup>1</sup> عبد الرحمن نياض عقل، المرجع السابق، ص118.

<sup>2</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص150.

<sup>3</sup> سليم بودليو، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 42، المجلد أ، الجزائر، جامعة منتوري قسنطينة، 2014، ص519.

أخطار من نوع خاص لا يد للناقل البحري فيها، بإعتبار أن الشحنة عرضة بشكل مباشر للعوامل الخارجية.

### 3- في ظل قواعد روتردام

ثار جدل كبير حول اختيار الأساس الذي تقوم مسؤولية الناقل، خلال الأعمال التحضيرية لمشروع اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، بحيث أن بعض المشاركين أوصوا باختيار المسؤولية المفترضة كأساس لمسؤولية الناقل البحري<sup>1</sup>.

فضل البعض الآخر المسؤولية على أساس الخطأ المفترض، وفي الأخير تم الاتفاق على جمع أحكام كل من قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ، بحيث أنها وضعت أساسا جديداً لمسؤولية الناقل البحري، ونظمت ذلك بموجب أحكام وقواعد مفصلة حول هذه المسألة، فحاولت الموازنة بين الناقل البحري وطالب التعويض في هذه المسألة<sup>2</sup>.

لقد أبقت قواعد روتردام<sup>3</sup> على نفس الحالات التي يمكن للناقل البحري الاستناد عليها لدفع مسؤوليته، وهي تقريبا نفسها التي جاءت بها قواعد لاهاي، وسارت مسار قواعد هامبورغ عندما منحت الناقل البحري حق درء المسؤولية عنه بإثبات أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص.

<sup>1</sup> بن ددوش نضرة قماري، المرجع السابق، ص116.

<sup>2</sup> نفس المرجع.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

كما ألزمت قواعد روتردام الناقل البحري بالتزام عام، وهو نقل البضاعة وتسليمها بحالة سليمة إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول، وبذلك تكون قد انتهجت منها ما يقترب من جعله التزاما بتحقيق نتيجة أو غاية أكثر منه التزاما ببذل عناية<sup>1</sup>.

بالتالي؛ أقامت قواعد روتردام مسؤولية الناقل البحري في بعض الحالات على أساس الخطأ المفترض، وفي حالات أخرى على أساس المسؤولية المفترضة، وكذلك على أساس الخطأ الواجب إثباته<sup>2</sup>.

لم تستبعد قواعد روتردام<sup>3</sup> على غرار قواعد هامبورغ، مسألة نقل البضائع على السطح من نطاق أحكامها، فقد حددت الحالات التي تجيز فيها للناقل شحن البضائع

<sup>1</sup> بن ددوش نضرة قماري، المرجع السابق، ص120.

<sup>2</sup> نفس المرجع.

<sup>3</sup> لقد عالجت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر؛ هذه المسألة من خلال نص المادة 25 المعنونة بـ " البضائع المنقولة على السطح" 1- لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا : أ- إذا اقتضى القانون ذلك النقل؛ أو ب- إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصا لنقل تلك الحاويات أو العربات؛ أو ج- إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقا مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية.

2- ينطبق ما في هذه الاتفاقية من أحكام متعلقة بمسؤولية الناقل عن هالك البضائع التي تنقل على سطح السفينة بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة أو تلف تلك البضائع أو التأخر في تسليمها، ولكن لا يكون الناقل مسؤولا عن أي هالك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم عن المخاطر الخاصة المقترنة بنقلها على السطح عندما تنقل البضائع وفقا للفقرة الفرعية 1 أ أو ج من هذه المادة.

3- إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولا عن أي هالك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها ينجم حصرا عن نقلها على السطح، ولا تحق له الدفع المنصوص عليها في المادة 17.

4- لا يحق للناقل أن يحتج بالفقرة الفرعية 1(ج) من هذه المادة تجاه طرف ثالث احتاز بحسن نية مستند نقل قابلا للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابلا للتداول، ما لم تتص تفاصيل العقد على جواز نقل البضائع على السطح.

5- إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضائع تحت سطح السفينة، فلا يحق للناقل أن ينتفع بالحد من المسؤولية عن أي هالك أو تلف للبضائع أو تأخر في تسليمها متى كان ذلك الهالك أو التلف أو التأخر ناجما عن نقلها على السطح".

على سطح السفينة. وعليه إذا شحنت البضائع على السطح، وفقا للحالات المسموح بها في نص الفقرة الأولى من المادة الخامسة والعشرون من قواعد روتردام، ولحق بهذه البضائع هلاك أو تلف أو تأخر وصولها، بسبب شحنها على سطح السفينة، فإنه ينطبق عليها نفس الحكم المتعلقة بأساس مسؤولية الناقل البحري الواردة في نص المادة السابعة عشر من هذه الاتفاقية، كما هو حال بالنسبة لنقل بضائع في عنابر السفينة.

أما إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافا للحالات التي تم ذكرها في نص الفقرة الأولى من المادة الخامسة والعشرون من قواعد روتردام، وذلك يكون عند مخالفة الاتفاق الصريح على نقلها في العنابر، أو في حالة عدم جواز الالتمسك بالاتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة، فأمام هذا الوضع لا يجوز للناقل البحري التذرع بحالات الإعفاء الواردة في نص المادة السابعة عشر، فتكون في هذه الحالة المسؤولية مطلقة.

يعتبر أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام أفضل حل وسط أمكن التوصل إليه للموازنة بين مصالح الناقلين والشاحنين، هذا ما أعربت عنه لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، واعتبرت أنه ستتحقق نتيجة أفضل<sup>1</sup>.

**ثانيا: الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري في ظل القوانين الداخلية**  
شهدت التشريعات الوطنية اختلاف حول الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري للبضائع، بحيث تتجه التشريعات اللاتينية نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية

<sup>1</sup> بن ددوش نضرة قماري، المرجع السابق، ص120..

تعاقدية تقوم على افتراض المسؤولية أي الإخلال بتحقيق نتيجة<sup>1</sup>، وهذا الاتجاه الذي اتبعه كل من المشرع الفرنسي<sup>2</sup>، المصري<sup>3</sup>، السوري، والجزائري<sup>4</sup>.

يظهر تأثر المشرع الجزائري بقواعد لاهاي، بحيث أنه قد افترض مسؤولية الناقل عن كل الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع، على اعتبار أن الناقل في عقد النقل هو التزام بنتيجة، وبعدم تحقق النتيجة يفترض القانون مسؤولية الناقل البحري عنها، وأتاح الفرصة للناقل لتخلص من المسؤولية بإثبات حالة من الحالات الواردة في نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

أما فيما يخص حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، فلا بد على الناقل من إقامة الدليل على أنه قام بواجب العناية، وهذا ما قضت به المادة 803/أ من القانون البحري الجزائري<sup>5</sup>، ففي هذه الحالة تقوم مسؤولية على أساس الخطأ المفترض.

<sup>1</sup> هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص232.

<sup>2</sup> Article L5422-12 du code transport, op.cit : «Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent :...».

<sup>3</sup> المادة 1/227 من قانون رقم 8 لسنة 1948، السالف الذكر، جاء نصها كالآتي: "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل للبضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها...". كما نصت المادة 229 من نفس القانون؛ على أنه: "يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 227 من هذا القانون إذا تثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي..."; تقابلها في القانون السوري نص المادة 242 من قانون رقم 46 لسنة 2006، السالف الذكر؛ كما جاء في المادة 1/230 من قانون رقم 8 لسنة 1948، السالف الذكر، أنه: "يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه"; تقابلها في القانون السوري نص المادة 254 من قانون رقم 46 لسنة 2006، السالف الذكر.

<sup>4</sup> جاء نص المادة 802 من امر رقم 76-80، السالف الذكر؛ على النحو الآتي "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية". كما عدت المادة 803 نفس حالات الاعفاء الواردة في الفقرة الأولى والثانية من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل.

<sup>5</sup> تتوافق مع ما جاء في الفقرة الأولى من المادة الرابعة معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، السالفة الذكر.

فالاتجاه الذي تبعة المشرع الجزائري في تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري؛ هو مسلك معاهدة بروكسل.

لم يستثن المشرع الجزائري نقل البضائع على سطح السفينة من نطاق تطبيق أحكامه، فقد أخضع القانون البحري الجزائري، هذا النوع من النقل لبعض الأحكام الخاصة، بحيث أنه يجيز تحميل البضائع على السطح ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارف عليه بوجه العموم وفي حال تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن<sup>1</sup>.

في حين نجد أن المشرع المصري قد اعتبر أن التزام الناقل بتوصيل البضاعة هو التزام بتحقيق نتيجة، وبالتالي تقوم مسؤولية ناقل البحري للبضائع على أساس المسؤولية المفترضة. ما يترتب عنه أن لي على الشاحن سوى إثبات مقدار الضرر الناجم عن عدم تنفيذ عقد النقل، ولا يقع عليه إثبات أن الضرر يرجع سببه لخطأ أو لإهمال صادر من الناقل<sup>2</sup>.

بينما تفرق الأنظمة الأنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام ومسؤولية الناقل الخاص<sup>3</sup>، ففي القانون الانجليزي تكون مسؤولية الناقل العام مسؤولية موضوعية<sup>4</sup>، أما مسؤولية الناقل الخاص فترتكز على الخطأ التقصيري الواجب اثباته<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 774 من امر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 275.

<sup>3</sup> الناقل العام هو الناقل الذي يتعهد لقاء مقابل تلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينهما. أما الناقل الخاص فهو من يتولى النقل بناء على اتفاق خاص في كل حال على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل، للمزيد من التفصيل؛ أنظر في ذلك: هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 232.

<sup>4</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 167.

<sup>5</sup> هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 232.

مما تجدر الإشارة إليه أنه لم يرد نص خاص في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الداخلية، يحدد الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل البضائع الخطرة، بحيث يشملها حكم البضائع الأخرى العادية. والأمر نفسه عند شحن البضائع الخطرة على سطح السفينة، فإنها تخضع لذات حكم في تحديد الأساس التي تخضع لها البضائع العادية المشحونة في عابر السفينة، إلا في حالات استثنائية لم تكن الطبيعة الخطرة للبضائع ضمنها.

## الفرع الثاني

### أساس المسؤولية غير العقدية لناقل البضائع الخطرة

تنشأ مسؤولية الناقل إزاء الغير بتوافر عدة شروط، عملاً بأحكام قواعد المسؤولية الناشئة عن الأشياء؛ فيكون الناقل البحري مسؤولاً متى كانت هناك بضائع خطرة تحت حراسته، ووقع ضرر بفعل هذه البضائع بحيث تسببت في إلحاق الأذى بالأشخاص وإلحاق الخسائر بالممتلكات؛ وعندئذ يفترض إهماله لواجب العناية اللازمة، الذي يكون سبب قيام مسؤوليته (أولاً). غير أنه قد شاع عن قواعد المسؤولية الشيئية عدم كفايتها في مواجهة الأضرار التلوث البحري بصورها المتنوعة والجديدة، لذلك ظهرت اتجاهات فقيهة تبحث عن أسس جديدة، تم اعتمادها في إطار منظومة قانونية، من أجل تذليل الصعوبات أمام المتضررين في الحصول على التعويض الكافي (ثانياً).

### أولاً : أساس قيام المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص والممتلكات

بمجرد أن يتدخل شيء ما في إحداث ضرر يمكن تفعيل قواعد مسؤولية الحارس عليه إذا تم استقاء الشروط قيام هذه المسؤولية<sup>1</sup>. وعليه لتحديد الأساس القانوني للضرر الذي يلحق بالأشخاص والممتلكات الناشئ عن نقل البضائع، نتعرض إلى ما

<sup>1</sup> LE TOURNEAU Philippe, Op.cit, p.116.

تقرره التشريعات المدنية من أساس لقيام مسؤولية عن الأشياء، لنستشف منه أساس مسؤولية الناقل الذي يعتبر حارسا للبضائع الخطرة التي هي في عهده.

اختلفت نظرة معظم النظم القانونية في البلدان الصناعية (ألمانيا، إنجلترا، الولايات المتحدة، إيطاليا، في الاتحاد السوفيتي وفي بعض البلدان الاشتراكية) في القدم، بالنسبة للمسؤولية المدنية عن فعل الأشياء غير الحية؛ فهناك من ترك الأمر للقواعد العامة في المسؤولية؛ وهناك من افترض الخطأ في حالة النشاط الخطرة؛ وهناك من اعتبرها مسؤولية صارمة<sup>1</sup>.

يذهب العديد من الفقهاء إلى تأسيس المسؤولية الشئئية على أساس الخطأ في الحراسة<sup>2</sup>، وهو ما يحول دون الحارس ونقضها بإثبات ما يخالفها أو أنه قام بالرعاية اللازمة في المحافظة على الشئ حتى لا يسبب ضررا للغير، إذ بموجب تلك القرينة تتحقق مسؤولية الحارس حتى ولو كان قد اتخذ كافة الاحتياطات طالما تسبب الشئ في إحداث الضرر بتدخل إيجابي منه<sup>3</sup>. وعليه يقصد بالخطأ في حراسة الشئ وفق هذا الاتجاه، أن الحارس لا يستطيع أن يثبت عكسه، أي لا يستطيع أن يدعي أنه لم يخطئ، وأنه قام بالعناية المطلوبة حتى لا يفلت زمام الشئ من يده<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> VINEY Geneviève, Traité de droit civil, les obligations, la responsabilité: conditions, Librairie Général de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1982, pp. 747 et 748.

<sup>2</sup> للمزيد من التفصيل، أنظر في ذلك: منذر الفضل، النظرية العامة للالتزام، ج1، المرجع السابق، ص489؛ 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، 2005، ص163؛ فاضلي إدريس، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، العقد، الإرادة المنفردة، الفعل المستحق التعويض، الإثراء بلا سبب، القانون، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009، ص262.

<sup>3</sup> أنور طلبة، المسؤولية المدنية، ج 3، المسؤولية التقصيرية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998، ص507.

RIPERT Georges, La règle morale dans les obligations civiles, quatrième édition, Librairie Général de Droit et de Jurisprudence, 1949, pp. 227 et 228.

<sup>4</sup> فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 262.

تباينت الآراء الفقهية بخصوص تفسير النص القانوني الخاص بالمسؤولية الشبئية، في كل من التشريع الجزائري<sup>1</sup> والتشريعات المقارنة<sup>2</sup>، فمنهم من أخذ بنظرية الخطأ في الحراسة كأساس لهذه المسؤولية، ومنهم من اعتبر أنها مسؤولية بحكم القانون.

بالتالي؛ لا يكلف المضرور إثبات خطأ الحارس إذ أعفته القرينة من هذا العبء، ولا يلتزم المضرور إلا بإثبات عناصر تلك القرينة بإثبات أن الضرر نتج عن الشيء، وهو في حراسة المدعى عليه، وحينئذ لا تدرأ مسؤولية الحارس إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، ويكون له إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً<sup>3</sup>.

إن تأسيس المسؤولية على أساس خطأ الحارس، لا يستقيم إلا إذا قيل أن قرينة الخطأ هنا قرينة قاطعة لا تقبل الدليل العكسي. غير أن هذا القول يعوزه السند القانوني لأن القرائن لا تكون قاطعة إلا بناء على نص خاص، وهو فوق ذلك لا يفسر دفع المسؤولية بإثبات السند الأجنبي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> المادة 138 من امر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>2</sup> مثل التشريع اللبناني في المادة 131 من قانون الموجبات والعقود، الصادر 1932/03/09، ج.ر. عدد 2642، صادرة في 1932/04/11؛ والتشريع التونسي في الفصل 96 من مجلة الالتزامات والعقود، أمر مؤرخ في 15 ديسمبر سنة 1906، منشور بالرائد الرسمي ملحق عدد 100، بتاريخ 1 ديسمبر 1906؛ والتشريع المصري في المادة 178 من قانون رقم 131 لسنة 1948، السالف الذكر؛ والتشريع القطري في المادة 212 من قانون رقم 22 لسنة 2004، السالف الذكر؛ والتشريع الفلسطيني في المادة 197 من القانون المدني رقم 4 لسنة 2012، صادر في 2012/07/26، الوقائع الفلسطينية عدد ممتاز، صادرة في أغسطس سنة 2012؛ والتشريع الأردني في المادة 291 من القانون المدني رقم 43 لسنة 1976، الجريدة الرسمية للمملكة الأردنية عدد 2645، صادرة في 1 آب سنة 1976.

كانت هناك محاولات متكررة لحصر تطبيق نص المادة على الأشياء الخطرة بحكم طبيعتها تتطلب عناية خاصة؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

LE TOURNEAU Philippe, Op.cit, p. 114.

<sup>3</sup> أنور طلبية، المرجع السابق، ص.ص 507 و508.

<sup>4</sup> سليمان مرقس، المرجع السابق ص.ص 1035 و1036.

إن القرينة التي بنيت عليها هذه المسؤولية هي افتراض علاقة السببية بين ذلك الخطأ في الحراسة ووقوع الضرر أو افتراض أن الضرر الناشئ من فعل الشيء غير راجع إلى سبب أجنبي عن الحارس، وهذا ما يفسر جواز دفع هذه المسؤولية بإقامة الدليل على أن الحادث وقع بسبب أجنبي عن الحارس، وعدم جواز دفعها بنفي خطأ الحارس<sup>1</sup>.

اعتبر البعض أنها مسؤولية موضوعية، قائمة بحكم القانون، وهذه المسؤولية تقوم دون اشتراط خطأ تقوم به، فلا محل معها لعامل شخصي من حارس ينبغي إثباته، فتكون التبعية الموضوعية هي التي تتحقق حكماً بمجرد تكامل شروطها من فعل الشيء ثبت دوره المنتج ومن ضرر يتصل به سبباً<sup>2</sup>.

تعتبر بعض القوانين المدنية في الدول العربية<sup>3</sup>، أن المسؤولية المفترضة لا تتحقق إلا بالنسبة إلى الأضرار التي تنشأ من أشياء تتطلب بطبيعتها عناية خاصة في حراستها بسبب الخطر الملازم لها<sup>4</sup>، وتسري القواعد العامة في المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها بقية الأشياء.

<sup>1</sup> سليمان مرقس، المرجع السابق ص.ص 1035 و 1036.

<sup>2</sup> عاطف النقيب، المرجع السابق، ص 397.

<sup>3</sup> تباينت التشريعات المدنية في تحديد المقصود بالأشياء التي تدخل ضمن المسؤولية المفترضة، بعض التشريعات تتطلب العناية الخاصة فقد ضيقت من المسؤولية المفترضة عن الأشياء مثل التشريع المصري، التشريع الفلسطيني، التشريع الأردني، التشريع القطري. والبعض الآخر لم يتطلب العناية الخاصة، وإنما يدخل كافة الأشياء في نطاق هذه المسؤولية دون تمييز؛ مثل التشريع الجزائري، التشريع التونسي، التشريع اللبناني.

<sup>4</sup> سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 1061.

إن التمييز بين الأشياء الخطرة والغير الخطرة قد انتقد بشدة من قبل العديد من الفقهاء، حيث أنهم اعتبروا أن الشيء يمكن أن يكون خطراً إذا أسئ استخدامه وإن تضيف العديد من الأشياء ليس بالأمر السهل وهذا ما أدى إلى التخلي عن فكرة التمييز بين الأشياء الخطرة والغير خطرة؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

VINEY geneviève, JOURDAIN Patrice, Traité de droit civil, les condition de la responsabilité, 4<sup>e</sup> édition, LGDJ-Lextenso édition, Paris Cedex 02, 2013, p788 ; JOURDAIN Patrice, Op.cit, p.80 ; BENABENT Alain, Droit des obligations, 18<sup>e</sup> édition, LGDJ-Lextenso édition, Les Moulineaux Cedex, 2019, p.458 ; WEILL Alex, Terre françois, droit civil, les obligation, quatrième édition, Précis Dalloz, Paris Cedex 05, 1986, p.705.

لقد شذت بعض القوانين المدنية<sup>1</sup> عند تحديدها لأساس هذه المسؤولية عن ما جاءت به أغلب القوانين المدنية المقارنة، حيث أنها وضعت قرينة الخطأ على عائق المتصرف، واعتبرتها قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، بحيث أن المتصرف له أن يثبت أنه قد يتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع الضرر، أي أنه يحق له نفي الخطأ في جانبه، وعليه فهي مسؤولية تقوم على فكرة الخطأ المفترض، ولكنه قابل لإثبات العكس.

يعد هذا الاتجاه منتقدا من الناحية القانونية<sup>2</sup>، 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>3</sup>.

بعد ما تعرضنا لمضمون القوانين المدنية في خصوص الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية حارس الأشياء، والتباين الفقهي حول تفسير النص القانوني الخاص بها، والذي يحمل أكثر من نظرية، نرجع إلى أساس قيام المسؤولية محل دراستنا، فإذا اعتبر أن الناقل البحري هو الحارس لهذه البضائع الخطرة، وأنها تحت سلطته وإشرافه، فما هي النظرية الأنسب التي بناءا عليها نحدد الأساس القانوني الذي عليه

<sup>1</sup> نذكر منهم المشرع العراقي من خلال ما جاء في نص المادة 231 من قانون رقم 40 لسنة 1951، السالف الذكر؛ التي نصت على أنه " كل من كان تحت تصرفه آلات ميكانيكية أو أشياء أخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها يكون مسؤولا عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت انه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة ".

<sup>2</sup> ذلك لأن العراق لم يكن وقت وضع القانون المدني رقم 40 لسنة 1951، في مرحلة التصنيع فجعل المسؤولية على أساس الخطأ المفترض فرضا بسيطا قابلا لإثبات العكس وهو اتجاه غير سليم لاسيما في الوقت الحاضر حيث ازدهرت الصناعة وتعددت مصادر الخطر من الأشياء على الإنسان الذي يحتاج إلى الحماية؛ للمزيد من التفصيل أنظر: منذر الفضل، المرجع السابق، ص 490.

<sup>3</sup> دريد محمود علي، المرجع السابق، ص.ص 477 و 478.

مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تسببها البضائع الخطرة، والتي تلحق بالأشخاص والممتلكات؟.

يعد نقل البضائع من الأنشطة الخطرة، لما يترتب عن هذا النشاط من المخاطر التي يتعرض لها المتعاملين معها، وقد حدد هذا الخطر على أساس المعايير المرتبطة على وجه الخصوص بالطبيعة الخطرة التي تتميز بها البضائع، ومن ناحية أخرى يتم تحدد المواد الملوثة من خلال المعطيات المتعلقة بالمخاطر التي تتعرض لها الكائنات الحية وصحة الإنسان، والاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر<sup>1</sup>.

لا مجال للنكر أن الناقل البحري، والذي يعتبر حارسا على البضائع الخطرة أنه هو صاحب الانتفاع والكسب من نشاطه الخطر، فلا بد من أن تترتب التبعة عليه، وعلى هذا فإن مسؤولية الناقل تلتقي مع النظرية الموضوعية التي ترجع إلى نظرية المخاطر (نظرية تحمل التبعة)، وتجد تبريراً لها باعتبار أن نظرية المخاطر ترتبط بالنفع الذي يجنيه الناقل من نشاطه، فتكون هي النظرية الأنسب التي بموجبها تقوم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأشخاص والممتلكات من نقل بضائع خطرة.

**ثانيا : أساس قيام المسؤولية عن الأضرار التي تمس بالبيئة البحرية**

عند وقوع الضرر البيئي أول ما يخطر في الذهن عند الحديث عن الأضرار البيئية، هي قواعد المسؤولية التقصيرية للتعويض عن هذه الأضرار، لأنه لا توجد علاقة عقدية بين المسؤول والمتضرر .

### **1-الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية البيئية**

إن المطالبة بالتعويض عن الأضرار البيئية وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر البيئي، يتطلب إقرار المسؤولية عن هذه الأضرار، وهذا يستلزم إيجاد

<sup>1</sup> LE DRIAN Jen-Yves, Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, Tome I, Paris, 2002, p.51.

الرابط السببي، والذي يصعب إثباته، وهذا ما يشكل أحد العراقيل التي تصادف المضرور<sup>1</sup>.

يكون تحت تصرف المتضرر من الضرر البيئي إمكانيات متعددة لتأسيس المسؤولية المدنية في مواجهة محدث الضرر، وإن وسائل هذه المسؤولية في القانون الوضعي (طبقاً لنص المادتين 124 و138 من القانون المدني) هما مسؤولية المدنية عن الخطأ الواجب الإثبات، ومسؤولية حارس الشيء<sup>2</sup>.

تعتمد أنظمة المسؤولية عن الخطأ الواجب الإثبات على فكرة إظهار السلوك المخطئ للشخص المتسبب في الضرر، وإن انتهاك التنظيم في الأصل هو منشأ الخطأ<sup>3</sup>، فالخطأ المدني عبارة عن سلوك خاطئ يتعارض مع قاعدة قانونية<sup>4</sup>.

يواجه إثبات خطأ المسؤول العديد من الصعوبات؛ باعتبار أن حدوث أضرار التلوث تنجم عن الأنشطة المشروعة؛ فمن الصعب القول أن كل الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة، كانت بمناسبة نشاط خاطئ طبقاً للمفهوم القانوني، باعتباره سلوكاً مخالفاً لما تقضي اللوائح والقوانين<sup>5</sup>. إلى جانب صعوبة إثبات خطأ الملوث، وهذا يعتبر عائقاً من الصعب تخطيه من طرف الضحية، ويرجع ذلك لعجز المضرور عن تحديد

<sup>1</sup> CASSOTTA Sandra, Environmental damage and liability problems in a multilevel context, the case of the environmental liability directive, Kluwer Law International, New YORK, 2012, p.35.

<sup>2</sup> نزار عبدلي، "المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائري"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد الخامس، العدد الأول، جامعة الحاج لخضر 1، باتنة، 2018، ص 363.

<sup>3</sup> حسين بوتلجة، مبدأ الملوث الدافع والمسؤولية المدنية، أعمال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أمجد بوقرة-بومرداس، يوم 28 جانفي 2020، ص 236.

<sup>4</sup> DI MEO Paola Anne-Marie, Le dommage a l'environnement : esquisse d'une responsabilité, le droit Italien pour modele, these cotutelle pour le doctorat en droit, Universita Degli Studi di Bologna, Italie, 2004, p.182.

<sup>5</sup> عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015-2016، ص 62.

الشخص المخطئ نظرا لتعدد الملوثين الذين اشتركوا في النشاط الضار، وأسباب أخرى ترجع مثلا لطبيعة أضرار التلوث البيئي ذاتها<sup>1</sup>.

على الرغم من أوجه القصور التي تتهم بها قواعد المسؤولية القانونية القائمة على فكرة الخطأ، إلا أنه لم يتم استبدالها، ولكن تم استكمالها بأسس أحدث منها"، يزعم أنها أكثر ملائمة لحدثة الضرر؛ فقد بات اللجوء إلى الخطأ كأساس للقيام المسؤولية المدنية عن الضرر البيئي غير كافي لإصلاح الضرر الناجم، وأصبح من غير الواقعي الاعتماد على الخطأ، على الأقل كأساس وحيد<sup>2</sup>.

في حين أصبحت المسؤولية عن فعل الأشياء مع التطور الصناعي المتزايد تمثل القانون العام والشريعة العامة للمسؤولية، فقد كان هناك توجه نحو قواعد المسؤولية عن الأشياء الحية<sup>3</sup>، ومما لا شك فيه أن قواعد المسؤولية عن فعل الشيء الخطر تجد مجالا خصبا في منازعات تلوث البيئة<sup>4</sup>. بحيث أن قواعد المسؤولية الناشئة عن الأشياء تجد تطبيقا واسعا لها في مجال تلوث البيئة<sup>5</sup>.

لقد ذهب جانب من الفقه والقضاء إلى تطبيق قواعد المسؤولية الخاصة بحراسة الشيء الخطر على الضرر البيئي، استناداً إلى الخصائص الموضوعية لهذه

<sup>1</sup> باسم محمد فاضل مدبولي، مصطفى السيد ديبوس، المرجع السابق، ص24.

<sup>2</sup> JEAN-FRANÇOIS Flore, Responsabilité civile et dommage à l'environnement, pour l'obtention du doctorat en droit Spécialité droit privé et sciences criminelles, École Doctorale « Milieu insulaire : Dynamiques de développement, Société, Patrimoine et Cultures dans l'espace Caraïbes-Amériques », Centre de Recherches en Économie et en Droit sur le Développement Insulaire, Université des Antilles, 2018, p.54.

<sup>3</sup> حسين بوتلجة، المرجع السابق، ص237.

<sup>4</sup> عيسى مصطفى حمادين، المسؤولية المدنية التصيرية عن الأضرار البيئية، ط1، مؤسسة حمادة للدراسات الجامعية والنشر والتوزيع- دار اليازوري، الأردن، 2011، ص122.

<sup>5</sup> عبد الرحمان بوفلجة، المرجع السابق، ص.ص89 و90.

القواعد<sup>1</sup>. ولكن يعيب هذا الأساس أنه غير جامع لحالات المسؤولية الناشئة عن التلوث البيئي، وإن كان من الممكن أن تواجه المسؤولية الشيئية بعض الأضرار البيئية، فإنها لا تغطي كافة صورها، وخاصة أن هناك صور حديثة عن للضرر البيئي<sup>2</sup>.

يصادم تطبيق هذه النظرية في مجال الأضرار البيئية عدة صعوبات؛ ترجع لطبيعة هذه الأضرار التي تتحقق في أغلب الأحيان بالتدرج، فإن الأضرار الناجمة عن التلوث قد تكون أضرار ليست مباشرة، ولا تصيب الإنسان أو الحيوان أو الأشياء، بل تدخل وسائط من مكونات البيئة<sup>3</sup>.

مما لا شك أن الرابطة السببية بين نشاط معين والنتيجة المترتبة عليه لا يثير أي صعوبة إذا كان هذا النشاط هو المصدر الوحيد لها، ولكن إذا تعلق الأمر بالتلوث فإن إرجاع الضرر إلى مصدر محدد يرتبط بالعلاقة السببية المباشرة يعتبر من الأمور الصعبة، لأن أغلب الأضرار البيئية توصف بأنها غير مباشرة، كما تشترك في إحداثها مصادر متعددة<sup>4</sup>.

لقد أثبت نظام الإصلاح أو التعويض المعتمد في نطاق المسؤولية المدنية، وإلى حد بعيد فعاليته في إصلاح الأضرار التي تصيب الأشخاص والممتلكات، لكن هذه الفعالية ليست بالقدر نفسه فيما يخص الأضرار البيئية بل يمكن وصفها في بعض الحالات بالغير المجدية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> عيسى مصطفى حمادين، المرجع السابق، ص 123.

<sup>2</sup> عبد الرحمان بوفلجة، المرجع السابق، ص 92.

<sup>3</sup> نزار عبدلي، المرجع السابق، ص 363.

<sup>4</sup> باسم محمد فاضل مدبولي، مصطفى السيد ديبوس، المرجع السابق، ص 34.

<sup>5</sup> صافية زيد المال، معوقات التعويض عن الأضرار البيئية في إطار أحكام القانون المدني وقانون البيئة، أعمال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أمجد بوقرة-بومرداس، يوم 28 جانفي 2020، ص ص 168-169.

أما فيما يخص موقف الاتفاقيات الدولية من أساس التي تقوم عليه المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئية البحرية، نعرض الجدل الذي وقع في المؤتمر المنعقد في عام 1969، والخاص بالأعمال التحضيرية للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات، فقد ثار التساؤل آنذاك حول ما إذا كانت المسؤولية يجب أن تقوم على أساس الخطأ أم على أساس الضرر.

لقد استبعد المفوضون منذ البداية من نطاق الجدل المسؤولية القائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات، وذلك راجع لصعوبات جمة في الإثبات يتعذر حلها، واتفقوا في النهاية على اعتناق الضرر كأساس لقيام المسؤولية<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> الوصول إلى هذا الاتفاق كان ثمرة مناقشات واسعة دارت في فلك الأعمال التحضيرية للمؤتمر فقد اقترح المؤتمرين بديلين لطبيعة المسؤولية عن التلوث؛ البديل الأول، تقدمت به اللجنة البحرية الدولية، وينص على أن "المالك يعد مسؤولاً عن أي ضرر تلوث يحدث بسبب تسرب أو إلقاء الزيت من سفينته إلا إذا أثبت أن الضرر لم ينشأ عن خطئه أو خطأ أحد تابعيه"، وهذا البديل ينشئ في الواقع قرينة الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس في جانب مالك السفينة، بحيث يمكنه دفع هذه المسؤولية بإثبات أنه لم يخطئ، فالذين طرحوا البديل الأول كانوا أنصار المسؤولية القائمة على أساس الخطأ مع قلب عبء الإثبات، وقد كانوا تقريباً من كافة الدول البحرية الكبرى مثل بريطانيا-الدول الاسكندنافية-اليابان-الاتحاد السوفياتي السابق-ليبيريا-منجا-اليونان-بولندا-فنلندا وكانوا يمثلون في عام 1969 أكثر من 75% من حجم أسطول الناقلات العالمي، ومع ذلك فلم يكن عددهم يمثل أغلبية الأعضاء الممثلة في أمكو. أما عن البديل الثاني، فقد عرضه فريق العمل، الذي أنشأته اللجنة القانونية لمنظمة أمكو لبحث مسائل القانون الخاص، وينص على أن "مالك السفينة يعد مسؤولاً عن أي ضرر تلويث ينتج عن الزيت المتسرب أو الملقى من سفينته"، هذا البديل يعتبر المالك مسؤولاً عن ضرر التلوث الناجم عن تسرب الزيت من سفينته حتى ولو لم يكن قد ارتكب ثمة خطأ، عكس البديل الأول الذي يقيم نظاماً للمسؤولية منبث الصلة بفكرة الخطأ، فالذين طرحوا البديل الثاني كانوا من أنصار المسؤولية القائمة على أساس الضرر، دون مراعاة للخطأ؛ مثل فرنسا-الولايات المتحدة-ألمانيا الاتحادية-السويد كندا؛ نقلاً عن محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث، المرجع السابق، ص.ص 230-235.

اختفى عنصر الخطأ نهائياً في مجال المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث بالمواد الخطرة والضارة ، وهذا ما يمكن استخلاصه من الاتفاقيات الدولية في هذا المجال<sup>1</sup>، فالمسؤولية تنعقد بمجرد وقوع الضرر دون حاجة لإثبات الخطأ. يعتبر الرأي الراجح في مجال أساس مسؤولية التلوث البحري بالمواد الخطرة والضارة هو الرأي المؤيد للنظرية الموضوعية أو المسؤولية بدون خطأ، المبررة على مبدأ نظرية المخاطر "تحمل التبعة" حيث أنها تشكل أساساً سليماً لمسؤولية عن التلوث البحري وتحقق أكبر حماية للمضرورين من هذا التلوث<sup>2</sup>. عليه؛ فإن النظرية الموضوعية على أساس نظرية تحمل التبعة مقابل الريح ، هي الأساس الأنسب الذي تقوم عليه المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية من جراء نقل مواد خطيرة وضارة، فعلى الناقل البحري أن يتحمل تبعه نشاط الخطر والذي يحقق من ورائه نفعاً أو ربحاً.

## 2- الأساس الجديدة للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية

تتميز المسؤولية عن الأضرار البيئية بطبيعتها الهجينة التي تتأرجح ما بين القانون العام والقانون الخاص، فإن الضرر البيئي يختلف عن الضرر في القواعد التقليدية لتقرير المسؤولية المدنية، وعليه أصبحت المسؤولية عن الأضرار البيئية مستقلة عن المسؤولية المدنية التقليدية، دون وجود قيود تثقل كاهلها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> راجع في ذلك:- المادة 1/3 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات، السالفة الذكر.

- Article 6/1, convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement, op.cit.
- Article 7/1, international convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances, op.cit.

<sup>2</sup> سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، تخصص قانون خاص، كلية حقوق بودواو، جامعة أمجد بوقرة، بومرداس، 2018-2019، ص ص 188.

<sup>3</sup> LE BIHAN Danielle Charles, Op.cit, p.69.

إن خصوصية الأضرار البيئية تخرجها عن الرسم التقليدي للضرر في قواعد المسؤولية المدنية، التي أصبحت عاجزة عن تعويض هذه الأضرار، ذلك ما دفع المشرع سواء على المستوى الدولي أو الداخلي، لابتكار أسس أخرى لجبر هذه الأضرار الجديدة الصعبة التقدير، غير التي اعتمدها في إطار المنظومة القانونية، لذلك ظهر ما يسمى بمبدأ الملوث الدافع، إلى جانب المبادئ الأخرى التي ظهرت في الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة والتشريعات الداخلية<sup>1</sup>.

نشأ مبدأ الملوث الدافع في فقه القانون على اعتبار حماية البيئة من الأخطار التي تهددها، نظراً لأن أولئك الذين يحدثون الضرر قد لا يدفعون أثمانه كاملة، وقد لا يتحملون التكاليف اللازمة للحد من هذه الأضرار أو الوقاية منها<sup>2</sup>.

كرس هذا المبدأ لأول مرة في مجلس منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD المنعقد في سنة 1972، كمبدأ اقتصادي فهو من الوسائل الأكثر فعالية لتوزيع تكاليف منع التلوث ومكافحته، لتشجيع الاستخدام الرشيد للموارد البيئية النادرة<sup>3</sup>. بموجب توصيات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي OECD، فإن الملوث يجب عليه أن يتحمل تكاليف التلوث وتدابير منع ومكافحة التلوث، وهذه الإجراءات الهدف منها حماية البيئة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> فطيمة نساخ، الضرر البيئي: صورة جديدة في المسؤولية التقصيرية، أعمال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أمجد بوقرة-بومرداس، يوم 28 جانفي 2020، ص ص 165 و 166.

<sup>2</sup> يوسف معلم، المرجع السابق، ص 77.

<sup>3</sup> PEMMARAJU SREENIVASA Rao, International liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by international law (preventio of transboundary damage from hazardous activities), First report on prevention of transboundary damage from hazardous activities, 18 March 1998, yearbook of the international law commission, Documents of the fiftieth session, Volume II, Part One, 1998, United Nations publication, New York and Geneva, 2008, p.211.

<sup>4</sup> Under the 1972 and 1974 OECD Recommendations(1)(2), the Polluter-Pays Principle means that the polluter should bear the "costs of pollution prevention and control measures", the latter being "measures decided by public authorities to ensure that the environment is in an acceptable state" ; voir : organisation for economic co-operation and development, OCDE/GD(92)81, the polluter-pays principle, OECD analyses and recommendations, Paris 1992, p.5.

كان من المفروض في الأصل تطبيق هذا المبدأ من قبل دول فيما يتعلق بالأنشطة داخل إقليمها، وتم تمديده لاحقاً من قبل منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية في عام 1989، لتغطية حوادث التلوث عبر الحدود الناجم عن الأنشطة الخطرة<sup>1</sup>، ويقصد بهذه الأخيرة، تلك التي تحتاج لإنجازها إلى أشياء خطيرة، بسبب خصائصها الفيزيائية مثل المواد المشعة، المواد السامة، التي يمكن أن تضر بالبيئة البحرية<sup>2</sup>.

تم اعتماد مبدأ الملوث الدافع على المستوى العالمي في عام 1992<sup>3</sup>، ومنذ ذلك الحين اكتسب هذا المبدأ قبولاً متزايداً، وقد شرعت الدول في البدء بدمجه في تشريعات الوطنية، عند سن قوانين واللوائح الوطنية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> PEMMARAJU SREENIVASA Rao, Op.cit, p.211.

<sup>2</sup> يوسف أوتفات، المرجع السابق، ص.ص 108 و 109.

<sup>3</sup> في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، المنعقد في Rio de Janeiro، في المدة من 3 إلى 14 يونيو سنة 1992، لقد حقق العديد من الإنجازات منها مجموعة من المبادئ نص عليها في إعلان، ولعل أهم مبدأ ورد في هذا الإعلان، المبدأ 16، الذي ناشد الدول بسعي إلى تعزيز مبدأ الملوث الدافع، وتطبيقه؛ للمزيد من التفصيل، أنظر في ذلك:

Principle 16 « National authorities should endeavour to promote the internalization of environmental costs and the use of economic instruments, taking into account the approach that the polluter should, in principle, bear the cost of pollution, with due regard to the public interest and without distorting international trade and investment. » ; Report of the United Nations conference on environment and development, Rio de Janeiro, 3-14 June 1992, A/CONF.151/26 (Vol. I), Annex I, rio declaration on environment and development, United Nations publication, 1992, p3.

كما أقرت به اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الخطرة على البيئة 1993، بالرجوع إلى ديباجتها نجد أنها قد أخذت بعين الاعتبار مبدأ الملوث الدافع عند إنشاء نظام المسؤولية الموضوعية؛ راجع في ذلك:

Convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement, Lugano, Op.cit, p1.

<sup>4</sup> PEMMARAJU SREENIVASA Rao, op.cit, p211.

يتأسس القانون الوطني الجزائري على مجموعة من المبادئ، أهمها مبدأ الملوث الدافع<sup>1</sup>، وهذه المبادئ ساهمت في تحديد المسؤولية المدنية في مجال أضرار البيئة. في البداية أعطي لهذا المبدأ الطابع الوقائي في حماية البيئة ثم تطور ليكون ذو طابع علاجي، يهدف إلى إصلاح الأضرار البيئة من هنا جاءت العلاقة بين هذا المبدأ والمسؤولية المدنية<sup>2</sup>. وإن هذه الأخيرة تعتبر أرض خصبة ومثالية لبروز البعد العلاجي<sup>3</sup> لمبدأ الملوث الدافع، بالتركيز عليها، فمبدأ الملوث الدافع يمكن أن يتجاوز

<sup>1</sup> مجموعة المبادئ التي يقوم عليها القانون الجزائري؛ وهي مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي؛ الذي ينبغي بمقتضاه، على كل نشاط تجنب إلحاق ضرر معتبر بالتنوع البيولوجي. مبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية؛ الذي ينبغي بمقتضاه، تجنب إلحاق الضرر بالموارد الطبيعية، كالماء والهواء والأرض وباطن الأرض والتي تعتبر في كل الحالات جزءا لا يتجزأ من مسار التنمية، ويجب ألا تؤخذ بصفة منعزلة في تحقيق تنمية مستدامة. مبدأ الاستبدال؛ الذي يمكن بمقتضاه استبدال عمل مضر بالبيئة بأخر يكون أقل خطرا عليها، ويختار هذا النشاط الأخير حتى ولو كانت تكلفته مرتفعة مادامت مناسبة للقيم البيئية لموضوع الحماية. مبدأ الإدماج؛ الذي يجب بمقتضاه، دمج الترتيبات المتعلقة بحماية البيئة والتنمية المستدامة عند إعداد المخططات والبرامج القطاعية وتطبيقاتها. مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر، ويكون ذلك باستعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة اقتصادية مقبولة، ويلزم كل شخص، يمكن أن يلحق نشاطه ضررا كبيرا بالبيئة، مراعاة مصالح الغير قبل التصرف. مبدأ الحيطة؛ الذي يجب بمقتضاه، ألا يكون عدم توفر التقنيات نظراً للمعارف العلمية والتقنية الحالية، سببا في تأخير اتخاذ التدابير الفعلية والمتناسبة، للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة بالبيئة، ويكون ذلك بتكلفة اقتصادية مقبولة. مبدأ الملوث الدافع؛ الذي يتحمل بمقتضاه، كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية. مبدأ الإعلام والمشاركة؛ الذي يكون بمقتضاه، لكل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة، والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات التي قد تضر بالبيئة؛ أنظر في ذلك نص المادة الثالثة من قانون رقم 03-10، السالف الذكر.

<sup>2</sup> حسين بوثلجة، المرجع السابق، ص233.

<sup>3</sup> تم تركز البعد العلاجي لمبدأ الملوث الدافع، وهذا تجلى من توصية منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، التي نصت على أن التسيير الدائم والفعال للموارد البيئية لا يعتمد فقط على إدخال تكاليف الوقاية من التلوث ومكافحته بل يجب أيضا إدخال تكاليف الأضرار التي تحدث للبيئة؛ أنظر في ذلك حسين بوثلجة، المرجع السابق، ص234. وهونفس الموقف الوارد في الكتاب الأخضر الصادر عن اللجنة الأوروبية حول إصلاح الأضرار المسببة للبيئة أين تعتبر أن المسؤولية المدنية تقوم على أساس مبدأ الملوث الدافع باعتبار أنها تسمح بدفع الملوث تكاليف الأضرار التي تسبب فيها.

Voir communication 93/c149/08 de la commission au conseil, au parlement européen et au comité économique et sociale « livre vert sur la réparation des dommages causés à l'environnement », p.10.

خطوة إضافية باعتبار أنه لا يكفي بإلزام الملوث بدفع مبلغ مالي لتغطية المهام التي قامت بها السلطات العمومية ولكن ضمان كذلك للضحايا الحصول على تعويض كلي للأضرار من طرف الملوثين الذين تسببوا فيها نتيجة نشاطهم<sup>1</sup>.

أمام قصور قواعد المسؤولية المدنية في تعويض الأضرار البيئية ازداد في الآونة الأخيرة المطالبة بتفعيل مبدأ الملوث الدافع، وهو ذو الأصل الاقتصادي، في مواجهة الأضرار البيئية إلى جانب المسؤولية المدنية، حيث يبقى من الممكن اللجوء إلى القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية كالمسؤولية عن حراسة الأشياء والمسؤولية المدنية عن مزار الجوار في تعويض الأضرار البيئية إلا أنها غير كافية<sup>2</sup>.

يعد مبدأ الملوث الدافع من أهم أسباب قيام المسؤولية المدنية في المجال البيئي، الذي يتحمل بمقتضاه، كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئية، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية<sup>3</sup>.

بذلك يعتبر هذا المبدأ صورة المسؤولية المدنية في لباس جديد، ويستجيب لخصوصيات الضرر البيئي لاعتباره ضرراً عينياً لا شخصياً وضرر غير مباشر، فظهر بذلك هذا المبدأ كأساس لتعويض نظراً لقصور قواعد المسؤولية التقليدية عن ضمان إصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث، وبذلك يحرم الكثير من المضرورين من التعويض نظراً لصعوبة إثبات الخطأ<sup>4</sup>.

مما يفيد أن مبدأ الملوث الدافع هو مبدأ للمسؤولية المدنية، فإن هذه الأخيرة تقتضي استنفاد إجراءات الدعوى القضائية للمطالبة بالتعويض فيكون الحكم بتقرير

<sup>1</sup> حسين بوثلجة، المرجع السابق، ص234.

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص229.

<sup>3</sup> هكذا عرفت المادة الثالثة في الفقرة السابعة من قانون رقم 03-10، السالف الذكر.

<sup>4</sup> فطيمة نساخ، الضرر البيئي، المرجع السابق، ص165.

المسؤولية والتعويض من طرف الجهات القضائية المختصة نوعيا ومحليا فالدعوى هي أثر من آثار المطالبة القضائية، في حين أن تطبيق سياسة الملوث الدافع لا تستدعي استنفاد هذه الإجراءات القانونية التي تقتضيها قواعد قانون الإجراءات المدنية<sup>1</sup>.

بالنسبة لتحديد المقصود "بمبدأ الملوث الدافع فإنه ينصرف إلى أحد معنيين؛ أولهما، أن كل من تسبب في إحداث أضرار بيئية للغير يلزم بدفع التعويض المناسب، فالمعنى الأول لهذا المبدأ، وهو الالتزام بتعويض الأضرار البيئية، والذي يعتبر من المبادئ المقررة في القانون. أما الثاني، يقصد به أن يتحمل الشخص المسؤول عن النشاط المضر بالبيئة كافة التكاليف الضرورية لمنع حدوث هذه الأضرار، والجديد في هذا المعنى أنه يوضح أن المسؤول عن الأنشطة المضرّة بالبيئة يتحمل كافة النفقات الضرورية لمنع وقوع هذه الأضرار، أو عدم تجاوزها حدود أو مستويات معينة<sup>2</sup>.

إن مبدأ الملوث الدافع، يلزم المشغل الذي يقوم بالأنشطة الخطرة، أن يتحمل تكلفة التدابير المعقولة لمنع ومكافحة التلوث، من أجل حماية صحة الإنسان والبيئة<sup>3</sup>.

أما فيما يخص المفهوم الموسع الذي بمقتضاه هذا المبدأ يهدف إلى الاقتطاع من الملوث الثمن الاجتماعي للتلوث الذي يولده، فهذا المفهوم الموسع يؤدي إلى نشأة ميكانيزم المسؤولية عن الضرر البيئي يغطي كل آثار التلوث بمعنى آخر لا يغطي فقط الآثار على الأملاك والأشخاص ولكن يمتد إلى الطبيعة بحد ذاتها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> حسين بوثلجة، المرجع السابق، ص 233.

<sup>2</sup> يوسف معلم، المرجع السابق، ص 77.

<sup>3</sup> PEMMARAJU SREENIVASA Rao, Op.cit, p.211.

<sup>4</sup> وقد تبنى ذلك المشرع الجزائري في الفقرة الثالثة من المادة السابعة من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة والتنمية المستدامة.

يعتبر البعض أن مبدأ الملوث الدافع أحد مبادئ التوجه الاقتصادي<sup>1</sup>، فاعتبروه مبدأ قانوني ذو طابع اقتصادي جاء لتكريس فكرة التنمية في منظور بيئي، فإن الموارد البيئية باعتبارها عناصر مشتركة يجب المحافظة عليها، لأن حق التمتع بها ليس حقا مطلقا وإنما حق مقيد بحقوق الآخرين الذين لديهم أيضا حق وواجب في العناصر المكونة للبيئة، حق التمتع وواجب عدم استنزاف هذه الموارد<sup>2</sup>.

في حين يعتبر آخرون أن هذا المبدأ يشكل الحل الأكثر تطورا لتعويض الأضرار البيئية نظراً لخصوصية هذه الأضرار، كما يهدف تعويض الأضرار عن أي نوع من أنواع المسؤولية، حيث أنه يصلح كأساس للتعويض عن الأضرار البيئية باعتباره دفع جديد للمسؤولية الموضوعية التي تقوم على الضرر لا الخطأ، في الصورة الجديدة بصياغة وشكل مختلف<sup>3</sup>.

لكن تنفيذ مبدأ الملوث الدافع، لم يكن بالأمر السهل، على الرغم من التزام الدول بهذا المبدأ، وتشجيعهم اعتماد هذا المبدأ في السياسات الوطنية لمختلف البلدان لسيما دول أوروبا<sup>4</sup>.

إذا أردنا حقيقة إصلاح لائق للأضرار، يجب التخلي على النواة الصلبة للمسؤولية المدنية ألا وهي الخطأ لفائدة موضوعه أي إصلاح الأضرار، وتحل محلها المسؤولية بدون خطأ، فالمسؤول عن التلوث يجب أن يتحمل بالكامل كل آثار نشاطه الملوث<sup>5</sup>. في الأخير يمكن القول أن مبدأ الملوث الدافع، يجعل الملوث مثقل بعبء تكاليف مكافحة التلوث، ومعالجة أضراره بسبب نشاطه الضار بالبيئية، ويعتبر هذا المبدأ أكثر

<sup>1</sup> PEMMARAJU SREENIVASA Rao, Op.cit, p.212.

<sup>2</sup> عبد الرحمان بوفلجة، المرجع السابق، ص121.

<sup>3</sup> حسين بوتلجة، المرجع السابق، ص236 و237.

<sup>4</sup> PEMMARAJU SREENIVASA Rao, Op.cit, p.211.

<sup>5</sup> حسين بوتلجة، المرجع السابق، ص237.

ملائمة كأساس قانوني لإقرار التزام الملوث المتسبب في الضرر البيئي، في حال نقل البضائع الخطرة بحرا، وأي انتهاك له يترتب عن ذلك قيام المسؤولية الناقل البحري.

## الباب الثاني

نظام تسوية النزاعات المتعلقة بمسؤولية الناقل  
البحري للبضائع الخطرة

يمكن تقسم مسؤولية الناقل البحري على حسب نوع وطبيعة الضرر المترتب عن نقل البضائع الخطرة، إلى قسمين أساسيين هما؛ مسؤوليته العقدية التي تنشأ عن ضرر عقدي مس بالبضائع محل العقد، ومسؤوليته غير العقدية التي تنقسم بدورها أيضا إلى عدة أنواع، يمكن إجمالها في مسؤوليته تجاه الضرر الذي يلحق بالأشخاص والممتلكات ومسؤوليته إزاء الأضرار التي تمس بالوسط البحري.

يعد القاسم المشترك بين نوعي المسؤولية المدنية الملقاة على كاهل الناقل البحري؛ هو وجوب وقوع ضرر من نشاطه الخطر، وإن اختلف مصدر أو شكل هذا الضرر إلا أنه يقتضي جبره عن طريق التعويض الذي هو المناط المرجو من قيام هذه المسؤولية المعقدة والمتشابكة التي تخضع لنظامين قانونيين مختلفين.

إن مسألة تقدير التعويض عن الأضرار الذي تسببت فيها المواد الخطرة والضارة -سواء بالنسبة للأشخاص أو الممتلكات أو البيئة البحرية التي يمارس فيها هذا النشاط الخطر-، تعتبر من المسائل الصعبة، وذلك لما لهذه الأضرار من خاصية التغيير والتفاقم، بحيث أنه ليس بالأمر اليسير تقديرها ومعرف مصدرها.

يجب أن يكون هذا التعويض على قدر كاف لجبر الضرر الذي يتجسد في صور مختلفة، والأصل أن يكون التعويض عينا، بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، بحيث أن الوفاء العيني بالالتزام هو الأصل في الالتزامات العقدية، ويمكن أن يقع في إطار الالتزامات غير العقدية أيضاً، وإن تعذر ذلك يمكن تعويض المتضرر بمقابل في شكل مبلغ من المال.

خَلَفَ نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر العديد من الضحايا، وانعكس ذلك على ارتفاع عدد القضايا المرفوعة ضد الناقل، الذي يحاول في كل مرة التنصل من المسؤولية الملقاة عليه، عن طريق إبدائه لدفع البراءة الممنوحة له بمقتضى القانون

الذي راعى عند وضعها عدة اعتبارات كالظروف المرتبطة بالنقل البحري، والطبيعة الخطرة للبضاعة (الفصل الأول).

يحق للضحية المتضرر من جراء نقل البضائع الخطرة اللجوء إلى العدالة ورفع دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض المنصف عن ما لحقه من ضرر، ولابد من إقامة هذه المطالبة خلال آجال قانونية معينة، فإن أي إهمال من طرف المتضرر في اللجوء إلى العدالة في هذه الفترة يؤدي إلى ضياع حقه طلب التعويض، غير أن استعماله للطريق القضائي يعد اختيارياً وليس مفروض عليه، فالإلى جانب ذلك له إمكانية استعمال وسائل أخرى بديلة تتناسب أكثر مع طبيعة النزاعات الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، وتفاذي بها ببطء البث في دعواه أمام مرفق القضاء (الفصل الثاني).

## الفصل الأول

دفع البراءة التي يبيها الناقل  
البحري في الدعوى المرفوعة ضده

يدرك الجميع جسامة الأضرار التي تنتشأ عن نقل المواد الخطرة والضرارة، والتي تستدعي التدخل السريع وتعويض كل من يعاني منها، فمتى تكبد الشاحن (الذي قد يكون هو صاحب البضائع الخطرة، أو يكون شاحن آخر لبضائع أخرى مجاورة لها على متن نفس السفينة) أو الغير ضرر بفعلها، وجب على ناقلها تعويض ذلك الضرر طالما كانت تحت حراسته؛ وهذا هو الأصل.

إلا أن هناك أوضاع استثنائية يتخلص بها الناقل من التزامه بالتعويض عن الأضرار الحاصلة، وذلك لأن الظروف المحيطة بالنقل البحري والمخاطر التي تواجه الناقلين أثناء القيام بالرحلة البحرية من جهة، ومن جهة أخرى هناك المخاطر التي تكتنف البضائع؛ قد تثبط نشاطه، فقد تم إقرار بعض الاستثناءات في الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية التي أجازت للناقل حق الرجوع إليها لدفع المسؤولية عنه، وكان الهدف من ورائها تطوير هذا النوع من النقل المحفوف بالمخاطر وضمن استمراره.

إن ما يخطر في بال الناقل المسؤول لأول وهلة؛ هو الاستعانة بالقواعد العامة للمسؤولية المدنية لاستبعاد المسؤولية القائمة في جانبه سواء كانت عقدية أم غير عقدية في مواجهة الشاحن أو الغير؛ وإذا ابتغى إبراء ذمته من المسؤولية، فما عليه سوى إثبات أحد الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية المدنية، التي قد تكون هي السبب وراء حدوث الضرر (المبحث الأول).

إلى جانب ذلك؛ منحت الاتفاقيات الدولية والبحرية والقوانين البحرية للناقل أسباب أخرى خاصة للتخلص من المسؤولية التي أثقلت كاهله، وهي أسباب مرتبطة بالوصف الخطير والضرار للبضاعة، وبذلك يكون قد استفاد من الإعفاء في مناسبات عديدة، على الرغم من تشديد المسؤولية عليه (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### دفع المسؤولية المدنية للناقل البحري وفقا للقواعد العامة

يختلف أساس المسؤولية الملقاة على كاهل الناقل البحري، بحسب نوع الالتزام الذي وقع الإخلال به، وهذا الاختلاف ينعكس على سبل دفع المسؤولية المدنية<sup>1</sup>، وهنا تبرز أهمية التمييز بين الالتزامين - الالتزام ببذل عناية عن الالتزام بتحقيق غاية - في تعيين الشخص المسؤول الذي يتحمل عبء الإثبات، وتحديد السبل التي يتخلص بها ناقل البضائع الخطرة من المسؤولية.

هناك اتجاه قانوني اعتبر أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس قرينة المسؤولية المفترضة، وهي قرينة قاطعة لا يجوز نقضها بالدليل العكسي، وعليه لا يستطيع الناقل البحري أن يتحرر من المسؤولية، إلا إذا أقام الدليل على الضرر الناجم بفعل البضائع الخطرة يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه (المطلب الأول).

هناك من اعتبرها مسؤولية قائمة على قرينة الخطأ، وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، أي أنها تنتفي عنه بمجرد أن يثبت أنه قد بذل كل ما في وسعه لنقل البضائع الخطرة؛ أي بنفي الخطأ من جانبه (المطلب الثاني).

<sup>1</sup> تجدر الإشارة هنا إلى أنه إذا كانت: (1) المسؤولية القائمة على الخطأ واجب الإثبات، حيث يتخلص المدين المدعى عليه من المسؤولية إذا لم يستطع الدائن المدعى إثبات خطئه. (2) المسؤولية القائمة على قرينة الخطأ، حيث يفترض ارتكاب المدعى لخطأ ويجب عليه للخلاص من المسؤولية إثبات العكس، أي إثبات غياب الخطأ من جانبه. (3) المسؤولية الموضوعية وفيها يكون المدعى مسؤولاً عن الضرر إلا إذا أثبت أن سببا أجنبيا هو مصدر هذا الضرر. (4) المسؤولية المطلقة، وبمقتضاها يعد المدعى عليه مسؤولاً في كافة الظروف ولا يستفيد من أي حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية. نقلا عن: محمد السيد أحمد الفقى، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، المرجع السابق، ص.ص 240 و 241.

## المطلب الأول

### دفع مسؤولية الناقل البحري استناداً على السبب الأجنبي

لا يعتبر السبب الأجنبي حديث النشأة، بل هو موضوع قديم في نشأته مرتبط بظهور أحكام المسؤولية المدنية، وترجع بدايات تبلور فكرة السبب الأجنبي للقانون الروماني القديم؛ وبعد ذلك تدرجت الفكرة وصولاً للتقنين الفرنسي، وتأثرت به من بعد ذلك أغلب القوانين المدنية العربية<sup>1</sup>؛ من بينهم القانون المدني الجزائري.

إن السبب الأجنبي يمنح الناقل البحري المدعى عليه فرصة التخلص من التصاق المسؤولية به بصفة نهائية، فإذا استطاع إثبات وجود السبب الأجنبي الذي لا ينسب إليه؛ أي أنه السبب الذي لا يكون له أدنى دور في تحققه، غير أنه لا يعتد به كسبب من أسباب الإعفاء ما لم يستجمع بعض من الشروط أو العناصر (الفرع الأول)

كما أنه لا يمكن تبرئة الناقل البحري إلا من خلال إظهاره للسبب الأجنبي في إحدى الصور التي رسمتها القوانين، التي راعت الظروف الخارجة عن نطاقه، والتي أوردتها أغلب القوانين المدنية على سبيل المثال (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: مفهوم السبب الأجنبي

لم تورد القوانين المدنية تعريف محدد ومنضبط للسبب الأجنبي، وإنما اكتفت فقط بتحديد نطاق صورته، وأمام هذا الوضع لا بد من إلقاء نظرة على التعاريف التي جاء بها الفقه القانوني، لسد الفراغ الذي انتاب الأحكام القانونية المدنية في خصوص هذه المسألة (أولاً)، ولا يكتمل تحديد مفهوم السبب الأجنبي دون تحديد العناصر الأساسية التي بدونها لا يمكن القول أنه سبب للإعفاء يستند عليه الناقل البحري، ويثيره كدفع موضوعي في القضية المرفوعة ضده (ثانياً)

<sup>1</sup> حمزة هشام كمال أبو بيح، السبب الأجنبي وأثره على أحكام المسؤولية المدنية "دراسة مقارنة"، قدمت هذه الأطروحة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجات الماجستير، في القانون الخاص، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، 2018، ص.ص 19 و21.

### أولاً: المقصود بالسبب الأجنبي الذي يعتد به كسبب لدفع المسؤولية

ينشئ بين المتعاقدين واجبات تكون أشبه بالواجبات التي يفرضها القانون، بحيث أن المتعاقد لا يستطيع أن يتحلل من التزامه، انطلاقاً من القوة الملزمة للعقد، إلا إذا قام اتفاق على ذلك بينه وبين المتعاقد الآخر، أو لسبب من الأسباب التي يقرها القانون أما عدا ذلك فليس أمام المتعاقد إلا تنفيذ ما التزم به سواء باختياره أو جبراً عنه، وليس هناك ما يعفي المدين من مسؤوليته عن عدم تنفيذ ما التزم به إلا أن تحول دون ذلك التنفيذ ظروف أو أحداث تفوق طاقة المدين، وقدرته على تخطي تلك الظروف والأحداث، التي يطلق عليها القانون تعبير السبب الأجنبي<sup>1</sup>.

ذكر المشرع الجزائري الإعفاء من المسؤولية المدنية في نص الفقرة الثانية من المادة 138 من القانون المدني، وقد اكتفى من خلالها بذكر صور السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية دون أن يضع تعريف له؛ وهذا ما يدفعنا للجوء إلى الفقه لتحديد مفهوم السبب الأجنبي.

السبب الأجنبي؛ هو كل حادثة لا يد للمدين أو المسؤول فيها تجعل تنفيذ الالتزام أو منع وقوع الفعل الضار مستحيلاً<sup>2</sup>، هذا التعريف ينطبق على كلا نوعي المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ياسر شحادة مرزوق ضبابات، أثر القوة القاهرة على الرابطة العقدية في نطاق المسؤولية العقدية ومدى امكانية تعديل الأثر المترتب عليها، دراسة مقارنة، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، قسم القانون المدني، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 2018، ص2.

<sup>2</sup> الطيب زروقي، 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، ص40.

<sup>3</sup> نفس المرجع.

إن السبب الأجنبي عبارة عن أي حادثة مستقلة عن إرادة المتعهد أي خارج إرادته، أو أنها غير متوقعة، ولا إمكانية لتجنبها<sup>1</sup>، بحيث أنها لا تمت إلى الشخص المسؤول بصلة، وهو الحادثة التي تقطع العلاقة السببية بين الخسارة والحادثة المضرة، ما يمنع في النهاية تحقق أركان المسؤولية المدنية، بمعنى أن الضرر حين ما يكون سببا خارجا عن عمل مرتكبه وإرادته، فإن وجود هذا السبب الخارجي يكون مانعا لإقرار المسؤولية<sup>2</sup>.

لا شك أن نفي السبب الأجنبي يفضي إلى نفي المسؤولية، غير أن الفقه انقسم في تكيف أثر السبب الأجنبي في نفي المسؤولية، فالبعض يربط فكرة السبب الأجنبي بالخطأ مما يعني نفي خطأ المدعى عليه، لأنه ثبت أن سلوكه لا غبار عليه، فالسبب الأجنبي يقع في منطقة انعدام الخطأ، والبعض يربطها بفكرة السببية، أي أن السبب الأجنبي يقطع الرابطة السببية باعتبارها الشيء الوحيد الذي يمكن للسبب الأجنبي التأثير فيه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> سيد أحمد موسوي، المسؤولية المدنية للحفاظ على الأشياء، ط2، منشورات زين الحقوقية والأدبية، بيروت، 2011، ص268.

<sup>2</sup> نفس المرجع.

<sup>3</sup> لقد ذهب البعض من الفقهاء إلى ربط السبب الأجنبي بالخطأ، وقد كان الفقيه ثروت أنيس الأسيوطي واحداً من أولئك الفقهاء الذين أخذوا بهذه الفكرة، ولقد وجهت لها بعض الانتقادات، نذكر منها أنه إذا كان السبب الأجنبي يعادل انعدام الخطأ لكان من الضروري وجوب نفي مسؤولية المدعى عليه، إذا أثبت انعدام خطئه، وهذا أمر لم تسر عليه المحاكم التي رفضت هذه النظرية، وقررت أن إثبات انعدام الخطأ لا يكفي للإعفاء من المسؤولية، بل يجب إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، الأمر الذي يعني تغير مفهوم السبب الأجنبي وانعدام الخطأ. أما عن الاتجاه الثاني الذي ربط السبب الأجنبي بالرابطة السببية، كان من أنصاره كل من الفقهاء مازو، تونك، عبد الرزاق أحمد السنهوري، سليمان مرقس، هذا الرأي يتماشى مع فكرة واتجاه أنصار النظرية الموضوعية في أساس المسؤولية عن الأشياء، فلأنهم لا يعتبرون بالخطأ كأساس لهذه المسؤولية، فلا يجدي لديهم لإعفاء الحارس إثباته لانعدام خطئه، وبذا لا يكون أمامه سوى إثبات السبب الأجنبي الذي لا يمكن أن يكون معناه انعدام خطأ الحارس فهذا الرأي يأخذ السبب الأجنبي على أنه فعل أو واقعة مستقلة أحدثت الضرر؛ لمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك: محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، ط1، دار الحداثة، بيروت، 1990، ص.ص 269 - 272.

إن السبب الأجنبي الذي يستند عليه الناقل البحري لنفي المسؤولية عنه؛ هو كل حدث خارجي جعل من حدوث الضرر أمراً حتمياً، ولم يكن بإمكانه توقعه أو دفعه، وعليه كل حدث خارجي لا يد للناقل فيه، وهو ما جعل من تنفيذ عملية نقل البضائع الخطرة، أمراً مستحيلاً، بحيث أنه تعذر عليه إتمامها بنجاح في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري المبرم بينه الشاحن.

يكون للناقل البحري إقامة الدليل على وقوع الحادثة التي تسببت في وقوع الضرر، بكافة طرق الإثبات، إلا أنه يظل مسؤولاً عن الأضرار، متى عجز عن إثبات السبب الأجنبي، ومؤدى ذلك أن الناقل يتحمل تبعه السبب المجهول، ذلك أنه مع بقاء السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر مجهولاً لم يعد في مقدور الناقل إثبات السبب الأجنبي كمصدر للضرر<sup>1</sup>.

يؤكد إثبات السبب الأجنبي من طرف الناقل البحري أنه لم يرتكب أي فعل أدى إلى وقوع الضرر، ومن ثمة فإن هناك فعل خارجي أدى إلى حدوث الضرر، وعليه تنتفي الرابطة السببية بين سلوك الناقل أو نائبه أو تابعيه وبين وقوع الضرر<sup>2</sup>.

### ثانياً: عناصر وجود السبب الأجنبي

إن للسبب الأجنبي عناصر يتحقق وجوده بتحققها، بحيث أنه لا يمكن اعتبار الحادثة التي كانت سبباً في وقوع الضرر الناجم عن نقل البضائع، وسبباً في قيام مسؤولية الناقل، أنها سبب أجنبي؛ إلا بتوافر العناصر تتمثل في عدم التوقع؛ استحالة الدفع (استحالة المقاومة)، أن يكون استثنائياً.

<sup>1</sup> هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص.ص 62 و63.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامع الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999، ص 129.

## 1- عدم التوقع

يقتضي المنطق أن الإنسان مسؤول في حدود استطاعة التوقع، وهذه الفكرة تعتبر المكون الأساسي لسبب الأجنبي<sup>1</sup>، فهذا الأخير أمر غير متوقع الحدوث، فإن كان متوقعا فلا يعتبر سببا أجنبيا<sup>2</sup>.

إن عدم توقع الحادث يصعب على الواقعة صفة السبب الأجنبي فالمؤكد أن توقع الحادث أو عدم توقعه، هو الفاصل بين قدرة الفرد على تحاشي وقوع الحادث، بالاستعداد السابق له إذا كان يتوقعه، وعدم قدرته على ذلك إذا أخذ بوقوعه على غرة إذا لم يكن يتوقعه<sup>3</sup>.

التوقع؛ هو العلم الراجح أو المحتمل بأن واقعة معينة، ستحدث أو أنها لن تحدث، في وقت ما أو مكان ما<sup>4</sup>، فإن شرط عدم التوقع، يعني استبعاد كافة الظروف والأحداث، التي تدخل في علم الخصم وإدراكه وتوقعه من دائرة الأسباب الأجنبية، ويترتب على ذلك، أن تعد الظروف والأحداث الوشيكة أو المحتملة والمتصورة الوقوع، مستبعدة من الدفع بتوافر السبب الأجنبي<sup>5</sup>.

يجب 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

<sup>1</sup> عسالي عرعار، "السبب الأجنبي في المادتين 127 و2/138، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسي"، العدد 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار تليجي الأغواط، الجزائر، ص426.

<sup>2</sup> أنور طلبنة، المرجع السابق، ص508.

<sup>3</sup> عسالي عرعار، المرجع السابق، ص426.

<sup>4</sup> عبد الله خليل الفراء، "السبب الأجنبي وأثره على المواعيد في قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية الفلسطينية"، سلسلة العلوم الإنسانية، العدد الثاني، المجلد الثاني، كلية الحقوق، جامعة الأزهر، غزة، 2012، ص374.

<sup>5</sup> ياسر باسم ذنون، "القوة القاهرة وأثرها في أحكام قانون المرافعات المدنية"، مجلة الرافدين للحقوق، العدد 36، المجلد 10، كلية الحقوق، جامعة الموصل، العراق، 2008، ص64.

هو معيار لا يكتفي فيه بالشخص العادي، ويتطلب أن يكون عدم الإمكان مطلقاً لا نسبياً<sup>1</sup>.

كما أن عدم إمكان التوقع لا يتصور أصلاً إلا بالنسبة للحوادث التي لم يسبق وقوعها، أو وقعت، ولكن لا يمكن توقع زمان تكرار حدوثها<sup>2</sup>. وعليه لا يكون الحادث ممكن التوقع بمجرد أنه سبق وقوعه فيما مضى، فقد يقع الحادث في الماضي، ويبقى مع ذلك غير متوقع في المستقبل، إذا كان من النادر وقوعه.

يكون عدم إمكان التوقع في المسؤولية العقدية<sup>3</sup>، وقت إبرام العقد فمتى كان الحادث غير ممكن التوقع وقت التعاقد، كان هذا كافياً حتى لو أمكن توقعه بعد التعاقد وقبل التنفيذ<sup>4</sup>. وهذا معناه أنه ليس من ضمن ما يمكن حدوثه في ظروف عادية، فعدم إمكانية التوقع من أطراف العقد أمر هام في تكوين القوة القاهرة، ففي حال كان هنالك إمكانية التوقع، فهنا 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<sup>5</sup>.

## 2- استحالة الدفع (استحالة المقاومة)

لا يكفي توافر عنصر عدم التوقع في السبب الأجنبي، بل يجب أن يستحيل دفعه. واستحالة الدفع؛ تعني أن يكون مستعصياً على الخصم دفع الحادث، فلا يكون بإمكانه دفع وقوعه أو تلافيه، والتغلب على نتائجه بعد وقوعه ولو بذل جهد كبير<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج1، مج2، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998، ص994.

<sup>2</sup> عبد الله خليل الفراء، المرجع السابق، ص374.

<sup>3</sup> وفي المسؤولية التقصيرية يكون عدم إمكان التوقع وقت وقوع الحادث.

<sup>4</sup> عبد الرزاق السنهوري، ج1، مج2، المرجع السابق، ص996.

<sup>5</sup> مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص111.

<sup>6</sup> ياسر باسم ذنون، المرجع السابق، ص65.

تقاس استحالة التلافي بالمعيار الموضوعي وليس الشخصي، لأن هذا الأخير يتعلق بحالة شخصية يختلف مفعوله من شخص لآخر، ومهمة القاضي في مثل هذه الأحوال هي أن يستخلص الحقيقة بكل وسائل المتاحة له، فيستشير أهل الخبرة ويأخذ برأيهم<sup>1</sup>.

إن المعيار المتبع في هذا الصدد هو المعيار الموضوعي، وليس المعيار الشخصي، بمعنى أن المعيار الموضوعي لا يعتد بالعناصر الشخصية اللصيقة بشخص المدعى عليه، فلا ينظر إلى مركز الخصم الذي يدعي عدم تمكنه من دفع الواقعة التي لحقت به. بل ينظر إلى الشخص العادي الذي يوجد في ظل ظروف الخصم نفسها، إذا استحال عليه أن يتفادى هذه الواقعة أم لا<sup>2</sup>.

كما يجب أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، وأن تكون الاستحالة مطلقة، فلا تكون استحالة بالنسبة إلى المدين وحده، بل استحالة بالنسبة إلى أي شخص يكون في موقف المدين<sup>3</sup>.

يتم التميز في نطاق المسؤولية العقدية، بين القوة القاهرة<sup>4</sup> والظروف الطارئة<sup>5</sup>، فالأولى تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا استحالة مطلقة، أما الثانية فتجعل تنفيذ الالتزام مرهقا فقط<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> الطيب زروقي، المرجع السابق، ص 89.

<sup>2</sup> ياسر باسم ذنون، المرجع السابق، ص 65.

<sup>3</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، ج 1، مج 2، المرجع السابق، ص 997.

<sup>4</sup> " ينقضي الالتزام إذا أثبت المدين أن الوفاء به أصبح مستحيلا عليه لسبب أجنبي عن إرادته؛ هذا ما نصت عليه المادة 307، من أمر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>5</sup> " غير أنه إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدية، وإن لم يصبح مستحيلا، صار مرهقا للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة جاز للقاضي تبعا للظروف وبعد مراعاة لمصلحة الطرفين أن يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول، ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك؛ هذا ما نصت عليه المادة 3/107، من نفس الأمر.

<sup>6</sup> بلحاج العربي، ج 2، المرجع السابق، ص 203.

### 3- ضرورة أن يكون استثنائيا

يكون الحادث استثنائيا متى كان نادر الوقوع، بحيث يبدو أنه شاذا بحسب المألوف في حياة المجتمع، فلا يعول عليه الرجل العادي، ولا يدخل في حسابانه، ولا يندرج في عداد الحوادث التي تتعاقب وتقع وفقا لنظام معلوم، فلا يعتد بالحادث إذا كان مألوفاً، لأن المألوف يكون محتملا بحكم العادة ويمكن الاحتياط منه<sup>1</sup>.

#### الفرع الثاني: نطاق السبب الأجنبي

يمكن أن توصف الواقعة التي أدت إلى وقوع الضرر الذي يسأل عنه ناقل البضائع الخطرة بأنها سبب أجنبي؛ عندما تتخذ صور القوة القاهرة (أولاً)، كما يمكن أن يتجسد في فعل الغير أو فعل المضرور، ففي أغلب الأحيان يكون لوقوع الضرر صلة بفعل المضرور أو ناتجا عن شخص أجنبي (ثانياً).

يتذرع الناقل البحري بالسبب الأجنبي ليتصل من مسؤوليته العقدية<sup>2</sup>، وما عليه سوى التمسك بإحدى صوره كدفع للتخفيف من مسؤوليته أو الإعفاء منها، كما له أن يتخذها أيضا سببا لدرء مسؤوليته غير العقدية الناشئة عن الضرر الذي يصيب الغير جراء نقل البضائع الخطرة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد الله خليل الفراء، المرجع السابق، ص 375.

<sup>2</sup> يعفى الناقل من المسؤولية إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة عن سبب أجنبي؛ راجع في ذلك نص المادة 803 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>3</sup> بموجب نص المادة 2/138 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر؛ وقد جاء نص المادة على النحو الآتي: "ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشئ إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير أو الحالة الطارئة، أو القوة القاهرة". ونص المادة 127 من نفس الأمر؛ وجاء نص المادة على النحو التالي: 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..."

## أولاً: القوة القاهرة

تحول القوة القاهرة دون تنفيذ الالتزامات العقدية المتفق عليها في العقد المبرم بين الناقل البحري والشاحن، والذي تعهد الناقل بموجبه على إيصال البضائع الخطرة سالمة وفي الوقت المتفق عليه إلى وجهتها المقصودة، فهي تعتبر مانعا من موانع قيام مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن الضرر اللاحق بالبضائع محل العقد<sup>1</sup>، كما تؤدي إلى نفي العلاقة السببية بين فعل البضائع الخطرة والضرر اللاحق بالمضرور الخارج عن النطاق العقدي<sup>2</sup>.

تعد القوة القاهرة؛ كل حادث خارجي لا يمكن توقعه، ولا يمكن دفعه يؤدي إلى إحداث الضرر، فالقوة القاهرة ليست بالضرورة تلك الواقعة أو الحادثة، التي تتمثل في ظاهرة طبيعية، وإنما تتجسد في كل واقعة تجتمع لها خصائص معينة مهما كان مصدرها<sup>3</sup>. كما تعرف بأنها ما لا يستطيع قهره الرجل العادي أو الحواجز غير المتوقعة، التي لا يمكن دفعها والتي تعترض عناية المدين<sup>4</sup>، كما يمكن تعريفها أنها حادث غير متوقع، ولا يقاوم خارج عن سيطرة الأطراف<sup>5</sup>.

بالتالي؛ يمكن تعريف القوة القاهرة التي يدفع بها الناقل البحري المسؤولية عنه، أنها حادث غير متوقع لا يد للناقل البحري فيه، ولا يمكنه تلافيه، يجبره على الإخلال بالتزامه، مما يجعله غير قادر على الوفاء به.

<sup>1</sup> يعفى الناقل من المسؤولية إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة عن قوة قاهرة؛ راجع في ذلك نص المادة 803 في الفقرة (هـ) من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>2</sup> بموجب المادة 2/138 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر؛ والتي قضت أنه " ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشئ إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل... القوة القاهرة".

<sup>3</sup> عسالي عرعارة، المرجع السابق، ص429.

<sup>4</sup> هكذا عرفها الفقيه تونك TUNC، القوة القاهرة وانقضاء الخطأ، المجلة الفصلية للقانون المدني، 1945، ص.ص 244-258؛ أنظر في ذلك: الطيب زروقي، المرجع السابق، ص42.

<sup>5</sup> TERKI Nour-Dine, « les clauses de force majeure et de hardship dans le contrat international de longue durée », Revue Algérienne des Sciences Juridiques et Politiques, Vol 47, N° 2, université Benyoucef Benkhedda d'Alger, 2010, p.8.

تعد القوة القاهرة صورة من صور السبب الخارجي، فهي عبارة عن حادثة وقوعها خارج عن إرادة الشخص، ولا يمكن الاحتراز منها، لأنها غير متوقعة<sup>1</sup>. ويقع عبء إثبات القوة القاهرة على عاتق الناقل البحري، فإذا أثبت هذا الأخير ذلك انتفت العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وبالتالي لا تتحقق المسؤولية<sup>2</sup>.

تعتبر مسألة تقدير ما إذا كانت الواقعة المدعي بها قوة القاهرة أم لا، من اختصاص قاضي الموضوع<sup>3</sup>، فإن القاضي هو من يقرر وجود أو عدم وجود القوة القاهرة، بناءً على الزمن الذي وقع فيه الحادث، لأنه 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<sup>4</sup>، أما في المسؤولية غير العقدية يجب توافر عدم إمكان التوقع، لحظة وقوع الحادث.

في واقع الأمر أنه لا سبيل لحصر الحوادث التي تعتبر من القوة القاهرة<sup>5</sup>، إلا أنه يشترط أن تحدث هذه الحوادث في ظروف توقعها غير معقول، وتجنبها غير ممكن، نذكر بعض وأهم منها:

<sup>1</sup> سيد أحمد موسوي، المرجع السابق، ص 270.

<sup>2</sup> محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 98.

<sup>3</sup> 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 125.

<sup>4</sup> على عكس المشرع الجزائري الذي أغفل وضع نص يحدد بموجبه مفهوم أو شروط الواجب توافرها القوة القاهرة، نجد أن المشرع الفرنسي من خلال القانون المدني، وضع شروط وجود القوة القاهرة في المسائل التعاقدية؛ فلا بد من أن يمنع حادث خارج عن السيطرة المدين من أداء التزامه، وهذا الحادث لم يكن من المعقول توقعه وقت إبرام العقد، ولا يمكن تلافي آثاره من خلال اتخاذ التدابير الضرورية؛ راجع في ذلك:

Article 1218 du Code Civile, 118<sup>e</sup> édition, Dalloz, 2019.

<sup>5</sup> تعني القوة القاهرة الأحداث الآتية الحروب، الفيضانات، الزلازل، حوادث طبيعية أخرى، الإضراب، أعمال التخريب...؛ أنظر في ذلك:

TERKI Nour-Dine, Op.cit, p.9.

## 1- الحوادث الطبيعية ومخاطر البحر:

تدخل الحوادث الطبيعية ضمن دائرة القوة القاهرة، وهي من القضاء والقدر<sup>1</sup>، وهي كل حادث ليس للإنسان دخل فيه، بحيث أنه أدى إلى تحقق الضرر المطلوب التعويض عنه بموجب دعوى مسؤولية الناقل البحري<sup>2</sup>.

لا يسأل الناقل عن أي حادثة بإمكانه أن يثبت أنها ترجع لأسباب طبيعية<sup>3</sup>. غير أنه لم يعتبر القضاء الحوادث أو الظروف الجوية<sup>4</sup> كالمطر والرياح واضطراب البحر

<sup>1</sup> تعتبر قواعد لاهاي القضاء والقدر، سبب لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف؛ راجع في ذلك: Article 4/2/D convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

وأيضاً قواعد روتردام اعتبرت القضاء والقدر من أسباب الإعفاء إذا أثبت الناقل ذلك؛ في المادة 17 / 3 أ من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> من الحوادث التي بره فيها الناقل من المسؤولية، والتي كانت العاصفة سبب فيها نذكر ناقلة الحاويات **MV Zim Kingston**، التي ضربتها عاصفة قبالة ميناء **Victoria** فيكتوريا الذي يقع في سواحل كولومبيا البريطانية على المحيط الهادي، في شهر أكتوبر سنة 2021، وقد كانت هذه السفينة محملة بـ 52 طناً من الزنثانات، و 57 طناً من زنتات أميل البوتاسيوم **potassium amyl xanthate**، وثاني أكسيد الثيوريا **thiourea dioxid** موزعة على أربع حاويات، إلى جانب حاويات أخرى تحتوي على بضائع متنوعة، بحيث ترتب عن هذه الحادثة فقدان 109 من الحاويات التي كانت على متن السفينة من بينها حاويتان تحوي على المواد الخطرة السابق ذكرها والتي تشكل خطراً على البيئة البحرية، وبعد مرور عدة أشهر تم العثور على أربعة من الحاويات وبقيت 103 حاوية مفقودة؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

LITTLE Simon, Cargo ship that lost containers, caught fire in B.C., Global News, Posted December 3, 2021 ; in : <https://globalnews.ca/news/8423833/zim-kingston-relocated-nanaimo>; consulted on May 19, 2022.

CLARRIDGE Christine, Most cargo containers vanished after falling overboard from ship near victoria, The seattle times, posted tuesday, november 9, 2021 ; in : <https://www.chronline.com/stories/most-cargo-containers-vanished-after-falling-overboard-from-ship-near-victoria-> consulted on May 19, 2022.

<sup>3</sup> أسماء أحمد الرشيد، "أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام"، مجلة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 2، جامعة الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، 2019، ص 5.

<sup>4</sup> لقد تسببت رداءة الأحوال الجوية في وقوع العديد من الحوادث التي أدت إلى تسرب المواد الخطرة الصارة في البحر بنسبة تقرب 34 %، للمزيد من التفاصيل:

International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre 2009, Op.cit, p.31.

والمد والجزر، التي تحصل بصفة دورية، وفي مواعيد معلومة قوة القاهرة<sup>1</sup>، بحيث أن العاصفة مثلاً قد تعد في مكان ما ذات طابع استثنائي، في حين أنها لا تكون كذلك في مكان آخر، والعاصفة في المكان ذاته قد تعد غير متوقعة في الصيف، ومتوقعة في الشتاء، وبالتالي فإن مثل هذه الحوادث لا تعفي الناقل من المسؤولية<sup>2</sup>.  
أجمعت الاتفاقيات الدولية<sup>3</sup> في مجال التلوث البحري، على اعتبار الظاهرة الطبيعية ذات الطابع الاستثنائي، سبباً يتبرأ به المسؤول من المسؤولية الناجمة عن أضرار التلوث البحري، كما ورد نكر هذا الدفع أيضاً في التشريع الانجليزي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 19/05/1991، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 77660، المجلة القضائية، العدد 03، الجزائر، 1993: "إذ اعتبرت في هذا القرار أن مسؤولية الناقل البحري قائمة رغم العاصفة، التي كانت في فصل الشتاء، لأن رداءة الطقس تعتبر حالة عادية بالنسبة للملاحين".

- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 02/06/1991، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 73657، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1993: "أن القضاء قد أخطأ لما أعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار، باعتبارها نتجت عن القوة القاهرة، دون أن يتحققوا من توفر شروطها".

- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 24/06/1996، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153254، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر، 1997؛ "إذ اعتبرت المحكمة أن العاصفة البحرية التي لا تتعدى 07 درجات على سلم "بوفور" وفقاً للخبرة القضائية ليست من قبيل القوة القاهرة المذكورة بالمادة 803 ت.ب.ج. وإنما من مخاطر الاستغلال، لأنها تعتبر من الظروف العادية في فصل الشتاء، وعليه فالخسائر اللاحقة بالبضاعة بسبب العاصفة التي تعرضت لها السفينة لا تعفي الناقل من تحملها".

<sup>2</sup> أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص 5.

<sup>3</sup> ومن هذه الاتفاقيات الدولية نذكر: - اتفاقية بازل بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، في نص المادة 4 الفقرة 5/ب من بروتوكولها لا تقع أي مسؤولية، وفقاً لهذه المادة على الشخص إذا ما أثبت الشخص أن الضرر كان أو ناتجاً عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وحتمي وغير منظور ولا يمكن مقاومته؛ - اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 في نص المادة الثانية الفقرة أ، التي اعتبرت المالك غير مسؤول إذا أثبت أن ضرر التلوث ناجم عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن تجنبها أو مقاومتها؛

- Article 7/ 2/ A, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.
- Article 8/A de convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement, Op.cit.
- Article 4 /3/B de convention de vienne relative a la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires 1963 (PROTOCOLE D'AMENDEMENT 1997), Op.cit.

<sup>4</sup> Section 155/A , 1995 c21, the merchant shipping act 1995, Op.cit.

كما تشمل القوة القاهرة أيضا مخاطر البحر، بشرط أن تكون استثنائية لا تستطيع السفن العادية تحملها، أما إذا لم تتحمل مخاطر البحر لكونها غير مجهزة تجهيزاً كافياً، فإن هذه الحالة لا تدخل ضمن مخاطر البحر التي تعد سببا يدفع به الناقل المسؤولية عنه، وقد ورد ذكر هذا الدفع كسبب للإعفاء من المسؤولية عن الهلاك والتلف اللاحق بالبضائع، في العديد من التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية عليها<sup>1</sup>.

وقعت خلال السنوات الأخيرة سلسلة حوادث كارثية في المجال البحري؛ بسبب مخاطر البحر، من بينها حادثة غرق السفينة التجارية XELO التي كانت تحمل علم غينيا الاستوائية، والتي غادرت ميناء دمياط المصري متوجهة إلى مالطا، كانت السفينة محملة بحوالي 750 طنا من الوقود (ديزل)، ولكن حالت الصعوبات دون مواصلة مسارها نظرا لهيجان البحر، فطلبت من السلطات التونسية السماح لها وتمكينها من دخول مياه الاقليمية، فسمحت لها بالرسو على بعد 7 كيلو مترات من سواحل خليج قابس جنوب تونس، إلا أن مياه البحر تسربت إلى داخل غرفة المحركات لتغمرها في حدود ارتفاع مترين، ما أدى إلى غرق السفينة في 16 أبريل سنة 2022 قبالة السواحل الجنوبية لتونس<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> كانت قواعد لاهاي من بين القواعد الدولية التي أخذت بمخاطر البحر كسبب من أسباب دفع المسؤولية؛ راجع في ذلك:

Article 4/2/C convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit ;

من بين التشريعات الوطنية التي سارت مسار قواعد لاهاي، نجد التشريع البحري الجزائري قد نص على ذلك في نص 803 في الفقرة (د)، من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ كما أخذت قواعد روتردام هي الأخرى بهذا الدفع، غير أنها اشترطت على الناقل إثبات ذلك بموجب نص المادة 3/17 ب من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> للمزيد من التفاصيل أنظر: الجزيرة، مخاوف من كارثة بيئية... غرق سفينة نقل 750 طنا من الوقود قبالة السواحل التونسية، تقارير وتحليلات سياسية، 2022/4/16؛ منشور في الموقع الالكتروني:

<https://www.aljazeera.net/politics/2022>; Consulté le 03/07/2022.

بالتالي؛ لا تُعد المخاطر التي يتعرض لها الناقل البحري، سببا لإعفاءه من المسؤولية الناجمة عن نقل البضائع الخطرة، إلا إذا إتصف بالطابع الاستثنائي الغير متوقع، فإن مخاطر البحر والظواهر الطبيعية التي يمكن للناقل أن يتوقعها، وأن يتفادى نتائجها لا تعفيه من المسؤولية.

## 2- الحريق الذي ينشب على متن السفينة

الحريق<sup>1</sup>؛ هو اشتعال النيران بالسفينة أو بمعدتها، أو البضائع المحمولة على متنها، بما قد يترتب عليه تسرب مواد خطرة كالزيت والنفط، كما يعرف الحريق عموما بأنه اشتعال البضاعة عن طريق سلعة متوجهة<sup>2</sup>، فالحريق هو اللهب وليس مجرد الحرارة، وبالتالي فإن ارتفاع درجة الحرارة التي لم تصل إلى مرحلة الاشتعال لا يدخل ضمن مفهوم الحريق<sup>3</sup>.

يُسجل سنوياً العديد من الحوادث البحرية التي كان الحريق سببا فيها؛ منها الحريق الذي نشب على متن السفينة **x-press pearl**، التي كانت تحمل على متنها 1486 حاوية؛ تضمنت محتوياتها 25 طنا من حمض النتريك وغيرها من المواد الكيميائية، و378 طن من الزيت، إلى جانب حمولات أخرى عادية غير خطيرة، وذلك؛ أثناء رحلتها البحرية في يوم 19 مايو سنة 2021، وهي على بعد 11 كيلو متراً من ساحل **Colombo** في مقاطعة سري لانكا الغربية **Sir Lank**، ما ترتب عنه تسرب الزيت وإطلاق المواد الخطرة في المياه الساحلية السريلانكية؛ وعلى اثر ذلك أقامت السلطات آنذاك منظمة حظر امتدت على مدار 50 ميلا (80 كلم) من ساحل

<sup>1</sup> تعد الحرائق التي وقعت في ميناء شحن وتفرغ المواد الخطرة والضارة من الأسباب الرئيسية التي أدت إلى تسرب المواد الخطرة الضارة في البحر بنسبة 18%؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

European Maritime Safety Agency EMSA, Action plan for Hazardous and Noxious Substances pollution preparedness and response, Op.cit, p.47.

<sup>2</sup> محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010-2011، ص44.

<sup>3</sup> أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص12.

Colombo، بحيث منعت الصيادين من دخول المياه والصيد في هذه المنطقة، وتم تحذير السكان المحليين حتى من لمس المياه، وقد استمر هذا الحريق 12 يوماً، على الرغم من الجهود المبذولة، إلا أن السفينة غرقت في نهاية المطاف في 2 يونيو سنة 2021، واستقرت في قاع البحر في 17 يونيو<sup>1</sup>.

إذا نشب حريق في السفينة وألحق ضرراً بالبضاعة، ترتب عن ذلك إعفاء الناقل من المسؤولية، وفي هذا الصدد أعفت معاهدة بروكسل<sup>2</sup> الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن الحريق ما لم يحدث بفعله أو بخطئه. وهو نفس الحكم الوارد في التشريع البحري الجزائري<sup>3</sup>، وفي قواعد روتردام<sup>4</sup>، بدلاً من إثباته عدم ارتكابه الخطأ.

ذلك؛ على عكس قواعد هامبورغ<sup>5</sup>، بحيث أنها قد أسست مسؤولية الناقل البحري عن الضرر عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، على

<sup>1</sup> Voir : X-Press Pearl container ship fire and sinkage: oil Spill and hazardous material release in coastal waters of Sri Lanka, affected still seek compensation, Environmental Justice Atlas, 23/01/2022, in : <https://ejatlas.org/conflict/x-press-pearl-container-ship-spill?translate=en>; consulté le 17/03/2022.

<sup>2</sup> Voir Article 4/2/b, convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>3</sup> جعل المشرع الجزائري الحريق سبباً من أسباب الإعفاء، التي يتمسك بها الناقل لتتصل من مسؤوليته، عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع، إذا كانت هذه الخسائر أو الأضرار ناتجة عن حريق، إلا إذا كان مسبباً من فعل الناقل أو خطئه؛ راجع في ذلك المادة 803 في الفقرة (ج) من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>4</sup> لقد جاء في قواعد روتردام؛ أنه يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف وكذلك عن التأخير في الوصول إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى نشوب حريق على متن السفينة، راجع في ذلك: المادة 3/17(و) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>5</sup> تنص المادة 4/5 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ على أنه: "أ- يسأل الناقل:

1- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ وإهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه؛ 2- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم الذي المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها.

ب- في حال نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع، يجب أن تجري، إن شاء المطالب أو الناقل، معاينة وفقاً للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته، وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعاين تحت تصرف الناقل أو الطالب".

أساس الخطأ الواجب الإثبات، بمعنى أنها أُلقت بعبء الإثبات على عاتق المطالب (الشاحن أو صاحب الحق في البضاعة)، غير أن هذا الإثبات ليس بالأمر السهل على الشاحن، فهو لا يعلم الظروف التي أدت إلى الحريق، لأنه لم يكن متواجد على متن السفينة، فلا يستطيع إثبات خطأ الناقل أو إهماله، في اتخاذ التدابير المعقولة لمقاومة الحريق.

إن الأمر في هذه الحالة يكون بين يدي الناقل وتابعيه، فهم الأقدر على معرفة ظروف حادث الحريق، وفيما إذا كانوا قد اتخذوا الإجراءات اللازمة لمنع نشوبه، إذ أن التحقيق الذي يجرى سوف يؤدي حتماً إلى استخلاص، أن الناقل قد اتخذ التدابير المعقولة لمقاومة الحريق، ولعل هذا ما دعا البعض إلى القول بأن قواعد هامبورغ تقيم إعفاء ضمني للناقل البحري من المسؤولية في حالة الحريق<sup>1</sup>.

يجب على المدعى المطالب بالتعويض إثبات أن الضرر كان نتيجة تقصير أو إهمال في اتخاذ التدابير المعقولة لإطفاء الحريق أو لمنع آثاره أو الحد منه، فالمعيار المتبع من طرف قواعد هامبورغ لإثبات خطأ الناقل أو إهماله هو معيار التدابير المعقولة<sup>2</sup>.

من خلال ما ورد في كنف الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، يتبين لنا أن قواعد لاهاي وقواعد روتردام وكذا التشريع الجزائري، كل منهم أعطى المضرور حماية أكثر مقارنة مع ما جاءت به قواعد هامبورغ، نظراً لصعوبة إثبات وجود خطأ من جانب الناقل لمنع نشوب حريق على ظهر السفينة، كما نلاحظ أيضاً أن قواعد روتردام ألزمت الناقل بإثبات هذا الأمر ليعفى من المسؤولية.

<sup>1</sup> محمد بهجت قايد، المرجع السابق، ص 87.

<sup>2</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص 45.

### 3- الإضرابات والاعتداءات والاضطرابات الداخلية والخارجية

تتمثل الاعتداءات والاضطرابات الداخلية والخارجية، في الحروب، أعمال الشغب، الاضطرابات الأهلية، الاعتداءات، النزاع المسلح والقرصنة والإرهاب.

#### ▪ الإضراب:

اعتبر المشرع الجزائري<sup>1</sup> أي وقف أو أي عائق سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية، ولو كان جزئيا، ولقد كانت الغاية من شمول الإضراب الجزئي بهذا النص مواجهة مختلف الوسائل التي تلجأ إليها نقابات العمال، والتي تقتصر في البداية على إضراب جزئي، تمتد آثاره بالتدرج إذا اقتضى الأمر حتى يصبح عاما<sup>2</sup>.

يتمثل الإضراب في إحصاد أبواب العمل، وهو ما يعترض العمل كليا أو جزئيا<sup>3</sup>، ويعد الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل من قبيل القوة القاهرة، ويعتبر الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف أنواع مختلفة من العوائق التي تمنع من تنفيذ الناقل لالتزامه أو تأخر هذا التنفيذ، فإذا دفع الناقل بالإعفاء من المسؤولية وجب عليه أن يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة يرد إلى الإضراب أو الإغلاق أو العوائق العارضة ويجب أن يترتب عنها استحالة هذا التنفيذ<sup>4</sup>.

إذ لا يعتبر الإضراب في حد ذاته قوة قاهرة يعفي الناقل من المسؤولية طبقا للقواعد العامة، إلا إذا كان عاما يجعل تنفيذ عقد النقل مستحيلا، وأن يكون كذلك

<sup>1</sup> المادة 803 في الفقرة (و) من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ المقابلة لنص قواعد لاهاي؛ راجع في ذلك: Article 4/2/j, convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

كما أن قواعد روتردام هي الأخرى، أعفت الناقل من المسؤولية إذا أثبت الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛ راجع في ذلك المادة 17/3/ (و) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بفقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص 58.

<sup>3</sup> نفس المرجع.

<sup>4</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 285.

فجائيا وغير متوقعا، ولا دخل لإرادة الناقل في وقوعه<sup>1</sup>، لكن في الواقع العملي، أخذت الإضرابات صفة العمومية، مما جعل المحاكم تعتبرها قوة قاهرة<sup>2</sup>.

#### ▪ حوادث الحرب:

تكون الحرب قوة قاهرة بما ينجم عنها من أحداث مادية، ومن أزمات اقتصادية مادامت مستحيلة الدفع وغير متوقعة، والذي يجب أن يستحيل توقعه ودفعه، ليس هو الحرب في حد ذاتها، ولكن ما خلفته من أحداث واضطرابات، أما إذا كانت الظروف التي تحيط بالمدين تمكنه من اتخاذ احتياطات معقولة، ولم يتخذها كان هذا الخطأ في جانبه يحقق مسؤوليته إذا تسبب عنه ضرر<sup>3</sup>.

لا تعتبر حالة الحرب -في حد ذاتها- قوة باعتبار أنها يمكن معرفتها مسبقا، لكن ما تخلفه الحرب من حوادث، كتحطيم السفينة أو توقيفها أو الاستيلاء على بضاعتها هي التي يستحيل توقعها، وبالتالي تعد قوة قاهرة. كما اعتبر فريق من الفقه أن نتائج الحرب المباشرة هي وحدها التي تعفي الناقل من المسؤولية، دون النتائج غير المباشرة<sup>4</sup>. كما يعتبر أيضا من صميم القوة القاهرة فرض حصار بحري على ميناء الوصول، واستيلاء السلطة العامة على السفينة، والاعتداءات التي تحدث داخل المياه الإقليمية وكذا ظاهرة القرصنة<sup>5</sup>.

علاوة على ذلك؛ فإن عدم إمكان التوقع هو أحد الشروط اللازمة في الحرب كقيد للقوة لقاهرة للإعفاء من الالتزام بالتعويض طبقا لقواعد العامة<sup>6</sup>، نجد العديد من

<sup>1</sup> أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص240.

<sup>2</sup> RENE rodier et EMMANUEL du pontavice, op.cit, p.350.

<sup>3</sup> أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص7.

<sup>4</sup> بوعلام خليل، المرجع السابق، ص126.

<sup>5</sup> Une étude accessible sur le site de l'OMI, nous apprend que 86.5% des attaques de navires entre 1995 et 2000 eurent lieu dans les eaux territoriales ou des ports. Voir [www.imo.org](http://www.imo.org), consulté le 28 janvier 2022.

<sup>6</sup> محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، المرجع السابق، ص.ص 246-

الاتفاقية الدولية قد أخذت بهذا الدفع كسبب للإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع<sup>1</sup>، وكذا الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية<sup>2</sup>.

## ■ أعمال الشغب والاضطرابات الأهلية والاعتداءات والنزاع المسلح

### والقرصنة والإرهاب

يعد من قبيل القوة القاهرة المنازعات المسلحة أو الأعمال العدوانية أو الحروب الأهلية أو العصيان المسلح، أو الإرهاب، فإذا وقع الضرر مباشرة نتيجة لأحد هذه الأسباب وحدها، فلا تثور مشكلة دفع المسؤولية، إذ يكون للمسؤول إذا ما رجع عليه المضرور أن يدفع مسؤوليته، بأن يدفع أن الضرر يرجع إلى المنازعات المسلحة أو الأعمال العدوانية أو الحروب الأهلية أو العصيان المسلح أو الإرهاب.

في هذا الصدد نذكر الهجوم الإرهابي، الذي تعرضت له ناقلة النفط BW RHINE التي ترفع علم سنغافورة، في يوم الاثنين 14 كانون الأول سنة 2020، ما أدى إلى الانفجار تسبب في اندلاع حريق، عندما كانت السفينة، تفرغ شحنتها في ميناء جدة في السعودية. وقد نفذ هذا الهجوم باستخدام قارب مليء بالمتفجرات، وعليه تضررت أجزاء من جسم السفينة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> -Article 4/2/e, convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

- تعفي قواعد روتردام أيضا الناقل عن حوادث الحرب، إذا أثبت ذلك؛ راجع في ذلك نص المادة 17 /3 ج من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر .

<sup>2</sup> ورد ذكر هذه الحالة في كل من الاتفاقيات الدولية وقانون الشحن التجاري الانجليزي الآتية:اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 في المادة الثانية الفقرة أ، السالفة الذكر .

- Article 7/ 2/ A, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, Op.cit.  
- Article 8/A de convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement, Op.cit.  
- Section 155/A , 1995 c21, the merchant shipping act 1995, Op.cit.

<sup>3</sup> للمزيد من التفاصيل؛ راجع الموقع الالكتروني:

<https://www.bbc.com/arabic/business-55298172>; consulté le 13/08/2021.

يشترط على الناقل أن يتخذ جميع تدابير الوقائية والأمان المقررة، بالنسبة لنوعية النشاط الذي يمارسه، فإذا لم يتم باتخاذ تلك التدابير امتنع عليه التخلص من المسؤولية استناداً إلى تلك الأسباب<sup>1</sup>. وجل الاتفاقيات الدولية منحت الناقل البحري حق استعمال هذا الدفع لتتصل من مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أو بالغير<sup>2</sup>.

### ثانياً: فعل المضرور وفعل الغير

تعد القوة القاهرة في أغلب الأحيان من أكثر صور السبب الأجنبي التي يدفع بها الناقل البحري المسؤولية عن نفسه في مواجهة الضرر الواقع، وقد يكون لحدوث هذا الأخير صلة بعمل المضرور. ولكن في أحيان أخرى، قد لا ينشأ الضرر بفعل من أصابه الضرر، ولا يكون للناقل البحري يد فيه، ولا يكون نتيجة لقوة القاهرة بل ينتج عن شخص آخر لا يمت للناقل ولا للمضرور بصلة، حينئذ نقول أن الضرر قد نشأ بفعل الغير.

### 1- فعل المضرور:

منحت التشريعات المدنية بموجب الأحكام الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية، نفي المسؤولية عن الضرر الواقع إذا كان عمل الضحية هو

<sup>1</sup> عطا سعد محمد الحواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص.ص 41 و 42.

<sup>2</sup> راجع في ذلك:

-Article 4/2/k, convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit;

-المادة 4 الفقرة 5/ أ من بروتوكول الاتفاقية بازل بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، السالفة الذكر؛

-المادة الثانية الفقرة أ، اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، السالفة الذكر؛

- Article 7/ 2/ A, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, Op.cit.

- Article 8/A de convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement, Op.cit.

-Article 6/1 protocole d'amendement de la convention de Vienne relative a la responsabilité civile en matière des dommages nucléaires 1997, Op.cit.

- Section 155/A , 1995 c21, the merchant shipping act 1995, Op.cit.

المتسبب في حدوثه، وهناك من التشريعات من اکتف بذکر فعل المضرور کسبب لإعفاء دون اشتراط صفة الخطأ<sup>1</sup>، وهناك من التشريعات من اشتراط الخطأ في فعل المضرور<sup>2</sup>. كما أن العديد من الاتفاقيات الدولية<sup>3</sup> قد أشارت إلى هذا الدفع، وقد جاءت بصيغ مختلفة. وعليه فإن فعل المضرور يظهر في حالتين؛ الحالة الأولى، التي تشترط في فعل المضرور أن يكون خاطئ، الحالة الثانية، التي لا تشترط في فعل المضرور أن يكون خاطئ.

### أ- فعل المضرور الخاطئ

يكون المضرور مخطأً كلما قصر فيما يجب عليه من الحيطة والتبصير، أو في الحالة التي لم يبذل كل ما في وسعه لتجنب حصول الضرر، بعد أن شعر بقرب وقوعه، أو قصد أن يصيبه ضرر من فعل غيره، أو عرض نفسه للخطر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> مثلما فعل المشرع الجزائري حيث جعل فعل المضرور صورة من صور السبب الأجنبي، بقوله أنه "يعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية..."; راجع في ذلك نص الفقرة الثانية من المادة 138 من أمر رقم 58-75، السالف الذكر. وإذا رجعنا إلى نص المادة 127 من نفس القانون، نجدها نصت على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم 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.

<sup>2</sup> نذكر التشريع اللبناني في نص المادة 131 من قانون الموجبات والعقود، السالف الذكر.

<sup>3</sup> نذكر منها:

- المادة 4 الفقرة 5/د من بروتوكول الاتفاقية بازل بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، السالفة الذكر؛ والتي نصت على أنه لا تقع أي مسؤولية وفقاً لهذه المادة على الشخص إذا ما أثبت الشخص أن الضرر كان ناتجاً بصورة تامة عن سلوك غير قانوني مقصود من طرف ثالث بما في ذلك لشخص الذي وقع عليه الضرر؛

- المادة الثالثة اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، السالفة الذكر؛ وقد جاء فيها أنه في حالة إثبات المالك أن ضرر التلوث قد وقع جزئياً أو كلياً، سواء بسبب عمل أو امتناع عن عمل صادر من جانب الشخص المتضرر، أو بسبب إهمال هذا الشخص؛

- Article 7/3, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, Op.cit.

<sup>4</sup> عاطف النقيب، المرجع السابق، ص326.

يمكن أن تصدر من المضرور تصرفات عدة<sup>1</sup>، منها، نتيجة لإهمال منه، ولقياس هذه السلوكيات أو تلك التصرفات الصادرة من المتضرر، يستوجب معياراً لا يستند إلى رؤية وتقدير سلوك هذا الشخص فقط، أو مراعاة الظروف الذاتية لتصرفاته في تبصره أو يقظته أو احترازه، وإنما يجب الأخذ بمعيار ثابت لا يتقلب ويتنوع تبعاً لكل شخص، فإن الاعتماد على المقياس الشخصي لقياس مدى خطأ أو عدم خطأ تصرفهم تتباين نتائج تقديره تبعاً للأوضاع الواقعية المتشابهة، فكل فعل أو سلوك صدر من المضرور عد غير مألوف وغير سوى فهو فعل أو سلوك غير مشروع<sup>2</sup>.

يعد المعيار الموضوعي؛ هو أسلم معيار لقياس تصرف المضرور، وهو معيار الرجل العادي، فهو الأدق ضبطاً للأوضاع القانونية، وهو يجرّد الشخص من الظروف الذاتية والمتعلقة به، ويراعي في نفس الوقت الظروف المحيطة التي أثرت على تصرفاته وقت وقوع الضرر<sup>3</sup>.

لا يتميز خطأ المضرور بمميزات خاصة، غير أنه يحدد ويقدر بنفس المعايير التي يقاس بها خطأ المسؤول في القواعد العامة، فإن خطأ المضرور يتطلب خرق قاعدة سلوك أو انحراف في السلوك المألوف عن سلوك الرجل العادي أي أنه يتطلب فعلاً غير مشروع، وهذا الأخير يكفي لجعل المضرور في وضع خاطئ<sup>4</sup>، أو أنه

<sup>1</sup> جاء القانون المدني الجزائري بقاعدة عامة في هذا الخصوص، بحيث أنه لم يحصر نطاق هذه التصرفات في قائمة معينة، واعتبر أن "كل فعل أي كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض"؛ هذا ما قضى به نص المادة 124 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>2</sup> 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 يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009، ص31.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص.ص 31 و32.

<sup>4</sup> فتحة 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، ص140.

إخلال سلوك قويم معلوم، أو انحراف عن السلوك المعروف لدى الرجل العادي، إذ أنه عمل غير مشروع<sup>1</sup>.

إن التصرفات غير المشروعة التي تصدر من المضرور لا تعد ولا تحصى، منها ما يتجلى بالخصوص في الخروج عن قواعد مفروضة نظاماً وقانوناً، فعدم احترام هذه القواعد يكفي لتأسيس خطأ المضرور، وحتى في غياب النصوص يجب على الأفراد الالتزام بسلامتهم الخاصة فمن المهم جداً أن يحاط الشخص في المجتمع، مقدماً بالقاعدة القانونية التي تحكم سلوكه، حيث يستطيع بذلك أن يكون آمناً إن هو احترام ما تقضي به هذه القاعدة<sup>2</sup>.

بقدر ما توسع القانون في تخفيف عبء إثبات المسؤولية، بقدر ما توسع في مطالبة المضرور ببعض الواجبات ومحاسبته على كل تقصير فيها، فالمشرع يتدخل في عدة حالات بقوانين خاصة تفرض على الأشخاص التزامات مختلفة، تهدف إلى المحافظة على سلامتهم الخاصة<sup>3</sup>، مثلاً نجد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها<sup>4</sup>، بحيث أنه يمنع أثناء عمليات مناولة المواد الخطيرة على متن السفن وجود أي شخص يكون حضوره غير ضروري في حدود مسافة خمسة وعشرون متراً من أطراف السفينة وهذا حتى الانتهاء وبعد تنظيف منطقة العملية.

عليه؛ فإن عدم احترام هذه القواعد يكفي لتأسيس خطأ في جانب المضرور اتجاه نفسه، فيجب على الأفراد الالتزام بسلامتهم الخاصة، حتى وإن لم تتوفر نصوص قانونية تكفل لهم المحافظة على السلامة الخاصة.

<sup>1</sup> ساعد فيشوش، المرجع السابق، ص31.

<sup>2</sup> محمد شكري سرور، النظرية العامة للقانون، ط1، دار النهضة العربية، د. ب. ن، 1998، ص 28.

<sup>3</sup> فتيحة يوسف المولودة عماري، المرجع السابق، ص142.

<sup>4</sup> راجع في ذلك في الفقرة الأولى من المادة 115 من مرسوم التنفيذ رقم 02-01، السالف الذكر.

يكيف تصرف المضرور بالخطأ، لعدم احترامه لقواعد السلامة سواء كان ذلك بسبب إهماله أو تقصيره، وهو ما يجعل تصرفه عملاً غير مشروع، من شأنه إعفاء ناقل البضائع الخطرة من المسؤولية باعتبار أنها تحت حراسته، عندما تساهم في إحداث هذا الضرر، وقد يستفيد من إعفاء جزئي من المسؤولية، إذا تسبب ذلك الفعل بشكل جزئي في وقوع الضرر.

### ب- فعل المضرور غير الخطأ

كانت المحاكم الفرنسية في وقت قريب تشترط لإمكان اعتبار فعل المضرور سببا أجنبيا، أن يكون هذا الفعل خاطئا، ولكنها تنازلت عن ضرورة توفر الخطأ في الفعل، وأصبحت تكتفي بمجرد فعل المضرور، وعليه يعفى الحارس من المسؤولية إذا ثبت أنه لم يكن بعيدا عن تحقيق الضرر، كما يمكن أن يكون هناك إعفاء جزئي من المسؤولية المدنية عن فعل الضحية، بمجرد مساهمة فعل المضرور غير الخطأ في تحقيق الضرر. فيقيم القاضي كل حالة على حدى<sup>1</sup>.

اكتفى المشرع الجزائري بأن يقع من المضرور فعل يساهم في إحداث الضرر ولو لم يكن خاطئا، ليكون سببا لإعفاء من المسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء<sup>2</sup>، فالفقرة الثانية من المادة 138 من القانون المدني الجزائري لم تشترط الخطأ في فعل المضرور<sup>3</sup>، وبهذا لا يستلزم في سلوك المضرور أن يكون خاطئا، بل حتى سلوكه غير الخطأ، يمكن أن يبعد المسؤولية عن الحارس، والمهم أن يكون له علاقة سببية مع الضرر.

<sup>1</sup> MICHAEL Prieur, Droit de l'environnement, 7<sup>ème</sup> edition, Dalloz, Paris Cedex 14, 2016, p.1161.

<sup>2</sup> فتحة يوسف المولودة عماري، المرجع السابق، ص 154.

<sup>3</sup> جاء نص المادة 138 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر؛ على النحو الآتي: " ويعفى من المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية...".

## 2- فعل الغير

تعتبر الاتفاقيات الدولية<sup>1</sup> فعل الغير حالة من حالات الإعفاء الأخرى، التي يستفيد منها الناقل البحري، كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية، عن الأضرار التي تلحق البضائع محل العقد أو الغير الأجنبي عن العقد.

### أ- مفهوم فعل الغير في نطاق مسؤولية ناقل البضائع الخطرة

يعتبر فعل الغير سببا أجنبيا يعني الناقل البحري من المسؤولية، وهو سبب مستقل عن القوة القاهرة. فلا يسأل الناقل عن الضرر الذي يلحق بالمرسل إليه إذا كان هلاك البضائع أو تلفها راجع لفعل الغير، كما أنه لا يسأل عن الضرر الذي لحق بالأشخاص أو الممتلكات أو البيئة البحرية إذا كان ذلك راجعا لفعل الغير<sup>2</sup>. يقصد بفعل الغير، تدخل الغير في إحداثه الضرر، سواء كان ذلك بمساهمته مع فعل الشيء في إحداث الضرر، أو كان هذا الضرر قد نجم عن فعل الغير دون أن

<sup>1</sup> اختلفت القواعد الدولية عند تحديدها للمقصود بفعل الغير واشترط الخطأ فيه، فمنها من اعتبرته سلوك غير قانوني غير مقصود من طرف ثالث، وأخرى اعتبرته عمل أو امتناع عن عمل متعمد من طرف الغير بقصد إحداث الضرر، وهذا ما ظهر لنا من خلال مضمون الأحكام القانونية الواردة في بعض الاتفاقيات في مجال التلوث البحري، نذكر منها:

- المادة 4 الفقرة 5/د من بروتوكول الاتفاقية بازل بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، السالفة الذكر؛ التي تنص على أنه "لا تقع أي مسؤولية وفقاً لهذه المادة على الشخص إذا ما أثبت الشخص أن الضرر كان ناتجاً بصورة تامة عن سلوك غير قانوني مقصود من طرف ثالث".  
- اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، السالفة الذكر؛ في نص المادة الثانية الفقرة ب، التي اعتبرت المالك غير مسؤول إذا أثبت أن ضرر التلوث ناتج كلياً عن عمل أو امتناع عن عمل متعمد من طرف الغير بقصد إحداث الضرر.

- Article 7/ 2/ B, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, Op.cit.

- Article 8/B de convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement, Op.cit.

- Article 6/4 protocole d'amendement de la convention de Vienne relative a la responsabilité civile en matière des dommages nucléaires 1997, Op.cit.

<sup>2</sup> يعتبر القانون المدني الجزائري سببا للإعفاء من المسؤولية، إذ نص صراحة على ذلك في نص الفقرة الثانية من المادة 138 من من أمر رقم 75-58، السالف الذكر؛ بلفظ الغير دون ذكره لكلمة خطأ، وكأن المشرع الجزائري أراد من وراء ذلك أن لا يعتد بالخطأ بل بكل فعل صادر من الغير ولو لم يكن خاطئاً.

يتدخل كل من المضرور أو الحارس في مشاركته في إحداث الضرر، فيكون الغير مسؤولاً مسؤولية كاملة، ويعفى الحارس إعفاءً كلياً إذا توافرت في الغير شروط القوة القاهرة<sup>1</sup>. في حين يقصد الغير أي شخص أجنبي عن عقد النقل، ولا يسأل عنه الناقل البحري<sup>2</sup>، ويشترط في الغير لكي يؤدي فعله إلى دفع المسؤولية، أن لا يكون من الأشخاص الذين يسأل عنهم الناقل أي من الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزامه<sup>3</sup>.

لا يتضمن مصطلح الغير المشمولين بالرقابة، ولا التابعين، وبعبارة أخرى لا يعتبر من الغير كل شخص يكون المدعى عليه مسؤولاً عنه مدنياً، وبالتالي فإن الغير هو الشخص الثالث الأجنبي عن المضرور والمدعى عليه، فإذا ساهم في الضرر يكون المدعى عليه، غير مسؤول عما يحدث عن ذلك الضرر<sup>4</sup>.

#### ب- مسؤولية المنتج عن منتجاته الخطرة المنقولة عن طريق البحر

كما قد يشارك آخرون في المسؤولية، ويعتبرون من الغير أيضاً مثل المنتج<sup>5</sup>، في حال كان المنتج خطراً، وذلك راجع إلى المسؤوليات والالتزامات التي عادة ما تكون متشابكة ومعقدة<sup>6</sup>، فهذا ما يجعل مصطلح الغير يشمل حتى المنتج<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> ساعد فيشوش، المرجع السابق، ص44.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 131.

<sup>3</sup> قرشوش عبد العزيز، "مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية"، العدد الحادي عشر، جامعة زيان عاشور بالجلفة، 2018، ص117.

<sup>4</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص44.

<sup>5</sup> يكون المنتج مسؤولاً عن الضرر الناتج عن منتوجه حتى ولو لم تربطه بالمتضرر علاقة تعاقدية؛ أنظر في ذلك: نص المادة 140 مكرر من أمر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>6</sup> Chang lu, Op.cit, p.43.

<sup>7</sup> المنتج هو الشخص المعني بالمسألة عن الأضرار التي تحدثها منتجاته، أنظر في ذلك: مريم يغلي، "خصوصية نظام مسؤولية المنتج عن أضرار منتجاته المعيبة في القانون الجزائري"، مختارات من أشغال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، يوم 28 جانفي 2020، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة بومرداس، مسيطرة إجرائية، ص 305.

هذا ما أدى إلى التوسع في دائرة المضرورين المشمولين بالحماية عن الأضرار التي تسببها المنتجات، فإن هذا النوع الجديد من المسؤولية الملقاة على عاتق المنتج يحظى بخصوصية، لأنه يعتبر خروجاً عن القواعد العامة في مجال المسؤولية المدنية بشقيها العقدي والتقصيري، والذي يبحث دائماً عن طبيعة العلاقة التي تربط المضرور بالمتسبب في الضرر، قبل تقرير الحق في التعويض<sup>1</sup>.

تتحقق مسؤولية المنتج حتى وإن لم تكن هناك رابطة تعاقدية بينه وبين المتضرر، بحيث تستمد هذه المسؤولية مصدرها من إخلاله بالواجب المفروض عليه قانوناً بعدم إلحاق الأذى بالغير بفعل منتجاته الخطرة، فيقع عليه واجب يتمثل في ضمان سلامة الغير من الأذى المحتمل صدوره من هذه المنتجات، وذلك من خلال تجهيزها بطريقة تضمن السلامة والأمن من المخاطر التي تكتنزها.

كما أن مسؤولية المنتج يقف وراءها عدم توخي الحيطة والحذر في لفت الانتباه إلى المخاطر الملازمة للمنتجات الخطرة بطبيعتها، مع أن إنتاجها قد تم دون عيب، وهذا ما يسمى بالإخلال بالتزام المنتج بالإعلام عن خصائص ومخاطر منتجاته الخطرة<sup>2</sup>، فالمنتج يقع عليه التزام بالإعلان والإخبار والتحذير، بحقيقة الخطر وما يسببه من أضرار<sup>3</sup>.

يقع على المنتج واجب التحذير عن الخطر المتعلق بالبضائع، وهذا الواجب الذي يقع عليه، هو نفس الواجب الواقع على الشاحن في تنبيه الناقل البحري عن الصفة الخطرة للبضاعة، فالمنتج عليه واجب التحذير من المخاطر المتعلقة بالإنتاج،

<sup>1</sup> مريم يغلي، المرجع السابق، ص 306.

<sup>2</sup> سالم محمد ريعان العزاوي، مسؤولية المنتج في القوانين المدنية والاتفاقيات الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 121.

<sup>3</sup> عجالي بخالد، واقع ومستقبل الإعفاء من المسؤولية المدنية عن تطور مخاطر المنتجات، مختارات من أشغال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة بومرداس، مسيطرة إجرائية، يوم 28 جانفي 2020، ص 203.

ويجب عليهم ممارسة وأداء العناية المعقولة في تنفيذ هذا الواجب تجاه الأشخاص الذين يرتبطون بهذا الإنتاج من خلال سلسلة تداول المنتج<sup>1</sup>.

يشترط في واجب الإعلام عن الصفة الخطرة للمنتج أن يكون كافياً وملائماً، بمعنى شاملاً لكافة خصائص المنتج الخطر، وأن يكون واضحاً وبعيداً عن الغموض، وأن يكون صحيحاً ومكتوباً في مكان بارز على المنتج، بلغة واضحة وحاسمة، فإن التحذير غير الحاسم حتى ولو كان واضحاً، ولكنه قد يتسبب في عدم لفت انتباه إلى خطورة المنتج<sup>2</sup>.

يفرض واجب الإعلام عن الصفات الخطرة للمنتج على منتجه إزاء جميع الأشخاص الذين يتوقع تضررهم منه، ولهذا لا بد من أن يتم التحذير أو الإعلام بطريقة واضحة ومباشرة، تُبيّن بشكل لا يترك مجالاً للشك من أن المنتج ذو طبيعة خطيرة، يمكن أن ينتج عنه ضرر في حال تم التعامل معه بشكل سيء، وهذا ما يستلزم من المنتج أن يُبيّن أيضاً كيفية التعامل معه لتجنب جميع الأخطار التي يمكن أن تنشأ عنه، وهنا فقط يمكن اعتبار منتج هذه المواد الخطرة، بأنه قد أوفى بالتزامه، وبالتالي يمكنه تجنب المسؤولية عن الأضرار التي تسببت فيها منتجاته الخطرة.

يمكن أن يتخلص المنتج من المسؤولية ويتجنبها، 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 لا يمكن أن تكون آمنة وإسناداً إلى هذه الصفة والطبيعة الملازمة لها، ومن ثم فإن مسؤولية المنتج تقام في هذه الحالة على مبدأ الإهمال في واجب المنتج بتحذير من الطبيعة الخطرة للمنتج<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحر الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 168.

<sup>2</sup> سالم محمد ريعان العزاوي، المرجع السابق، ص 326.

<sup>3</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحر الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 200 و 201.

تعتبر مسألة الإهمال بواجب الإعلام عن الطبيعة الخطرة نقطة الفصل في قيام مسؤولية المنتج في ميدان المسؤولية غير العقدية عن منتجاته الخطرة مثله مثل شاحناتها؛ ومن التطبيقات القضائية التي توضح هذه الحالة؛ نذكر القضية<sup>1</sup> التي تدور وقائعها حول شحنات الكلور؛ وهي مادة شديدة الاشتعال، والتي تم شحنها على متن السفينة، بحيث تسببت في اندلاع حريق، أدى إلى وقوع أضرار جسيمة لحقت بالسفينة والشحنات أخرى المتواجدة على متنها، وعلى هذا تم رفع دعوى قضائية ضد شاحن هذه الحمولة لإخلاله بالتزامه بالتحذير والإعلام بالشكل الصحيح عن مخاطر شحنات الكلور<sup>2</sup>.

توصل المحققون بعد إتمام إجراءات التحقيق إلى وجود تفاعل بين مادة الكلور ونجارة الخشب. وعلى هذا قررت المحكمة أن الشاحن مسؤول بنسبة 85% عن الأضرار الناجمة عن ذلك التقصير في عدم إعطاء التحذير المناسب بخصوص شحنته، وأن الناقل مسؤول بنسبة 15% بسبب عدم تنظيفه المكان من نجارة الخشب المتبقي في عابرة السفينة، غير أنه تم استئناف القضية وأعيد النظر فيها، بحيث أن محكمة الاستئناف تبين لها أن شركة المنتجة للكلور قد أعطت بعض التحذيرات في خصوص مادة الكلور غير أن هذا التحذير أو الإعلام لم يكن كافياً، وذكرت المحكمة أنه يقع على المنتج واجب التحذير من خطر المنتج مثل واجب الشاحن<sup>3</sup>.

إن براءة المنتج من المسؤولية عن الأضرار التي تسببها منتجاته الخطرة تتحقق متى أوفى بواجب الإعلام بالشكل الصحيح؛ ومن التطبيقات القضائية الشاهدة على ذلك القرار الصادر في القضية الأمريكية (martine v. Dixie carriers 1976)، الذي ألقى المنتج من المسؤولية الناشئة عن موت أحد أفراد طاقم السفينة بسبب

<sup>1</sup> In an American case of Inomar Compania Naviera, S.A., v. Olin Corp.

<sup>2</sup> Chang lu, Op.cit, p.59.

<sup>3</sup> IBID.

استنشاقه لمادة كيميائية خطيرة<sup>1</sup>، التي كانت على محملة على متن السفينة، وقد تخلص المنتج من هذه المسؤولية بعد ما تم التأكد من أنه قد قام بإعلام عن الطبيعة الخطرة في أماكن رئيسية في السفينة، وبشكل بارز ودقيق، بحيث أن كل الطاقم كان على علم بالصفة الخطرة الخاصة بالمادة الكيميائية<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني

#### نفي الخطأ من جانب ناقل البضائع الخطرة عبر البحر

إن لجوء الناقل البحري لدفع مسؤوليته عن طريق نفي الخطأ من مسلكه، يرتبط ارتباطاً وثيقاً بطبيعة التزامه العقدي، فلا يمكنه التمسك بهذا الدفع في مواجهة شاحن البضائع الخطرة، إلا إذا كان التزامه هو التزام ببذل العناية، فما عليه سوى إثبات أنه التزم ببذل العناية الواجبة للوصول إلى النتيجة المتوخاة من إبرامه لعقد النقل، أي أنه اتخذ كافة التدابير لوصول البضاعة سالمة في الوقت المتفق عليه، وهذا الدفع لم تأخذ به جميع المعاهدات البحرية الدولية والقوانين البحرية، إنما أخذ به البعض منهم، وذلك مراعاة منهم لحقوق الشاحن المضروب (الفرع الأول).

ظهر هذا التباين أيضاً عند تحديد وسائل دفع التي يتمسك بها ناقل البضائع الخطرة في مواجهة الأضرار التي تمس بالغير؛ على اعتبار أنها مسؤولية تخضع لأحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن الأخطاء؛ فهناك من القوانين المدنية التي راعت المضروب، بافتراض وقوع خطأ المكلف بحراسة الشيء بمجرد صدور الضرر، افتراضاً يقبل إثبات العكس، ومن هنا يمكن القول أن الناقل البحري المكلف بحراسة البضائع الخطرة لا يمكنه التملص من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه قد أدى واجب الحراسة حسب ما ينبغي من العناية بأخذه كافة الاحتياطات والتدابير الكفيلة بمنع الإضرار بالغير (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> هذه المادة الخطرة هي ( Petrochemical mixture ).

<sup>2</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 201.

### الفرع الأول: في حال قيام المسؤولية العقدية للناقل البحري

وهبت قواعد لاهاي وجل القوانين البحرية المقارنة محل الدراسة، للناقل البحري السبب الأجنبي كوسيلة ينفي بها المسؤولية العقدية عن الضرر الذي يلحق البضائع محل عقد النقل البحري، إلا أن قواعد هامبورغ قد خالفت نهج قواعد لاهاي في خصوص هذه المسألة، ومنحته طريقاً قانونياً آخر مختلف؛ وذلك بنفيه الخطأ عن مسلكه أي أنه يكفي لدرء مسؤوليته إثبات أنه قد اتخذ العناية اللازمة لمنع وقوع الضرر عند نقل البضائع الخطرة (أولاً)، غير أن صفة الخطورة أثارت جدل حول درجة العناية المطلوبة (ثانياً).

#### أولاً: عبء الإثبات في الالتزام ببذل العناية المطلوبة للحيلولة دون وقوع الضرر

تباينت الاتفاقيات البحرية الدولية والقوانين الوطنية حول مسألة الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية، وهذا التباين كان له الانعكاس على الطريقة التي يتم بها دفع هذه المسؤولية، فإذا كان التزام الناقل البحري يتمثل في مجرد بذل العناية اللازمة من أجل تحقيق النتيجة المطلوبة؛ وهي نقل البضائع الخطرة، فإن لم تتحقق تلك النتيجة كان على المتضرر إثبات إهمال هذا الناقل، ليستوفي التعويض المناسب مع الضرر الذي حل به.

إن مسؤولية الناقل البحري القائمة على افتراض الخطأ عند هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، تتعطل إذا ما أثبت الناقل أن تلك الأضرار اللاحقة بالبضائع لا تعود إلى خطئه أو خطأ من يقوم مقامه، وما ذلك إلا تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية، على اعتبار أنه لكي تنشأ المسؤولية بحق شخص ما سواء عقدية أو تقصيرية، فلا بد من إقامة الدليل على الخطأ والضرر وعلاقة السببية، فإسقاط أحد هذه العناصر تسقط المسؤولية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 376.

يلتزم الناقل البحري بممارسة العناية طلية مدة مسؤوليته، إذ يعتبر أهم التزام يقع على عاتقه؛ هو ممارسته العناية اللازمة عندما تكون البضائع في عهده أو في عهدة تابعيه أو وكلائه، وإن مفهوم العناية اللازمة هو التعبير القانوني لأساس المسؤولية القائمة على الخطأ أو الإهمال<sup>1</sup>.

تقيم قواعد هامبورغ مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض<sup>2</sup> عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها، وعليه فإن نفي الخطأ من مسلك الناقل البحري، هو سبيله للخلاص من المسؤولية الملقاة على عاتقه، وعلى ذلك ما عليه سوى إثبات عدم ارتكاب الخطأ من جانبه أو من جانب تابعوه<sup>3</sup>.

خالفت أحكام قواعد هامبورغ النهج الذي جاءت به قواعد لاهاي<sup>4</sup> حول وسائل دفع المسؤولية، بحيث أنها لم تتضمن قائمة الإعفاءات التي تضمنها أحكام قواعد لاهاي، وإكتفت بإثباته لواجب الرعاية اللازمة لتجنب وقوع الحادث وتبعاته، وبذلك يكون هذا الإثبات وسيلة يستخدمها الناقل البحري لدفع المسؤولية عنه<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> VICTOR H. Chacon, The due diligence in maritime transportation in the Technological Era, Dissertation Zur Erlangung des Doktorgrades an der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Hamburg, 2016, p.84.

<sup>2</sup> فرضت العديد من الدول والتشريعات الوطنية نظام للمسؤولية يقوم على أساس الخطأ أو الإهمال من جانب الناقل، ومن بين هذه الدول الولايات المتحدة الأمريكية، تليها أستراليا، نيوزيلندا وكندا، لمزيد من التفاصيل، أنظر: GEORGES Assonitis, Réglementation internationale des transport maritimes dans le cadre de la CNUCED ; voir : <https://books.openedition.org/iheid/2153#ftn25>, consulté le 07/04/2022.

<sup>3</sup> هذا الحكم تضمنته الفقرة أولى من المادة الخامسة، من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>4</sup> لقد تضمنت أحكام قواعد لاهاي قائمة طويلة من وسائل الإعفاء، راجع في ذلك:

Article 4 convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>5</sup> تجدر الإشارة إلى أن قواعد روتردام بالإضافة للقائمة الطويلة من الإعفاءات التي منحتها للناقل البحري لتخلص من المسؤولية، قد منحت سبب آخر للإعفاء من كامل مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزي إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص من الأشخاص الذين يكون الناقل مسؤول عنهم؛ راجع في ذلك الفقرة الثانية من المادة السابع عشر، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر.

لقد ثار خلاف حول مسألة الإثبات التي يكلف بها الناقل البحري، فقد انتهج البعض تفسيراً موسعاً لهذا الإثبات، واشترط الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ، ففي الحالة التي يكون فيها السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر مجهولاً لا يتحمل الناقل البحري تبعاً الأضرار الناجمة عنه، إذ لا يكلف الناقل بإثبات وقوع الحادث<sup>1</sup>.

في حين ذهب البعض الآخر<sup>2</sup> إلى عكس ذلك باشتراط إقامة الدليل السلبي على انتفاء الخطأ من جانب الناقل البحري، بمعنى أنه يتعين عليه إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث، مع ضرورة الإثبات بأن هذا الحادث لا يرجع إلى خطأ منه، أي أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع هذا الحادث<sup>3</sup>. وفي هذا الفرض يبقى الناقل مسؤولاً على اعتبار أنه فشل في إقامة الدليل على اتخاذه جميع التدابير المعقولة لتفادي الحادث الذي وقع والذي بقي مجهولاً<sup>4</sup>.

يكنم الاختلاف الجوهرى بين الاتجاهين السابقين، في أن الأول؛ اكتفى بإقامة الدليل على اتخاذ جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع أي ضرر بوجه عام، لكي يتحمل

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 132.

<sup>2</sup> عند دراسة هذا الدفع كدفع عام لمسؤولية الناقل بموجب الفقرة الأولى من المادة الخامسة من قواعد هامبورغ، نجد أن البعض قد أخذوا في عين الاعتبار الحادث المسبب للضرر بعينه، وعليه يتوجب على الناقل البحري في سبيل نفي مسؤوليته، أن يثبت أولاً وقبل كل شيء مصدر الضرر الذي تسبب في هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وهو ما يتطلب إثبات السبب الحقيقي أو الفعلي للضرر الذي أصاب البضاعة، وهو حكم مستفاد من تطلب إثبات الناقل اتخاذ التدابير المعقولة المتوجب اتخاذها لمنع الحادث وتبعاته. فإذا تمكن من إثبات ذلك فإن هذا يفسح المجال أمامه لإثبات اتخاذه هو ومستخدميه أو وكلائه كافة الإجراءات المعقولة المتوجب اتخاذها لمنع وقوع الحادث الذي تسبب في إحداث هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وبناء عليه إذا فشل الناقل في هذا الإثبات بقي سبب الحادث مجهولاً، مما يجعل المسؤولية تلازمه. ولا شك في أن هذا الاتجاه يفضي إلى تشديد المسؤولية على الناقل ويعطي مزيداً من الحماية للشاحنين؛ أنظر في ذلك: وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 236؛ عبد الرحمن نيا ب عقل، المرجع السابق ص 217.

<sup>3</sup> والمثال على ذلك إقامة الدليل على اتخاذ التدابير المعقولة لمنع انقلاب السفينة بفعل هياج البحر الناشئ عن الزلزال في قاع البحر متى كان متوقعاً؛ أنظر في ذلك هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص 132 و 133.

<sup>4</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 236.

الناقل البحري أو تابعوه أو نوابه من المسؤولية<sup>1</sup>، في حين أنه يلزم على حسب الاتجاه الثاني لیتجنب الناقل البحري المسؤولية عليه، إثبات أنه قد اتخذ جميع التدابير المعقولة لتفادي الحادث الذي وقع بالذات، والذي كان سبب في الخسارة أو الضرر وعواقبه<sup>2</sup>.

بما أن العناية أمر واجب على الناقل، فلا بد من تقديمه لدليل يوضح العناية الواجبة من جانبه أو تابعيه أو وكلائه<sup>3</sup>، بأنه قام باتخاذ التدابير المعقولة، لمنع وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ليتصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه، غير أنه في حال عجزه وعدم قدرته على إثبات ذلك، فإنه لا يستطيع الهروب من المسؤولية الملقاة على عاتقه<sup>4</sup>.

غير أنه في بعض الأحيان يكون إقامة الدليل على وجود السبب الأجنبي الذي أحدث الضرر، وعلى خلاف المجرى العادي للأمر، أسهل على الناقل البحري من إقامة الدليل على أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه التدابير المعقولة لتجنب الحادث وتبعاته<sup>5</sup>.

### ثانياً: تحديد مدى درجة العناية الواجبة على ناقل البضائع الخطرة

إن تحديد مقدار التدابير المعقولة ليس بالأمر السهل، بحيث يصعب في كثير من الأحيان تحديد ما إذا كان هناك انتهاك لواجب الرعاية أو إثبات خطأ أو إهمال

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 132.

<sup>2</sup> GEORGES Assonitis, Op.cit.

<sup>3</sup> MARKO A. Pavliha, Implied terms of voyage charters, a thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfilment of the requirements for the degree of Doctor of Civil Law, Institute of Comparative Law, Faculty of Law, McGill University, Montreal, 1991, p.344.

<sup>4</sup> GEORGES Assonitis, Op.cit.

<sup>5</sup> وعلى سبيل المثال الحالة التي يكون فيها السبب الأجنبي واضحاً للجميع، كحدوث زلزال غير اعتيادي من حيث قوته أدى إلى جنوح السفينة وتسبب في الضرر؛ أنظر في ذلك: وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 235.

الناقل أو تابعيه<sup>1</sup>. وذلك لأن معقولية الإجراءات أو التدابير اللازم اتخاذها لمنع وقوع الحادث وتبعاته معيار مرن، لا يقبل التحديد أو التقييد، فيتسع ويضيق تبعاً للظروف والوقائع الخاصة بكل حالة على حدى، يضاف إلى ذلك أن القاضي عندما يفسر النص ويطبقه، لا يفعل ذلك بمعزل عن الخلفية الاجتماعية والاقتصادية للدولة والمجتمع الذي يعيش في كنفه، الأمر الذي قد ينتج عنه اختلاف التفسيرات الخاصة بعبارة التدابير المعقولة<sup>2</sup>.

ما زاد الأمر صعوبة هو أن قواعد هامبورغ لم تتضمن تعريف عام على الأقل يمكن من خلاله تحديد معنى بذل العناية اللازمة في مجال النقل البحري أو وضع معايير نحدد بناءاً عليه العناية الواجبة؛ وهذا ما يثير اللبس حول المقصود باتخاذ التدابير المعقولة أو العناية اللازمة لتجنب الحادث وتبعاته، هنا نتساءل عن المعيار المعتمد الذي نحدد بموجبه درجة العناية المطلوبة؟. وهل الأمر يختلف عندما تكون البضائع ذات وصف خطير؟.

يستخدم مفهوم العناية الواجبة أو السليمة أو العادية أو الكافية أو المعقولة كمقياس للمسؤولية عن الإهمال<sup>3</sup>. فهذا الأخير يعد الفكرة الأساسية التي يقوم عليها واجب العناية، فعند سماع عبارة العناية اللازمة يتبادر إلى الذهن أنها العناية التي تطلب من الناقل المتوسط العناية، فلا هو بالمهمل ولا بشديد الحرص واليقظة، فمعقولية الإجراءات معيار موضوعي واقعي، يعتمد بشكل أساس على الظروف والوقائع المحيطة بالناقل البحري<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> INNOCENT Fetze Kamdem, "la responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique", le cahiers de droit, vol 41, n°4, faculté de droit de université Laval, Québec, 2000, pp. 734 et 735 ; VICTOR H. Chacon, Op.cit, p.84.

<sup>2</sup> عبد الرحمن زياب عقل، المرجع السابق، ص 218.

<sup>3</sup> VICTOR H. Chacon, Op.cit, p108.

<sup>4</sup> عبد الرحمن زياب عقل، المرجع السابق، ص 218.

إن تقدير مدى معقولية الإجراءات الواجب اتخاذها، ومدى قيام الناقل باتخاذ هذه الإجراءات، يكون بمقارنة سلوك ذلك الناقل بسلوك ناقل متوسط العناية عند وضعه في نفس الظروف والوقائع. فإذا وافق سلوك الناقل المعني مع سلوك الناقل المتوسط العناية<sup>1</sup> كان الأول موفياً بالتزامه، الأمر الذي يترتب عليه إعفاؤه من المسؤولية، وعليه فإن قاضي الموضوع يتحقق من قيام الناقل باتخاذ كافة التدابير المعقولة اللازمة لتجنب الحادث وتبعاته، بناءً على الظروف والوقائع المعروضة أمامه، وذلك بمقارنة مسلك الناقل بمسلك ناقل متوسط العناية وُضع في نفس الظروف<sup>2</sup>، كما أنه يلتزم بتوفير العناية الاعتيادية للبضائع، وذلك وفقاً للأعراف في موانئ الشحن<sup>3</sup>.

بالتالي؛ لكي يعتبر ناقل البضائع الخطرة مخطئاً؛ يقارن سلوكه بسلوك شخص آخر يمارس نفس النشاط بصفة اعتيادية - أي أنه ينقل بضائع خطيرة من نفس النوع بصفة معتادة - لو وجد في نفس الظروف، وقت وقوع الضرر؛ وعلى أساس نتائج القياس يتحدد وصف الخطأ على سلوكه.

تتباين وتختلف درجة العناية<sup>4</sup> التي يجب أن يبذلها الناقل البحري لتجنب الإضرار بالغير بسبب الصفة الخطرة للبضاعة، على 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

<sup>1</sup> الأصل في الالتزام ببذل عناية وفقاً لأحكام القانون المدني الجزائري أنه إذا كان مطلوب من المدين أن يحافظ على الشيء، أو أن يقوم بإرادته أو أن يتوخى الحيطة في تنفيذ التزامه فإن المدين يكون قد وفى بالالتزام إذا بذل في تنفيذه من العناية كل ما يبذله الشخص العادي، ولو لم يتحقق الغرض المقصود. ما لم ينص القانون أو الاتفاق على خلاف ذلك راجع المادة 1/172 من الأمر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>2</sup> عبد الرحمن ذياب عقل، المرجع السابق، ص218.

<sup>3</sup> CHAUMETTE Patrick, Droit maritimes, Quatrième édition, Dalloz, Paris Cedex 14, 2021, p579.

<sup>4</sup> تجدر الإشارة إلى أن الاجتهاد هو معيار لقياس الإهمال؛ لمزيد من التفاصيل أنظر:

VICTOR H. Chacon, Op.cit, p103.

أعلى درجات العناية المطلوبة عند شحن ورس ونقل البضائع الخطرة، أما إذا كان الناقل البحري لم يتسلم أي إخطار أو إعلام حول الصفة الخطرة للبضاعة، فإن مستوى واجب العناية سيكون أقل<sup>1</sup>.

نلتمس هنا مدى تأثير الالتزام بالإعلام عن الصفة الخطرة على مستوى العناية في المحافظة على البضاعة الخطرة، لأن شحن البضائع الخطرة، دون إعلام أو إخطار مسبق للناقل البحري بخصوص حالتها الخطرة، وتزويد الناقل البحري بالمعرفة الكافية حول الخطر المحتمل، فإن ذلك ينعكس على أداءه بواجب الرعاية على أكمل وجه، وعليه فإن الناقل يحدد درجة العناية اللازمة بناءً على البيانات الصحيحة المصرح بها في خصوص البضائع الخطرة.

يستوجب على الناقل البحري أن يثبت أنه لم يكن على علم بالطبيعة الخطرة للبضائع سواء بصفة ضمنية أو بصفة صريحة، فإذا كان مدرك لطبيعتها الخطرة، فأمام هذا الوضع لا يمكنه التحجج في هذه الحالة دفع المسؤولية عنه إلا بإثباته بذل العناية الواجبة.

في هذا الصدد نذكر حادثة وقعت منذ فترة طويلة<sup>2</sup> تظهر إهمال الناقل في تستيف وعزل البضاعة، بشكل غير دقيق وصحيح، بحيث أدى ذلك إلى فقدان أربع حاويات في البحر، محملة بمواد من ثلاثي إيثيلين تيترينين، وهي مادة تنتمي إلى الصنف 8 من أصناف المواد الخطرة، وهي من المواد التي تتسبب التآكل، ومواد من أسيلات الايثيل الذي يعتبر من الملوثات البحرية، وبعد إجراء التحقيق تبين أن السبب الرئيسي الذي أدى إلى فقدان الحاويات، كان يتمثل في خطأ الناقل في تحديد مركز الثقل فقد كان مرتفع للغاية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 171 .

<sup>2</sup> The ship sailed between Zeebrugges (Belgique) and Immingham (Royaume-Uni)

<sup>3</sup> TARMO Ots, Op.cit, p.35.

يفترض عند شحن البضائع على سطح السفينة، الزيادة في مقدار العناية التي يبذلها الناقل البحري، ففي مثل هذه الحالة يلتزم الناقل البحري ببذل عناية أكثر مقارنة مع العناية التي يبذلها عند تعامله مع البضائع المرصوفة داخل العنابر، نظراً للمخاطر التي يحتمل أن تتعرض لها الحمولة المشحونة على سطح السفينة، فقد يؤدي هذا بشكل حتمي إلى تعريض الشحنة لمخاطر إضافية أكثر من الحمولة المشحونة داخل العنابر، وهذا ما يفترض ظهور أنواع معينة من الأضرار والخسائر، مثل الأضرار الناجمة عن الرطوبة، فإن مثل هذه الأضرار لا ترجع إلى إهمال الناقل البحري<sup>1</sup>.

إن طبيعة النقل البحري وما ينطوي عليه من خطورة، يتطلب ممارسة هذا العمل من ناقل على قدر كبير من الدراية والخبرة الفنية والعلمية، الأمر الذي يستوجب منه بذل عناية تفوق العناية المعتادة، تلك العناية تتناسب مع طبيعة العمل الذي يقوم به، بالنظر إلى الوسائل الفنية المتاحة أمامه في ممارسة النقل البحري للبضائع الخطرة<sup>2</sup>.

تتطلب العناية الواجبة درجة من الرعاية التي يقوم بها شخص مختص في نفس مجال العمل، كما يؤخذ في عين الاعتبار الظروف المحيطة، فلا بد عند إجراء المقارنة في سلوك الناقل أن تتم في ظل ظروف مماثلة<sup>3</sup>.

في هذا الصدد نجد أحكام القانون الإنجليزي تلزم الناقل البحري ببذل العناية المعتادة في المحافظة على البضاعة، كما تتطلب قواعد لاهاي والملحق الخاص بها، ولكن إذا أصبح الناقل البحري عالماً بالصفة الخطرة للبضاعة، فمن هذه اللحظة، عليه أن يبذل أعلى درجات العناية، أي يقع عليه واجب العناية الفائقة للبضاعة لتجنب

<sup>1</sup> WIEDENBACH Lina, The carrier's liability for deck cargo, a comparative study on English and Nordic law with general remarks for future legislation, (Hamburg Studies on Maritime Affairs, vol 33, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2015, p.106.

<sup>2</sup> عبد الرحمن ذياب عقل، المرجع السابق، ص 219.

<sup>3</sup> VICTOR H. Chacon, Op.cit, p.108.

الأضرار المتوقعة التي يمكن أن تحصل إذا خالف الناقل الواجب المتمثل ببذل العناية<sup>1</sup>.

إن الناقل البحري لا يكون ملزم بأن يسلك سلوك الرجل المعتاد في المحافظة على البضاعة، بل عليه التزم ببذل أقصى درجات العناية بخصوص البضاعة الخطرة بشرط أن يكون لديه علم حول الصفة الخطرة المتعلقة بها، وعليه يمكن أن نلتمس من حكم القانون الانجليزي حول هذه النقطة أنه قد خرج عن المبادئ العامة وعدّ الناقل البحري بمثابة شخص محترف الذي يفرض عليه القانون معيار الرجل المهني في أداء التزاماته، وهو يختلف من حيث الدرجة عن معيار الرجل المعتاد<sup>2</sup>.

يمكن أن يذهب القضاء إلى تفسير معقولة للإجراءات بشكل أكثر تشديداً، بحيث لا يقبل من الناقل البحري في سبيل درء مسؤوليته والتخلص منها، إلا إذا أثبت أنه قد اتخذ كافة الإجراءات المعقولة التي تطلب من ناقل حريص عند وضعه في نفس الظروف<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 174 .  
<sup>2</sup> فمعيار الرجل المهني، هو أشد من معيار الرجل المعتاد، إذ يفرض على المدين واجب بذل العناية بحيث 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؛ أنظر في ذلك وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص.ص 174 و 175.

<sup>3</sup> يجد القضاء ما يعزز هذا الاتجاه ويدعمه في مبررات، ترجع إلى التطور الفني والتكنولوجي طراً على صناعة النقل عموماً والسفينة خصوصاً، مما أدى بالنتيجة إلى زيادة السلامة بالنسبة للسفينة والشحنة، ولا شك في أن هذا التطور الفني والتكنولوجي سينعكس بشكل مباشر على مسؤولية الناقل البحري وتشديدها. ومن المبررات أيضاً تضارب وتعارض مصالح الدول الاقتصادية والسياسية في عملية النقل البحري، ومما لا شك فيه أن القضاء سيعكس هذا التعارض على أحكامه من خلال توفير الحماية اللازمة لهذه المصالح خاصة في ظل الاتجاه المتعاطف نحو التشديد في مسؤولية الناقل، وتوفير حماية أكبر لصالح أصحاب المصالح المختلفة في البضائع، باعتبارهم الطرف الأضعف مركزاً في هذه العلاقة؛ نقلاً عن: عبد الرحمن ذياب عقل، المرجع السابق، ص.ص 219 و 220.

في هذا الشأن؛ اشترط قانون النقل العراقي<sup>1</sup>، أن تكون درجة العناية الواجبة من قبل الناقل البحري عالية تفوق درجة عناية الشخص المعتاد، وبذلك على الناقل البحري أن يبذل العناية لا تنزل عن حرص الرجل المعتاد، التي في شأنها تجنب الهلاك أو التلف أو التأخير وتفاذي عواقبه.

كما قد جاء قانون النقل العراقي بفكرة العهدة، التي تعد العامل الرئيسي في تثبيت موقفه من التشديد على الناقل البحري، بأن يبذل درجة عالية من العناية تفوق عناية الرجل المعتاد، والعهدة تعني السيطرة أو الرقابة أو التوجيه للناقل على الشيء المنقول، فمتى دخل الشيء المنقول في عهدة الناقل تبدأ مسؤولية وتنتهي بخروج الشيء المنقول من هذه العهدة<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: في حال قيام المسؤولية غير العقدية للناقل البحري

اعتبرت أغلب التشريعات المدنية العربية، أن السبب الأجنبي هو الطريق الوحيد لنفي المسؤولية الناشئة عن الأشياء، إلا أن الأقلية منها سلك طريقاً مغايراً، بحيث أنها قلصت من قائمة الإعفاءات الممنوحة لحارس الشيء، وقصرتها فقط في حالة نفي الخطأ من مسلكه (أولاً).

إن تحقق مسؤولية حارس الشيء (الناقل البحري) مرهون بفعل الشيء (البضائع الخطرة)، فلا بد من أن يكون تدخله ايجابياً في إحداث الضرر بالغير، وعليه لا اعتبار أن الضرر الذي مس بسلامة الأشخاص والممتلكات والبيئة البحرية من تدخل البضائع

<sup>1</sup> ورد في نص المادة 132 من قانون رقم 80 لسنة 1983، الصادر في 1984/02/08، الوقائع العراقية رقم 2953، الصادرة في 1983/08/08؛ والتي نصت على أن: "يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف وعن التأخير في تسليمه إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات التي كانوا سيتخذونها بحرص في تصريف أمورهم الخاصة لو وجدوا في الظروف ذاتها على أن لا تنزل عن حرص الرجل المعتاد والتي من شأنها تجنب الهلاك أو التلف أو التأخير وتفاذي النتيجة؛ وأحسن ما فعل المشرع العراقي عندما وضع معيار يمكن من خلاله تحديد العناية الواجبة.

<sup>2</sup> إن حكم القانون النقل العراقي في المادة 132 منه قد شاطر القانون الانجليزي في هذا المجال؛ أنظر في ذلك: وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص.175 و176.

الخطرة؛ فلا بد أن يكون تدخلها إيجابيا؛ ومن أن تكون هي السبب الفعال في إحداث هذا الضرر، أو العامل المنتج له، ولولها لما وقع الضرر، وإن نفي المسؤولية أمام هذا الوضع لا يتحقق إلا بإثبات الدور السلبي لها (ثانيا).

### أولا: إثبات أداء واجب حراسة البضائع الخطرة حسب ما ينبغي من العناية

منح القانون الفرنسي القديم المسؤول عن الضرر الناشئ بفعل الشيء، حق دفع المسؤولية عنه بنفي الخطأ من جانبه، بحيث أن الأضرار التي أحدثتها الأشياء غير الحية بعد صدور القانون المدني الفرنسي سنة 1804، كانت خاضعة للمسؤولية عن الأفعال الشخصية التي تحكمها القواعد المنصوص عليها بالمادتين 1382 و1383، وعليه كان القضاء الفرنسي يطبق القواعد العامة على المسؤولية الناشئة عن كل ضرر يصيب الغير بفعل الأشياء، وقد سار القضاء والفقهاء في فرنسا على هذا الرأي حتى أواخر القرن التاسع عشر<sup>1</sup>.

انتهج القانون المصري القديم نهج القانون الفرنسي القديم في خصوص هذه المسألة، ففي بداية الأمر كانت المسؤولية عن الأشياء غير الحية قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات<sup>2</sup>. بحيث أن الأحكام الصادرة عن القضاء المصري في ظل القانون المدني السابق (الذي لم يتضمن نصا مماثلا للمادة 178 الحالية)، قد رتبت المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الأشياء، على أساس وقوع خطأ من حارسها مع إقامة الدليل على ذلك، وبصدور القانون المدني الحالي أقام قرينة قانونية قاطعة على توافر الخطأ في جانب من يتولى حراسة الأشياء التي تتطلب عناية خاصة، وبهذه القرينة أصبحت مسؤولية مفترضة افتراضا لا يجوز إثبات ما يخالفه إعمالا

<sup>1</sup> على علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ط5، ديوان

المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص86؛ يحي أحمد موفي، المرجع السابق، ص 39.

<sup>2</sup> عصام أحمد البهجي، أحكام عبء الإثبات في نطاق المسؤولية المدنية، دراسة تحليلية للقواعد العامة في دور الإثبات بين طرفي الخصومة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 202.

لقواعد القرائن القانونية القاطعة، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه<sup>1</sup>.

لم تقر معظم القوانين الحالية بانتفاء المسؤولية عن الضرر الذي يلحق الغير بفعل الشيء، بنفي الخطأ من مسلك المسؤول؛ سواء منها القوانين المدنية<sup>2</sup> التي أطلقت حكم المسؤولية المفترضة على كافة الأشياء دون أي قيد، أو القوانين المدنية الأخرى<sup>3</sup> التي ضيقت من نطاق الأشياء التي يسأل عنها حارسها مسؤولية مفترضة، وذلك بأن اشترطت في الشيء الذي أحدث الضرر أن تكون حراسته تتطلب عناية خاصة.

أقامت هذه القوانين قرينة المسؤولية على قرينة قانونية قاطعة، وهو ما يعيق تخلص المدعى عليه من المسؤولية بإثباته عكسها، فلا ينفعه تقديم الدليل على أنه قد قام بالعناية اللازمة بالشيء حتى لا يسبب ضرراً للغير، لنقض هذه القرينة والتحلل من المسؤولية الملقاة على عاتقه.

إذ بموجب تلك القرينة تتحقق مسؤولية الحارس، ولا يكلف المضرور بإثبات خطأ الحارس، إذ أعفي من هذا العبء، ولا يلتزم إلا بإثبات عناصر تلك القرينة، وذلك بإثبات أن الضرر نتج عن الشيء، وهو تحت حراسة المدعى عليه<sup>4</sup>، وحينئذ لا يستطيع الحارس، أن يبرئ نفسه حتى لو كان قد اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة طالما تسبب الشيء في إحداث الضرر بتدخل إيجابي منه، لأن افتراض

<sup>1</sup> أنور طلبية، المرجع السابق، ص 465.

<sup>2</sup> على سبيل المثال: نص المادة 138 القانون المدني الجزائري؛ نص المادة 131 قانون الموجبات والعقود اللبناني؛ الفصل 96 من مجلة الالتزامات والعقود التونسية.

<sup>3</sup> على سبيل المثال: نص المادة 178 من القانون المدني المصري؛ نص المادة 291 القانون المدني الأردني؛ نص المادة 197 من القانون المدني الفلسطيني، نص المادة 212 من القانون المدني القطري.

<sup>4</sup> أنور طلبية، المرجع السابق، ص.ص 507 و508.

المسؤولية لا يمكن إلغاؤه إلا بإثباته لحدث أجنبي أو قوة قاهرة، فلا يكفي إثبات أنه لم يرتكب خطأ أو أنه لم يتسبب في فعل ضار<sup>1</sup>.

يرجع التطور الذي مس أحكام هذ القوانين المدنية في خصوص هذه المسألة، إلى التغييرات الجذرية التي حدثت في المجتمعات الصناعية، وما أحدثته الثورة الصناعية، التي أدت إلى زيادة المخاطر، وعليه أصبح من الصعب تحديد سبب الضرر، ويرجع ذلك إلى الغموض الذي يصاحب سبب وقوع هذه الحوادث<sup>2</sup>.

تطورت الأشياء الخطرة تطوراً مستمراً، ما تترتب عليه زيادة في نسبة الحوادث وجسامة الأضرار الناتجة عنها، وخضعت مسألة التعويض عن هذه الأضرار للقواعد العامة في المسؤولية المدنية، والتي تطلبت ضرورة إثبات خطأ الحارس من جانب المدعى عليه، ونظراً لوجود العديد من الصعوبات التي كانت تحول بين المضرور وبين إثباته لخطأ الحارس، والذي يعد الركن الأول من المسؤولية المدنية<sup>3</sup>، فلم تعد قاعدة المسؤولية عن الفعل الشخصي تضمن مصلحة المتضرر، الذي صبح عاجز على الحصول عن التعويض الجابرة للضرر اللاحق به<sup>4</sup>.

تغيرت الأحكام المنظمة لأساس قيام المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية وسبل نفيها، بعدما كانت في بداية الأمر مسؤولية قائمة على أساس الخطأ من جانب المسؤول، ففي بادئ الأمر كان الخطأ قابلاً لإثبات العكس، ليصبح خطأ غير قابل لإثبات العكس.

<sup>1</sup> TERRÉ François, SIMLER Philippe, LEQUETTE Yves, CHÉNEDÉ François, Droit civil, les obligations, Dalloz, 12<sup>e</sup> édition, paris, 2019, p.1077.

<sup>2</sup> عصام أحمد البهجي، المرجع السابق، ص 202.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 203.

<sup>4</sup> عاطف النقيب، المرجع السابق، ص7.

على الرغم من التعديلات التي مست أغلب القوانين المدنية، إلا أن بعض القوانين بقيت محتفظة بنفس الموقف القديم، ومن هذه القوانين نجد القانون المدني العراقي<sup>1</sup> على سبيل المثال، قد اعتبر أن الشخص مسؤول تجاه الغير عن الضرر الذي يحدثه الشيء الذي تحت تصرفه، إلا إذا تمكن من إثبات أنه قد اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر؛ بمعنى أنه يستطيع نفي الخطأ عن مسلكه للتخلص من المسؤولية الملقاة على عاتقه، إذا أثبت أنه بذل العناية اللازمة.

عليه؛ فقد جعل المشرع العراقي من قرينة الخطأ قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، فوجد أنه قد اشترط على المسؤول<sup>2</sup> عن الضرر الذي تحدثه الأشياء التي تحت تصرفه والتي تتطلب عناية خاصة، أن يقيم الدليل على أنه قد اتخذ الحيطة الكافية لتجنب إلحاق الضرر بالغير، وهذا الإثبات يدل على أن الشيء الذي هو تحت حراسته لم يتسبب في وقوع هذه الأضرار، وهذا ما يبعد وصف الخطأ عن فعله، وبالتالي إبعاد المسؤولية عنه.

قصد المشرع العراقي بالحكم الواردة في مضمون المادة 231 من القانون المدني، الأشياء التي تتطلب عناية خاصة؛ وهذا ما أثار تباينا فقهيًا في خصوص تحديد نطاق هذه الأشياء التي يشملها حكم هذا النص، وكذلك فيما يخص المعيار الذي يحدد الشيء المشمول بالحراسة والذي يتطلب العناية الخاصة.

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 231 من قانون رقم 40 لسنة 1951، السالف الذكر؛ التي نصت أن "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.

<sup>2</sup> إن المسؤول هنا هو الحارس؛ وهذا الأخير من له حق التصرف في الشيء أي من له السيطرة الفعلية في الرقابة على الشيء وتوجيهه والقدرة على التصرف في أمره؛ أنظر في ذلك: عدنان إبراهيم السرحان، نوري أحمد خاطر، شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية، الالتزامات، ط1، دار الثقافة، عمان، 2008، ص516؛ ندى البدوي النجار، أحكام المسؤولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس - لبنان، 1997 ص 462.

ذهب بعض الفقهاء إلى اعتبار أن مفهوم الأشياء ذات العناية الخاصة، يشمل الأشياء الخطرة بطبيعتها التي لا يمكن تركها دون رعاية خاصة<sup>1</sup>، هي وحدها التي تخضع لحكم المادة 231 من التشريع المدني العراقي المخصص للمسؤولية عن الأشياء التي تقوم على فكرة الخطأ المفترض افتراضاً بسيطاً<sup>2</sup>. أي أن طبيعة الشيء ذاته تقتضي عناية خاصة في حراسته، كما هو الشأن في المواد الكيماوية سريعة الالتهاب أو الانفجار، فمعيار خطورتها هنا؛ معيار موضوعي<sup>3</sup>.

في حين رأى البعض الآخر أن الشيء قد يكون خطراً في حالتين؛ الأولى إذا كان الشيء بطبيعته يحتاج إلى عناية خاصة للوقاية من ضرره، وهذا معيار موضوعي، والثانية إذا كان الشيء بظروفه وملابسات وضعه يحتاج إلى عناية خاصة، حتى وإن لم يكن بطبيعته خطراً، وهذا معيار شخصي<sup>4</sup>. فأصحاب هذا الاتجاه اعتبروا أن المشرع العراقي، قد أورد معياراً مرناً، في تحديد الأشياء التي تخضع لحكم المادة 231 حيث جاءت بشكل مطلق، دون أن يحدد المقصود بالأشياء التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> محمد سعيد أحمد الرحو، فكرة الحراسة في المسؤولية عن الأشياء غير الحية، دراسة مقارنة، الدار العلمية الدولية، عمان، 2001، ص 38.

<sup>2</sup> إن حصر نطاق مسؤولية الحارس على الأشياء الخطرة بطبيعتها فقط، لا يعنى أن الأضرار التي تنشأ عن الأشياء الأخرى غير الخطرة بطبيعتها تذهب هدرًا، ولا يستحق المضرور التعويض عنها، وإنما معنى ذلك أن المسؤولية الناجمة عن هذه الأضرار تخضع للقواعد العامة، فلا تنهض مسؤولية صاحب هذه الأشياء (أو من له حراستها)، إلا إذا أقام المدعى المضرور الدليل على أن ما لحقه من ضرر، كانت نتيجة خطأ اقترفه هذا المالك أو الحارس، فنحن هنا أمام مسؤولية عادية يتحتم على المدعى إقامة الدليل على توفر أركانها من خطأ وضرر ورابطة بينهما؛ لمزيد من التفاصيل أنظر: محي الدين شوان، المسؤولية عن حراسة الأشياء التي تتطلب عناية خاصة دراسة تطبيقية مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 95.

<sup>3</sup> حمدي أحمد سعد، الالتزام بالصفة الخطرة للشيء المبيع، دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والفرنسي والفقهاء الإسلاميين، المكتب الفني للإصدارات القانونية، ط1، القاهرة، 1999، ص 8.

<sup>4</sup> إياد عبد الجبار ملوكي، المرجع السابق، ص 35.

<sup>5</sup> محي الدين شوان، المرجع السابق، ص 99.

ذلك لأن الأشياء التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها، هي تلك الأشياء التي يلزمها شيء من الخطر، ولا يمكن تحديد هذه الأشياء الخطرة تحديداً جامعاً مانعاً، بحيث أن المخترعات والاكتشافات العلمية كان لها أثر كبير في تحديد هذه الأشياء<sup>1</sup>؛ فهي في وجهت نظرهم كل جماد من شأنه الإضرار بالأشخاص والأموال إذا لم يتخذ الحيطة من المسؤول عنه لتفادي تلك الأضرار، ومن ثمة فإنه يتطلب عناية خاصة لتحقيق تلك الغاية، فإن لم يتخذها المسؤول عنه وأدى ذلك إلى وقوع ضرر، فإنه يكون مسؤولاً مسؤولاً شخصية عن تعويض هذا الضرر<sup>2</sup>.

عليه؛ ينصرف مفهوم الشيء إلى كافة الجمادات التي تتطلب عناية خاصة، لدرء ما قد ينجم عنها من أخطار تضر بالأشخاص والأموال، دون أن يرد بشأنها نص خاص في القانون ينظم حراستها إذ يتعين الرجوع لهذا النص، لتحديد نطاق وشروط المسؤولية عن الأضرار التي رتبها، وكذلك إلى السبيل لتخلص من هذه المسؤولية<sup>3</sup>.

من الأجدد عند تفسير حكم المادة 231 من التشريع المدني العراقي، عدم حصر الأشياء التي تتطلب عناية في الأشياء الخطرة بطبيعتها، وإنما جعله يشمل حتى الأشياء التي قد تصبح خطرة بسبب الظروف والملابسات المحيطة بها، إذ يعتبر التفسير الملائم للمسؤولية غير العقدية الناشئة عن البضائع الخطرة. ذلك لأن هذه الأخيرة في تطور دائم.

عليه فإنه في ظل التشريع المدني العراقي، يعد الناقل البحري بمثابة الشخص الذي يقوم بحراسة البضائع الخطرة، وإن أي ضرر يلحق الأشخاص أو الممتلكات يلقي بالمسؤولية غير العقدية على عاتقه، على أساس الإهمال ببذل العناية اللازمة في

<sup>1</sup> محي الدين شوان، المرجع السابق، ص 94.

<sup>2</sup> أنور طلبية، المرجع السابق، ص 465.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 465.

منع وقوع الضرر الناشئ عن البضائع الخطرة، فيعتبر مخطأ، وله دفع المسؤولية عنه بنفي هذا الخطأ، وذلك متى تمكن من إثبات أنه قد اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر.

### ثانيا: إثبات الدور السلبي للبضائع الخطرة

إن العقد الذي يربط بين صاحب وسيلة النقل وبين صاحب البضاعة، يجعل الأول حارسا لهذه البضائع طيلة فترة النقل، وحتى تسليمها بالوجه المتفق عليه أو المألوف تعاملًا، فإذا وقع ضرر للغير بفعل الشيء أثناء نقله، ترتبت المسؤولية غير العقدية على الناقل<sup>1</sup>.

حرص القوانين المدنية على تعويض الغير عن كل ضرر يقع عليه، من خلال الاعتراف بمسؤولية الشخص عما تسببه الأشياء التي هي تحت حراسته من أضرار الغير<sup>2</sup>. غير أنه يستطيع أن يدفع المسؤولية عنه، إذا أثبت أنه لم يكن متعديا ولا مقصرا في السيطرة على الشيء الخطر<sup>3</sup>.

يمكن للمدعى عليه أن يبرئ نفسه من خلال إثبات أن الشيء كان له دور سلبي بحت في وقوع الضرر<sup>4</sup>، مما يعني أنه ينكر أي دور سببي فعال للشيء، ويترتب عن ذلك أنه يكبح أو يقاوم وجود المسؤولية في حد ذاتها التي تتبع أو تنشأ من فعل هذا الشيء<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> عاطف النقيب، المرجع السابق، ص 53.

<sup>2</sup> عدنان ابراهيم السرحان، نوري أحمد خاطر، المرجع السابق، ص 515.

<sup>3</sup> منذر الفضل، المرجع السابق، ص 49.

<sup>4</sup> CARBONNIER Jean, Droit civil, les biens, les obligations, volume II, 1<sup>re</sup> édition, puf quadrigue manuels, Paris, 2004, p.2354.

<sup>5</sup> JOURDAIN Patrice, Les principes de la responsabilité civile, 9<sup>e</sup> édition, Dalloz édition, Paris Cedex 14 2014, p.95.

من الضروري أن يتدخل الشيء في إحداث الضرر، لأنه لو انعدم تدخله لانتفت إطلاقاً علاقة السببية بين الشيء والضرر<sup>1</sup>، وبالتالي لا تقوم المسؤولية عن فعل الشيء إلا إذا كان هذا الشيء سبباً للضرر، أي كان له الدور الفعال في التسبب به<sup>2</sup>. إن نشوء هذه المسؤولية مرتبط بوجود علاقة سببية بين الشيء والضرر الحاصل، بحيث يقع على الضحية إثبات تدخل الشيء، وبالتالي افتراض الدور النشط له<sup>3</sup>. وليس أي تدخل من الشيء في إحداث الضرر كافياً لتوفير علاقة سببية، بل يجب أن يكون هذا التدخل إيجابياً بحيث يكون الفعل المسبب لضرر متصلاً بداخله وتكوينه<sup>4</sup>. ولا تفترض الضرورة وجود اتصال مادي بين الشيء الذي سبب الضرر والشخص أو الممتلكات التي تضررت منه، فيفترض أن تدخل الشيء كان سبباً، في حصول الضرر<sup>5</sup>.

يكون القائم بالحراسة أو الرعاية هو المسؤول إذا لعب هذا الشيء دوراً فعالاً في حدوث الضرر، وعلى العكس من ذلك إذا لعب الشيء دوراً سلبياً، فإن الحارس يكون غير مسؤول، بحيث يتخذ من الدور السلبي للشيء سبباً في حد ذاته بغض النظر عن السبب الأجنبي يتبرأ به من المسؤولية، ونتيجة لذلك يفترض ضمناً أن الضحية هو المسؤول وأن الضرر ناتج عن خطأه، بما أن الشيء كان له دور سلبي فقط<sup>6</sup>. وعليه يمكن القضاء على افتراض السببية إذا تمكن لحارس الشيء من إثبات أن هذا الشيء قد كان له فقط دور سلبي وبالتالي لا يتحمل الحارس أي مسؤولية<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> ناصر محمد عبد الله سلطان، المرجع السابق، ص 64؛ عاطف النقيب، المرجع السابق، ص 139.

<sup>2</sup> عاطف النقيب، المرجع السابق، ص 145.

<sup>3</sup> JOURDAIN Patrice, Op.cit, p.89.

<sup>4</sup> ناصر محمد عبد الله سلطان، المرجع السابق، ص 65؛ عصام أحمد البيهجي، المرجع السابق، ص 215.

<sup>5</sup> CARBONNIER Jean, Op.cit, p.2355.

<sup>6</sup> LE TOURNEAU Philippe, La responsabilité civil, 1<sup>er</sup> édition, Presses Universitaires de France, Paris, 2003, p.117.

<sup>7</sup> DELEBECQUE Philippe, PANSIER Frédéric-Jérôme, Droit des obligations, éditions Litec, Paris, 2001, p108.

بذلك؛ يستلزم في المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تلحق الغير بفعل البضائع الخطرة، أن تكون هذه الأخيرة قد تدخلت في إحداث الضرر، وهذا الشرط ضروري، ولا يكفي التدخل وحده لإقامة الرابطة السببية الواجبة بينها وبين الضرر الذي لحق بالغير، إذ ينبغي أن يكون تدخلها فاعلا في إحداث الضرر أو التسبب به، أي أن يكون لها دور سببي في إحداثه.

إن كان للبضائع الخطرة دور سلبي أو كان دورها تافها في إحداث الضرر، فإن علاقة السببية لا تتوافر، وبالتالي تستبعد مسؤولية ناقلها الذي يعتبر حارس لها طيلة فترة النقل وإلى غاية وصولها إلى وجهتها المقصودة، وعليه يمكن أن يتصل من المسؤولية بإثبات أنه كان للبضائع الخطرة دور السلبي في إنشاء الضرر.

## المبحث الثاني

### الأسباب الخاصة التي يتمسك بها الناقل لمواجهة الدعوى المرفوعة

#### ضده من طرف الشاحن

تقوم مسؤولية الناقل البحري في حال لحق البضائع هلاك أو تلف أو تأخر وصولها إلى الوجهة المقصودة، ولا يعني ذلك أن الشاحن سيبقى في منأى عن المسؤولية، وأن الناقل سيبقى مسؤولاً في كل الأوضاع، بل إن الشاحن سيتحمل تبعه أخطائه وإهماله، وهذا ما اجتمعت عليه جل المعاهدات البحرية في هذا الميدان؛ وإن اختلفت في صياغة مضمونها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> فلا يسأل الناقل البحري عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن كل عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله، هذا ما قضت به أحكام قواعد معاهدة لاهاي؛ راجع في ذلك Article 4/2/i convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit ;

تقابلها في التشريع الجزائري نص الفقرة (ج) من المادة 803 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر. كما ورد نص آخر في قواعد لاهاي يعني الشاحن من المسؤولية عن الخسارة أو الضرر الذي يتكبده الناقل أو السفينة الناشئ أو الناتج عن أي سبب مهما كان، دون خطأ أو إهمال من الشاحن أو وكلائه أو تابعيه، بمفهوم عكسي فإن كل خسارة أو ضرر يلحق بالناقل البحري أو السفينة، يرجع إلى خطأ أو إهمال من الشاحن أو وكلائه أو مستخدميهم، ما يترتب عنه براءة الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن الخسارة أو الضرر؛ راجع في ذلك: Article 4/3 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit ;

تقابلها نص المادة 12 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ المادة 1/30 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر. كما نجد أن قواعد روتردام تعفى الناقل من كامل أو جزء من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا أثبت بدلاً من إثبات عدم ارتكابه الخطأ، أنه قد أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي، مسؤولاً عن أفعاله؛ راجع في ذلك طبقاً لنص المادة 3/17 ح من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر.

ويوجد نص آخر في قواعد روتردام يحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر، إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية، وهنا يقع على الناقل عبء إثبات خطأ أو إهمال الشاحن الذي تسبب في الضرر؛ راجع في ذلك نص المادة 1/30 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر.

مما لا شك فيه أن عدم تنفيذ الشاحن لواجباته المتعلقة بالبضائع المراد نقلها، يعد من أهم الدفوع التي يبديها الناقل البحري لدحض إدعاء الشاحن؛ وهي مختلفة باختلاف واجباته هذا الأخير، وهي تشترك في أنها ترجع إلى أساس واحد يتمثل في قيام مسؤولية الشاحن المهمل لواجباته التي تولت القوانين تنظيمها (المطلب الأول).

قد تتدخل أسباب أو ظروف أخرى في حدوث الضرر أو الخسارة التي تصيب البضائع، وتكون خارجة عن ارادة الناقل الذي أشرف على عملية نقلها، وبدون ارتكاب أدنى خطأ من قبل شاحنها، وهذا ما يوسع من دائرة الدفوع التي يستفيد منها الناقل في إبعاد المسؤولية عنه (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### قيام مسؤولية الشاحن المهمل لواجباته المتعلقة بالبضائع الخطرة

تتعدد الأخطاء التي تستتبع مسؤولية شاحن البضائع الخطرة؛ ومن أكثر الأخطاء شيوعاً وأخطرها، والتي يمكن أن يقع فيها، هو عدم وفائه بواجب الإعلام عن طبيعتها الخطرة في الوقت المناسب، مما يرتب انتقال عبء المسؤولية إلى عاتقه، وذلك من شأنه تحرير الناقل البحري من كامل المسؤولية، وبدون أي حق للشاحن في المطالبة بتعويض عن الأضرار والخسائر الناتجة؛ فهذا يعد بمثابة عقوبة له (الفرع الأول).

تظهر مسؤولية الشاحن كما هو معروف، أيضاً عندما يفشل في تجهيزه بضائعه، بالطريقة التي تتلاءم مع المخاطر التي تكتنفها؛ وهذا الفشل يعد بمثابة خطأ من جانبه يعطي الحق للناقل البحري في إبعاد المسؤولية من مسلكه، عن كل الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع؛ والتي لا يكون له يد فيها (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: إخلال الشاحن بواجب الإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة

تتجلى مظاهر الخطأ التي يمكن أن تنسب إلى شاحن البضائع الخطرة؛ غالباً في عدم تقديمه للإخطار عن الطبيعة الخطرة للبضاعة أو قابليتها للالتهاب أو الانفجار أو تقديمه غير دقيق أو متأخر (أولاً)؛ كما قد يتجسد خطأه في قيامه بتحريف طبيعة البضاعة. مما يترتب عليه أن الناقل البحري سوف لن يكون مسؤولاً عن خسارة أو ضرر ناشئ، وبذلك يجعل من الشاحن مسؤولاً مسؤولية مشددة وصارمة عن هذه الأخطاء التي لا تغتفر، وذلك لتداعياتها التي ستكون جسيمة (ثانياً).

### أولاً: عدم إخطار الناقل بالطبيعة الخطرة للبضاعة وعدم تحذيره إلى ما تتطلبه

#### البضاعة من معاملة خاصة عند شحنها

تقتضي البضاعة في بعض الأحيان لسبب أو لآخر معاملة خاصة في رصها أو تخزينها أو نقلها، تختلف عن مثيلاتها من البضائع الأخرى، ومن المؤكد في هذه الحالة أن عدم قيام الشاحن بلفت انتباه الناقل إلى ما تقتضيه هذه البضاعة من معاملة خاصة في رصها أو تخزينها، يعد خطأً من جانبه يسمح للناقل البحري بالتخلص من المسؤولية عن الضرر الناجم عن ذلك<sup>1</sup>.

يترتب على إخلال الشاحن لواجب الإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضائع، عدم ممارسة الناقل البحري لواجباته وفقاً لما تتطلبه العناية اللازمة التي تتوافق مع خطورة البضائع؛ فهو سيعاملها معاملة البضائع العادية لجهله بصفاتها الخطرة والضرارة والملوثة، ومما يؤدي إلى وقوع حوادث عديدة، يرجع سببها إلى قلة معرفته بصفات هذه البضائع عند نقلها، سواء أثناء الرحلة البحرية، أو عند القيام بعمليات المناولة المينائية؛ وهذا الذي يستدعي مُسألة الشاحن عن الأضرار والخسائر الناتجة.

<sup>1</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 333.

منحت القواعد الدولية للناقل البحري فرصة دحض المسؤولية عنه في حال نشوء الضرر عن إخلال الشاحن بواجبه بالإعلام أو الإخطار الناقل البحري بالطبيعة الخطرة للبضائع؛ وإن اختلفت في صياغتها أو مضمونها في خصوص تنظيم هذا الدفع، إلا أنها اعتبرت أن عدم إعلام أو إخطار أو تبليغ الشاحن للناقل بخطورة البضاعة<sup>1</sup>، بمثابة خطأ من جانب الشاحن يرتب عليه المسؤولية.

أشارت قواعد لاهاي في نص الفقرة السادسة من المادة الرابعة إلى أن البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة، والتي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل يسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها، يجوز في أي وقت قبل تفريغها، إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض، ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن الأضرار والمصاريف الناشئة والنتيجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة. وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو شحناتها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارة البحرية عند الاقتضاء<sup>2</sup>.

يمكن تجزئة مضمون الفقرة السادسة من المادة الرابعة من قواعد لاهاي إلى حكمين؛ بحيث أن الحكم الأول يقر بمسؤولية الشاحن في الحالة التي يتم تحميل

<sup>1</sup> مما تجدر الإشارة إليه هو أنه يجب التبليغ عن البضائع المنقولة بحراً غير المصرح بأنها خطيرة، من طرف كل شخص كان على علم بذلك للسلطة المينائية، راجع في ذلك نص المادة 48 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>2</sup> Article 4/6 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit ;

تقابلها في التشريع البحري الجزائري نص المادة 778 من امر رقم 76-80، السالف الذكر؛ وفي قانون التجارة البحري السوري نص المادة 223 من قانون رقم 46 لسنة 2006، السالف الذكر؛ وفي قانون التجارة البحري المصري نص المادة 209 من قانون رقم 8 لسنة 1948، السالف الذكر.

بضائع قابلة للالتهاب أو الانفجار أو خطرة على متن السفينة، وبدون علم وقبول من طرف الناقل البحري على نقل هذا النوع من البضائع.

استبعد الحكم الثاني المسؤولية عن الشاحن، إذا شكلت هذه البضائع خطراً على السفينة وحمولتها، وذلك في حال موافقة الناقل على نقلها، وهو على علم كافي بطبيعتها الخطرة، ففي مثل هذه الحالة لا يكون الشاحن مسؤولاً عن الضرر، وإنما يكون ملزم بدفع النفقات المتعلقة بالخسارة البحرية عند الاقتضاء.

يكون الناقل البحري في منأى عن المسؤولية القانونية، إذا كان جهلاً للطبيعة الخطرة للبضاعة التي وافق على نقلها، وهذا الدفع لم يرد ذكره بصفة صريحة وإنما ورد بصفة ضمنية في أحكام قواعد لاهاي، كما منحت له الحرية الكاملة في الاختيار بين إعدام البضاعة أو إنزالها من السفينة أو إزالة خطورتها حتى يتمكن من تجنب الضرر الصادر منها، أي يمكنه تحويل الشحنة لشحنة غير ضارة، وفقاً للطريقة المناسبة ووفقاً لما تتطلبه الظروف المحيطة وبدون مسؤولية<sup>1</sup>.

في حين إذا كانت الظروف المحيطة لا تقتضي إعدام البضاعة وإنما مجرد إزالة خطورتها، فإنه يحق للشاحن مطالبة الناقل فيما لو كان قد أعدم البضاعة، بتعويضه عن الفرق ما بين الضرر الذي تعرض له نتيجة إعدام البضاعة والضرر الذي كان يمكن أن يتعرض له فيما لو كان الناقل قد اقتصر فقط إزالة خطورتها<sup>2</sup>.

جعل حكم قواعد لاهاي من مسؤولية الشاحن عن الكشف والإعلام حول الخصائص الخطرة للبضاعة، وإعطاء الناقل البحري إخطار بذلك؛ مسؤولية مشددة، ومن ثم فإن الشاحن سيكون مسؤولاً عن كل الأضرار والمصاريف المباشرة وغير المباشرة الناشئة عن شحن البضاعة ذات الصفة الخطرة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Voir : Article 4/6 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit ;

<sup>2</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص331.

<sup>3</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص136.

في حين اعتبرت قواعد هامبورغ هي الأخرى، أن عدم إخطار الناقل أو الناقل الفعلي بالصفة الخطرة للبضائع سببا لقيام مسؤولية شاحنها، فعلى هذا الأخير عند تسليمه البضائع الخطرة إلى الناقل أو الناقل الفعلي، إخطاره بالصفة الخطرة للبضاعة، وإذا اقتضى الأمر بالاحتياطات الواجب اتخاذها، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي يعلم بوسيلة أخرى بالصفة الخطرة للبضائع، فإنه يسأل الشاحن في مواجهة الناقل أو الناقل الفعلي، عن كل خسارة تنتج عن شحن هذه البضائع. ويجوز له في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها، وذلك حسبما تقتضيه ظروف الحال وبدون دفع أي تعويض<sup>1</sup>.

تطرقت قواعد روتردام أيضا للحالة التي تقوم فيها مسؤولية شاحن البضائع الخطرة، وقد جاء فيها أنه: "عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، يتوجب على الشاحن إبلاغ الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل، وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة"<sup>2</sup>.

في هذا الصدد نجد أن قواعد روتردام قد تضمنت حكماً آخر يتعلق بواجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات غير المتاحة للناقل البحري من مصدر آخر في الوقت المناسب، وإلى جانب تزويده بالمعلومات الضرورية، أن ينبهه ويقدم له التحذيرات بشأن البضاعة والاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 2/13 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 32/أ من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 29 من نفس الاتفاقية.

أعطت قواعد روتردام للناقل البحري أيضا الحق في رفض تسلّم البضائع أو تحميلها، إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل، كما يجوز له أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تلاف البضائع أو إبطال أذاها<sup>1</sup>.

يعد الشاحن مسؤولاً بصرف النظر أنه ملزم بأن يقوم بنقلها إلى المكان المقصود وتسليمها إلى المرسل إليه<sup>2</sup>، وألزمته بتسليمها وتحميلها ومناولتها وتستيفها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية طيلة مدة مسؤوليته<sup>3</sup>.

بناءً على ما تقدم؛ يتبين أن واجب الشاحن بالإخطار أو الإعلام عن البضائع الخطرة أو التي من المحتمل أن تصبح خطيرة؛ هو واجب مشدد، فمتى تم الإخلال بهذا الواجب كان الشاحن مسؤولاً أمام الناقل عن الفقد أو التلف أو التأخير، بغض النظر عن علمه أو عدم علمه بالطبيعة الخطرة للبضائع<sup>4</sup>.

بالتالي؛ تعد المسؤولية المفروضة على الشاحن تجاه الناقل البحري مسؤولية صارمة ومطلقة، حتى أنها لا تأخذ بعين الاعتبار مسألة علمه بالطبيعة الخطرة

<sup>1</sup> مما تجدر الإشارة إليه هو أن قواعد لاهاي قد قصرت حق الناقل البحري في التصرف بالبضائع الخطرة متى هدّدت سلامة السفينة الحاملة لهذه البضائع أو سلامة البضائع الأخرى المحملة معها على متن نفس السفينة، ولم تتطرق لاحتمالية أُلحاق الضرر بالأرواح أو البيئة، على خلاف قواعد روتردام التي وسعت نطاق الضرر الذي يمكن أن يحدث بفعل البضائع الخطرة المنقولة بحراً؛ راجع في ذلك:

– المادة 15 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر؛

- Article 4/6 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit .

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 13 من نفس الاتفاقية.

<sup>4</sup> BAATZ Yvonne, DEBATTISTA Charles, LORENZON Filippo, SERDY Andrew, STANILAND Hilton, TSIMPLIS Michael, Op.cit, p.93.

لبضائعه<sup>1</sup>، وبغض النظر عن الخطأ أو الإهمال من جانب الناقل، يمكن لهذا الأخير أن يعتمد إما على المسؤولية القائمة على الخطأ أو المسؤولية الصارمة عند محاولة جعل الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تسببها البضائع الخطرة في هذه الحالة<sup>2</sup>.

جاءت أحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتعويض الأضرار الناشئة عن نقل المواد الخطرة أو الضارة HNS<sup>3</sup>، مخالفة بعض الشيء لما تضمنته أحكام القواعد الدولية المذكورة أعلاه، عندما تطرقت لهذا الوسيلة التي يدفع بها المالك المسؤولية عنه، متى كان جاهلاً بالصفة الخطرة للبضائع التي شحنت على متن سفينته.

اشتراطت الاتفاقية الدولية HNS إثبات مالك السفينة لفشل الشاحن في تقديم المعلومات التي تتعلق بالمواد الخطرة وذات الطبيعة الضارة للمادة المشحونة، وأن يتسبب ذلك في حدوث ضرر كلي أو جزئي أو إلى عدم الحصول المالك على التأمين

<sup>1</sup> في هذا السياق نشير إلى قضية التي يعتبر فيها مالك سفينة هو المدعي، و المدعى عليه هو شاحن البضائع التي تسبب في تعبئة مادة أكالة في براميل، وقد تم تسليمها للمدعي، على شكل براميل من مسحوق التبييض (مادة كلوريد الجير)، ليتم حملها على متن السفينة، مع العلم أن كلوريد الجير مادة مسببة للتآكل وتطلق أبخرة، يمكن أن تلحق الضرر بشحنات أخرى إذا تسربت، وعليه تم شحن هذه الحمولة دون علم مالك السفينة بطبيعتها الخطرة، بالإضافة إلى أنها كانت معبأة بشكل غير صحيح، لدرجة أن المحتويات المسببة للتآكل تسربت وانفجرت، ودمرت الشحنة، بحيث تسبب في أذى لشحنات أخرى، وعليه قدم الشاحن دفع بعدم علمه بالطبيعة الخطرة للشحنة، وأنه قد اشترى البضاعة معبأة من طرف أشخاص آخرين، كما زعم أنه لا يوجد إهمال من طرفه، ولكن كان هذا الدفع معيباً، لأنه عندما يتعهد أصحاب السفن باستلام البضاعة ونقلها بأمان وتسليمها، فلا بد في مقابل أن يتعهد الشاحنون بتقديم إشعار صريح بأنها ذات طبيعة خطيرة، لأنه لا يتوقع أنهم يعرفوها أنها ذات طبيعة خطيرة دون هذا التصريح؛ للمزيد من التفصيل؛ أنظر:

Case N°(1856) 6 E. & B. 470, Court of the Queen's Bench, judgment date 01 january 1856, posteded in Lexjustis Your World of Legal Intelligence, United Kingdom ; <https://vlex.co.uk/vid/brass-and-stanes-v-806415433>; consulted on June 02, 2023.

<sup>2</sup> MELTEM DENZ, Transport of hazardous and noxious goods by sea The IMDG Code, Op.cit, p103.

<sup>3</sup> Voir l'article 7/2/D International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.

المناسب، ولكن بشرط أن لا يكون المالك أو موظفيه أو وكلاؤه على علم بالطبيعة الخطرة والضارة للمواد المشحونة<sup>1</sup>.

لأن قيام الشاحن بواجبه على أكمل وجه من شأنه أن يحول بين الناقل والتذرع بعدم لفت الشاحن انتباهه لما تقتضيه البضاعة من معاملة خاصة في رصها أو تخزينها، إذ أن معرفة الناقل بذلك تعد في هذه الحالة خطأ من جانبه يستغرق خطأ الشاحن، ومن ثم تحول بينه وبين التخلص من المسؤولية<sup>2</sup>.

ميزت الاتفاقية الدولية HNS بين الأسباب التي يرجع فيها فشل الناقل في رعاية بالبضائع بالشكل الصحيح إلى نقص المعلومات التي ينبغي أن يقدمها الشاحن بخصوص طبيعة هذه البضائع، وبين الأسباب التي يكون فيها الفشل بغض النظر عن النقص في هذه المعلومات<sup>3</sup>، فإذا كان الضرر ناتجاً عن إخلال الناقل لواجب من الواجبات التي تنظمها القوانين والتي يحكمها عقد النقل البحري، مستقل عن عدم وجود المعلومات، فإن الناقل أما هذا الوضع لا يستطيع المطالبة بالتعويض من الشاحن.

أما إذا كان الناقل جاهلاً للطبيعة الخطرة، وكان ذلك هو سبب إخفاقه في التصرف بشكل صحيح والحذر الذي تتطلبه البضاعة من معاملة خاصة عند شحنها،

<sup>1</sup> في هذا الصدد نجد أن التشريع الانجليزي قد أعطى المدعى عليه حق الدفاع بهذا الدفع، وذلك لأنه قد فرض على شاحن البضائع الخطرة أو الملوثة البحرية، أن يقدم إخطاراً، ولا بد من أن يكون هذا الإخطار كتابياً يحدد فيه طبيعة البضاعة، وإذا فشل في تزويد الناقل أو المالك بهذه المعلومات فإنه يعتبر مخطئاً (مذنبا)؛ أنظر في ذلك:

Article 21 /1 and 2/a, 1997 No. 2367, The Merchant Shipping (Dangerous Goods and Marine Pollutants) Regulations 1997, 24th September 1997, in :

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1997/2367/regulation/21/made>

وعليه يمكن للمالك دفع المسؤولية عنه بإثبات أنه لم يكن يعرف، وليس لديه أي سبب في أن يشتهه في أنها

Article.24/2/B, 1997 No. 2367, Ibid .

بضائع خطرة أو ملوثة بحرية؛ راجع في ذلك:

<sup>2</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص333.

<sup>3</sup> ÖGÜNÇ Esra, « The carriage of dangerous goods by sea Under the Hague rules, the Hague-Visby rules, the Hamburg rules and the Rotterdam rules », Yühfd, Vol XIX, N°2, 2022, p.859.

أي أنه يتوجب وجود علاقة سببية بين خرق الشاحن للالتزامه بالإعلام عن الطبيعة الخطرة والضرر الواقع. عندئذ يمكن للناقل المطالبة بالتعويض، بمعنى أنه إذا كان الضرر بسبب خرق الناقل لأحد التزاماته التي تعتمد على علمه بالطبيعة الخطرة والضارة لهذه البضائع، ترتبت المسؤولية في ذمة الشاحن<sup>1</sup>.

توجد التطبيقات القضائية عديدة في خصوص هذه المسألة، والتي اشترطت أن وجود هذه الرابطة السببية لقيام مسؤولية الشاحن، فلم تمكن الناقل الذي كان على علم بالطبيعة الخطرة، من التنصل من المسؤولية، وفرضت عليه بذل العناية اللازمة أثناء عملية المناولة المانائية وأثناء نقلها، وأن عدم بذله لهذه العناية هو سبب وقوع الأضرار، وهو الذي يُرتب عليه المسؤولية التي تنشأ بسبب إهماله<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> ÖGÜNÇ Esra, Op.cit p.859

<sup>2</sup> كما هو الأمر في الحادثة التي وقعت في الولايات المتحدة الأمريكية، والتي ترجع إلى إهمال الناقل، عند قيامه بعملية تخزين البضائع، بطريقة أدت إلى الإضرار بالبضائع الأخرى المنقولة على متن نفس السفينة إلى جانب البضاعة الخطرة، مع أن الناقل كان على دراية ومعرفة تامة بالخطر الصادر من البضائع، إلا أنه لم يمارس العناية الواجبة لتجنب وقوع ضررها، وفي هذا الشأن قررت المحكمة في قضية أولس، أن الناقل قد قام برص البضائع بشكل غير لائق، ألحق الضرر بشحنة الخطرة، وبالبضائع الأخرى بسبب تخزين لشحنة الجلسرين، والتي وصفتها المحكمة بأنها من البضائع الخطرة، وخاصة أنها كانت عرضة للتسرب بسبب هشاشة الطرود، فقد وجدت المحكمة أن الرص كان بطريقة غير لائقة، لأنه بدل من تخزين شحنة الجلسرين في أسفل السفينة، تم تخزينها فوق البضائع الجافة؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

Robert force, op.cit, p.549.

من القضايا الأخرى التي تؤكد تخفيف من عبء المسؤولية على الشاحن في هذا الشأن، القضية التي وقعت في سنة 1990 Athanasia Comminos، والتي وافق فيها الناقل على نقله لشحنة من الفحم ذات المخاطر المعروفة على حسب ما صرح به من طرف الشاحن، وأثناء الرحلة تبين له أن الشحنة ذات مخاطر عالية، وأنها على خلاف حمولات الفحم الاعتيادية، وأنها تحوي على نسبة عالية من غاز الميثان، وهو ما أدى إلى الانفجار، وهذا ما دفع به الناقل أمام المختصة بالنظر في الدعواه، والتي رفعها ضد الشاحن، الذي اتهمه بالإخلال بواجب الإعلام عن الخطورة التي تكتنف البضائع، وذلك لأن هذا النوع من البضائع يتطلب إخطار من نوع خاص، ولكن ارتثت المحكمة ذات الاختصاص رد دعوى الناقل المتعلقة بطلب التعويض عن الخسائر، باعتبار أن الانفجار يعود سببه الرئيسي لإهماله بقواعد السلامة الواجب اتخاذها في مثل هذا الموقف، ولا يعود السبب إلى إخلال بواجب الإعلام من طرف الشاحن، الذي برئ من المسؤولية في هذه القضية؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

TODD Paul, Op.cit, p.79.

يثور الإشكال في الحالة التي تكون فيها البضاعة غير مصنفة أو غير مدرجة في القوانين والمدونات الدولية، التي استند عليها الأنظمة الداخلية في تحديد صنف الحمولات الخطرة<sup>1</sup>، بحيث أنه توجد بعض البضائع وإن كانت في ظاهرها غير خطيرة، ولكنها قد تحتوي على نسبة من الخطورة ولو كانت ضئيلة، أو يحتمل أن تصبح خطرة بسبب الظروف المحيطة بعملية نقلها أو تخزينها. وهذه الحالة لم تشر لها أغلب القوانين الداخلية محل الدراسة، وفي مثل هذا الوضع، هل يمكن اعتبار أن الشاحن هذه البضاعة محل بواجبه بالإعلام أم لا؟ بمعنى من يتحمل المسؤولية عن الأضرار الناشئة في هذه الحالة، هل هو شاحن البضاعة الخطرة أم ناقلها؟.

في هذا السياق نشير إلى أنه في سبتمبر سنة 1999، وقعت الحادثة في مخزن ميناء بالجاساري **Paljassaare**، وهو ميناء شحن صغير يقع على بعد بضعة كيلومترات شمال غرب وسط مدينة تالين (**Tallinn**) عاصمة استونيا (**Capitale de l'Estonie**)، بحيث أنه قد اشتعلت كمية كبيرة من الكاكاو، وقد استغرقت عملية إطفاء الحريق عدة أيام، وذلك لأن الكاكاو ليس مذكورة بشكل مباشر في القانون الدولي للبضائع الخطرة، إلا أنه يحتوي على 10% من الزيت التي تنتمي إلى صنف 2.4، وهذا الصنف الخطر يتطلب اتخاذ تدابير خاصة، مثل التهوية الجيدة، والتحكم في درجة الحرارة، وفي هذه القضية قد تم انتهاك قواعد السلامة لجهل الناقل البحري بخصائص هذه البضاعة التي لا يبدو أنها خطيرة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> على سبيل المثال نجد أن المشرع الجزائري قد استند عند تحديد صنف الحمولات الخطرة، على القانون الدولي للبضائع الخطرة **IMDG**، والقانون الدولي للحمولات الصلبة السائبة **IMSBC**، الملحق الأول والثاني من اتفاقية ماربول 78/73، المدونة الدولية للقواعد المتعلقة ببناء وتجهيز السفن الناقلة للغازات المميعة السائبة **IGC**؛ راجع في ذلك حكم الفقرة الثامنة عشر من المادة الرابعة من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>2</sup> في خصوص هذه المسألة نذكر حادثة أخرى، والتي وقعت أيضا في استونيا، وفي نفس السنة، بحيث أبحرت باخرة من مدينة تالين (**Tallinn**) إلى مدينة هلسنكي (**Helsinki**) عاصمة فنلندا (**Capitale de la Finlande**)، وهي تحمل بضائع غير مصرح بأنها خطيرة، وقد استند الناقل في دفعه للمسؤولية عنه، أنه لم يتم تصنيفها وفقا لقواعد

تعد طبيعة مسؤولية الشاحن تجاه الناقل الناجمة عن نقل البضائع الخطرة بحراً، من المواضيع الصعبة والحساسة التي كانت محل جدال واختلاف قديماً وحديثاً، فقد كانت مسؤولية الشاحن في القانون العام البريطاني محل نزاع لسنوات عديدة؛ وقد فضل مجلس اللوردات البريطاني الرأي القائل بأن الشاحن يعتبر مسؤولاً حتى لو كان جاهلاً بحقيقة أن البضائع ذات خواص خطيرة، أي أنها مسؤولية صارمة ومشددة، في حين ذهب رأي الأقلية إلى أنه لا يوجد أساس مرضٍ لإسناد المسؤولية إلى الشاحن البريء منها<sup>1</sup>.

لقد قد ذهب القضاء البريطاني في عدة قضايا إلى التأكيد على المسؤولية المشددة الملقاة على الشاحن، ومن بين القرارات القضائية الصادرة حول ذلك؛ القرار الصادر في قضية **the Giannis NK** لسنة 1998، التي تتلخص وقائعها في أنه قد تم شحن حمولات مختلفة على متن السفينة من بينها حبيبات القمح الأبيض وشحنة من حبيبات الجوز في ميناء داكار عاصمة دولة السنغال، وقد تم لاحقاً اكتشاف وجود نوع من الخنافس في شحنة حبيبات الجوز، بحيث أن هذه الشحنة كانت ملوثة وموبوءة بخنفساء الخابرا التي ثبت أنها تتغذى وتتكاثر على منتجات الحبوب، فهي قادرة على ترك الحبوب فارغة لا تصلح للاستهلاك، وعلى اثر ذلك تم منع تفرغها من السفينة في جمهورية الدومينيكان، وطُلب من الناقل أن يقوم بإغراق حمولة السفينة كلها في البحر فلم يكن له أي خيار بديل، بعدما حاولوا تبخير وتنظيف السفينة في ميناء **"San Hnau Puerto"**، وذلك استغرق مدة زمنية طويلة<sup>2</sup>.

---

=القانون الدولي للبضائع الخطرة IMDG، وترتب على هذا عدم إتباع قواعد الفصل بينها عند تخزين أو شحن أو تستيف، فلم يتم ترك مسافة الأمان الضرورية، والتي تقدر بأكثر من 3 أمتار داخل المقطورة، وبذلك تم انتهاك قواعد السلامة؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

TARMO ots, Op.cit, p.66.

<sup>1</sup> ROGERS Anthony, CHUAH Jason and DOCKRAY Martin, Op.cit, p.119.

<sup>2</sup> Ibid.

أقام الناقل البحري دعوى قضائية ضد الشاحن مطالباً بالتعويض عن التأخير، كما طالبه ملاك الحمولات الأخرى التي كانت مشحونة على متن السفينة ذاتها بالتعويض عن الضرر الذي لحقهم، وقد رأى مجلس اللوردات في هذه القضية أنه يحق للمالك الحصول على تعويض من الشاحن، وقد دعم مجلس اللوردات قراره القاضي بالمسؤولية الصارمة استناداً لإحكام قواعد لاهاي بموجب حكم المادة الرابعة الفقرة السادسة، على أساس أنه قد تم شحن بضائع ذات طابع خطر، ولم يتم إعلام المالك وإخطاره عنها، بحيث تسببت في ضرر للسفينة وحمولتها وتأخير وصولها إلى وجهتها المقصودة<sup>1</sup>.

برر مجلس اللوردات البريطاني قراره بأن البضائع قد تصبح خطرة وإن لم تكن الخطورة ترجع إلى طبيعتها، بسبب كونها غير مطابقة للمواصفات التي صرح بها الشاحن، كما أن قواعد لاهاي لم تتضمن تعريفاً للبضائع الخطرة<sup>2</sup>، وعليه أقر بمسؤولية الشاحن بموجب الفقرة السادسة من المادة الرابعة من قواعد لاهاي<sup>3</sup>.

فسر مجلس اللوردات تعريف البضائع الخطرة في الفقرة السادسة من نص المادة الرابعة من قواعد لاهاي في قضية "Giannis NK" على نطاق واسع، بحيث قرر أن تطبيق هذه المادة لم يكن فقط يقتصر على البضائع القابلة للاشتعال أو المتفجرة، فقد اعتبر مجلس اللوردات الشحنة الموبوءة بخنفساء خابراً؛ أنها شحنة خطرة، وأنها قد ألحقت ضرر غير مباشر بالشحنات الأخرى المجاورة لها، فقد تسببت في تلف البضائع الأخرى، ولهذا تم تطبيق النظام الخاص بالبضائع الخطرة في هذه القضية، والذي يتطلب الصرامة في واجب الإعلام

<sup>1</sup> ROGERS Anthony, CHUAH Jason and DOCKRAY Martin, Op.cit, p.119.

<sup>2</sup> BAATZ Yvonne, DEBATTISTA Charles, LORENZON Filippo, SERDY Andrew, STANILAND Hilton, TSIMPLIS Michael, The Rotterdam rules : a practical annotation, Informa, London, 2009, p.91.

<sup>3</sup> KACI Arun, The law of carriage of goods by sea, Spriger, Singapore, 2021, p.367.

عن الطبيعة والخصائص الخطرة للبضائع، والذي هو واجب مفروض على الشاحن، كما تم تقرير منع دخول هذا النوع من البضائع إلى جمهورية الدومينيكان والولايات المتحدة<sup>1</sup>.

لقد أثار مفهوم الشيء الخطير الجدل والاختلاف بين فقهاء القانون كما سبق وأن أسلفنا، فمنهم<sup>2</sup> من اعتبر الأشياء خطرة بطبيعتها، وأن صفة الخطورة متلازمة معها، فتكتسب هذه الخطورة بحكم تكوينها أو تركيبها، ولكن هذا المفهوم ضيق؛ فهو يشير فقط إلى طبيعتها وخصائصها الذاتية (الفيزيائية والكيميائية).

في حين اعتبر البعض آخر<sup>3</sup> أن الأشياء قد تكون خطرة إما بطبيعتها، وإما أنها تستمد خطورتها من الظروف والملابسات التي ترافقها وتحيط بها، بغض النظر عن طبيعتها، فيمكن أن تصبح خطرة إذا كانت في وضع أو في حالة تسمح بأن تحدث ضرر.

تأسيساً على الاختلاف والتباين في المواقف التي تعرض له مفهوم الأشياء الخطرة، وجب أن يكون للبضائع الخطرة مفهوم ضيق، وآخر شامل ومطلق؛ بحيث يشمل المفهوم الضيق البضائع الخطرة بطبيعتها، التي تتبع منها الخطورة، فإن مثل هذه البضائع تحمل في ذاتها بواعث الخطر، وتندرج تحت هذا المفهوم أصناف متعددة

<sup>1</sup> ÖGÜNÇ Esra, Op.cit, pp. 826 et 827.

<sup>2</sup> نذكر منهم سليمان مرقس، المرجع السابق، ص1060؛ محمد لبيب شنب، المرجع السابق، ص79.

<sup>3</sup> نذكر منهم عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج1، مج2، المرجع السابق، صص1237 و1238.

من الأشياء والمواد الخطرة التي لا تعد ولا تحصى، مثل المواد القابلة للاشتعال أو الانفجار<sup>1</sup> أو المواد السامة<sup>2</sup>.

رغم أن المفهوم الضيق قد حصر نطاق البضائع الخطرة في البضائع التي تكون صفة الخطورة ملازمة لها، إلا أنه يمكن توسيع هذا المفهوم، فإلى جانب طبيعتها أو تركيبها أو تكوينها الخطر، يمكن لها أن تكتسب صفة الخطورة بحكم الظروف والأحوال المحيطة بها، فإن العوامل الخارجية هي التي قد تساهم في إظهار تلك الخطورة أثناء القيام بعملية نقلها<sup>3</sup>.

في هذا الصدد فسرت بعض المحاكم مفهوم البضائع الخطرة على نطاق واسع<sup>4</sup>؛ بحيث نجد أن القضاء البريطاني قد أدرج حالات أخرى ترجع فيها خطورة البضائع إلى الظروف المحيطة بها، والتي تصاحب عملية نقلها، حيث أن خطورة البضائع لا ترجع

<sup>1</sup> على سبيل المثال الألعاب النارية، التي يتم نقلها عن طريق البحر، بما يقارب 8000 حاوية كل عام في أوروبا، وتمثل نسبة 30% من النقل العالمي البحري لها، وقد كانت سببا في بعض الحوادث نذكر منها الحادثة التي وقعت في عام 2006، بحيث تعرضت سفينة الحاويات **Hyundai Fortune** للانفجار، بالقرب من الساحل اليمني، وكان على متنها 7 حاويات من الألعاب النارية، ولقد استمر إخماد الحريق عدة أيام؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

BRANKA Ruddy, MARLAIR Guy, NEDELEC Brigitte, Risk analysis of fireworks transport in cargo container ships, International Symposium on Fireworks, Porto, Portugal, 2010, pp. 25 -28.

<sup>2</sup> على سبيل المثال غاز الكلورين الذي يعتبر مادة سامة تدمر خلايا الجسم، بحيث أن له تأثير على العين، الجلد والجهاز التنفسي، وشدة تأثيره ترجع إلى درجة تركيزه ومدته التعرض الشخص له، وقد تتطوي الأعراض على تهيج والتهاب الملتحمة، وتؤدي الحالات الشديدة إلى عيوب في القرنية، تهيج في الجلد، وقد يحدث في الحالات الأكثر خطورة حروق وتقرحات شديدة، وذمة الرئوية، ومتلازمة الضائقة التنفسية الحادة؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

ROBERT Jones, BRANDON Wills, and KANG Christopher, « Chlorine gas: an evolving hazardous material threat and unconventional weapon », Western Journal of Emergency Medicine, University of California, Irvine, Vol 11, N° 2, 2010, pp.152 et 153.

<sup>3</sup> على سبيل المثال نذكر مادة نترات الأمونيوم؛ التي تتميز بالاستقرار في ظل الظروف العادية والتي لا تعتبر مادة خطيرة، ولكن ثمة عوامل خارجية يمكن أن يتولد عنها الانفجار، مثل الحرارة المنبعثة من الحريق التي تؤدي إلى تسخين نترات الأمونيوم، وقد تم إحصاء ما يتراوح بين عشرين إلى ثلاثين انفجارًا كارثيًا، كانت نترات الأمونيوم ضالعةً فيه منذ ظهورها على الساحة في صورة مُنتج تجاري في عشرينيات القرن الماضي؛ للتفصيل أكثر، أنظر:

BUSHWIKS Sophie, How could the Beirut explosion happen? experts explain, Scientific American, on August 7, 2020 ;in: <https://www.scientificamerican.com/article/how-could-the-beirut-explosion-happen-experts-explain/>; consulted on February 6, 2022.

<sup>4</sup> STURLEY Michael F, FUJITA Tomotaka, VAN DER ZIEL Gertjan, The Rotterdam rules, the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Second edition, Thomson Reuters, London, 2020, p.205.

فقط إلى طبيعتها وخواصها الفيزيائية النابعة عن البضائع بذاتها، بل إن العوامل الخارجية تجعل منها بضاعة خطيرة، وتكسبها نفس درجات الخطورة التي ترجع إلى طبيعتها<sup>1</sup>.

من القضايا التي أكدت المفهوم الواسع للبضائع الخطرة في القضاء البريطاني؛ قضية « Sig Bergessen DY Co v Mobil Shipping, The Berge Sund 1993 »، بحيث أن القرار الصادر في هذه القضية اعتبر أن الخطورة قد تشمل أيضا الحالة التي تكون فيها عنابر السفينة ملوثة ببقايا الشحنة الخطرة السابقة، وإن مثل هذه الظروف قد تلحق أضراراً بليغة بالبضائع التي سوف يتم شحنها فيما بعد، وهذا يعني أن أي شحنة ستكون خطيرة في غياب التنظيف الفعال لعنابر السفينة<sup>2</sup>.

كما يمكن أن تكون البضائع خطيرة من الناحية القانونية في ظل ظروف معينة أو بالأحرى عندما تؤدي إلى تأخير السفينة أو احتجازها أو الإستيلاء عليها<sup>3</sup>؛ وهذه الحالات أيضا تدخل في نطاق المفهوم الواسع للبضائع الخطرة.

إن استبعاد البضائع التي تصبح الخطرة بمجرد تفاعلها مع العوامل الخارجية المحيط بها، يجعلنا أمام العديد من الحوادث الكارثية التي تلحق الأذى بالإنسان وممتلكاته وبيئته، لعدم توخي الحذر في مثل هذي الظروف، فمن الأصح أن تُعامل أحكام الاتفاقيات والقوانين محل الدراسة، هذه البضائع ذات الطابع الخطير وغير الظاهر، بنفس المعاملة التي تعامل بها البضائع الخطرة بطبيعتها، قصد الاحتراز والاحتياط منها، وهو ما يجنبنا الوقوع في الكثير من هذه الحوادث.

<sup>1</sup> GIRVIN Stephen, Carriage of goods by sea, second edition, Oxford University Press, New York, 2011, p.314.

<sup>2</sup> Ibid, p.315.

<sup>3</sup> RASAA Osama A, Dangerous goods carried by sea: is the current regime fit for purpose, An examination of the Carriage of the Goods by the Seas Convention and International Provisions in respect to the Carriage of Dangerous Goods, The United Nations-Nippon foundation fellowship programme, 2011 – 2012, division for ocean affairs and the law of the sea, office of legal affairs, the United Nations, New York, 2011, p.16.

تطرح مسألة البضائع المقصاة من قائمة البضائع الخطرة العديد من الإشكالات على الصعيد القانوني، بحيث أنها تثير الغموض حول الأضرار المترتبة عن هذا النوع من البضائع، فعلى رغم مما تكتنفه من مخاطر بالانسان وممتلكاته، ولا سيما التي تلحق بالبيئة البحرية، إلا أنه أمام هذا الوضع لا يصلح تطبيق الحكم القانوني الخاص بقيام مسؤولية الشاحن عن اخلاله لواجب الاعلام عن طبيعة الخطرة للبضائع، وبهذا لا يستفيد الناقل من حكمها لدرء المسؤولية عنه، وهذا الأمر يجعل العديد من شركات النقل تعزف عن مزاوله هذا النشاط.

فمن الأصح أن يشمل هذا الحكم حتى البضائع التي تتطوي على احتمالية الخطر، ليزول الغموض حول هذه المسألة، مثلما فعلت قواعد روتردام، التي تقر بالمفهوم الواسع للبضائع الخطرة، وهذا يتضح من خلال العبارة الواردة في بداية نص المادة 32 منها، والتي جاءت على النحو الآتي " عندما تكون البضائع أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة"<sup>1</sup>.

بذلك؛ تكون قواعد روتردام قد أنشأت مفهوماً جديداً للبضائع الخطرة، تسعى من خلاله إلى جعل نظامها الخاص بالبضائع الخطرة يغطي جميع الأحوال التي تحتل نشوء الخطر، بإتاحة أوسع نطاق للبضائع الخطرة، بحيث أن مضمون هذا النص يوسع في عدد وأنواع البضائع التي تدخل في تحت مفهوم البضائع الخطرة التي يسأل عنها الشاحن، والتي تتطلب من الناقل رعاية وحذر أكثر عند تعامل معها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 32 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> BAATZ Yvonne, DEBATTISTA Charles, LORENZON Filippo, SERDY Andrew, STANILAND Hilton, TSIMPLIS Michael, The Rotterdam rules : a practical annotation, Informa, London, 2009, p.92.

مما لاشك أن قواعد روتردام قد كانت أكثر وضوح في صياغتها من قواعد هامبورغ وقواعد لاهاي، حول مدى مسؤولية الشاحن عن الاخلال بواجب الاعلام عن الطبيعة الخطرة، بحيث أنه يتعلق حتى بالبضائع التي بحكم طبيعتها أو يبدو من المحتمل بشكل معقول أن تصبح خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة. في حين يشمل حكم قواعد لاهاي البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة، يقتصر حكم من قواعد هامبورغ على البضائع الخطرة، بيد أن كل منهما لم تحدد نطاق ومفهوم هذه البضائع.

من جهة أخرى؛ كانت قواعد هامبورغ أوسع في نطاق مسؤولية الشاحن عن الاخلال بهذا الواجب بحيث أنها شملت كل خسارة نتجت عن هذه البضائع، في حين قصرت قواعد لاهاي مدى خطورة البضائع على السفينة والحمولات الأخرى فقط، واشترطت أن يثبت الناقل عدم علمه بخطورة البضاعة أو قابليتها للالتهاب أو الانفجار.

### ثانياً: تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة

إن البيانات والمعلومات الخاصة بنقل البضائع، لها دور مهم جداً في نجاح عملية النقل، فمن الضروري أن يعرف جميع المشاركين في سلسلة النقل طبيعة البضائع، وكيفية التعامل معها في حالة الطوارئ، فيجب أن تكون هذه الوثائق مصاحبة للشحنة الخطرة، وإن تضمنها لبيانات كاذبة قد يعرض حياة الإنسان للخطر؛ ومن الحوادث التي تؤكد هذه الأهمية الحادثة التي تعرضت لها سفينة "Santa Clara"، والتي تتلخص وقائعها في تسرب مادة فوسفات المغنيزيوم، وذلك عند محاولة تنظيف المواد المتسربة تعرض الطاقم الذي يعمل على متن هذه السفينة لأضرار جسيمة، فقد

أصيب 32 عامل بالتسمم، وتم إرسالهم إلى المستشفى، بسبب تقديم مستندات غير صحيحة عن الشحنة، وبالتالي لم يظهر خطر التسمم<sup>1</sup>.

استكمالاً لما سبق نسرد وقائع أحد الحوادث الدالة على عواقب التصريح الكاذب الذي يقدمه الشاحن؛ والتي تظهر حجم الخسائر المالية الفادحة؛ ففي الثالث من يناير لسنة 2019، اشتعلت النيران في حاوية من الحاويات المتواجدة على سطح سفينة **Yantian Express**، وهي سفينة ترفع علم ألمانيا من طراز **Hapag Lloyd**، بينما كانت في طريقها من كولمبو **Columbo** الواقعة في سريلانكا **Sri Lanka** إلى هاليفاكس **Halifax** الواقعة في كندا، وفي 22 يناير تم سحب السفينة باتجاه ميناء **Free port** الواقع في جزر البهاما **Bahamas** بعد أن تم طلب اللجوء إليه<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> TARMO ots, op.cit. p.35.

تعود أسباب كثرت حوادث الحريق على متن السفن بالدرجة الأولى، إلى التصريح الكاذب بخصوص طبيعة البضائع في المستندات، وعلى سبيل المثال نذكر واقعة الحريق الذي نجم على متن سفينة متجهة إلى الصين، في 4 مارس سنة 2021 في ميناء خليج سان بيدرو، لوس أنجلوس، الذي يقع بجنوب كاليفورنيا في المحيط الهادي، وقد كشف التحقيق أنه قد كان مصرح في سندات الشحن أن الحاوية عبارة رانتج اصطناعي كما هو معروف عنه أنه لا يشكل خطر، فهو ليس من البضائع الخطرة، بينما في الواقع كانت تحتوي على بطاريات ليثيوم أيون؛ للمزيد من التفصيل؛ أنظر:

S.A, A waste battery broke out in a container bound for China, a bubbly catastrophe and the Coast Guard, Gigazine, Mar 15, 2022 ; in :[https://gigazine.net/gsc\\_news/en/20220315-container-lithium-battery-fire/](https://gigazine.net/gsc_news/en/20220315-container-lithium-battery-fire/) ; consulted on June 28, 2022.

في حادثة أخرى مشابهة وقعت في نفس السنة بتاريخ 19 أغسطس، بحيث اشتعلت النيران في حاوية أثناء توجيهها إلى ميناء فرجينيا، أثناء نقلها برأ، مما أدى إلى فقد الشحنة وتلف حاويات الشحن، والتي كان من المقرر تحميلها على متن السفينة، بحيث أنه قد تم التصريح في بوليصة الشحن على أن الشحنة عبارة عن أجزاء الكمبيوتر وليست بطاريات ليثيوم أيون، وعليه تم التصريح عن طبيعة الشحنة بشكل غير صحيح، ما ترتب عنه عدم وضع العلامات والمصقات ولم يتم تعبئة وتغليف الشحنة بالشكل الجيد؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

United States Coast Guard, Lithium battery fire, Washington, March 10, 2022, in :[https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG5PC/INV/Alerts/USCGSA\\_0122.pdf](https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG5PC/INV/Alerts/USCGSA_0122.pdf) consulted on february 8, 2022.

<sup>2</sup> Federal Bureau of Maritime Casualty in Vestigation, Serious marine casualty, fire in the area of the deck cargo on board the container ship Yantian Express in the Atlantic ocean on 3 January 2019, Investigation report 15/19, Hamburg, 30 January 2020, pp. 7 et 8.

كانت سفينة تحمل حوالي 3875 حاوية، وقد دمر منها الحريق 320 حاوية، ولم يكن من السهل على فريق التحقيق تحديد السبب الدقيق لنشوب هذا الحريق، فقد وجدوا أنفسهم أمام عدة احتمالات لحدوث الحريق<sup>1</sup>.

رجح المحققون احتمال أن الحريق نشب في الحاوية التي كانت محملة بحبيبات جوز الهند، وهي ليست مادة خطيرة، لأنه عندما تم فتح هذه الحاوية تبين للمحققين أن الشحنة التي كانت موجودة فيها، كانت في الواقع **pyrochar** (فحم جوز الهند) وليس حبيبات جوز الهند، كما كان مصرح به في الوثائق والمستندات المرفقة مع الشحنة<sup>2</sup>.

حدد التقرير أن نقل الفحم النباتي يتطلب عادة عدة اختبارات، تبين إذا كان هذا المنتج تنتمي للبضائع الخطرة المحددة في الفئة 4.2 من قانون IMDG، وإذا كان هذا المنتج من المنتجات القابلة للتسخين الذاتي، بحيث يتم إجراء هذه الاختبارات من قبل مختبر معتمد، وعلاوة على ذلك يجب أن تثبت الشركة المنتجة عن طريق شهادة تصدرها أن هذا المنتج قد مر بمرحلة تبريد طويلة بعد الإنتاج، تضمن السلامة والأمن

---

<sup>1</sup> ففي سياق مسار التحقيق تم الكشف عن عدة احتمالات؛ بحيث حدد المحققون موقع أول حاويتين التي اشتعلت فيهما النار، كانت حاوية منهما تحمل حقائب تسوق من بولي بروبيلين **Polypropylene**، والحاوية الأخرى كانت مليئة بالملابس القطنية، ووفقا للباحثين فإن إحدى خصائص منتجات بولي بروبيلين أنها مادة تنتج حرارة احتراق عالية نسبيا، فهو مادة قابلة للاشتعال، وتتراوح درجة اشتعاله بين 390-410 درجة مئوية، ولكن المحققون لم يجدوا أي دليل أدى إلى احتراق تلقائي في الحاوية مع الحاوية المجاورة التي تحمل شحنة الملابس القطنية. كما ذهبوا إلى احتمال آخر هو أن الملابس القطنية يمكن أن تشتعل فيها النيران بسبب التسخين الذاتي، إذا كانت ملوثة بدهون أو زيوت حيوانية أو نباتية. كما تفتن المحققون احتمالات أخرى محملة بأثاث خشبي وحاوية أخرى محملة بأغطية، وكان من الصعب تصور أن يتم اشتعال هذه الحاويات إلا إذا كان هناك شيء مثل سيجارة أو شيء ما، وكان هناك حاويات تحمل الإطارات تم استبعادها أيضا من دائرة الاحتمالات لأنها لا تشكل أي خطر؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

HARIESH Manaadiar, Misdeclared cargo and its investigation route – Yantian Express fire, Shipping and Freight Resource, February 6, 2020 ; in :<https://www.shippingandfreightresource.com/misdeclared-cargo-and-its-investigation-route-yantian-express-fire/> consulted on June 13, 2020.

<sup>2</sup> ZIOBROWSKI Peter, Shipping news: cause of Yantian Express fire revealed, Saltwire, Nova Scotia, posted: feb 18, 2020; in :<https://www.saltwire.com/nova-scotia/business/shipping-news-cause-of-yantian-express-fire-revealed-412432/>; consulted on June 14, 2020.

عند نقله، وهذه الوثائق جد ضرورية يشترط أن تكون مصحوبة مع هذا النوع من الشحنات، إلا أن هذه السفينة الناقلة لشحنة **pyrochar** لم تكن مرفقة بهذه الوثائق<sup>1</sup>.

خلص التقرير إلى أن اندلاع الحريق كان بسبب التسخين الذاتي في الحاوية المحملة بـ **pyrochar**، وقد اعتبره السبب الأكثر ترجيحاً لهذا الحادث<sup>2</sup>. لأن درجة الحرارة المنبعثة من حاوية التي تحوي مادة **pyrochar** كانت كافية لاشتعال بولي بروبيلين **Polypropylene** المتواجد في الحاوية المجاورة لها<sup>3</sup>. بذلك؛ افترض المحققون أن التصريح عن محتويات هذه الحاوية المشبوهة كان غير صحيح.

يعتبر الشاحن ضامناً لصحة البيانات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد، والتي يوفرها للناقل، وعليه أن يعرض هذا الأخير عما ينجم من الهلاك والتلف والخسائر بسبب عدم صحة هذه البيانات أو المعلومات<sup>4</sup>، فإن تحريفه لطبيعة أو لقيمة البضاعة يترتب عليه قيام المسؤولية تجاه الناقل عن خسارة أو أي ضرر ينشأ عن ذلك<sup>5</sup>.

اعتبر المشرع الفرنسي أن التحريف في طبيعة البضاعة أو قيمتها من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية؛ هذا ما جاء به نص المادة L5422-17 من قانون

<sup>1</sup> HARIESH Manaadiar, Op.cit.

<sup>2</sup> Federal Bureau of Maritime Casualty in Vestigation, Op.cit, p.70.

<sup>3</sup> Ibid

<sup>4</sup> Voir : - l'article 3/5 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit ;

- المادة 1/17 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ تقابلها المادة 2/31 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>5</sup> جاء في قواعد لاهاي أنه لا يسأل الناقل في أية 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؛ راجع في ذلك:

Article 4/5 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit

تم تعديل صياغتها بموجب المادة الثانية/ح من بروتوكول المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن بروكسل، " ...إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة ...".

النقل، والتي جاء فيها أنه عندما يقوم الشاحن بتحريف طبيعة البضاعة أو قيمتها، لا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع<sup>1</sup>.

في حين ألقى المشرع الجزائري بموجب القانون البحري، على عاتق الشاحن التزاماً يتمثل في إدراج البيانات المتعلقة بالبضاعة في وثيقة الشحن، وأعتبره ضماناً للناقل صحة تصريحاته، فيما يخص العلامات، وكذا كمية ووزن البضائع<sup>2</sup>؛ فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر اللاحق للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل<sup>3</sup>.

أشار التشريع الإنجليزي إلى هذا الوسيلة لنفي المسؤولية، وذلك بموجب لوائح الشحن التجاري (البضائع الخطرة والملوثات البحري) لعام 1997، والتي أقرت بمسؤولية الشاحن لارتكابه خطأً، فقد اعتبرته مذنباً، إذا لم يزود مالك السفينة أو مشغل أو ربانها، بالمستندات على النحو الذي تتطلبه هذه اللائحة، أو قدم مستندات يعلم أنها مزورة أو قدم إعلان زائف في خصوص بيان جوهري<sup>4</sup>. كما اعتبرت

<sup>1</sup> 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 ».

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 753 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ والتي تنص على أنه: " تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي.

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

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 810 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>4</sup> Article 10/9, 1997 No. 2367, Op.cit.

شاحن البضائع الخطرة وملوثات البحرية مخطأ، إذا قدم إخطار في خصوص البيانات الخاصة بالبضاعة، وهو يعلم بأنه كاذب أو مهمل<sup>1</sup>.

تعاقب الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية عن هذا التصرف الخاطئ الصادر من الشاحن، وذلك بمنحها للناقل البحري الحق في التخلص من المسؤولية عن الضرر الناجم عن هذا خطأ، وإن هذه الوسيلة الممنوحة للناقل تعتبر بمثابة عقوبة مدنية تسلط على شاحن البضائع الخطرة.

إن قيام الشاحن بتحريف البيانات المتعلقة بجنس البضاعة أو قيمتها، يهدف من ورائه في الأغلب الأعم من الحالات حصوله على تعريفه منخفضة لأجرة النقل أو الرسوم الجمركية<sup>2</sup>، وعليه فإن هذا التصرف الخاطئ مرده إلى رغبته في الحصول على فائدة قد لا تتوفر له إذا ذكر القيمة الحقيقية، أو ذكر طبيعتها الصحيحة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>Article 21/2/A, 1997 No. 2367, Op.cit.

كما جاء أيضا في قانون الشحن التجاري الانجليزي أنه إذا تم إرسال أي بضائع خطرة أو نقلها، أو محاولة إرسالها أو نقلها، سواء كان ذلك على متن سفينة تابعة للمملكة المتحدة أو غير تابعة لها؛ تحت وصف خاطئ أو وصف كاذب من المرسل، يحق للمحكمة التي يقع في دائرتها الاختصاص، أن تأمر بمصادرة هذه البضائع الخطرة، وعند إصدار إعلان بمصادرة البضائع، يتم التخلص منها وفقا للتوجيهات؛ راجع في ذلك:

Section 87, 1995 c21, Op.cit.

<sup>2</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص336.

<sup>3</sup> تبين الإحصائيات سنة 2019 التي قدمها مكتب الشحن الوطني الكائن مقره الولايات المتحدة، بعدما تم فحص أكثر من 159 حاوية بضائع خطرة في موانئ الولايات المتحدة، وجدوا أن 108 من الحاويات تم تصنيفها بشكل غير دقيق، وقد كانت أغلب الحاويات تحمل علامات الخاطئة لا تتضمن على الاسم الصحيح للبضائع؛ للمزيد من التفاصيل أنظر:

DONAHUE Bill, Op.cit.

كما تشير إحصائيات أخرى إلى أن حوالي نصف الحمولة المشحونة على متن السفينة، هي عبارة عن بضائع خطرة غير مصرح بها، لعدة أسباب قد تكون إدارية أو عن إهمال أو عن عدم التصريح بطبيعتها الخطرة، وعلى سبيل المثال قد يعادل هذا 1000 حاوية مكافئة أو أكثر من البضائع الخطرة الغير المعلن عنها على متن سفينة حاويات كبيرة جدا تبلغ 24000 حاوية مكافئة؛ للمزيد من التفاصيل أنظر:

Allianz Global Corporate & Specialty, Loss drivers in the shipping industry: larger vessels , OP .cit.

يصعب على الناقل في الكثير من الأحيان كشف حقيقة البيان المزيف الذي أدلى به الشاحن عن جنس البضاعة أو قيمتها بالمقارنة بالبيان المزيف الذي أدلى به عن عدد الطرود أو وزن البضاعة أو كميتها<sup>1</sup>.

كما يتوجب أن يكون الشاحن سيئ النية، وينصرف سوء النية وفقا للاتفاقيات الدولية والقوانين المقارنة محل الدراسة، إلى كون الشاحن قد أدلى بالبيان الخاطيء عن وعي تام بأن ما يدلي به غير مطابق للحقيقة، ودون أن يلزم لذلك اتجاه نيته إلى الإضرار بالناقل أو بغيره. فمن البديهي أن يكون حسن النية شرطا لازما لتطبيق الإعفاء، كما ينصرف حسن نية الناقل إلى عدم معرفته أو معرفة من يمثله بعدم صحة البيان الذي أدلى به الشاحن<sup>2</sup>.

يذهب البعض<sup>3</sup> إلى ضرورة وجود علاقة سببية بين عدم صحة البيان المتعلق بجنس البضاعة أو قيمتها والضرر المتحقق، فإذا لم توجد هذه العلاقة لا تتقرر مسؤولية الشاحن، مع إثباته تعدد الشاحن تحريف البيانات. في حين يذهب البعض الآخر<sup>4</sup> إلى التأكيد على أن الشاحن يسأل عن الأضرار والخسائر تجاه الناقل البحري، وإن لم تكن هناك علاقة سببية بين فعل التحريف والضرر الحاصل، لأن في اشتراط وجود العلاقة السببية بينهما يعد من قبيل التشدد، وبما أن الشاحن قد ارتكب غشا، ومادام أن هذا الغش قد ثبُت فعلا، فلا داعي للمطالبة بإثبات العلاقة السببية.

كما اختلفت الآراء التي أبديت بصدد مسألة إثبات سوء نية الشاحن، بحيث يرى البعض<sup>5</sup> أن إثبات الناقل لعدم صحة البيان الذي أدلى به الشاحن يؤدي إلى قيام قرينة

<sup>1</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص.ص 339-342.

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص.ص 344-346.

<sup>3</sup> نذكر منهم: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 160.

<sup>4</sup> نذكر منهم محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 377؛ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 77.

<sup>5</sup> نذكر منهم: علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 123.

بسيطة لصالحه على سوء نية الشاحن، ومن ثم يقع على عاتق الشاحن أن يهدم هذه القرينة بتقديمه ما يثبت حسن نيته، وعليه فوفقاً لهذا الرأي يعد سوء نية الشاحن أمراً مفترضاً، أي لا يتعين على الناقل إثباته<sup>1</sup>.

في حين يرى البعض الآخر<sup>2</sup> أن الناقل لا يتعين عليه فقط أن يثبت عدم صحة البيان الذي أدلى به الشاحن، وإنما يتعين عليه أيضاً أن يثبت سوء نية الشاحن. وقد انطلق هذا الرأي من أن حسن النية يعد أمراً مفترضاً إلى أن يثبت العكس، وأن المنطق يقتضي ضرورة أن يضع المستفيد من شيء ذاته في موضع الاستفادة من هذا الشيء لكي يستفيد به، وهو ما يترتب عليه ضرورة أن يثبت الناقل سوء نية الشاحن باعتباره أن سوء نية الشاحن شرط لازم لاستفادته من الإعفاء<sup>3</sup>.

بناءً على ما سبق؛ يظهر أن حكم الاتفاقيات الدولية والقوانين المقارنة في خصوص هذا السبيل لنفي المسؤولية عن الناقل، واضح ولا يثير أي غموض، فمن الأفضل عدم اشتراط الرابطة السببية بين فعل التصريح الكاذب والضرر المتحقق، وعدم وضع عراقيل في طريق الناقل حول مسألة إثبات سوء النية، لأن في ذلك إرهاب للناقل البحري من جهة، ومن جهة أخرى قد يكون في ذلك دعم للشاحن السيئ النية على هذا التصرف الخاطيء، باعتبار أن الشاحن هو مرتكب الخطأ، فلا بد من التشديد عليه ومعاقبته على هذا التصرف، بهدف تجنب الوقوع في نفس الأخطأ وتكرارها، لما لها من ثمن باهض يتحمله الإنسان وبيئته.

<sup>1</sup> عمر فؤاد عمر المرجع السابق، ص 344.

<sup>2</sup> مصطفى طه كمال، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 289؛ سمير الشراوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 379؛ محمد كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 596؛ خالد عدلي أمير، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد و المستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996، ص 71.

<sup>3</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 345.

حتى وإن أعطى الشاحن للناقل بياناً خاطئاً على سبيل السهو عن جنس البضاعة؛ يعد ذلك أيضاً في واقع الأمر خطأً من الشاحن، يسمح للناقل له بالتخلص من المسؤولية عن هذا الضرر، بيد أنه يجب الأخذ في الاعتبار أن إعفاء الناقل من المسؤولية عن هذا الضرر مرهون بعدم علمه بطبيعة البضاعة، إذ أن علمه بحقيقتها يعد خطأً من جانبه يستغرق خطأ الشاحن<sup>1</sup>.

إن مسؤولية الشاحن عن التصريح الكاذب والتحريف في البيانات المتعلقة بجنس البضاعة أو قيمتها؛ هي مسؤولية مبنية على أساس الخطأ وليست مسؤولية مشددة، ولكن الجزاء الذي يترتب عليها ثقيل جداً، ويرجع السبب في ذلك أن تصرف الشاحن في هذه الحالة يعد من قبيل المخالفة الجوهرية التامة<sup>2</sup>.

يجب عدم التساهل في هذه المسألة، لأن الآثار المترتبة عن تعمد الشاحن ذكر بيان خاطئ عن جنس البضاعة في سند الشحن؛ وخيمة، وهي في تزايد مستمر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص334.

<sup>2</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص136.

<sup>3</sup> بناء على إحصائيات التي قدمتها المنظمة Marie، يمكن أن يصل عدد الحاويات إلى 10000 حاوية تسقط في الماء سنوياً بسبب عدم التصريح بوزن البضاعة، ومما تجدر الإشارة إليه أن الحاوية تطفو لمدة 3 أشهر قبل غرقها؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

AL FARTOOSI Farhan Mouhasien, The impact of maritime oil pollution in the marine environment: case study of maritime oil pollution in the navigational channel of Shatt Al-Arab, a dissertation fulfilment of the requirements for the award of the degree of master of science in maritime affairs, World Maritime University, Malmö, Sweden, 2013, p24.

كما أشارت إحصائيات أخرى صادرة في سنة 2000 والتي كشف عنها نادي uk P&I أن أهم شركة التأمينات التكميلية البحرية في العالم تظهر أن 11 % من المنازعات الناتجة عن النقل البحري كان ناتجة عن سقوط الحاويات في البحر، وذلك راجع إلى عدم تحديد مركز ثقل الحمولة المشحونة على متن السفينة بشكل صحيح، باعتبار أن تحديده يتم على حسب وزن الحمولة، ومن جانبه ممثل شركة Scaletronic، المتخصص في توازن السفينة يؤكد أن 18% من الحاويات التي تجاوزت الوزن بـ 6 أطنان مقارنة بالوزن المعلان عنه، للمزيد من التفصيل أنظر:

ARRADON François, « Vue sur mer », Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime, N° 1, printemps, 2003, Paris, p.5.

## الفرع الثاني: عدم تهيئة البضاعة بطريقة تتلاءم مع الطبيعة الخطرة

تتطلب القوانين من شاحن البضائع الخطرة، أن يقوم بتعبئتها أو تغليفها لحمايتها وضمان سلامتها من كل المؤثرات الخارجية، لتسهل عمليات مناوالتها ونقلها وأن إخلال الشاحن بهذا الواجب المفروض عليه قانونا يخلص الناقل من المسؤولية عن الأضرار الواقعة (أولاً).

كما أن الناقل البحري يُحرر أيضا من المسؤولية في حال عدم إتباع الشاحن للالتزامات الخاصة بوضع العلامات أو البطاقات على غلاف البضائع للتعريف بصفة الخطرة للبضائع من خلال تحديد صنفها والاسم التقني الخاص بها، وذلك لتوضيح التدابير الواجب اتخاذها في سبيل العناية بها، تحسبا للمخاطر التي يمكن أن تواجه المتعاملين معها خلال مراحل نقلها، وإنما لا شك في أن تخلف إخلال الشاحن بالواجبات المفروضة عليه بموجب القانون يعرضه للمسؤولية، ويحرمه من طلب التعويض (ثانياً).

### أولاً: سوء كفاية الرزم والتغليف

يوجد التزام صريح مفروض على الشاحن في حال إقباله على شحن الحمولات الخطرة، يتمثل في رزمها وتغليفها، وتثبيت اللواصق عليها بطريقة واضحة لا لبس فيها، وبصورة صحيحة عن توضيح خواص البضائع الخطرة، على الرغم من أن مسألة وقوع الأخطاء في هذا المجال غالبا ما تقع<sup>1</sup>.

يتعين عند تغليف البضائع الخطرة إتباع التعليمات الخاصة الواردة في القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة « IMDG »، بحيث أنه يقدم معلومات بشكل مفصل في هذا الخصوص تتناسب مع كل صنف من أصناف التسعة للبضائع الخطرة، وعلى

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص126.

ذلك فإن طريقة رزم وتعبئة البضاعة الخطرة نجدها في التعليمات والأحكام الموجودة في هذه المدونة<sup>1</sup>. والتي تهدف إلى حفظ البضائع الخطرة بطريقة تتحمل مخاطر الرحلة الاعتيادية، التي يتوقع أن تصادفها أثناء عملية النقل كل ذلك بهدف تجنب الأضرار<sup>2</sup>.

تتسبب أخطاء التعبئة في وقوع العديد من الأضرار، وإن الوقوع في مثل هذه الأخطاء يرتب المسؤولية على مرسلها، إلا أن عدم وضوح سبب وقوع الأضرار والخسائر في معظم الأحيان عند وصولها يميل بالمرسل إليه إلى الطريق المعتاد في مثل هذه الأحوال إلى رفع دعوى التعويض ضد الناقل<sup>3</sup>. لأن التزام هذا الأخير هو التزام بتحقيق نتيجة، فيكون مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة المرجوة، ولا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا نجح في نفي علاقة السببية بين خطئه والضرر الذي لحق بالشاحن، فإذا أراد دفع المسؤولية عن نفسه فيما يتعلق بالأضرار اللاحقة بالبضاعة، ما عليه سوى إثبات العلاقة بين هذه الأضرار وخطأ المرسل في تعبئتها أو رصها<sup>4</sup>.

إن عدم كفاية الرزم والتغليف للبضائع الخطرة من أسباب دفع المسؤولية عن الناقل البحري ورد ذلك في كنف الاتفاقيات الدولية<sup>5</sup> والقوانين الداخلية<sup>6</sup>، وبموجب هذا

<sup>1</sup> MELTEM Deniz Güner-Özbek, The carriage of dangerous goods by sea,, Op.cit, pp. 112-117.

<sup>2</sup> أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص 17

<sup>3</sup> محمد سيد الفقي، تطوير قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص 53.

<sup>4</sup> نفس المرجع.

<sup>5</sup> من الاتفاقيات الدولية التي أشارت إليه:

-Article 4/2/N de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

-المادة 3/17 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر؛ التي اشترطت على الناقل إثبات وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤديها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه."

<sup>6</sup> راجع في ذلك المادة 803 الفقرة ج من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

كما يعتبر التشريع الإنجليزي أن الشاحن مذنب عن سوء التعبئة إذا كانت مخالفة لما يتطلبه IMDG code؛ راجع في ذلك: Article 12/3, 1997 N°2367, Op.cit.

السبب يستطيع الناقل البحري دفع المسؤولية عنه إذا أثبت مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية رزمه وتغليفه للبضاعة، وإن مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية الرزم والتغليف، تعد مسؤولية قائمة على أساس الخطأ، ولذلك فإنه لغرض تحديد هذا السبب المعفي لمسؤولية الناقل البحري، فإنه لا بد من الاستناد إلى أن الشاحن على علم كامل بطبيعة البضاعة، وبالأخطار التي قد تنشأ منها، وضرورة الاعتماد على طريقة مختلفة في الرزم<sup>1</sup>.

لا يقصد بكفاية التغليف استخدام الشاحن أجود مواد التغليف بل يتعين عليه استعمال المواد ذات الجودة العادية التي تتناسب مع الشحنة، بل يجب أن يكون التغليف متيناً ويتحمل ما قد يتعرض له من احتكاك مع البضائع الأخرى داخل عابري أو جدران السفينة نفسها حسب مدة الرحلة وطبيعتها<sup>2</sup>.

إذا تم تعبئة البضاعة الخطرة، وتم تغليفها بشكل جيد وكاف، فهذا لا يؤدي إلى حماية البضائع الخطرة نفسها فقط، وإنما لحماية وتجنب الضرر الذي يلحق البضائع الأخرى أو الممتلكات أو الأشخاص أو البيئة بفعل البضاعة الخطرة.

يرجع تقدير كفاية التغليف من عدمه إلى الوقائع التي تستخلصها محكمة الموضوع من أوراق الدعوى، فتختلف باختلاف الدعوى ونوع البضاعة والعرف التجاري السائد وظروف الرحلة البحرية، فعلى المحكمة النظر إلى ما جرت عليه العادة عند شحن البضاعة من ذات النوع بحراً للتحقق من وجود خطأ في التغليف من عدمه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص.ص 122 و 123.

<sup>2</sup> أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص 17.

<sup>3</sup> نفس المرجع.

مما تجدر الإشارة إليه في هذا المقام؛ الانفجار القوي هز ميناء جبل علي بدبي في ليلة 7-8 يوليو سنة 2021، بحيث تسبب اندلاع حريق في إحدى حاويات على متن سفينة **Ocean Trader** التي تحمل علم جزر القمر، والتي كانت تحمل 130 حاوية على متنها من بينها ثلاث حاويات تحوي على براميل معبأة بمواد قابلة للاشتعال<sup>1</sup>.

أدت قوة الانفجار إلى اهتزاز العديد من المنازل في وسط مدينة دبي التي تبعد 25 كيلو مترا من الميناء، وأن دوي الانفجار سمع في جميع أرجاء المدينة، وقد هرع فريق من الدفاع المدني إلى إخماد الحريق وتم بالفعل السيطرة عليه<sup>2</sup>، وانحسرت الخسائر في احتراق جزء من السفينة، واحترقت أشياء مملوكة للغير، وبلغت قيمة الخسائر نحو 24 مليون درهم، تمثلت في احتراق حاويات بداخلها مواد متنوعة، وسقطت حاويات في البحر، وتضرر جزء من رصيف ميناء جبل علي، فضلا عن آلات شحن وتفريغ في الميناء<sup>3</sup>.

حسب ملف القضية وتقرير المختبر الجنائي في شرطة دبي، تبين من التحقيق أن الحريق الذي اندلع في السفينة، نتج عن خطأ وإهمال جسيم نتيجة لتخلف الشاحن عن الالتزام بأحكام المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة، وما جرى عليه العرف البحري وعدم مراعاة إجراءات السلامة طبقا لقانون إدارة البيئة والصحة والسلامة، فقد أظهر التقرير أن كل من شاحن البضاعة والناقل البحري (صاحب السفينة) قد وقعا في إخفاقات ساهمت في وقوع الحادث، بحيث أن شاحن البضاعة لم يتأكد من جودة

<sup>1</sup> S.A, À Jebel Ali, un porte-conteneurs provoque une explosion, Le Journal de la Marine Marchande, La rédaction, publié 08 JUILLET 2021 ; in : <https://www.journalmarinemarchande.eu/filinfo/a-jebel-ali-un-porte-conteneurs-provoque-une-explosion> ; consulté le 29/08/2022.

<sup>2</sup> TÉSORIERE Ronan, Dubaï : violente explosion après un incendie dans le port, Le Parisien, in : <https://www.leparisien.fr/international/dubai-violente-explosion-apres-un-incendie-dans-le-port07072021VBYPIDKGVEDVA37J7MJQG6ZWY.php>; consulté le 29/08/2022.

<sup>3</sup> S.A, Captain and four others jailed for causing massive ship fire at Jebel Ali port, by [MI News Network](#), Marine in sight, August 19, 2022 ; in : <https://www.marineinsight.com/shipping-news/captain-and-four-others-jailed-for-causing-massive-ship-fire-at-jebel-ali-port/>; consulté le 29/08/2022.

وصلاحية ونوعية العبوات المستخدمة والملائمة لحاوية نقل المواد الخطرة، فضلاً عن بقاء الحاويات التي تحتوي على مواد خطرة تحت أشعة الشمس في ميناء جبل علي لمدة 21 يوماً في درجة حرارة وصلت إلى 44 درجة مئوية، فقد أخفقوا في التنسيق مع بعضهم البعض في تسليم حاويات البضائع الخطرة في الوقت المناسب لوصول السفينة للميناء، كما بين التقرير أن اهتزاز المواد الخطرة أدى إلى حدوث ضغط في تلك البراميل<sup>1</sup>.

أضف التقرير وقوعهم في خطأ عندما تم وضع الحاويات بشكل متلاصق متجاهلين بذلك سهولة انتشار الحريق، وحدث انفجار وصعوبة منع تفاقم النتائج في حال ترتيب الحاويات الخطرة بشكل متلاصق، ووقوع أي حريق في إحدى الحاويات الخطرة، فلم يحترموا ترتيب البضاعة الخطرة في الحاويات بالشكل المناسب، والذي يتطلب ضرورة الفصل بين حاويات البضائع الخطرة، وعدم وضعها في موضع متلاصق<sup>2</sup>.

#### ثانياً: عدم كفاية العلامات

يجب على الشاحن وضع علامة بالطريقة الجيدة التي تبين صنف المواد الخطرة، وذلك بمراعاة أحكام المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة **IMDG code** الخاصة بالوسم ووضع العلامات، وأي إخلال بهذا الواجب، وعدم تحذير الناقل وتابعيه، يعتبر انتهاك للقوانين أو اللوائح الخاصة بهذا النوع من النقل، ودليل قوي على خطأ الشاحن، فيعتبر هذا الأخير مسؤولاً عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة والغير الذين لا تربطهم به علاقة تعاقدية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمد ياسين، عدم جودة حاويات المواد الخطرة سبب حريق باخرة جبل علي، صحيفة الخليج، 18 أغسطس 2022، على الساعة 00:33 صباحاً، مقال منشور على الموقع: <https://www.alkhaleej.ae>، تم الإطلاع عليه بتاريخ، 2022/08/29.

<sup>2</sup> نفس المرجع.

<sup>3</sup> CHANG Lu, Op.cit, p.54.

أعفت قواعد لاهاي الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار والخسائر الناشئة عن عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات<sup>1</sup>. كما تناولت قواعد روتردام أيضا هذه المسألة، بحيث أنها فرضت على الشاحن عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، أن يضع عليها علامة أو وسما يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية، التي تكون سارية أثناء مراحل النقل المعتمزم لتلك البضائع. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر<sup>2</sup>.

كما لا يجوز في القانون الانجليزي أن يتم نقل بضائع في شكل معبأة على متن أي سفينة ما لم تميزها وتوسيمها ولصقها ووضع علامة تحذير من خطرهما، حسب ما هو محدد في المدونة الدولية **IMDG code** وأي خرق لهذه الحكم من جانب مرسلها يجعل منه مخطأ<sup>3</sup>.

كما أنه في حال تم إرسال أي بضائع خطرة أو نقلها، أو محاولة إرسالها أو نقلها، على متن سفينة تابعة للمملكة المتحدة أو غير تابعة لها، وكانت هذه البضائع لا تحمل أي وسم ولم يتم وضع علامات عليها، وأمام هذا الوضع يمكن للمحكمة التي يقع في دائرتها الاختصاص، أن تأمر بمصادرة هذه البضائع الخطرة، وعند إصدار إعلان بمصادرة البضائع، يتم التخلص منها وفقا للتوجيهات<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Voir l'article 4/2/ O de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>2</sup> أنظر في ذلك نص المادة 32/ب من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> Section 16/ 1 and 2, 1997 No 2367, Op.cit.

<sup>4</sup> Section 87, 1995 c21, Op.cit.

### المطلب الثاني: الأسباب الخارجة عن إرادة شاحن البضائع الخطرة

اعتمدت المعاهدات الدولية في ميدان النقل البحري والقوانين البحرية أسبابا خاصة تقضي بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها، إذا كانت هذه الأضرار والخسائر مسببة عن أسباب مرتبطة بالبضاعة ذاتها (الفرع الأول).

كما تبنت حالات إعفاء أخرى إلى جانب الحالات التي سبق الحديث عنها، تم تقريرها مراعاة للمخاطر المختلفة والمتنوعة التي تصاحب السفينة خلال الرحلة البحرية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الأسباب المرتبطة بالبضاعة

لا يكون الناقل البحري مسؤولاً عن جبر الأضرار أو الخسائر التي تلحق الشاحن، والتي تنشأ عن العيب الذاتي أو إلى العيب الخفي في البضاعة (أولاً)، أو نقص البضاعة أثناء الرحلة البحرية وهو ما يعرف بعجز الطريق (ثانياً)، وقد أشارت لهذا الفروض أغلب الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> بموجب قواعد لاهاي لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج عن العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي، أو من طبيعة البضاعة الخاصة، أو عيب خاص بها؛ راجع في ذلك: Voir l'article 4/2/m, de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

تعفي قواعد روتردام الناقل أيضا من كامل مسؤوليته عن هلاك البضائع أو التلف وكذلك عن التأخير في التسليم إذا أثبت حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع، قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير؛ أنظر في ذلك المادة 3/17 / ي من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

تناول القانون البحري الجزائري هذا الدفع من خلال نص المادة 803 الفقرة ز من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ والتي جاء فيها: " أن الناقل يعفى من المسؤولية عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة عن عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع، أو نقص البضاعة أثناء السفر".

### أولاً: العيب الذاتي أو العيب الخفي

إن إعفاء الناقل بسبب العيب الذاتي للبضاعة يرجع، في تقدير فريق من الفقهاء، إلى إلحاق العيب الذاتي بخطأ الشاحن، تأسيساً على أن الأخير قد شحن بضاعة لا تقوى بطبيعتها على تحمل عملية النقل، لكن هذا التأسيس ضروري لدفع مسؤولية الناقل، إذ المعول عليه في دفع تلك المسؤولية هو أن يكون سبب الضرر أجنبياً عن الناقل وتابعيه، ومتى توافر ذلك الشرط في العيب الذاتي للبضاعة فلا حاجة للبحث فيما إذا كان الشاحن قد ارتكب خطأً بشحنه بضاعة لا تقوى بطبيعتها على تحمل عملية النقل<sup>1</sup>.

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>2</sup>. ويختلف العيب الذاتي في البضاعة عن العيب الخفي، فهذا الأخير هو ما لا يمكن كشفه ببذل فحص دقيق، فإن كان يمكنه كشفه بفحص دقيق، فمعنى ذلك أنه ليس خفياً، أي أن الناقل لم يبذل همة معقولة في سبيل كشفه<sup>3</sup>.

في حين يقصد بطبيعة البضاعة الخاصة كل ما هو قابل لأن يصيب البضاعة بالفساد أو الهلاك من سمة أو خاصية طبيعية لها<sup>4</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>5</sup>. فإن فساد البضاعة أو تلفها الناتج

<sup>1</sup> محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 376.

<sup>2</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 354.

<sup>3</sup> أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص 25.

<sup>4</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 355.

<sup>5</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص.ص

بسبب طبيعتها الخاصة يحدث في كثير من البضائع، إثر ما يعترى البضاعة بسبب طبيعتها الخاصة<sup>1</sup>.

ليس من قبيل الدقة إطلاق وصف العيب الذاتي للبضاعة على طبيعة البضاعة الخاصة، إذ أن طبيعة البضاعة الخاصة ليست في حد ذاتها خلافاً أو عاهة بالبضاعة، وإنما سمة أو خاصية طبيعية لها، هذا فضلاً عن أنها في حد ذاتها لا تخرج البضاعة عن المألوف بالنسبة لنظائرها أو أقرانها من البضائع، فالذي يحدث ذلك هو ما تسفر عنه هذه الطبيعة من خلل أو فساد أو تلف<sup>2</sup>.

طالما أن العيب الذاتي في البضاعة يؤسس دفعا ضد المطالبة القضائية عن الأضرار الناشئة من الخسارة أو التلف خلال الرحلة البحرية، فإنه لا يتضمن بذاته أي خلل بالالتزام المفروض على الشاحن، أو أنه يمنح حق الرجوع على الناقل البحري، فلا بد أن يأخذ بنظر الاعتبار أن مسؤولية الشاحن عن الإعلام والكشف عن الطبيعة الخطرة للبضائع تجاه الناقل البحري، ذات مسؤولية مشددة يتحملها الشاحن إذا أخل بهذا الالتزام، ولكن الشاحن يتحرر من هذه المسؤولية المشددة إذا كانت حالة البضاعة والصفة الخطرة التي تحملها تكون واضحة بجلاء وظاهرة العيان للناقل البحري، فإن الشاحن سيكون بمنأى عنه المسؤولية إذا تحققت هذه الحالة<sup>3</sup>.

### ثانياً: عجز الطريق

يقع على عاتق الناقل البحري الذي يستند في نفي المسؤولية عنه على عجز الطريق كسبب للاعفاء، أن يثبت أن ما أصاب البضاعة من نقصان في وزنها

<sup>1</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 355.

<sup>2</sup> نفس المرجع.

<sup>3</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص.ص

130 و 131 .

أو حجمها، إنما كان نتيجة طبيعية ملازمة لطبيعة البضاعة، وظروف نقلها ضمن الحدود التي جرت عليها العادة في ميناء التفريغ. وأن يثبت أنه اتخذ كافة الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة وضمان سلامتها<sup>1</sup>. فهناك من البضائع ما يتعرض بسبب طبيعته للجفاف بمرور الوقت، وهناك من البضائع ما يتعرض بسبب طبيعته للتبخر كأثر للارتفاع الطبيعي لدرجة الحرارة.

يشترط لكي يستفيد الناقل من نقص الطريق الذي يجري عليه العرف؛ أن تكون البضاعة من البضائع القابلة للتعرض بسبب طبيعتها الخاصة لنقص في الحجم أو الوزن، وهذا الشرط بديهي لكي يستفيد الناقل من نقص الطريق الذي يجري عليه العرف، إذ ليست كل البضائع قابلة للتعرض لهذا النقص؛ وأن ألا يقترن النقص في حجم البضاعة أو وزنها بفساد أو تلف كلي لما سلم من البضاعة، بيد أنه إذا اقترن النقص في حجم البضاعة أو وزنها بفساد أو تلف جزئي لما سلم منها، فإنه يتعين اعتبار البضاعة فيما يتعلق بنقص الطريق الذي يجري عليه العرف وكأنها لا تشمل على جانبها الذي أصابه الفساد أو التلف<sup>2</sup>. ولن يتمكن الناقل من الاستفادة هذا النقص فيما لو كانت البضاعة معبأة في براميل أو شكاثر، وسلمت البراميل أو الشكاثر مثقوبة أو ممزقة.

كما يجب على الناقل إثبات النسبة التي يجري العرف في ميناء الوصول على اعتبارها نقص طريق، ويتعين على الناقل أن يقدم للمحكمة ما يثبت النسبة المتعارف عليها في ميناء الوصول على أنها نقص طريق بالنسبة للبضاعة في الظروف المماثلة أو المشابهة لتلك التي نقلت فيها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد الرحمن ذياب عقل، المرجع السابق، ص 209

<sup>2</sup> عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص.ص 364-370.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 370.

لابد من التنويه إلى أن مقدار النقص أو نسبة التسامح تختلف باختلاف البضاعة وباختلاف الميناء الذي يتم فيه التفريغ، ويمكن إثبات ذلك من خلال شهادة خبراء فنيين أو من خلال أحكام قضائية سابقة التي تصدرها الغرفة التجارية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء الوصول<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: أسباب أخرى متعلقة بالسفينة والعاملين عليها

لا يسأل الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق بالشاحن إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير راجعاً إلى عيب ذاتي في السفينة أو راجعاً للأخطاء الملاحية التي يرتكبها العاملين عليها، فإذا أقام الناقل الدليل على أن أحد هذه الأسباب هو الذي أدى إلى وقوع الضرر، يكون في منأى عن أي مسؤولية وتعويض (أولاً)، ويضاف إليها أسباب أخرى يستند عليها في بعض الأحوال الخاصة التي ترجع لعمليات الإنقاذ (ثانياً).

### أولاً: عدم صلاحية السفينة

يلتزم الناقل البحري بإعداد سفينة قادرة على نقل الحمولة المتعاقد عليها، بحيث أنها تكون صالحة وملائمة لشحن البضائع المتفق عليها في العقد، وإيصالها إلى المكان المقصود. فيجب أن تكون قادرة على مواجهة المخاطر المحتملة لتلك الرحلة ومجهزة بعدد كافي من الملاحين أصحاب الكفاءة<sup>2</sup>، وهو التزام يسأل عنه شخصياً فيما لو عهد به إلى غيره، فهي فكرة نسبية تختلف باختلاف الرحلة والبضاعة<sup>3</sup>.

إن معيار تحديد صلاحية السفينة للملاحة هو معيار نسبي، فقد تكون السفينة صالحة للملاحة لرحلة معينة ولكنها تكون غير صالحة للملاحة في رحلة أخرى، في نفس الظروف وبذات الإمكانيات الفنية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> عبد الرحمن ذياب عقل، المرجع السابق، ص 209.

<sup>2</sup> أحمد النعيمات، المرجع السابق، ص.ص 2494 و 2495.

<sup>3</sup> أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص 23.

<sup>4</sup> نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 27.

اختلفت القواعد الدولية والقوانين الداخلية في تحديد طبيعة هذا الالتزام، فهناك من اعتبره وأسس على واجب بذل العناية اللازمة، كما هو وارد في معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن<sup>1</sup>، واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً<sup>2</sup>، ونذكر بعض القوانين البحرية المقارنة التي انتهجت نهجها، كالتشريع الجزائري<sup>3</sup> فقد اعتنقوا فكرة مفادها اتخاذ التدابير اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة وتجهيزها لتلقي البضائع ونقلها وحفظها.

إن التزام الناقل البحري بجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة بموجب القانون البحري الجزائري، ليس التزاماً بتحصيل نتيجة، بل هو التزام ببذل عناية يتم الوفاء به متى قام الناقل ببذل الرعاية الواجبة عند تنفيذه، ولا يلتزم الناقل البحري ببذل اليقظة المعقولة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة، إلا قبل السفر وعند البدء فيه، فإذا جدت حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد ذلك كان الناقل غير مسؤول عن نتائجها، بشرط أن يكون السبب لعدم صلاحية السفينة للملاحة قد وقع قبل السفر وعند البدء فيه.

يكون التزام الناقل ببذل العناية المعقولة قبل وعند بدء الرحلة فقط، فإذا أصبحت السفينة غير صالحة أثناء الرحلة، فإن الناقل لا يسأل عن ذلك، ما لم يكن عدم

<sup>1</sup> Voir : l'article 3/1 convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة الرابعة عشر من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قد استمد نص المادة من نص قواعد لاهاي، ومن الواضح أن التزام الناقل البحري بأعداد سفينة صالحة هو التزام ببذل عناية، يظهر لنا ذلك من خلال عبارة السهر على بذل العناية اللازمة؛ راجع في ذلك نص المادة 770 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة البحرية راجعا إلى عدم صلاحيتها قبل أو عند بدء الرحلة<sup>1</sup>.

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار والخسائر الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة<sup>2</sup>، وذلك مرهون ببذل العناية الكافية قبل الرحلة وعند البدء فيها، ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل، وله أن يثبت ذلك بكافة الطرق كالشهادات التي تصدرها السلطات الإدارية وهيئات التفتيش وتقدمها له بعد الفحص والتحقيق من صلاحية السفينة للسفر<sup>3</sup>.

يستفيد الناقل من الإعفاء من المسؤولية الملقاة على عاتقه، إذا أثبت أنه بذل العناية الكافية لتوفير وسيلة نقل صالحة قبل بدء الرحلة، كما يتوجب عليه إثبات أن عدم صلاحية وجاهزية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة:

كان موضوع الطبيعة القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة في قانون التجارة البحرية المصري<sup>4</sup>، من الموضوعات الشائكة التي احتدم فيها الخلاف بين فقهاء<sup>5</sup> بين مشدد لطبيعة هذا الالتزام جاغلا منه التزاما مطلقا (الالتزام

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحراً، عقد نقل الأشخاص بحراً، دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2005، ص 222.

<sup>2</sup> لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا كان عدم الصلاحية عائدا إلى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو لضمان تجهيزها، أو تطعيمها أو تموينها على وجه مرض؛ راجع في ذلك:

Voir : l'article 4/1 convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

تطرق المشرع الجزائري لهذه الحالة المادة 803 الفقرة أ من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>3</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 277.

<sup>4</sup> راجع في ذلك نص المادة 214 قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990، السالف الذكر.

<sup>5</sup> لقد اعتبر البعض أن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة التزام مطلق، فهذا الاتجاه اعتبر أن الناقل يضمن بصفة مطلقة صلاحية السفينة للملاحة، كما أنه ضامن لوصل البضائع المنقولة سليمة إلى المرسل إليه والتزامه في هذا الصدد التزام بتحقيق نتيجة، فلا يكفي بفرض التزام على عاتق الناقل البحري بانجاز عملية النقل والمحافظة على البضائع المنقولة، وإنما يحرص على تأكيد

بتحقيق نتيجة) وآخر مخففاً حياله جاعلاً منه التزاماً قائماً على ممارسة الناقل الحريص لالتزامه ببذل العناية اللازمة التي يبذلها الناقل الحريص<sup>1</sup>.

إذا كان عدم صلاحية السفينة للملاحة ناشئاً عن عيب خفي بها يجهله الناقل<sup>2</sup>، هذا ما يقضى بعدم مسؤولية الناقل في هذه الحالة، استناداً إلى أن السفينة الحديثة كثيرة التعقيد بحيث يستحيل على الناقل مهما بذل من همة وعناية أن يحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية<sup>3</sup>.

قد لا يظهر العيب الخفي<sup>4</sup> بالرغم من الاهتمام الكافي، فإن مثل هذه الحالة يتخلص الناقل البحري من مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب البضاعة، وذلك عن طريق إثبات أن تلك الأضرار قد حدثت نتيجة وجود عيب خفي في السفينة. وترجع الحكمة وراء هذا السبب إلى اعتبارات العدالة، إذ ليس من العدل أن يأخذ الناقل بعيب

---

وجوب إعداد سفينة صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل على نحو يسمح بالمحافظة على البضائع وذلك بوصفه التزاماً يقع على عاتق الناقل البحري في مواجهة الشاحن، فيكفي لترتيب المسؤولية عليه أن يحدث الهلاك أو التلف أثناء فترة تنفيذ عقد النقل، دون حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ من جانبه، ولا ترفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن التلف أو الهلاك يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه؛ انظر في ذلك: احمد محمود حسني، المرجع السابق، ص.ص 115 و 116؛ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص 62 و 63؛ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص.ص 262 و 263.

في حين اعتبر البعض الآخر أنه التزم ببذل عناية وليس التزاماً مطلقاً، انظر في ذلك: هاشم رمضان الجزائري، عبد العزيز خميس الشامسي، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، ط1، عالم الكتب الحديث للنشر والتوزيع، 2009، ص 246.

<sup>1</sup> وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، المرجع السابق، ص 281.

<sup>2</sup> لا يُسأل الناقل عن الأضرار التي الناتجة عن العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة؛ راجع في ذلك: l'article 4/2/P convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

في هذا الصدد نصت المادة 3/17/3 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر؛ وكذلك الأمر بالنسبة للمادة 803/هـ من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>3</sup> مصطفى طه كمال، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 286.

<sup>4</sup> العيب الخفي هو ما لا يمكن كشفه ببذل فحص دقيق، فإذا كان يمكنه كشفه فمعنى ذلك أنه ليس خفياً، أي أن

الناقل لم يبذل الهمة المعقولة في سبيل كشفه؛ للمزيد من التفصيل انظر: محمد دمانة، المرجع السابق، ص 24.

يجهله في السفينة خصوصا وأن السفن اليوم عالية التكنولوجيا وكثيرة التطور والتقنيات، كما أن خضوع السفينة للفحص الفني الدوري من شركات متخصصة ينفي عنصر الخطأ عن الناقل، فإذا لم تستطع هذه الشركات اكتشاف الخطأ فهذا دليل على أن العيب خفي فعلا<sup>1</sup>.

جرت العادة أن يقع عبء إثبات العيب الخفي على الناقل وأنه قد قام بالفحص، ويعتمد الناقلون على الشهادات التي تسلمها الإدارة أو شركات تصنيف السفن والقاضية بخلو السفينة من العيوب، غير أن هذه الشهادات والوثائق الصادرة من هيئات الإشراف يعتبرها القضاء قرينة بسيطة لا قاطعة<sup>2</sup>.

### ثانيا: الأخطاء الملاحية المرتكبة من الغير

تتضمن قواعد لاهاي حكم قانونيا يقضي بدفع المسؤولية عن مسلك الناقل البحري في حال كانت الأضرار والخسائر ناشئة عن خطأ ملاحية خارجة عن نطاقه، فلا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج عن أعمال، إهمال أو خطأ الربان، أو البحار، أو المرشد، أو مستخدم الناقل في الملاحة إدارة السفينة<sup>3</sup>. كما يعفى الناقل بموجب القانون البحري الجزائري من المسؤولية عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع الناشئة عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان، أو المرشد، أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل<sup>4</sup>.

يقصد بالخطأ الملاحي؛ ذلك الخطأ الفني الذي يرتكب في قيادة السفينة وتسييرها، كما لو خالف الربان قواعد السير في البحار، كإقلاع السفينة من الميناء دون المبادلات بالظروف الجوية الرديئة التي تنذر بها الأرصاد الجوية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> مراد بسعيد، المرجع السابق، ص281.

<sup>2</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص25.

<sup>3</sup> Voir l'article 4/2/a, de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>4</sup> في هذا الصدد نصت المادة 803 الفقرة ب من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>5</sup> أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص230.

يبير الإعفاء من الأخطاء الملاحية، أن الناقل البحري لا يتدخل فعلا ولا قانونا في ملاحاة السفينة وسيرها، ولما للربان من سلطة واسعة في التصرف، فيبقى الربان وحده مسؤولا عن هذه الأخطاء<sup>1</sup>.

يقتصر الإعفاء على الخطأ الملاحي دون الخطأ التجاري الذي يتعلق بالبضاعة، مثل الخطأ في الشحن أو رص أو حفظ أو تقريع أو تسليم، وذلك عندما يقع الخطأ الملاحي من الربان أو البحارة أو المرشد أو التابعين البحريين، أما إذا وقع الخطأ من الناقل البحري نفسه فلا محل للإعفاء<sup>2</sup>.

### ثالثا: أعمال الإنقاذ

تجعل أعمال الإنقاذ البحري الناقل بعيداً عن المسؤولية عن الأضرار أو الهلاك الذي يصيب البضاعة، إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بأعمال الإسعاف بحري كإنقاذ الأرواح البشرية أو إنقاذ السفينة من الغرق.

أجمعت الاتفاقيات الدولية على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن أعمال الإنقاذ، فقد أقرت بضرورة هذا الدفع، حتى لا يحاسب الناقل البحري على أداءه واجبه تجاه البضائع بإيصالها سالمة إلى وجهتها المقصودة.

تحوي قواعد لاهاي على حكم قانوني يعفي الناقل من المسؤولية عن الهلاك الناتج عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر<sup>3</sup>، وأيضا في الحالة التي تشحن فيها بضائع قابلة للالتهاب أو للانفجار أو الخطرة، أو أصبحت خطرا على السفينة أو شحناتها يجوز إنزالها من السفينة وإعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارة البحرية العمومية عند الاقتضاء<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> إيليا صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، لبنان، 1993، ص170.

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص242.

<sup>3</sup> Voir l'article 4/2/1, de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit

<sup>4</sup> Voir l'article 4/6, Ibid.

خصت قواعد هامبورغ<sup>1</sup> هذه الحالة بحكم قانوني يضمن إعفاء الناقل من المسؤولية، إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا لتدابير لإنقاذ الأرواح أو تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر، في ما عدا العوارية<sup>2</sup>. على الرغم من أنها لم تتضمن تعداد لحالات الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار والخسائر، مثلما فعلت كل من قواعد لاهاي وروتدام.

تضمنت قواعد روتردام أحكاما تكلمت فيها عن البضائع التي قد تصبح خطرة، حيث أنها أجازت للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولا من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضائع تشكل خطرا فعليا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل<sup>3</sup>.

وضعت قواعد روتردام حكما خاصة بالتضحيات العامة المعقولة في مرحلة الرحلة البحرية من عملية النقل، بحيث أنه بموجبها يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحى ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولا للحفاظ على

<sup>1</sup> راجع في ذلك المادة 6/5 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> يقصد بالعوارية العامة (الخسائر المشتركة)؛ اشتراك كل أطراف الرحلة البحرية في تحمل الخسائر المحتملة من الأخطار البحرية، فهذه الأخيرة تدفع عادة بريان السفينة إلى اللجوء إلى بعض التصرفات التي تقتضيها الظروف بهدف إنقاذ السفينة من الغرق، ويعد أساس الخسائر المشتركة هو توزيع الضرر الناتج عن الأخطار البحرية على صاحب السفينة وصاحب البضائع؛ للمزيد من التفصيل أنظر: كريم مخالفة، الإعفاء النسبي والسببي من الضمان في الخسائر الكبرى وأثره في التأمين البحري في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في العلوم القانونية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، ص124.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 15 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك<sup>1</sup>.

مما تجدر الإشارة إليه أن قواعد روتردام لم تعف الناقل من المسؤولية في الحالة التي يضحى فيها بحاوية تحوي مواد خطرة وضارة تهدد سلامة البيئة، إذا كانت تلك الحاوية مهددة بالانزلاق من على ظهر السفينة، وكان في أمكانه تجنب ذلك، عن طريق التضحية بشحنات أخرى لمنع انزلاق هذه الحاوية، في سبيل حماية البيئة<sup>2</sup>.

على الرغم من كون التخلص من البضائع المنقولة يشكل خرقاً للواجبات المفروضة على الناقل بايصال البضائع سالمة إلى وجهتها، والمحافظة عليها طيلة الرحلة البحرية، إلا أن الضرورة قد تستدعي أن يلجأ الناقل إلى التضحية العامة المعقولة؛ من أجل الحفاظ على السلامة العامة المتمثلة بسلامة السفينة وحمولتها، أو لحماية أرواح البشر، بحيث يستند في هذا قرار إلى عدة اعتبارات، وذلك بما يتناسب مع الظروف الخطر المحيط بالسفينة.

حتى يعفى الناقل أيضاً من مسؤوليته بموجب قواعد روتردام يجب أن يثبت، إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛ أو تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛ أو تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه؛ قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 16 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص33.

<sup>3</sup> راجع في ذلك المادة 17 الفقرة 3/ (ل) و(م) و(ن) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

لم تسمح الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن أضرار نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر؛ برفع دعوى لطلب التعويض عن الضرر، ضد أي شخص يقوم بعمليات الإنقاذ بموافقة المالك أو بناء على التعليمات من السلطة العامة المختصة<sup>1</sup>. وفيما يخص النفقات المتكبدة والتضحيات التي قدمها المالك لمنع الضرر أو الحد منه فلا بد من أن تكون معقولة، وأن تتناسب مع حجم الضرر<sup>2</sup>.

تناولت القوانين البحرية الداخلية أيضا هذا الدفع في مضمون أحكامها، بحيث أنها اتبعت الاتفاقيات الدولية في هذا الميدان، فوجد المشرع الجزائري على سبيل المثال قد منح الناقل البحري وسيلة يدفع بها المسؤولية عنه، متى كانت من أجل إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك<sup>3</sup>.

اتباع المشرع الجزائري أيضا حكم قواعد لاهاي في حال نقل بضائع قابلة للاشتعال أو للانفجار أو لبضائع خطيرة، أو متى أصبحت تشكل خطرا على السفينة أو شحناتها، بحيث أجاز للناقل إنزالها من السفينة وإعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل البحري دون أية مسؤولية ما لم تترتب عن ذلك خسائر مشتركة إذا كان لها محل<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Article 7/5/D International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, Op.cit.

<sup>2</sup> Article 14/2, Ibid.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 803 الفقرة ي من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>4</sup> راجع في ذلك نص المادة 778 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

يحظر التشريع الانجليزي تصريف أي مادة سائلة ضارة في البحر، ما لم يتم ذلك وفقا لشروط محددة بنظام خاص<sup>1</sup>؛ إلا أنه استثنى الحالة التي يتم فيها ذلك من أجل تأمين السفينة وإنقاذ الأرواح<sup>2</sup>؛ وقد حدد الإجراءات التي يجب اتخاذها بغرض إنقاذ السفينة قصد تأمين سلامتها ومعداتنا وحمولتها وأرواح الأشخاص الموجودين عليها<sup>3</sup>.

كما استوجب في حال تم التخلص من المواد الخطرة والضرارة في البحر، أن يتم الإبلاغ عن هذه الحوادث التي تقع في عرض البحر، ويعد ربان هذه السفينة هو المسؤول عن هذا الإبلاغ<sup>4</sup>، ولا بد من أن يتوفر على متن كل سفينة دفتر تسجيل، الذي يُمكنهم من معرفة ظروف وسبب تفريغ المواد الخطرة من السفينة<sup>5</sup>.

لا شك أن هذا الواجب الذي تفرضه المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية المتعلقة بالأمن وسلامة الأرواح في البحار، يعلو فوق التزام الربان والناقل بالمحافظة على البضائع، وقد امتد واجب الإنقاذ إلى الأموال المعرضة للهلاك شريطة ألا يؤدي ذلك إلى تعريض الأموال التي على السفينة المساعدة أو هذه السفينة لخطر جدي<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Section 24 /1 and 2, 2018 No 86 The Merchant Shipping (Prevention of Pollution from Noxious Liquid Substances in Bulk) Regulations 2018, in : <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2018/68/regulation/24>

<sup>2</sup> Section 24 /3/A, Ibid.

<sup>3</sup> section 85/3/L, 1995 c21, Op.cit.

<sup>4</sup> Section 9, 1995 No 2498, made 12 st sptembre 1995, the merchant shipping (reporting requirement for ships carrying dangerous polluting goods) regulation, 1995, in : <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1995/2498/regulation/9/made>

<sup>5</sup> -section 29 /1 and 3, 2018 No 68 The Merchant Shipping (Prevention of Pollution from Noxious Liquid Substances in Bulk) Regulations 2018, in : <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2018/68/regulation/29>

-Section 8/3, 1996 No 3010, The Merchant Shipping (Dangerous or Noxious Liquid Substances in Bulk) Regulations 1996, in : <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1996/3010/regulation/8/made>

<sup>6</sup> محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 379.

يعفي الناقل البحري من المسؤولية، في حال تم إنقاذ الأرواح دون قيد أو اشتراط، وذلك لأن إنقاذ الأرواح إلزام أخلاقي، وقانوني تنفيذه تفرضه المعاهدات الدولية، وإنقاذ الأموال قيده النص بأن يكون التدبير الذي يتخذه معقولا، ومناطق بعدم مسؤولية الناقل، وإذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال، فيجب أن تكون التدابير التي اتخذها الربان معقولة، ومن هنا يرجع على الناقل إثبات الضرر يعود إلى ما اتخذه من تدابير لكن معقولة لمحاولة الإنقاذ<sup>1</sup>.

لا يلزم لتقرير عدم المسؤولية الناقل البحري أن تكون الأرواح المعرضة للخطر قد أنقذت بالفعل، وإنما يكفي أن ينشأ الضرر عن محاولة إنقاذ الأرواح. ومؤدى ذلك إعفاء الناقل من المسؤولية بغض النظر عن استحقاقه مكافأة عن الإنقاذ البحري إذ يشترط لاستحقاق المكافأة أن يؤدي الإنقاذ إلى نتيجة نافعة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> محمد دمانة، المرجع السابق، ص.ص 41 و 42.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 138.

الفصل الثاني  
الطرق القانونية لفض النزاعات  
الناشئة عن نقل البضائع الخطرة  
عبر البحر

يكفل الدستور الجزائري للجميع حق اللجوء إلى القضاء، فهو حق أصيل مقرر بنص صريح في مضمونه<sup>1</sup>، وبناءً على ذلك يمكن لكل متضرر من النقل البحري للبضائع الخطرة، أن يتوجه إلى القضاء المختص من أجل عرض دعواه لاستعادة حقه وجبر ضرره.

إن الدعوى القضائية التي يرفعها المتضرر ضد الناقل، هي وسيلة اختيارية له كامل حرية في استعمالها من عدمه، فالقوانين تركت له السلطة التقديرية في مدى إعمالها؛ وتعتبر أنها الإمكانية القانونية الممنوحة للمتضرر من نقل البضائع الخطرة، قصد حصوله على التعويض المناسب، فيكون بذلك الشاحن هو المتضرر في المقام الأول نتيجة للخسارة أو الأضرار التي لحقت به، وله حق إثارة المسؤولية التعاقدية للناقل البحري، وفي مجال هذه المسؤولية تتضمن كل من القوانين البحرية والقواعد الدولية البحرية في هذا المجال، أحكاماً خاصة بالجوانب الإجرائية لها. كما يمكن لكل متضرر من البضائع الخطرة خارج النطاق العقدي إثارة مسؤولية الناقل، وأمام هذه الحالة لا بد من الاستعانة بالقواعد العامة لقانون الإجراءات (المبحث الأول).

يستعين المتضرر بالوسائل البديلة لتسوية المنازعات الناشئة عن نقل البضائع الخطرة؛ غير أن اللجوء إليها لا يقصد منه هجر القضاء، وإنما الغاية من وراء ذلك، تكمن في أن المتضرر من نقل البضائع الخطرة، في حاجة إلى أشخاص ذو خبرة

<sup>1</sup> " يحمي القضاء المجتمع وحرّيات وحقوق المواطنين طبقاً للدستور"، هذا ما قضى به نص المادة 164 من دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لـ 28 نوفمبر سنة 1996، منشور بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-438، مؤرخ في 07 ديسمبر سنة 1996، ج.ر.ج. عدد 76، مؤرخ في 08 ديسمبر سنة 1996، معدل في سنة 2002، صادر بموجب قانون رقم 02-03، مؤرخ في 10 أبريل سنة 2002، ج.ر.ج. عدد 25، مؤرخ في 14 أبريل سنة 2002، معدل في سنة 2008، صادر بموجب قانون رقم 08-19، مؤرخ في 15 نوفمبر سنة 2008، ج.ر.ج. عدد 63، مؤرخ في 16 نوفمبر سنة 2008، معدل في سنة 2016، صادر بموجب قانون رقم 16-01، مؤرخ في 06 مارس سنة 2016، ج.ر.ج. عدد 14 مؤرخ 7 مارس سنة 2016.

ومهارة لهم القدرة على استيعاب موضوع نزاعه وفضه بسرعة، على اعتبار أنهم أشخاص أكثر دراية من القاضي، ونظراً لفعاليتها في حل كثير من المنازعات المرتبطة بنقل البضائع الخطرة، أصبحت الجهة المنشودة لأطراف النزاع (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### اتباع المسلك القضائي لحل النزاعات الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة

يحمي القانون المتضرر من نقل البضائع الخطرة من ضياع حقه في الحصول على التعويض الذي يجبره، وتتحق تلك الحماية من خلال الدعوى القضائية، التي يباشرها أمام الجهات القضائية المختصة الذي يطلب منها الحكم له بذلك.

من البديهي أن يكون شاحن البضائع الخطرة وناقلها؛ هم أطراف دعوى المسؤولية عن الضرر الناتج عن إخلال أو امتناع أو تأخر أحدهما عن تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري المبرم بينهما، ولكن قد يمتد الضرر ويتكبد الغير بفعل البضائع الخطرة وهي في حوزة الناقل البحري؛ فأمام هذا الوضع يمكن أن تكون هناك أطراف أخرى، لها الحق في رفع الدعوى على الناقل البحري، من مبدأ قانوني ينصب على عدم الإضرار بالغير (المطلب الأول).

يقع على المتضرر الذي تتوفر فيه شروط قبول الدعوى، أن يدرك الجهة القضائية التي من اختصاصها النظر في دعواه، وفقاً لمقتضيات القواعد الإجرائية سواء تلك المنظمة بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية أو بموجب نص خاص وارد في القانون البحري والمعاهدات الدولية في هذا المجال. فهذه القواعد تمهد له الطريق في الوصول إلى مبتغاه من رفع الدعوى (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### أطراف دعوى المسؤولية الناشئة عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة

تُعدّ الدعاوي الناشئة عن نقل البضائع الخطرة كسائر الدعاوي الأخرى التي ترفع أمام القضاء، وتقوم بوجود عناصر عديدة؛ منها أطراف الدعوى، الذين يختلفون من

دعوى إلى أخرى، غير أنه يتحدد لكل دعوى طرفان المدعي من جهة، والمدعى عليه من جهة أخرى (الفرع الأول).

يمكن أن يتسع نطاق أطراف دعوى المسؤولية عن الضرر الناشئ بفعل البضائع الخطرة، ويشمل المؤمن وصناديق التعويض؛ فقد رخص للمتضرر إدخالهم في القضية أو رفع دعوى قضائية مباشرة عليهم، بحيث تنشئ له حقا في مطالبتهم بالتعويض، بيد أنّ ذلك يكون في حدود معينة، وبعد استثناء شروط خاصة بهذه الدعوى (الفرع الثاني).

### الفرع الأول:

## تحديد صفة الأشخاص في دعوى المسؤولية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة

تسير دعوى المسؤولية عن الضرر الناشئ عن النقل البحري للبضائع الخطرة في إطار أحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية ما لم يوجد نص خاص، واستناداً لما جاء في القواعد العامة، فلا وجود لهذه الدعوى، ما لم تكن هناك عريضة محررة ومقيدة لدى المحكمة المختصة، من خلالها تتحرك الدعوى، ويجب أن تحدد فيها صفة المدعي والمدعى عليه تحديداً ينفي الجهالة تحت طائلة عدم قبولها شكلاً<sup>1</sup>، وعليه يجب تحديد الشخص الذي له حق رفع هذه الدعوى؛ والذي هو الشخص المتضرر من نقل البضائع الخطرة (أولاً) بالإضافة إلى تحديد الشخص الذي تقام ضده دعوى المسؤولية والذي هو الناقل البحري في الأصل (ثانياً).

<sup>1</sup> يجب تتضمن عريضة افتتاح الدعوى، تحت طائلة عدم قبولها شكلاً البيانات الآتية: 2...- اسم ولقب المدعي وموطنه، 3- اسم ولقب وموطن المدعى عليه...؛ هذا ما قضى به نص المادة 15 من قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج. عدد 21، مؤرخ في 23 أبريل سنة 2008، عدل وتمم بموجب قانون رقم 22-13، مؤرخ في 12 يوليو سنة 2022، ج.ر.ج. عدد رقم 48، مؤرخ في 17 يوليو سنة 2022.

**أولاً: صفة المدعي في دعوى المسؤولية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة**  
ترفع الدعوى القضائية من طرف المدعي؛ وهو الذي يحدد طلباته أمام المحكمة عند رفعها، كما أنه حر في اختيار السبب الذي يؤسس عليه دعواه، وفي تحديد خصمه، فهو حر في تحديد إطار الخصومة من ناحية الأشخاص، الموضوع والسبب، وهذا هو الأصل العام، إلا أن هذا الأصل يرد عليه قيود لا تدع المدعي حراً في تحديد إطار الخصومة<sup>1</sup>.

تحدد صفة المدعي في دعوى المسؤولية عن الأضرار النقل البحري للبضائع الخطرة، بناءً على أطراف عقد النقل البحري، وعليه يكون الشاحن المتضرر؛ هو المدعي في هذه الدعوى، ويمكن أن يمتد النطاق الشخصي للعقد إلى طرف ثالث؛ وبذلك يمنح المرسل إليه هو الآخر صفة المدعي في هذه الدعوى، بيد أن الأمر لا يقتصر على الشاحن أو المرسل إليه، بحيث تتعدد صور المدعي في دعوى المسؤولية بتعدد أشكال الضرر الناتج عن نقل البضائع الخطرة<sup>2</sup>.

## 1- تحديد صفة المدعي في دعوى المسؤولية التعاقدية عن الأضرار الناتجة عن

### نقل البضائع الخطرة بحراً

يُعد المدعي في دعوى المسؤولية العقدية، صاحب الحق في البضاعة الذي تضرر بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير وصولها، ومن ثم يجوز أن يكتسب

<sup>1</sup> محمد أحمد عابدين، الدعوى في مرحلتها الابتدائية والاستئنافية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1994، ص 439.  
<sup>2</sup> تشهد دعوى المسؤولية الناتجة عن النقل البحري للبضائع الخطرة مدعين لم يظهرها في دعوى المسؤولية عند نقل بضائع عادية، وعلى سبيل المثال نذكر القضية التي تم فيها نقل شحنة من زيت الوقود من ميناء **Dunkerque** الواقع في فرنسا إلى ميناء **Milazzo** الواقع في إيطاليا، على متن سفينة **Irika** في 12 ديسمبر سنة 1999، أين فقدت جزء من الشحنة مما أدى إلى وقوع تلوث في المحيط الأطلسي، وقد كانت شواطئ بلدية **Mesquer** من الشواطئ المتضررة من هذا التلوث، وعلى هذا طالبت بلدية **Mesquer** كل من شركة **Total raffinage distribution** وشركة **Total international Ltd** بتكلفة تنظيف الشواطئ؛ للمزيد من التفصيل، راجع:

Décision N° 04-12.315, du 17 décembre 2008, cour de cassation, Troisième chambre civile, in : <https://www.courdecassation.fr/decision/6079546f9ba5988459c491f6>; consulté 01/06/2023.

الشاحن صفة المدعي<sup>1</sup> في دعوى مسؤولية العقدية عن الضرر الذي لحق ببضائع الخطرة، وحتى وإن كان الشاحن<sup>2</sup> ذو صفة في عقد النقل البحري لكونه طرفاً رئيسياً فيه، إلا أنه لا تقبل دعواه ما لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة<sup>3</sup>.

يبرم عقد النقل البحري للبضائع الخطرة في الأصل بين الناقل البحري والشاحن، وقد يكون شاحن البضاعة الخطرة هو الشخص الذي يقوم بارسالها من ميناء الشحن، على أن يكون هو مستلمها في ميناء التفريغ، فهنا يكون الشاحن والمرسل إليه شخصاً واحداً، وهو الذي أبرم مع الناقل البحري عقد النقل.

بذلك؛ تبقى الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد النقل، متعلقة بالأطراف الأصلية له، وتبقى دعوى المسؤولية العقدية من حق الشاحن وحده، ذلك لأن أي ضرر قد ينتج عن فقدان البضاعة فقداناً كلياً أو جزئياً أو عن تلفها أو عن تأخير نقلها، سيتكبده الشاحن، وإن حق هذا الأخير في رفع دعوى المسؤولية على الناقل يجد أساسه في عقد النقل، ولذلك فلا صلة لدعوى المسؤولية بملكية البضاعة؛ إذ يبقى حق رفعها

<sup>1</sup> محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 212.

<sup>2</sup> عرفت قواعد هامبورغ الشاحن أنه: " كل شخص أبرم مع الناقل البحري عقداً. أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع الى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه الى الناقل في اطار عقد النقل البحري؛ راجع في ذلك نص المادة الأولى، فقرة ثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر. أما قواعد روتردام فلقد عرفت أنه: "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل؛ راجع في ذلك نص المادة الأولى الفقرة الثامنة من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> عبد المجيد ابراهيم سلمان الطائي، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2017، ص 122.

ثابت للشاحن ضد الناقل، سواء أكان الشاحن مالكا للبضاعة أم غير مالك<sup>1</sup>، وإذا كان من يتقدم بالبضاعة لشحنها في ميناء الشحن وكيلا عن الشاحن، وتعاقد معه بصفته مع الناقل، فإن الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد النقل ينصرف أثرها إلى الأصيل، ويكون حق رفع دعوى المسؤولية له<sup>2</sup>.

إذا كان الأصل أن لعقد النقل البحري طرفين وهما الشاحن والناقل، إلا أنه في كثير من الأحيان ما يتم إبرام عقد النقل البحري لفائدة طرف ثالث، وهو المرسل إليه<sup>3</sup>، فيكون بذلك شخص آخر غير الشاحن، ويعتبر طرف من أطراف عقد النقل البحري، يتم إدراج اسمه عند تحرير سند الشحن من قبل الشاحن، فيكون للمرسل إليه الحق في استلام البضاعة محل العقد في ميناء التفريغ بعد وصولها سالمة إلى وجهتها المقصودة، أما إذا وصلت هالكة أو تالفة أو تأخر وصولها فله حق مطالبة الناقل البحري بالتعويض عن الأضرار اللاحقة، وهذا ما يمنحه الصفة والمصلحة في الدعوى المقامة ضد الناقل البحري.

بالتالي؛ قد يكون الشاحن والمرسل إليه شخصين مختلفين، وأمام هذا الوضع يحق للمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية والتعويض على الناقل البحري عن الأضرار التي لحقت ببضائعه الخطرة بسبب عدم تنفيذ هذا الناقل للعقد المتفق عليه أو بسبب سوء

<sup>1</sup> أمال أحمد كيلاني، التناضي في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة للنقل بسند الشحن بين قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية بروكسل 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 وقواعد هامبورغ 1978 مع توضيح أحكام القانون الفرنسي، ط1، مطبعة الرسالة، القاهرة، 2001، ص52.

<sup>2</sup> نفس المرجع.

<sup>3</sup> عرف المرسل إليه في كنف قواعد هامبورغ أنه الشخص الذي له الحق في تسلّم البضائع؛ راجع في ذلك نص المادة الأولى، فقرة رابعة من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ أما قواعد روتردام فاعتبرته الشخص الذي يحق له تسلّم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛ راجع في ذلك الفقرة الحادية عشر من نص المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

تنفيذه، وإن المرسل إليه يكتسب صفة المدعي، بناء على عقد النقل البحري للبضائع الخطرة، الذي أبرم لمصلحته، وهو ما يجيز له الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية عن الأضرار.

## 2- تحديد صفة المدعي في دعوى المسؤولية غير التعاقدية عن الأضرار الناتجة عن نقل البضائع الخطرة بحراً

يتعدد أطراف دعوى المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير، من جراء نقل البضائع الخطرة، بتعدد صور الضرر الواقع الذي يصعب حصره في حالات معينة، بحيث يمكن أن يمس الضرر بأشخاص أو ممتلكات، كما يمكن أن يتعدى ذلك ويلحق البيئة البحرية، وبذلك يتسع نطاق الأشخاص الذين يملكون حق رفع هذه الدعوى.

### أ- صفة المدعي في دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تمس بالغير جراء النقل البحري للبضائع الخطرة

تؤدي معظم الحوادث التي تنشأ بسبب نقل البضائع الخطرة إلى وفاة المضرور، أو إصابته جسدياً أو يتحقق الضرر في شكل ضرر معنوي ناتج عن المساس بسلامة الجسدية للمضرور، كما يمكن يلحق ببضائع أخرى تكون على متن نفس السفينة التي تحمل البضائع الخطرة<sup>1</sup>، أو سفن أخرى مجاورة في ميناء الشحن أو التفريغ، يمكن أن تأخذ الأضرار نطاقاً أوسع، فمثلاً إذا وقع انفجار ضخم بسبب انفجار حاويات تحمل مواد شديدة الانفجار أثناء عملية شحنها أو تفريغها، في ميناء وكان ذلك الميناء قريب

<sup>1</sup> على سبيل المثال: انفجار حاويات المواد الخطرة التي كانت تحملها سفينة Hyndai Fortune بسبب اشتعال النيران فيها قبالة الساحل اليمني في مارس سنة 2006، وقد قدرت التكلفة الإجمالية للأضرار التي لحقت بالسفينة والبضائع المفقودة أكثر من 800 مليون دولار أمريكي؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

IOPC Funds, Reporting for the HNS Convention, in : <https://www.hnsconvention.org/hns-reporting>; consulted on June 02, 2019.

من المدينة، ما يسبب أضرار سواءً بالأشخاص أو المباني أو مؤسسات أو منشأة، أو ممتلكات أخرى، فإن الأضرار المتولدة عن نقل البضائع الخطرة هي أضرار جسيمة ولا تحصى.

يمكن أن ترفع دعوى المسؤولية والتعويض تجاه ناقل البضائع الخطرة من طرف كل شخص تضرر بسبب نقلها بواسطة سفينة عن طريق البحر، ومما لا شك فيه أن هذه الدعوى لا تؤسس في طار قواعد المسؤولية العقدية، باعتبار أن الغير الذي مسه ضرر بسبب هذه البضائع الخطرة، لا تربطه بالناقل البحري أي صلة عقدية، على عكس الشاحن والمرسل إليه الذي تربطه بهما علاقة عقدية مصدرها عقد النقل.

يحتج الغير في هذه الدعوى بحكم المسؤولية عن فعل الشيء<sup>1</sup>، فمتى استطاع ردّ ضرره إلى فعل البضائع الخطرة، جاز له مطالبة حارسها بالتعويض عن الضرر الذي لحقه، فيستفيد بذلك المتضرر من إعمال حكم هذه المسؤولية التي تقر وتقضي بالتعويض عن الضرر الذي ثبت وقوعه<sup>2</sup>.

**ب- صفة المدعي في دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تمس بالبيئة البحرية**  
تضمن الدستور الجزائري مبدأ يكرس الحق في مسألة الشخص الذي يلحق ضرراً بالغير، ومنح هذا الأخير الحق في طلب التعويض عن هذا ضرر، ويكون ذلك عن طريق الدفاع الفرديّ أو عن طريق جمعيات التي تحمي الحقوق الأساسية للإنسان<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> يمنح القانون المدني الجزائري للمتضرر حق في مسألة حارس الأشياء عن الأضرار الناشئة بفعلها ومطالبته بالتعويض لجبر هذه الأضرار؛ وذلك بموجب نص المادة 138 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>2</sup> عاطف النقيب، المرجع السابق، ص 274.

<sup>3</sup> لقد كرس هذا المبدأ بموجب نص المادة 39 من دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1996، السالف الذكر؛ والتي جاءت على النحو الآتي: "فإن الدفاع الفرديّ أو عن طريق الجمعية عن الحقوق الأساسية للإنسان وعن الحرّيات الفردية والجماعية، مضمون".

## 1-المضرور من التلوث البحري بالمواد الخطرة المنقولة بحراً

يحق لكل من لحقه ضرر التلوث بالمواد الخطرة والضارة المنقولة عن طريق البحر، أن يرفع دعوى قضائية لتحديد التعويض العادل والمنصف له<sup>1</sup>؛ بحيث تتوافر الصفة في هذه الحالة للشخص المضرور من التلوث، سواءً لحقه الضرر في شخصه أو أمواله، وبما في ذلك الضرر الذي يمس بالعناصر البيئية، التي يكون له حق خاص عليها، وبهذا تكون له المصلحة الشخصية المباشرة في رفع الدعوى، وإن هذه الحالات لا تُبدي الكثير من الصعوبات عند تحديد صفة المدعي، مقارنة مع الحالة التي تنشأ فيها الأضرار البيئية البحتة أو الأضرار التي تمس أحد عناصر البيئة غير مملوكة لأحد، لأنّ المتعارف عليه قانوناً أنّ الصفة في التقاضي؛ يستمدّها المدعي من كونه صاحب الحق المطالب به<sup>2</sup>.

تعتبر ظاهرة التلوث بالمواد الخطرة والضارة، ذات أثر سلبي على الأفراد، ويمتد آثارها إلى المجتمع<sup>3</sup>، فقد تمس الأضرار البيئية بالمصالح الجماعية، الأمر الذي يستتبع بالضرورة البحث عن مدافع لهذه المصالح أمام القضاء، ويجب عليه أن يبرر موقفه القائم على فكرة حماية البيئة والدفاع عنها، أو المطالبة بتعويضات لترميمها، وعليه فإنه يمكن رفع دعوى المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة والضارة، من طرف الفرد أو مجموعة الأفراد الذين أصابهم الأذى البيئي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> نافان عبد العزيز رضا، المسؤولية التقصيرية عن الأضرار البيئية، دراسة مقارنة، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2019، ص183.

<sup>2</sup> سماويل سرخاني، عبد الكريم بلعربي، "المنازعات البيئية في التشريع الجزائري والدولي"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 6، العدد 2، جامعة أم البواقي، 2019، ص126.

<sup>3</sup> محمد صالح المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2018، ص125.

<sup>4</sup> عبد الله تركي حميد العيال الطائي، الضرر البيئي وتعويضه في المسؤولية المدنية، ط1، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2013، ص108.

## 2- حق الجمعيات في الدفاع عن البيئة البحرية

تباشر الجمعيات التي تسعى إلى حماية البيئة دعوى المسؤولية؛ بحيث أن هذا المجال مفتوحا أمام أي شخص اعتباري يرغب في التصرف باسم المصلحة الجماعية، ومنحت لجمعيات حماية البيئة امكانية ممارسة الحقوق الممنوحة للأطراف المدنية فيما يتعلق بالوقائع التي تضر بشكل مباشر أو غير مباشر بالمصالح الجماعية<sup>1</sup>.

يمكن للجمعيات المعتمدة قانونا، والتي تمارس أنشطتها في مجال حماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي، رفع دعوى أمام الجهات القضائية المختصة عند كل مساس بالبيئة حتى في المجالات التي لا تعني الأشخاص المنتسبين لها بانتظام<sup>2</sup>، فلقد أعطى القانون للجمعيات صفة التقاضي<sup>3</sup>.

يجوز للجمعيات التصرف عندما تكون على دارية بانتهاك للبيئة<sup>4</sup>، وعلى ذلك يمكن للجمعيات المعتمدة قانونا ممارسة الحقوق المعترف بها للطرف المدني بخصوص الوقائع التي تلحق ضررا مباشرا أو غير مباشر بالمصالح الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها، وتشكل هذه الوقائع مخالفة الأحكام التشريعية المتعلقة بحماية البيئة، ومكافحة التلوث<sup>5</sup>.

تختلف طلبات التعويض التي تقدمها الجمعيات، عندما تمارس الدعوى المسؤولية عن الأضرار البيئية بصفتها مدعى، عن الطلبات التي يقدمها مجموعة من الأفراد، سواء في مقداره أو شكله.

<sup>1</sup> BACACHE- GIBEILI Mireille, Traité de droit civil, les obligations, la responsabilité civile extracontractuelle, 4<sup>e</sup> édition, tome 5, Economica, Paris, 2021, p.593.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادتين 35 و36 من قانون رقم 03-10، السالف الذكر.

<sup>3</sup> راجع نص المادة 17 من قانون رقم 06-12، مؤرخ في 12 يناير سنة 2012، يتعلق بالجمعيات، ج.ر.ج.ج. عدد رقم 02، مؤرخ في 15 يناير سنة 2012.

<sup>4</sup> راجع في ذلك: علي سعيدان ، أسس ومبادئ قانون البيئة، موفم للنشر، الجزائر، 2015، ص133؛ JEAN-FRANÇOIS Flore, Op.cit, p.167.

<sup>5</sup> المادة 37 من أمر رقم 10/03 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، السالف الذكر.

## ثانياً: المدعى عليه في دعوى المسؤولية عن الأضرار النقل البحري

### للبضائع الخطرة

يعتبر الناقل المدعي عليه الأول في هذه الدعوى، إذ تقوم مسؤوليته عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة أو الغير<sup>1</sup>، فيحق لكل متضرر رفع دعوى المسؤولية ضد كل شخص طبيعي أو معنوي له صفة الناقل، كما يمكن رفعها على مندوبيه.

### 1- ناقل البضائع الخطرة عن طريق البحر

قد يكون الناقل شخصاً طبيعياً وقد يكون شخصاً معنوياً، فإذا كان الناقل شخصاً طبيعياً، يجب أن تتوفر فيه الأهلية اللازمة لممارسة العمل التجاري<sup>2</sup>، أما إذا كان الناقل شخصاً معنوياً (شركة) فيكفي اكتسابه الشخصية المعنوية قانوناً، للحكم بتمتعته بالأهلية اللازمة لإبرام التصرفات القانونية<sup>3</sup> منها إبرام عقد النقل البحري.

<sup>1</sup> يعد الناقل؛ هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية العقدية للناقل. كما يمكن أن يعتبر مدعى عليه في حال قيام المسؤولية الغير تعاقدية؛ في هذا الشأن نص المشرع الجزائري على أنه تطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في فصل دعوى مسؤولية الناقل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية؛ أنظر في ذلك نص المادة 813 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>2</sup> يقصد بالأعمال التجارية تحقيق الربح، والأهلية التجارية هي صلاحية الشخص لمزاولة الأعمال التجارية، للمزيد من التفاصيل أنظر: فاديه احمد حسن الطائي، "الأهلية التجارية للشخص الطبيعي في قانون التجارة العراقي دراسة مقارنة"، مجلة المنصور، العدد 19، كلية المنصور الجامعة، العراق، 2013، ص37؛ أما أهلية الأداء فإنها صلاحية التعبير عن الإرادة تعبيراً يترتب عليه آثاره القانونية؛ كما تعرف بأنها صلاحية الشخص لأن يباشر بنفسه الأعمال القانونية والقضائية المتعلقة بهذه الحقوق، لمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك: عواطف زرارة، "أهلية التقاضي في قانون الإجراءات المدنية والإدارية"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 5، العدد 3، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2012، ص265؛ يجب أن تتوفر في المدعى الأهلية الإجرائية وهي تقابل أهلية الأداء في الفقه المدني فإذا كان ناقص الأهلية مثلاً، أو كان شخص اعتبارياً فإنه في هذه الحالة يجب أن يحدد شخص من يمثله في الخصومة، ببيان اسمه ولقبه ومهنته ووظيفته كما يجب ذكر الصفة التي تبيح له الحق القانوني في هذا التمثيل؛ عبد العزيز سليم، أصول رفع الدعوى قيدها، وإعلانها، النسر الذهبي للطباعة، القاهرة، 2003، ص42.

<sup>3</sup> أهلية التقاضي المقصود منها أهلية الأداء لدى الشخص الطبيعي وفقاً للمادة 40 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر؛ أما بالنسبة للأشخاص الاعتبارية فيتمتعون بأهلية التقاضي وفقاً للمادة 50 من نفس الأمر؛ وقد أصاب المشرع حينما استبعد الأهلية من دائرة شروط قبول الدعوى لأسباب عدة نذكر منها أن الأهلية وضع غير مستقر قد يتوفر وقت قيد الدعوى وقد تغيب أو تنقطع أثناء سير الخصومة.

### أ- تحديد صفة الناقل البحري

يكون الناقل مدعى عليه في دعوى المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير، سواء كان هو الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كان الناقل الأول أو أي من الناقلين اللاحقين في حالة النقل بسند الشحن مباشر<sup>1</sup>.

#### ■ الناقل المتعاقد:

يعد الناقل البحري المتعاقد، هو الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ويكتسب الناقل تلك الصفة من واقع اتفائه مع الشاحن على النقل، وعليه تحدد صفة الناقل البحري بناء على عقد النقل. في هذا الصدد عرفت قواعد روتردام؛ الناقل أنه الشخص الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن<sup>2</sup>، في حين نجد قواعد هامبورغ قد عرفت<sup>3</sup>؛ أنه كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل بضائع بطريق البحر.

تغطي كلمة الشخص؛ الأشخاص الطبيعية وأيضا الأشخاص المعنوية، ومعيار اعتبار الشخص ناقلا؛ هو مجرد التعاقد مع الشاحن لنقل البضائع بطريق البحر، فلقد حددت صفة الناقل بشكل واضح في كنف قواعد روتردام وهامبورغ، وبالتالي كل شخص أبرم مع الشاحن عقد النقل يمكن الرجوع عليه بدعوى المسؤولية عن الأضرار الواقعة، فيكون له الصفة والمصلحة في الدعوى.

أما في ظل قواعد لاهاي يشمل الناقل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل<sup>4</sup>، فنجد أن قواعد لاهاي استعملت نفس الأسلوب الذي جاء في قواعد

<sup>1</sup> شريف أحمد الطباخ، المرجع السابق، ص 168.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة الأولى، فقرة خامسة، من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة الأولى، فقرة أولى، من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>4</sup> Article 1/A convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

روتردام وقواعد هامبورغ، ولكنها قصرت نطاق الأشخاص الذين يشملهم الناقل في مالك السفينة أو مستأجرها هذا ما يبدو من ظاهر النص.

يمكن أن يكون الناقل البحري مالك السفينة<sup>1</sup> المرتبط مع الشاحن بموجب عقد النقل، وقد يتولى تجهيز السفينة بحيث تصبح صالحة للملاحة، ويسمى في هذه الحالة بالمالك المجهز، وذلك بتزويدها بالمعدات والأدوات والمؤمن والوقود والبخارة، وكل ما يلزم لممارسة النشاط البحري، كما يقوم بإبرام عقود النقل البحري، أو مشارطات إيجار السفينة، وعلى ذلك فقد يكون المالك هو المجهز الذي يدير السفينة لحسابه، وقد يكون المجهز شخصا غير المالك<sup>2</sup>.

كما قد يكون الناقل البحري مستأجر السفينة المرتبط مع الشاحن بموجب عقد النقل البحري، وتتجلى أهمية تأجير السفن<sup>3</sup> في الأحوال التي لا يستقر فيها الناقل على نقل نوع معين من البضائع، فيكون من الأفضل أن يقوم باستئجار سفن تتماشى مع طبيعة وشكل البضاعة التي هو مقبل على نقلها، فقد تكون ذات طبيعة خطيرة تختلف بتنوع أصنافها وأشكلها، وبالتالي تحتاج إلى أن تكون وسيلة النقل مناسبة لهذا النوع من البضائع.

يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس

<sup>1</sup> مما تجدر الإشارة إليه أن أغلب الاتفاقيات الدولية في مجال المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث، قد ألفت عاتق مالك السفينة بعبء المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري الناجم عن المواد الضارة أو التي يحتل أن تكون خطرة بما فيها المواد النفطية أو المواد المشعة أو المواد النووية وغيرها من المواد.

<sup>2</sup> عبد القادر العطير، بسام محمد ملحم، شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2009، ص135.

<sup>3</sup> لقد خصص المشرع الجزائري للأحكام المتعلقة باستئجار السفن بابا كاملا من القانون البحري، وضع من خلاله أحكاما عامة تتعلق باستئجار السفن، ووضع أحكام خاصة تنظم استئجار السفينة بهيكلها، استئجار السفينة لمدة معينة، واستئجار السفينة على أساس الرحلة، من خلال نصوص المواد من 640 إلى غاية 735، من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها<sup>1</sup>، وعليه يمكن أن تؤجر السفينة عارية غير مجهزة، بموجب عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر نظير أجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة سفينة معينة بدون بحارة وبدون أي تجهيز مادي أو بتجهيز غير كامل. كما يمكن أن تؤجر السفينة مجهزة، وإيجار السفينة مجهزة يأخذ بدوره صورتين؛ فإما أن تؤجر السفينة مجهزة لمدة محددة، وإما أن تؤجر السفينة مجهزة لرحلة أو رحلات معينة<sup>2</sup>.

### ■ الناقل الفعلي

يعتبر الناقل الفعلي<sup>3</sup> أنه المتعامل البحري الذي سلمه الناقل المتعاقد البضاعة لنقلها، لا علاقة له بالشاحن بل يقوم بتحرير مجرد وصل بسيط بينه وبين الناقل المتعاقد دليلاً على تسلمه البضاعة<sup>4</sup>، وعليه فإن الناقل الفعلي لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل المتعاقد.

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 640 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 224.

<sup>3</sup> نجد أن قواعد هامبورغ قد حددت مفهوم مصطلح الناقل الفعلي إلى جانب مصطلح الناقل، وقد اعتبرته كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ؛ راجع في ذلك نص المادة الأولى، الفقرة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر. أما في قواعد روتردام لم يرد مصطلح الناقل الفعلي بين المصطلحات الواردة في المادة التي تضمنت تعريف بعض المصطلحات، وإنما وضعت بعد تعريف مصطلح الناقل مباشرة تعريفاً للطرف المنفذ الذي يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تسيبها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته؛ راجع في ذلك نص المادة 6/1 أ من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

تجدر الإشارة هنا أن قواعد لاهاي لم تضع تعريفاً آخر الناقل الفعلي تميز به بين مفهوم الناقل الذي يبرم عقد نقل البضائع مع الشاحن وبين الناقل الفعلي الذي يعهد إليه من جانب الناقل الأصلي بالتنفيذ الكامل أو الجزئي للنقل، على عكس قواعد هامبورغ التي ميزت صراحة بين الناقل وبين الناقل الفعلي.

<sup>4</sup> بوزوينة محمد ياسين، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 5، العدد 8، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 218.

يمنح الناقل الفعلي صفة المدعى عليه، فيعتبر مسؤولاً ولو على جزء من الرحلة التي قام بتنفيذها، وهو متضامن مع باقي الناقلين الآخرين في نفس العملية تجاه الناقل المتعاقد وتضامن الناقلين يضي على المتضامنين صفة الناقل إذ يمكن للمتضرر الرجوع عليهم أو على أحد منهم بالتعويض<sup>1</sup>.

### ب- تمييز الناقل البحري عن مساعدي النقل

لا تؤدي الملاحة البحرية أغراضها بجهود الأشخاص البحريين وحدهم<sup>2</sup>، بحيث تسبقها مرحلة تمهيدية، يتدخل فيها أشخاص آخرون غير البحارة، وذلك ليقوم بمهام على البر، يكلفون بها من طرف الناقل أو المجهز أو الریان، وعليه نتعرض بشيء من التفصيل لهؤلاء الأشخاص حتى نتمكن من تمييزهم عن الناقل البحري.

#### • وكيل السفينة

كان واجب تسليم البضائع إلى المرسل إليهم، وتحصيل أجرة النقل منهم، من الواجبات الملقاة على الریان في القديم، إلا أن الأمر قد اقتضى إعفاء الریان من هذه العملية التي كان يؤديها في السابق، بسبب إطالة فترة بقاء السفينة في الميناء<sup>3</sup>، لهذا دعت الحاجة العملية إلى تعيين المجهز وكيلا عنه، في مختلف الموانئ العالمية كي يقوم بالأعمال التي يقوم بها المجهز في خدمة السفينة<sup>4</sup>.

تؤول المهام الأساسية المرتبطة بعملية النقل البحري إلى الوكيل السفينة، فعلى عاتقه تقع وظائف خطيرة ومسؤوليات جسام، وإن تأديتها بكفاءة يفيد الشركات الملاحية

<sup>1</sup> عبد المحيد ابراهيم سلمان الطائي، المرجع السابق، ص121.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، السفينة، أشخاص الملاحة البحري، عقد النقل البحري للبضائع - عقد نقل البحري للأشخاص - مشارطات إيجار السفن، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص242.

<sup>3</sup> محمود شحات، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص56.

<sup>4</sup> عبد القادر العطير، بسام محمد ملحم، المرجع السابق، ص191.

وأصحاب البضائع من شاحنين ومستلمين من ناحية، وكذلك يفيد الموانئ ساحات تخزين وتداول الحاويات من ناحية أخرى<sup>1</sup>.

يعتبر المشرع الجزائري<sup>2</sup> وكيل السفينة بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة، والتي لا يقوم بها الريان شخصيا وكذلك بالعمليات الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء<sup>3</sup>، كما تشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الريان<sup>4</sup>.

يسري على وكيل السفينة أحكام عقد الوكالة من حيث تكوينه وآثاره وانقضائه، ويختلف نطاق عقد وكالة السفينة من بلد إلى آخر، تبعا للعرف السائد في كل ميناء، ومن ثم فإن هذا العرف هو الذي يحدد الأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة في حالة عدم النص عليها في العقد<sup>5</sup>.

يباشر وكيل السفينة مهامه بشكل مستقل ووفقا للشروط الواردة في عقد الوكالة، واضعا نصب عينيه القوانين والأنظمة المعمول بها في دولة الميناء الذي يعمل فيه الوكيل، كما أنه لا يجوز له ممارسة نشاطه إلا بعد استيفاء الاشتراطات التي تنظم أعمال الوكلاء الملاحين، وحصوله على الترخيص اللازم حتى يستطيع ممارسة عمله بشكل قانوني<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 61.

<sup>2</sup> لقد نظم القانون البحري الجزائري مهام والتزامات ومسؤوليات وكيل السفينة، بموجب أحكام قانونية واردة في نصوص المواد من 609 إلى 620 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>3</sup> تم تعريف وكيل السفينة بموجب نص المادة 609 من نفس الأمر.

<sup>4</sup> راجع في ذلك نص المادة 610 من نفس الأمر.

<sup>5</sup> محمود شحات، المرجع السابق، ص.ص 57 و58.

<sup>6</sup> محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 61.

### • وكيل الحمولة

يُعد وكيل الحمولة<sup>1</sup> كل شخص طبيعي أو معنوي، يلتزم مقابل اجر بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة، باستلام البضاعة باسم ولحساب موكله، ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم<sup>2</sup>. عليه؛ يرتبط وكيل الحمولة مع أصحاب البضائع بعقد وكالة، ويسأل إزاء أصحابها، بحيث أنه يلتزم تجاه المرسل إليه بنفس الالتزامات التي يقوم بها وكيل السفينة تجاه المجهز أو الريان، إلا أنه يتم اختياره من قبل المرسل إليه، فهذا الأخير يقوم باستلامها عند وصولها إلى الميناء لحسابه، ودفع ما قد يكون مستحقا من أجرة النقل. يتوجب على وكيل الحمولة أن ينهي التزاماته بكل عناية تبعا لما يتطلبه عقد الحمولة، وأن يسهر على مصالح أصحاب الحقوق في البضائع، وأن يتخذ التدابير الضرورية لحفظ حقوقهم<sup>3</sup>.

يجوز لوكيل الحمولة أن يقوم مقام أصحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء بصفته مدعيا في الدعوى المرتبطة بالبضائع التي ابرم في شأنها عقد وكالة، متى كان تمثيله يمنحه هذا الحق<sup>4</sup>، ويكون مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته لمهامه بمقتضى أحكام القانون العام<sup>5</sup>، فكل إخلال من جانب وكيل الحمولة بأي التزام من الالتزامات المفروضة عليه تجعله مسؤولا عن تعويض المرسل إليه عما لحقه من ضرر.

<sup>1</sup> نظم القانون البحري مهام ومسؤوليات وكيل الحمولة بموجب نصوص المواد من 621 إلى 630 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>2</sup> ورد تعريف وكيل الحمولة في نص المادة 621 من نفس الأمر.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 622 من نفس الأمر.

<sup>4</sup> هذا ما جاء في نص المادة 623 من نفس الأمر.

<sup>5</sup> راجع في ذلك نص المادة 627 من نفس الأمر.

## ■ مقال المناولة

يقوم الناقل البحري بشحن البضائع على متن السفينة، وتفرغها عند وصولها إلى وجهتها المقصودة، وهذا هو الأصل. بيد أنه يجوز الاتفاق على خلاف ذلك، بحيث أنه يمكن تكليف المقاول البحري بهذه المهام<sup>1</sup>.

كانت الأعمال المادية الخاصة بشحن البضائع وتفرغها في الموانئ، من إختصاص البحارة في السابق، نظراً لضآلة حجم الحمولات المشحونة على متن السفينة، وقلة أنواع البضائع الخطرة آنذاك؛ ولكن مع التقدم في بناء السفن وضخامتها وازدياد البضائع المشحونة فيها من جانب، والسعي إلى اختصار زمن الرسو، من جانب آخر، تم تهيئة أشخاص ليكونوا محترفين من خلال تدريبهم على أعمال الشحن والتفريغ، وهو ما يعرف اليوم بمقاول المناولة أو المقاول البحري، وقد يكون هذا الأخير شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً، ويمارس واجباته على وجه الاستقلال لحساب من تعاقد معه<sup>2</sup>.

يطلق عليه مقاول المناولة باعتبار أنه الشخص الذي يقوم بأعمال المناولة المينائية<sup>3</sup>، فهو من يتولى القيام بالأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة ورسها وفكها وتفرغها وإنزالها ووضعها على اليابسة أو داخل المخازن وأخذها، وقد يتولى إلى جانب ذلك بالأعمال القانونية المتصلة بالشحن والتفريغ لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل<sup>4</sup>. ويكون مقاول المناولة مسؤولاً فقط في مواجهة من طلب خدماته<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، رقم 8 لسنة 1990 والقوانين المكملة له، الفقه والقضاء التشريع والصيغ القانونية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2003، ص350.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الوجيز القانون البحري، المرجع السابق، ص138.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 912 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>4</sup> زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2019، ص13.

<sup>5</sup> راجع نص المادة 915 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

بالتالي؛ يكون مقاول المناولة مسؤولاً عن أي ضرر وقع بسبب سوء تنفيذه لعمليات شحن أو تفريغ البضائع الخطرة، سواء صدر هذا الخطأ منه أو من قبل تابعيه، وهذه المسؤولية تكون في مواجهة الناقل الذي طلب منه أداء عمليات المناولة المينائية، بناءً على الرابطة القانونية التي تنشأ على أساس العقد الذي أبرم بينهما. أما فيما يتعلق برجوع الناقل البحري على مقاول المناولة المينائية، فهي مسألة بديهية، أن يطالبه بكافة التعويضات التي دفعها إلى المتضرر، لأن الأخطاء التي ارتكبها مقاول المناولة لم تبعد مسؤولية الناقل البحري تجاه الشاحن المتضرر.

## 2- مندوبي ناقل البضائع الخطرة عن طريق البحر

يتولى مندبو الناقل البحري تنفيذ عملية النقل، إلا أنهم لا يرتبطون بالشاحن بعقد نقل إذ يبرم هذا العقد بين الشاحن ومنتبوعهم أي الناقل البحري، وكثيراً ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة إلى خطأ أحد أتباع الناقل، وبذلك فإنه يحق للمتضرر الرجوع عليه بالمسؤولية. ويتأسس رجوع المضرور على مندوبي الناقل، بالاستناد إلى قواعد المسؤولية الغير تعاقدية نظراً لغياب العلاقة التعاقدية بين المضرور والمندوب<sup>1</sup>. إذا أقيمت دعوى للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية الغير تعاقدية، على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد لأحكام مسؤولية الناقل الواردة في القانون البحري<sup>2</sup>.

## 3- مجهز السفينة الناقلة للبضائع الخطرة

عرف القانون البحري الجزائري مجهز السفينة؛ بأنه " كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات

<sup>1</sup> أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 2، العدد 1، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص219.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 814 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة<sup>1</sup>، كما يأخذ مجهز السفينة صفة الناقل، في حال عدم ذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح<sup>2</sup>، فالمجهز هنا هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية.

### الفرع الثاني: التأمين أو الضمان في دعوى المسؤولية عن الأضرار الناشئة

#### عن النقل البحري للبضائع الخطرة

نادر ما تتم عملية نقل البضائع الخطرة<sup>3</sup> عن طريق البحر، دون تأمينها من المخاطر البحرية، وقبل حصول ناقلها على تأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار المحتمل وقوعها، باعتبار أن التأمين نظام فعال يساهم في إزالة آثار هذه الأضرار، من خلال منح المتضرر من نقلها تعويضا في حدود ما تم الاتفاق عليه في عقد التأمين مع المؤمن، الذي يجد نفسه طرفا في هذه القضية بمجرد تحقق الضرر (أولا) وهناك أضرار جسيمة يخلفها النقل البحري للبضائع ذات الطبيعة الخطرة والضارة، يعجز أمامها كل من المسؤول والمؤمن على تغطيتها، فقد تتطلب بعض الحوادث مبالغ ضخمة لجبرها، وأمام هذه الأوضاع لا بد من تدخل صناديق التعويض على حسب مجالها (ثانيا).

<sup>1</sup> تم تعريف المجهز بموجب نص المادة 572 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 754 من أمر رقم 76-80، من نفس الأمر؛ ومن خلال مضمون هذا النص يمكن استخلاص تعريف للناقل البحري بمفهوم معاكس، بحيث يكون الناقل البحري كل شخص يذكر اسمه في سند الشحن، وعليه يمكن الوصول إلى الناقل البحري بناء على البيانات الواردة في سند الشحن أين يتم تحديد اسمه ليكون هو الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية. وننوه إلى أن القانون البحري الجزائري لم يتطرق لتعريف الناقل البحري؛ كما فعل حين حدد المقصود بالمجهز ضمن الأحكام المتعلقة بالمجهز، كما تطرق لتعريف كل من وكيل السفينة، وكيل الحمولة والسمسار البحري ضمن الأحكام المنظمة لمهامهم والتزاماتهم ومسئولياتهم.

<sup>3</sup> بينت الإحصائيات المقدمة في عام 2020، من قبل شركة Gard Norway، وهي أكبر شركة تأمين للسفن في العالم، بأن الحرائق لا تزال إلى اليوم تنصدر أسباب وقوع الحوادث البحرية، فهناك حريق كل أسبوعين على متن سفن الحاويات، وصرحت أن الحاويات تتقل مجموعة واسعة من المواد الكيميائية الخطرة، والعديد منها قابل للاشتعال؛ للمزيد من التفصيل، أنظر:

## أولاً: المؤمن كطرف في دعوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل البحري

### البضائع الخطرة

أتى المشرع الجزائري بموجب القانون المدني بتعريف لنظام التأمين<sup>1</sup>، والذي يعتبر تعريفاً شاملاً يوضح أشكال التعويضات المتعددة التي يمكن أن يتحصل عليها المضرور في حال وقوع الخطر، فقد عرف التأمين بأنه عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن<sup>2</sup>.

يعد المؤمن أحد أطراف عقد التأمين البحري، وهو الهيئة التي تتولى دفع مبلغ التأمين أو قيمة التعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه<sup>3</sup>، وتلك الهيئة ينظمها قانون

---

<sup>1</sup> يوجد تعريف عديدة خاصة بنظام التأمين، وإن اختلفت في صياغتها، إلا أنها تجمع العناصر الأساسية لنظام التأمين، ومنها من عرفت التأمين بوجه عام بأنه العقد الذي يتعهد بمقتضاها طرف يسمى المؤمن تجاه طرف آخر يسمى المؤمن له، بأن يدفع له عهدة التأمين في حالة وقوع الخطر، ويكون ذلك بمقابل، وهذا التعريف راجع في ذلك:

PICARD.M et BESSON.A, Les assurances terrestres en droit français, tome 1, 4<sup>ème</sup> édition LGDJ, 1975, p1.

نقلاً عن: على بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، دراسة مقارنة بين: القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، 2000، ص 27.

وهناك من يعتبر أن التأمين عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له، عن الضرر الذي لحقه من جراء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط التأمين، راجع في ذلك:

<sup>1</sup> RIPERT GEORGES, Précis de droit maritime, librairie Dalloz, Paris, 1939, p348.

وهناك تعريف آخر لا يختلف عن التعريف السابق، بحيث عرفه بأنه العقد الذي بمقتضاه يحصل المؤمن له على تعهد مقابل دفع ثمن يسمى القسط أو الاشتراك من المؤمن، بأن يدفع له عهدة التأمين في حالة تحقق الخطر؛ راجع في ذلك:

LAMBERT-FAIVRE Yvonne, Droit des assurances, Dalloz, LGDJ, édition 1982, p32.

نقلاً عن على بن غانم، المرجع السابق، ص 28.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 619 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>3</sup> إبراهيم على عبد ربه، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2006، ص 67.

دولة تواجدتها<sup>1</sup>، فقد تم وضع العديد من الأحكام والقواعد القانونية المتعلقة بمختلف جوانبه، لتكون الإطار المنظم له.

يتحمل المؤمن الخطر بمقتضى عقد التأمين؛ وذلك العقد يتضمن مبالغ طائلة، ويواجه أخطار جسيمة، بحيث أنه يتطلب رؤوس أموال وفيرة، لا يقوى عليها الأشخاص بصفة منفردة، وعلى هذا يأخذ المؤمن شكل شركة المساهمة، كما قد يكون في شكل جماعة تأمين تبادلي أو تعاوني<sup>2</sup>.

يطلق على الطرف الثاني في عقد التأمين اسم المؤمن له أو المستأمن؛ وهو الشخص أو صاحب الشئ موضوع التأمين أو المنفعة فيه وعادة ما يقوم هذا الطرف بالتعاقد مع المؤمن بغرض تغطية الخسارة المادية المتوقعة نتيجة تحقق الحادث المؤمن منه، كما أن عليه القيام بسداد مقابل التأمين أي قسط التأمين<sup>3</sup>.

أما فيما يخص المؤمن له يمكن أن يكون شخصاً طبيعياً، كما يمكن أن يكون شخصاً معنوياً يتقدم إلى المؤمن بطلب إبرام عقد التأمين، ويتعهد بدفع قسط التأمين والتصريح بكل الحقائق الجوهرية المتعلقة بمحل الخطر، والخطر المراد تأمين ضده، والالتزام بالشروط التي تنص عليها شروط وثيقة التأمين<sup>4</sup>.

يظهر في الكثير من الأحيان طرف ثالث عقد التأمين؛ يدعى بالمستفيد؛ وهو الشخص الذي يستحق مبلغ التأمين أو قيمة التعويض عند تحقق الخطر أو الحادث المؤمن منه، وعادة ما تجتمع صفة المؤمن له و المستفيد في شخص واحد، ولكن في

<sup>1</sup> بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، ج1، نظام التأمين، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2011، ص61.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2005، ص26.

<sup>3</sup> إبراهيم على إبراهيم عبد ربه، المرجع السابق، ص77.

<sup>4</sup> بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص68.

أحوال أخرى قد تتفصل شخصية المؤمن له عن شخصية المستفيد، وهنا يشترط أن يكون لهذا الأخير مصلحة تأمينية في شخص أو الشيء موضوع التأمين<sup>1</sup>.

يعد التأمين البحري؛ أساس التجارة البحرية، بحيث أنه قد ساهم في ازدهارها واستقرارها، من خلال تأمين جميع الأخطار<sup>2</sup> البحرية التي تواجهها طيلة الرحلة البحرية، وأثناء تواجد البضاعة في مخازن الشحن وعلى رصيف الميناء، وكذلك الأخطار التي تلي تفريغ البضاعة من السفينة ونقلها من ميناء الوصول إلى مخازن المرسل إليه<sup>3</sup>.

اقتصر نشاط التأمين البحري لسنوات طويلة على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولتها، إلا أن نشاطه قد امتد مؤخراً إلى ضمان المسؤولية المدنية لناقل الشيء المؤمن عليه<sup>4</sup>؛ وهو بذلك نظام يهدف إلى جبر الضرر الذي يصيب المؤمن له، عن طريق تعويض يكون بقدر الأضرار الحاصلة<sup>5</sup>. أي أنه يلتزم بتعويض الغير عن أي مبلغ يكون المؤمن له مسؤولاً عن دفعه كتعويض عن الضرر<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> إبراهيم على إبراهيم عبد ربه، المرجع السابق، ص 77 و78.

<sup>2</sup> الخطر هو ضرر متوقع الحدوث مبني على العديد من الاحتمالات التي تتفاوت فيما بينها؛ في هذا الصدد نذكر الأضرار المتوقعة أن تصيب الأشخاص مثل الوفاة، مرض، أو عجز، ونذكر بعض الأضرار المحتملة أن تلحق بالمتعلقات مثل الحريق، غرق السفن إلى غير ذلك من الأخطار؛ محمد رفيق المصري، التأمين تطبيقات على التأمينات العامة، ط3، مؤسسة دار الكتب، الكويت - مؤسسة دار الكتاب الحديث، بيروت، 1993، ص 11.

<sup>3</sup> عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، رقم 8 لسنة، المرجع السابق، ص 377

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 67.

<sup>5</sup> جلال وفاء محدين، التأمين البحري على البضائع بثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 93.

<sup>6</sup> مصطفى محمود فراج، الدعاوي وإجراءاتها العملية، لإحداث التعديلات، ط4، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 268.

ينطوي نظام التأمين على بعض الجوانب السلبية التي تتمثل في ارتفاع قيمة أقساط التأمين على نحو لا يتوافق مع قيمة الخطر المؤمن منه، وذلك بهدف تحقيق المزيد من الأرباح؛ كما أن أغلب شركات التأمين تقوم بصياغة وثيقة التأمين بصورة تقربها من عقود الإذعان لما تتضمنه من شروط تعسفية والتزامات، لا يملك المؤمن له حق مناقشتها أو تعديلها<sup>1</sup>.

تتحاشى بعض شركات التأمين التجارية قبول تأمين على مسؤولية الناقل البحري<sup>2</sup>؛ وبعضها الآخر سمحت بذلك؛ ولكن بحدود ضيقة، لما يترتب على هذا النوع من التأمين من تداخل بين مسؤوليتها تجاه أصحاب البضائع المؤمنة لديها ومسؤوليتها تجاه الناقل البحري عما يصيب هذه البضائع من تلف أو ضرر أثناء عملية النقل البحري<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> محمد حسين منصور، مبادئ عقد التأمين، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، د.ت.ن، ص.ص 19 و 20.  
<sup>2</sup> تجدر الإشارة إلى أن شركات التأمين ترفض في أحوال كثيرة تأمين المخاطر المحتمل وقوعها من نقل البضائع الخطرة؛ وهذا الرفض قد يلحق ضرر بأصحاب هذه البضائع والسفن الحاملة لها، ومن التطبيقات القضائية التي جاءت في هذا السياق، قضية السيد (Z) المتخصص في تجارة الألعاب النارية والكائن مقره في مدينة Guyane الفرنسية، بحيث قام باستيرادها من الصين من عند شركة *société Pyragic Industrie*، وقد استعان في بشركة SIFA Transit كوسيط بينه وبين الشركة MARFRET من أجل تأمين هذه الشحنة، وبعد مرور زمنية في نوفمبر 2008 أبلغت الشركة MARFRET شركة SIFA Transit بعدم قبولها تأمين شحنة الألعاب النارية المصنوعة في الصين بسبب طبيعتها الخطرة، وبناء على هذا رفع السيد (Z) قضية على الشركة MARFRET أمام المحكمة التجارية المتخصصة التي يقع في دائرة اختصاصها المركز الرئيسي للشركة في مارسيليا Marseille، مطالباً بتعويضات جراء الضرر الذي لحق به جراء إلغاء صفقته مع شركة *société Pyragic Industrie*؛ للمزيد من التفصيل، راجع:

Décision RG N° 15/13802, du 6 mai 2016, cour d'appel de Paris, Pôle 5- Chambre 11, in :

<https://www.courdecassation.fr/decision/export/60355d26859414854c91f21e/1>; consulté le 01/06/2023.

<sup>3</sup> بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، في التشريع والتطبيق، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص563.

يزيل التأمين الخوف من ممارسة نشاط النقل البحري للبضائع الخطرة، فهو يوفر الأمان لناقل هذه النوع من البضائع -الذي قد يكون مالك السفينة الحاملة لهذه البضائع أو مستأجرها-، ومن جانب آخر يطمئن أصحابها من الأخطار التي يحتمل أن تتعرض لها بضائعهم، وبذلك يحميهم من الخسارة المالية التي قد تصيبهم، وذلك عن طريق تعويض يمنح لهم عندما يلحق الضرر بضائعهم.

لا يقف الأمر على الأضرار أو الخسائر اللاحقة بهذه البضائع؛ بل يمكن تعويض أي متضرر من هذه البضائع ذات الطبيعة الخطرة، وهذا ما زاد من أهمية هذا النظام، فعندما أصبح يؤمن حتى المسؤولية عن أضرار هذه البضائع المؤمن عليها التي تكون في حوزة المؤمن له.

زادت الحاجة للتأمين البحري أكثر خاصة في الوقت الحالي الذي يشهد زيادة في إنتاج مواد متنوعة ذات الطبيعة الخطرة والضارة، والتي يتم نقلها بكميات ضخمة عبر الطريق البحري الذي يعرف إقبال كبير عليه لما يوفر من خدمات، ولكن زيادة والتطور في إنتاج المواد الخطرة التي باتت اليوم حاجة ملحة ولا يمكن الاستغناء عنها، أدى إلى ظهور أضرار جسيمة، لا طاقة للناقل البحري في إصلاحها وتعويضها، وإزاء هذا الوضع لا يجد أمامه سوى اللجوء لنظام التأمين ليقى نفسه به من تبعات نقل البضائع الخطرة.

بذلك؛ يكتسب المؤمن صفة تمنح له حق التدخل في دعوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، لأن عقد التأمين المتعلق بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن نقل هذه البضائع، يجمع بين ثلاث أطراف، بحيث أنه ينشأ بين المؤمن والناقل البحري للبضائع الخطرة ارتباط عقدي أصله عقد التأمين المبرم بينهما، وهذا الارتباط يجعل

من المؤمن هو الطرف الذي يصل بين الناقل البحري للبضائع الخطرة والمتضرر منها، بيد أن المتضرر يعد خارج هذا النطاق العقدي، ونتيجة لذلك تثور مسؤولية المؤمن التقصيرية عن الأضرار التي لحقت به، وكان الناقل البحري هو سبب وراء حدوثها.

يتدخل المؤمن<sup>1</sup> في دعوى التعويض عن الأضرار التي تنشأ جراء نقل البضائع الخطرة؛ في حال وقوع خسائر مادية، تتمثل في الفقد أو التلف أو الضرر الذي يلحق بالبضائع الخطرة المؤمن عليها؛ كما يجد نفسه طرفاً في هذه الدعوى إذا قامت المسؤولية المدنية للناقل البحري (المؤمن له) في مواجه الغير الذي أصابه ضرر بفعل البضائع الخطرة.

<sup>1</sup> عرضت على القضاء قضايا متعددة متعلقة بنقل البضائع الخطرة والتي كانت شركات التأمين طرف فيها على سبيل المثال نذكر الحادثة التي وقعت يوم 18 يونيو سنة 2005 في خليج Campêche بالمكسيك، التي تتلخص وقائعها في أن سفينة RODRIGO 'DON التابعة لشركة Perforadora Central SA DE CV، وهي في طريقها إلى ميناء Dos Bocas بالمكسيك، قد تعرضت إلى انفجار أدى إلى اندلاع حريق دمر السفينة، وعلى إثر ذلك قامت شركة Perforadora Central SA DE CV برفع دعوى قضائية ضد سفينة BOURBOU Opale إلى جانب شركات التأمين التابعة لها، باعتبار أنها هي المسؤولة عن الحادث لأنها هي التي قامت بضخ النفط على ظهر سفينة RODRIGO 'DON، وقد رفعت القضية أمام محكمة Houston الواقعة بـ Texas بالولايات المتحدة الأمريكية التي أعلنت أنها غير مختصة إقليمياً، بحكم صادر في 10 فيفري سنة 2009؛ وقد تعرض هذا الحكم للطعن عن طريق الاستئناف، للمزيد من التفصيل، راجع:

Décision RG N° 14/06516, du 14 juin 2018, cour d'appel de Douai, chambre 2, Section 2; in :

<https://www.courdecassation.fr/decision/export/6031dfc180b9e1b37c98adb9/1> consulté 01/06/2023.

كما يمكن أن تكون شركة التأمين هي المستأنف ضده كما هو الحال في القضية التي عرضت أمام مجلس قضاء La Compagnie ) CMA CGM شركة طرف القضية من طرف شركة (Générale Maritime, Maritime d'Affrètement – Compagnie COMPAGNIE MMA ضد شركة التأمين IARD ASSURANCES MUTUELLES للمزيد من التفصيل راجع:

Décision N° 2017/171, du 06 avril 2017, cour D'appel D'Aix-en-Provence 2<sup>eme</sup> chambre; in :

<https://www.courdecassation.fr/decision/export/6033c085b42d8a7366c11dd3/1>; consulté 01/06/2023.

## 1- مدى اعتبار المؤمن مدعياً في دعوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن

### النقل البحري للبضائع الخطرة

يكون المؤمن مدعياً على أساس أنه يحل محل صاحب البضاعة في حقوقه، بعدما قام بتعويض المؤمن له والذي هو شاحن البضاعة، وإن حلول المؤمن محل المؤمن له يكون في حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين<sup>1</sup>.

يغطي عقد التأمين الخسارة التي قد تلحق البضاعة المنقولة، وبذلك يكون المؤمن مسؤول عن تعويض تلك الخسارة، إذا تعرضت للأخطار المدرجة في العقد، فما على الشاحن، سوى إثبات الضرر في مواجهة الناقل بحضور مندوب من شركة التأمين، ولا يتم الحل إلا بعد إجراء التسوية ودفع مبلغ التعويض للشاحن أو للمرسل إليه المؤمن له عما لحق البضاعة المؤمنة من خسارة وضرر، وبعد ذلك؛ يجوز لشركة التأمين أن تحل محله، وتطالب الناقل البحري بأن يدفع التعويض عن الضرر الذي لحق بالبضاعة المؤمنة، وتستند شركة التأمين في ذلك إلى دعوى الحل<sup>2</sup>.

يمنح المؤمن حق رفع الدعوى في مواجهة الناقل عن طريق إجراء الحل القانوني محل الشاحن أو المرسل إليه الذي يملك الحق بتحويل الحقوق التي يملكها في البضاعة المؤمن عليه إلى شركة التأمين، ويتم ذلك بموجب إقرار تنازل وإبراء ذمة أو عقد إنابة موقع من المؤمن، وبناءً على ذلك تثبت صفته في الدعوى، وتحدد مصلحته منها والمتمثلة في استرداد ما دفعه للمرسل إليه المؤمن له<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> شريف أحمد الطباخ، المرجع السابق، ص167.

<sup>2</sup> عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص439.

<sup>3</sup> محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص165.

## 2- صفة المدعى عليه للمؤمن في دعوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن

### النقل البحري للبضائع الخطرة

يحق لكل شخص أن يطالب الناقل بتعويض الضرر الذي لحق به نتيجة نقله للبضائع الخطرة عن طريق البحر؛ باعتبار أنه مسؤول عنها، وإذا قام الناقل بتأمين مسؤوليته المدنية عن الأضرار التي تكون البضائع الخطرة المنقولة سببا فيها، خلال كامل الفترة التي تكون فيها تحت حراسته، فإن ذلك يجعل من المؤمن طرفا في دعوى التعويض التي تقام ضد الناقل البحري؛ ليجد نفسه إلى جانبه كمدعى عليه، ويكون ملزم بتغطية هذه الأضرار.

يقوم التأمين من المسؤولية على فكرة تتمثل في وجود شخص ما يخشى أن يكون مسؤولا عما يصيب الغير من ضرر، فيقوم بإبرام عقد تأمين ينقل بموجبه عبء التعويض ذلك الضرر عن كاهله إلى طرف آخر يرضى بذلك وهو المؤمن، بحيث يؤمن نفسه من رجوع الغير عليه بالمسؤولية<sup>1</sup>؛ مما يخفف من هذا العبء الثقيل عن كاهل المسؤول، الذي لا يمتلك القدرة على أن يتحملها لوحده<sup>2</sup>. وعليه يحق للمضرور أن يرجع على شركات التأمين قصد تعويض الضرر الذي لحقه من النقل البحري للبضائع الخطرة<sup>3</sup>.

تكمن الغاية من وراء تأمين الناقل البحري لنفسه من المسؤولية؛ في جعل المؤمن هو من يتحمل تبعات الضرر والخسارة التي تلقى على عاتق الناقل المؤمن له في حال وقع الضرر بسبب نقله للبضائع الخطرة، وإن هذا النظام لا يستبعد المسؤولية عن ذمة هذا الناقل، وإنما يغطي المؤمن الأضرار التي تلحقه من مطالبة الغير المتضرر له بالتعويض، وهنا تبرز أهمية هذا النوع من التأمين، باعتبار أنه وسيلة لجبر الضرر

<sup>1</sup> بهاء الدين مسعود سعيد خويرة، الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية، ط1، الشامل للنشر والتوزيع، نابلس، فلسطين، 2017، ص19.

<sup>2</sup> LE TOURNEAU Philippe, Op.cit, p.5.

<sup>3</sup>ARRADON François, Op.cit , p.2.

الذي تعرض له الغير من جهة، ومن جهة أخرى يجبر الضرر الذي لحق بالذمة المالية للناقل البحري نتيجة تعويضه للأضرار الناتجة عن نقله للبضائع الخطرة والضارة، والتي تثقل كاهله.

يقتضي للتأمين بوجه عام، أن يتحمل المؤمن الأضرار المشمولة بالتغطية التأمينية وفقا للشروط التي يتطلبها عقد التأمين؛ مما يعني أن تكون هذه الأضرار تنتمي إلى نوع من الأضرار المشمولة بالتغطية، وأن يكون الشخص المتضرر ذاته من الأشخاص المشمولين بالتغطية<sup>1</sup>، فلا بد من أن يكون هذا المتضرر ممن يدخل في نطاق الغير الذي يسأل عنه الناقل البحري، ومفهوم الغير يأخذ أشكال عدة في هذه الدعوى.

يمكن لضحايا أضرار التلوث اتخاذ إجراءات مباشرة ضد شركة التأمين<sup>2</sup>، وهذا الحق منح لهم بموجب أحكام عديدة واردة في الاتفاقيات الدولية في مجال التلوث البحري<sup>3</sup>، فإذا حدثت واقعة وتسببت في تلويث البيئة البحرية بالبضائع الخطرة والضارة المنقولة عبرها، ورجع ضرر هذا التلوث على الغير، يمكن لهذا الأخير أن يقيم دعوى ضد المؤمن بشرط أن يكون ناقل هذه البضائع الملوثة قد قام بتغطية هذا النوع من الضرر.

<sup>1</sup> ريم إحسان محمد موسى، الدعوى المباشرة في التأمين من المسؤولية المدنية، الشامل للنشر والتوزيع، 2016، ص92.

<sup>2</sup> PIETTE Gaël, Op.cit, p.310.

<sup>3</sup> على سبيل المثال نجد أن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن تلوث بالمحروقات، السالفة الذكر؛ قد نصت في المادة 8/7 منها على أنه " يجوز اقامة دعوى مباشرة على المؤمن أو الشخص الذي يصدر عنه الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية الملاك بالنسبة للأضرار الناتجة من التلوث، لتعويض هذه الأضرار...".

كما نجد المشرع الجزائري قد أجاز رفع دعاوى التعويض عن الأضرار الحاصلة من جراء نقل التلوث بالوقود مباشرة ضد المؤمن؛ راجع في ذلك نص المادة 139 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

ثانياً: مدى اعتبار صناديق التعويض كطرف في دعوى التعويض عن أضرار النقل

### البحري للبضائع الخطرة

يستدعى الأمر في قضايا التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة، تدخل أطراف أخرى في الدعوى، نظراً لخصوصية الضرر البيئي وضخامة مبالغ تعويض، والتي يعجز المسؤول عنها بالوفاء بها، ويصعب كذلك تغطيتها من طرف شركات التأمين، فلا بد من تدخل صناديق التعويض<sup>1</sup> لجبر هذه الأضرار، ولهذه الأسباب تم إنشاء هذه الصناديق، وقد تم تبنيها من قبل معظم الدول<sup>2</sup>؛ من أهم هذه الصناديق نذكر صندوق HNS.

### 1- شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن نقل المواد

#### الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة عبر البحر

<sup>1</sup> تم إنشاء صناديق التعويض سواء على الصعيد الداخلي أو الدولي، ولكل صندوق مجاله حسب نوع الضرر، ونوع وصنف المواد الخطرة المسبب لهذا الضرر، وبذلك تعددت واختلفت صناديق التعويض في سبب نشوءها، ولكل صندوق مجاله فهناك من تخصص بالأضرار النووية ومنها تعلق بالمحروقات؛ على سبيل المثال نذكر صناديق التعويض الدولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات، تنظم بموجب صندوق FIPOL 1992، والصندوق التكميلي، من أجل تقديم تعويضات للضحايا لأضرار التلوث بالمحروقات، بطريقة موحدة، ومنسقة وفق نظام تعويض، يضمن المساواة في المعاملة بين جميع المطالبين؛ للمزيد من التفاصيل أنظر:

CHRYSTELLE Collier, Régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures CLC de 1992, Fonds de 1992 et Fonds complémentaire, 29 septembre 2021 ; in :

[https://www.giwacaf.net/site/assets/files/2198/5\\_elc\\_fipol\\_cadre\\_juridique\\_f\\_final\\_compressed.pdf](https://www.giwacaf.net/site/assets/files/2198/5_elc_fipol_cadre_juridique_f_final_compressed.pdf).

<sup>2</sup> مما تجدر الإشارة إليه هو أن صندوق FIPOL لسنة 1971 يعتبر كأول صندوق من الصناديق التعويض في مجال التلوث البحري بالمحروقات، وقد صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات، والمعدة ببروكسل في 18 ديسمبر سنة 1971، بموجب امر رقم 74-55 مؤرخ في 13 مايو سنة 1974، ج.ر.ج. عدد 45، مؤرخ في 4 يونيو سنة 1974؛ وصادقت على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971، بموجب مرسوم رئاسي رقم 98-124 مؤرخ في 18 أبريل سنة 1998، ج.ر.ج. عدد 25، مؤرخ في 26 أبريل سنة 1998.

لكي يتدخل صندوق التعويض HNS لابد من وقوع حادث التلوث بسبب المواد الخطرة التي تشحن كبضائع على متن السفينة، وأن تتعرض هذه الأخيرة لواقعة مادية تؤدي إلى تسرب ما فيها في مياه البحر، ما يؤدي إلى وقوع ضرر التلوث، الذي يعد العنصر الأساسي لقيام هذه المسؤولية.

#### أ- وقوع حادثة للسفينة التي تحمل المواد الضارة والخطرة

تستوجب الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار المتعلقة بنقل المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة، لتدخل الصندوق الدولي للتعويض HNS، في الدعاوي، أن تكون هناك سفينة حاملة للمواد الخطرة والضارة، وأن تتعرض هذه السفينة لواقعة<sup>1</sup> معينة كتصادم أو جنوح أو غرق يتبعه تسرب أو لإلقاء المواد من السفينة، الأمر الذي ينتج عنه في النهاية تلوث<sup>2</sup>.

يعتمد تحديد المواد الخطرة والضارة التي تدخل في نطاق الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار المتعلقة بنقل المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة HNS<sup>3</sup> على التحديد والتصنيف الواردة في عدد من الاتفاقيات الدولية

<sup>1</sup> « Incident means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes damage or creates a grave and imminent threat of causing damage » ; the article 1/8, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، 2011، ص.ص

225 و 226.

<sup>3</sup> Take a look at the article 1/5, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.

والمدونات المعتمدة من قبل المنظمة البحرية الدولية<sup>1</sup>، وبذلك كان نطاق المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة في كنف هذه الاتفاقية يشمل مجموعة واسعة من المواد التي تتطوي على خصائص ومخاطر مختلفة قد ينجم عنها أضرار جسيمة.

#### ب- تحقق ضرر بسبب المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة

تعني الأضرار التي تغطيها الاتفاقية الدولية HNS<sup>2</sup>؛ كل الخسائر في الأرواح أو الإصابة الجسدية على متن أو خارج السفينة التي تحمل مواد خطرة وضارة، وكل فقدان أو تلف في الممتلكات الموجودة خارج السفينة التي تحمل المواد الخطرة والضارة، وكذا الأضرار الاقتصادية الناتجة عن تلوث الوسط البيئي، على سبيل المثال الأضرار التي تلحق بقطاع صيد الأسماك والنقص في السياحة، وأيضا تكاليف التدابير المعقولة لاستعادة البيئة البحرية، أو الشواطئ الملوثة.

يقتضي تطبيق أحكام الاتفاقية الدولية HNS، وقوع جميع الأضرار الناجمة عن نقل المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة، في الإقليم أو البحر الإقليمي لدولة طرف في الاتفاقية، كما تغطي الأضرار الناشئة عن التلوث التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة ZEE<sup>3</sup> أو في منطقة معادلة لدولة عضو، وكذلك

<sup>1</sup> Liste des SNPD visées par la Convention , Une liste globale des SNPD visées par la Convention a été mise au point par les FIPOL. Cette liste accessible via le Localisateur SNPD comprend les références suivantes:

I-Cargaison en verac :

- 1- Hydrocarbure (tels que définis par règle 1 de l'annexe I de la convention Marpol 73/78).
- 2- Substance liquide nocive (tels que définis par règle 1.10 de l'annexe II de la convention Marpol 73/78).
- 3- Substance liquide dangereuse (tels que définis par chapitre 17 du recueil IBC).
- 4- GAS liquéfies (tels que définis par chapitre 19 du recueil IGC).
- 5- Substances liquides le point d'éclair ne dépasse pas 60°C.
- 6- Matières solides (tels que définis par code IMBC et code IMDG visées par le code de 1996 et transportées en colis).

II-Marchandises en colis tels que définis par code IMDG.

Voir : Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), Notifications au titre de la Convention SNPD ; in :

<https://www.hnsconvention.org/fr/notification-des-snpd/>, consulté le 24 octobre 2021.

<sup>2</sup> the article 1/6, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.

<sup>3</sup> Une Zone Économique Exclusive.

الأضرار (أضرار أخرى غير الأضرار الناجمة عن التلوث) التي تحدث خارج البحر الإقليمي لأية دولة، إذا كان هذا الضرر تسببت فيه المواد الخطرة والضرارة المنقولة على متن سفينة مسجلة في دولة عضو أو على متن سفينة مخولة برفع علم دولة عضو في الاتفاقية<sup>1</sup>.

## 2- نظام عمل الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن نقل المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة عبر البحر

تعتمد الاتفاقية الدولية HNS على نظام من مستويين للتعويض، وقد استعانت في إنشاء هذا النظام على النموذج السابق والناجح للغاية من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية للتعويض عن أضرار التلوث بنفط CLC<sup>2</sup> واتفاقية الصندوق<sup>3</sup>، نظراً للخبرة الطويلة في إدارتهم لنظام التعويضات عن أضرار التلوث النفطي<sup>4</sup>، وبما أن هذا النظام سرى بشكل جيد على مدى ثلاثين عاماً، كان من المنطقي تجسيد نفس المبادئ على نظام تعويض الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضرارة<sup>5</sup>.

تتم التغطية في المستوى الأول بالتأمين الإجباري الذي يفرض على مالك السفينة، فيقع على هذا الأخير التزام قانوني بتوفير ضمان مناسب يغطي من خلاله مسؤوليته المدنية، حرصاً على حصول المتضررين على التعويض المناسب، ومتى تجاوزت التكاليف تغطية الحادث والأضرار الناشئة قيمة التأمين، وحدود مسؤولية مالك السفينة، فضلاً عن إمكانية متصل المالك كلياً من المسؤولية أو إعساره، ففي هذه الحالات يعتبر المستوى الثاني الملاذ الوحيد لتغطية الأضرار عن طريق اللجوء إلى صندوق

<sup>1</sup> IOPC FUNDS, The 2010 HNS convention, septembre 2014, in :

<https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/HNS-Brochure-2014.pdf> consulted on October 07, 2021.

<sup>2</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

<sup>3</sup> International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.(fund convention)

<sup>4</sup> IOPC FUNDS, The 2010 HNS convention, Op.cit.

<sup>5</sup> KAREN purnell, Op.cit, p10.

التعويض HNS<sup>1</sup>، فهذا الأخير يدفع مبلغًا إضافيًا لتعويض عندما يتعذر على المالك أو شركة التأمين الخاصة به تغطية الخسارة بالكامل أو الضرر<sup>2</sup>.

يقوم صندوق المواد الخطرة والضارة بتعويض أي شخص لحق به الضرر، إذا لم يتمكن هذا الشخص من الحصول على التعويض الكامل والمناسب؛ في حال عدم وجود أي شخص مسؤول عن الضرر المعني بموجب أحكام هذه الاتفاقية؛ أو إذا كان مالك السفينة المسؤول عن الضرر معروف، ولكنه عاجز لأسباب مالية عن الوفاء بالتزاماتها، أو في الحالة التي يتجاوز فيها الضرر مسؤولية المالك على النحو المحدد بموجب الفصل الثاني، المتعلقة بتنظيم أحكام حدود المسؤولية، أو إذا كان الضمان المالي غير كافي لتغطية الضرر المعني، أي أنه لا يتناسب مع التعويض المطالب به لجبر الضرر<sup>3</sup>.

يعفى صندوق HNS من أي التزام متى ثبت أن الضرر نشأ عن عمل من أعمال الحرب أو الأعمال العدائية أو الحرب الأهلية أو تمرد، أو نتيجة لتسرب أو تصريف مواد ضارة ومن المحتمل أن تكون خطرة من سفينة حربية، أو سفينة أخرى تملكها أو تشغلها دولة طرف، وكانت مكلفة بصفة حصرية وقت وقوع الحادث بخدمة حكومية غير تجارية<sup>4</sup>. كما يعفى أيضا إذا ثبت له أن الضرر نتج كلياً أو جزئياً عن فعل أو عدم فعل الضحية، أي أن حدوث الضرر كان عن قصد أو نتج عن إهمال منه، وعليه يتم إعفاء صندوق المواد الخطرة والضارة كلياً أو جزئياً من التزامه بتعويض هذا الشخص<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> IOPC FUNDS, The 2010 HNS convention, Op.cit.

<sup>2</sup> Comité Juridique de l'Organisation Maritime Internationale, Aperçu de la convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses, Op.cit.

<sup>3</sup> Article 14/1 International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op .cit.

<sup>4</sup> Article 14/3, Ibid.

<sup>5</sup> Article 14/4, Ibid.

## المطلب الثاني: الجوانب الإجرائية لدعوى المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة

قد تتطلب بعض القضايا المتعلقة بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، إجراءات أولية سابقة على تحريك دعوى المسؤولية والتعويض، تكون بمثابة وسيلة يثبت بها المتضرر ما لحقه من ضرر، وقد نظمت هذه الإجراءات بموجب نصوص خاصة واردة في القوانين البحرية والمعاهدات الدولية في هذا الميدان، التي حرصت من خلالها على تيسر الأمور على المتضرر في إقامة الدليل على الضرر الذي لحق به، فإذا عجز عن إثباته ضاع حقه في طلب التعويض (الفرع الأول).

تنشئ الخصومة بين المتضرر من نقل البضائع الخطرة وناقلها، بمجرد قيد العريضة الافتتاحية في أمانة ضبط المحكمة المختصة، ولا بد من أن تتضمن هذه العريضة على البيانات المتعلقة بالجهة القضائية<sup>1</sup>، التي ينعقد لها الاختصاص بالنظر في دعواه، التي يعود فيه الفصل للقضاء العادي، وإن كان تحديد الاختصاص من المسائل الجوهرية التي تجنب المتضرر في هذه الدعوى، من رفض طلبه بالتعويض؛ فإن قبولها منوط بتوافر شروط معينة مرتبطة بأطرافها (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الوسائل الخاصة لإثبات الضرر الناشئ عن النقل البحري

#### للبضائع الخطرة

يقع على المدعى؛ والذي يعتبر الشخص المتضرر في دعوى المسؤولية والتعويض، أن يقيم الدليل على الضرر الذي أصابه ويقدر مقداره، ولتسهيل ذلك نظمت له القوانين البحرية والمعاهدات الدولية في هذا المجال قواعد إجرائية يستعين بها لتأكيد وقوع الضرر من خلال توجيه إشعار إلى الناقل (أولاً)، كما أن حل المنازعات

<sup>1</sup> " يجب أن تتضمن عريضة افتتاح الدعوى تحت طائلة عدم قبولها شكلاً، البيانات الآتية: 1- الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى، ... هذا ما يتطلبه نص المادة 15 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

المتعلقة بنقل البضائع الخطرة مرتبط بفهم وقائع مادية أو علمية تتعلق بها، لا يستطيع أي شخص إدراكها، وحتى القاضي المعروض عليه هذا النزاع يعجز أمامها باعتبار أنها تتجاوز معارفه، فلا بد من لجوءه إلى الخبرة كإجراء لتوضيح المسائل الفنية في أغلب الحوادث التي تكون البضائع الخطرة سببا فيها (ثانيا).

### أولاً: ضرورة توجيه إشعار بالخسائر والأضرار إلى ناقل البضائع الخطرة

يتمثل الهدف من إقامة المسؤولية على عاتق الناقل البحري، في جبر الضرر الذي اعترى البضائع الخطرة المتفق على نقلها، ويقع عبء إثبات هذا الضرر على الشاحن أو المرسل إليه، ولتخفيف من هذا العبء ما على المرسل إليه سوى أن يقوم بتوجيه إخطار للناقل البحري يخطر بالضرر الذي لحق بالبضائع الخطرة، بحيث أن الإشعار بالخسارة أو الضرر الذي يلحق البضائع يعد بمثابة إجراء قانوني سابق لرفع الدعوى، لإثبات الضرر أو الخسارة الواقعة، يبين الطبيعة العامة لذلك الضرر، ولا بد من إتباع الأحكام القانونية التي نظمتها لاستفتاء شروطه القانونية.

### 1- شكل الإخطار

يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، في حال وقوع خسائر أو أضرار للبضاعة<sup>1</sup>، حتى يتاح له التحقق من الضرر المدعى به، وإبداء رأيه إذا كان له مقتضى، وذلك بغرض فض النزاع وديا دون

<sup>1</sup> اشترط المشرع الجزائري الكتابة في الإخطار من خلال نص المادة 790 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ وهو نفس الحكم الذي تضمنته كل من الاتفاقيات الآتية:

- المادة 1/19 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛  
-Article 3/6 convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit ;

وتجدر الإشارة إلى أن لم يرد ذكر شكل الإشعار في المادة 1/23 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

الدخول في خصومة قضائية، وإما رفض مزاعم المضرور وتحضير نفسه للدخول في منازعة قضائية<sup>1</sup>.

يجب أن يكون الإخطار كتابياً<sup>2</sup> بصيغة صريحة تبين له وجه الضرر أو طبيعته، ولم يوجب القانون أن ترتدي الكتابة المطلوبة أي شكل معين، فقد تكون الكتابة رسمية أو عرفية عبر البريد مع إشعار بالاستسلام أو عبر الفاكس أو التلكس، كما قد ترد الكتابة على سند الشحن ذاته أو على إيصالات التسليم التي يعيد المرسل إليه تسليمها إلى الناقل عند استلام البضاعة منه<sup>3</sup>.

يستعين الشاحن أو المرسل إليه بسند الشحن لإقامة الدليل على هلاك البضاعة أو تلفها، وذلك بتقديمه ومقارنة البيانات الواردة فيه مع واقع البضائع التي تم تسليمها، لتبين مقدار النقص في البضاعة من حيث وزنها، عددها، حجمها، وليتبين مقدار التلف الذي أصابها<sup>4</sup>.

إن هذا الإجراء السابق لرفع دعوى التعويض عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضائع الخطرة؛ يسهل على الشاحن عملية إثبات الضرر أمام المحاكم فيما بعد،

<sup>1</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 257

<sup>2</sup> لا يتطلب الأمر دائماً أن تكون الإخطارات بشكل كتابي، فقد استثنى المشرع الجزائري الحالة التي يتم فيها فحص البضائع بحضور الناقل أو ممثله، فيكون الإخطار الكتابي في هذه الحالة دون فائدة، لأن حضور الناقل ومثله يفقد الإخطار فعاليته، فقد تحقق الغرض من توجيه الإخطار أثناء القيام بعملية الفحص والمعينة، فلا حاجة لتوجيهه، وفي هذا الصدد اعتبر المشرع الجزائري أنه لا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت البضائع محققاً فيها حضورياً عند استلامها، وقد أشار إلى ذلك في الفقرة الثالثة من المادة 790 من الأمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ للمادة 3/19 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ المادة 3/23 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر؛

Article 3/6 convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>3</sup> كل ذلك بشرط أن يكون التحفظ صريح ثابت المضمون والتاريخ، ولا يُعني عن هذه الكتابة علم الناقل بالتلف أو الهلاك، ويقضي أن تكون تلك التحفظات صريحة واضحة محددة تشير إلى الضرر ونوعه وطبيعته على وجه التحديد، تحدد حجم الضرر ونسبته؛ للمزيد من التفاصيل أنظر: وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 258.

<sup>4</sup> عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص 177.

فمن الأحسن أن يتم وصف الحالة التي وصلت فيها البضائع الخطرة وصفا دقيقا، ويحدد بكل دقة نسبة الخسائر أو الأضرار اللاحق بها.

يتم إعداد تقارير في هذا الشأن، من قبل لجنة يتم تعيين أعضائها من أصحاب المصالح المختلفة (مؤسسة الميناء، السلطة الجمركية، وكيل السفينة، صاحب البضائع أو وكيه)، وهذا الأمر الذي يعطيها حجية في الإثبات يستند إليها القضاء في أحكامه<sup>1</sup>.

## 2- مهلة توجيه الإخطار

جاء في التشريع الجزائري<sup>2</sup> أن المرسل إليه أو من يمثله يقوم بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة<sup>3</sup>، إذا كانت الخسائر أو الأضرار ظاهرة، أما إذا كانت هذه الخسائر والأضرار غير ظاهرة فيتم التبليغ عنها في موعد أقصاه لا يتجاوز ثلاث أيام يبدأ احتسابها من تاريخ تسليم البضائع<sup>4</sup>. وبهذا يكون المشرع الجزائري قد انتهج المسلك الذي تبعته قواعد لاهاي،

<sup>1</sup> عبد الرحمان ذياب عقل، المرجع السابق، ص 179.

<sup>2</sup> تباينت التشريعات العربية في مهلة توجيه الإخطار فمنهم من اتفق مع المشرع الجزائري مثل ما فعل المشرع الكويتي في قانون التجارة البحرية في المادة 198 من مرسوم بالقانون رقم 28 لسنة 1980، السالف الذكر؛ وهناك من لم يتفق معه في هذه المهلة مثل المشرع المصري، الذي فرض في قانون التجارة البحرية التزام على عاتق المرسل إليه بإخطار عن الهلاك أو التلف الظاهر الذي لحق بالبضائع المنقولة في ميعاد لا يجاوز يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة، أما إذا كان الهلاك أو التلف غير الظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية لتسلم البضاعة، هذا نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 239، قانون رقم 8 لسنة 1990، السالف الذكر.

<sup>3</sup> أحسن المشرع الجزائري عندما ربط موعد الإخطار بهذا الوقت، باعتبار أنه يتبع عملية التفريغ عملية أخرى تسبق عملية التسليم للبضائع للمرسل إليه، وهي عملية التحقق من حالة البضائع وكميتها، أين يتم فحصها ومعاينتها، فإن القصد من المعاينة والفحص التأكد من سلامة البضائع المرسل، أو تحديد مقدار الضرر الذي لحق بها.

<sup>4</sup> راجع الفقرتين الأولى والثانية من المادة 790 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

ويمكن الاتفاق في مهلة الإخطار عن الخسائر والأضرار وتاريخ بدء سريان هذه المهلة، التي تكون العبرة فيها دائماً بيوم التسليم<sup>1</sup>.

تجدر الإشارة إلى أن مضمون النص الوارد في القانون البحري الجزائري<sup>2</sup> والمتعلقة بتحديد المدة اللازمة للتبليغ الكتابي، لا يبين بصورة واضح حالة الخسائر أو الأضرار الظاهرة، كما فعل حين تحدث صراحة عن الخسائر والأضرار غير الظاهرة، غير أنه يفهم ضمناً أن الإخطار الكتابي المتعلق بالأضرار والخسائر التي يتم تبليغ الناقل أو ممثله عنها في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة أنها خسائر أو أضرار ظاهرة، وعليه لتحديد المهلة التي تسري لتوجيه الإخطار الكتابي لابد من أن نفرق بين إذا ما كانت هذه الخسائر أو الأضرار ظاهرة أم غير ظاهرة، وعلى هذا الأساس يتم تحديد هذه المهلة بموجب أحكام قواعد لاهاي، وأحكام التشريع البحري الجزائري.

قد تضمنت قواعد روتردام حكماً مشابهاً لحكم قواعد لاهاي في خصوص مهلة الإشعار التي يكون فيها الهلاك أو التلف ظاهراً، وخالفتها في الحالة التي لا يكون فيها هلاك أو تلف البضائع ظاهراً، بحيث اشترطت أن يتم توجيه الإشعار في هذه الحالة، في غضون سبعة أيام يبدأ احتسابها بعد تسليم البضائع<sup>3</sup>.

في حين نجد أن قواعد هامبورغ نصت صراحة على حالة الهلاك أو التلف الظاهر، حيث أنها منحت المرسل إليه مهلة لا تتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليمه البضائع، وهذه المهلة لا تنطبق إلا في الحالة التي يكون فيها الهلاك أو التلف

<sup>1</sup> Article 3/6 convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Op.cit.

<sup>2</sup> راجع في ذلك الفقرة الأولى من نص المادة 790 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>3</sup> راجع في ذلك الفقرة الأولى من المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، السالفة الذكر.

ظاهراً، أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، فإن أحكام قواعد هامبورغ وضعت مهلة أطول مقارنة مع ما جاءت به قواعد لاهاي، وقدرتها بخمسة عشر يوم متصلة يبدأ سريانها من اليوم التالي لتسليم البضائع إلى المرسل إليه<sup>1</sup>.

كما أن أحكام قواعد هامبورغ تعرضت لحالة لم تتعرض لها أحكام قواعد لاهاي وأحكام القانون البحري الجزائري بصراحة، وهي حالة الخسارة التي تنتج عن التأخير في التسليم بصفة مستقلة عن حالة الهلاك أو التلف، فبموجب هذه الاتفاقية لا يستحق التعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال تسعين (90) يوماً متصلة يبدأ احتسابها من اليوم التالي لتسليم البضائع إلى المرسل إليه<sup>2</sup>. وتبعتها في ذلك قواعد روتردام، بحيث أنها تناولت هذه الحالة إلا أنها حددتها بمهلة أقصر تقدر بواحد وعشرون يوماً (21) متتالية من يوم تسليم البضائع<sup>3</sup>.

### 3- أثر الإخطار

إذا تم تسليم البضائع دون توجيه الإخطار إلى الناقل فإنه يفترض أن البضائع عند تسليمها كانت سليمة مطابقة لما هو وارد في سند الشحن<sup>4</sup>، أي أن المشرع الجزائري قد أقام قرينة لصالح الناقل بأنه سلم البضائع كما هي موصوفة في سند الشحن، إذا لم يوجه المرسل إليه أو ممثله الإخطار اللازم، ولا يعني عدم توجيهه

<sup>1</sup> راجع في ذلك الفقرتين الأولى والثانية من المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ اتفق معها المشرع المصري في مهلة الإخطار الناقل بالهلاك أو التلف غير ظاهر، وهذا ما قضت به المادة الفقرة الأولى من المادة 239، قانون رقم 8 لسنة 1990، السالف الذكر.

<sup>2</sup> الفقرة الخامسة من المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> الفقرة الرابعة من المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

<sup>4</sup> الفقرة الأولى من نص المادة 790 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

أو عدم استيفائه لشرائطه القانونية، أنه يؤدي إلى عدم سماع دعوى المسؤولية أو سقوطها.

أما إذا استجمع هذا الإخطار كافة شرائطه القانونية، ووجه في ميعاده، فإن ذلك ينشئ قرينة لصالح المرسل إليه، بأن ثمة هلاك أو تلف لحق بالبضائع المشحونة بمعنى أن البضائع استلمها المرسل إليه بغير الحالة الموصوفة فيها في وثيقة الشحن<sup>1</sup>.

تُعد هذه القرينة في الحالتين؛ قرينة بسيطة يجوز إثبات ما يخالفها بكافة طرق الإثبات وفقا للقواعد العامة، باعتبار أنها تتعلق بوقائع مادية<sup>2</sup>، مما يدل على أن الإخطار ليس بالدليل القاطع والنهائي على صحة ما ورد فيه لجهة حقيقة الأضرار اللاحقة بالبضائع، فالناقل يستطيع إثبات زيف البيانات الواردة بالإخطار، فالإخطار لا يثبت على وجه قاطع الهلاك أو تلف البضائع على ما ورد فيه، وإنما هو عامل مساعد في الإثبات<sup>3</sup>.

رتبت أحكام قواعد هامبورغ<sup>4</sup> جزاءا قاسيا على المرسل إليه لعدم قيامه بتوجيه الإخطار عن التأخير في تسليم البضائع في المهلة المحددة، وذلك بحرمانه من التعويض حتى لو اثبت حقيقة الخسارة الاقتصادية المتولدة عن التأخير، ليس هذا فحسب بل إن عدم توجيه الإخطار يقوم مقام الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية عن التأخير عن التسليم يستفيد منه الناقل، ما يجعل من دعوى التعويض عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير غير مقبولة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 262.

<sup>2</sup> هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري، ج2، المرجع السابق، ص200.

<sup>3</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 263.

<sup>4</sup> أنظر في ذلك الفقرة الخامسة من المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>5</sup> وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 287.

## ثانياً: اللجوء إلى الخبرة القضائية لإثبات الضرر الناجم عن نقل البضائع الخطرة

### عبر البحر

يستطيع الناقل والمرسل اليه قبل تسليم البضائع معاينة حالة هذه الأخيرة عن طريق خبراء على أن تقع مصاريف الخبرة على عاتق الشخص الذي يقوم بالطلب. وإذا اتضح بعد اجراء عملية المعاينة بناء على طلب من المرسل اليه أو بطلب مشترك من الأطراف بأن هناك نقصاً أو ضرراً بالبضاعة يتحمل الناقل مسؤوليتها، فإن مصاريف الخبرة تقع على عاتق الناقل<sup>1</sup>.

تعد الاستعانة بنتائج الخبرة من المسائل المهمة في الدعوى، فهي تهدف إلى توضيح واقعة مادية تقنية أو علمية محضة للقاضي<sup>2</sup>، وإن اللجوء إلى الخبراء يعود للسلطة التقديرية للقاضي، ويجوز له أن يأمر بالخبرة في أي مسألة فنية تعرض عليه للفصل فيها، ففي بعض الدعاوى يستحيل على القاضي الفصل فيها دون الاستعانة بالخبراء<sup>3</sup>.

### 1- تعيين الخبراء

يتم تعيين الخبراء إما تلقائياً من طرف القاضي<sup>4</sup> أو بناء على طلب من أحد الخصوم، مع إمكانية تعيين خبير أو عدة خبراء من نفس التخصص أو من

<sup>1</sup> هذا ما جاء في نص المادة 789 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>2</sup> المادة 125 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>3</sup> خليل بوضنوبرة، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج 1، منشورات نوميديا، قسنطينة، 2010، ص259.

<sup>4</sup> على سبيل المثال نتعرض للحادث الذي وقع لسفينة Sherbro الحاملة للعلم الفرنسي، والمملوكة لشركة SCAC DELMAS VIELJEUX، والتي غادرت ميناء Havre باتجاه Montoir، وهي محملة بـ271 حاوية؛ وقد فقدت 90 حاوية منها في البحر، وكانت البضائع المحملة على متنها عبارة عن بضائع ذات خواص سامة وخطرة، كما تضررت 105 حاوية أخرى، وعلى إثر ذلك أمرت السلطات البحرية الفرنسية بتحويل مسار السفينة إلى ميناء Brest، وبعد ذلك تم عرض النزاع على محكمة التجارية Brest، وفي مارس 1994 عهد بإجراء خبرة إلى هيئة خبراء، وقد تم تقديم التقرير في ديسمبر سنة 2000؛ للمزيد من التفصيل راجع:

Décision R.G N°05/09182, du 11 Octobre 2007, cour d'appel de Versailles, 1<sup>ère</sup> chambre, 1<sup>ère</sup> Section, in : <https://www.courdecassation.fr/decision/6253c9e7bd3db21cbdd89897> ; consulté 01/06/2023.

تخصصات مختلفة<sup>1</sup>، فالنصوص القانونية لم تحدد الحالات التي يجب فيها تعيين خبير واحد، وكذا الحالات التي يجب أن يعين فيها أكثر من خبير؛ ولكن المتعارف عليه في العمل القضائي، أن يعين خبير واحد في القضايا التي توجد بها نقاط فنية تحتاج إلى توضيح من خبير متخصص<sup>2</sup>، ولا تتطلب تخصصات مختلفة، أما إذا كان موضوع النزاع يحتاج إلى أكثر من تخصص فإنه يتم تعيين عدة خبراء<sup>3</sup>.

تعتبر الخبرة ودية عندما يتم اختيار الخبير من قبل الطرفين باتفاق مشترك بينها، ويرجع إليها الأطراف عندما تدعو الحاجة العاجلة إلى إجراء معاينة أو غيرها<sup>4</sup>، ودور الخبرة الودية هو مجرد إثبات حقيقة الوقائع حتى يمكن للطرفين أن يستخلصا النتائج

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 126 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>2</sup> خليل بوصنوبرة، المرجع السابق، ص 260.

<sup>3</sup> على سبيل المثال نذكر قضية السفينة **Erika**، التي عرفت تباين حول تحديد الصنف الذي تنتمي إليه البضاعة المشحونة على متنها، وقد تم اللجوء إلى الخبير في هذا الخصوص الذي أكد أن شحنة عبارة عن زيت الوقود الثقيل رقم 2، وقد تم تأكيد هذه الاستنتاجات بعد القيام بالعديد من التحاليل من قبل المديرية الجهوية للصناعة، البحث، والبيئة لمنطقة **Haute-Normandie**، المعهد الفرنسي للبترول، مركز التوثيق والبحوث والتجارب بشأن التلوث العرضي للمياه؛ للمزيد من التفصيل؛ راجع في ذلك: Décision N° 04-12.315, Op.cit .

<sup>4</sup> في هذا السياق نتعرض للحادثة التي تتلخص وقائعها في أنه قد قامت الشركة **Sedis Logistics Belgium** بشحن مجموعة مختلفة من منتوجات النسيج من الصين، على متن السفينة **Thalassa** المستأجرة من طرف الشركة **CMA CGM**، وذلك في 20 و 21 يوليو سنة 2011، وبانتهاء عملية الشحن، تم تحرير سند شحن الذي أدرج فيه بيانات حول هذه الشحنة، والتي حددت بأنها عبارة عن 1007 صندوق من مواد نسيجية، ولقد تم رصها داخل الحاوية رقم **TRLU 6658763**؛ وفي 5 أغسطس سنة 2011 توقفت السفينة في قناة السويس في مصر، بسبب اندلاع حريق في حاوية أخرى مجاورة لها رقم **GESU236721** والتي تم تحميلها على متن نفس السفينة، وعلى إثر ذلك قام الفريق بإطفاء الحريق عن طريق ضخ مياه البحر، التي وصلت إلى الحاوية رقم **TRLU 6658763**، وبعدها واصلت السفينة مسارها وتوقفت السفينة مرة أخرى في مالطا في 6 أغسطس سنة 2011، وهناك طلبت شركة **CMA CGM**، بفحص الحاوية رقم **GESU236721**، وفي 14 أكتوبر قدم مكتب الخبراء **Gollscher Sous** تقرير الخبرة الذي يبين أن هذه الحاوية كانت تحتوي على كريات فحم غير مصرح بها كبضائع خطيرة؛ وأنها هي السبب في اشتعال النيران؛ لمزيد من التفصيل، راجع:

Décision RG N° 22/04634, du 25 avril 2023, cour d'appel de Montpellier, chambre commerciale, in :

<https://www.courdecassation.fr/en/decision/6448c0bd5ca6d8d0f8ef690d> consulté 01/06/2023.

منها، إلا أن طريقة الخبير هنا لا تغير شيئاً من التزاماته، إذ بالرغم من ذلك يجب أن يقتصر دوره على دراسة الوقائع دون أن يتطرق إلى القانون<sup>1</sup>.

## 2- إجراءات تنفيذ الخبرة

يقوم الخبير بمهمته بإجراء المراقبات والتحريات اللازمة، غير أنه يتعين عليه مراعاة مبدأ الجاهية وذلك باستدعاء الخصوم عن طريق المحضر القضائي لحضور عمليات الخبرة مع تحديد يوم وساعة ومكان إجرائها<sup>2</sup>، وفي الحالات التي يكون حضورهم لمجرباتها غير ممكن بالنظر لطبيعتها، فإنه يعفى من الإجراء. ومن الحالات التي يستحيل فيها حضور الخصوم لمجريات الخبرة أو الإجراءات التي يقوم بها الخبير في أمكنة قد تكون خطراً على صحة وسلامة الخصوم. وعلى أي حال فإن تقدير هذه الظروف يخضع للسلطة التقديرية لقضاة الموضوع<sup>3</sup>.

يمكن للخبير أن يطلب من الخصوم كل المستندات التي يراها ضرورية لإنجاز مهمته دون تأخير، وعليه أن يسجل أقوال وملاحظات الخصوم في تقريره<sup>4</sup>، وإذا تطلب الأمر له أن يلجأ إلى ترجمة مكتوبة أو شفوية بواسطة مترجم، يختار الخبير مترجماً من بين المترجمين المعتمدين أو يرجع إلى القاضي في ذلك<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> لا يعتد بتقرير الخبرة إلا إذا اتفق الناقل البحري مع المتضرر على اختيار الخبير، أما إذا لم يحصل ذلك وكان الخبير قد اختير من أحدهم بدون توافق إرادتهما في هذا الشأن، فإننا لا نكون بصدد خبرة، وإنما بصدد مجرد محضر إثبات حالة، وفي كل الأحوال فإن القاضي الذي ينظر في نزاع تمت بشأنه خبرة ودية، يمكنه أن يقضي على أساسه، إذا رأى أن تقرير الخبرة له من الأسانيد ما يكفي لتكوين عقيدته وأن يعتبره من عناصر الاستدلال، كما له أن يعين خبيراً قضائياً؛ للمزيد من التفاصيل أنظر: أحمد محمود حسني، المرجع السابق،

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 135 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>3</sup> عبد السلام ذيب، قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديدة، موفم للنشر، الجزائر، 2009، ص151.

<sup>4</sup> راجع في ذلك نص المادة 137 ونص المادة 138 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>5</sup> راجع في ذلك نص المادة 134 من نفس القانون.

### 3- الحكم المتعلق بالخبرة

إن عمل الخبير ليس إلا إجراء توضيحياً لواقعة مادية تقنية أو علمية محضة للقاضي، لا يقيد المحكمة في شيء، وقت النظر في الموضوع<sup>1</sup>، إذ يمكن للقاضي أن يؤسس حكمه على نتائج الخبرة أو يستبعدهما، وهو غير ملزم برأي الخبير، غير أنه ينبغي عليه تسبب استبعاد نتائج الخبرة<sup>2</sup>.

إذا أسس القاضي حكمه على نتائج الخبرة، فإن ذلك يقضي بما توصل له الخبير من وقائع تبرر الادعاء بحق أو تنفي تأسيسه. غير أنه يجب أن لا يكتفي بخلاصة الخبير وأن يناقش ما أثاره الخصوم من ملاحظات أو مأخذ عن الخبرة وأن يناقش المسائل القانونية المطروحة<sup>3</sup>.

لا يجوز استئناف الحكم الأمر بالخبرة، أو الطعن فيه بالنقض، إلا مع الحكم الفاصل في موضوع النزاع بعد إعادة السير في الدعوى، وقد استبعد المشرع الآخذ بالمناقشات المتعلقة بعناصر الخبرة، كأسباب لاستئناف الحكم أو الطعن فيه بالنقض، إذا لم تكن قد أثرت مسبقاً أمام الجهة القضائية التي فصلت في نتائج الخبرة<sup>4</sup>.

**الفرع الثاني: الأحكام المتعلقة برفع دعوى المسؤولية والتعويض عن أضرار النقل**

#### البحري للبضائع الخطرة

إن بحث المحكمة في طلب التعويض الذي يقدمه المتضرر من نقل البضائع الخطرة؛ منوط بشروط معينة مكرسة بموجب قانون الإجراءات المدنية، بحيث أن ممارسة دعوى المسؤولية والتعويض، يتطلب تمتع أطرافها بالمصلحة والصفة، إذ لا

<sup>1</sup> خليل بوضنوبرة، المرجع السابق، ص 268.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 144 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>3</sup> عبد السلام ذيب، المرجع السابق، ص 155.

<sup>4</sup> راجع في ذلك نص المادة 145 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

يجوز للمتضرر من نقل البضائع الخطرة الذي يمتلك الحق في طلب التعويض أن يقيم دعواه أمام القضاء، ما لم يكن حائزاً لصفة وله مصلحة في ذلك، والأمر نفسه ينطبق على الناقل البحري باعتباره طرفاً في هذه الدعوى (أولاً).

تختلف الجهة المختصة التي يرفع أمامها المتضرر دعواه من حالة إلى أخرى، فالأمر يختلف باختلاف نوع الضرر الواقع، واختلاف مكان وقوعه، بحيث أن السفينة الحاملة للبضائع الخطرة ترفع علم دولة، وقد تكون في ميناء دولة أخرى، وقد تمر بالبحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية لدولة ثالثة، ومن ثمة فإن الاختصاص يختلف من دولة إلى الدولة أخرى (ثانياً).

**أولاً: الشروط الواجب توافرها في أطراف دعوى المسؤولية والتعويض عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة**

تتظر المحكمة في دعوى مسؤولية والتعويض عن الأضرار الناشئة عن نقل المواد الخطرة والضارة، بعد ما تتحقق من توافر مجموعة من الشروط في أطرافها، التي تجعلها مقبولة شكلاً، وإن غياب هذه الشروط يترتب عنه عدم سماع هذه الدعوى، بحيث أن الجهة القضائية المختصة تقضي بعدم قبولها من الناحية الشكلية قبل البث في موضوعها ومضمونها، وهذه الشروط هي شروط عامة يتوجب توافرها في جميع الدعوى المرفوعة أمام القضاء دون استثناء، بحيث أنه لا تقبل هذه الدعوى ما لم تكن لأطرافها صفة ومصلحة، وهذا طبقاً لما يتطلبه قانون الإجراءات المدنية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> المادة 13 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر؛ التي جاءت على النحو الآتي: "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون. يثير القاضي تلقائياً انعدام الصفة في المدعى أو في المدعى عليه. كما يثير تلقائياً انعدام الإذن إذا ما اشترطه القانون." كما توجد شروط أخرى تتعلق بشكل عريضة افتتاح الدعوى التي تتحدد لنا نطاق الدعوى من حيث الخصوم والموضوع والسبب، فيجب على رافع الدعوى أن يضمن هذه الأمور الثلاث تحديداً نافية الجهالة، يجب أن تتضمن العريضة مجموعة من الشروط تحت طائلة عدم القبول، وقد قد اشترطها المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية؛ راجع في ذلك نص المادة 15 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

## 1- مصلحة الأطراف من رفع دعوى المسؤولية والتعويض عن الضرر الناتج

### عن نقل البضائع الخطرة عبر البحر.

يجب أن يكون لأطراف دعوى التعويض عن أضرار نقل البضائع الخطرة مصلحة من رفعها، على أساس أنه لا دعوى بلا مصلحة؛ ذلك لأن هذه الأخيرة تعد مناط الدعوى، والمقصود بكلمة مصلحة؛ هي المنفعة التي يجنيها المدعى من الالتجاء إلى القضاء، أو هي الباعث أو الدافع على رفع الدعوى، أو الغاية المقصودة من الدعوى<sup>1</sup>.

يمكن تعريف المصلحة بأنها الحاجة إلى حماية القانون للحق المعتدى عليه أو المهدد بالاعتداء والمنفعة التي يحصل عليها المدعى من تحقيقه هذه الحماية، فهي الفائدة العملية التي تعود على رافع الدعوى إذا ما قضى له بطلبه<sup>2</sup>.

يعتد بالمصلحة القانونية تستند إلى حق والتي لا تخالف النظام العام والأدب العامة، فقد يكون موضوع الدعوى المطالبة بتعويض عن ضرر أصاب أي حق من الحقوق، ويشترط أن تكون شخصية ومباشرة أي أن يكون رافع الدعوى صاحب الحق المراد حمايته، كما يجب أن تكون المصلحة وقائمة وحالة، بمعنى أن يكون الحق الذي يبغى المدعى حمايته قد اعتدى عليه بالفعل وهو ما يبرر الالتجاء إلى القضاء ومقتضى ذلك أنه إذا كانت المصلحة محتملة فالأصل أن الدعوى لا تقبل إلا أن هناك دعاوي معينة يمكن قبولها بالرغم من أن المصلحة فيها محتملة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمد أحمد عابدين، المرجع السابق، ص 271.

<sup>2</sup> رمضان جمال كامل، شروط قبول الدعوى في المواد المدنية والتجارية، ط1، مكتبة الألفى القانونية، مصر، 1998، ص 14.

<sup>3</sup> محمد أحمد عابدين، المرجع السابق، ص.ص 271 و 272.

بناء على ذلك؛ يقصد بالمصلحة في دعوى المسؤولية عن أضرار نقل البضائع الخطرة، جبر الأضرار الناجمة عن نقل هذه البضائع، والتي لحقت بشاحن أو المرسل إليه جراء عدم تنفيذ أو لسوء تنفيذ عقد النقل البحري، أو الأضرار التي تكبدت الغير، والتي قد تتجسد في صورة الأضرار المادية أو المعنوية أو تلويث البيئة، وكل متضرر من هذا النقل له حق جبر أو إصلاح الضرر الذي لحق به، وهذا ما يمنحه المصلحة لرفع هذه الدعوى.

## 2- توافر الصفة في رافع دعوى المسؤولية والتعويض الضرر الناتج نقل

### البضائع الخطرة عبر البحر

تقبل دعوى التعويض عن أضرار نقل البضائع الخطرة بعد إثبات الصفة في طرفها، فلا يكفي تبرير المصلحة لوحده بل يجب كذلك توافر الصفة فيه، التي تعد عبارة عن مظهر خاص للمصلحة<sup>1</sup>.

تعني الصفة أن يكون المدعى في وضعية ملائمة لمباشرة الدعوى، أي أن يكون في مركز قانوني سليم يخوله الحق في اللجوء إلى القضاء<sup>2</sup>؛ بمعنى أن الصفة في الدعوى تتعلق أساسا بصاحب الحق، ولكن القانون قد يعترف بالصفة في الدعوى لشخص آخر وهو يعرف بالصفة الاستثنائية، كذلك فإنه قد يسمح لشخص آخر أن يمثل المدعى أو المدعى عليه في الدعوى وهو ما يعرف بالصفة الإجرائية، وأخيرا فإن

<sup>1</sup> محمد ابراهيم، الوجيز في الإجراءات المدنية، ج1، الدعوى القضائية- دعاوي الحياة- نشاط القاضي- الإختصاص- الخصومة القضائية- القضاء الوقتي- الأحكام- طرق الطعن- التحكيم، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، 2006، ص26.

<sup>2</sup> هلال العيد، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج1، المبادئ التي يقوم عليها القضاء، التنظيم القضائي الجزائري، الدعوى والخصومة، الإختصاص القضائي، الأحكام القضائية وطرق الطعن فيها، نماذج العرائض والطلبات القضائية، ط1، منشورات ليجوند، الجزائر، 2017، ص106.

القانون يعترف لأشخاص أو هيئات بالصفة في الدعوى دفاعا عن مصلحة جماعية أو عامة، والشخص قد يكتسب الصفة أثناء نظر الدعوى، وقد تزول أثناء نظر الدعوى<sup>1</sup>.

يتسع نطاق الأشخاص المخول لهم الحق في مباشرة دعوى المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن النقل البحري البضائع الخطرة، فلا يقتصر فقط على أطراف عقد النقل، بل يشمل كل متضرر من هذه البضائع، وبناء عليه، تكون لكل متضرر الصفة في مباشرة هذه الدعوى ومتابعة سيرها، لأن له مصلحة قانونية مباشرة من رفع هذه الدعوى، ويتعين على المتضرر إثبات ذلك الضرر، كما قد تتجسد الصفة الإجرائية للممثل، بشرط اثباته لتلك السلطة.

كما تثبت الصفة في مثل هذا النوع من الدعاوي للمؤمن، لأنه عندما يبرم المعني عقدا مع الشركة تأمين، فإن الأول يفقد مبادرة تسير الدعوى، وتثبت الصفة للمؤمن الذي يقوم على الغير في حق المؤمن له<sup>2</sup>.

ثانيا: الجهة القضائية المختصة بالنظر في دعاوى المسؤولية والتعويض عن أضرار النقل البحري البضائع الخطرة

يجب على المتضرر الذي أقام دعوى المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل البضائع الخطرة ضد ناقلها، أن يعين في عريضة الافتتاحية لدعواه الجهة القضائية المختصة التي لها صفة النظر في دعواه، فالإلى جانب تعيين ولاية الجهة القضائية المختصة نوعيا لأبد من تحديد اختصاصها إقليميا، لتحديد مكان رفع الدعوى.

<sup>1</sup> رمضان جمال كامل، الدعوى وإجراءاتها في ضوء القانون رقم 18 لسنة 1999، ط1، دار الألفي لتوزيع الكتب القانونية، مصر، 2000، ص 47.

<sup>2</sup> محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 29.

يتم تعيين قواعد الاختصاص في دعوى المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل البضائع الخطرة المرفوعة ضد ناقلها، بالاستناد على نوع الضرر الناشئ، بحيث أن تعدد صور الضرر الذي تغطيه هذه المسؤولية، كان له الأثر في تحديد قواعد الاختصاص سواء الإقليمي أو النوعي، بما يجعله ينعقد لأكثر من محكمة، وحتى أمام أقسام مختلفة فيها.

بناء على ذلك، تم التعرض لدور الاتفاقيات الدولية في معالجة المسائل المتعلقة بالجانب الاجرائي لدعاوى المسؤولية والتعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع، أو الدعاوى المرتبطة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تمس الغير، أما على مستوى الداخلي؛ فإن الفراغ الذي يعتري قواعد الاختصاص في شأن هذه النزاعات، يستدعي بنا الرجوع إلى القواعد العامة في بعض الحالات.

### 1- دور الاتفاقيات الدولية في تحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر

في دعاوى المسؤولية عن الضرر الناجم عن نقل البضائع الخطرة عبر البحر تتعدّد الأماكن التي ترفع أمامها الدعاوى المتعلقة بالنقل البحري للبضائع الخطرة، وتختلف الجهات القضائية المختصة بالفصل في موضوعها، ويعود السبب في ذلك؛ لتعدد أشكال الضرر الذي قد يصيب البضائع كما قد يلحق بالغير في ذاته أو ممتلكاته، كما أنه قد يمتد إلى البيئة البحرية، ما يترتب عنه تنوع واختلاف طبيعة النزاعات، ولكل وضع أحكام إجرائية تتناسب معه، وفقاً لما جاء في الاتفاقيات الدولية.

#### أ- تحديد قواعد الاختصاص بموجب الاتفاقيات الدولية الرائدة في ميدان

#### النقل البحري:

تعرضت قواعد هامبورغ لمسألة الاختصاص في الدعاوى المتعلقة بالنقل البحري للبضائع على عكس قواعد لاهاي التي لم تتطرق لمسألة تحديد الاختصاص القضائي

المتعلق بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع<sup>1</sup>، وعلى ذلك نجد أن قواعد هامبورغ تمنح المدعي عدة اختيارات في خصوص الجهة القضائية التي يلجأ إليها لعرض دعواه المتعلقة بنقل البضائع، ولكنها اشترطت عليه أن تكون المحكمة التي اختارها مختصة بالفصل في الدعوى وفقاً لأحكام القانون الداخلي للدولة<sup>2</sup>.

تجدر الإشارة إلى أن هذه المعاهدة تعين الدولة وليس محكمة من محاكم تلك الدولة، فإذا تم النقل بموجب هذه المعاهدة، وكانت دولة ما التي يقع فيها المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه أو المحل الاعتيادي لإقامته هي الدولة المختصة، وعليه فإن قانون تلك الدولة هو الذي يحدد المحكمة المختصة للنظر في النزاع<sup>3</sup>.

خولت قواعد هامبورغ للمدعى حق الخيار بين اختصاص احد محاكم الدولة التي في إقليمها يقع المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وان لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري<sup>4</sup>.

توجد محاكم مختصة أخرى متاحة أمام المدعي يجوز رفع الدعوى أمامها بموجب قواعد هامبورغ، وهي محاكم أي ميناء أو أي مكان آخر غير الميناء يقع في دولة متعاقدة تم توقيع الحجز فيه على السفينة الناقلة أو أية سفينة أخرى مملوكة من ذات

<sup>1</sup> قد يكون القصد من ذلك، ترك هذه المسألة للدول الأعضاء تنظمه بنفسها في قوانينها الوطنية؛ بوعلام خليل، "إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978"، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، جامعة حسيبة بن بولعيد، الشلف، 2008، ص71.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 21/1 و2 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> بوعلام خليل، المرجع السابق، ص71.

<sup>4</sup> الفقرة الأولى من نص المادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

المالك، مع مراعاة قواعد القانون الوطني المطبقة على الدعوى في هذه الدولة ومراعاة قانون الدولي، وقد أجازت للناقل المدعى عليه أن يطلب من المدعي نقل دعواه إلى أحد المحاكم المختصة الأخرى الواردة بالمعاهدة وذلك حسب اختيار المدعي، شرط أن يقدم المدعى عليه كفالة من أي نوع كانت كافية لضمان الوفاء بما قد يحكم به في الدعوى لصالح المدعي، ويعود لمحكمة الميناء أو محكمة المكان الحجز أن تقدر مدى كفاية الكفالة، وفي حال وافقت هذه المحكمة على طلب المدعى عليه بنقل الدعوى وجب على المدعي تنفيذ الإجراء واختيار إحدى المحاكم الأخرى المختصة الواردة بالمعاهدة<sup>1</sup>.

كما قد تفتنت قواعد هامبورغ لاحتمال أن يقوم المدعي برفع دعوى جديدة أمام محكمة مختصة أخرى، ويستند في ذلك لنفس الأسباب، بعد إقامة الدعوى الأولى أو بعد صدور حكم من هذه المحكمة في هذه الدعوى، وعلى هذا منعت أحكام قواعد هامبورغ من إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً لنفس الأسباب، هذا هو الأصل، وذلك لحماية الناقل من أن يحكم عليه في نفس القضية من قبل عدة محاكم تلزمه بالتعويض، وهذا أمر يتنافى مع قواعد العدالة، إلا أنه يرد على هذا الأصل استثناء في الحالة التي يكون فيها حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابلة للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة<sup>2</sup>.

خلافاً لكل الأحكام التي وضعتها قواعد هامبورغ المتعلقة بقواعد الاختصاص في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل

<sup>1</sup> الفقرة الثانية من نص المادة 21 من من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.  
<sup>2</sup> لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة اقامة دعوى جديدة، كما لا يعتبر بمثابة اقامة دعوى جديدة نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر؛ راجع في ذلك نص المادة 4/21 من نفس الاتفاقية.

البحري<sup>1</sup>، بمعنى أن كل اتفاق بين الأطراف على جهة قضائية أخرى هو اتفاق مسموح به، ولكن ذلك مسموح به بعد نشوء النزاع فقط وليس قبل ذلك.

تجدر الإشارة هنا إلى أن أي اتفاق في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالف لأحكام قواعد هامبورغ يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها<sup>2</sup>، فإن أي اتفاق يحرم فيه المدعى من حقه في اختيار المحكمة التي يرفع أمامها دعواه يعتبر شرطاً باطلاً لمخالفته أحكام قواعد هامبورغ.

أما فيما يخص قواعد روتردام؛ فهي الأخرى لم تحصر تطبيق قواعد الولاية القضائية على المطالبات بالتعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضائع إلى الميناء فقط، بل وسعت من ذلك النطاق ليشمل أي نزاع ينشأ عن الإخلال بالواجبات التي فرضتها هذه المعاهدة على الناقل البحري<sup>3</sup>.

تقر قواعد روتردام بقاعدة تخول المدعى حق اختيار محكمة من بين إحدى المحاكم المختصة<sup>4</sup> التي حددتها المعاهدة لرفع الدعوى القضائية على الناقل فيها، إلا أن ذلك مرهون بشرط عدم تضمن عقد النقل لاتفاق بشأن اختيار حصري للمحكمة<sup>5</sup>، أي أنه في حال وجود مثل هذا الاتفاق بين الطرفين، فإنه يلزم المدعى رفع النزاع أمام

<sup>1</sup> أنظر في ذلك نص المادة 5/21 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> أنظر في ذلك نص الفقرة الأولى من المادة 23 من نفس الاتفاقية.

<sup>3</sup> راجع في الفصل 13 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>4</sup> "المحكمة المختصة"؛ تعني أنها " المحكمة التي توجد في دولة متعاقدة ويجوز لها، وفقاً لقواعد التوزيع الداخلي للاختصاصات بين محاكم تلك الدولة، أن تمارس ولاية على النزاع"؛ هكذا عرفها قواعد روتردام، المادة 30/1 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>5</sup> يُمثّل الاتفاق بشأن اختيار حصري للمحكمة لأحكام اتفاقات اختيار المحكمة؛ كما يخضع للأحكام التي تتعلق بالاتفاقات بعد نشوء النزاع وولاية المحكمة في حال مثول المدعى أمامها، وهذه الأحكام تضمنها كل من نص المادة 67 ونص المادة 72 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

هذه المحكمة المتفق عليها حصراً، ولا يحق له اللجوء لأحد المحاكم المختصة التي حددتها المعاهدة لرفع الدعوى القضائية على الناقل.

يجوز للمدعي أن يرفع دعوى قضائية على الناقل أمام محكمة مختصة التي يقع ضمن نطاق ولايتها مقر<sup>1</sup> الناقل، أو مكان التسلم أو مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل، أو الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية، كما أضافت اختيار آخر لهذه الاختيارات يسمح له برفع الدعوى القضائية أمام محكمة أو محاكم مختصة يتم تعيينها على أساس اتفاق يبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من متطلبات تجاه الناقل<sup>2</sup>.

**ب- تحديد قواعد الاختصاص بموجب الاتفاقيات الدولية في شأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير جراء نقل البضائع الخطرة.**

سعت الاتفاقية الدولية HNS إلى تسوية الاشكالات التي تثور في مسائل الاختصاص المتعلقة بدعاوى المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عبر الطريق البحري؛ ومما تجدر الإشارة إليه أن هذه الاتفاقية تغطي جميع أصناف البضائع، ولا تختص بصنف معين من المواد الخطرة، وقد جاءت شاملة لجميع الأضرار الناجمة عن نقل المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة عبر الطريق البحري؛ والتي تمس بالغير.

<sup>1</sup> حددت قواعد روتردام المقصود بالمقر؛ وقد جاء فيها أن "المقر" يعني (أ) المكان الذي يوجد فيه: 1- المقر القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل المركزي، أيهما كان منطبقاً، أو 2- الإدارة المركزية، أو 3- مكان العمل الرئيسي لشركة أو شخص اعتباري آخر أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين، (ب) والمكان الذي يوجد فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي؛ راجع في ذلك نص المادة 29/1 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> أنظر في ذلك المادة 66 من نفس الاتفاقية.

تُقام المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تمس بالأفراد أو بالملكيات أو بالبيئة البحرية ضد المالك الذي تسببت سفينته المحملة بالمواد الضارة أو التي يحتمل أن تكون خطيرة، في حدوث الضرر، أو ضد الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن نقل المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطر HNS<sup>1</sup>.

ميزت الاتفاقية الدولية HNS بين فرضين في خصوص الدعوى المرفوعة ضد المالك؛ أما الأول فيتحقق إذ كان الحادث قد سبب الضرر في تراب دولة أو عدة دول متعاقدة وفي ضمن هذا التراب البحر الاقليمي لهذه الدول، أو في المنطقة المشار إليها في المادة الثالثة الفقرة ب من هذه الاتفاقية<sup>2</sup>، أو كانت الوسائل للحماية قد اتخذت لمنع حدوث أو لتقليل كل ضرر في التراب المذكور وضمنه البحر الاقليمي أو في هذه المنطقة، لا يمكن تقديم طلب التعويض ضد المالك أو أي شخص آخر يقدم ضمانا ماليا لمسؤولية المالك، إلا أمام المحاكم التابعة للدول المتعاقدة<sup>3</sup>.

يتحقق الفرض الثاني لما يتسبب الحادث في وقوع الضرر حصرياً خارج التراب، بما في ذلك منطقة خارج المياه الإقليمية، لأي دولة، وسواء وقع ضرر أو أضرار أخرى تتعلق بتلويث البيئة، خارج التراب بما في ذلك المياه الإقليمية، لأي دولة، وكانت الأضرار قد وقعت بسبب المواد المنقولة على متن سفينة

<sup>1</sup> Voir : Article 38 International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.

<sup>2</sup> المنطقة المشار إليها في نص المادة 3(ب)، هي المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة طرف منشأة وفقاً للقانون الدولي، أو إذا لم تكن الدولة الطرف قد أنشأت تلك المنطقة، ففي منطقة الخارجة والمتاخمة للبحر الإقليمي لتلك الدولة، تحدها تلك الدولة وفقاً للقانون الدولي بمسافة لا تتجاوز عن 200 ميل بحرياً مقيسة من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي؛ راجع في ذلك:

Article 3/b International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.

<sup>3</sup> Article 38/1, Ibid.

مسجلة في دولة متعاقدة أو كانت السفينة غير مسجلة ولكنها تحمل علم دول متعاقدة، أو كانت كانت الوسائل للحماية قد أتخذت لمنع حدوث أو لتقليل هذا الضرر<sup>1</sup>.

يجوز في هذه الحالة تقديم طلبات التعويض ضد المالك أو أي شخص يقدم ضمانا ماليا لمسؤولية المالك، إلا أمام المحاكم التابعة لدولة متعاقدة أين تم تسجيل السفينة فيها، أما إذا كانت السفينة غير مسجلة فإن المطالبة تكون في الدولة المتعاقدة التي تحمل السفينة علمها، كما يتم تقديم طلبات التعويض أمام المحاكم التابعة لدولة طرف التي يقيم فيها المالك بصفة اعتيادية أو التي يوجد فيها مكان العمل الرئيسي للمالك، أو أمام محاكم دولة متعاقدة التي تم فيها إنشاء الصندوق HNS<sup>2</sup>.

كما تطرقت الاتفاقية الدولية HNS لقواعد الاختصاص الخاصة بالدعاوى التعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والمواد الضارة عن طريق البحر المرفوعة ضد أو من قبل صندوق الدولي للمواد الخطرة والضارة HNS، بحيث أنها حددت الجهة المختصة بالنظر في مثل هذا النوع من الدعوى.

يمكن تقديم طلب التعويض ضد الصندوق الدولي للمواد الخطرة والضارة HNS<sup>3</sup> أمام نفس المحاكم المختصة بالنظر في الدعاوى المرفوعة ضد المالك، والتي تم تحديدها بموجب المادة 38 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية

<sup>1</sup> Article 38/2, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.

<sup>2</sup> Article 38/2/ a et b et c, Ibid.

<sup>3</sup> إن مطالبة الصندوق الدولي للمواد الخطرة والضارة بالتعويض الأضرار الواقعة مرهون بتحقيق مجموعة الشروط حددتها المادة 14 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر المتعلق بنقل المواد الخطرة والمواد الضارة عن طريق البحر HNS؛ راجع في ذلك:

Article 14 International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.

والتعويض عن الضرر المتعلق بنقل المواد الخطرة والمواد الضارة عن طريق البحر HNS، أو أمام المحكمة التي تتمتع بالولاية القضائية إذا كان المالك مسؤولاً<sup>1</sup>.

أما إذا وقع الضرر؛ ولم يتم تحديد هوية السفينة الحاملة للمواد الضارة أو التي يحتمل أن تكون خطرة والمتسببة في حدوث هذا الضرر، ففي هذه الحالة تطبق أحكام الفقرة الأولى من المادة 38 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر المتعلق بنقل المواد الخطرة والمواد الضارة عن طريق البحر HNS<sup>2</sup>. وبالتالي؛ لا يمكن المطالبة بالتعويض ضد الصندوق HNS في هذه الحالة إلا أمام المحاكم التابعة للدول المتعاقدة.

إذا أقيمت دعوى التعويض عن الضرر أمام المحكمة ضد مالك السفينة الحاملة على متنها للمواد الضارة أو التي يحتمل أن تكون خطرة، أو ضد ضامنه من المسؤولية، فإن المحكمة التي تنظر في هذه الدعوى هي المختصة وحدها بالنظر في أي مطالبة بالتعويض عن نفس الضرر المرفوع ضد صندوق الدولي للمواد الخطرة والضرارة HNS<sup>3</sup>.

يجب أن تضمن كل دولة طرف إمكانية تدخل صندوق المواد الخطرة والضرارة HNS في أي إجراءات قانونية يتم رفعها وفقاً لهذه الاتفاقية، أمام محكمة مختصة في تلك الدولة، ضد المالك السفينة الحاملة على متنها المواد الضارة أو التي يحتمل أن تكون خطرة، أو ضد ضامنه<sup>4</sup>.

إذا تم رفع دعوى التعويض عن الضرر أمام محكمة مختصة في دولة طرف ضد مالك السفينة أو ضامنه بموجب هذه بموجب الاتفاقية، يجب أن يسمح القانون الوطني

<sup>1</sup> Article 39/1, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.

<sup>2</sup> Article 39/2, Ibid.

<sup>3</sup> Article 39/4 Ibid.

<sup>4</sup> Article 39/5, Ibid.

للدولة المعنية لأي طرف في الدعوى بالإخطار صندوق الدولي للمواد الخطرة والضارة HNS، وأن يتم إخطاره في الأجل المناسب على النحو المنصوص عليه في قانون الدولة التي يقع مقر المحكمة المختصة فيها، ليمنح الصندوق الدولي للمواد الخطرة والضارة HNS الوقت الكافي للتدخل بشكل فعال كطرف في الدعوى<sup>1</sup>.

لقد نظمت الاتفاقية الدولية HNS قواعد الاختصاص المتعلقة بهذا النوع من النزاعات بشكل واسع؛ وبطريقة تملء الفراغ التشريعي في هذا خصوص، فهي تعتبر الاتفاقية الوحيدة التي يدخل في نطاقها جميع الأضرار الناجمة عن نقل المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة عبر الطريق البحري، كما أنها شاملة لمختلف أصناف البضائع الخطرة، وولم تحصر نطاقها على صنف معين من أصنافها أو أنواعها؛ إلا أنها لم تحظ باقبال أغلب الدول عليها، ومنهم الجزائر.

من جانب آخر توجد بعض الاتفاقيات الدولية التي تم تبنيها بصفة مستقلة لتنظيم نوع محدد من البضائع الخطرة، بحيث لا تدخل في نطاقها جميع أصناف البضائع الخطرة ولا تغطي جميع الأضرار الناجمة عنها، وإنما جاءت أحكامها مخاطبة لنوع معين البضائع، ولا تشمل جميع الأضرار التي تلحق بالغير، بل حصرت نطاقها في مجال التلوث البحري؛ على سبيل المثال نذكر الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول تعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات.

تناولت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول تعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات، قواعد الاختصاص الخاصة بدعوى التعويض عن أضرار المحروقات بشكل مختصر، مقارنة مع ما جاءت به الاتفاقية الدولية HNS.

<sup>1</sup> Article 39/7 International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, Op.cit.

لقد جاء نص الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول تعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات، في خصوص هذه المسألة على النحو الآتي؛ "إذا كان حادث قد سبب ضررا بالتلوث في تراب دولة او عدة دول متعاقدة وفي ضمن هذا التراب البحر الاقليمي لهذه الدول وكانت الوسائل للحماية قد اتخذت لمنع حدوث او لتقليل كل ضرر بالتلوث في التراب المذكور وفي ضمنه البحر الاقليمي، فان طلب التعويض لا يمكن تقديمه إلا أمام المحاكم التابعة للدولة او للدول المتعاقدة ويجب ان يشعر المدعى عليه في اجل مناسب باذخال مثل هذه الدعاوى، تسهر كل دولة متعاقدة على ان تختص محاكمها بفصل دعوى التعويض من هذا النوع<sup>1</sup>.

## 2 - تحديد قواعد الاختصاص في دعوى المسؤولية والتعويض عن الضرر

### المرتب عن نقل البضائع الخطرة وفقا للقانون الجزائري.

ترفع دعوى المسؤولية أمام المحكمة المختصة<sup>2</sup>، التي يتم تحديدها في عريضة الدعوى، وذلك حتى يتبين المدعى عليه الجهة القضائية المختصة التي يلتزم بالحضور أمامها بعدما يتم تبليغه بصحيفة الدعوى من طرف المحضر القضائي، ولا يكفي ذكر المحكمة المختصة بالدعوى دون تحديد القسم المختص.

يباشر المضرور من نقل البضائع الخطرة دعواه أمام المحكمة، باعتبار أنها ذات اختصاص عام؛ فهي مكلفة بالنظر في مختلف القضايا التي تعرض أمامها، لا سيما القضايا المدنية أو التجارية أو البحرية، بحيث أنه يتم جدولة القضايا أمام الأقسام حسب طبيعة النزاع، وقد تم استحداث محاكم تجارية متخصصة إلى جانب الأقسام التجارية الموجودة سابقا، تختص بالنظر في بعض

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة التاسعة من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول تعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات؛ السالفة الذكر.

<sup>2</sup> المادة 32 من ق.إ.م.إ من قانون رقم 08-09، السالف الذكر؛ التي تنص على أن: " المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام...".

المنازعات التي كانت تدخل سابقا في إختصاص الأقطاب المتخصصة من بينها المنازعات البحرية ومنازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط التجاري<sup>1</sup>.

بالرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري، نجد أنه قد قرر في شأن رفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري، أن تتم أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب القانون العام<sup>2</sup>، وأمام هذا الوضع يرجع المدعي لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، لتحديد المحكمة المختصة بالنظر في دعواه، وتكاد تجتمع القوانين المقارنة<sup>3</sup> على انعقاد الاختصاص الإقليمي لمحكمة موطن المدعى عليه كقاعدة عامة<sup>4</sup>، غير أن هذه القاعدة قد ورد عليها بعض الاستثناءات<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 536 مكرر من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 745 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>3</sup> نأخذ على سبيل المثال التشريع المصري أنظر في ذلك المادة 49 من قانون رقم 13 لسنة 1968، بإصدار قانون المرفعات المدنية والتجارية، صادر في 7 مايو سنة 1968، ج.ر عدد رقم 19، صادرة في 9 مايو سنة 1968.

<sup>4</sup> يرجع ذلك إلى أن الأصل هو براءة الذمة ومن ثمة على من يطالب خصمه بشيء أن يسعى إليه كما أن المدعى هو من أخذ زمام المبادرة برفع الدعوى واختيار الوقت الذي يناسبه، فيجب من باب التوازن أن لا يختار أيضا المحكمة التي تناسبه، فيجب في كل الأحوال مراعاة مصلحة هذا الأخير؛ أنظر في ذلك عبد الرحمن بريارة، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية (قانون رقم 08-09 مؤرخ في 23 فيفري 2008)، ط1، منشورات بغدادية، الجزائر، 2009، ص 84.

<sup>5</sup> غير أنه ورد عن القاعدة العامة المقررة للاختصاص الإقليمي استثناءات نذكر منها الدعاوى المتعلقة بالمواد التجارية، فإنه يمكن رفعها أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها تسليم البضاعة، والغالب في مجال النقل البحري أن يتم تقديم خدمة النقل من طرف شركات، إزاء هذا الوضع منح المشرع المدعى وجهة أخرى يقيم أمامها دعواه، فقد استثنى المشرع عن القاعدة العامة أيضا الدعوى المتعلقة بالمواد التجارية في حالة رفعها ضد الشركة، وأجاز في هذه الحالة أن يرجع الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها، ولم ترد هذه الاستثناء لتحديد الاختصاص إلا في سبيل التوجيه، فلا يجوز للقاضي أن يثيرها من تلقاء نفسه ما لم يثيرها أحد الأطراف؛ في هذا الصدد تنص المادة 4/39 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر؛ وهناك حالات أخرى تخالف القاعدة المقررة للاختصاص، إذا كان أحد أطراف الدعوى من الأجانب، وقد تصدى المشرع الجزائري لهذه الحالة بموجب المادة 41 من نفس القانون؛ التي نصت على أنه "يجوز أن يكلف بالحضور كل أجنبي، حتى ولو لم يكن مقيما في الجزائر، أمام الجهات القضائية الجزائرية، لتنفيذ الالتزامات التي تعاقدها عليها في الجزائر مع جزائري. كما يجوز أيضا تكليفه بالحضور أمام الجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقدها عليها في بلد أجنبي مع جزائريين. وأيضا المادة 42 من نفس القانون؛ التي تنص على أنه "يجوز أن يكلف بالحضور كل جزائري أمام الجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقدها عليها في بلد أجنبي، حتى ولو كان مع أجنبي".

كرس قانون الإجراءات المدنية والإدارية قاعدة عامة لتعيين الاختصاص الإقليمي تنص على أنه: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك"<sup>1</sup>، و" في حال تعدد المدعى عليهم، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن أحدهم"<sup>2</sup>.

يمنح للمدعى في دعوى التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع، بموجب القانون البحري الجزائري، اختيارات أخرى بخصوص المحاكم التي يرفع دعواه أمامها، وهي نفس الاختيارات الواردة في قانون التجارة البحرية المصري<sup>3</sup>، بحيث تمكنه من رفع دعواه أمام أكثر من محكمة حسب اختياره، فالى جانب القاعدة في شأن تحديد الاختصاص الإقليمي التي تقضي بأن للمدعى رفع دعواه أمام محكمة موطن المدعى

<sup>1</sup> المادة 37 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

لتحديد مفهوم الموطن نعود لأحكام القانون المدني الجزائري الذي عرف "موطن كل جزائري هو المحل الذي يوجد فيه سكناه الرئيسي، وعند عدم وجود سكنى يقوم محل الإقامة العادي مقام الموطن، لا يجوز أن يكون للشخص أكثر من موطن واحد في نفس الوقت"، هذا ما نصت عليه المادة 36 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر؛ أما فيما يخص الموطن المختار فإنه يجوز اختيار موطن خاص لتنفيذ تصرف قانوني معين. يجب اثبات اختيار الموطن كتابة. الموطن المختار لتنفيذ تصرف قانوني يعد موطناً بالنسبة إلى كل ما يتعلق بهذا التصرف، المادة 39 من نفس الأمر.

<sup>2</sup> المادة 38 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>3</sup> "ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقاً لإحكام قانون المرافعات، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ...؛" هذا ما يقرره نص المادة 245 من قانون رقم 8 لسنة 1990، السالف الذكر.

عليه، له رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن، أو ميناء التفريغ إذا كان متواجداً في التراب الوطني<sup>1</sup>.

في حين؛ أضاف قانون التجارة البحري المصري اختيار آخر فيصبح بذلك من حق المدعى رفع الدعوى أيضاً في الميناء الذي تحتجز فيه السفينة، وسمح للأطراف بوضع اتفاق في شأن سلب أو تقييد المدعي الحق في هذا الاختيار، ولكن اشترط أن يقع ذلك الاتفاق بعد نشوب النزاع، أما إذا وقع قبل النزاع فقد اعتبره المشرع المصري باطلاً<sup>2</sup>.

بيد أنّ المشرع الجزائري لم يفعل مثلما فعل المشرع المصري عندما أفضى بعدم مشروعية الاتفاق السابق للنزاع في خصوص سلب أو تقييد المدعى حق اختيار جهة معينة دون الجهات الأخرى المحددة في المادة 245 قانون التجارة البحري المصري.

بذلك؛ يكون المشرع الجزائري بموجب أحكام القانون البحري قد منح المدعي اختيارات أقل مما هو عليه الحال في قانون التجارة البحري المصري، ولا شك من أن توسيع دائرة اختيارات المدعي في خصوص الجهة القضائية المختصة بالنظر في دعواه القصد منها تيسير إجراءات التقاضي عليه، وهذا أفضل أن يجد المدعى نفسه مجبراً على رفع الدعوى القضائية وفقاً للقواعد العامة فقط، باختيارات أقل.

<sup>1</sup> تجدر الإشارة هنا أن مضمون الجريدة الرسمية التي تتضمن أحكام القانون البحري الجزائري باللغة العربية لا تحتوي على نص الفقرة الثانية من المادة 745، التي أضافت اختيارات أخرى أمام المدعي في خصوص تحديد الجهة القضائية المختصة بالفصل في النزاع، ولكن بالرجوع إلى الجريدة الرسمية باللغة الفرنسية نجدها تنص على: « Elles peuvent, en outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national »; voir: Article 745/2, ordonnance N°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, J.O.R. A N°29 du 10 avril 1977.

<sup>2</sup> "ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة... أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده"؛ وهذا ما تقرره المادة 245 من قانون رقم 8 لسنة 1990، السالف الذكر.

في حين، لم يتعرض المشرع الجزائري في القانون البحري إلى الجانب الإجرائي الخاصة بدعوى المتعلقة بالتعويض عن أضرار التي تلحق بالغير جراء نقل المواد الخطرة على وجه العموم، وإنما تعرض على سبيل المثال لمسألة تعويض أضرار التلوث بالوقود، وقد تطرق لذلك ضمن القسم الخامس من الفصل الأول الخاص بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الخاصة جراء التلوث بالوقود؛ بحيث أنه يحتوي على أحكام خاصة تحدد الجهة القضائية التي يؤول إليها النظر في الدعوى المتعلقة بالتعويض عن ضرر التلوث.

جاء في القانون البحري الجزائري أنه "عندما يسبب حادث ضررا ناتجا عن التلوث فقط على التراب الجزائري بما في ذلك المياه الاقليمية، أو تكون تدابير الوقاية قد اتخذت لتدارك أو لتخفيف أي ضرر من التلوث على التراب الجزائري، فلا يجوز تقديم طلبات التعويض الا لدى المحكمة الجزائرية المختصة، ويجب اعلام المدعى عليه خلال مدة شهر من تقديم الطلب<sup>1</sup>".

كما جاء فيه أيضا أنه "عندما تحصل الاضرار الناتجة عن التلوث على التراب الجزائري بما في ذلك المياه الاقليمية وعلى تراب الدول الاخرى الاطراف في نفس الاتفاقية الدولية مع الجزائر، أو كانت تدابير الوقاية قد اتخذت لتدارك أو لتخفيف أي ضرر من التلوث على هذه الاراضى بما فيها البحر الاقليمي، يجوز تقديم طلبات التعويض إلى المحكمة المختصة لدى احدى هذه الدول. ويجب اعلام المدعى عليه خلال مدة 3 أشهر من تاريخ رفع هذا الطلب<sup>2</sup>".

يرجع المتضرر من نقل البضائع الخطرة الذي يستند على قواعد المسؤولية الناشئة عن الأشياء الواردة في القانون المدني لتأسيس دعواه، مرة أخرى إلى القواعد

<sup>1</sup> المادة 142 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>2</sup> المادة 143 من نفس الأمر.

العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، لعدم وجود حكم قانوني يحدد الجهة القضائية المختصة بالنظر في مثل هذا النوع من القضايا، والذي يمس فيها الضرر الغير الذي لا يرتبط مع الناقل برابطة تعاقدية.

جاء في قانون إجراءات المدنية والادارية الجزائري في خصوص الدعوى المتعلقة بالتعويض الضرر عن فعل تقصيري، أنه يجوز رفعها أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار<sup>1</sup>. وعليه يحق للغير المتضرر من نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر إقامة دعواه ضد الناقل أما المحاكم التي يقع في دائرة اختصاصها مكان وقوع الحادثة التي تسببت في الضرر الذي لحق به.

إن التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، ينشأ عنها منازعات ذات طابع دولي، وفي غالبها يتم تقرير اختصاص القضاء الدولي بها، إلا أن هذا لا يمنع من إمكان اختصاص القضاء الوطني بالفصل فيها، بل إن المحاكم الوطنية لدولة معينة تبدو ملائمة أكثر للاختصاص بتلك المنازعات لعدة اعتبارات؛ من ناحية أن الأحكام التي تصدرها جهات القضاء الوطني ستكون أكثر فعالية إذ سيكون من الميسور تنفيذها<sup>2</sup>.

إن القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية التقصيرية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية جراء نقل المواد الخطرة والضرارة، والتي يرفعها المتضرر في هذه الحالة على الناقل المسؤول عن الفعل الضار، يحكمها القانون السائد في المكان الذي وقع فيه هذا الفعل<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 2/39 من القانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>2</sup> محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص444.

<sup>3</sup> هشام على صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2002، ص13.

## المبحث الثاني: الطرق البديلة لفض النزاعات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري

### للبضائع الخطرة

إن اللجوء إلى التحكيم لتسوية النزاعات البحرية، يضمن للأطراف التحرر من القيود التي تتضمنها القوانين، ويقضي على العراقيل التي تصاحب إجراءات التقاضي، وكذا تفادي البطء في فصل النزاعات المعروضة على القضاء العادي<sup>1</sup>، كما أن التحكيم لا يوفر الوقت فقط وإنما يوفر المال، ففي أغلب الأحيان يكون أقل تكلفة مقارنة بمنازعة قضائية، بحيث يقوم من خلاله محكم أو أكثر من ذوي المهارات، بنفس المهام التي يقوم بها القاضي<sup>2</sup>.

يتجه المتضرر من نقل البضائع الخطرة إلى اعتناق التحكيم البحري لحل نزاعه الذي نشأ بمناسبة علاقة قانونية عقدية كانت أم غير عقدية، بحيث تم الانفتاح أكثر على التحكيم لحل هذا النوع من المنازعات (المطلب الأول).

لا يعد نظام التحكيم هو النظام الوحيد الذي يلجأ إليه الأطراف المتنازعة في الخصومات المرتبطة بالنقل البحري للبضائع الخطرة لفض نزاعهم، بل هناك أنظمة أخرى انتشرت لحل مثل هذه النزاعات، تقوم على أساس واحد مع نظام التحكيم؛ وهو رغبة الأطراف واتفاقهم على فض نزاعهم بعيداً عن القضاء (المطلب الثاني).

<sup>1</sup> EL MEHDI Najib Mohamed, L'intervention du juge dans la procédure arbitrale, thèse présentée pour obtenir le grade de docteur en droit privé, École Doctoral de Droit, Université de Bordeaux, 2016, p4.

<sup>2</sup> KENGUEP Ebénézer, « Les clauses dérogoires de compétence maritime : les ambiguïtés d'un antagonisme séculaire nord-sud », Revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol 21/2, 2015, p6 ; MHAOUN Jalal, L'opposabilité aux tiers de la convention d'arbitrage, thèse présentée pour obtenir le grade de docteur en droit, Spécialité Droit Privé et Sciences Criminelles, École Doctorale de Droit, Université de Bordeaux, 2016, P27.

## المطلب الأول: التحكيم كطريق بديل لحل النزاعات الناشئة عن النقل

### البحري للبضائع الخطرة

تحتفظ أحكام التحكيم الخاصة بالمنازعات البحرية ببعض الخصوصيات المميزة لها عن القواعد العامة الواردة في قانون المرافعات، بحيث أن المعاهدات الدولية في ميدان النقل البحري، قد وفرت مجموعة شاملة من القواعد الإجرائية، والتي يمكن اتباعها من قبل الاطراف المحكّمة، من أجل تيسير وتنظيم إجراءات التحكيم، وذلك بتحديد مكان التحكيم والقانون الذي يحكم النزاع المعروضة على التحكيم؛ وهذه القواعد الإجرائية لا تكتمل إلا باستيفاء اتفاقات التحكيم لبعض القواعد الموضوعية التي تضمن وجودها وصحتها ( الفرع الأول).

يتم التحكيم خارج مرفق القضاء، ودون تدخل من القاضي، بحيث أن المحكم لديه مهمة القاضي، والحكم الذي يصدره، يترتب عنه أثر تلقائي بمجرد صدوره إذا ما أريد تنفيذه داخل الدولة التي أصدر فيها<sup>1</sup>(الفرع الثاني).

## الفرع الأول: القواعد المنظمة لاتفاقات التحكيم المبرمة بين الأطراف المتضررة من

### نقل البضائع الخطرة

يعد اتفاق التحكيم المبرم بين الأطراف المتنازعة عقد شأنه شأن أي عقد من العقود، لكي يدخل حيز التنفيذ ويحدث أثره القانوني في فض النزاع المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، لا بد من أن تلتئم أركانه، وحتى ينعقد صحيحا يشترط أن لا تكون إرادة أطرافه غير مشوبة بعيب من عيوب الإرادة (أولا)، ويتضمن هذا الاتفاق مجموعة من الإجراءات الجوهرية تتعلق بمكان التحكيم والقانون الواجب على التطبيق على موضوع النزاع...، تهتدي بها هيئة التحكيم لتسوية النزاع (ثانيا).

<sup>1</sup> EL MEHDI Najib Mohamed, Op.cit, p13.

### أولاً: القواعد الموضوعية المشتركة في اتفاقيات التحكيم البحري

يمكن للأطراف المتنازعة أن تتخذ برضاها نظام التحكيم كوسيلة للفصل في النزاع الذي نشأ بينهم فيما يتعلق بعلاقة قانونية محددة، سواء كانت تعاقدية أم لا<sup>1</sup>، و يمكن أن يكون اتفاق التحكيم في شكل اتفاقية منفصلة (مشارطة غالباً ما تتم وفق عقد نموذجي) أو في شكل بند في العقد<sup>2</sup>.

يعرف التحكيم الذي يبني على أساس شرط في العقد، بشرط التحكيم؛ وهو اتفاق يتم إدراجه من قبل الأطراف في العقد قبل وقوع النزاع<sup>3</sup>، لأن حرية التعاقد تتيح للأطراف اختيار التحكيم كسبيل لحل النزاع، وفي حال وقوعه نتيجة عدم تنفيذ عقد بينهما، مما يسمح للأطراف اختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع أو اختيار هيئة التحكيم<sup>4</sup>. أما التحكيم المبني على الاتفاق يعرف باتفاق التحكيم؛ وهو الاتفاق على اللجوء إلى التحكيم لفض النزاع، ولكن هذا الاتفاق يتم إبرامه بعد نشوء النزاع، أي بعدما يكون النزاع قد وقع فعلاً<sup>5</sup>، على عكس شرط التحكيم الذي يدرج في العقد لمجرد احتمال نشوب نزاع بينهما.

يتمتع شرط التحكيم بالاستقلالية الكاملة عن باقي بنود العقد، وعن العقد الأصلي نفسه، فإنه عقد قائم بذاته رغم أنه ليس إلا جزءاً من هذا العقد، أو أحد بنوده. إلا أن

<sup>1</sup> BÖCKSTIEGEL Karl-Heinz, KRÖLL Stefan Michael, NACIMIENTO Patricia, Arbitration in Germany, the model law in Practice, Wolters Kluwer Law International, the Netherlands, 2007, p94.

<sup>2</sup> AMBROSE Clare, MAXWELL Karen, COLLETT Michael, rédacteur HARRIS Bruce London maritime arbitration, fourth edition, Informa Law from Routledge, London, 2018, p42

<sup>3</sup> عرف المشرع الجزائري شرط التحكيم أنه "الاتفاق الذي يلتزم بموجبه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 أعلاه، لعرض النزاعات التي قد تثار بشأن هذا العقد على التحكيم"؛ هذا ما جاء في مضمون نص المادة 1007 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>4</sup> FERNÁNDEZ Jonatan Echebarria, Jurisdiction and Arbitration agreements in contracts for the carriage of goods by sea Limitations on Party autonomy, 1st Edition, Informa Law from Routledge, Abingdon, Oxon- New York, 2021, p9.

<sup>5</sup> عرف المشرع الجزائري اتفاق التحكيم أنه "الاتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم"؛ هذا ما قضت به المادة 1011 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

بطلان كل من العقد الأصلي أو بطلان شرط التحكيم لا يؤثر على صحة أو بطلان الآخر، فهو لا يتبع العقد الأصلي في وجوده أو عدم وجوده<sup>1</sup>.

بالتالي؛ يمكن إحالة النزاعات الناشئة عن نقل البضائع الخطرة إلى هيئة التحكيم لحسمها دون اللجوء إلى القضاء قبل نشوء النزاع بموجب بند يتم إدراجه في عقد النقل البحري للبضائع الخطرة المبرم بين الشاحن والناقل؛ كما يمكن فض أي منازعة تنشأ بعد إبرام هذا العقد بموجب اتفاق تحكيم بين الناقل البحري والغير المتضرر من نقل هذه البضائع ذات الطبيعة الخطرة والضارة.

إن كان التحكيم في النزاعات البحرية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، في نشأته عبارة عن اتفاق؛ فهو في نهاية المطاف ليس سوى عقد من العقود، باعتبار أنه توافق إرادة الناقل البحري مع إرادة المتضرر (الذي قد يكون الشاحن أو الغير) على أن يتم سلك طريق استثنائي بعيداً عن طرق التقاضي العادية لتسوية النزاعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهم بمناسبة علاقة قانونية مصدرها عقد النقل البحري للبضائع الخطرة المبرم بين الشاحن والناقل أو مصدرها إخلال بواجب قانوني بعدم الإضرار بالغير عند ممارسة الناقل لنشاطه الخطر. وبما أن اتفاق التحكيم يعد عقد من سائر العقود فلا بد من أن يكون مستكملاً لأركانه، ومستوفياً لجميع الشروط وفقاً للقواعد العامة، فيجب أن تلتزم أركانه والمتمثلة في الرضا، والمحل، والسبب.

<sup>1</sup> يستند مبدأ استقلال شرط التحكيم إلى أن هذا الشرط يشكل عقداً ضمن العقد الآخر، وعلى الرغم من ورود شرط التحكيم في العقد الأصلي، إلا أنه يظل متميزاً عنه بمحله الخاص به. فمحل شرط التحكيم هو عمل إجرائي بحت، فمن آثار شرط التحكيم عن العقد الأصلي أنه لا يكون القانون بالضرورة هو نفسه الواجب التطبيق عليه، فالعمل الإجرائي محل شرط التحكيم إنما يتعلق بحسم النزاعات الناشئة عن العقد الأصلي الذي يهدف إلى تحديد حقوق، والتزامات الأطراف الموضوعية؛ للمزيد من التفصيل أنظر:

PAPADATOU Marina, La convention d'arbitrage dans le contrat de transport maritime de marchandises : étude comparée des droits français, hellénique et anglais, thèse de doctorat en droit, École Doctorale de Droit International, Droit Européen, Relations Internationales et Droit Comparé, Université Panthéon-Assas, pp. 103 et 106.

## 1- توافر التراضي في اتفاق التحكيم

يُعدّ التراضي ركناً أساسياً لقيام أي عقد، ويعرف بأنه اتجاه الإرادة نحو أمر قانوني معين، أي انعقاد العزم على إجراء العملية القانونية محل التعاقد<sup>1</sup>، وفي هذا الصدد أقر القانون المدني الجزائري أن أساس التراضي هو الإرادة، وقد قضى بأن "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية"<sup>2</sup>.

الإرادة ظاهرة نفسية؛ تتمثل في القدرة على اتخاذ موقف أو قرار يستند إلى أسباب واعتبارات معقولة، مما يستدعي وجود الإدراك وحسن التدبير عند صاحبها<sup>3</sup>، وإن الإرادة عبارة عن عامل نفسي لا يعلم بها إلا صاحبها، ولا تتخذ مظهراً خارجياً إلا بالتعبير عنها، فلا يعتد بها في القانون إن لم يتم التعبير عنها<sup>4</sup>، ويتم التعبير عنها باستخدام أي وسيلة مادية تكشف عن إرادة صاحبها<sup>5</sup>.

يقوم اتفاق التحكيم على أساس رغبة الأطراف واختيارهم لهذا الطريق الاستثنائي من أجل حل النزاع، أمام هيئات متخصصة تتمتع بخبرة عالية بالموضوع<sup>6</sup>، وعليه فإن وجود اتفاق التحكيم الذي أبرمه الناقل والمتضرر من نقل البحري للبضائع الخطرة يقتصر بتوافر ركن الرضا، ولا يكفي وجود الإرادة في أطرافه، حتى ينعقد صحيحاً، ولا

<sup>1</sup> مصطفى محمد الجمال، القانون المدني في ثوبه الإسلامي، مصادر الالتزام، دار الفتح، ط1، الإسكندرية، 1996، ص62.

<sup>2</sup> المادة 59 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>3</sup> علي فيلاي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، المرجع السابق، ص69.

<sup>4</sup> العربي بلحاج، ج1، المرجع السابق، ص59.

<sup>5</sup> راجع في ذلك نص المادة 60 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>6</sup> مما تجدر الإشارة إليه هنا كان هناك في بداية الأمر تردد حول في دخول نظام التحكيم إلى المجالات المعقدة، مثل النقل البحري للبضائع الخطرة والتلوث البحري الناجم عن نقلها؛ للمزيد من التفاصيل أنظر:

EDGAR Gold, « Dangerous, hazardous and noxious cargoes, a new role for maritime arbitration? », Marine Policy, Vol. 14, issue 5, 1990, pp. 383 et 384.

يكون كذلك إلا إذا كانت إرادة الأطراف المحكّمة قد صدرت ممن هو أهل للتعاقد، وكانت سالمة من العيوب من أي عيب<sup>1</sup>.

لا بد من وجود إرادة صحيحة لدى كل من طرف من أطراف هذا اتفاق وأن تتجه هذه الإرادة إلى اختيار التحكيم كطريق لتسوية النزاع بدلا عن القضاء العادي، لذلك يجب أن يتم تحديد نظام التحكيم -شرطا كان أم مشاركة- عند الاتفاق عليه بينهما، فيجب أن يعلن كل طرف عن تعبيره للطرف الآخر لكي يعلم به ويدركه<sup>2</sup>.

إذا انتفتت إرادة الأطراف المحكّمة في النزاعات البحرية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، كان الاتفاق باطلاً، وأما إذا كانت هذه الإرادة معيبة بعيب من عيوب الرضا -كالغلط أو التدليس أو الإكراه أو الاستغلال- كان هذا الاتفاق قابلا للبطلان وفقا لأحكام القانون المدني<sup>3</sup>، وعليه لا بد من أن يكون كل من الناقل البحري والمتضرر الذين أنشأ اتفاق التحكيم من أشخاص الذين لا تتوافر فيهم عيوب الإرادة حتى يعتد به قانوناً.

### ■ وجود عيب الغلط في اتفاق التحكيم :

الغلط هو وهم يقوم في ذهن المتعاقد فيصور له الأمر على غير الواقع والحقيقة، ويكون هو الدافع إلى التعاقد، بمعنى أنه يجعل المتعاقد يعتقد بوجود واقعة، أو صفة غير موجودة، أو يجعله يعتقد بوجودها، فالغلط وهم لا يمد للحقيقة بصلة يتولد في ذهن الشخص أو هو حالة تقوم في نفسه تجعله يتوهم الأمر ويتصوره على غير حقيقته، وهذا الوهم القائم قد يكون واقعه غير صحيحة يتوهم المتعاقد صحتها،

<sup>1</sup> الإرادة المعيبة؛ هي إدارة موجودة ولكنها غير سليمة. ولهذا ينبغي التمييز بين عيب يصيب الإدارة وبين انعدام الإدارة أصلاً. فما يصدر من المجنون أو المعتوه أو الصبي غير المميز لا يعتبر إرادة ولا ينتج أي أثر، ويكون حكمه هو البطلان المطلق، أما الإدارة المعيبة، فهي بحسب الأصل صادرة من شخص توافرت فيه الأهلية الأداء، ومع ذلك فقد لحق بإرادته عيب يضعف من أثرها ويجعل العقد باطلاً بطلاناً نسبياً؛ نقلاً عن سمير عبد السيد تتاعو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص.ص 49 و50.

<sup>2</sup> عبد الباسط محمد عبد الواسع، النظام القانوني لاتفاق التحكيم، دراسة تحليلية مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013، ص86.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 101 من أمر 75-58، السالف الذكر.

أو أنها واقعة صحيحة يتوهم عدم صحتها، فالعاقد يتوهم أمرا ويقوم بموجب ذلك بالتعاقد، وبعد التعاقد يتبين له حقيقة الغلط الذي وقع فيه وأقدم عليه<sup>1</sup>.

إن الغلط الذي يرتكبه الشريك في التعاقد له بالطبع مفعول تشويه رضاه، لو كان قد عرف لما تعاقد، وبالتالي لم تكن لديه إرادة حقيقية لإبرام العقد<sup>2</sup>، والغلط ثلاث أنواع غلط مانع، وهو ليس من عيوب الإرادة ولكنه يعدمها فلا تقوم أصلا، هناك غلط غير مؤثر، وهو الذي لا يتعلق بأية صفة جوهرية في العقد، ولا يؤثر بالتالي في إبرامه، فهو ليس من عيوب الإدارة، أما الغلط الذي يعتبر عيبا من عيوب الإدارة هو الغلط الجوهرى<sup>3</sup>.

يمكن أن يكون الغلط سببا لإبطال الاتفاق إذا أصبح الرضا معيبا بسبب الخطأ الصادر من الطرف الذي لم يقدم له المعلومات المهمة، أو قدم له معلومة خادعة، أو خاطئة<sup>4</sup>.

بناء على ما سبق فإن الإرادة في اتفاق التحكيم توجد إذا لم تكن معيبة بعيب الغلط، فلا بد من أن تتجه إرادة الأطراف الراغبة في التحكيم بكل وضوح إلى فكرة التحكيم واختياره كوسيلة لفض المنازعات الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، بحيث أن الوقوع في الغلط في خصوص هذا الشأن يعتبر غلطا جوهريا يعتد به لإبطال اتفاق التحكيم المبرم بين الناقل البحري والمتضرر.

<sup>1</sup> 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، 2002، ص454.

<sup>2</sup> آلان بينابنت، القانون المدني، الموجبات، ترجمة: منصور القاضي، مجد المؤسسة الجامعية، ط1، بيروت، 2004، ص66.

<sup>3</sup> جاء نص المادة 81 من أمر 75-58، السالف الذكر؛ على النحو الآتي: "يجوز للمتعاقد الذي وقع في غلط جوهرى وقت إبرام العقد أن يطلب إبطاله؛ وتنص المادة 82 من نفس الأمر، على أنه "يكون الغلط جوهريا إذا بلغ حدا من الجسامه بحيث يتمتع معه المتعاقد عن إبرام العقد لو لم يقع في هذا الغلط، ويعتبر الغلط جوهريا على الأخص إذا وقع في صفة الشيء يراها المتعاقدان جوهرية، أو يجب اعتبارها كذلك نظرا لشروط العقد".

<sup>4</sup> أحمد محمد الرفاعي، الحماية المدنية إزاء المضمون العقدي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994، ص.ص 196 و197.

### ■ وجود عيب التدليس في اتفاق التحكيم

لا يكفي لانعقاد اتفاق التحكيم المتعلق بالنزاعات المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن أضرار نقل البضائع الخطرة تطابق إرادة أطرافه المحتكة، بل يجب علاوة على ذلك، أن لا يقع أحد أطرافه في تدليس يشوب إرادته بعيب، فإن وقوع ناقل البضائع الخطرة أو المتضرر منها في التدليس، يُمكنه من طلب إبطال هذا الاتفاق.

يعرف التدليس بأنه سلوك مخادع يوقع المتعاقد في غلط يدفعه إلى التعاقد، فهو يُولد الغلط في ذهن المتعاقد، أي يؤدي إلى وقوع المتعاقد في غلط غير تلقائي<sup>1</sup>، لم يقع المتعاقد فيه من تلقاء نفسه، وإنما يقع فيه بفعل غيره. فالتدليس هو اصطلاح وقائع كاذبة من شأنها إيقاع المتعاقد الآخر في الغلط، فلا يعد التدليس عيب من عيوب الإرادة مستقل بذاته، ولكن مجرد طريق من الطرق المؤدية إلى وقوع المتعاقد في الغلط<sup>2</sup>.

يقرر المشرع الجزائري الحماية القانونية لناقل البضائع الخطرة أو المتضرر من نقلها، الذي يقع في عيب التدليس عند إبرام اتفاق التحكيم، بحيث أنه لم يمنحه حق إبطال الاتفاق فحسب، بل منحه أيضاً حق طلب التعويض جراء ما لحق به من هذا السلوك؛ وذلك بمقتضى أحكام القانون المدني<sup>3</sup>، وهذا التعويض يعد بمثابة عقوبة

<sup>1</sup> يختلف التدليس عن الغلط الذي يعد عيباً من عيوب التراضي، فالتدليس يعيب الإدارة لأنه يخلق في ذهن المتعاقد غلط يخدعه مما يندفع إلى إبرام العقد. فالغلط الذي يقوم في ذهن المتعاقد نتيجة للطرق الاحتيالية هو الذي يعيب الإدارة، وهو يختلف عن الغلط العادي في أنه يحصل في الذهن بتأثير من هذه الطرق الاحتيالية، بينما الغلط العادي ينشأ تلقائياً لا بتأثير أي حيلة أو غش أو خداع؛ نقلاً عن: محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزام، ج1، مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، دمشق، 1976، ص 102.

<sup>2</sup> سمير عبد السيد تناعو، المرجع السابق، ص51.

<sup>3</sup> تنص المادة 86 من أمر 75-58، السالف الذكر؛ على أنه: "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 عمداً عن واقعة أو ملبسة إذا ثبت أن المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لو علم تلك الواقعة أو هذه الملبسة".

للطرف السيئ النية، الذي استخدم بعض الحيل القصد منها تضليل الطرف الآخر دفع الطرف الآخر على إبرام اتفاق التحكيم<sup>1</sup>.

### ■ وجود عيب الإكراه في اتفاق التحكيم

يعد الإكراه ضغط تتأثر به إرادة الشخص فيندفع إلى التعاقد، نتيجة للرغبة التي تقع في نفسه والتي تصور له أن خطرا جسيما محققا يهدده<sup>2</sup>، حتى وإن لم يتحقق هذا الخطر، يكفي أن يكون وهميا، طالما أن المكروه قد تأثر بظروف الحال التي أنشأت عنده الرهبة والخوف الذي دفعه لإبرام العقد<sup>3</sup>. وبذلك تكون إرادته قد انتزعت منه، لأنه خير بين التعاقد أو الوقوع في المكروه الذي هدد به، فاختر أهون الضررين، وعليه تكون الإرادة التي صدرت منه هي إرادة فاسدة لأنها لم تكن إرادة حرة<sup>4</sup>.

بذلك؛ قد يبرم أحد أطراف النزاع اتفاقا لفض النزاعات البحرية المتعلق بالتعويض عن الأضرار المترتبة عن نقل البضائع الخطرة عن طريق اللجوء إلى التحكيم؛ وهو تحت ضغط التهديد بإيقاع الضرر به أو بغيره، إن لم يوافق على هذا الاتفاق؛ ويعتبر هذا الطرف مكرها متى وقع عليه تهديد بخطر جسيم، وإن لم يكن حقيقيا، بل يكفي أن يكون كذلك من وجهة نظر الطرف المهدد، وإن الرهبة التي يشعر بها هي التي تفسد إرادته بمجرد أن تبعث في نفسه اعتقادا بأن الخطر الذي يهدده، هو خطر وشيك الوقوع، ويفوق كثيرا الضرر الذي يلحقه من وراء إبرام اتفاق التحكيم.

<sup>1</sup> يصعب إثباته الغلط التلقائي باعتبار أنه عامل نفسي، أما الغلط الناتج عن التدليس فإن إثباته سهل ميسور، وذلك أن الطرق الاحتمالية التي تتطوي عليها التدليس يسهل إثباتها. بحيث أن التدليس يتسم بعدم المشروعية نظرا لما ينطوي عليه من طرق احتمالية، لذلك فإنه لا يعد عيبا من عيوب الإرادة فحسب بل أنه يعتبر عملا غير مشروع يسأل مرتكبه، بعبارة أخرى فإن التدليس يتيح للمدلس عليه المطالبة بإبطال العقد إضافة إلى التعويض، أما الغلط فإنه لا يتيح لمن وقع فيه إلا المطالبة بإبطال العقد؛ نقلا عن: دريد محمود علي، المرجع السابق، ص146.

<sup>2</sup> خليل أحمد حسن ققادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، ج1، مصادر الالتزام، ديوان مطبوعات الجامعية، 1994، ص38.

<sup>3</sup> أحمد محمود سعد، مفهوم السلطة التقديرية للقاضي المدني، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988، ص189.

<sup>4</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص334.

إن الوقوع في عيب الإكراه في اتفاق التحكيم من شأنه أن يحدث نفس الأثر القانوني الذي يحدثه الوقوع في الغلط أو التدليس؛ سواء تعلق الأمر بشرط التحكيم المدرج في عقد أصلي محرر بين الطرفين، أو كان الاتفاق بشكل مستقل عن عقد الأصلي، بحيث أن وقوعه لا يترك أثر قانوني لتلاقي إرادة أطرافه.

يجوز للطرف الذي اتفق على التحكيم تحت وطأة الإكراه، أن يطلب إبطال هذا الاتفاق، وهذه الحماية القانونية قد تقررت له بموجب أحكام القانون المدني الذي يقضي بإبطال العقد للإكراه إذا تعاقد شخص تحت سلطان رهبة بينة بعثها المتعاقد الآخر في نفسه دون حق<sup>1</sup>.

### ■ وجود عيب الاستغلال في اتفاق التحكيم

يشير الاستغلال إلى عدم التعادل في الالتزامات المتقابلة التي يربتها العقد، ويحصل ذلك عند انتهاز أحد المتعاقدين ضعفا معينا في المتعاقد الآخر، فيدفعه إلى التعاقد بشكل يؤدي إلى إلحاق غبن فادح به<sup>2</sup>.

بالتالي؛ يشترط في الأطراف التي تبرم اتفاق التحكيم، أن لا تكون تحت تأثير الاستغلال؛ فلا يصح لمن وقع في استغلال وفقا للقانون المدني الجزائري<sup>3</sup>، أن يعتد بالاتفاق الذي أبرمه، لأن أحد الأطراف المحتكمة قد استغل الطرف الآخر وهذا ما كان سببه الدافع للتعاقد، فإن توافر عنصر الاستغلال لدى أحد الأطراف يجعل اتفاق التحكيم محلا لرفع دعوى الإبطال.

ينبغي أن يكون الاستغلال هو الباعث الدافع إلى إبرام اتفاق التحكيم. ويتحقق إذا كان الطرف المستغل لم يبرم هذا الاتفاق، إلا لأن الطرف الآخر قد استغل فيه

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 88 من أمر 75-58، السالف الذكر.

<sup>2</sup> إدريس العلوي العبدلاوي، "نظرية الاستغلال"، ج2، بحث منشور في مجلة القضاء والقانون، السنة العاشرة، العدد السابع والستون، وزارة العدل المغربية، 1969، ص277.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 90 من أمر 75-58، السالف الذكر.

طيشا بينا أو هوى جامحا<sup>1</sup>، وهما الصورتين التي نص عليها القانون المدني الجزائري<sup>2</sup>.

## 2- وجود السبب والمحل لاتفاق التحكيم

إن اتفاق التحكيم كسائر العقود يركز على سبب ومحل معين، وإن الجزاء المترتب على تخلف أحدهما، هو بطلان هذا الاتفاق بطلانا مطلقاً، ويقصد بالسبب أنه هو الغرض المباشر الذي تتجه إليه إدارة المتعاقد بمعنى الباعث الدافع للتعاقد<sup>3</sup>؛ استناداً على هذا مفهوم العام للسبب كركن من أركان العقد؛ يمكن القول أن السبب في اتفاق التحكيم؛ يقصد به في اختيار الأطراف المحكمة للجوء إلى طريق التحكيم لفض خصومتهم، وتركهم للطريق القضائي، وهذا يعد سبباً مشروعاً.

يشترط وجود السبب في اتفاق التحكيم؛ فإذا لم يوجد السبب كان العقد باطلاً، وإذا تخلف السبب بعد ذلك أصبح العقد مهدداً بالزوال؛ ويجب أن يكون صحيحاً، والمقصود بصحة السبب هو أن لا يكون صورياً. كما تشترط المشروعية في السبب؛ ويكون غير مشروع متى كان مخالفاً للقانون أو النظام العام أو الأدب العامة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> يقصد بالهوى الجامح أنه الرغبة الشديدة لشخص أو شيء معين لدرجة تفقد سلامة الحكم على ما يتصل بذلك الشخص أو الشيء موضوع هذه الرغبة؛ نقلاً عن توفيق حسن فرج، نظرية الاستغلال في القانون المدني المصري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1966، ص291.

أما الطيش البين فيقصد به الخفة والتسرع المصحوب بعدم التبصير وسوء التدبير، ويتجسد هذا السلوك في الاندفاع نحو التعاقد دون الاكتراث لما يترتب عليه من النتائج. وبعبارة أخرى فإن الطيش يتمثل في عدم المبالاة لما قد ينجم عن إبرام تصرف معين، ومثل ذلك أن يسرع الشخص إلى إبرام عقد ما دون بينة بتفاصيل ذلك العقد؛ نقلاً عن أنور سلطان طلبة، الوسيط في القانون المدني، ج1، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2001، ص117.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 90 من أمر 75-58، السالف الذكر.

<sup>3</sup> سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص77.

<sup>4</sup> تطلب المشرع الجزائري شروط معينة لتحقيق السبب كركن من أركان العقد، من خلال ما ورد في المادة 97 من أمر 75-58، السالف الذكر؛ التي جاء نصها على النحو الآتي: "إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب العامة كان العقد باطلاً". وتتص المادة 98 من نفس الأمر؛ على أن: "كل التزام مفترض أن له سبب مشروعاً، ما لم يقيم الدليل على غير ذلك. و يعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، فإذا قام الدليل على صورية السبب فعلى من يدعي أن للالتزام سبباً آخر مشروعاً أن يثبت ما يدعيه".

في حين يقصد بالمحل في اتفاق التحكيم؛ أن يُخضع الأطراف للتحكيم كل أو بعض النزاعات الناشئة أو التي قد تنشأ بينهم بشأن موضوع يتعلق برابطة من روابط القانون التعاقدية أو غير التعاقدية المتعلقة بمسألة يجوز تسويتها عن طريق التحكيم. إذاً فالمحل اتفاق التحكيم هو نزاع أو الخلاف الذي نشأ أو يمكن أن ينشأ بين الأطراف<sup>1</sup>.

ينشئ العقد التزامات يكون لها محل، وليس له من الناحية العلمية الدقيقة محل معين<sup>2</sup>، فالواقع أن محل العقد هو التزام الذي يترتب عليه، فالعقد لا يترتب إلا التزامات إما بإعطاء أو إما بفعل أو إما بالامتناع عن فعل، وعليه يراد بالمحل هو محل الالتزام، وهو الشيء الذي يلتزم المدين القيام به<sup>3</sup>.

يشترط المشرع الجزائري في المحل؛ أن يكون موجوداً أو ممكن الوجود؛ والمقصود من ذلك هو أن يكون الشيء موجوداً وقت نشوء الالتزام أو أن يكون ممكن الوجود بعد ذلك حتى ولو أمكن وجوده في المستقبل<sup>4</sup>، كما يتوجب أن يكون المحل مشروعاً مما يجوز التعامل فيه، أي غير مخالف للنظام العام أو الآداب العامة<sup>5</sup>.

بذلك؛ يستلزم لانعقاد اتفاق التحكيم، وجود أو إمكانية وجود نزاع بين الأطراف المحكّمة، وأن يكون النزاع مشروعاً أي مما يجوز التعامل فيه، وعلى الرغم من أن

<sup>1</sup> عبد الباسط محمد عبد الواسع، المرجع السابق، ص.ص 111 و112.

<sup>2</sup> غني حسون طه، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول، مصادر الالتزام، مطبعة المعارف، بغداد، 1991، ص215.

<sup>3</sup> علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 69.

<sup>4</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص376.

<sup>5</sup> تنص المادة 1/92 من أمر 75-58، السالف الذكر؛ إذ جاء فيها أنه: "يجوز أن يكون محل الالتزام شيئاً مستقبلاً ومحققاً". وتنص المادة 93 من الأمر نفسه على أن: "إذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته أو مخالف للنظام العام أو الآداب العامة كان باطلاً بطلاناً مطلقاً".

المشرع الجزائري يجيز حق اللجوء إلى التحكيم إلا أنه لم يسمح به في جميع الخصومات، وإنما قيد الحق في بعضها<sup>1</sup>.

تتعدّد وتختلف النزاعات المتعلقة بنقل البضائع الخطرة من حيث موضوعها، ويقتسم التحكيم إلى أنواع عديدة تتماشى حسب موضوع النزاع، ومن أشهرها التحكيم البحري الذي يعالج النزاعات البحرية المتعلقة بعقد النقل البحري، كالنزاعات المتعلقة بالأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة، والمسؤولية المترتبة على الناقل البحري، والأضرار اللاحقة بالسفينة بسبب طبيعة البضائع المنقولة، وغرامات التأخير بما في ذلك الأضرار الناجمة عن التأخر في الوصول إلى الميناء<sup>2</sup>.

### ثانياً: القواعد الإجرائية الخاصة بالتحكيم في النزاعات المتعلقة بمسؤولية

#### الناقل البحري

تضمنت كل من قواعد هامبورغ وقواعد روتردام على أحكام قانونية تتعلق بالتحكيم لفض النزاعات التي قد تنشأ بشأن عقد النقل البحري للبضائع، على العكس قواعد لاهاي لم تتطرق لهذه المسألة، وقد تبعها في ذلك القانون البحري الجزائري، بحيث أن المشرع لم يتبنى قواعد قانونية خاصة بالتحكيم في حال نشوب نزاع يتعلق بهذا الموضوع، هذا ما يستدعي الرجوع للقواعد العامة في خصوص هذه المسألة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> "يوصف محل اتفاق أنه غير مشروع متى كان مخالف للنظام العام أو يتعلق بحالة الأشخاص وأهليتهم، كما أن الأشخاص المعنوية العامة لا يجوز لهم طلب التحكيم إلا في حدود علاقاتهم الاقتصادية الدولية أو في إطار الصفقات العمومية"، أنظر في ذلك نص المادة 1006 من قانون 08-09، السالف الذكر.

<sup>2</sup> FABRIZIO Marrella, «Unity and diversity in international arbitration: the Case of maritime arbitration», American University International Law Review, Vol 20, Issue 5, 2005, p1059.

<sup>3</sup> عالج المشرع الجزائري مسألة التحكيم في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وعلى عكس من ذلك فإن المشرع المصري قد اعتمد قانوناً ينظم من خلاله بصفة مستقلة موضوع التحكيم، بموجب قانون رقم 27 لسنة 1994، صادر في 18 أبريل سنة 1994، المتعلق بإصدار قانون في شأن التحكيم في المواد المدنية والتجارية، الجريدة الرسمية عدد 16 (تابع)، صادر في 21 أبريل سنة 1994.

## 1- في ظل قواعد هامبورغ

لم تمنع قواعد هامبورغ<sup>1</sup> من اللجوء إلى التحكيم لحل نزاعات الأطراف الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري الذي يخضع لأحكامها، إلا أنها فرضت عدة شروط لسلوك هذا الطريق، فقد اشترطت قواعد هامبورغ لإحالة أي نزاع ينشأ فيما يتعلق بنقل البضائع إلى التحكيم، أن يكون مثبتا بالكتابة، ولم تحدد شكل الكتابة رسمية كانت أم عرفية، فالهدف منها إقامة الدليل على اتفاق التحكيم.

كما ألزمت قواعد هامبورغ الأطراف بإتباع بعض الأسس التي وضعتها، فيما يخص المكان الواجب اتخاذ إجراءات التحكيم فيه، وأيضا في خصوص القواعد القانونية التي يلزم المحكم أو هيئة المحكمين بتطبيقها، فقد اعتبرت هذه الأحكام بمثابة جزء من شرط أو اتفاقية التحكيم، بحيث أن أي شرط أو مشاركة يكون متعارض مع هذه الأحكام يكون باطل لمخالفته أحكام قواعد هامبورغ<sup>2</sup>.

أتاحت قواعد هامبورغ للمدعى حق اختيار المكان الذي يناسبه لإجراء التحكيم<sup>3</sup>، أما فيما يخص القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، فإنها قد اشترطت على

<sup>1</sup> عرضت قواعد هامبورغ لشرط الكتابة في اتفاق التحكيم من خلال الفقرة الأولى من المادة 22 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> إن أي شرط أو اتفاق تحكيمي يُمكن المحكم أو هيئة المحكمين الفصل في النزاع وفقا لقواعد قانونية غير القواعد القانونية التي تتعلق بعقد النقل البحري للبضائع الواردة في قواعد هامبورغ هو شرط باطل، ولقد نصت قواعد هامبورغ على ذلك صراحة بقولها "تعتبر أحكام الفقرتين 3 و4 من هذه المادة جزءا من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلا ولاغيا أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضا مع هذه الأحكام"؛ راجع في ذلك الفقرة الخامسة من المادة 22 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>3</sup> يجب أن تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعي: (أ)- مكان في دولة يقع في اراضيها: (1)- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لاقامة المدعى عليه، أو (2)- مكان أبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل، أو فرع أو وكالة، أبرم العقد عن طريق أي منها، أو (3)- ميناء الشحن أو التفريغ، أو (ب)- أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به؛ هذا ما نصت عليه المادة 3/22 من نفس الاتفاقية.

المحكم أو هيئة المحكمين البث في النزاع وفقا للقواعد القانونية الواردة في هذه المعاهدة<sup>1</sup>.

إلا أن قواعد هامبورغ لم تقيد إرادة الأطراف بأي شرط أو قيد فيما يتعلق بالاتفاق على التحكيم، بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري، فلا يوجد أي حكم يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري<sup>2</sup>.

لقد وضعت قواعد هامبورغ أحكاما خاصة بالتحكيم، قصدت منها تقيد حرية الأطراف في بعض الأمور التي تؤدي إلى شروط مجحفة في حقهم، ووفقا للاتفاقية فإن هذا قد يحدث بالنسبة لأمرين، اختيار مكان التحكيم واختيار القانون المطبق على موضوع النزاع<sup>3</sup>.

## 2- في ظل قواعد روتردام

ميزت قواعد روتردام<sup>4</sup> عند تعيين الأماكن المحددة لإجراء التحكيم بين وضعين؛ الوضع الأول يتعلق بالمكان الذي تقام فيه إجراءات التحكم حسب اختيار الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل<sup>5</sup>، أما الوضع الثاني يتعلق بالحالة التي يكون الاتفاق

<sup>1</sup> راجع في ذلك الفقرة الرابع من نص المادة 22 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

<sup>2</sup> راجع في ذلك الفقرة السادسة من نص المادة 22 من نفس الاتفاقية.

<sup>3</sup> عبد الحميد محمد الحوسنى، التحكيم البحري، وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2007، ص 170.

<sup>4</sup> الملاحظ عن قواعد روتردام أنها لم تنص صراحة على شرط الكتابة في اتفاق التحكيم مثل ما اشترطت ذلك قواعد هامبورغ صراحة، كما أنها خالفتها في كيفية تعيين الأماكن المحددة لإجراء التحكيم؛ راجع في ذلك نص المادة 75 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

<sup>5</sup> تنص المادة 2/75 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر؛ على أنه: "على أن تقام إجراءات التحكيم، حسبما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل، في (أ) أي مكان يحدد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم؛ أو (ب) أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أي من الأماكن التالية: 1- مقر الناقل؛ أو 2- مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو 3- مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو 4- الميناء الذي يحمل فيه البضائع على السفينة يف البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية".

على مكان التحكيم بعد نشوء النزاع، فنجد أن قواعد روتردام كان لها نفس الموقف مع قواعد هامبورغ، التي لم تقيد إرادة الأطراف بأي شرط أو قيد فيما يتعلق بالاتفاق على التحكيم، بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري، فإنه يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان، بعد نشوء نزاع ما<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### تطبيقات تحكيمية حول النزاعات الناشئة عن نقل البضائع الخطرة بحراً

يستدعي لتدعيم الجانب النظري المتعلق بتسوية نزاعات المتعلقة بنقل البضائع الخطرة عبر البحر؛ عن طريق التحكيم، إبراز بعض النماذج والتطبيقات المتعلقة بالأحكام التحكيمية، الصادرة عن مركز الإسكندرية للتحكيم البحري الدولي في سنة 2000-2001، التي تدور حول المشاكل القانونية التي تواجه النقل البحري للبضائع الخطرة، والتي تتعلق بالاستعداد القانوني للسفينة الحاملة لهذه البضائع.

### أولاً: عبء إستخراج شهادة صلاحية السفينة لنقل البضائع الخطرة

تتلخص وقائع الخصومة التي عرضت على مركز الإسكندرية للتحكيم البحري الدولي، بتاريخ 15 نوفمبر 2000، في أن الشركة (س) وهي إحدى شركات التوكيلات الملاحية المصرية، قد استأجرت بصفقتها الشخصية، من الشركة (أ)، وهي إحدى شركات الملاحة والتوكيلات المصرية، بصفقتها الشخصية، سفينتها الأجنبية (ل) وذلك

<sup>1</sup> ففي ظل قواعد روتردام بعد نشوء نزاع ما، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان، بصرف النظر عن أحكام الفصل الذي نظم التحكيم وأحكام الفصل الذي عالج الولاية القضائية؛ وهذا ما قضى به نص المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

بنظام الإيجار بالرحلة<sup>1</sup>، لنقل شحنات من نترات أمونيوم من ميناء الإسكندرية إلى ميناء الإسكندرونة الواقع بجنوب تركيا، ولقد تم الاتفاق على أن يبدأ الشحن من 20 إلى 22 نوفمبر. وبعدها قامت الشركة (س) بإعادة تأجير هذه السفينة من الباطن<sup>2</sup> لعميلتها الشركة (ك) والمصنعة للشحنة، ولقد أبرمت معها مشاركة وفقاً لنموذج Gencon<sup>3</sup> لسنة 1976، حيث تضمنت على بند ينص على أن يجري التحكيم في مصر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> "يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة؛ هذا ما جاء به نص المادة 650 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

يتمتع لمؤجر في نظام الإيجار بالرحلة بالسلطة التجارية والإدارية على السفينة وليس للمستأجر إلا نقل بضاعته التي يريد إيصالها من ميناء إلى آخر الأمر الذي جعل هذا النوع من أنواع المشاركات يختلط بعقد النقل البحري، وإن لم يكن كذلك، وذلك لأن السفينة في المشاركة تكون محل اعتبار في العقد فإذا هلكت يصبح تنفيذ العقد من جانب المؤجر مستحيلاً فتنتهي المشاركة ولو كانت عقد نقل لما انتهى العقد بهلاك السفينة؛ للمزيد من التفصيل أنظر: علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري، دراسة قانونية مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2005، ص 46.

<sup>2</sup> "يمكن لمستأجر السفينة أن يؤجر السفينة من الباطن، ما لم يتفق على ما يخالف ذلك، ولكنه يبقى ملتزماً تجاه المؤجر بالواجبات الناتجة عن عقد الاستئجار"؛ هذا ما يشترطه القانون البحري الجزائري، بموجب نص المادة 644 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ وننوه إلى أن المستأجر يلتزم بالتزامات عديدة أبرزها التزامه بدفع الأجرة فيحدها في المشاركة طريقة دفع الأجرة وأساس احتسابها، ويلتزم كذلك بعدم شحن البضائع الخطرة على السفينة، إذا لم يشترط ذلك بصورة صريحة وواضحة ويتقرر كون البضاعة خطرة من عدمها على طبيعتها أو من احتمال قيام هذه الخطورة مع أسباب أخرى، وكذلك يلتزم المستأجر بعدم إيجار السفينة من الباطن إذا لم تكن المشاركة تسمح له بذلك، إضافة إلى أي التزام مشروع يتفق عليه الطرفان؛ علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري، المرجع السابق، ص 48.

<sup>3</sup> إن معظم العقود البحرية الشائعة في مشاركات الإيجار (عقود الإيجار)، تكون محررة وفق نماذج خاصة، يستطيع المتعاقدان الرجوع إليها مباشرة، ومن أشهر هذه النماذج؛ نموذج مشاركة بالرحلة يطلق عليه اسم مشاركة جنكون Gencon البريطانية لسنة 1922، بحيث أنه قد تم مراجعة هذا النموذج في سنة 1976 وسنة 1994، ونموذج مشاركة غير مجهزة (بهيكلها) يطلق عليها اسم مشاركة Barcon، ومشاركة Lutetia الفرنسية لسنة 1929، وكذلك مشاركة لندن لسفن الصحاريح London taner Voyage Charter-party؛ للمزيد من التفصيل، أنظر في ذلك: ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي زوز، 2021، ص 5.

<sup>4</sup> حكم تحكيم رقم 01 لسنة 2001، تحكيم بحري خاص، مركز الإسكندرية للتحكيم البحري الدولي؛ نقلاً عن: نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 9.

بحيث أن الشركة (أ) (المؤجر الأصلي) لم تضع السفينة تحت تصرف الشركة (ك) (المستأجر من الباطن) لبدء الشحن إلا في 2 ديسمبر لسنة 2000، مما أضر بالشركة (ك)، لا سيما من حيث مطالبة الناقل البري لها بغرامات تأخير وسائل النقل البرية والتي انتظرت إتمام عمليات الشحن، حيث أن الطبيعة الخطرة للشحنة كانت تمنع من تفرغها انتظاراً لوصول السفينة. لقد أدى ما سبق إلى عدم وفاء الشركة (ك) بالأجرة إلى المؤجر من الباطن (س)، فضلاً عن التوقف الفعلي عن تنفيذ الشحنات التالية عن طريق الشركة (س) على الرغم من وجود عقد إطاري في شأنها مبرم بين الشركتين (س) و(ك)<sup>1</sup>.

لجأت الشركة (س) إلى التحكيم ضد الشركة (أ) حيث اختارت هيئة التحكيم مركز الإسكندرية للتحكيم البحري الدولي مقراً لجلساتها حيث سجلت الخصومة برقم 1 لسنة 2001 تحكيم بحري خاص<sup>2</sup>، وقد ارتكزت طلبات المحكمة (س) في

<sup>1</sup> حكم تحكيم رقم 01 لسنة 2001، تحكيم بحري خاص، مركز الإسكندرية للتحكيم البحري الدولي؛ نقلاً عن: نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 9.

<sup>2</sup> مما تجدر الإشارة إليه أن القانون المصري يعتبر أن التحكيم تجارياً، "إذا نشأ حول علاقة قانونية ذات طابع اقتصادي، سواء كانت هذه العلاقة عقدية أو غير عقدية"، ويعتبر التحكيم دولياً "إذا كان موضوعه نزاعاً يتعلق بالتجارة الدولية، وذلك في الأحوال الآتية: أولاً: إذا كان المركز الرئيسي لأعمال كل طرفي التحكيم يقع في دولتين مختلفتين وقت إبرام اتفاق التحكيم، فإذا كان لأحد الطرفين عدة مراكز للأعمال فالعبرة بالمركز الأكثر ارتباطاً بموضوع اتفاق التحكيم. وإذا لم يكن لأحد طرفي التحكيم مركز أعمال فالعبرة بمحل إقامته المعتاد. ثانياً: إذا اتفق طرفا التحكيم على اللجوء إلى منظمة تحكيم دائمة أو مركز للتحكيم يوجد مقره داخل جمهورية مصر العربية أو خارجها. ثالثاً: إذا كان موضوع النزاع الذي يشمل اتفاق التحكيم يرتبط بأكثر من دولة واحدة. رابعاً: إذا كان المركز الرئيسي لأعمال كل من طرفي التحكيم يقع في نفس الدولة وقت إبرام اتفاق التحكيم وكان أحد الأماكن التالية واقعا خارج هذه الدولة: أ- مكان إجراء التحكيم كما عينه اتفاق التحكيم أو أشار إلى كيفية تعيينه، -مكان تنفيذ جانب جوهرى من الالتزامات الناشئة عن العلاقة التجارية بين الطرفين. - المكان الأكثر ارتباطاً بموضوع النزاع؛ هذا ما قضت به المادة الثانية والثالثة من قانون رقم 27 لسنة 1994، بإصدار قانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية، السالف الذكر؛ وفي القانون الجزائري تنص المادة 1039 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر؛ على أنه " يعد التحكيم دولياً، بمفهوم هذه القانون، التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل". ومما تجدر الإشارة إليه أن كل من القانونين المصري والجزائري لم يتعرضا إلى تحديد الحالات التي يكون فيها التحكيم وطنياً؛ بحيث يمكن أن يكون وطنياً؛ إذا كان يجري على أرض الوطن مع

تعويضها عما أصابها من أضرار مادية، في حين دفعت المحاكم ضدها (أ) مسؤوليتها أساساً، بالاستناد إلى خطأ الشركة (س) في التأخر في استخراج شهادة الأيمو للشحنة، وفقاً لما اتفق عليه الأطراف، مما ترتب عليه تأخير بدء الشحن<sup>1</sup>. ولقد ردت المحكمة بأن عبء استخراج شهادة الأيمو يقع على عاتق المحاكم ضدها، فضلاً عن بطلان أي اتفاق بخلاف ذلك<sup>2</sup>.

انتهت هيئة التحكيم مركز الإسكندرية للتحكيم البحري الدولي إلى أنه "وحيث أن المادة 180 من قانون التجارة البحرية رقم 1990/8 تنص على أن يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها... وحيث أن المحاكم ضدها تمسكت بنفي مسؤوليتها استناداً إلى أن المحاكم هي الملتزمة باستخراج "شهادة الأيمو" وأنها تأخرت في تنفيذ هذا الالتزام... هذا الدفاع مردود بأن الملتزم قانوناً باستخراج "شهادة الأيمو" الخاصة بنقل المواد الخطرة وهو المجهز (المحاكم ضدها) باعتبارها من الأوراق اللازمة للقيام بالرحلة البحرية..."<sup>3</sup>.

تعرض هذا الحكم لأحد المشاكل القانونية التي تواجه النقل البحري للبضائع الخطرة في خصوص تحديد الملتزم باستخراج شهادة المطابقة، وتأثير ذلك على

---

احترام الاتفاقيات الدولية، أو يجري في الخارج ويتفق الأطراف على تطبيق القانون الوطني؛ للمزيد من التفصيل، أنظر في ذلك: محمد شعبان إمام سيد، التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات في العقود الدولية، الطبعة الأولى، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان، 2014، ص 70.

<sup>1</sup> كما استندت المحاكم ضدها إلى الدفع بالقوة القاهرة المتمثلة في سوء الأحوال الجوية، وعدم قبول الدعوى لعدم تضرر المحكمة؛ حكم تحكيم رقم 01 لسنة 2001، تحكيم بحري خاص، مركز الإسكندرية للتحكيم البحري الدولي؛ نقلاً عن نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 11.

<sup>2</sup> ولقد ردت على الدفع بالقوة القاهرة إلى أن سوء الأحوال الجوية ليست بقوة القاهرة لتوقعها؛ نفس المرجع، ص 12.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 16.

استعداد السفينة لبدء شحن البضائع الخطرة. بحيث أن هذه الشهادة تثبت أن بناء وتجهيز السفينة مطابق للمتطلبات التي أقرتها المنظمة الدولية البحرية للسفن الحاملة لهذا النوع من البضائع.

بعد الاطلاع على وقائع النزاع يتضح عدم تجهيز السفينة وعدم وضعها تحت تصرف المستأجر إلا بعد مرور التاريخ الذي تم الاتفاق عليه في العقد من 20 إلى 22 نوفمبر سنة 2000، بحيث أن المحكم ضدها لم تجهز السفينة إلا في 6 ديسمبر سنة 2000. ما ترتب عنه ضرر تجسد في صورة التأخير في القيام بعملية المناولة المينائية، وعلى هذا الأساس طلب المحكمة التعويض عنه.

لقد دار موضوع الحكم في هذه الخصومة حول نقطة أساسية، التي تضمن نجاح عملية نقل البضائع الخطرة وتجنب مخاطرها وأضرارها باعتبار أنه يحظر مكوث البضائع الخطرة في الميناء، ويجب أن يتم شحنها بمجرد وصولها إلى الميناء، فإن الاستعداد في هذا الخصومة يتعلق بالاستعداد القانوني للسفينة، وذلك بتوفير الوثائق الضرورية التي ترتبط بطبيعة البضائع الخطرة، وعليه ترجع الأهمية العملية لهذه الشهادة في تحديد الوقت الذي تبدأ فيه عملية المناولة المينائية لشحنة نترات الأمونيوم.

ألقت هيئة التحكيم بعبء استخراج هذه الشهادة على المؤجر، مستندة في ذلك على أحكام قانون التجارة البحرية المصري<sup>1</sup>؛ بحيث أنه يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للمالحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات البحرية.

وفي هذا الصدد نجد أنه استنادا لأحكام القانون البحري الجزائري، يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 180 من قانون رقم 8 لسنة 1948، السالف الذكر.

بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة<sup>1</sup>؛ كما ينبغي على المؤجر أن يقدم السفينة المحددة في التاريخ والمكان المعينين وأن يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ وكذلك في آجال الشحن والتفريغ<sup>2</sup>.

على الرغم من أن القانون البحري استلزم إعداد وتجهيز سفينة صالحة إلا أنه لم يتم من خلاله الإشارة لمسألة الاستعداد القانوني لبدء شحن البضائع الخطرة بصيغة مباشرة، بحيث أنه لم يحدد الوثائق القانونية الواجب تواجدها على متن السفينة، وإنما تطلب أن تكون السفينة جاهزة لبدء الشحن، وهذا ما تم تداركه بموجب التنفيذ 19- 157<sup>3</sup> الذي تطلب أن يتم إصدار هذه الشهادة وفقاً للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر<sup>4</sup>؛ إلا أنه لم يحدد الملزم بإصدار هذه الشهادة، في حين استلزم تواجدها على السفينة الحاملة للبضائع الخطرة.

### ثانياً: افتراض واجب الإشعار بجاهزية السفينة لبدء شحن البضائع الخطرة

استأجرت الشركة (س)، بموجب عقد محرر في 19 نوفمبر سنة 2000 بصفتها الشخصية، من الشركة (ن)، وهي شركة توكيلات ملاحية مصرية، بصفتها الشخصية، السفينة الأجنبية (أ) أو السفينة الأجنبية (م) على أن تكون متاحة في 25 نوفمبر سنة 2000، لنقل شحنة من نترات الأمونيوم لعميلتها الشركة (ك)، وهي التي سبق الإشارة إليها في الخصومة الأولى، والتي استأجرت ذات السفينتين من الشركة (س) من الباطن. بحيث أن الشركة (ن) لم تضع أيّاً من السفينتين المستأجرتين تحت تصرف الشركة (ك)، مما كبد الشركة (ك) أضراراً مادية، فضلاً عن ضياع مكسب الشركة

<sup>1</sup> راجع في ذلك نص المادة 650 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 654 من نفس الأمر.

<sup>3</sup> راجع في ذلك نص المادة 42 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، السالف الذكر.

<sup>4</sup> Regulation 19/4, chapter 2/2, International Convention for the Safety of Life at Sea, Op.cit.

(س) من وراء إبرامها لمشاركة الإيجار، بناء على توقفت الشركة (ك) فعلياً عن التنفيذ لعدم توفر السفينتين لبدء عملية الشحن<sup>1</sup>.

بذلك لجأت الشركة (س) إلى التحكيم ضد الشركة (ن)، المتسبب الأول في عدم التنفيذ من وجهة نظرها، حيث اختارت مركز الإسكندرية للتحكيم البحري الدولي مقراً لجلساتها، حيث سجلت الخصومة برقم 2 لسنة 2001 تحكيم بحري خاص<sup>2</sup>.  
لقد تركزت طلبات المحكمة (س) في تعويضها عما أصابها من أضرار مادية، تتمثل في الغرامات المستحقة للناقل البري، فضلاً عن ما فات من كسب نتيجة فسخ العقد الإطاري مع الشركة (ك). في حين دفعت المحكم ضدها (ن) مسؤوليتها بالاستناد إلى خطأ الشركة (س) في عدم استخراجها لشهادة الايمو، وذلك على الرغم من إخطار المحكمة بالفاكس في 20 نوفمبر سنة 2000 باستعداد السفينة (أ) للشحن، وفي 23 نوفمبر سنة 2000 باستعداد السفينة (م) للشحن، حيث أقرت المحكم ضدها بأنها اضطرت في ظل عدم رد المحكمة إلى ترحيل السفينة (أ) في 23 نوفمبر سنة 2000، على الساعة 21:00، وترحيل (م) في 24 يناير سنة 2000، على الساعة 08:00<sup>3</sup>.

ردت المحكمة أساساً، بأن عبء استخراج شهادة الايمو يقع على عاتق المحكم ضدها، فضلاً عن بطلان أي اتفاق بخلاف ذلك، وإلى بطلان إخطارات الاستعداد لعدم استقاء الاستعداد القانوني للسفينة، فضلاً عن عدم ثبوت استلامها للإخطارات<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> تجسدت الأضرار المادية التي لحقت بالشركة (ك) أساساً في تأخيرها لوسائل النقل البري، وذلك كما حدث في الخصومة الأولى والتي انتظرت إتمام الشحن، حيث أن الطبيعة الخطرة للشحنة كانت تمنع أيضاً من تفرغها من الشاحنات انتظاراً لوصول السفينة؛ حكم تحكيم رقم 02 لسنة 2001، تحكيم بحري خاص، مركز الإسكندرية للتحكيم البحري الدولي؛ نقلاً عن: نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 12.

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 13.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 14.

<sup>4</sup> نفس المرجع.

انتهت هيئة التحكيم البحري لمركز الإسكندرية الدولي إلى أنه "...وحيث أنه في خصوص التزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر فإنه يلزم للقول باحترام الميعاد أن تتواجد السفينة في ميناء الشحن في التاريخ المتفق عليه مستعدة لتلقي بضائع المستأجر وأن يقوم المؤجر بإخطار المستأجر بهذا الاستعداد... كذلك فإن صلاحية السفينة للملاحة لا تعني فقط أن تكون السفينة صالحة كأداة نقل، وإنما تعني أيضاً صلاحيتها لنقل نوع البضاعة المطلوب نقلها، ويندرج في نطاق الصلاحية أن تكون السفينة مزودة بالشهادات المطلوبة لنقل البضاعة المعينة في عقد إيجار السفينة... وحيث أنه في واقعة الدعوى الراهنة فإن مجمل التزامات المحكم ضدها كمؤجرة لأياً من السفينتين (أ) أو (م) هو أن تضع أياً من السفينتين المذكورتين تحت تصرف المحكمة (المستأجرة) في ميناء الإسكندرية يوم 25/11/2000 والإخطار بأن السفينة صالحة للشحن في كافة الوجوه بما يتضمنه ذلك من حصولها على شهادة الـ IMO الخاصة بنقل بضائع الخطرة نترات الأمونيوم وإخطار المحكمة (المستأجرة) بالوصول وأن السفينة جاهزة للشحن وأن يكون الإخطار في مواعيد العمل الرسمية..."<sup>1</sup>.

لقد فرض هذا حكم هيئة التحكيم لمركز الإسكندرية على المحكم ضدها التزام بالإخطار عن استعداد السفينة لبد شحن البضائع الخطرة المتفق عليها في مشاركة الإيجار، واللافت للانتباه في هذا الصدد أنه لم يرد صراحة هذا الالتزام في الاتفاقيات الدولية والقوانين البحرية إلا أنه جرى التعامل به في العرف البحري.

الجدير بالمقارنة في هذا المقام أن الحكم الثاني قد أشار لمسألة الإخطار باستعداد السفينة، إلا أنه قد فرق بين حالة الصلاحية الملاحية للسفينة والصلاحية

<sup>1</sup> حكم التحكيم رقم 02 لسنة 2001، تحكيم بحري خاص، مركز الإسكندرية للتحكيم البحري الدولي؛ نقلا عن نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص.ص 16 و17.

الوثائقية لها، بحيث اعتبر أن الإخطار الصادر من المحتكم ضدها إلى المحكمة باستعداد السفينة (أ) في 20 نوفمبر سنة 2000، وإخطار الصادر باستعداد السفينة (م) في 23 نوفمبر لسنة 2000، أنه إخطار يتعلق بالاستعداد مادي للسفينة فقط، والذي ينقصه الاستعداد قانوني لهذه السفينة، مما يجعل هذه الأخيرة في حالة غير صالحة وغير مجهزة لاستقبال البضائع الخطرة المتفق عليها.

لا يقتصر تجهيز سفينة مائة لبدء شحن البضائع الخطرة على مدى ملائمتها من حيث التصميم والهيكل والمعدات وتدريب طاقم البشري الذي يعمل على متنها، فبالإضافة إلى الاستعداد المادي لمواجهة مخاطر البحر، يلزم تعزيز تلك الصلاحية بالمستندات القانونية.

تتحقق صلاحية السفينة لنقل البضائع الخطرة بتحقيق صلاحيتها الذاتية للملاحة، بحيث تكون السفينة مصممة بما يتناسب مع البضائع المراد تحميلها، وأن يتواجد على متنها طاقم بشري كفؤ وكافي له دراية الكافية للتعامل مع هذه البضائع ومدرب على تجنب المخاطر التي يحتمل وقوعها أثناء عملية نقل البضائع الخطرة؛ إلى جانب استعدادها القانوني الذي يتعلق بالوثائق التي تطلبها القواعد والتعليمات الدولية والوطنية التي أشير إليها سابقا والتي تمكنها من دخول الموانئ وخروجها دون أي تأخير.

لقد تعرض حكم هذه الخصومة كسابقه لمشكلة استخراج شهادة الايمو إلا أنه جاء بشئ من التفصيل عنه، بحيث أنه أشار لمسألة بالالتزام بإخطار عن طبيعة الشحنة الخطرة في مشاركة الايجار، جاء في الحكم بإرساء المبدأ بأنه "...يكفي أن يذكر في المشاركة الاسم التجاري أو الاسم العلمي للمواد التي ستشحن على السفينة، ذلك أن من واجب ربان السفينة العناية بهذه البضائع، إذا بواسطة الاسم العلمي لأي بضاعة يمكن للربان وللتوكيل الملاحي التعرف على كافة المعلومات الخاصة بهذه

البضاعة باستخدام IMDG Code حيث تتواجد هذه المدونة حتما على السفينة وبالتوكل الملاحى بما لا محل معه للقول بجهل المحتكم ضدها بطبيعة البضائع المطلوبة نقلها أو إخفاء الشاحن لدرجة خطورتها...<sup>1</sup>.

تطرق هذا الحكم لمسألة الالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة<sup>2</sup>، وهذا ما لم يتناوله الحكم السابق، بحيث أنه قد اعتبر أن المستأجر هو الملزم بالإعلام وتحديد الاسم العلمى أو التجارى للبضائع التى هو عازم على شحنها على متن السفينة، ولم يلزمه بتقديم أى شهادة تحتوي على المعلومات الخاصة بالبضائع الخطرة وإنما اشترط أن يذكر اسم هذه البضائع حتى يتمكن من التعرف على خصائصها استنادا على المدونة الدولية البحرى للبضائع الخطرة فى مشاركة الإيجار IMDG..

### المطلب الثانى:

#### الصلح كوسيلة ودية لتسوية النزاعات التى يكون الناقل البحرى أحد أطرفها

تتعدد أنواع النزاعات المتعلقة بالأضرار الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، والمتضرر منها يسعى إلى الحصول على التعويض المناسب الذى يجبر الضرر اللاحق به، وبذلك هو بحاجة إلى سبل أخرى تغنيه عن التقاضى، وتؤمن له حسم

<sup>1</sup> حكم التحكيم رقم 02 لسنة 2001، تحكيم بحرى خاص، مركز الإسكندرية للتحكيم البحرى الدولي؛ نقلا عن: نادر محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص 17

<sup>2</sup> لقد استند حكم فى خصوص هذه المسألة على نص المادة 2/205 من القانون التجارة البحرى، رقم 8 لسنة 1990، السالف الذكر؛ الذى جاء على النحو الآتى: " إذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بيانا على البضاعة للتحذير من خطورتها، وبيانا بكيفية الوقاية منها...". من خلال هذا النص يتبين أن الالتزام بالإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة هو فى الأصل التزام يقع عاتق الشاحن تجاه الناقل، وبهذا نقلت هيئة التحكيم عبء هذا الالتزام على عاتق هذا الأخير الذى يعتبر المستأجر فى هذه الخصومة (المحتكم) الذى زود من قبل الشاحن بالبيانات أو المعلومات الخاصة بالطبيعة الخطرة للبضائع؛ وبالتالى أصبح ملزم بالإخطار عن طبيعتها تجاه المؤجر (المحتكم ضده) الذى يخفى عليه طبيعة البضائع المزعوم نقلها والتي أبرمت فى شأنها مشاركة الإيجار.

النزاع بشكل أسرع؛ ومن السبل التي أقر بها المشرع الجزائري لذلك، نجد الصلح، وهو يعد من أقدم الوسائل المستعملة في حل النزاعات (الفرع الأول).

عمل المشرع الجزائري على تعزيز العمل بهذه الوسيلة لفض المنازعات البحرية، بعد استحداثه للمحاكم التجارية المتخصصة، من خلال التعديل الذي مس قانون الإجراءات المدنية والإدارية، في سنة 2022، وإن هذا الطريق البديل يجنب الأطراف المتنازعة الخوض في إجراءات التقاضي التي تتطلب وقت أطول، فهو بذلك يختصر عليهم أمد النزاع بإجراءاته البسيطة، لبلوغ حل يرضي الأطراف المتنازعة، مما يخفف العبء عليهم ويصلح العلاقات بينهم عن طريق الحوار وتقريب وجهات النظر، ويقوم على مبادئ التفاهم والتسوية السلمية، وهو لا يختلف عن الصلح أمام المحاكم الابتدائية من جانب موضوعه، وإنما يخالفه في جانبه الإجرائي (الفرع الثاني).

### الفرع الأول:

#### مفهوم الصلح كطريق بديل لحل النزاعات

يقر القانون الجزائري بالصلح قبل صدور قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد، إذ نجد الكثير من النصوص تشير إليه لا سيما القانون المدني<sup>1</sup>، إلا أن تصدي المشرع لموضوع الصلح بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية لسنة 2008<sup>2</sup>، أخذ طابعا إجرائيا، في حين نجد أن الصلح الوارد في القانون المدني ذو طابع موضوعي لا يوفر أي توضيح لكيفية مباشرته<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> لقد نص المشرع الجزائري عن الصلح بموجب أحكام القانون المدني، واعتبره عقد من العقود المتعلقة بالملكية فقد أدرجه ضمن أحكام الباب السابع الذي عالج العقود المتعلقة بالملكية، الذي جاء في الكتاب الثاني المتعلق بالالتزامات والعقود، وقد تطرق المشرع لأركان الصلح، آثاره وبطالانه؛ من خلال نصوص المواد من 459 إلى 466 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>2</sup> استمد المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بالصلح الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، من أحكام القانون الفرنسي، إذ نجد أن المادة 990 من ق.إ.م.إ. الجزائري مقابلة للمادة 128 من ق.إ.م. الفرنسي، والمادة 991 من ق.إ.م.إ. الجزائري مقابلة للمادة 1/129 من ق.إ.م. الفرنسي، راجع في ذلك:

- قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

-Code de procédure civile, 113<sup>e</sup> édition Dalloz, 2022.

<sup>3</sup> عبد الرحمن بربارة، المرجع السابق، ص 517.

الصلح؛ هو مرحلة أولية سابقة في بعض الدعاوي يقوم خلالها القاضي بمحاولة تسوية الخلاف وديا بين طرفين متنازعين قبل حسم النزاع بحكم قضائي نهائي، ولا تقتصر فائدته على مستوى التعامل بين الأطراف المتخاصمة، بل أن أهميته عامة وموسعة لتعميم العدالة والإنصاف<sup>1</sup>.

تتطرق المشرع الجزائري لتعريف الصلح في القانون المدني، وقد اعتبر أنه عقد ينهي به الطرفان نزاعا قائما أو يتوقيان به نزاعا محتملا، وذلك بأن يتنازل كل منهما على وجه التبادل عن حقه<sup>2</sup>، وبناء على هذا التعريف نستشف أهم الشروط الواجب توفرها لإنعقاد الصلح (أولا)، وبما أن الصلح عبارة عن عقد من سائر العقود المدنية، فإنه يتسم ببعض الخصائص التي تتسم بها هذه العقود (ثانيا).

#### أولا: الشروط الجوهرية لانعقاد الصلح

يشترط لانعقاد الصلح تحقق مجموعة من الشروط يمكن استخلاصها من خلال التعريف الوارد في القانون المدني؛ فيجب أن يكون هناك نزاع قائم أو محتمل، وأن تكون الغاية الحقيقية من وراء عقد الصلح هي حسم النزاع وديا، وذلك بتنازل الخصوم عن حقهم على وجه.

#### ▪ وجود نزاع قائم أو محتمل:

يفترض لإبرام الصلح أن يكون هناك نزاع جدي قائم بين الأطراف أو أن يكون النزاع محتمل الوقوع، وعليه يمكن اللجوء إلى الصلح كآلية بديلة لحسم النزاع، حتى وإن كان من المحتمل إثارة هذا النزاع.

<sup>1</sup> ضاوية كيرواني، زياد محمد أنيس، "خصوصيات الصلح القضائي كطريق بديل لتسوية المنازعات المدنية في القانون الجزائري"، المجلة الدولية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 6، العدد 1، جامعة الواد، 2012، ص.ص 573 و 575

<sup>2</sup> راجع في ذلك نص المادة 459 من أمر رقم 75-58، السالف الذكر.

▪ أن تتجه إرادة الأطراف إلى حسم النزاع بشكل ودي:

إن حسم النزاع عن طريق الصلح، لا يتحقق إلا إذا اتجهت إرادة الأطراف المتنازعة إلى إنهائه، إذا كان قائماً وإما بتجنبه إذا كان محتمل الوقوع في المستقبل، فإذا لم تكن لدى أحد الطرفين النية على حسم النزاع، فإن ذلك لا يندرج تحت مفهوم الصلح الذي أتى به المشرع الجزائري كطريق بديل لفض النزاع.

▪ أن يتم التنازل المتقابل بين الطرفين:

يجب أن يكون التنازل متبادلاً بين أطراف النزاع، ولا يكون التنازل ممكن إن لم يكن أحد الأطراف مستعداً لإنهاء الخصومة، فيفترض في الصلح تخلي أحد الأطراف المتنازعة على وجه التبادل عن الإدعاءات في مواجهة الطرف الآخر، وهذا الشرط يُستمد من الطبيعة الرضائية التي يتميز بها الصلح.

إلا أنه لا يتطلب في الصلح المتعلق بالمسائل التجارية، استيعابه لكل النزاع، فيكفي أن يمتد إلى جزء منه، فإذا رأى القاضي أنه من المحتمل وصول أطراف النزاع لحل جزء منه دون باقي أجزاءه، فما عليه سوى عرض إجراء الصلح على الأطراف لمحاولة التوفيق بينهم في هذا الجزء، وعليه فقد يذهب الأطراف من خلال اتفاقهم إلى حسم جميع المسائل المتنازع فيها بينهم، كما يمكن أن يتناول الصلح جزء من المسائل المتنازع فيها، وتبقى المسائل العالقة للمحكمة المختصة بالفصل في النزاع، وهذا ما يجعله أكثر اتساعاً منه عن القانون المدني<sup>1</sup>.

أما في حال تنازل أحد أطراف النزاع على كل ما يدعيه من الحق، وبالمقابل لم يتنازل الطرف الآخر عن شيء مما يدعيه، فإن ذلك لا يعد ذلك صلحاً، وإنما اعتراف وتسليم بحق الخصم، وهذا لا يعني أنه يشترط أن يكون التنازل متعادلاً من جانبين،

<sup>1</sup> عبد القادر صديقي، "وسائل التسوية الودية للمنازعات التجارية وفقاً للقانون رقم 22-13 المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية والإدارية"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد السادس، العدد الثاني، جامعة عمار ثليجي الأغواط، 2020، ص 73.

بل يكفي أن يتنازل أحد الأطراف عن جزء كبير من إدعائه، ويتنازل الثاني عن بعض إدعاءاته، فإن ذلك يمكن أن يؤدي إلى الصلح، أما في حال اتفق الخصوم على قبول إمهال خصمه مدة معينة، فإن تلك المدة المتفق عليها تعتبر تركا منه لجزء من حقه، ولا تعد من قبيل الصلح، إلا إذا وافقت عليها المحكمة وذلك لتوافق الإرادتين على المضي نحو إنهاء النزاع، وهذا ما يميز الصلح عن ترك الخصومة<sup>1</sup>.

### ثانيا: الخصائص التي يتسم بها عقد الصلح

يعتبر الصلح من العقود الرضائية؛ فهو العقد الذي ينعقد بمجرد حصول اتفاق بين طرفيه، بأية كيفية كانت ودون إتباع شكل أو صيغة معينة. إن مبدأ الرضائية الذي تمخض عن مبدأ سلطان الإرادة يترجم حرية المتعاقدين فيما يخص كيفية التعبير عن إرادتها، فالعقد الرضائي ينشأ بمجرد تلاقي إرادتين، فالعبرة بالاتفاق ذاته لا بالطريقة التي تم بها<sup>2</sup>. والأصل في القوانين الحديثة<sup>3</sup> هو مبدأ الرضائية في العقود المنبثق عن مبدأ سلطان الإرادة<sup>4</sup>.

تجدر الإشارة إلي أن قانون الإجراءات المدنية والإدارية يتطلب بأنه في حالة التوصل إلى الصلح يثبت ذلك في محضر، إلا أنه اشترط الكتابة من أجل الإثبات فقط وليس من أجل الانعقاد.

كما أن عقد الصلح يعد من العقود الملزمة لجانبين؛ فهو ينشأ التزامات متقابلة في ذمة كل متعاقدين<sup>5</sup>، لأن عقد الصلح يلزم كل المتصالحين بالتنازل عن حقه نظير تنازل الطرف الآخر عن حقه كمقابل، وبهذه الطريقة ينتهي النزاع في حدود الحق

<sup>1</sup> عبد القادر صديقي، المرجع السابق، ص.ص 73 و74.

<sup>2</sup> علي فيلاي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، المرجع السابق، ص76.

<sup>3</sup> أخذ المشرع الجزائري بالرضائية كمبدأ عام، وهذا ما أكدته المادة 59 من الأمر رقم 75-58، السالف الذكر.

<sup>4</sup> يجب عدم الخلط بين اشتراط الكتابة لانعقاد العقد وتطلبها لإثباته، فقد يتطلب القانون أو المتعاقدان كتابة العقد لمجرد إثباته لا لانعقاده، وعندئذ لا يحول عدم توافر هذه الكتابة دون انعقاد العقد أو وجوده، إنما يحول فقط دون إثباته.

<sup>5</sup> بلحاج العربي، ج 1، المرجع السابق، ص48.

المتنازع عنه، فيسقط من جانب كل من الطرفين الإدعاء الذي تنازل عنه، ويبقى الجزء الذي لم يتنازل عنه ملزماً للطرف الآخر، أي يكون كل متعاقد وفي نفس الوقت دائناً ومديناً نحو المتعاقد الآخر<sup>1</sup>.

إلى جانب هذه الخصائص؛ يعد أيضاً عقد الصلح من عقود المعاوضة وليس من عقود التبرع، يتنازل كل طرف عن حقه للطرف الآخر، ويتلقى عوض ذلك حقا يتنازل عنه هذا الأخير، وعليه يكون التنازل عن الحق على وجه التبادل، أي أنه ينال كل من المتعاقدين مصلحة أو جزء منها بقدر ما يتنازل لخصمه عم مصالحه<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: خصوصية إجراءات الصلح في المنازعات البحرية المطروحة أمام

#### المحاكم التجارية المتخصصة

يعد الصلح من أشهر وسائل فض المنازعات، وذلك راجع لتعدد مميزاته؛ ومن بينها عدم إطالة أمد النزاع، فهو أسلوب بديل لحل النزاع في آجال قريبة، وبأقل جهد، ولذلك لجأ المشرع إلى تعديل قانون الإجراءات المدنية والإدارية للأخذ بالصلح كآلية بديلة فعالة لفض المنازعات البحرية بين الأشخاص، من خلال إجراءات ودية وجوبية سريعة، تقوم على محاولة تقريب وجهات النظر بين أطراف النزاع، وذلك قصد تخفيف العبء على الأطراف، ومنحهم فرصة للتصالح (أولاً).

يتم الصلح تحت إشراف القاضي، ويمكنه الاستعانة بأي شخص لمساعدته في إجراء الصلح، على أن تكون لهذا الشخص خبرة ودراية بمختلف المجالات المتعلقة بالنقل البحري، والحوادث البحرية، وبذلك يكون له الدور الرئيسي أثناء النظر في المنازعات البحرية، بغية الوصول إلى تسوية تكون مرضية لجميع أطراف النزاع (ثانياً).

<sup>1</sup> ضاوية كيرواني، زياد محمد أنيس، المرجع السابق، ص 576.

<sup>2</sup> نفس المرجع.

### أولاً: وجوب إجراء الصلح في المنازعات البحرية

يتميز إجراء الصلح في المنازعات البحرية المطروحة أمام المحاكم التجارية المتخصصة، بأنه إجراء ملزم، وهو سابق لقيود الدعوى أمام هذه المحاكم، وذلك تحت طائلة عدم قبولها شكلاً<sup>1</sup>.

يتطلب الأمر اتخاذ بعض الإجراءات البسيطة قبل رفع الدعوى أمام المحاكم التجارية المتخصصة للفصل في المنازعات البحرية، وهي إجراءات يتقيد بها كل من أطراف النزاع، وحتى الجهة المكلفة بإجراء الصلح، وإن هذه المبادرة الودية تتطلب أولاً إيداع طلب الصلح، من قبل أحد الخصوم، الذي يلتزم من خلاله إجراء المصالحة، وقد ينتهي به الأمر في نهاية المطاف، ويصبح محضر صلح في حال تراضي الخصوم.

يشترط لقبول هذا الطلب نفس الشروط المطلوبة في قبول الدعوى المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، فلا بد من أن تتوفر الصفة في الشخص الذي يقدم طلب الصلح، وأن تكون له مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون<sup>2</sup>، ولا بد من تتوفر هذه الشروط في الطرف الآخر للنزاع، كما يتوجب على مقدم الطلب أن يرفق طلبه بالوثائق والمستندات التي تثبت وجود هذا الحق، وتبين علاقته بالطرف الآخر.

يقدم الطلب الخاص بإجراء الصلح من طرف أحد الخصوم بموجب عريضة، تتضمن عرضاً موجزاً للوقائع والطلبات والوسائل التي تؤسس عليها الدعوى، وتكون معللة، وتتضمن الإشارة إلى الوثائق المحتج بها<sup>3</sup>، لكي يقرر رئيس المحكمة

<sup>1</sup> المادة 536 مكرر 4 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>2</sup> المادة الثالثة عشر من نفس القانون.

<sup>3</sup> الفقرة الخامسة والسادسة من المادة الخامسة عشر من نفس القانون.

التجارية المتخصصة، إذا كانت تلك المحكمة مختصة نوعياً وإقليمياً للفصل في موضوع هذا الطلب.

بمجرد قبول طلب إجراء الصلح المقدم من طرف أحد الخصوم، يصدر رئيس المحكمة التجارية المتخصصة أمر على عريضة بتعيين قاضي لإجراء الصلح، و يتم تحديد جلسة الصلح، ويجب على طالب الصلح تبليغ باقي أطراف النزاع بتاريخ جلسة الصلح<sup>1</sup>.

يتم التبليغ الرسمي للطرف الآخر من طرف محضر قضائي<sup>2</sup>، وفي حال تم حضور الخصوم والاتفاق على إجراء الصلح، يحرر محضر بالصلح، أما في حال عدم التزام بالحضور للجلسة، يحرر القاضي المكلف بإجراء الصلح محضر بعدم الصلح لفشل محاولة الصلح، وفي كلتا الحالتين يجب إرفاق محضر الصلح أو عدم الصلح بعريضة افتتاح الدعوى المقيدة أمام المحكمة التجارية المتخصصة<sup>3</sup>.

عليه؛ يسبق قيد الدعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة إجراء الصلح، الذي يتم بطلب يقدم من أحد الخصوم إلى رئيس المحكمة التجارية المتخصصة، الذي يعين خلال مدة 05 أيام بموجب أمر على عريضة أحد القضاة للقيام بإجراء الحكم، وقد حدد المشرع الجزائري المدة الزمنية التي يستغرقها لإجراء الصلح على أن لا يتجاوز ثلاثة أشهر، ويبلغ طالب الصلح باقي أطراف النزاع بتاريخ جلسة الصلح<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> طبقاً لما جاء في نص المادة 536 مكرر 4 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>2</sup> المادة 406 وما بعدها من نفس القانون.

<sup>3</sup> المادة 536 مكرر 4 من نفس القانون.

<sup>4</sup> الفقرة الأولى من المادة 536 مكرر 4، من نفس القانون.

يُسنَد المشرع الجزائري مهمة إجراء الصلح إلى أحد قضاة المحكمة التجارية المتخصصة، ليتولى مباشرة بعد تعيينه القيام بإجراء الصلح بين الخصوم، وذلك بمحاولة تقريب وجهات النظر بينهم، فهو يلعب دورا محوريا في هذه المهمة، حيث يسعى إلى التوفيق بين الخصوم من خلال عرض حلول للنزاع ومناقشتها.

بذلك؛ يضمن إجراء الصلح الوصول إلى الحل السريع لنزاع القائم عن طريق الاتفاق الرضائي بين أطرافه، فهو يحفظ العلاقات بين الأطراف المتنازعة، مما يؤدي إلى إبقاء المجال مفتوحا في استمرار وتطوير العلاقات المتبادلة بينهم.

تنتهي مهمة الصلح بنجاحها أو فشلها في تسوية النزاع، وفي نهايتها يتم تحرير محضر يتضمن محتوى الاتفاق الذي تم التوصل إليه، سواء كانت النتائج إيجابية، وذلك بالاتفاق على تسوية النزاع والحصول على رضا الأطراف، أم كانت النتائج سلبية بعدم التوصل إلى اتفاق بين الأطراف على حل النزاع.

على الرغم من أن الصلح أمام المحاكم التجارية المتخصصة، هو إجراء وجوبي لا مناص منه، إلا أن الموافقة عن إنهاء النزاع بهذا الإجراء تبقى اختيارية بين أطرفه، فلهم كامل الحرية على قبول الصلح أو رفضه، فلا يملك القاضي المكلف بإجراء الصلح ومساعدته، أي سلطة لفرض القرارات أو الحلول على أطراف النزاع، بل إن جوهر عملهم يتمثل في مساعدة أطراف النزاع على التوصل إلى حل يرضيهم، وفي النهاية قد يتفق الأطراف على تسوية للنزاع وديا أو تفشل كل مساعي المبذولة من طرفهم.

إذا نجحت عملية الصلح وتم التوصل إلى اتفاق بين أطراف النزاع على إنتهائه، يتم إفراغ ذلك في محضر الصلح، ويجري التوقيع عليه من طرف القاضي وأطراف

النزاع وأمين الضبط لإضفاء الصيغة القانونية عليه، وإن هذا المحضر يخضع للقواعد المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>1</sup>.

إن النزاع الذي ينتهي بالصلح، لا يصدر في شأنه حكم قضائي إنما يحل المحضر المثبت للصلح محل الحكم، وبمجرد إيداعه بأمانة الضبط يصبح هذا المحضر سندا تنفيذيا<sup>2</sup>.

لا يعني في كل الأحوال نجاح إجراء الصلح والوصول إلى حل توافقي بين أطراف النزاع، فقد تبوء محاولة الصلح بالفشل، على الرغم من كل الجهود المبذولة من قبل القاضي ومساعديه، وبهذا يعود النزاع إلى نقطة البداية، وهو ما يستدعي رجوع الأطراف إلى الجهة المختصة من أجل السير في دعواهم، وعليه يجب ترفع الدعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة، بموجب عريضة افتتاح الدعوى طبقا للقواعد المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وتكون مرفقة تحت طائلة عدم قبول الدعوى شكلا بمحضر عدم الصلح<sup>3</sup>.

بالرجوع من قانون الإجراءات المدنية والإدارية نجد أنه قد اشترط بأن ترفع الدعوى بعريضة مكتوبة موقعة ومؤرخة، وتودع بأمانة الضبط من قبل المدعى أو وكيله أو محاميه بعدد من النسخ يساوي عدد الأطراف<sup>4</sup>، كما اشترط تضمينها لبعض البيانات الضرورية في عريضة افتتاح الدعوى تحت طائلة عدم قبولها شكلا<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> المادة 536 مكرر 4، من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>2</sup> المادة 993 من نفس القانون.

<sup>3</sup> المادة 536 مكرر 4، من نفس القانون.

<sup>4</sup> المادة 14 من نفس القانون.

<sup>5</sup> المادة 15 من نفس القانون.

يجب تحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر في المنازعة البحرية المعروضة، وبذلك يتوجب على أطراف النزاع تحديد المحكمة التجارية المتخصصة<sup>1</sup> في عريضة الافتتاحية للدعوى، بحيث أنه تطبق أحكام الاختصاص الإقليمي المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، على المحاكم التجارية المتخصصة<sup>2</sup>، ويجب أن يتم تقيدها في سجل خاص بالمحكمة التجارية المتخصصة تحت رقم خاص بالقضية، مع تعيين تاريخ أول جلسة.

يتم الفصل في الدعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة بحكم قابل للاستئناف أمام المجلس القضائي، وفقا للقواعد المنصوص عليها في هذا القانون<sup>3</sup>. ويمكن لرئيس قسم المحكمة التجارية المتخصصة أن يتخذ عن طريق الاستعجال، الإجراءات المؤقتة أو التحفظية للحفاظ على الحقوق موضوع النزاع وفق الإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص الخاصة<sup>4</sup>.

### ثانيا: الاستعانة بالمساعدين المتخصصين والمؤهلين لإجراء الصلح

منح المشرع الجزائري للقاضي إمكانية الاستعانة بأي شخص يراه مناسبا لمساعدته في إجراء الصلح<sup>5</sup>، فقد يحتاج القاضي أثناء الفصل في النزاعات المعروضة عليه إلى مساعد يكون مؤهل ومتخصص وذو خبرة في المسائل البحرية، وأن يكون على دراية واسعة بمختلف الجوانب المتعلقة بالنقل البحري والحوادث الناشئة عنه، نظراً

<sup>1</sup> تم تحديد دوائر الاختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة، بموجب مرسوم التنفيذي رقم 23-53، مؤرخ في 14 جانفي سنة 2023، ج.ر.ج. ج. عدد 02، مؤرخ في 15 جانفي سنة 2023.

<sup>2</sup> المادة 536 مكرر 1 من قانون رقم 08-09، السالف الذكر.

<sup>3</sup> المادة 536 مكرر 5 من نفس القانون.

<sup>4</sup> المادة 536 مكرر 6 من نفس القانون.

<sup>5</sup> طبقاً للفقرة 02 من المادة 536 مكرر 04 من نفس القانون.

لتمييز المنازعات البحرية بنوع من التعقيد، من أجل الوصول إلى حلول مقنعة ومرضية للأطراف المتنازعة.

تطبيقاً لأحكام المادة 536 مكرر 2 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل والمتمم، يتم اختيار المساعدين القضائيين ممن لهم دراية واسعة بالمسائل التجارية ويختارون وفقاً لشروط و كفاءات يحددها التنظيم<sup>1</sup>، بحيث يتم انتقاء واختيار المساعدين بناء على مجموعة معايير.

يمكن أن تستعين اللجنة بكل هيئة أو مؤسسة عمومية أو خاصة أو أي شخص يمكنه أن يساعدها في أداء مهامها<sup>2</sup>، وقبل تعيين المساعد الذي يكلف بالصلح، ينظر أولاً إذا توافرت فيه شروط تمكنه من الالتحاق بهذه المهمة، فلا بد من أن يتمتع بالجنسية الجزائرية؛ وأن يتمتع بالحقوق المدنية والسياسية والسيرة الحسنة، وألا يكون قد حكم عليه من أجل جنائية أو جنحة، باستثناء الجرائم غير العمدية، كما يخضع كل مساعد تم اختياره إلى تحقيق إداري بسعي من النائب العام لدى المجلس القضائي الذي يقع مقر المحكمة التجارية في دائرة اختصاصه<sup>3</sup>.

يتابع المساعدون، قبل مباشرة مهامهم، تكويناً، يحدد كفاءات ومكان إجراءاته من قبل رئيس المحكمة التجارية المتخصصة، ويتضمن على الخصوص، التعرف على العمل القضائي واختصاصات المحكمة التجارية المتخصصة وكفاءات تنظيمها وسيرها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> مرسوم تنفيذي رقم 23-52 مؤرخ في 14 جانفي سنة 2023، يحدد شروط وكفاءات اختيار مساعدي المحكمة التجارية المتخصصة، ج.ر.ج. عدد 02، مؤرخ في 15 جانفي سنة 2023.

<sup>2</sup> المادة الرابعة من نفس المرسوم.

<sup>3</sup> المادة 5 من نفس المرسوم.

<sup>4</sup> المادة 6 من نفس المرسوم.

خاتمة

بيّنت دراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة؛ تتوّع وتعدّد صور الأضرار التي يُسأل عنها ناقل هذا النوع من البضائع، وهو ما أدى إلى صياغة واعتماد العديد الاتفاقيات التي عالجت مسألة التعويض عن هذه الأضرار، من منظور مختلف يتماشى مع الأشكال المختلفة لهذه الأضرار والأصناف المختلفة لهذه البضائع. كما بينت هذه الدراسة تعدّد وتتوّع الاتفاقيات الدولية في ميدان النقل البحري للبضائع بصفة عامة، إلى جانب المدونات الدولية البحرية التي غطت نواحي كثير تتعلق بالنقل البحري للبضائع الخطرة بصفة خاصة، والتي انبثق عنها عدة معايير وشروط والتزامات مختلفة باختلاف مراحل عملية النقل، والتي تتفاوت في درجة صرامتها؛ وذلك لتعزز مستوى الحماية من مخاطر هذه البضائع، ولتسهيل عملية نقلها عبر الطريق البحري.

وُجهت الأنظار في دراسة موضوع النقل البحري للبضائع الخطرة، إلى الجهود والمسعى المبذولة من قبل المنظمة الدولية البحرية على مدى تاريخها الطويل، والرامية إلى تحسين أوضاع هذا القطاع، من خلال تطوير وإنماء القواعد والمعايير المتعلقة بمزاولة هذا النشاط، فضلاً عن مراقبتها للانتهاكات التي تمس بالبيئة البحرية وذلك من خلال التقارير الدورية التي تستقبلها عن الحوادث التي تقع في وسط البحار بسبب نقل هذه المواد الضارة.

أظهرت كذلك هذه الدراسة الافتقار والقصور الذي تعاني منه القوانين المنظمة لنقل البضائع الخطرة على المستوى الداخلي، فنجد أن المشرع الجزائري قد تأخر كثيراً في تكريس أحكام خاصة وبصفة صريحة، حتى سنة 2019، فيما يخص شروط نقل البضائع الخطرة وكذلك مكوثها وعبورها عبر الموانئ، بحيث أنه قام بإلغاء المرسوم المتعلق بتنظيم نقل المواد الخطرة الذي يحدد القواعد والمبادئ العامة لحماية الأشخاص والممتلكات والبيئة أثناء نقل المواد الخطرة في سنة 2003؛ غير أن هذا المرسوم كان خاص بجميع أنماط النقل البري والبحري والجوي، بحيث أنه حدد الشروط

العامة التي تطبق على نقل المواد الخطرة، ولم يراع في ذلك الخصوصية التي يتمتع بها كل نمط النقل عن الآخر، كما أنه أحتوى على أحكام قليلة وغير كافية لتنظيم النقل البحري للبضائع الخطرة.

أجابت هذه الدراسة على الإشكال الأساسي الذي يثيره موضوع مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة؛ والمتمثل في البحث عن السبب الذي بموجبه يلقي القانون على كاهل الناقل البحري أعباء التعويض عن الأضرار الناتجة عن نقل هذه المواد ذات الوصف الخطر والضرار، باعتبار أن التعويض هو الهدف المبتغى من وراء إقامة المسؤولية على عاتق الناقل تجاه شاحن وتجاه الغير، وعليه فإن الوصول إلى الأساس الصحيح الذي تقوم عليه هذه المسؤولية يُمكن المضرور الذي لحقه ضرر من جراء هذا النقل، من مقاضاة الناقل البحري قصد المطالبة بالتعويض الذي يجبر ويُصلح ضرره.

إن التنوع والتعدد في أشكال وأصناف البضائع الخطرة التي تنقل اليوم بكميات هائلة عبر البحر، انعكس عنه تنوع وتعدد في صور الضرر الناجم عن نقل هذه البضائع، فقد أصبح من الواضح أنه لا أحد بمأمن من أضرار ومخاطر هذه البضائع الضارة، وإذا كانت صور الأضرار العقدية لا تثير أي إشكال، إلا أن الحال يختلف بالنسبة للأضرار الخارجة عن النطاق العقدي التي تثور بشأنها بعض الصعوبات وبصفة خاصة الأضرار التي تمس بالبيئة.

أثارت دراسة موضوع نقل البضائع الخطرة عبر الطريق البحري، قضية في غاية الأهمية والتي تتمثل في التلوث البحري، وهذه قضية كانت ولا تزال إلى اليوم محط اهتمام دولي، نتيجة للأضرار الكارثية التي يخلفها تسرب هذه المواد الضارة في البحر، باعتبار أنه الطريق الذي يمارس فيه هذا النشاط الخطير، إلا أن ضرر التلوث لا يقتصر على البحر فقط، بل ينتشر بعدها في الهواء وفي البر، ولم يسلم منه

الإنسان وهو في عقر داره، وهو أبعد من أن يكون على مستوى الدولة التي وقع فيها حادث التلوث، بحيث أنه ينتقل من دولة إلى أخرى، فهذه الظاهرة لا تعرف حدوداً جغرافية أو بيئية.

أثبتت هذه الدراسة عدم كفاية القواعد التي تخضع لها مسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة في حل النزاعات التي يثيرها هذا النوع من النقل، وعدم تلائمها مع الطبيعة الخطرة لهذه البضائع؛ وخاصة أن هذه القواعد والأحكام لا يمكن تطبيقها بسهولة عند نشوء النزاعات المتعلقة بالتعويض التي تنطوي على دخول أطراف غير متوقعة خارجة عن النطاق العقدي.

يرتبط إثبات الضرر العقدي الذي يسأل عنه الناقل البحري بنوع أو طبيعة الالتزام الناشئ عن عقد النقل، فإذا كان الناقل ملزم بتحقيق نتيجة فإن هذا الضرر يثبت متى وصلت البضائع في حالة غير مطابقة للأوصاف والبيانات الواردة في سند الشحن، أو وصلت متأخرة عن الميعاد المتفق عليه، أما إذا كان الناقل ملزم ببذل العناية فقط، فإن الضرر في هذه الحالة لا يثبت إذا لم يتمكن الشاحن من إثبات أن سببه يرجع إلى عدم بذل الناقل للعناية المطلوبة منه.

في حين يكفي لإثبات الضرر غير العقدي الموجب لمسؤولية الناقل البحري، أن يُثبت المتضرر قيام السببية بين الضرر الذي لحق به، وفعل البضائع الخطرة التي هي تحت حراسة الناقل، ولا يكلف بإثبات خطأ هذا الأخير، وعليه متى وجدت بضائع خطيرة في حوزة الناقل، ولحق بالغير ضرر بفعل هذه البضائع، ثارت المسؤولية غير العقدية لناقل البضائع الخطرة بحراً.

كشفت هذه الدراسة عن عمق الخلاف الموجود بين أحكام الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، فهناك تباين واضح واختلاف كبير حول الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية، وسبل دفعها، فمنها من منحت حماية لناقل البضائع من أجل استمرار وعدم إعاقة تقدم نشاطه، ومنها من منحت حماية أكثر لشاحن باعتبار أنه الطرف الأضعف؛ وهذا التباين من شأنه أن يؤدي إلى عدم وحدة الأحكام المنظمة لهذه المسؤولية على المستوى الدولي، وهذا ما كان موضع نقد شديد.

من جانب آخر عالجت هذه الأحكام مسؤولية الناقل البحري في مواجهة الشاحن دون أن تتعرض لمسؤوليته تجاه الغير المتضرر من أخطار هذه البضائع، ولذلك كان لا مناص من خضوعها في هذه الحالة إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني والخاصة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء، باعتبار أنها الأنسب في هذه الحالة إذ يعتبر الناقل البحري حارساً لهذه البضائع الخطرة التي تدخل في نطاق مفهوم الأشياء؛ وكان مؤدى ذلك وقوع اختلاف في مصدر الأحكام القانونية المنظمة لهذه المسؤولية.

أبدى تحليل مختلف الأحكام القانونية الواردة في الاتفاقيات الدولية محل الدراسة وكذا الواردة في القوانين البحرية وفي الشريعة العامة عدم فعاليتها وكفايتها لمعالجة المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة، بشقيها العقدي وغير العقدي.

على الرغم من كثرة وتنوع المدونات البحرية التي أعطت إرشادات وقدمت معايير وشروط تضمن السلامة والأمن عند نقل البضائع الخطرة، إلا أنها لم تثبت نجاعتها في الحد من الإصابات التي لحقت بالإنسان والخسائر التي لحقت بممتلكاته، كما أنها

لم توقف الاعتداء على البيئة، فلا يزال استمرار تفشي ظاهرة التلوث بهذه المواد الملوثة والضارة.

يلاحظ أن تعريف البضائع الخطرة قد حُدد بناءً على الأصناف المدرجة في القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة **IMDG code**، الذي قام بإحصاء وتعداد قائمة لهذه البضائع، وأبدى خواصها وصنف كل بضاعة على حسب نوع الخطر الذي تنتمي إليه، إلا أنه لم يُورد لها تعريف بصيغة شاملة ودقيقة، وذلك ما أثار بعض الغموض، فيما يخص البضائع التي لا ينطبق عليها وصف البضائع الخطرة والتي لم تصنف تحت أي صنف الأصناف الواردة في هذه المدونة، إلا أنها قد تتطوي على خطر غير ظاهر.

لم تغط الاتفاقيات الدولية في ميدان النقل البحري - كل من قواعد لاهاي، قواعد هامبورغ وقواعد روتردام- العديد من النقاط الأساسية المرتبطة بشحن البضائع الخطرة، إلا أنها تضمنت حكماً خاص بنفي المسؤولية عن الناقل متى تم إنتهاك حقه في مسألة العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة التي هو مقبل على نقلها.

توصلت هذه الدراسة إلى أن عدم تنفيذ الشاحن لواجب الإعلام أو الإخطار عن الطبيعة الخطرة لبضائعه؛ هو العامل الرئيسي في وقوع العديد من الحوادث، لأن الفائدة من تقرير هذه الالتزام هو التحسّب للمخاطر التي قد تواجه الناقل البحري أثناء قيامه بعمليات المناولة المينائية وخلال الرحلة البحرية، فإن الوفاء بهذا الواجب يمكن الناقل من اتخاذ التدابير وفقاً لدرجة الخطر الذي يكتنف البضائع، وعليه إذا تحقق علم الناقل بالخصائص الخطرة للبضائع في الوقت المناسب، سيكون محترساً ومحتاطاً لهذا الخطر وسريعاً في التعامل معه.

بينت هذه الدراسة أهمية ودور الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار المتعلقة بنقل المواد الخطرة والضارة عبر البحر HNS؛ في إزالة الكثير من الإشكالات القانونية التي يثيرها هذا الموضوع، فهي تُعدّ الاتفاقية الدولية الوحيدة التي تدخل في نطاقها جميع أصناف وأشكال البضائع الخطرة دون استثناء، كما غطت مختلف صور الضرر غير العقدي الناجم عن نقل البضائع الخطرة، بحيث أنها قد نظمت القواعد الموضوعية والإجرائية بطريقة تملء الفراغ القانوني الذي يشوب الجانب الغير عقدي لهذه المسؤولية، وعلى الرغم من ذلك إلا أنها لم تلاق الإقبال الكبير من قبل الدول عليها.

بناءً على ما تم التوصل إليه من نتائج عن دراسة موضوع النقل البحري للبضائع الخطرة، فإن الأمر يقتضي تعبئة الجهود الدولية والداخلية لوقف الاعتداء على الإنسان وبيئته من ممارسة هذا النشاط الخطر، وذلك بإعادة النظر في الإشكالات القانونية والتطبيقية التي يثيرها هذا الموضوع، على المستوى الدولي والداخلي؛ بحيث :

- يستلزم إعادة النظر في الوضع القانوني للبضائع التي لا ينطبق عليها وصف البضائع الخطرة، والتي لا تنتمي لأي صنف الأصناف الواردة في المدونة الدولية البحرية، إلا أنها قد تتطوي على خطر غير ظاهر، ولكنها قد تصبح خطرة في ظل ظروف معينة محيطة بها، وعلى هذا كان من الأجدر وضع تعريف واسع للبضائع الخطرة يأخذ بعين الاعتبار الظروف المحيطة التي يمكن أن تكون سبباً في إظهار خطورتها، وعدم حصرها في تعداد معين، لأن أي تحديد لها، لا يمكن أن يكون شاملاً لجميع البضائع الخطرة.

- جاءت أحكام الاتفاقيات الدولية في ميدان النقل البحري غير ملمة بالعديد من النقاط الأساسية المرتبطة بشحن البضائع الخطرة، على سبيل المثال أنها لم تميز

البضائع الخطرة بنص خاص حول أساس المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالتزام عقدي، كما أنها لم تتطرق لمسألة مسؤولية الناقل البحري تجاه طرف ثالث، فهذه القواعد تغطي علاقة الناقل مع الشاحن، ولم تأخذ بعين الاعتبار الغير المتضرر من هذه البضائع، هذا ما يستدعي إعادة النظر في هذه المسائل بشيء من التفصيل.

- يتوجب على المشرع الجزائري وضع نص قانوني صريح يعالج بصفة خاصة الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية غير العقدية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، ويحدد سبل دفع هذه المسؤولية، مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة الأضرار التي تمس الغير وتنوعها، في سبيل التخلص من المشاكل التي تثيرها تطبيق القواعد الخاصة بالمسؤولية الشئئية، عند تحديد أساس هذه المسؤولية لتأسيس دعوى التعويض، باعتبار أن الجزائر من الدول الساحلية، والتي تعرف تداول هذه المواد بكثرة، وهذا ما يتطلب وضع إطار قانوني وتنظيمي لهذا النوع من النقل لتجنب أضراره الوخيمة.

- تستدعي الضرورة منح المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة بعض الخصوصية، وذلك بإقامة نظام قانوني كامل وخاص بمسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة مع التشديد في هذا النظام، ويختلف عن الإطار القانوني الذي يحكم مسؤولية ناقل البضائع العادية، خاصة عند البحث على الأساس وسائل إثبات وآليات دفع هذه المسؤولية بشقيها العقدي وغير عقدي؛ وذلك لان طبيعة البضائع وطبيعة الضرر الناجم عنها، يقتضي تمييزها بنوع من الخصوصية عن تلك الأضرار الناتجة عن النقل العادي للبضائع.

- ينبغي تعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر المتعلق بنقل المواد الخطرة والمواد الضارة عن طريق البحر HNS؛ وذلك بصياغة أحكام جديدة تأخذ بعين الاعتبار الانتقادات الموجهة لها، وتوضح المسائل التي

تعتبر عقبات في وجهها لانضمام الدول إليها، كما يستحسن لو أنها خاطبت الناقل البحري؛ لأنه قد يكون مالك السفينة أو مستأجرها الذي يرتبط مع الشاحن بموجب عقد نقل، وخاصة أن نقل البضائع الخطرة في غالب الأحيان يتم اليوم بواسطة سفن مؤجرة تتلاءم مع طبيعة وشكل البضاعة الخطرة المتفق على نقلها، كما قد يكون أي شخص تعاقد مع الشاحن من أجل نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، وعليه كان من الأحسن عدم إلقاء المسؤولية بصفة حصرية على مالك السفينة، لأن صفة الناقل تكون أشمل.

- بما أن واجب الإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة هو النقطة الرئيسية التي تضمن النقل الناجح للبضاعة الخطرة، فيجب أن تولي القوانين لهذا الالتزام اهتماماً خاصاً، وأن تشدد فيه ليرتقي إلى درجة التحذير، وعليه يستلزم تنظيم هذا الالتزام بطريقة لا تدع الشك في وفاء الشاحن بهذا الالتزام. فلا بد من أن تكون البيانات التي يقدمها الشاحن تحقق علم الناقل البحري بالشكل الصحيح، كما يجب أن يطلع على الاحتياطات الواجب اتخاذها عند الاقتضاء، وكيفية الوقاية من الأخطار مثلما فعلت قواعد هامبورغ، وقانون التجارة البحري المصري على سبيل المثال.

- يجب تشديد الرقابة على البضائع الخطرة عند دخولها للميناء وقبل تحميلها على متن السفن، لأن هناك نسبة كبيرة من البضائع غير مصرح بطبيعتها الخطرة ويتم شحنها على أنها بضائع عادية، وهناك بضائع يتم تصنيفها بشكل غير دقيق، وهذا ما يتطلب وجود هيئات متخصصة لمراقبة مدى صحة المعلومات المصرح بها في سند الشحن، ويجب أن تعمل هذه الهيئة في الميدان، وأن لا يقتصر دورها على مراقبة الوثائق فقط، فينبغي عدم التساهل في هذا الأمر لأنه يجنبنا الوقوع في الكثير من الحوادث.

- يعكس استمرار تفشي ظاهرة التلوث البحري بالمواد الخطرة والضارة، وتفاقم الأضرار التي تجسدت في صور مختلف تمس بالإنسان وممتلكاته، عدم احترام

القواعد التي جاءت بها المدونات الدولية البحرية، والتي أعطت إرشادات وقدمت معايير وشروط تضمن السلامة والأمن عند نقل البضائع الخطرة، بحيث أن المنظمة الدولية أصدرت كم هائل من هذه المدونات، وعليه لا يتطلب الأمر في خصوص هذه المسألة وضع قوانين جديدة بقدر ما يتطلب التنفيذ الجيد لهذه الشروط والمعايير، فالمشكلة هنا تكمن في الجانب التطبيقي، وعليه لا بد من أن تصب الجهود الدولية الحالية اهتمامها على تنفيذها تنفيذًا فعالًا وموحدًا.

في نهاية المطاف ينبغي الاعتراف بأن الخسائر والأضرار التي يخلفها النقل البحري للبضائع الخطرة تتضاءل أمامها العديد من المنافع التجارية والاقتصادية، وما دام هناك إقبال كبير على هذا النشاط، فمن الأجدر أن تتواصل المساعي الدولية إلى تجنب وقوع مثل هذه الحوادث التي تلحق بالإنسان وممتلكاته، وأن لا تسمح الدول بالمزيد من التدهور البيئي، بحيث أن أفضل حماية يمكن تقديمها للبيئة البحرية هو منع انسكاب هذه المواد فيها، فيبقى تجنب هذه الحوادث هو الحل الأفضل.

الملاحق

## الملحق رقم 01

### أكبر الانسكابات النفطية من السفن منذ عام 1967

	Shipname	Year	Location	Spill size (tonnes)
1	Atlantic Empress	1979	West Indies	287,000
2	Abt Summer	1991	Angola	260,000
3	Castillo De Bellver	1983	South Africa	252,000
4	Amoco Cadiz	1978	France	223,000
5	Haven	1991	Italy	144,000
6	Odyssey	1988	Canada	132,000
7	Torrey Canyon	1967	UK	119,000
8	Sea Star	1972	Gulf of Oman	115,000
9	Sanchi	2018	China	113,000
10	Irenes Serenade	1980	Greece	100,000
11	Urquiola	1976	Spain	100,000
12	Hawaiian Patriot	1977	Honolulu	95,000
13	Independenta	1979	Turkey	95,000
14	Jakob Maersk	1975	Portugal	88,000
15	Braer	1993	UK	85,000
16	Aegean Sea	1992	Spain	74,000
17	Sea Empress	1996	UK	72,000
18	Khark 5	1989	Atlantic coast of Morocco	70,000
19	Nova	1985	Gulf of Iran	70,000
20	Katina P	1992	Mozambique	67,000

Table 1. The biggest oil spills from ships since 1967<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Andrea Galieriková, Andrej Dávid, Matúš Materna, Peter Mako, op.cit, 1053.

## الملحق رقم 02

No.	Chemical	No.	Chemical
1	Sulphuric acid	11	Styrene
2	Hydrochloric acid	12	Methanol
3	Sodium hydroxide/caustic soda	13	Ethylene glycol
4	Phosphoric acid	14	Chlorine
5	Nitric acid	15	Acetone
6	LPG/LNG	16	Ammonium nitrate
7	Ammonia	17	Urea
8	Benzene	18	Toluene
9	Xylene	19	Acrylonitrile
10	Phenol	20	Vinyl acetate

Table 2. Top 20 chemicals most likely to be involved in HNS incidents<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Andrea Galieriková, Andrej Dávid, Matúš Materna, Peter Mako, op.cit, 1054

### الملحق رقم 03

أكبر الانسكابات من السفن البحرية التي تنطوي على المواد الخطرة والضارة السائبة

No.	Shipname size (tonnes)	Year	Type of vessel	Cargo	Location	Spill
1	Castillo de Salas	1986	Bulk carrier	Coal	Spain	100,000
2	Continental Lotus	1991	Bulk carrier	iron ore	300 km east of Malta Island	51,600
3	Erato	1991	Bulk carrier	Phosphate	Mediterranean	25,900
4	Adamandas	2003	Bulk carrier	deoxidized iron ore balls	France	21,000
5	Eurobulker IV	2000	Bulk carrier	Coal	Italy	14,000
6	Bow Mariner	2004	Chemical tanker	Ethanol	USA	11,000
7	Ece	2006	Chemical tanker	phosphoric acid	UK	10,000
8	Balu	2001	Chemical tanker	sulphuric acid	France	8,000
9	Kira	1996	Tanker	phosphoric acid	Greece	7,600
10	Granba	2009	Chemical tanker	sulphuric acid	Sri Lanka	6,500
11	Kaptan Manolis I	1996	Cargo vessel	Phosphates	Tunisia	5,000
12	Scaieni	1991	Cargo vessel	ammonium nitrate	East of Sicily	3,060
13	Grape One	1993	Chemical tanker	Xylene	UK	3,000
14	Abdul Rahman	1997	Cargo vessel	ammonium nitrate, ferrosilicon, caustic soda	Libya	2,100
15	Levoli Sun	2000	Chemical tanker	methyl, ethyl, ketone, isopropyl alcohol	France, Germany, UK	2,000
16	Onur K	1997	Bulk carrier	zinc and lead concentrates	Sicily	1,500
17	Kimya	1991	Tanker	sunflower oil	Irish sea	1,500
18	Cynthia M	1994	Barge	sodium hydroxide 30%	USA	1,200
19	Frank Michael	1993	Bulk carrier	monoammonium phosphate	Baltic	1,100
20	Allegra	1997	Product tanker	palm nut oil	France	900

Table 3. The biggest spills from maritime ships involving HNSs in bulk<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Andrea Galieriková, Andrej Dávid, Matúš Materna, Peter Mako, op.cit, 1054 et 1055

## الملحق رقم 04

العلامات الواجب وضعها على غلاف البضائع الخطرة والتي تختلف باختلاف أصناف البضائع الخطرة وفقا لأحكام القانون الدولي للبضائع الخطرة<sup>1</sup>:

الصنف الأول:



( الصنف 1.1، الصنف 2.1، الصنف 3.1)<sup>2</sup>



صنف 6.1<sup>5</sup>



صنف 5.1<sup>4</sup>



صنف 4.1<sup>3</sup>

\*\* بيان التقسيم - يُترك فارغًا إذا كانت الخصائص المتفجرة تشكل خطرًا إضافيًا

\* إشارة إلى مجموعة التوافق - تترك فارغة إذا كانت الخصائص المتفجرة تشكل خطرًا

إضافيًا

<sup>1</sup> Amendement 38-16, pp323-325.

<sup>2</sup> Exp: TNT, les obus militaires, les feux d'artifice, hexyl, inflammateurs.

<sup>3</sup> Exp : mèche de mineur, fusées-allumeurs, propergol solide.

<sup>4</sup> Exp : explosif de mine du type E.

<sup>5</sup> Exp : objets explosifs extrêmement peu sensibles.

## الصف الثاني:



الصف 1.2 الغازات القابلة للاشتعال<sup>2</sup>



الصف 2.2 الغازات القابلة للاشتعال، غير سامة<sup>1</sup>



الصف 3.2  
الغازات السامة<sup>3</sup>

## الصف الثالث



الصف 3<sup>4</sup>

## الصف الرابع:



الصف 3.4<sup>7</sup>



الصف 1.4<sup>6</sup>



الصف 2.4<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Exp : azote comprimé, gaz liquéfié comburant, acide chlorhydrique anhydre, acide sulfhydrique.

<sup>2</sup> Exp : propane, éthane, acétylène sans solvant, aminoéthane anhudre.

<sup>3</sup> Exp : monoxyde de carbone, gaz liquéfié toxique, arsine adsorbé, boréthane comprimé.

<sup>4</sup> Exp : Anisole, diesl, diacétone-alcool, éthoxy-1 propane.

<sup>5</sup> Exp : Coton en ballot, coton humide, déchets de zirconium, disulfure de titane, camphre.

<sup>6</sup> Exp : allumettes de sûreté, coton sec, borohydruure d'aluminium, calcium pyrophorique.

<sup>7</sup> Exp : ACCUMULATEURS AU SODIUM, borohydruure de sodium, carbure de calcium.

## الصف الخامس



الصف 2.5<sup>2</sup>

الصف 1.5<sup>1</sup>

## الصف السادس

الصف 2.6<sup>4</sup>

الصف 1.6<sup>3</sup>

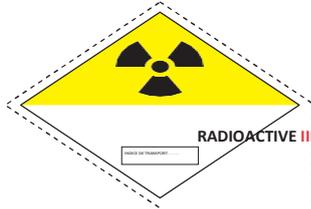


## الصف السابع

البضائع الخطرة التي تنتمي إلى الصف السابع<sup>5</sup> تتطلب وضع العلامات الآتية:



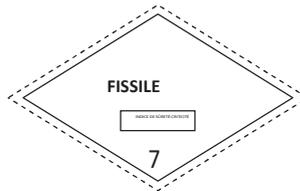
المجموعة الأولى



المجموعة الثالثة



المجموعة الثانية



المجموعة الرابعة

<sup>1</sup> Exp : nitrate d'ammonium, eau oxygénée, carbonate de sodium peroxyhydrate, chlorate de potassium.

<sup>2</sup> Exp : peroxyde de dibenzoyle, échantillon de peroxyde organique, hydroperoxyde de cumle.

<sup>3</sup> Exp : arsenic, cyanure, plomb, fer carbonyle, colorant solide toxique, iodure de méthyle.

<sup>4</sup> Exp : virus, déchets médical réglementé, matière biologique catégorie B, matière infectieuse pour les animaux uniquement.

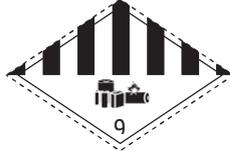
<sup>5</sup> EXP : Hexafluorure d'uranium, fissile), matières radioactives en colis de type b(u), non fissiles ou fissiles exceptées)



الصنف الثامن: المواد القارضة<sup>1</sup>

الصنف التاسع

المواد التي تنتمي إلى الصنف التاسع ولا تعتبر من الملوثات البحرية تحمل العلامة الآتية<sup>2</sup>:



أما فيما يخص البضائع الخطرة والتي تعتبر من الملوثات البحرية، وهي المواد الضارة بالبيئة البحرية، والمدرجة في الصنف التاسع، وليست مدرجة في إحدى الفئات الأخرى تحت معايير الفئات من 1 إلى 8، ينبغي أن تحمل علامة الملوثات البحرية، ويجب أن تكون علامة الملوثات البحرية مطابقة للعلامة الموضحة في الشكل الآتي<sup>3</sup>:



يشار إلى المواد والأشياء التي تم تحديدها على أنها ملوثات بحرية في الخانة (العمود) **PM**<sup>4</sup> من فهرس قائمة البضائع الخطرة بالحرف **P**. وعليه توضع علامة الملوثات البحرية بجوار العلامات المطلوبة لكل صنف<sup>5</sup>، وهذه العلامات هي<sup>6</sup>:



<sup>1</sup> Exp : acide sulfurique, ACIDE ACÉTIQUE GLACIAL, colorant solide corrosif, eau régale.

<sup>2</sup> N°9A, exp : dithionité de zinc, dioxyde de carbone solide, engrais au nitrate d'ammonium.

<sup>3</sup> Pour l'enveniment, N°9, exp : bromure de zinc, chloro-1 octane, diphényle.

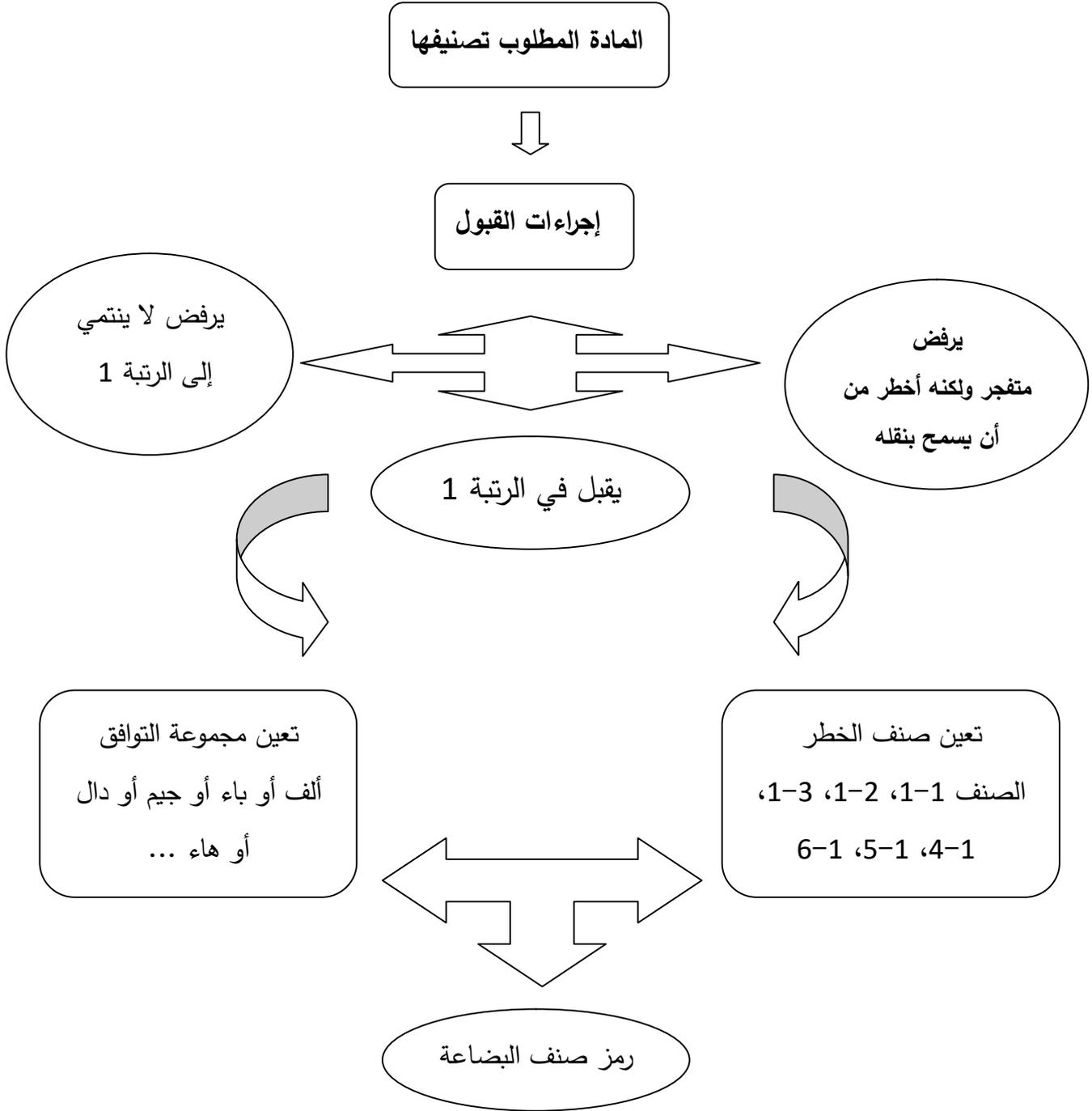
<sup>4</sup> Polluant Marin

<sup>5</sup> Amendement 38-16, Op.cit, p162.

<sup>6</sup> Exp : (Benzoate de mercure, p, classe 6.1), ( Bromobenzène, p, classe 3), (Chlorate de thallium, p, classe 5.1)

## الملحق رقم 05

مخطط إجراءات تصنيف مادة أو بضاعة متفجرة<sup>1</sup> :



<sup>1</sup> توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، مج 1، لائحة تنظيمية نموذجية، ط17، الأمم المتحدة نيويورك وجنيف، 2011، ص63.

## الملحق رقم 06

شهادة التأمين أو كل ضمان مالي آخر يتعلق بالمسؤولية المدنية حول الأضرار

الناتجة من التلوث بالمحروقات<sup>1</sup>

اسم وعنوان الملاك	ميناء التسجيل	الحروف أو الرقم المميز	اسم السفينة
<p>يشهد الموقع ادناه ان السفينة المذكورة اعلاه مغطاة بوثيقة تأمين او بكل ضمان مالي آخر تستجيب لاحكام المادة 3 من الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الاضرار المستحقة عن التلوث بالمحروقات .</p> <p>نموذج الضمان .....</p> <p>مدة الضمان .....</p> <p>اسم وعنوان المؤمن ( أو المؤمنين ) و (او) الشخص و (او) الاشخاص الذين قدموا ضمانا ماليا .</p> <p>الاسم : .....</p> <p>العنوان : .....</p> <p>يسرى العمل بهذه الشهادة الى غاية .....</p> <p>هذه الشهادة مسلعة أو مؤشر عليها من قبل حكومة .....</p> <p>( الاسم الكامل للدولة )</p> <p>وحرر بـ ..... في .....</p> <p>( المكان ) ( التاريخ )</p> <p>( امضاء وصفة الموظف الذي سلم أو أسر على الشهادة )</p>			

<sup>1</sup> شهادة التأمين أو كل ضمان مالي آخر يتعلق بالمسؤولية المدنية حول الأضرار الناتجة من التلوث بالمحروقات، موضوعه طبقاً لأحكام المادة الثالثة من هذه الاتفاقية؛ أنظر في ذلك: 17-72، السالف الذكر.

**Certificate of Insurance or Other Financial Security in respect of Liability for Damage  
Caused by Hazardous and Noxious Substances (HNS)**

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996<sup>1</sup>

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO ship identification number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

Type of security. ....

Duration of security. ....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name. ....

Address. ....

This certificate is valid until. ....

Issued or certified by the Government of. ....

.....  
(Full designation of the State)

At. ....  
(Place)

On. ....  
(Date)

.....  
(Signature and Title of  
issuing or  
certifying official)

<sup>1</sup> Annexe I, the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, op.cit.

## الملحق رقم 07

### Dangerous Goods Declarations (DG declaration): IMO Dangerous Goods Declaration Example

IMO DANGEROUS GOODS DECLARATION					
1 Shipper		2 Transportation Document Number			
		3 PAGE of	4 Shipper's Reference		
6 Consignee		5 Freight Forwarder's Reference			
		7 Carrier (to be declared by the Carrier)			
8 SHIPPER'S DECLARATION I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name(s), and are classified, packaged, marked and labeled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations.					
10 Vessel/Flight and Date		11 Port/Place of Loading		9 Additional Handling Information	
12 Port/Place of Discharge		13 Destination			
14 Shipping Marks					
Number and Kind of Packages, Description of Goods			GW (kg)	NetMass (kg)	Cube (m3)
15 CTU ID No.	16 Seal Numbers	17 CTU Size and Type	18 Tare Mass (kg)	19 Total Gross Mass (kg)	
CONTAINER/VEHICLE PACKING CERTIFICATE I hereby declare that the goods described above have been packed/loaded into the container/vehicle identified above in accordance with the applicable provisions of IMDG code 5.4.2. MUST BE COMPLETED AND SIGNED FOR ALL CONTAINER/VEHICLE LOADS BY PERSON RESPONSIBLE FOR PACKING/LOADING.		21 Receiving Organization Receipt Received the above number of packages/containers/trailers in apparent good order and condition, unless stated hereon; RECEIVING ORGANIZATION REMARKS:			
20 Name of Company		Hauler's Name		22 Name of Company Preparing Note	
Name/Status of Declarant		Vehicle Registration No.		Name/Status of Declarant	
Place and Date		Driver Name and Date		Place and Date	
Signature of Declarant		Driver's Signature		Signature of Declarant	

الشكل رقم 01<sup>1</sup>

<sup>1</sup> O'DONNELL Joseph, Hazardous goods documentation: what you need to know, Outer Seaways, posted aug 14, 2020, in : <https://www.outerseaways.com/post/hazardous-goods-documentation-what-you-need-to-know>; consulted on 22<sup>th</sup> June, 2022.



## قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية

1- الكتب

- 1- إبراهيم على عبد ربه، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- 2- ابن منظور، لسان العرب، دار المعارف، القاهرة؛ منشور على الموقع الإلكتروني: <https://www.noor-book.com>
- 3- أحمد محمد الرفاعي، الحماية المدنية إزاء المضمون العقدي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1994.
- 4- احمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- 5- أحمد محمود سعد، مفهوم السلطة التقديرية للقاضي المدني، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1988.
- 6- أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المجلد الأول، ط1، عالم الكتاب، القاهرة، 2008.
- 7- آلان بينابنت، القانون المدني، الموجبات، ترجمة: منصور القاضي، ط1، مجد المؤسسة الجامعية، بيروت، 2004.
- 8- أمال أحمد كيلاني، التقاضي في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة للنقل بسند الشحن بين قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية بروكسل 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 وقواعد هامبورغ 1978 مع توضيح أحكام القانون الفرنسي، ط1، مطبعة الرسالة، القاهرة، 2001.
- 9- أمجد محمد منصور، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، دراسة في القانون المدني الأردني والمصري والفرنسي ومجلة الأحكام العدلية والفقهاء الإسلامي مع

- التطبيقات القضائية لمحكمتي النقض والتميز، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.
- 10- أنور طلبة، المسؤولية المدنية، ج 3، المسؤولية التقصيرية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998.
- 11- .....، الوسيط في القانون المدني، ج1، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2001.
- 12- إياد عبد الجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقاتها على الأشخاص المعنوية بوجه خاص، دراسة مقارنة، ط1، دار الثقافة، عمان، 2009.
- 13- إيليا صف، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993.
- 14- بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج1، التصرف القانوني، العقد والإرادة المنفردة، ط6، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
- 15- .....، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، الواقعة القانونية، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
- 16- .....، نظرية العقد في القانون المدني الجزائري، وفق آخر التعديلات التشريعية، ومدعم بأحدث اجتهادات المحكمة العليا، دراسة مقارنة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2015.
- 17- بهاء الدين مسعود سعيد خويره، الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية، ط1، الشامل للنشر والتوزيع، نابلس، فلسطين، 2017.

- 18- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، في التشريع والتطبيق، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2009.
- 19- .....، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، ج2، عقد التأمين، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن 2011.
- 20- بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الاستغلال البحري، التأمين البحري، ط1، مكتبة نهضة الشروق، القاهرة، 1984.
- 21- بوبكر سخري، القانون البحري (الأمر 76-80 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 ومدعم بالاجتهادات القضائية للمحكمة العليا)، ط5، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
- 22- توفيق حسن فرج، نظرية الاستغلال في القانون المدني المصري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1966.
- 23- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، 2007.
- 24- جلال وفاء محدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1997.
- 25- .....، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2002.
- 26- حسن طاهر، السفينة صيانة وبضاعة، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
- 27- حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، التقصيرية والعقدية، ط2، دار المعارف، القاهرة، 1979.

- 28- حسين علي سعدي، البيئة المائية، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، 2005.
- 29- حسين يوسف غنايمي، القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة بقوانين دول مجلس التعاون الخليجي، مطابع البيان التجارية، دبي، 1990.
- 30- حمدي أحمد سعد، الالتزام بالإفشاء بالصفة الخطرة للشئ المبيع، دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والفرنسي والفقہ الإسلامي، المكتب الفني للاصدارات القانونية، ط1، القاهرة، 1999.
- 31- خالد عدلي أمير، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقہ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996.
- 32- خليل أحمد حسن قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، ج1، مصادر الالتزام، ديوان مطبوعات الجامعية، 1994.
- 33- خليل بوصنوبرة، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج 1، التنظيم القضائي الجزائري، نظرية الاختصاص القضائي، نظرية الدعوى والخصومة القضائية، الحكم القضائي وطرق الطعن فيه، منشورات نوميديا، قسنطينة، 2010.
- 34- دريد محمود علي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دراسة تحليلية مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
- 35- رمضان جمال كامل، شروط قبول الدعوى في المواد المدنية والتجارية، ط1، مكتبة الألفى القانونية، مصر، 1998.
- 36- .....، الدعوى وإجراءاتها في ضوء القانون رقم 18 لسنة 1999، ط1، دار الألفى لتوزيع الكتب القانونية بالمنيا، مصر، 2000.

- 37- ريم إحسان محمد موسى، الدعوى المباشرة في التأمين من المسؤولية المدنية،  
الشامل للنشر والتوزيع، 2016.
- 38- سالم محمد ريعان العزوي، مسؤولية المنتج في القوانين المدنية والاتفاقيات الدولية،  
دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- 39- سعيد مقدم، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي، المؤسسة الوطنية للكتاب،  
الجزائر، 1992.
- 40- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج2، في الالتزامات، مج2،  
الفعل الضار والمسؤولية المدنية، ط5، منشورات مكتبة صادر، بيروت، 1989.
- 41- سمير عبد السيد تتاغو، مصادر الالتزام ، منشأة المعارف، الإسكندرية،  
2005.
- 42- سيد أحمد موسوي، المسؤولية المدنية للحفاظ على الأشياء، ط2، منشورات زين  
الحقوقية والأدبية، بيروت، 2011.
- 43- شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء  
القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
- 44- طالب حسن موسى، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل  
البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية  
المساعدة، ط1، دار الثقافة، عمان، 2007.
- 45- عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن،  
2011.
- 46- عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها  
القانونية وأوجهها العملية، ط2، منشورات عويدات، بيروت، 1981.

- 47- عاطف محمد الفقى، قانون التجارة البحرية، السفينة، أشخاص الملاحة البحري، عقد النقل البحري للبضائع- عقد نقل البحري للأشخاص- مشارطات إيجار السفن، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2008.
- 48- عباس حلمي، القانون التجاري، العقود والأوراق التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 49- عبد الباسط محمد عبد الواسع، النظام القانوني لاتفاق التحكيم، دراسة تحليلية مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.
- 50- عبد الحميد الشواربي، فسخ العقد في ضوء القضاء والفقهاء، ط3، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 51- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- 52- عبد الحميد محمد الحوسنى، التحكيم البحري، وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2007.
- 53- عبد الرحمن بربارة، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية(قانون رقم 08-09 مؤرخ في 23 فيفري 2008)، ط1، منشورات بغدادي، الجزائر، 2009.
- 54- عبد الرحمان ذياب عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، منشورات الجامعة الأردنية عمادة البحث العلمي، الأردن، 2001.

- 55- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج1، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار إحياء، التراث العربي، بيروت، 1952.
- 56- ..... الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج1، مج2، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998.
- 57- عبد السلام ذيب، قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديدة، موفم للنشر، الجزائر، 2009.
- 58- عبد العزيز اللصاصمة، نظرية الالتزامات في ضوء القانون المدني المقارن، المسؤولية المدنية التقصيرية، الفعل الضار، أساسها وشروطها، ط1، الدار العلمية الدولية- دار الثقافة، عمان، 2002.
- 59- عبد العزيز سليم، أصول رفع الدعوى قيديها، وإعلانها، النسر الذهبي للطباعة، القاهرة، 2003.
- 60- عبد القادر العطير، بسام محمد ملحم، شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 61- عبد الله تركي حميد العيال الطائي، الضرر البيئي وتعويضه في المسؤولية المدنية، ط1، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2013.
- 62- عبد المجيد ابراهيم سلمان الطائي، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها، وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2017.
- 63- عدنان ابراهيم السرحان، نوري أحمد خاطر، شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية، الالتزامات، ط1، دار الثقافة، عمان، 2008.

- 64- عصام أحمد البهجي، أحكام عبء الإثبات في نطاق المسؤولية المدنية، دراسة تحليلية للقواعد العامة في دور الإثبات بين طرفي الخصومة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 65- عطاء سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- 66- علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري، العقود التجارية- عمليات البنوك، وفقا لأحكام قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2004.
- 67- ..... هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، السفينة ملكيتها ونظامها الخاص، أشخاصها الرحلة البحرية، البيوع البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
- 68- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، دراسة مقارنة بين: القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، 2000.
- 69- علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978.
- 70- علي سعيدان ، أسس ومبادئ قانون البيئة، موفم للنشر، الجزائر، 2015.
- 71- علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري، دراسة قانونية مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2005.
- 72- علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ط 5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.

- 73- علي فيلاي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، دار موفم ، الجزائر، 2001.
- 74-.....، الالتزامات، العمل المستحق التعويض، المؤسسة الوطنية لفنون الطبع، الجزائر، 2002.
- 75-.....، الالتزامات النظرية العامة للعقد، ط3، موفم للنشر، الجزائر، 2013.
- 76- عيسى مصطفى حمادين، المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية، دراسة مقارنة بين القانون الأردني والقانون المصري، ط1، مؤسسة حمادة للدراسات الجامعية والنشر والتوزيع- دار اليازوري، الأردن، 2011.
- 77- غني حسون طه، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول، مصادر الالتزام، مطبعة المعارف، بغداد، 1991.
- 78- فاضلي إدريس، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، العقد، الإرادة المنفردة، الفعل المستحق التعويض، الإثراء بلا سبب، القانون، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009.
- 79- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية، عمان، 2001.
- 80- محمد ابراهيم، الوجيز في الإجراءات المدنية، ج1، الدعوى القضائية- دعاوى الحياة- نشاط القاضي- الإختصاص- الخصومة القضائية- القضاء الوقتي- الأحكام- طرق الطعن- التحكيم، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، 2006.
- 81- محمد أحمد المعداوي عبد ربه، المسؤولية المدنية عن أفعال المنتجات الخطرة " دراسة مقارنة "، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.
- 82- محمد أحمد عابدين، الدعوى في مرحلتها الابتدائية والاستئنافية، إجراءاتها- ميعادها- شروطها- الطلبات فيها- الخصوم فيها- ما يعترضها- الحكم فيها- مراحل

- الاستئناف- ميعادها- شروطه- قبوله- أنواعه- الأثر الناقل، عوارضه- الحكم فيه، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1994.
- 83- محمد السيد الفقي، المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- 84- .....، تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 85- محمد بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، ط1، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984.
- 86- محمد حسين، الوجيز في نظرية الالتزام، الشركة الوطنية، الجزائر، 1983.
- 87- محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام أحكام الالتزام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006.
- 88- .....، مبادئ عقد التأمين، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، د.ت.ن.
- 89- محمد رفيق المصري، التأمين تطبيقات على التأمينات العامة، ط3، مؤسسة دار الكتب، الكويت- مؤسسة دار الكتاب الحديث، بيروت، 1993.
- 90- محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، ط4، دار الحداثة، بيروت، 1990.
- 91- محمد سعيد أحمد الرحو، فكرة الحراسة في المسؤولية عن الأشياء غير الحية، دراسة مقارنة، الدار العلمية الدولية، عمان، 2001.
- 92- محمد شكري سرور، النظرية العامة للقانون، ط1، دار النهضة العربية، د. ب.ن، 1998.

- 93- محمد شعبان إمام سيد، التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات في العقود الدولية، ط1، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان، 2014.
- 94- محمد صالح المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2018.
- 95- محمد صبري سعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، دراسة مقارنة في القوانين العربية، الجزائر، 2007.
- 96- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحراً، عقد نقل الأشخاص بحراً، دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2005.
- 97- محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2004.
- 98- محمد فتح الله النشار، حق التعويض المدني بين الفقه الإسلامي والقانون المدني، الدار الجديدة، الإسكندرية، 2002.
- 99- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
- 100- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
- 101- محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، دراسة مقارنة، ج1، ط1، دار الوفاء، مصر، 2009.
- 102- محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزام، ج1، مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، دمشق، 1976.

- 103- محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- 104- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- 105- محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس، الجزائر، 2014.
- 106- محمود محمد عابنه، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- 107- محي الدين شوان، المسؤولية عن حراسة الأشياء التي تتطلب عناية خاصة دراسة تطبيقية مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
- 108- مختار السويفي، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية، دراسة تحليلية لعقود النقل البحري وعقود التجارة الخارجية، مطبعة مذكور، القاهرة، 1981.
- 109- مصطفى العوجي، القانون المدني، ج2، المسؤولية المدنية، ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.
- 110- مصطفى طه كمال، القانون البحري الجديد، مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة - والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1990.
- 111- .....، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
- 112- .....، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012.

- 113- مصطفى محمد الجمال، القانون المدني في ثوبه الإسلامي، مصادر الالتزام، ط1، دار الفتح، الإسكندرية، 1996.
- 114- مصطفى محمود فراخ، دعاوي وإجراءاتها العملية، لإحداث التعديلات، ط4، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- 115- ملك شقلم، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016.
- 116- منذر الفضل، النظرية العامة للالتزامات، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين المدنية الوضعية، ج 1، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1996.
- 117- نادر محمد إبراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003.
- 118- 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، 2005.
- 119- ندى البدوي النجار، أحكام المسؤولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس- لبنان، 1997.
- 120- هاشم رمضان الجزائري، عبد العزيز خميس الشامسي، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، ط1، عالم الكتب الحديث للنشر والتوزيع، 2009.
- 121- هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامع الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 1999.
- 122- .....، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.

- 123- .....، النقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت،  
2008.
- 124- .....، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
- 125- هشام على صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على  
التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية،  
2002.
- 126- هلال العيد، هلال العيد، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية،  
ج1، المبادئ التي يقوم عليها القضاء، التنظيم القضائي الجزائري، الدعوى  
والخصومة، الاختصاص القضائي، الأحكام القضائية وطرق الطعن فيها، نماذج  
العرائض والطلبات القضائية، ط1، منشورات ليجوند، الجزائر، 2017.
- 127- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة  
الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.
- 128- وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة،  
دراسة مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2015.
- 129- وهيب أسير، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري،  
المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008.
- 130- ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار  
الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2008.
- 131- 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 والفقہ الإسلامي مع الإشارة إلى القانون المدني العراقي والمصري  
والفرنسي ، ط1، دار وائل، عمان، 2002.

132- يحي أحمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992.

133- ثافان عبد العزيز رضا، المسؤولية التقصيرية عن الأضرار البيئية، دراسة مقارنة، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 20

## II- أطروحات الدكتوراه والمذكرات الجامعية

### أ- أطروحات الدكتوراه

1- أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه دولة في العلوم، تخصص القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، 1995.

2- محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010/2011.

3- زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2019.

4- سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، تخصص قانون خاص، كلية حقوق بودواو، جامعة أمجد بوقرة، بومرداس، 2018/2019.

5- عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015/2016.

- 6- عمر بن الزبير، التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية، أطروحة لنيل درجة دكتوراه في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، سعيد حمدين، 2017.
- 7- فتيحة يوسف المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية على الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2005/2004.
- 8- كريم مخالفة، الإعفاء النسبي والسببي من الضمان في الخسارات الكبرى وأثره في التأمين البحري في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه في العلوم القانونية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2018/2017.
- 9- ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري- تيزي زوز، 2021.
- 10- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012/ 2011.
- 11- ياسر شحادة مرزوق ضبابات، أثر القوة القاهرة على الرابطة العقدية في نطاق المسؤولية العقدية ومدى امكانية تعديل الأثر المترتب عليها، دراسة مقارنة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، قسم القانون المدني، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 2018.

12- يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر -حالة الضرر البيئي-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2011/ 2012.

### ب- المذكرات الجامعية

1- الطيب زروقي، 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.

2- حمزة هشام كمال أبو بيح، السبب الأجنبي وأثره على أحكام المسؤولية المدنية "دراسة مقارنة"، قدمت هذه الأطروحة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجات الماجستير، في القانون الخاص، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، 2018.

3- 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 يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009.

### III- المقالات

1- إبراهيم صالح الصرايرة، "مدى كفاية القواعد العامة في التعويض عن الضرر البيئي في القانون المدني الأردني"، مجلة كلية الآداب والعلوم الاجتماعية، المجلد 8، العدد 2، جامعة السلطان قابوس، عمان، 2017، (ص.ص 5-13).

2- أحمد النعيمات، "أساس مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني ومدى مواثمتها مع الاتفاقيات الدولية"، 2018/2019، الأردن، (ص.ص 2485-2502)؛ منشور في الموقع الإلكتروني:

[https://jfslt.journals.ekb.eg/article\\_61520\\_dbbff3b7fb53c4b3b68f14ca7d6352b3.pdf](https://jfslt.journals.ekb.eg/article_61520_dbbff3b7fb53c4b3b68f14ca7d6352b3.pdf).

3- أحمد عبد الكريم أبو شنب، "الأساس القانوني للمسؤولية عن فعل الشيء في القانون المدني الأردني والفقہ الإسلامي، دراسة مقارنة"، مؤتة للبحوث والدراسات، سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 15، العدد 4، جامعة مؤتة عمادة البحث العلمي، الأردن، (ص.ص 37-62).

4- أحمد عبد الله آل سفران، "أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقہ الإسلامي (دراسة مقارنة)"، مجلة جامعة طيبة للأداب والعلوم الإنسانية، العدد 24، المملكة العربية السعودية، 1442، (ص.ص 525-565).

5- أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 2، العدد 1، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015، (ص.ص 205-220).

6- إدريس العلوي العبدلاوي، "نظرية الاستغلال"، ج2، بحث منشور في مجلة القضاء والقانون، السنة العاشرة، العدد السابع والستون، وزارة العدل المغربية، 1969.

7- أسماء أحمد الرشيد، "أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الإماراتي وقواعد روتردام"، مجلة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 2، جامعة الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، 2019، (ص.ص 1-38).

8- الشريف بحماوي، "مدى تقدير التعويض عن الضرر الجسماني"، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، العدد 12، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012، (ص.ص 63-96).

- 9- أوتفانت يوسف، "الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن الضرر البيئي العابر للحدود"، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 21، مركز جيل البحث العلمي، لبنان، 2018، (ص.ص 99-113).
- 10- إياد محمد جاد الحق، "مدى لزوم (الخطأ) كركن من أركان المسؤولية التقصيرية في مشروع القانون المدني الفلسطيني -دراسة تحليلية-"، مجلة الجامعة الإسلامية للدراسات الإسلامية، المجلد 20، العدد الأول، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الأزهر، غزة، 2012، (ص.ص 201-226).
- 11- بن ددوش نضرة قماري، "اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة؟"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد الثالث، العدد الثاني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مستغانم، 2016، (ص.ص 109-124).
- 12- بوزوينة محمد ياسين، "دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 5، العدد 8، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، (ص.ص 213-226).
- 13- بوعلام خليل، "حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، القوة القاهرة في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924"، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 2003، (ص.ص 120-130).
- 14- بوعلام خليل، "إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978"، المجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، جامعة حسيبة بن بولعيد، الشلف، 2008، (ص.ص 56-77).

- 15- خالد السيد متولي محمد، "ماهية المواد والنفايات الخطرة في القانون المصري، دراسة مقارنة"، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 63، الجمعية المصرية للقانون الدولي، مصر، 2007، (ص.ص 108-199).
- 16- رضا هداج، "التعويض كآلية من آليات جبر الضرر البيئي"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 04، العدد 55، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2018، (ص.ص 175-185).
- 17- زهيرة عبوب، "طبيعة التعويض عن الضرر المعنوي"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد الثاني، العدد الثاني، جامعة حسيبة بن بولعيد، الشلف، 2016، (ص.ص 162-173).
- 18- سليم بودليو، "اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد أ، العدد 42، جامعة منتوري قسنطينة، 2014، (ص.ص 515-529).
- 19- سليم بودليو، "نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحراً في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد ب، عدد 46، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2016، (ص.ص 303-316).
- 20- سليم بودليو، "بداية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي تسلمها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد أ، عدد 48، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2017، (ص.ص 87-100).
- 21- سماعيل سرخاني، عبد الكريم بلعرايبي، "المنازعات البيئية في التشريع الجزائري والدولي"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 6، العدد 2، جامعة أم البواقي، 2019، (ص.ص 115-133).

- 22- سميرة بن جيلالي، " التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري"،  
المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الخامس، العدد الأول، جامعة أبي بكر  
بلقايد تلمسان، 2018، (ص.ص 326-339).
- 23- ضاوية كيرواني، زياد محمد أنيس، "خصوصيات الصلح القضائي كطريق بديل  
لتسوية المنازعات المدنية في القانون الجزائري"، المجلة الدولية للبحوث القانونية  
والسياسية، المجلد 6، العدد 1، جامعة الواد، 2012، (ص.ص 571 - 588).
- 24- طيب إبراهيم ويس، "التكييف القانوني لعقد المناولة المينائية في القانون البحري  
الجزائري"، المجلد الثاني عشر، العدد 2، الحوار المتوسطي، جامعة جيلالي ليابس،  
سيدي بلعباس، 2021، (ص.ص 285-298).
- 25- عبد العزيز قرشوش، "مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود"، مجلة  
العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 3، العدد 3، جامعة زيان عاشور، الجلفة،  
2018، (ص.ص 107-125).
- 26- عبد الله خليل الفراء، "السبب الأجنبي وأثره على المواعيد في قانون أصول  
المحاكمات المدنية والتجارية الفلسطيني"، سلسلة العلوم الإنسانية، المجلد الثاني، العدد  
الثاني، كلية الحقوق، جامعة الأزهر، غزة، 2012، (ص.ص 369-396).
- 27- عبد القادر صديقي، "وسائل التسوية الودية للمنازعات التجارية وفقا للقانون رقم  
13-22 المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية والإدارية"، المجلة الأكاديمية  
للبحوث القانونية والسياسية، المجلد السادس، العدد الثاني، جامعة عمار ثليجي  
الأغواط، 2020، (ص.ص 64 - 28).
- 28- عسالي عرعار، "السبب الأجنبي في المادتين 127 و 138/2"، المجلة  
الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، العدد 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة  
عمار ثليجي الأغواط، الجزائر، (ص.ص 422-439).

- 29- علي فيلاي، "تطور الحق في التعويض بتطور الضرر وتنوعه"، حوليات جامعة الجزائر 1، ج1، العدد 31، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، (ص.ص 10-43).
- 30- عواطف زرارة، "أهلية التقاضي في قانون الإجراءات المدنية والإدارية"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 5، العدد 3، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2012، (ص.ص 264-274).
- 31- فاديه احمد حسن الطائي، "الأهلية التجارية للشخص الطبيعي في قانون التجارة العراقي دراسة مقارنة مجلة المنصور"، العدد 19، كلية المنصور الجامعة، العراق، 2013، (ص.ص 33-49).
- 32- قرشوش عبد العزيز، "مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، العدد الحادي عشر، جامعة زيان عاشور بالجلفة، الجزائر، 2018، (ص.ص 107-125).
- 33- قويدر قرارية، "مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، (ص.ص 79-94).
- 34- كميلة أعراب، "تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، منشورات جامعة الشهيد حمة لخضر بالوادي، الجزائر، 2019، (ص.ص 430-441).
- 35- لافي درادكه محمد، "النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية وقواعد هامبورغ"، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، المجلد 13، العدد 9، جامعة آل البيت-عمادة البحث العلمي، المملكة الأردنية الهاشمية، 2007، (ص.ص 109-135).

- 36- محمد طاهر قاسم، "الأساس القانوني للمسؤولية عن الأشياء الخطرة أمام القضاء العراقي"، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 13، العدد 49، كلية الحقوق، جامعة الموصل، العراق، 2009، (ص.ص 170-221).
- 37- محمد عبد الحفيظ المناصير، "مدى كفاية القواعد العامة في جبر الضرر البيئي في القانون الأردني والمقارن"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 05، العدد 01، جامعة تسمسليت، 2020، (ص.ص 15-49).
- 38- محمد محمود عبد الحميد خليل، "الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري الدولي وفقا لأحكام قواعد روتردام- دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والأردني"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2019، (ص.ص 55-91).
- 39- مريم كريد، "أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقال الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة المعيار، المجلد 42، العدد 54، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، 2020، (ص.ص 563-578).
- 40- نادية محمد مصطفى قزمار، "حدود المسؤولية العقدية في إطار الالتزام ببذل عناية وبتحقيق نتيجة"، مجلة بحوث الشرق الأوسط، العدد 48، جامعة عين شمس مركز بحوث الشرق الأوسط والدراسات المستقبلية، مصر، 2019، (ص.ص 365-406).
- 41- نزار عبدلي، "المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفايات في الجزائري"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد الخامس، العدد الأول، جامعة الحاج لخضر 1، باتنة، 2018، (ص.ص 359-371).

- 42- نصيرة علالي، "تقدير التعويض عن الضرر الجسدي من منظور الفقه الإسلامي وأحكام القانون الوضعي (القانون المدني)"، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد 3، العدد 2، المركز الجامعي النعامة، 2017، (ص.ص 328-353).
- 43- وليد خالد عطية، "الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)"، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، 2013، (ص.ص 259-333).
- 44- ياسر باسم ذنون، "القوة القاهرة وأثرها في أحكام قانون المرافعات المدنية"، مجلة الرافدين للحقوق، العدد 36، المجلد 10، كلية الحقوق، جامعة الموصل، العراق، 2008، (ص.ص 50-89).
- 45- يعقوب يوسف مرخوه، "النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد"، القسم الأول، مجلة الحقوق، العدد الثاني، كلية الحقوق، جامعة الكويت، 1984، (ص.ص 129-210).
- 46- يوسف أوتفات، "الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن الضرر البيئي العابر للحدود"، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 21، مركز جيل البحث العلمي، لبنان، 2018، (ص.ص 99-113).
- 47- يوسف عودة غانم، عمار مالك عبد الرضا، "الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن البحري، دراسة مقارنة"، مجلة دراسات البصرة، العدد 28، جامعة البصرة مركز دراسات البصرة والخليج العربي، العراق، 2018، (ص.ص 57-82).

IV- المداخلات

- 1- باسم محمد فاضل مدبولي، مصطفى السيد دبوس، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، بحث مقدم إلى مؤتمر كلية الحقوق، جامعة طنطا، بعنوان القانون والبيئة، المنعقدة في الفترة من 23-24 أبريل 2018.
- 2- حسين بوثلجة، مبدأ الملوث الدافع والمسؤولية المدنية، أعمال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة-بومرداس، المنعقد يوم 28 جانفي 2020.
- 3- صافية زيد المال، معوقات التعويض عن الأضرار البيئية في إطار أحكام القانون المدني وقانون البيئة، أعمال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة-بومرداس، المنعقد يوم 28 جانفي 2020.
- 4- عجالي بخالد، واقع ومستقبل الإعفاء من المسؤولية المدنية عن تطور مخاطر المنتجات، مختارات من أشغال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة بومرداس، المنعقد يوم 28 جانفي 2020.
- 5- فطيمة نساخ، الضرر البيئي: صورة جديدة في المسؤولية التقصيرية، أعمال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة-بومرداس، المنعقد يوم 28 جانفي 2020.
- 6- مريم يغلي، خصوصية نظام مسؤولية المنتج عن أضرار منتجاته المعيبة في القانون الجزائري، مختارات من أشغال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة- بومرداس، المنعقد يوم 28 جانفي 2020.

7- نورة جبارة، نظرية المخاطر وتأثيرها على المسؤولية المدنية، أعمال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة - بومرداس، المنعقد يوم 28 جانفي 2020.

8- نورة حمداوي، الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة في ظل المسؤولية المدنية، أعمال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة - بومرداس، المنعقد يوم 28 جانفي 2020.

## V- النصوص القانونية

### أ- الدساتير

1- دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لـ 28 نوفمبر سنة 1996، منشور بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-438، مؤرخ في 07 ديسمبر سنة 1996، ج.ر.ج. عدد 76، مؤرخ في 08 ديسمبر سنة 1996، معدل في سنة 2002، صادر بموجب قانون رقم 02-03، مؤرخ في 10 أبريل سنة 2002، ج.ر.ج. عدد 25، مؤرخ في 14 أبريل سنة 2002، معدل في سنة 2008، صادر بموجب قانون رقم 08-19، مؤرخ في 15 نوفمبر سنة 2008، ج.ر.ج. عدد 63، مؤرخ في 16 نوفمبر سنة 2008، معدل في سنة 2016، صادر بموجب قانون رقم 16-01، مؤرخ في 06 مارس سنة 2016، ج.ر.ج. عدد 14، مؤرخ 7 مارس سنة 2016.

### ب- الاتفاقيات الدولية

1- اتفاقية تسيير الحركة البحرية الدولية، المعتمدة من قبل المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية في 9 أبريل سنة 1965 بلندن، المصادق عليها بموجب مرسوم رقم 83-531 مؤرخ في 19 سبتمبر سنة 1983، ج.ر.ج. عدد 39، مؤرخ في 20 سبتمبر سنة 1983.

- 2- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات، الموقع عليها من قبل المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية في 29 نوفمبر سنة 1969 ببروكسل، المصادق عليها بموجب أمر رقم 72-17 مؤرخ في 7 يونيو سنة 1972، ج.ر.ج.ج عدد 53، مؤرخ في 4 يوليو سنة 1972.
- 3- الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات، والمعدة ببروكسل في 18 ديسمبر سنة 1971، المصادق عليها بموجب أمر رقم 74-55، مؤرخ في 13 مايو سنة 1974، ج.ر.ج.ج عدد 45، مؤرخ في 4 يونيو سنة 1974.
- 4- الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المعتمدة من قبل المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية في أول نوفمبر سنة 1974 بلندن، وبرتوكولها المبرم في لندن في 17 فبراير سنة 1978، المصادق عليها بموجب مرسوم رقم 83-510 مؤرخ في 27 غشت سنة 1983، ج.ر.ج.ج عدد 36، مؤرخ في 30 غشت 1983.
- 5- الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، المعتمدة المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية المحررة بلندن يوم 7 يوليو سنة 1978، المنظم إليها بموجب مرسوم رقم 88-88، مؤرخ في 26 أبريل سنة 1988، ج.ر.ج.ج عدد 17، مؤرخ في 27 أبريل سنة 1988.
- 6- الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وبرتوكولها لسنة 1978، المعتمدة من قبل المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية، المنظم إليها بموجب مرسوم رقم 88-108، مؤرخ في 31 مايو سنة 1988، ج.ر.ج.ج عدد 22، مؤرخ في 1 يونيو سنة 1988.

7- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المعتمدة من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة في مونتيفويباي (جامايكا) يوم 10 ديسمبر سنة 1982، المصادق عليها بموجب مرسوم الرئاسي رقم 96-53، مؤرخ في 22 يناير سنة 1996م، ج.ر.ج.ج. عدد 6، مؤرخ في 24 يناير سنة 1996.

8- اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، المعتمدة من مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة في بازل يوم 22 مارس سنة 1989، المنظم إليها بالتحفظ بموجب مرسوم رئاسي رقم 98-158، مؤرخ في 16 مايو سنة 1998، ج.ر.ج.ج. عدد 32، مؤرخ في 19 مايو سنة 1998.

9- بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971، المعتمدة من قبل المنظمة البحرية الدولية، المصادق عليه بموجب مرسوم رئاسي رقم 98-124، مؤرخ في 18 أبريل سنة 1998، ج.ر.ج.ج. عدد 25، مؤرخ في 26 أبريل سنة 1998.

10- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حال وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، المعتمدة من قبل المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية في 29 نوفمبر سنة 1969 ببروكسل، وبروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر 1973، المنظم إليها بموجب مرسوم رئاسي رقم 11-246، مؤرخ في 10 يوليو سنة 2011، ج.ر.ج.ج. عدد 45، مؤرخ في 14 غشت سنة 2011.

#### ج- النصوص التشريعية

1- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج. عدد 78، مؤرخ في 30 سبتمبر سنة 1975. (معدّل ومتمّم)

2- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج. عدد 29، مؤرخ في 10 أبريل سنة 1977، معدّل ومتمّم بموجب القانون

رقم 98-05 مؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، ج.ر.ج.ج عدد 47، مؤرخ في 27 يونيو سنة 1998.

3- قانون رقم 83-03 مؤرخ في 5 فبراير سنة 1983، يتعلق بحماية البيئة، ج.ر.ج.ج عدد 6، مؤرخ في 8 فبراير سنة 1983. (ملغى)

4- قانون رقم 03-10 مؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ج.ج عدد 43، مؤرخ في 20 يوليو سنة 2003.

5- قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج عدد 21، مؤرخ في 23 أبريل سنة 2008، عدل وتمم بموجب قانون رقم 22-13، مؤرخ في 12 يوليو سنة 2020، ج.ر.ج.ج عدد رقم 48، مؤرخ في 17 يوليو سنة 2022.

#### د- النصوص التنظيمية

1- مرسوم رقم 83-580 مؤرخ في 22 أكتوبر سنة 1983، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر، ج.ر.ج.ج عدد 44 مؤرخ في 25 أكتوبر سنة 1983. (ملغى)

2- مرسوم التنفيذي رقم 90-79 مؤرخ في 27 فبراير سنة 1990، يتضمن نقل المواد الخطرة، ج.ر.ج.ج عدد 10، مؤرخ في 7 مارس سنة 1990. (ملغى)

3- مرسوم تنفيذي رقم 02-01 مؤرخ في 6 يناير سنة 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ج.ج عدد 01، مؤرخ في 6 يناير سنة 2002.

4- مرسوم تنفيذي رقم 03-452 مؤرخ في 1 ديسمبر سنة 2003، يحدد الشروط الخاصة والمتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج.ر.ج.ج عدد 75، مؤرخ في 7 ديسمبر سنة 2003.

- 5- مرسوم تنفيذي رقم 08-327 مؤرخ في 21 أكتوبر سنة 2008، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، ج.ر.ج.ج عدد 61، مؤرخ في 2 نوفمبر سنة 2008.
- 6- مرسوم تنفيذي رقم 09-100 مؤرخ في 10 مارس سنة 2009، يحدد كفاءات تعيين الوسيط القضائي، ج ر ج ج عدد 16، مؤرخ 15 مارس سنة 2009.
- 7- مرسوم تنفيذي رقم 19-157 مؤرخ في 10 أبريل سنة 2019، يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحراً وكذلك مكوثها وعبورها عبر الموانئ، ج.ر.ج.ج عدد 32، مؤرخ في 15 مايو سنة 2019.
- 8- مرسوم تنفيذي رقم 23-52 مؤرخ في 14 جانفي سنة 2023، يحدد شروط وكفاءات اختيار مساعدي المحكمة التجارية المتخصصة، ج.ر.ج.ج عدد 02، مؤرخ في 15 جانفي سنة 2023.
- 9- مرسوم التنفيذي رقم 23-53، مؤرخ في 14 جانفي سنة 2023، ج.ر.ج.ج عدد 02، مؤرخ في 15 جانفي سنة 2023.

#### د - القرارات

- 1- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 5 نوفمبر سنة 1989، يتعلق بإجراءات مراقبة عمليات شحن البضائع الخطرة وتفريغها، ج.ر.ج.ج عدد 5، مؤرخ في 31 يناير سنة 1990.

#### VI- النصوص القانونية الأجنبية

- 1- أمر مؤرخ في 15 ديسمبر سنة 1906، بشأن مجلة الالتزامات والعقود، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية، ملحق عدد 100، بتاريخ 1 ديسمبر سنة 1906.
- 2- قانون الموجبات والعقود اللبناني، صادر في 09 مارس سنة 1932، ج.ر.ج.ج عدد 2642، صادر في 11 أبريل سنة 1932.

- 3- قانون رقم 131 لسنة 1948، بإصدار القانون المدني، صادر في 16 يوليو سنة 1948، الوقائع المصرية عدد 108 مكرر أ، صادر في 29 يوليو سنة 1948.
- 4- قانون رقم 40 لسنة 1951، بإصدار القانون المدني، صادر في 08 سبتمبر سنة 1951، الوقائع العراقية عدد 3015، صادر في 08 سبتمبر سنة 1951.
- 5- قانون عدد 13 لسنة 1962، مؤرخ في 24 أبريل سنة 1962، يتعلق بإدراج مجلة التجارة البحرية، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 22، صادر في 27 أبريل و4 مايو سنة 1962.
- 6- مرسوم بالقانون رقم 29 لسنة 1966، صادر في 22 نوفمبر سنة 1966، يتعلق بتنظيم موانئ قطر البحرية، الجريدة الرسمية لدولة قطر عدد 7، صادر في 1 يناير سنة 1966، المعدل بالقانون رقم 17 لسنة 2015 صادر في 19 أغسطس 2015، ج.ر عدد 16، صادر في 30 سبتمبر سنة 2015.
- 7- قانون رقم 13 لسنة 1968، بإصدار قانون المرفعات المدنية والتجارية، صادر في 7 مايو سنة 1968، الجريدة الرسمية للجمهورية المصرية عدد رقم 19، صادرة في 9 مايو سنة 1968.
- 8- قانون عدد 15 لسنة 1976، مؤرخ في 21 جانفي سنة 1976، يتعلق بالترخيص في انخراط البلاد التونسية في الاتفاقية الدولية لسنة 1973 المتعلقة بالوقاية من التلوث الصادر عن البواخر، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 5، صادر 20-23 جانفي سنة 1976.
- 9- قانون رقم 43 لسنة 1976، صادر في أول غشت سنة 1976، بإصدار القانون المدني، الجريدة الرسمية للمملكة الأردنية عدد 2645، صادرة في 1 آب سنة 1976.

- 10- قانون عدد 22 لسنة 1980 مؤرخ في 23 ماي سنة 1980 يتعلق بالمصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 لصيانة الأرواح البشرية بالبحر، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 32، صادر في 27 ماي سنة 1980.
- 11- مرسوم بالقانون رقم 28 لسنة 1980 بإصدار قانون التجارة البحرية، صادر في 18 مايو سنة 1980، الجريدة الرسمية لدولة الكويت عدد 1305، صادر في 15 يونيو سنة 1980.
- 12- قانون عدد 33 لسنة 1980، مؤرخ في 28 ماي سنة 1980، يتعلق بالترخيص في انخراط البلاد التونسية في الاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1978 المتعلقة بنقل البحري للبضائع، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 32، مؤرخ في 27-30 ماي لسنة 1980.
- 13- مرسوم بالقانون رقم 67 لسنة 1980، بإصدار القانون المدني، صادر في أول أكتوبر 1980، الجريدة الرسمية لدولة الكويت عدد 1335، صادر بتاريخ 5 يناير سنة 1981.
- 14- قانون رقم 15 لسنة 1980 بإصدار القانون البحري، صادر في 29 أكتوبر سنة 1980، الجريدة الرسمية لدولة قطر عدد 12، صادر في 01 يناير سنة 1980.
- 15- قانون رقم 80 لسنة 1983، مؤرخ في 28 يوليو سنة 1983، المتضمن قانون النقل، الوقائع العراقية عدد 2953، صادر في أغسطس سنة 1983.
- 16- قانون رقم 8 لسنة 1990، صدر في 21 ابريل سنة 1990، بإصدار قانون التجارة البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية المصرية عدد 18، في 3 مايو سنة 1990.
- 17- قانون رقم 27 لسنة 1994، صادر في 18 أبريل سنة 1994، المتعلق بإصدار قانون في شأن التحكيم في المواد المدنية والتجارية، الجريدة الرسمية للجمهورية المصرية عدد 16 (تابع)، صادر في 21 أبريل سنة 1994.

- 18- قانون رقم 4 لسنة 1994، صادر في 27 يناير سنة 1994، بإصدار قانون في شأن البيئة، الجريدة الرسمية للجمهورية المصرية عدد 5، صادر في 3 فبراير سنة 1994، المعدل والمتم بالقانون رقم 09 لسنة 2009، مؤرخ في 25 فبراير سنة 2009، ج.ر عدد 9 مكرر، صادر في 1 مارس سنة 2009.
- 19- قانون عدد 25 لسنة 1999، يتعلق بإصدار مجلة الموانئ البحرية التجارية، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 24، صادر في 23 مارس 1999، المنقح بالقانون رقم 48 لسنة 2009، مؤرخ في 8 جويلية سنة 2009، الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 56، صادر في 14 جويلية سنة 2009.
- 20- قانون رقم 7 لسنة 1999، صادر في 28 ديسمبر سنة 1999، بشأن البيئة، الوقائع الفلسطينية عدد 32، صادر في 29 فبراير سنة 2000.
- 21- مرسوم بقانون رقم 30 لسنة 2002، مؤرخ في 29 سبتمبر سنة 2002، بإصدار قانون البيئة، الجريدة الرسمية لدولة قطر عدد 11، صادر 1 ديسمبر سنة 2002.
- 22- الظهير الشريف المغربي رقم 1-02-216، صادر في 12 مايو سنة 2003، بنشر الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً الموقعة بلندن في 3 مايو سنة 1996 والملحقين الأول والثاني المتعلقين بها، ج.ر عدد 5156، صادر في 30 أكتوبر سنة 2003.
- 23- قانون رقم 22 لسنة 2004، بإصدار القانون المدني، صادر 30 يونيو سنة 2004، الجريدة الرسمية لدولة قطر عدد 11، صادر 08 يونيو سنة 2004.
- 24- قانون رقم 24 لسنة 2005، الصادر في 22 فبراير سنة 2005، الذي يتعلق بنظام إدارة المواد الضارة والخطرة وتداولها، الجريدة الرسمية للمملكة الأردنية عدد 4702، صادر في 31 مارس سنة 2005.

- 25- قانون رقم 46 لسنة 2006، مؤرخ في 19 نوفمبر سنة 2006، بشأن القانون التجاري البحري السوري؛ منشور على الموقع الالكتروني:  
<http://sia.gov.sy/cdmap/data/laws/trans46-2006.pdf>
- 26- قانون رقم 27 لسنة 2009، صادر 13 ديسمبر سنة 2009، بشأن حماية وتحسين البيئة، الوقائع العراقية عدد 4142، صادر في 25 جوان سنة 2010.
- 27- قانون رقم 12 لعام 2012، صادر في 29 مارس سنة 2012، قانون وزارة الدولة لشؤون البيئة السوري؛ منشور في الموقع الالكتروني:  
<http://www.parliament.gov.sy/arabic/index.php?node=201&nid=4323&ref=tree&#:~:tex>
- 28- قانون رقم 4 لسنة 2012، بإصدار القانون المدني، صادر في 26 يوليو سنة 2012، الوقائع الفلسطينية عدد ممتاز، صادرة في أغسطس 2012.
- 29- أمر رقم 4710 لسنة 2014، مؤرخ في 31 ديسمبر عام 2014، يتعلق بضبط قواعد السلامة لعمليات شحن البضائع الخطرة وتفريغها وخزنها بالموانئ البحرية التجارية، الرائد الرسمي لجمهورية التونسية عدد 6، صادر في 20 يناير عام 2015.

#### VII- قرارات المحكمة العليا

- 1- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 19/05/1991، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 77660، المجلة القضائية، العدد 03، الجزائر، 1993.
- 2- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 02/06/1991، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 73657، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر.
- 3- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 24/06/1996، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 153254، المجلة القضائية، العدد 02، الجزائر 1997.

## VIII - الوثائق

1- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المعتمدة من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة، الموقعة بهامبورغ، في 31 مارس سنة 1978؛ منشورة في الموقع الإلكتروني:

[https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules.pdf](https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules.pdf)

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

<https://tradeportal.customs.gov.io/media/Rotterdam-Rules-A.pdf>

## أ- التقارير

1- الأكتاد، استعراض النقل البحري 2019، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأمم المتحدة، جنيف، 2019.

2- الحركة القانونية العالمية (LAW) LEGAL ACTION WORLDWIDE، تقرير لفائدة ضحايا انفجار بيروت في 4 أغسطس سنة 2020 (ضحايا مجزة أغسطس في بيروت)، 13 نوفمبر سنة 2020؛ منشور في الموقع الإلكتروني:

<https://www.legalactionworldwide.org/wp-content/uploads/Report-on-Behalf-of-Victims-of-the-Beirut-Explosion-of-4-August-2020-Arabic-2.pdf>;  
consulté le 20/11/2022.

3- لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، مج 1، لائحة تنظيمية نموذجية، ط17، الأمم المتحدة نيويورك - جنيف، 2011.

4- ريتا الجمال، تقرير حكومي عن انفجار مرفأ بيروت، تقارير عربية، العربي الجديد، بيروت، 30 أغسطس سنة 2020؛ منشور في الموقع الالكتروني:  
<https://www.alaraby.co.uk/> ; consulté le 20/11/2022.

### ج- المنشورات

1- الجزيرة، مخاوف من كارثة بيئية...غرق سفينة نقل 750 طنا من الوقود قبالة السواحل التونسية، تقارير وتحليلات سياسية، 2022/4/16؛ منشور في الموقع الالكتروني:

<https://www.aljazeera.net/politics/2022/>; Consulté le 03/07/2022.

2- محمد ياسين، عدم جودة حاويات المواد الخطرة سبب حريق باخرة جبل علي، صحيفة الخليج، 18 أغسطس 2022، على الساعة 00:33 صباحاً، منشور في الموقع الالكتروني: <https://www.alkhaleej.ae> تم الإطلاع عليه بتاريخ، 2022/08/29.

3- مصطفى رعد، انفجار بيروت رحلة الغاز السامة وآثارها الضارة على البيئة، للعلم Scientific American في 11 أغسطس سنة 2020؛ منشور في الموقع الالكتروني:

<https://www.scientificamerican.com/arabic/articles/news/beirut-explosion-the-journey-of-toxic-gases-and-their-harmful-effects-on-environment/>; consulté le 20/11/2022.

### د- دراسات

1- بهاء بدر الدين محمود، الطرق الكيميائية والطبيعية والبيولوجية لمكافحة التسرب النفطي في البيئة البحرية، مجموعة تكنولاب البهاء جروب، قسم معالجة وتنقية وتحاليل المياه، المكتب الاستشاري العلمي، 2013؛ بحث منشور على:

<https://technolabelbahaagp.yoo7.com/t1375-topic>; consulté le 23/09/2020.

ثانيا: باللغة الأجنبية

## 1 – Ouvrages

- 1- ALBERS Jan, Responsibility and liability in the context of transboundary movements of hazardous wastes by sea, existing rules and the 1999 liability protocol to the Basel Convention, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2015.
- 2- AMBROSE Clare, MAXWELL Karen, COLLETT Michael, London maritime arbitration, fourth edition, Informa Law from Routledge, London, 2018.
- 3- ARGÜELLO Gabriela, Marine pollution, shipping waste and international law, Routledge, London and New york, 2020.
- 4- BAATZ Yvonne, DEBATTISTA Charles, LORENZON Filippo, SERDY Andrew, STANILAND Hilton, TSIMPLIS Michael, The Rotterdam rules : a practical annotation, Informa, London, 2009.
- 5- BAATZ Yvonne, DEBATTISTA Charles, LORENZON Filippo, SERDY Andrew, STANILAND Hilton, TSIMPLIS Michael, The Rotterdam rules : a practical annotation, Informa, London, 2009.
- 6- BAATZ Yvonne, Maritime law, fifth édition, Informa Law from Routledge, London, 2021.
- 7- BACACHE- GIBEILI Mireille, Traité de droit civil, les obligations, la responsabilité civile extracontractuelle, 4<sup>e</sup> édition, tome 5, édition Economica, Paris, 2021.
- 8- BASEDOW Jürgen, MAGNUS Ulrich, WOLFRUM Rüdiger, The Hamburg lectures on maritime affairs 2011-2013, with the cooperation of anatol dutta, springer-verlag berlin heidelberg, 2015.
- 9- BENABENT Alain, Droit des obligations, 18<sup>e</sup> édition, LGDJ-Lextenso édition, Les Moulineaux Cedex, 2019.
- 10- BÖCKSTIEGEL Karl-Heinz, KRÖLL Stefan Michael, NACIMIENTO Patricia, Arbitration in Germany, the model law in Practice, Wolters Kluwer Law International, The Netherlands, 2007.
- 11- BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Droit Maritime, 3<sup>e</sup> édition, LGDJ, Lextenso édition Issy-Les-Moulineaux cedex, 2016.
- 12- BRANKA Ruddy, MARLAIR Guy, NEDELEC Brigitte, Risk analysis of fireworks transport in cargo container ships, International Symposium on Fireworks, Porto, Portugal, 2010.

- 13- CARBONNIER Jean, Droit civil, les obligations, Presses Universitaires de France, Paris, 1956.
- 14- CARBONNIER Jean, droit civil, les biens, les obligations, volume II, 1<sup>re</sup> édition, PUF quadrige manuels, Paris, 2004.
- 15- CASSOTTA Sandra, Environmental damage and liability problems in a multilevel context, the case of the environmental liability directive, Kluwer Law International, New York, 2012.
- 16- CHAUMETTE Patrick, Droit maritimes, Quatrième édition, Dalloz, Paris Cedex 14, 2021.
- 17- CLEOPATRA ELMIRA Henry, The Carriage of Dangerous Goods by Sea—The role of the International Maritime Organization in International Legislation, Frances Printer, London, 1985.
- 18- DELEBECQUE Philippe, PANSIER Frédéric-Jérôme, Droit des obligations, éditions Litec, Paris, 2001.
- 19- DELEBEQUE Philippe, Droit maritime, 14<sup>e</sup> édition, Dalloz, Paris Cedex 14, 2020.
- 20- FERNÁNDEZ Jonatan Echebarria, Jurisdiction and Arbitration agreements in contracts for the carriage of goods by sea Limitations on Party autonomy, 1st Edition, Informa Law from Routledge, Abingdon, Oxon- New York, 2021.
- 21- FOURNIER Stéphanie, La responsabilité civile délictuelle, 4<sup>e</sup> édition, presses universitaire de Grenoble, Grenoble, 2015.
- 22- GAHLEN Sarah Fiona, Civil liability for accidents at sea, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2015.
- 23- GEORGES Assonitis, Réglementation internationale des transport maritimes dans le cadre de la CNUCED ; in : <https://books.openedition.org/iheid/2153#ftn25>.
- 24- GIRVIN Stephen, Carriage of goods by sea, second edition, Oxford University Press, New York, 2011.
- 25- HESS-FALLON Brigitte, SIMON Anne-Marie, MARTHE vanbreersch, droit civil, 12<sup>e</sup> édition, Ellipses édition, Paris, 2017.
- 26- JOURDAIN Patrice, Les principes de la responsabilité civile, 9<sup>e</sup> édition, Dalloz édition, Paris, 2014.
- 27- KACI Arun, The law of carriage of goods by sea, Spriger, Singapore, 2021.

- 28- LAMBERT-FAIVRE Yvonne, Droit des assurances, Dalloz, LGDJ, éditions, Paris, 1982.
- 29- LE TOURNEAU Philippe, La responsabilité civile, 1<sup>er</sup> édition, Presses Universitaires de France, Paris, 2003,
- 30- MELTEM Deniz Güner-Özbek, The carriage of dangerous goods by sea, Hamburg Studies on Maritime affairs, vol 12, Springer editions, 2009.
- 31- MICHAEL Prieur, Droit de l'environnement, 7<sup>eme</sup> édition, Dalloz, Paris, 2016.
- 32- MORRISON Anthony P, Places of refuge for ships in distress : problems and methods of resolution, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Boston, 2012.
- 33- PATRICE Jourdain, Les principes de la responsabilité civil, 8<sup>e</sup> édition, Dalloz éditions, Paris, 2010.
- 34- PERTROW Richard, In the wake of torrey canyon, David Mc Kay Company, New York, 1968.
- 35- PIETTE Gaël, Droit maritime, edition A.Pedone, Paris, 2017.
- 36- PICARD.M et BESSON.A, Les assurances terrestres en droit français, tome 1, 4<sup>eme</sup> édition, LGDJ, Paris, 1975.
- 37- RIPERT Georges, La règle morale dans les obligations civiles, quatrième édition, Librairie Général de Droit et de Jurisprudence, 1949.
- 38- RODIÈRE René, PONTAVICE Emmanuel Du, Droit maritime, Dalloz, Paris, 1986.
- 39- ROGERS Anthony, CHUAH Jason and DOCKRAY Martin, Cases and Materials on the carriage of goods by sea, Fifth edition, Routedge, London and New York, 2020.
- 40- R.R Churill, A.V Lowe, The law of sea, third édition, Juris publishing, Manchester University press, Manchestes, 1999.
- 41- SAVATIER René, Traité de la responsabilité civile en droit français, tome 1, deuxième édition, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence LGDJ, Paris, 1951.
- 42- STURLEY Michael F, FUJITA Tomotaka, VAN DER ZIEL Gertjan, The Rotterdam rules, the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Second edition, Thomson reuters, London, 2020.
- 43- SÜNDERMANN Jürgen, Survey : sources, paths and effects of marine pollution, Part of the book series Hamburg Studies on Maritime Affairs, Springer, Berlin Heidelberg New york, 2007.

- 44- TERRÉ François, SIMLER Philippe, LEQUETTE Yves, CHÉNEDÉ François, Droit civil, les obligations, Dalloz, 12<sup>e</sup> édition, Paris, 2019.
- 45- TODD Paul, Principles of the carriage of goods by sea, Routledge, London and New York, 2016.
- 46- VICTOR H Chacon, The due diligence in maritime transportation in the Technological Era, Dissertation Zur Erlangung des Doktorgrades an der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Hamburg, 2016.
- 47- VINCENT Reberyrol, L'affirmation d'un droit à l'environnement et la réparation des dommages environnementaux, Tome 42, Lextenso édition, Paris, 2010.
- 48- VINEY Geneviève, Traité de droit civil, les obligations, la responsabilité: conditions, Librairie Général de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1982.
- 49- VINEY Geneviève, JOURDAIN Patrice, Traité de droit civil, la condition de la responsabilité, 4<sup>e</sup> édition, LGDJ-Lextenso édition, Paris, 2013.
- 50- WEILL Alex, Terre François, Droit civil, les obligations, quatrième édition, Précis Dalloz, Paris, 1986.
- 51- WERRO Franz, La responsabilité, 3<sup>e</sup> édition, Stämpfli editions SA Berne, 2017.
- 52- WIEDENBACH Lina, The carrier's liability for deck cargo, a comparative study on English and Nordic law with general remarks for future legislation, Hamburg Studies on Maritime Affairs, vol 33, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2015.
- 53- ZHU Ling, Compulsory insurance and compensation for bunker oil pollution damage, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2007.

## II- Thèses et Mémoires

### 1- Thèses

- 1- ADIL Hind, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandise sous connaissement : un échec ?, thèse en vue d'obtenir le grade de docteur en droit des affaires, Faculté de Droit, Université de Montréal, 2009.
- 2- ARBEN Mullai, Maritime transport and risks of packaged dangerous goods, a thesis for the degree of doctor of Department of Marketing and

International Business, Turku School of Economics at the University of Turku, Finland, 2006.

3- ASSONGBA Cossi Hervé, Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs, thèse en vue d'obtenir le grade de docteur en droit, Ecole Doctorale, Faculté des Sciences Juridiques et Politiques et Sociales, Université Lille 2, France, 2014.

4- BELLA Françoise, Les choses dangereuses dans les contrats privés, thèse de doctorat en droit, Université de Versailles-Saint Quentin en Yvelines, 2015.

5- BOUKHARI Rym, Le contrat de transport maritime de marchandise sous connaissement contentieux France-Algérie, thèse en vue d'obtenir le grade de doctorat en droit des affaires, l'Université Panthéon-Sorbonne, Paris 1, 2017.

6- CHANG Lu, A comparative study of liability arising from the carriage of dangerous goods between Chinese and English law, a thesis for the degree of doctor of philosophy in law, University of Exeter, Angleterre, 2009.

7- DI MEO Paola Anne-Marie, Le dommage a l'environnement : esquisse d'une responsabilité, le droit Italien pour modele, these cotutelle pour le doctorat en droit, Universita Degli Studi di Bologna, Italie, 2004.

8- DJAKPO Aldrice Aubert, La réparation des dommages environnementaux (Cas de la Belgique francophone et du Bénin), thèse présentée en vue de l'obtention du grade de docteur des sciences juridiques, Faculté de Droit et de Sciences Juridiques(FADESP), Université d'Abomey-Calavi, Bénin - Département de Droit, Ecole liégeoise de Criminologie J. Constant, Faculté de Droit et de Sciences Politique, Liège Université Belgique, Convention spécifique de cotutelle de thèse Académie Universitaire Wallonie-Europe, 2017.

9- EL MEHDI Najib Mohamed, L'intervention du juge dans la procédure arbitrale, thèse présentée pour obtenir le grade de docteur en droit privé, École Doctoral de Droit, Université de Bordeaux, 2016.

10- JEAN-FRANÇOIS Flore, Responsabilité civile et dommage à l'environnement, pour l'obtention du doctorat en droit Spécialité Droit Privé et Sciences Criminelles, École Doctorale, Centre de Recherches en Économie et en Droit sur le Développement Insulaire, Université des Antilles, 2018.

- 11- MARKO A. pavliha, Implied Terms of Voyage Charters, a thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfilment of the requirements for the degree of doctor of civil law, Institute of Comparative Law, Faculty of Law, McGill University, Montreal, 1991.
- 12- MEHDI Najib, Gestion des risques liés au transport des matières dangereuses, thèse en vue d'obtenir le grade de docteur, Spécialité Informatique, Option Intelligence artificielle, l'Université du Havre, France, 2014.
- 13- MHAOUN Jalal, L'opposabilité aux tiers de la convention d'arbitrage, thèse présentée pour obtenir le grade de docteur en droit, Spécialité Droit Privé et Sciences Criminelles, École Doctorale de Droit, Université de Bordeaux, 2016.
- 14- PAPADATOU Marina, La convention d'arbitrage dans le contrat de transport maritime de marchandises : étude comparée des droits français, hellénique et anglais, thèse de doctorat en droit, École Doctorale de Droit International, Droit Européen, Relations Internationales et Droit Comparé, Université Panthéon- Assas.
- 15- PANTELODIMON Eirini, La lutte contre la pollution marine en France, thèse pour obtenir le grade de docteur, École Doctorale de Droit Public et de Droit Fiscal, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013.
- 16- YACHBA Khadidja, Vers une contribution dans le transport maritime de marchandises : optimisation de placement des conteneurs dans un port maritime, thèse en vue d'obtenir le grade de docteur, spécialité informatique, Laboratoire d'Informatique (LIO), Université Ahmed Ben Bella d'Oran, 2017.

## 2- Mémoires

- 1- AGBOATI Ayawa Enyonam, Rôle de la convention SOLAS Dans le transport des marchandises dangereuses : cas de port Autonome de Dakar, mémoire de master 2 en management portuaire et maritime, Institut Supérieur des Transport, Sénégal, 2011/2012.
- 2- AL FARTOOSI Farhan Mouhasien, The impact of maritime oil pollution in the marine environment: case study of maritime oil pollution in the navigational channel of Shatt Al-Arab, a dissertation fulfilment of the requirements for the award of the degree of master of science in maritime affairs, World Maritime University, Malmö, Sweden, 2013.

3- INNOCENT Fetze Kamdem, La responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international, mémoire présenté pour l'obtention du grade de maître en droit, la Faculté des Études Supérieures de l'Université Laval, Québec, 1999.

4- TARMO Ots, Transport and handling of dangerous cargoes in port areas: weaknesses of existing international and Estonian regulations, a dissertation submitted to the world maritime University in partial fulfilment of the requirements for the award of the degree of master of science in maritime administration and environment protection, World Maritime University Malmö, Sweden, 2000.

5- THIRUPATHY Karnan, The transfer of rights and liabilities in relation to carriage of goods by sea, master thesis, Hovedoppgave, University of Oslo, 2006.

### III – Articles

1- A. Holliss, « Transportation of dangerous goods », Standard Operating Procedure, the Advanced Analysis Centre, University of Guelph, Canada, 2019, (pp. 1-16).

2- A Thomas, JR Clingan, « The law of the sea: What lies ahead? », Marine Policy, Elsevier, Vol 13, issue 4, the Law of the Sea Institute, University of Hawaii, Honolulu, 1988, (pp. 355-357).

3- ARRADON François, « Vue sur mer », Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime, N° 1, printemps, 2003, Paris, (pp. 1-8).

4- ARTHUR K.Kuhn, «The international convention for Safety of Life at Sea », The American Journal of International Law, Vol 24, N°1, Cambridge University Press, (pp. 133-135).

5- ATMANE Tarik, « La navigation maritime et la protection de l'environnement marin dans le détroit de Gibraltar », Partie d'un livre: Protection de l'environnement face à l'insécurité maritime, édité par SEFRAIOUI Sarra, REIFELED Helmut, Konrad-Adenauer-Stiftung, Maroc, 2017, (pp. 155-166).

6- BARRIOS Francisco Ternera, ESPINOSA Fabricio Mantilla, « La responsa- bilité objective du fait des activités dangereuses », vol 6(2), Socio-Juríd, Bogotá, Colombia, 2004, (pp. 386-405).

7- BOUGATAYA Ibtissam, DE BRUYNE Cyrielle et M'BAKI HELU Princia, « MARPOL et ses annexes: quelle efficacité ? », Séminaire de

Droit de l'exploitation des Océans, Centre de Droit Maritime et Océanique, Vol 13, Université de Nantes, 2007, (pp.1-24).

8- CHARLES-LE BIHAN Danielle, « La conditionnalité environnementale, Partie d'un livre Mer et responsabilité », Sous la direction de : Cudennec Annie et DE CET BERTIN Cécile, édition A. Pedone, Paris, 2009, (pp.67-85).

9- CHISUSE Iman, GANAIE Qaiser Ahmad, GAURAV Saini, « The Exxon Valdez oil spill », International Journal of Technical Innovation in Modern Engineering & Science (IJTIMES), Vol 5, Special Issue 04, School of Engineering & Technology, Sharda University, 2019, (pp. 220-223).

10- DELEBECQUE Philippe, « La loi sur l'économie bleue Un îlot plein d'avenir - sur le statut des drones maritimes - au sein d'une mer de mesures disparates », Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime, N° 41 Chambre Arbitrale Maritime, 2016, Paris, (pp. 1-10).

11- DEMPSEY Paul Stephen, « Compliance and enforcement in international law—oil pollution of the marine environment by ocean vessels », Northwestern Journal of International Law and Business, Vol 6, issue 2, School of Law, University Northwestern, Chicago, 1984, (pp. 459-561).

12- DENENBERG Herbert, « In the wake of Torrey canyon », the Journal of Risk and Insurance, Vol 37, issue 3, Black Well Publishing, 1970, (pp. 489-491).

13- DJADJEV Ilian, « The evolving Law and regulation of the Carriage of Dangerous Goods by Sea – the IMDG code and the IMSBC code », University of Groningen, Students, 2015, (pp. 1-8).

14- ....., « The Evolving Law and Regulation of the Carriage of Dangerous Goods by Sea – the IMDG Code and the IMSBC Code » (pp. 8-16), in :

[file:///C:/Users/DELL/Downloads/Dangerous\\_goods\\_IMDG\\_IMSBC.pdf](file:///C:/Users/DELL/Downloads/Dangerous_goods_IMDG_IMSBC.pdf)

15- EDGAR Gold, « Legal aspects of the transportation of dangerous goods at sea », Marine Policy, Elsevier, Vol 10, Issue 3, 1986, (pp. 185-191).

16- ....., « Dangerous, hazardous and noxious cargoes, a new role for maritime arbitration? », Marine Policy, Vol. 14, issue 5, 1990, (pp. 378-384).

16- F. M. Hannah, « Adoption of the Hamburg Rules in Australia and New Zealand », part 1, Mlaanz Journal, vol 9, 1992, ( pp.33-62).

- 17- FABRIZIO Marrella, « Unity and diversity in international arbitration: the case of maritime arbitration », American University International Law Review, Vol 20, Issue 5, 2005, (pp. 1055-1100).
- 18- FORCE Robert, « Shipment of dangerous cargo by sea », Singapore Academy of Law Journal, N°18, Publications Committee Singapore Academy of Law, Singapore, 2006, (pp 541-596).
- 19- GALIERIKOVÀ Andrea , ANDREJ Dàvid, MATERNA Matúš , MAKO Peter , « Study of maritime accidents with hazardous substances involved: comparison of HNS and oil behaviours in marine environment », Transportation Research Procedia, Elsevier, Vol 55, 2021, (pp. 1050-1064).
- 20- GEEN Anna and TIMOTHY Cooper, «Community and Exclusion the Torrey Canyon Disaster of 1967, Journal of Social History», Vol 48, issue 4, Oxford University press, USA, 2015, (pp. 892- 909).
- 21- HUIMIN Tian, MRANE Idris Khan, YEN-CHIANG Chang, « Maritime traffic law of the People's Republic of China and its implications in international law », Marine Policy, Elsevier, Vol 151, 2023, (pp.1-6).
- 22- INNOCENT Fetze Kamdem, « La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique », le Cahiers de Droit, Vol 41, N°4, Faculté de Droit de Université Laval, Québec, 2000, (pp. 685-743).
- 23- JIAN Guo, CHENG Luo, « Risk assessment of hazardous materials transportation: a review of research progress in the last thirty years », Journal of Traffic and Transportation Engineering, Science Direct, Chang'an University, Vol 9, Issue 4, 2022, (pp. 571-590).
- 24- KAREN purnell, « are HNS spills more dangerous than oil spills ? », a white paper for the interspill confarence & the 4<sup>th</sup> IMO R&D forum, Marseille, may 2009, (pp .1-30), in :  
<https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/02/are-hns-spills-more-dangerous.pdf>, consulted on October 10, 2021.
- 25- KENGUEP Ebénézer, « Les clauses dérogatoires de compétence maritime : les ambiguïtés d'un antagonisme séculaire nord-sud », Revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol 21/2, 2015, (pp. 1-9).
- 26- KHODJET EL KHIL Lilia, « La valeur juridique du code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) évolution et

- perspectives du point de vue de son application », Revue Juridique de l'Environnement, n°1, Persée, Lyon, 2002, (pp. 25-41).
- 27- LEFEBVRE Guy, « Le projet préliminaire de la CNUDCI et la responsabilité du transporteur de marchandises par mer : périple difficile ou échouement? », Revue Juridique Thémis RJT, vol 37/3, Les Pages du CDACI, Centre de Droit des Affaires et du Commerce International, la Faculté de Droit, Université de Montréal, 2003, (pp. 431-472).
- 28- MD SAIFUL Karim, « Implémentation of the Marpol Convention in devloping countries », Nordic Journal of International Law , Vol 79, issue 2, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2010, (pp. 303-337).
- 29- MELTEM Deniz Güner-Özbek, « Transport of hazardous and noxious goods by sea-the IMDG code », Part of the book series: Hamburg Studies on Maritime Affairs, Vol 10, Springer-Verlag Heidelberg, 2007, (pp.95-109).
- 30- MENSAH Thomas A, « Prevention of marine pollution: the contribution of IMO », Part of the book series: Hamburg Studies on Maritime Affairs, Vol 10, Springer-Verlag Heidelberg, 2007, (pp.41-61).
- 31- ÖGÜNÇ Esra, « The carriage of dangerous goods by sea Under the Hague rules, the Hague-Visby rules, the Hamburg rules and the Rotterdam rules », Yühfd, Vol XIX, N°2, 2022, (pp.821-866).
- 32- PETYA Vaskova Histova, « Transport of dangerous goods as part of a functional modern society », CBU International Conference on Innovatins in Science and Education, Prague, 2017, (pp. 184-186).
- 33- Planiol, Etude sur responsabilité civil, Revue Critique Legis et Juris, 1905.
- 34- ROBERT Ballantyne Peng, « A shippers' guide to the requirements of the IMO/ILO/UNECE Packing of Cargo Transport Units Code of Practice (the CTU Code) », N° 1, the Global Shippers' Forum, United Kingdom, 2014, (pp. 1-24).
- 35- ROBERT Jones, BRANDON Wills, KANG Christopher, « Chlorine gas: an evolving hazardous material threat and unconventional weapon », Western Journal of Emergency Medicine, University of California, Irvine, Vol 11, N° 2, 2010.
- 36- ROGER H Charlier, « Hazardous goods and their environmental impact », Intern. J. Environ Studies, Vol 58, OPA Overseas Publishers Association, 2001, (pp. 271-285).

- 37- SWEENEY Joseph, « Enviromental protection by coastal states : the paradigm from marine transport of petroleum », Georgia Journal of International and Comparative Law, Vol 4, N° 2, 1974, (pp. 279-306).
- 38- ....., « The uncitral draft convention on carriage of goods by sea », part I, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol 7, N°1, octobre 1975, (pp. 69-126).
- 39- ....., « The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea », Part V, Journal of Maritime Law and Commerce, vol 8, N°2, 1977, (pp. 167-194).
- 40- ....., « Protection of environment in the United States, Fordham Environmental Law Report », Vol 1, N° 1, Spring, 1989, (pp 1-45).
- 41- TETLEY Andrew, « Pollutions maritimes des zones cotieres : comparaison entre les infractions penales en matière internationale », Revue en Sciences de l'Environnement, Hors-Série 8, Vertigo, 2010, (pp.1-10).
- 42- TERKI Nour-Dine, « Les clauses de force majeure et de hardhip dans le contrat international de longue durée », Revue Algérienne des Sciences Juridiques et Politiques, Vol 47, N° 2, Université Benyoucef Benkhedda d'Alger, 2010, (pp. 5-24).

#### IV- Textes Juridiques Nationaux

##### a- Convention International

- 1- Conventions International pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, signée à Londres, ratifié par décret N° 63-345 du 11 septembre 1963 portant adhésion de la République Algérienne Démocratique et Populaire à différentes conventions international pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, J.O.R.A N° 66, du 14 septembre 1963.
- 2- Convention pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924, ratifié par décret N°64-71 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République Algérienne Démocratique et Populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, J.O.R.A N°28, vendredi 3 avril 1964.
- 3- Convention Douanière Relative aux Conteneurs, fait a Genève le 2 décembre, ratifié par décret n° 78-01 du 21 janvier 1987 portant adhésion de la République Algérienne Démocratique et Populaire à la convention

douanière relative aux conteneurs, fait à Genève le 2 décembre 1972, J.O.R.A N° 4, du 24 janvier 1978.

#### **b- Texte législatif**

1-Ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, J.O.R.A n°29 du 10 avril 1977.

#### **V- Textes Juridiques étrangers**

##### **A- Conventions internationales**

1- International Convention for the Safety of Life at Sea, done at London, 20<sup>th</sup> january, 1914; in :

<https://archive.org/details/textofconvention00inte/page/n93/mode/2up?ref=ol&view=theater>.

2- International Convention for the Safety of Life at Sea, signed at London, may 31, 1929; in :

<https://www.imo.org/KnowledgeCentre/ConferenceMeeting/SOLAS.aspx>.

3- International Convention for the Safety of Life at Sea, done at London, 10<sup>th</sup> june, 1948, in :

<file:///C:/Users/asus/Downloads/A6.CMD.8720%20International%20Convention%20for%20the%20Safety%20of%20Life%20at%20Sea%201948.pdf>

4- International Convention for the Safety of Life at Sea, done at London, 17<sup>th</sup> june, 1960 ; in :

<https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/SOLAS.aspx>.

5- Convention de 1971 Relative à la Responsabilité Civile dans le Domaine du Transport Maritime de Matières Nucléaires.

6- International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, concluded at London on 1 november 1974, came into force on 25 may 1980 ; in :

<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201184/volume-1184-i-18961-english.pdf>.

7- International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2004 consolidated edition, in :

[http://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS\\_consolidated\\_edition2004.pdf](http://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS_consolidated_edition2004.pdf)

8- International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, 2020 consolidated edition; in :

<https://www.samgongustofa.is/media/english/SOLAS-2020-Consolidated-Edition.pdf>

9- Convention sur la Responsabilité Civile des Dommages Résultant d'Activités Dangereuses pour l'Environnement, Conseil de l'Europe, Lugano, 1993 ; in : <https://rm.coe.int/168007c084>.

10- International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, in :

[https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/04/1996-HNS-Convention\\_e.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/04/1996-HNS-Convention_e.pdf).

### **B- Textes Juridiques**

1- 1854 c.120 Merchant Shipping Repeal Act 1854, 10th august 1854, in : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/17-18/120/contents>

2- 1894 c.60, Merchant Shipping Act, 25th august 1894, in : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/57-58/60/body/1991-02-01/data.pdf>.

3- Décrit du 27 février 1941 commission du transport des matières dangereuses, J.O.R.F du 21 mars 1941.

4- 1949 c.43 (Regnal. 12\_13\_and\_14\_Geo\_6), Merchant Shipping (Safety Convention) Act 1949, in : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/12-13-14/43/introduction>.

5- 1965 N°.1067, The Merchant Shipping (Dangerous Goods) Rules 1965, 3rd may 1965, in :

[https://era.ed.ac.uk/bitstream/handle/1842/5423/A6.SI.1965.1067%20The%20Merchant%20Shipping%20\(Dangerous%20Goods\)%20Rules%201965.pdf?sequence=1](https://era.ed.ac.uk/bitstream/handle/1842/5423/A6.SI.1965.1067%20The%20Merchant%20Shipping%20(Dangerous%20Goods)%20Rules%201965.pdf?sequence=1)

6- Loi N° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes ; in : <https://www.legifrance.gouv.fr>.

7- 1971 c.19, Carriage of Goods by Sea Act 1971, 8th april 1971, in : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/>.

8- 1972 N° 666, The Merchant Shipping (Dangerous Goods)(Amendment) Rules 1972, 27<sup>th</sup> april 1972, in :

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1972/666/pdfs/uksi19720666en.pdf>.

9- 1978 N° 1543, The Merchant Shipping (Dangerous Goods) Rules 1978, 25 th octobre 1978, in :

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1978/1543/pdfs/uksi19781543en.pdf>

- 10- 1979 N° 976, The Merchant Shipping (Dangerous Goods) (Amendment) Rules 1979, 1st august 1979, in :  
<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1979/976/pdfs/uksi19790976en.pdf>
- 11- Décret N° 80-369 du 14 mai 1980 portant publication de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ensemble une annexe), faite à Londres le 1er novembre 1974, J.O.R.F du 23 mai 1980.
- 12- 1981 N°1747, The Merchant Shipping (Dangerous Goods) Regulations 1981, 3rd décembre 1981, in :  
<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1981/1747/pdfs/uksi19811747en.pdf>
- 13- Décret N°83-874 du 27 septembre 1983 portant publication de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble deux protocoles et une annexe) faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite convention (ensemble une annexe) fait à Londres le 17 février 1978, J.O.R.F N°0229 du 2 octobre 1983.
- 14- Décret N°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires, Modifié par décret N° 2020-1808 du 30 décembre 2020, J.O.R.F n°0316 du 31 décembre 2020- art 2.
- 15- Loi N°86-1292 du 23 décembre 1986 modifiant la loi N°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, J.O.R.F du 24 décembre 1986.
- 16- 1990 N° 2605, The Merchant Shipping (Dangerous Goods and Marine Pollutants) Regulations 1990, 19th décembre 1990, in :  
<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1990/2605/introduction/made>.
- 17- L.C 1992, CH 34, loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, sanctionnée le 23 juin 1992, dernière modification le 28 août 2019, voir : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/page-1.html>.
- 18- 1994 N°.3245, The Merchant Shipping (Reporting Requirements for Ships Carrying Dangerous or Polluting Goods) Regulations 1994, 14th december 1994, in :  
<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1994/3245/introduction/made>.
- 19- 1995 C.21, Merchant Shipping Act 1995, 19th July 1995, in :  
<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/introduction>.
- 20- Décret N°95-1029 du 13 septembre 1995 relatif à la commission interministérielle du transport des matières dangereuses ; in :

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000371360>

21- 1996 N°. 3010, The Merchant Shipping (Dangerous or Noxious Liquid Substances in Bulk) Regulations 1996, in :

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1996/3010/regulation/6/made>

22- 1997 C.28, Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997, 19th March 1997, in : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1997/28/contents>.

23- Arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, J.O.R.F N°209 du 9 septembre 2000.

24- 2000 N°.3216, The Merchant Shipping (Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel etc.) (INF Code) Regulations 2000, 7th december 2000, in :

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/2000/3216/regulation/4/made>.

25- 2004 N°.929, The Merchant Shipping (Gas Carriers) (Amendment) Regulations 2004, 25th march 2004, in :

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/2004/929/introduction/made>.

26- Ordonnance N° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports ; in :

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000022993568/2010>.

27- Décret N° 2014-530 du 22 mai 2014 relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports (Décrets en Conseil d'Etat et décrets simples), J.O.R.F N°0122 du 27 mai 2014.

28- Amendement 16-38, du Code Maritime International des Marchandises Dangereuses (code IMDG), édition 2016.

29- 2018 N°.68, The Merchant Shipping (Prevention of Pollution from Noxious Liquid Substances in Bulk) Regulations 2018, 5th February 2018, in : <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2018/68/regulation/15>.

30- Loi N° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, J.O.R.F N°0299 du 26 décembre 2019.

31- Arrêté du 17 novembre 2020 portant modification du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, J.O.R.F N°0283 du 22 novembre 2020.

32- Arrêté du 28 mai 2021 modifiant le règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, J.O.R.F N°0124 du 30 Mai 2021.

- 33- Décret N° 2021-679 du 28 mai 2021 portant création au sein du Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques d'une sous-commission permanente chargée des questions de transport de matières dangereuses, J.O.R.F N°0124 du 30 mai 2021.
- 34- Code des Transport, 6<sup>e</sup> édition, Dalloz, 2021.
- 35- Code de l'Environnement, 25<sup>e</sup> édition, Dalloz, 2022.
- 36- Code de Procédure Civile, 113<sup>e</sup> édition, Dalloz, 2022.
- 37- Code Civile, 118<sup>e</sup> édition, Dalloz, 2019.
- 38- International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code, in : <http://www.imo.org/fr/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/default.aspx>.
- 39- INF code, Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes ; in : [https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC\\_2395\\_14/5/](https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_2395_14/5/).
- 40- IGC code, International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IMO publishing, 2016 édition.
- 41- International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, IBC-Code, IMO publishing, 2016 édition.

## V- Jurisprudences

- 1- Case N°(1856) 6 E. & B. 470, Court of the Queen's Bench, judgment date 01 january 1856, posted in Lexjustis Your World of Legal Intelligence, United Kingdom ; <https://vlex.co.uk/vid/brass-and-stanes-v-806415433>; consulted on June 02, 2023..
- 2- Décision R.G N°05/09182, du 11 Octobre 2007, cour d'appel de Versailles, 1<sup>ère</sup> chambre, 1<sup>ère</sup> Section, in : <https://www.courdecassation.fr/decision/6253c9e7bd3db21cbdd89897> consulté 01/06/2023.
- 3- Décision N° 04-12.315, du 17 décembre 2008, cour de cassation, Troisième chambre civile, in : <https://www.courdecassation.fr/decision/6079546f9ba5988459c491f6>; consulté 01/06/2023.

4- Décision RG N° 15/13802, du 6 mai 2016, cour d'appel de Paris, Pôle 5 - Chambre 11, in :

<https://www.courdecassation.fr/decision/export/60355d26859414854c91f21e/1>; consulté 01/06/2023.

5- Décision N° 2017/171, du 06 avril 2017, cour D'appel D'Aix-en-Provence 2<sup>ème</sup> chambre; in :

<https://www.courdecassation.fr/decision/export/6033c085b42d8a7366c11dd3/1>; consulté 01/06/2023.

6- Décision RG N° 14/06516, du 14 juin 2018, cour d'appel de Douai, chambre 2, Section 2; in :

<https://www.courdecassation.fr/decision/export/6031dfc180b9e1b37c98adb9/1>; consulté 01/06/2023.

7- Décision RG N° 22/04634, du 25 avril 2023, cour d'appel de Montpellier, chambre commerciale, in :

<https://www.courdecassation.fr/en/decision/6448c0bd5ca6d8d0f8ef690d> consulté 01/06/2023.

## VI – DOCUMENT

### A- Rapports

1- BETTINA Christiansen M, 3D oil drift and fate forecats at DMI, Technical report 03-36, Danish Meteorological Institute, Copenhagen 2003, p4, in :

<https://emodnet.ec.europa.eu/sites/emodnet.ec.europa.eu/files/public/checkpoint%20migration/Baltic%20Sea/tr03-36.pdf>; consulted on January 28, 2022.

2- Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages dus a la Pollution par les Hydrocarbures (FIPO), Rapport Annuel de 1992 ; in :

[https://www.iopcfunds.org/uploads/tx\\_iopcpublications/1992\\_FRENCH\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/1992_FRENCH_ANNUAL_REPORT.pdf); consulté le 07/05/2020.

3- Federal Bureau of Maritime Casualty in Vestigation, Serious marine casualty, fire in the area of the deck cargo on board the contrainer ship Yantian Express in the a Tlantic ocean on 3 Januay 2019, Investigation report N°15/19, Hamburg, 30 january 2020.

4- Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages dus a la Pollution par les Hydrocarbures, Rapport Annuel de 1992, p75 ; in :

[https://www.iopcfunds.org/uploads/tx\\_iopcpublishations/1992\\_FRENCH\\_A\\_NNUAL\\_REPORT.pdf](https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/1992_FRENCH_A_NNUAL_REPORT.pdf); consulté le 07/05/2020.

5- IOPC Funds, Positive progress reported during discussions on HNS matters at IOPC Funds' meetings, Posted 08/04/2021 ; in: <https://www.hnsconvention.org/activity/positive-progress-reported-during-discussions-on-hns-matters-at-iopc-funds-meetings/>, consulted on October 01, 2021.

6- IOPC Funds, Reporting for the HNS Convention, in : <https://www.hnsconvention.org/hns-reporting>; consulted on June 02, 2019.

7- KEBEDE Tewodros Aragie, STAVE Svein- Erik, TILTNES Age, KATTAA Maha, A blast in the midst of crises, impact of the Beirut port explosions on the city's enterprises, Internatinal Labour Organiztion (ILO) | Fafo, 2021, in : <https://www.fafo.no/images/pub/2021/963.pdf>; consulté le 21/11/2022.

8- LE DRIAN Jen-Yves, Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, Paris, 2002.

9- GRITTEN David, Toxic gas leak at Jordan's Aqaba port kills 13, injures hundreds, BBC News, 28 June, in : <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-61950965>; consulted on July 11, 2022.

10- LE DRIAN Jean-Yves, Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, N°2535, Enregistré à la Présidence de l'Assemblée Nationale le 5 juillet 2000

11- Marine Accident Investigation Branch, MSC Napoli structural failure- investigation report, United Kingdom, october 29, 2012, in : <https://officerofthewatch.com/2012/10/29/msc-napoli-structural-failure> ; consulted on January 11, 2019.

12- PEMMARAJU SREENIVASA Rao, International liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by international law (preventio of transboundary damage from hazardous activities), First report on prevention of transboundary damage from hazardous activities, 18 March 1998, yearbook of the international law commission, Documents of the fiftieth session, Volume II, Part One, 1998, United Nations publication, New York and Geneva, 2008.

13- SKINNER Samuel, REILLY William, The Exxon Valdez oil spil, a report to prepared by the National Response Team, may 1989 ; in :

14- <https://www.nrt.org/sites/2/files/Valdez%20spill%20RTP.pdf>;  
consulted on avril 12, 2019.

15- The Transport Safety Investigation Bureau of Singapore, final raport MIB/MAI/CAS.035, FIRE ON board Maersk Honam at arabian sea on 6 march 2018, Singapore, 5 October 2020

16- United Nations, Report of the United Nation conference on the human environment, Stockholm, 5-6 June 1972, New York, 1973 ; in :  
<http://www.un-documents.net/aconf48-14r1.pdf>; consulted on October 18, 2019.

17- United Nations, Report of the United Nations conference on environment and development A/CONF.151/26 (Vol.I), Rio de Janeiro, 3-14 June 1992, United Nations publication, 1992.

18- United States Geological Survey USGS, 25 years after the Exxon Valdez, February 28, 2014 ;in  
<https://www.usgs.gov/news/national-news-release/25-years-after-exxon-valdez-sea-otter-population-pre-spill-levels>; consulted on march 15, 2020.

## **B- Publications**

1- Allianz Global Corporate & Specialty, Loss drivers in the shipping industry: larger vessels, May 2022 ; in :

<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/shipping-safety-2022-losses.html>; consulted on October 15, 2022.

2- ANNABELLE Nicolas-Kopec, what's in the box ?....responding to DG container incidents, ITOPF, 15/11/2018, in :

[https://www.itopf.org/fileadmin/uploads/itopf/data/Documents/Papers/Whats\\_in\\_the\\_box.pdf](https://www.itopf.org/fileadmin/uploads/itopf/data/Documents/Papers/Whats_in_the_box.pdf)

3- BAKHSH Nidaa, Casualty reporting falling short of targets, 10 Mar 2021 ; in :

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136070/Casualty-reporting-falling-short-of-targets>; consulted on decemder 13, 2020

4- BUSHWIKS Sophie, How could the Beirut explosion happen? experts explain, Scientific American, on August 7, 2020 ;in:

<https://www.scientificamerican.com/article/how-could-the-beirut-explosion-happen-experts-explain/>; consulted on February 6, 2022.

5- CHRYSTELLE Collier, Régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures CLC de 1992, Fonds de 1992 et Fonds complémentaire, 29 septembre 2021 ; in :

[https://www.giwacaf.net/site/assets/files/2198/5\\_clc\\_fipol\\_cadre\\_juridique\\_f\\_final\\_compressed.pdf](https://www.giwacaf.net/site/assets/files/2198/5_clc_fipol_cadre_juridique_f_final_compressed.pdf);

6- CLARRIDGE Christine, Most cargo containers vanished after falling overboard from ship near victoria, The seattle times, posted tuesday, november 9, 2021 ; in :

<https://www.chronline.com/stories/most-cargo-containers-vanished-after-falling-overboard-from-ship-near-victoria>- consulted on May 19, 2022.

7- Commission Economique pour l'Europe, Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigable «Livre Bleu», deuxième édition révisée, Nations Unies, Newyork et Genève, 2012.

8- Dmitry Shafran, What Is IMDG dangerous cargo manifest?, published: august 21, 2022, updated: November 29, 2022, Maritime Page ; in :

<https://maritimepage.com/what-is-imdg-dangerous-cargo-manifest/>

9- DONAHUE Bill, Unicorns and explosives: a burning ship off Victoria's coast hints at the dangerous secrets of cargo carriers, the Narwhal, April 25, 2022, in : <https://thenarwhal.ca/bc-zim-kingston-dangerous-goods>; consulted on August 29, 2022.

10- European Maritime Safety Agency EMSA, Action plan for Hazardous and Noxious Substances pollution preparedness and response, adopted by EMSA's administrative board at its 18<sup>th</sup> meeting held in Lisbon on 12<sup>th</sup> and 13<sup>th</sup> June 2007.

11- FIPOL, Convention SNPD de 2010, note du secrétariat, 21 mars 2021, voir [https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2021/04/IOPC-MAR21-5-1\\_f.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2021/04/IOPC-MAR21-5-1_f.pdf), consulté le 28/09/2021

12- Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), Notifications au titre de la Convention SNPD ; in : <https://www.hnsconvention.org/fr/notification-des-snpd/>, consulted on October 24, 2021.

13- HARIESH Manaadiar, Misdeclared cargo and its investigation route – Yantian Express fire, Shipping and Fright Resource, february 6, 2020 ; in : <https://www.shippingandfreightresource.com/misdeclared-cargo-and-its-investigation-route-yantian-express-fire/> consulted on June 13, 2020.

- 14- HANCOCK Paul, Recurring nightmare : 1999 collision of Norwegian Dream, shipwreck log, a Log of Shipwrecks & Maritime Accidents Around The World, octobre 30, 2015.
- 15- HOLBA Carrie, Exxon Valdez Oil Spill, Alaska resources Library Information Services (ARLIS), March 22, 2019.
- 16- International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre 2009, in:  
[https://seors.unfccc.int/applications/seors/attachments/get\\_attachment?code](https://seors.unfccc.int/applications/seors/attachments/get_attachment?code)  
 ; consulted on January 1, 2022.
- 17- IOPC FUNDS, The 2010 HNS convention, septembre 2014, in :  
<https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2018/08/HNS-Brochure-2014.pdf> consulted on October 07, 2021.
- 18- LITTLE Simon, Cargo ship that lost containers, caught fire in B.C., Global News, Posted December 3, 2021 ;in :  
<https://globalnews.ca/news/8423833/zim-kingston-relocated-nanaimo>;  
 consulted on May 19, 2022.
- 19- MARCUS Hand, Remains of three out of four missing seafarers found on Maersk Honam, Mar 12, 2018 ; in :  
<https://www.seatrade-maritime.com/asia/remains-three-out-four-missing-seafarers-found-maersk-honam>;  
 consulted on February 8, 2022
- 20- O'DONNELL Joseph, Hazardous goods documentation: what you need to know, Outer Seaways, posted aug 14, 2020, in :  
<https://www.outerseaways.com/post/hazardous-goods-documentation-what-you-need-to-know>;  
 consulted on 22<sup>th</sup> June, 2022.
- 21- Organes Directeurs des FIPOL, Compte Rendu des Décisions des Sessions de Mars 2021 (tenues du 29 mars au 15 avril 2021, voir :  
<https://www.hnsconvention.org/fr/activity/des-progres-positifs-sur-les-questions-liees-aux-snpd-sont-rapportees-lors-des-debats-tenus-aux-reunions-des-fipol/> , consulté le 01 /10/2021.
- 22- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), International Maritime Organization (IMO), Paris, 2016.
- 23- Organisation for Economic Co-operation and Development, OCDE/GD(92)81, the polluter-pays principle, OECD analyses and recommendations, Paris 1992.

24- Organisation Maritime Internationale, Focus on IMO, SOLAS: The International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, October 1998, publication IMO, in :

<http://www.imo.org/fr/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx>; consulted on 07<sup>th</sup> October, 2019

25- Organisation Maritime Internationale, Focus on IMO, MARPOL - 25 years, October 1998, in :

[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO\(Archives\)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-%20MARPOL\(October%1998\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO(Archives)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-%20MARPOL(October%1998).pdf); consulted on January 12, 2020.

26- Organisation Maritime Internationale, Formation spécialisée pour les transporteurs de gaz liquéfié, publication de OMI, 1999, voir le site :

<https://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx>, consulté le 17 mars 2020.

27- Organisation Maritime Internationale, Histoire de MARPOL, publication OMI, voir le site :

<http://www.imo.org/fr/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofMARPOL/Pages/default.aspx>; consulté le 03 novembre 2019.

28- Organisation Maritime International, Protocole de 2010 à la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de Substances Nocive et Potentiellement Dangereuses, Données de 2019 relatives aux cargaisons donnant lieu à contribution conformément à l'alinéa 2/a de l'article 28, 21 avril 2021, voir :

<https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2021/06/HNS.2-Circ.7-Donnees-de-2019-relatives-aux-cargaisons-donnant-lieu-a-contributionconformement-a-laline...-Secretariat.pdf>; consulté le 30/09/2021.

29- Organisation Maritime International, BC-Code Code of safe practice for solid bulk cargoes, in :

[https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC\\_2384\\_14/3/](https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_2384_14/3/), website visited on April 13, 2020.

30- Recommandation relatives au transport des marchandise dangereuses, Volume 1, seizième édition, publication des Nations Unies, New York et Genève, 2009.

31- S.A, Mise en Œuvre de la Convention SNPD, Document soumis par la France, 22 octobre 2020, voir : <https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2021/04/IOPC-NOV20-.pdf>; consulté le 30/09/ 2021.

32- S.A, La France se prépare à ratifier le Protocole SNPD, 01/06/2020, voir : <https://www.hnsconvention.org/fr/activity/france-prepares-for-ratification-of-hns-protocol/>; consulté le 01/10/2021.

33- S.A, EU Ministers sign declaration highlighting importance of ratification of the 2010 HNS convention, posted 17/03/2020, in : <https://www.hnsconvention.org/activity/eu-ministers-sign-declaration-highlighting-importance-of-ratification-of-the-2010-hns-convention/> ; consulted on October 01, 2021.

34- S.A, Positive progress reported during discussions on HNS matters at IOPC Funds' meetings, Posted 08/04/2021 ; in: <https://www.hnsconvention.org/activity/positive-progress-reported-during-discussions-on-hns-matters-at-iopc-funds-meetings/>, consulted on October 01, 2021.

35- S.A, X-Press Pearl container ship fire and sinkage: oil spill and hazardous material release in coastal waters of Sri Lanka, Environmental Justice Atlas, 23/01/2022, in : <https://ejatlas.org/conflict/x-press-pearl-container-ship-spill?translate=en>; consulté le 17/03/2022.

36- S.A, MSC Flaminia Fire, Officer of the Watch July 24, 2012, in : <https://officerofthewatch.com/2012/07/24/msc-flaminia-fire>; consulted on March 25, 2022.

37- S.A, MSC Napoli Structural Failure-investigation report, Officer of the Watch, October 29, 2012, in : <https://officerofthewatch.com/2012/10/29/msc-napoli-structural-failure>; consulted on January 11, 2019.

38- S.A, Fire at Venezuelan terminal after tanker hose breaks, Safety4sea, September 19, 2022, in : <https://safety4sea.com/fire-at-venezuelan-terminal-after-tanker-hose-breaks/> ; consulted on October 6, 2022.

39- S.A, Tanker collides with cargo vessel in English Channel, February 1, 2006, in : <https://www.smh.com.au/world/tanker-collides-with-cargo-vessel-in-english-channel-20060201-gdmvxt.html>; consulted on January 28, 2022.

40- S.A, A waste battery broke out in a container bound for China, a bubbly catastrophe and the Coast Guard, Gigazine, Mar 15, 2022 ; in : [https://gigazine.net/gsc\\_news/en/20220315-container-lithium-battery-fire/](https://gigazine.net/gsc_news/en/20220315-container-lithium-battery-fire/); consulted on June 28, 2022.

41- S.A, Captain and four others jailed for causing massive ship fire at Jebel Ali port, by MI News Network, Marine in sight, August 19, 2022 ; in : <https://www.marineinsight.com/shipping-news/captain-and-four-others-jailed-for-causing-massive-ship-fire-at-jebel-ali-port/>; consulté le 29/08/2022.

42- S.A, À Jebel Ali, un porte-conteneurs provoque une explosion, Le Journal de la Marine Marchande, La rédaction, publié 08 JUILLET 2021 ; in : <https://www.journalmarinemarchande.eu/filinfo/a-jebel-ali-un-porte-conteneurs-provoque-une-explosion> ; consulté le 29/08/2022.

43- secretariat of the International Maritime Organization (IMO), Implication of the united nations convention on the law of the sea for the International Maritime Organization, World Maritime, 30 january 2014, in: <https://no0ilcanarias.files.wordpress.com/2012/11/implications-of-unclos-for-imo.pdf>; consulted on decemder 13, 2020.

44- TÉSORIERE Ronan, Dubaï : violente explosion après un incendie dans le port, Le Parisien, in : <https://www.leparisien.fr/international/dubai-violente-explosion-apres-un-incendie-dans-le-port07072021VBYPPIDKGVEDVA37J7MJQG6ZWY.php>; consulté le 29/08/2022.

45- United Satates Coast Guard, Lithium battery fire, Washington, March 10, 2022 ; in : [https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG-5PC/INV/Alerts/USCGSA\\_0122.pdf](https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG-5PC/INV/Alerts/USCGSA_0122.pdf), consulted on february 8, 2022.

46- ZIOBROWSKI Peter, Shipping news: cause of Yantian Express fire revealed, Saltwire, Nova Scotia, posted: feb 18, 2020; in : <https://www.saltwire.com/nova-scotia/business/shipping-news-cause-of-yantian-express-fire-revealed-412432/>; consulted on June 14, 2020.

### C- Etudes

1- ALLEN Mark E, SOHM Eari D, The International Maritime Organization (IMO), United Nations, Geneva, 1984.

2- Comité Juridique de l'Organisation Maritime Internationale, Aperçu de la convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses (Convention SNPD de 2010), voir :

[https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/02/HNS-Convention-Overview\\_f.pdf](https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/02/HNS-Convention-Overview_f.pdf), consulté le 04/10/2021.

3- Comite Maritime International CMI, Yearbook 2005 -2006 Annuaire, In :

[https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/YBK05\\_06.pdf](https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/YBK05_06.pdf), consulted on September 17, 2021.

4- European Maritime Safety Agency (EMSA), Action plan for hazardous and noxious substances pollution preparedness and response, adopted by EMSA's administrative board at its 18<sup>th</sup> meeting held in Lisbon on 12<sup>th</sup> and 13<sup>th</sup> June 2007.

5- POUSTIS Claudine, La première guerre mondiale et ses conséquences, juin 2003; voir le site:

[http://www.acgrenoble.fr/college/jastres.aubenas/IMG/pdf/La\\_premiere\\_guerre\\_mondiale\\_et\\_ses\\_consequences.pdf](http://www.acgrenoble.fr/college/jastres.aubenas/IMG/pdf/La_premiere_guerre_mondiale_et_ses_consequences.pdf), consulté le 03 Octobre 2019.

6- RASAA Osama A, Dangerous goods carried by sea: is the current regime fit for purpose, an examination of the carriage of the goods by the seas sonvention and international provisions in respect to the carriage of dangerous goods, The United Nations-Nippon foundation fellowship programme, 2011 – 2012, division for ocean affairs and the law of the sea, office of legal affairs, the United Nations, New York, 2011.

7- Secretariat International Atomic Energy Agency, Legally binding and non binding international instruments and regulations concerning the safe transport of radioactive materials and their implemtation, Decembre 2017; in :

<https://www.iaea.org/sites/default/files/18/07/transport-report-dec2017.pdf>; consulted on 06 June, 2023.

8- S.A, Le naufrage du Titanic, guide pédagogique, 2009 ; voir le site :

<http://www.journeesdupatrimoine.ca/opFichier/le-naufrage-du-titanic-P6HVz9pjlWOC-9463.pdf>, consulté le 02 Octobre 2019.

# فهرس المحتويات

8.....	مقدمة.....
17.....	الباب الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة.....
19 .....	الفصل الأول: القواعد القانونية التي تحكم النقل البحري للبضائع الخطرة.....
21.....	المبحث الأول: التطور القانوني للأحكام المنظمة للنقل البحري للبضائع الخطرة.....
21.....	المطلب الأول: التطور القانوني الدولي للأحكام المنظمة للنقل البحري للبضائع الخطرة.....
22.....	الفرع الأول: التطور القانوني للأحكام المنظمة للنقل البحري للبضائع الخطرة في ظل الاتفاقيات الدولية.....
23.....	أولاً: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS .....
33.....	ثانياً: الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL .....
	ثالثاً: الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر المتعلق بنقل المواد الخطرة والمواد الضارة عن طريق البحر HNS.....
40.....	الفرع الثاني: المدونات الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة بجرأ.....
44.....	أولاً: المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة IMDG code.....
50.....	ثانياً: مدونات أخرى معتمدة من قبل المنظمة الدولية البحرية.....
50.....	1- المدونات الدولية ذات الطابع الإلزامي في القانون الجزائري.....
51.....	أ- المدونة الدولية للشحنات البحرية للمواد الصلبة السائبة IMSBC code.....
51.....	ب- المدونة الدولية للمواد الكيميائية السائبة IBC Code.....
52 .....	ج- المدونة الدولية لنقلات الغاز IGC code .....
	د- المصنف الدولي لقواعد سلامة نقل الوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفائيات ذات الإشعاع القوي في طرود على متن السفن INF Code .....
53.....	2- المدونات الدولية ذات الطابع غير الإلزامي في القانون الجزائري.....
54.....	أ- مدونة الممارسة الآمنة للشحنات السائبة الصلبة BC code.....
55.....	ب- مدونة لبناء وتجهيز السفن التي تحمل مواد كيميائية خطرة BCH .....
55.....	المطلب الثاني: التطور القانوني للأحكام المنظمة للنقل البحري للبضائع الخطرة على المستوى المحلي.....
56.....	الفرع الأول: في القانون الجزائري.....
56 .....	أولاً: مرحلة التكريس الضمني.....
63.....	ثانياً: مرحلة التكريس الصريح.....
65.....	الفرع الثاني: في القانون المقارنة.....
65.....	أولاً: في القانون الانجليزي.....
74.....	ثانياً: في القانون الفرنسي.....

- المبحث الثاني: شروط نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر في ظل القوانين الدولية والداخلية.....81
- المطلب الأول: الشروط التي تقع على عاتق شاحن البضائع الخطرة.....82
- الفرع الأول: توفير المعلومات الضرورية المتعلقة بالبضاعة الخطرة ووضع العلامات عليها.....82
- أولاً: توفير المعلومات الضرورية المتعلقة بالبضاعة الخطرة.....83
- ثانياً: وضع العلامات على البضائع الخطرة.....93
- الفرع الثاني: تجهيز البضاعة الخطرة وتوفير مستنداتها القانونية.....95
- أولاً: تجهيز البضاعة الخطرة.....95
- ثانياً: الوثائق الخاصة بالبضاعة الخطرة.....101
- 1- تقديم مستند يحتوي على المعلومات الخاصة بالبضاعة الخطرة.....101
- 2- شهادة ترخيص نقل بعض أصناف البضائع الخطرة.....102
- 3- شهادة التعبئة.....103
- المطلب الثاني: الشروط التي تقع على عاتق الناقل البحري للبضائع الخطرة.....104
- الفرع الأول: تجهيز سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة.....105
- أولاً: الاستعداد المادي.....105
- ثانياً: الاستعداد القانوني.....111
- 1- وثيقة المطابقة (شهادة صلاحية السفينة لنقل البضائع الخطرة).....113
- 2- شهادة التأهيل.....113
- 3- بيان البضائع الخطرة أو مخطط الرص.....116
- 4- الوثائق التي تحتوي على المعلومات الخاصة بتدابير الطوارئ.....117
- 5- شهادة تأمين المسؤولية المدنية.....118
- الفرع الثاني: الإشراف على عمليات المناولة المينائية.....120
- أولاً: عملية شحن وتفريغ البضائع الخطرة.....121
- ثانياً: عملية رص البضائع الخطرة.....127
- الفصل الثاني: قيام المسؤولية المدنية لناقل البضائع الخطرة عبر الطريق البحري.....133**
- المبحث الأول: نطاق تطبيق الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري.....134
- المطلب الأول: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة.....134
- الفرع الأول: الضرر الذي يلحق أطراف العقد.....135
- أولاً: شروط الضرر الموجب للتعويض في المسؤولية العقدية لناقل البضائع الخطرة عبر البحر.....135
- ثانياً: حالات الضرر اللاحق بالبضاعة محل العقد.....136
- 1- عدم تنفيذ النقل نهائياً.....137

- 2- هلاك البضائع وتلفها.....137
- أ- هلاك البضائع .....138
- ب- تلف البضائع.....140
- 3- التأخير في الوصول.....141
- الفرع الثاني: الضرر اللاحق بالغير بفعل البضائع الخطرة.....143
- أولاً: الضرر الذي يلحق بالأشخاص والممتلكات.....143
- 1- شروط الضرر الموجب للتعويض في المسؤولية غير العقدية لناقل البضائع الخطرة عبر البحر.....144
- 2- أنواع الأضرار التي يخلفها نقل البضائع الخطرة.....145
- أ- الضرر المادي.....145
- ب- الضرر المعنوي.....148
- ثانياً: الضرر الذي يلحق بالبيئة البحري جراء نقل المواد الخطرة والضارة.....151
- 1- طبيعة الضرر الناشئ عن تلوث البيئة البحرية بالمواد الخطرة والضارة.....153
- 2- صور الضرر البيئي الناجم عن النقل البحري للمواد الخطرة والضارة .....156
- أ- صور الضرر البيئي من حيث درجته.....157
- ب- صور الضرر البيئي من حيث تأثيره.....158
- المطلب الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة.....165
- الفرع الأول: تباين القواعد الدولية في تحديد الفترة الزمنية التي تثور فيها مسؤولية الناقل البحري.....165
- أولاً: في قواعد لاهاي.....165
- ثانياً: في قواعد هامبورغ.....169
- الفرع الثاني: تحديد المدة الزمنية التي يسأل فيها الناقل البحري في ظل القانون الجزائري.....170
- أولاً: بداية مسؤولية الناقل البحري باستلام البضائع الخطرة.....171
- ثانياً: نهاية مسؤولية الناقل البحري بتسليم البضاعة الخطرة إلى المرسل إليه.....172
- المبحث الثاني: أساس مسؤولية ناقل البضائع الخطرة عبر الطريق البحري.....177
- المطلب الأول: أساس المسؤولية وفقاً للقواعد العامة.....178
- الفرع الأول: التوجه الموضوعي في إطار المسؤولية عن الأشياء غير الحية.....179
- أولاً: النظريات التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ.....179
- 1- نظرية الخطأ لمفترض .....180
- 2- نظرية الخطأ في الحراسة.....182
- ثانياً: النظريات التي تقيم المسؤولية على أساس الضرر.....185
- 1- نظرية المخاطر أو نظرية تحمل التبعة.....185

187.....	2- نظرية الضمان
189 .....	الفرع الثاني: طبيعة الالتزام في المسؤولية العقدية.
189 .....	أولاً: الالتزام بتحقيق نتيجة.
192.....	ثانياً: الالتزام ببذل العناية.
	المطلب الثاني: الإختلافات القانونية والفقهية حول الأساس الذي تبني عليه مسؤولية الناقل البحري للبضائع
196.....	الخطرة.
197.....	الفرع الأول: أساس المسؤولية العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة.
197.....	أولاً: أساس مسؤولية الناقل البحري وفقاً للاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري.
199.....	1- في ظل قواعد لاهاي
202.....	2- في ظل قواعد هامبورغ
208.....	3- في ظل قواعد روتردام.
210.....	ثانياً: الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري في ظل القوانين الداخلية.
213.....	الفرع الثاني: أساس المسؤولية غير العقدية لناقل البضائع الخطرة.
213.....	أولاً : أساس قيام المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص والممتلكات.
218.....	ثانياً : أساس قيام المسؤولية عن الأضرار التي تمس بالبيئة البحرية.
218.....	1- الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية البيئية.
223.....	2- الأسس الجديدة للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية.
236.....	الباب الثاني: نظام تسوية النزاعات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة.
239.....	الفصل الأول: دفع البراءة التي يبديها الناقل البحري في الدعوى المرفوعة ضده.
240.....	المبحث الأول: دفع المسؤولية المدنية للناقل البحري وفقاً للقواعد العامة.
241.....	المطلب الأول: دفع مسؤولية الناقل البحري استناداً على السبب الأجنبي.
241.....	الفرع الأول: مفهوم السبب الأجنبي
242.....	أولاً: المقصود بالسبب الأجنبي الذي يعتد به كسبب لدفع المسؤولية.
244.....	ثانياً عناصر وجود السبب الأجنبي.
245.....	1- عدم التوقع.
246.....	2- استحالة الدفع
248.....	3- ضرورة أن يكون استثنائياً.
248.....	الفرع الثاني: نطاق السبب الأجنبي.
249.....	أولاً: القوة القاهرة.
251.....	1- الحوادث الطبيعية ومخاطر البحر.

- 254.....2- الحريق الذي ينشب على متن السفينة.....
- 257.....3- الإضرابات والاعتداءات والاضطرابات الداخلية والخارجية.....
- 260.....ثانيا: فعل المضرور وفعل الغير.....
- 260.....1- فعل المضرور.....
- 261.....أ- فعل المضرور الخاطئ.....
- 264.....ب- فعل المضرور غير الخاطئ.....
- 265.....2- فعل الغير.....
- 265.....أ- مفهوم فعل الغير في نطاق مسؤولية ناقل البضائع الخطرة.....
- 266.....ب - مسؤولية المنتج عن منتجاته الخطرة المنقولة عن طريق البحر.....
- 270.....المطلب الثاني: نفي الخطأ من جانب ناقل البحري البضائع الخطرة.....
- 271.....الفرع الأول: في حال قيام المسؤولية العقدية للناقل البحري.....
- 271.....أولا: عبء الإثبات في الالتزام ببذل العناية المطلوبة للحيلولة دون وقوع الضرر.....
- 274.....ثانيا: تحديد مدى درجة العناية الواجبة على ناقل البضائع الخطرة.....
- 280.....الفرع الثاني: في حال قيام المسؤولية غير العقدية للناقل البحري.....
- 281.....أولا: إثبات أداء واجب حراسة البضائع الخطرة حسب ما ينبغي من العناية.....
- 287.....ثانيا: إثبات الدور السلبي للبضائع الخطرة.....
- 290.....المبحث الثاني: الأسباب الخاصة التي يتمسك بها الناقل لمواجهة الدعوى المرفوعة ضده من طرف الشاحن.....
- 291.....المطلب الأول: قيام مسؤولية الشاحن المهمل لواجباته المتعلقة بالبضائع الخطرة.....
- 292.....الفرع الأول: إخلال الشاحن بواجب الإعلام عن الطبيعة الخطرة للبضاعة.....
- أولا: عدم إخطار الناقل بالطبيعة الخطرة للبضاعة وعدم تحذيره إلى ما تتطلبه البضاعة من معاملة خاصة عند شحنها.....
- 292.....
- 307.....ثانيا: تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة.....
- 316.....الفرع الثاني: عدم تهيئة البضاعة بطريقة تتلاءم مع الطبيعة الخطرة.....
- 316.....أولا: سوء كفاية الرزم والتغليف.....
- 320.....ثانيا: عدم كفاية العلامات.....
- 322.....المطلب الثاني: الأسباب الخارجة عن إرادة شاحن البضائع الخطرة.....
- 322.....الفرع الأول: الأسباب المرتبطة بالبضاعة.....
- 323.....أولا: العيب الذاتي أو العيب الخفي.....
- 324.....ثانيا: عجز الطريق.....
- 326.....الفرع الثاني: أسباب أخرى متعلقة بالسفينة والعاملين عليها.....

- أولاً: عدم صلاحية السفينة.....326
- ثانياً: الأخطاء الملاحية المرتكبة من الغير.....330
- ثالثاً: أعمال الإنقاذ.....331
- الفصل الأول: الطرق القانونية لفض النزاعات الناشئة عن نقل البضائع الخطرة عبر البحر**.....337
- المبحث الأول: اتباع المسلك القضائي لحل النزاعات المتعلقة بالنقل البحري للبضائع الخطرة.....340
- المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية الناشئة عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة.....340
- الفرع الأول: تحديد صفة الأشخاص في دعوى المسؤولية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة.....341
- أولاً: صفة المدعي في دعوى المسؤولية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة.....342
- 1- تحديد صفة المدعي في دعوى المسؤولية التعاقدية عن الأضرار الناتجة عن نقل البضائع الخطرة.....342
- 2- تحديد صفة المدعي في دعوى المسؤولية غير التعاقدية عن الأضرار الناتجة عن نقل البضائع الخطرة.....345
- أ- صفة المدعي في دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تمس بالغير جراء النقل البحري للبضائع الخطرة.....345
- ب- صفة المدعي في دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تمس بالبيئة البحرية.....346
- 1- المضرور من التلوث البحري بالمواد الخطرة المنقولة بحراً.....347
- 2- حق الجمعيات في الدفاع عن البيئة البحرية.....348
- ثانياً: المدعى عليه في دعوى المسؤولية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة.....349
- 1- ناقل البضائع الخطرة عن طريق البحر.....349
- أ - تحديد صفة الناقل البحري.....350
- ب - تمييز الناقل البحري عن مساعدي النقل.....353
- 2- مندوبي ناقل البضائع الخطرة عن طريق البحر.....357
- 3- مجهز السفينة الناقلة للبضائع الخطرة.....357
- الفرع الثاني: التأمين أو الضمان في دعوى المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن نقل البضائع الخطرة.....358
- أولاً : المؤمن كطرف في دعوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة.....359
- 1- مدى اعتبار المؤمن مدعياً في دعوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن نقل البضائع الخطرة.....365
- 2- صفة المدعى عليه للمؤمن في دعوى التعويض عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة.....366
- ثانياً: مدى اعتبار صناديق التعويض كطرف في دعوى التعويض عن أضرار نقل البحري للبضائع الخطرة.....368
- 1- شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن نقل المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة عبر البحر HNS.....368
- أ- وقوع حادثة للسفينة التي تحمل مواد الضارة والخطرة.....369
- ب- تحقق ضرر بسبب المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة.....370

- 2- نظام عمل الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار المترتبة المواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة  
HNS.....371
- المطلب الثاني: الجوانب الإجرائية لدعاوى المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة.....373
- الفرع الأول: الوسائل الخاصة لإثبات الضرر الناشئ عن النقل البحري للبضائع الخطرة.....373
- أولاً: ضرورة توجيه إشعار بالخسائر والأضرار إلى ناقل البضائع الخطرة.....374
- 1- شكل الإخطار .....374
- 2- مهلة توجيه الإخطار.....376
- 3- أثر الإخطار.....378
- ثانياً: اللجوء إلى الخبرة القضائية لإثبات الضرر الناجم عن نقل البضائع الخطرة عبر البحر.....380
- 1- تعيين الخبراء.....380
- 2- إجراءات تنفيذ الخبرة.....382
- 3- الحكم المتعلق بالخبرة.....383
- الفرع الثاني: الأحكام المتعلقة برفع دعوى المسؤولية والتعويض عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة..383
- أولاً: الشروط الواجب توافرها في أطراف دعوى المسؤولية والتعويض عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة.....384
- 1- مصلحة الأطراف من رفع دعوى المسؤولية والتعويض عن الضرر الناتج عن نقل البضائع الخطرة عبر البحر.....385
- 2- توافر الصفة في رافع دعوى المسؤولية والتعويض عن أضرار نقل البضائع الخطرة.....386
- ثانياً: الجهة القضائية المختصة بالنظر في دعاوى المسؤولية والتعويض عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة.....387
- 1- دور الاتفاقيات الدولية في تحديد الجة القضائية المختصة بالنظر في دعاوى المسؤولية عن الضرر الناجم عن نقل البضائع الخطرة.....388
- أ- تحديد قواعد الاختصاص بموجب الاتفاقيات الدولية الرائدة في ميدان النقل البحري.....388
- ب- تحديد قواعد الاختصاص بموجب الاتفاقيات الدولية في شأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير جراء نقل البضائع الخطرة.....392
- 2- تحديد قواعد الاختصاص في دعوى المسؤولية والتعويض عن الضرر المترتب عن نقل البضائع الخطرة وفقاً للقانون الجزائري.....397
- المبحث الثاني: الطرق البديلة لفض النزاعات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة.....403
- المطلب الأول: التحكيم كطريق بديل لحل النزاعات الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة.....404

404	الفرع الأول: القواعد المنظمة لاتفاقات التحكيم المبرمة بين الأطراف المتضررة من نقل البضائع الخطرة...
405	أولاً: القواعد الموضوعية المشتركة في اتفاقيات التحكيم البحري.....
407	1- توافر التراضي في اتفاق التحكيم.....
413	2- وجود السبب والمحل في اتفاق التحكيم.....
415	ثانياً: القواعد الإجرائية الخاصة بالتحكيم في النزاعات المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري.....
416	1 - في ظل قواعد هامبورغ.....
417	2- في ظل قواعد روتردام.....
418	الفرع الثاني: تطبيقات تحكيمية حول النزاعات الناشئة عن نقل البضائع الخطرة بحراً.....
418	أولاً: عبء استخراج شهادة صلاحية السفينة لنقل البضائع الخطرة .....
423	ثانياً: افتراض واجب الإشعار بجاهزية السفينة لبدء شحن البضائع الخطرة.....
427	المطلب الثاني: الصلح كوسيلة ودية لتسوية النزاعات التي يكون الناقل البحري أحد أطرافها.....
428	الفرع الأول: مفهوم الصلح كطريق بديل لحل النزاعات.....
429	أولاً: الشروط الجوهرية لإنعقاد الصلح.....
431	ثانياً: الخصائص التي يتسم بها عقد الصلح.....
	الفرع الثاني: خصوصية إجراءات الصلح في المنازعات البحرية المطروحة أمام المحاكم التجارية المتخصصة.....
432	.....
433	أولاً: وجوب إجراء الصلح في المنازعات البحرية.....
437	ثانياً: الإستعانة بالمساعدين المتخصصين والمؤهلين لإجراء الصلح.....
446	الخاتمة .....
456	الملاحق .....
469	قائمة المراجع.....
531	الفهرس .....

## مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

### The Liability of Maritime Carrier from the Transport of Hazardous Goods

#### Abstract

The exponential technological advancements and the consequent evolution in the production of various types of hazardous goods, which have become an urgent necessity in diverse fields, have led to the dissolution of the principle that prohibited the maritime transportation of such goods. Consequently, numerous international agreements and conventions have been adopted and legislated to permit the transportation of these goods by mitigating and minimizing their risks. Thus, stringent conditions were inevitably imposed on those handling them, with maritime carriers being among the key actors in this regard.

Maritime carrier are obligated to compensate for the damages resulting from the transportation of hazardous goods, encompassing diverse and varying degrees of severity, primarily affecting human life and the environment. These damages extend beyond mere loss or destruction of goods, as accidents arising from the transportation of such hazardous goods can result in injuries or fatalities to numerous individuals, in addition to property losses. Moreover, the environmental ramifications affecting marine ecosystems, the primary domain of this inherently risky activity, cannot be overlooked. The carrier's responsibility extends beyond contractual obligations with the shipper, encompassing third parties unrelated to the transaction, thus rendering it a highly complex responsibility due to its involvement with multiple stakeholders.

It is undeniable that attributing liability to the carrier does not imply perpetual responsibility in all circumstances, nor does it absolve the shipper of accountability. Instead, the shipper bears the consequences of their errors and negligence, notably the common violation of the carrier's right to knowledge regarding the hazardous nature of the goods to be transported, which would otherwise exonerate the carrier from full liability.

#### ملخص

إنَّ التقدم التكنولوجي المتزايد، وما رافقه من تطور في إنتاج أنواع متعددة من البضائع الخطر التي باتت حاجة ملحة في شتى المجالات؛ أدَّى إلى زوال المبدأ الذي كان يحظر نقل هذا النوع من البضائع عبر البحر، وتبعاً لذلك تم تبني وتشريع العديد من الاتفاقيات والمدونات الدولية التي جعلت من نقل هذه البضائع أمراً مسموحاً به عن طريق إزالة مخاطرها، وتقليلها إلى أدنى حد، فكان ولا بد من فرض شروط مشددة وصارمة على المتعاملين معها، وما الناقل البحري إلا أحد أولئك الأشخاص الذي يتعاملون معها.

يلتزم الناقل البحري بتعويض الأضرار التي يخلفها نقل البضائع الخطرة، وهي أضرار مختلفة في صورها، ومتفاوتة في درجة جسامتها، تعود بالدرجة الأولى على الإنسان وبيئته، ولا تقتصر على مجرد تلف البضائع أو هلاكها، فإنَّ الحوادث الناجمة عن نقل هذا النوع من البضائع ذات الطبيعة الخطرة، يمكن أن تسفر عن إصابة أو مقتل العديد من الأشخاص، ناهيك عن الخسائر التي تلحق بالمتلكات، كما يمكن أن يمتد الضرر ويمس بالبيئة البحرية التي تعد المجال الذي يُمارس فيه هذا النشاط الذي يتسم بالخطورة. فلا يقف نطاق مسؤولية الناقل عند حد العلاقة العقدية التي تربطه مع الشاحن، وإنما يتسع ذلك النطاق، ويشمل الغير الذي لا يُمتُّ له بأي صلة، مما يجعلها مسؤولية في غاية التعقيد؛ لتداخلها بين عدة أطراف.

مما لا شك فيه أنَّ إلقاء المسؤولية على كاهل الناقل، لا يعني أنه سيبقى مسؤولاً في جميع الأوضاع، وأن شاحن هذه البضائع سيبقى في منأى عن المسؤولية، بل إن الشاحن سيتحمل تبعه أخطائه وإهماله؛ ولعل من أكثرها شيوعاً هو انتهاك حق الناقل في مسألة العلم بالطبيعة الخطرة للبضاعة التي هو مقبل على نقلها، وذلك من شأنه تحرير الناقل من كامل المسؤولية.