

## إشكالية التعويض عن الضرر البيئي البحري الناجم عن نقل البضائع الخطرة

The problem of compensation for marine environmental damage  
resulting from the transport of dangerous goods

د. خديجة عبد اللاوي

المخبر المتوسطي للدراسات القانونية  
جامعة عين تموشنت (الجزائر)

khadjidja.abdellaoui@univ-temouchent.edu.dz

ط د. ربيعة يبدري \*

مخبر الأسواق التشغيل التشرية والمحاكاة في الدول المغاربية  
جامعة عين تموشنت (الجزائر)

rabia.yebdri@univ-temouchent.edu.dz

تاريخ إرسال المقال: 2023-07-19 تاريخ قبول المقال: 2024-05-10 تاريخ نشر المقال: 2024-06-16

**الملخص:** مع تطور أنشطة الأفراد داخل المجتمع وتحول نشاط الإنسان من زراعي محض إلى صناعي بدرجة أولى ازداد معها تطور عمليات النقل لمواكبة هذه التطورات، فمن نقل بري إلى نقل جوي مروراً بالنقل البحري، هذا الأخير قد عرف نقلاً واسعاً للبضائع التي تتسم بخطورتها الهائلة ونسبة الضرر الكبير الذي قد يصيب الوسط البحري، الأمر الذي يثير معه تساؤلاً قانونياً يتمحور حول إشكالية التعويض في حالة نشوب ضرر يصيب البيئة البحرية يعود سببه لنقل البضائع التي تتسم بخطورة كبيرة. ومنه فقد قسمت هذه الدراسة إلى محورين أساسيين هما: مفهوم النقل البحري للبضائع الخطرة وأثر قيام المسؤولية المدنية عن نقل البضائع الخطرة.

نظراً لأهمية هذا الموضوع وخصوصيته تم الاعتماد على كل من المنهج الوصفي وكذا التحليلي لبيانها.

**الكلمات المفتاحية:** البضائع الخطرة، البيئة البحرية، التعويض، الضرر البيئي، المسؤولية المدنية، النقل البحري.

**Abstract:** With the development of the activities of individuals, the activities of individuals within society, and the transformation of human activity from purely agricultural to primarily industrial, the development of transport operations has increased to keep pace with these developments. Which may affect the marine environment, which raises a legal question centered on the problem of compensation in the event of damage to the marine environment caused by the transportation of goods that are of great danger. Therefore, this study was divided into two main axes: the concept of maritime transport of dangerous goods and the impact of civil liability for the transport of dangerous goods.

Due to the importance of this topic and its specificity, both the descriptive as well as the analytical approach was relied upon for its statement.

**Key words:** dangerous goods, marine environment, compensation, environmental damage, civil liability, maritime transport.

\* المؤلف المرسل

## المقدمة:

تعد البيئة ذلك المكان الذي يقطن به الكائن الحي حيث عرفها اتفاق بلغراد الدولي لسنة 1975 المتعلق بالتربة البيئية على أنها: "عبارة عن العلاقة الأساسية القائمة بين العالم الطبيعي الفيزيائي وبين العالم الاجتماعي السياسي الذي هو من صنع الإنسان."<sup>1</sup> فكون الماء أساس الحياة بدونها تنعدم الحياة على الأرض ولعل البحار هي أغنى الأماكن التي تحوي هذا المكون الأساسي للحياة<sup>2</sup>، فحماية البيئة البحرية أو ما يطلق عليها بحماية الموارد أو الثروات البحرية تعتبر أحد النظم التي يتم التركيز عليها من قبل المهنيين خاصة لما يعرفه الإنسان من تطور في مجال التصنيع والنقل، أين عرفت التجارة البحرية ازدهارا كبيرا في عمليات نقل وتصدير مختلف المواد والبضائع، ولعل أكثر الأمور التي ينبغي الوقوف عندها هي نقل البضائع الخطرة على البيئة البحرية التي قد تسبب أضرارا كبيرة على الغطاء البحري خاصة مع تضاعف التصادمات البحرية للسفن، هذه الأخيرة تسبب أضرارا بالغة تصيب البيئة البحرية بدرجة أولى مما يستلزم معه التعويض من أجل تغطية الأضرار التي يثيرها هذا النقل البحري الخطير، فعلى سبيل المثال يعد حادث التلوث بالزيت الذي تنقله السفينة البحرية الناقلة للمحروقات أحد أول عناصر المسؤولية المدنية للضرر البيئي البحري الناجم عن نقل البضائع الخطرة.<sup>3</sup>

نظرا للأهمية البالغة التي يثيرها هذا الموضوع على البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة أين يسعى لحماية الموارد البيئية البحرية مهما كان نوعها وقيمتها في الحياة من جهة، كما يهتم الموضوع من جهة أخرى بتسهيل السبل على رجل القانون مهما كان مركزه من قاضي يعرض عليه نزاع حول النقل البحري للبضائع الخطرة والضرر الذي ينتجه فيسعى لإرساء العدالة التعويضية من خلال تطبيق النصوص القانونية السليمة عليه، إلى محامي همه كسب قضية موكله المضرور من نقل البضائع الخطرة في البيئة البحرية فيبحث عن النصوص القانونية التي تساعد في هذا الشأن، إلى باحث قانوني شغفه الوحيد هو البحث العلمي من أجل مساعدة غيره وتذليل الصعاب على طلاب كليات الحقوق في دراساتهم وبحوثهم الأكاديمية المرتبطة بجانب النقل البحري للبضائع الخطرة وما يثيره من إشكالات في الضرر الناتج عنه، فيبحث في الآراء الفقهية والنصوص القانونية التي تتناول هذا الموضوع.

<sup>1</sup> صافة خيرة، البيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 8، عدد 2، جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر، 2018، ص، 374.

<sup>2</sup> محمود السيد محمود عويس، التلوث المائي ومعالجته في الفقه الإسلامي، مجلة قطاع الشريعة والقانون، المجلد 5، عدد 5، كلية الشريعة والقانون جامعة الأزهر بالقاهرة، مصر، 2013، ص، 685.

<sup>3</sup> محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2000، ص، 14.

كل هذه الأسباب جعلت من موضوع التعويض عن الضرر البيئي البحري في نقل البضائع الخطرة وإشكالاته ذو أهمية وأهداف سامية تسعى لتحقيقها هذه الدراسة البحثية فيتم طرح الإشكال التالي: كيف يتم تغطية حجم الأضرار التي تثيرها عملية نقل البضائع الخطرة على البيئة البحرية، وإلى أي مدى يكفي هذا الغطاء من أجل حماية الوسط البحري؟

للإجابة على هذه الإشكالية يتم إتباع الخطة التالية:

المبحث الأول ويتم التطرق فيه لمفهوم النقل البحري للبضائع الخطرة من خلال مطلبين يتم فيهما تحديد تعريف النقل البحري، إضافة إلى تحديد المراد القانوني للبضائع الخطرة. فيما يتم التطرق في المبحث الثاني لحالة انعقاد المسؤولية المدنية عن نقل البضائع الخطرة من خلال مطلبين يتم فيهما تبيان الطبيعة القانونية للمسؤولية الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة إلى جانب تبيان طرق تقدير التعويض عنها.

هذا ومن أجل دراسة هذا الموضوع بشكل دقيق فقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي وذلك بغية تجميع المادة العلمية التي تناولت الضرر البيئي البحري وإشكالية التعويض عنه وتقدير هذا التعويض، من خلال سرد مختلف الآراء الفقهية والتشريعية الوطنية ونصوص الاتفاقيات الدولية المرتبطة به، وكذا الاستناد على المنهج التحليلي الذي لا تخلو الدراسات القانونية من اعتماده وذلك من أجل تحليل مختلف الآراء والنصوص القانونية المتوصل إليها في هذا الموضوع.

### المبحث الأول: مفهوم النقل البحري للبضائع الخطرة

تعتبر المشكلات البيئية أعقد المعضلات التي تواجه العالم بأسره حيث أصبحت تهدد وجوده، ولعل التلوث البيئي البحري أهم هذه المعضلات البيئية خاصة تلك المرتبطة بالبيئة البحرية كون هذه الأخيرة أحد أهم الأماكن التي يعتمد عليها الإنسان في حياته، فتحوي الماء بدرجة أولى الذي قال فيه رب العزة في محكم تنزيله: " وجعلنا من الماء كل شيء حي"<sup>4</sup>، فالماء أساس الحياة على الأرض، أضف إلى ذلك احتواء البيئة البحرية على ثروات أخرى مثل الثروة السمكية الهائلة التي تعتبر مصدرا للقوت البروتيني وغيرها من المصادر والثروات البحرية.<sup>5</sup>

إن نقل الإنسان للسلع المتميزة بنسبة خطورة عالية عن طريق السفن البحرية يعد بمثابة أحد الأسباب المؤدية إلى تلوث الوسط البحري، من أجل ذلك ينبغي عند

<sup>4</sup> الآية 30 من سورة الأنبياء.

<sup>5</sup> إلهام فاضل، مبدأ الملوث الدافع: آلية جديدة للتعويض عن الضرر البيئي في الجزائر، مجلة كلية التربية، مجلد 1، عدد 46، جامعة واسط، جمهورية العراق، 2022، ص، 346.

التعرض لمفهوم النقل البحري للبضائع الخطرة لتطرق لنقطتين أساسيتين: يتعلق الأمر بتعيين المعنى الذي يشير إليه النقل البحري وهو ما سيتم تبيانته في المطلب الأول، ويتعلق الأمر كذلك بتحديد التعريف القانوني للبضائع الخطرة وهو ما سيتم تبيانته في المطلب الثاني.

### المطلب الأول: تعريف النقل البحري

في سبيل تحديد تعريف النقل البحري يجب علينا أن نميز بين لفظ النقل البحري ولفظ الملاحة البحرية الذي قد يتداخل معه في الكثير من الأحيان فيختلط الأمر على الباحث وهو ما سيتم التعرض إليه من خلال تعيين القصد من الملاحة البحرية وذلك في الفرع الأول، ومن ثم يتعين علينا تحديد المقصود بالنقل البحري وهو ما سيتم التعرض إليه في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: تحديد المقصود بالملاحة البحرية

إن مصطلح الملاحة البحرية يتكون من لفظين من الناحية اللغوية: لفظ الملاحة ولفظ البحرية. فلفظ الملاحة يقصد به ذلك العلم الذي يتمحور حول توجيه الطائرات والسفن من مكان إلى مكان آخر إضافة إلى تحديد إحداثيات موقعها.<sup>6</sup> أما لفظ البحرية فهو مشتق من البحر هذا الأخير يعرف على أنه تطاول المحيط بحيث يسهم في تغطية اليابسة بشكل كلي أو جزئي أين تكون مياهه مالحة وتحيط به اليابسة.<sup>7</sup> إن أغلب الفقه يشير إلى أن الملاحة البحرية تتمثل في عملية الانتقال التي تقوم على البحر بصرف النظر عن شكل المنشأة التي تستخدم في ذلك.<sup>8</sup>

فيراد بالملاحة البحرية جميع ما يرتبط بتسيير السفينة في البحار وكذلك المحيطات، ويدخل تحت ظل الملاحة البحرية أيضا النقل البحري الذي يقصد به نقل المسافرين والبضائع، كما تشمل الملاحة البحرية كذلك الأساطيل البحرية وسفن الصيد وغيرها.<sup>9</sup>

<sup>6</sup> بحث منشور في الانترنت بعنوان الملاحة البحرية والنهرية، موقع <https://arab-ency.com>، تمت الزيارة بتاريخ 3 أكتوبر 2023 على الساعة 01:54.

<sup>7</sup> بحث منشور في الانترنت بعنوان البحار، موقع <https://kitabbat.com>، تمت الزيارة بتاريخ 3 أكتوبر 2023 على الساعة 02:18.

<sup>8</sup> بحث منشور في الانترنت بعنوان الملاحة البحرية، موقع <https://www.elmizaine.com>، تمت الزيارة بتاريخ 3 أكتوبر 2023 على الساعة 02:00.

<sup>9</sup> لطيفة رجب وأحمد محمد السباعي ومروان دواوي ياسر، قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، مجلد 3، عدد 1، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2020، ص، 43.

## الفرع الثاني: المقصود بالنقل البحري

النقل البحري أحد المقومات الأساسية للدول حيث يرتبط ازدهار اقتصاد أي دولة بتوفير البنية الرئيسية القوية التي تذلل للدولة إمكانيات التنمية الاقتصادية والتبادل التجاري.<sup>10</sup>

فالنقل البحري هو ذلك المحرك القائد لحركية تدفق السلع لدى التجارة الدولية فساهم النقل البحري بالحاويات وانتشار عمل النقل بها ونجاحه في مضاعفة المركز الفريد للنقل البحري، وعلى اعتبار السفينة المحور الرئيسي الدائر عليه نشاط قطاع النقل البحري المتضمن شركات وتوكيلات الملاحة وشركات التفريغ والشحن وغير ذلك<sup>11</sup>، فخلال عمليات النقل البحري تتعرض هذه الأخيرة أحيانا لتصادمات بحرية عديدة تصل حد كوارث طبيعية فتاكة الأمر الذي ينتج معه إتلاف لمياه البحار والمحيطات أين يؤدي الأمر إلى تدهور النظام البيئي البحري فيخلق معه نتائج وخيمة على البيئة البحرية.<sup>12</sup>

ومن بين العوامل المسببة للضرر البيئي البحري ما عطف عليه جانب من الفقه الدولي في دراسة هذه الظاهرة البيئية ما يلي:

- التلوث بمواد بكتيرية ومكروبات ومواد كيميائية تلقى في البحار والمحيطات.
- كوارث ناقلات النفط الخام وما تفضي له من مد أسود والاصطدام الذي تتعرض له ناقلات المواد الضارة.
- التلوث الناتج عن فضلات المواد الكيميائية وكذا المواد المشعة.
- التلوث الناتج عن تشغيل الغواصات والسفن النووية وغيرها.<sup>13</sup>

<sup>10</sup> حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة وهران، الجزائر، السنة الجامعية 2012-2013، ص، ج.

<sup>11</sup> رصاع حياة، المرجع نفسه، ص، 3.

<sup>12</sup> إسماعيل محمد عبد الحفيظ، فكرة الضرر في قانون البيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2018، ص، 61.

<sup>13</sup> محمدي محمد الأمين وقوسم الحاج غوثي، التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، عدد 9، المجلد 7، عدد 2، جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر، 2017، ص، 434.

## المطلب الثاني: المراد القانوني للبضائع الخطرة

لعل أن السبب الرئيسي الذي يلفت صناع القرار لضرورة وضع تشريعات تنظم نقل البضائع الخطرة كالزيت بأنواعه هو الحادث المتعلق بالسفينة المسماة " توري كانون" الذي وقع بتاريخ 18 مارس 1967 أين تتلخص وقائع هذه الحادثة أن السفينة هذه كانت تحمل كمية من الزيت فتعرضت لحادث أثناء عملية النقل البحري نتج عنه تسرب الزيت من السفينة على السواحل الإنجليزية مما أدى لتلوث هذه السواحل، الأمر الذي أدى لعقد مؤتمر بروكسل لسنة 1969 وإبرام المعاهدة الدولية المرتبطة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت.<sup>14</sup> هذا وسيتم التطرق لتحديد المراد القانوني للبضائع الخطرة من خلال تبين التعريف التشريعي لها في الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن من ثم التعرّيج على تعريف المشرع الجزائري لها وذلك من خلال الفرع الأول، ومن ثم سيتم الإشارة إلى التعريف القضائي للمواد الخطرة وذلك ما سيتم التطرق إليه في الفرع الثاني.

## الفرع الأول: التعريف التشريعي للبضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري

لم تعرف اتفاقية بروكسل المواد الخطرة أين اكتفت بذكر المواد الخطرة في المادة 6/4 في حالات نقل البضائع وحق الناقل في التصرف في تلك الحالات، غير أن هناك عدة اتجاهات تعرف البضائع الخطرة في بعض الاتفاقيات الدولية وتشريعات بعض الدول بالاستناد على التركيب المادي والفيزيائي لهذه البضائع. فجاءت مدونة IMDG نتيجة لتوصيات مؤتمر سولاس في سنة 1960 والتي أدرجت ضمن اتفاقية سولاس واتفاقية ماريبول في سنة 2004 حيث ألزمت الدول المصادقة على تلك الاتفاقيتين بالمدونة فبينت تعريف البضائع الخطرة بأنها: "المواد القابلة للاشتعال أو الانفجار أو القابلة للاشتعال الذاتي إما وحدها أو إذا وضعت بجانب مادة أخرى أو هي مواد تهرج منها غازات قابلة للانفجار أو أبخرة سامة أو روائح متلفة، أو هي مواد قابلة للانفجار عند امتزاجها مع الهواء."<sup>15</sup>

كما عرفت اتفاقية سولاس البضائع الخطرة السائبة الصلبة بأنها كل مواد ليست بمواد سائلة وكذا الغازات والتي تتشكل من حبيبات أو جسيمات أو أكبر منها والتي ذكرت ضمن المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (IMDG) والتي تشحن مباشرة إلى السفينة

<sup>14</sup> محمد عبد الرحمان المرزوقي، المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة في الاتفاقيات الدولية وقانوني دولة الإمارات والمملكة المتحدة، مذكرة ماجستير، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، مارس 2018، ص، 7.

<sup>15</sup> محمد عبد الرحمان المرزوقي، المرجع السابق، ص، 18.

دون القيام بتغليفها أو وضعها في حاويات. أما اتفاقية ماريبول فقد عرفت المادة الضارة ضمن المادة الثانية منها على أنها: "أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر أو الإضرار بالنباتات والحيوانات البحرية أو المساس بالبيئة الطبيعية أو بطرق استخدام البحر المشروعة الأخرى ولاسيما أي مادة خاضعة للمراقبة وفق الاتفاقية أو الإضرار بالمرافق الإستجمامية".<sup>16</sup>

أما المشرع الجزائري فقد عرف المواد الخطرة بالنظر لقانون تنسيق النقل في الجزائر على أنها: "المادة الخطرة: كل منتج وبضاعة يعرضان إلى الخطر أو يسببان أضرارا أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية".<sup>17</sup> إذن فمن خلال هذا التعريف الذي تبناه المشرع الوطني يظهر أنه قد عمم المادة الخطرة في كل بضاعة تؤدي إلى خطر معين أو تلحق ضررا ويستوي أن يلحق الأذى صحة الفرد أو أن يلحق الأذى بالبيئة بمختلف أنواعها برية أو جوية أو بحرية، بل ذهب المشرع لأبعد من ذلك فاعتبر المادة خطيرة حتى تلك المواد التي تسهم في إتلاف الأموال المادية للأشخاص وكذلك الهياكل القاعدية.

### الفرع الثاني: التعريف القضائي للبضائع الخطرة

لقد كان للقضاء الإنجليزي دور فعال في تبني تعريف موسع للبضائع الخطرة وذلك بمناسبة قضايا عرض سنة 1968 و1995، هذا الأخير أكد من خلالها على أن البضائع الخطرة تجمع بين البضائع الخطيرة بحكم طبيعتها من قبيل ذلك المواد المشعة والمواد المتفجرة إضافة إلى المواد الكيماوية والتي تأكل الأشياء وبين البضائع التي لا تشكل خطرا بحكم الطبيعة ففي الأصل هي مواد آمنة لا يشكل نقلها أي خطر، غير أنه بين هذين النوعين هناك بضائع لا تكون خطيرة بحكم طبيعتها وتركيبها الفيزيائي أو الكيميائي بيد أنها ستصبح خطيرة لو اجتمعت معها ظروف معينة مما يستلزم معه عند نقلها اتخاذ مجموعة من الإجراءات حتى لا تلحق ضررا بالبيئة البحرية وكذلك للأشخاص والسفينة الناقلة في حد ذاتها.<sup>18</sup>

مما تلى ذكره سابقا يظهر أن البضائع الخطرة ما هي إلا كل مواد أو مركبات أو منتجات تستطيع إلحاق ضرر جسيم بالكائنات الحية بمختلف أنواعها وكذلك البيئة

<sup>16</sup> محمد عبد الرحمان المرزوقي، المرجع نفسه، ص، 19.

<sup>17</sup> المادة 2 من المرسوم التنفيدي رقم 03-452 المؤرخ في 01-12-2003 المحدد للشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، جريدة رسمية عدد 75 لسنة 2003.

<sup>18</sup> سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق بودواو، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، السنة الجامعية 2018-2019، ص، 55.

التي تعيش فيها هذه الكائنات، وهذا الأمر يعود سببه لتكوينها الفيزيائي والكيميائي أيضا أو بسبب طبيعتها، بالتالي يجعل منها مواد غير آمنة تستوجب لاستخدامها ونقلها إتباع إرشادات وتعليمات مضبوطة وقوانين صارمة جدا بهدف سلامة البيئة والأشخاص، فالبضائع الخطرة ما هي سوى مواد أو أشياء يمكن أن تلحق ضررا بالأشخاص أو البيئة بحسب طبيعتها أو بتفاعلها مع مواد أخرى.

### المبحث الثاني: قيام المسؤولية المدنية عن نقل البضائع الخطرة

تشكل المسؤولية المدنية ركيزة أساسية في توفير الحماية للبيئة فلا شك أن حماية البيئة لا تستطيع أن تكون ذات أثر فعال إلا بوضع نظام للمسؤولية يشكل عملية للردع وللإصلاح في ذات الوقت، فبالموازاة مع نتائج الثورة الصناعية التي يشهدها العالم منذ أواخر القرن التاسع عشر وازدياد المخاطر الناتجة عنها<sup>19</sup> فقد اتجه قانون المسؤولية المدنية بدرجة أولى إلى تعويض الضرر الحال فإنه يكون له إلى جانب ذلك هدف وقائي، فمن يمتحن نشاطا قد يضر بالبيئة عليه اتخاذ جميع الاحتياطات والتدابير اللازمة المتوفرة علميا لمنع حدوث التلوث أو تقليله تجنباً لإلزامه بالتعويضات التي تكون مكلفة في غالب الأحيان.<sup>20</sup>

هذا ويطرح التساؤل في هذا المقام عن الأثر الذي يحدثه انعقاد المسؤولية المدنية في نقل البضائع الخطرة وذلك حينما يتعلق الأمر بالطبيعة القانونية لها إضافة إلى تقدير التعويض الناجم عن قيام هذه المسؤولية، الأمر الذي سيتم التطرق إليه من خلال المطلب الأول الذي سيتطرق فيه إلى الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن نقل البضائع الخطرة، وكذا المطلب الثاني الذي سيتطرق فيه إلى تقدير التعويض عن مسؤولية نقل البضائع الخطرة.

#### المطلب الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية عن نقل البضائع الخطرة

إن مسألة تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل للبضائع الخطرة عبر البيئة البحرية هذا الأمر يقتضي معه التعرّيج على أساس التزام الناقل البحري وهو ما سيتم التعرض إليه في الفرع الأول، كما يتطلب لتحديد هذه الطبيعة التعرض إلى نوع المسؤولية المدنية عن نقل البضائع الخطرة وهو ما سيتم التعرض إليه من خلال الفرع الثاني.

<sup>19</sup> محمد نصر رفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، دار النهضة العربية، مصر، 1978، ص، 423.

<sup>20</sup> حبيب بلقنيشي وفاطمة الزهراء حاج شعيب، المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة، مجلة الفقه القانوني والسياسي، المجلد 1، عدد 1، مخبر الدراسات القانونية، جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر، 2019، ص، 182.



## الفرع الأول: أساس التزام الناقل بالبضائع الخطرة

متى كان الناقل قد أحيط علما بصفة البضاعة المشحونة وخطورتها من قبل الشاحن فإن الناقل يتحمل أثر المخاطر المترتبة عن البضائع الخطرة.<sup>21</sup>

على ذلك فإن أساس مسؤولية الناقل البحري هو الالتزام بتحقيق نتيجة الذي يتمثل في نقل البضائع الخطرة سليمة إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه، وتقوم مسؤولية الناقل عند عدم تحقيق هذه النتيجة فإن الناقل يتحمل المسؤولية وهي مسؤولية قائمة كذلك على فكرة الخطأ المفترض، وللناقل دفع هذه المسؤولية بإثبات أحدث الأسباب التي ذكرتها اتفاقية سولاس والتي تعفي الناقل من المسؤولية.<sup>22</sup>

هذا وقد أخذ المشرع الجزائري بنفس الاتجاه طبقاً لأحكام القانون البحري حيث متى كان الناقل البحري عالماً بطبيعة البضاعة المشحونة على السفينة بأنها ذات خطر فإنه يتحمل مسؤولية نقلها بصفة سليمة إلى الجهة المرسل إليها، غير أنه متى أصبحت هذه البضاعة خطيرة على السفينة أو ما تحمله السفينة فبالإمكان إنزالها أو أن يجعل منها غير ضارة بدون مسؤولية على الناقل إلا إذا ترتب عن هذا الأمر خسارة مشتركة.<sup>23</sup>

## الفرع الثاني: نوع المسؤولية المدنية عن نقل البضائع الخطرة

تعتبر مسؤولية الناقل كبيرة خاصة في نقل البضائع الخطرة ورغم أن القوانين الدولية البحرية متشابهة غير أنها قد تختلف باختلاف نوع البضاعة في تشديد أو تخفيف المسؤولية، حيث وفقاً لاتفاقية سولاس فإن نطاق المسؤولية يقع على السفن التي تقوم برحلات دولية من بلد عضو في الاتفاقية إلى ميناء بلد آخر والعكس، وتطبق على السفن التي تقوم بنقل البضائع الخطرة المعبئة المشحونة على السفن ودون تحديد لحمولتها الإجمالية سواء كانت ذات حمولة 500 طن أو أقل مع دقة تفصيل الاتفاقية في ذكر جميع العمليات المتعلقة بالنقل البحري، بيد أن الاتفاقية لم تحمل أي طرف من الأطراف بالمسؤولية واكتفت بإصدار توجيهات لكل طرف بما عليه من التزامات ليقوم بها، فجعلت الاتفاقية جميع الالتزامات الصادرة عنها على الأطراف سواء الناقل أم الشاحن أم السلطات المختصة أو الغير هي أساس قيام المسؤولية.

لقد ذكرت الاتفاقية أعلاه الالتزامات منذ طور بناء السفينة إلى مراحل استغلالها وفقاً لذلك فإن طبيعة المسؤولية قد تقوم على أساس العقد بين الناقل والشاحن أو بين

<sup>21</sup> فيصل عمار، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 3، عدد 4، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2016، ص، 316.

<sup>22</sup> محمد عبد الرحمان المرزوقي، المرجع السابق، ص، 33.

<sup>23</sup> فيصل عمار، المرجع أعلاه، ص، 317.

الناقل والموانئ أو بين الشاحن والموانئ وقد تغدو وفق المسؤولية التقصيرية في حال إخلال أحد الأطراف بالتزامه تجاه الآخر دون وجود علاقة عقدية بينهما.<sup>24</sup>

كما قد فرضت اتفاقية سولاس على أطراف النقل البحري العديد من الالتزامات من بينها إلزام الناقل بتزويد الربان بالمعلومات المناسبة عن البضاعة خلال وقت كافي ومحدد من التحميل بناء عليه ينبغي أن تتضمن هذه المعلومات: وصفا عاما للبضاعة وكتلة البضاعة الإجمالية إضافة إلى صفات البضاعة.

وقد جاءت الاتفاقية مغايرة في إلزام الناقل بتوفير هذه المعلومات التي ينبغي أن يحصل عليها الناقل من الشاحن خلافا للاتفاقيات الأخرى، كما توجب الاتفاقية على الناقل تزويد السفن التي تنقل زيتا بصحائف بيانات سلامة المواد الخطرة وتحظر الاتفاقية القيام بعمليات خلط البضائع السائلة مع بعضها البعض لإنشاء مركب جديد أثناء الرحلات، فتتطلب هذه الاتفاقية لنقل البضائع الخطرة وفقا لمدونة IMDG انتهاج مجموعة من التعليمات، كما تفرض على الناقل وجود قائمة خاصة بالبضائع الخطرة وخريطة توزيع تبيين البضائع الخطرة وموقعها.<sup>25</sup>

وتقوم المسؤولية وفق اتفاقية المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات عن أضرار التلوث وتقع مسؤولية ضرر التلوث على مالك السفينة ناتج عن تسرب أو تصريف الزيت من السفينة والمسؤولية عن تحمل التدابير الوقائية بسبب التسرب أو تصريف الزيت من السفينة وفي حال وقوع حادث مشترك بين سفن تحمل نفس البضائع فإنها تتحمل بالتضامن والتكافل المسؤولية عن أضرار ما لا يمكن فصله كما يجوز مطالبة أحد آخر غير المالك وفق الاتفاقية.<sup>26</sup>

### المطلب الثاني: تقدير التعويض عن مسؤولية نقل البضائع الخطرة

عند اعتداء شخص على الغير وتتحقق مسؤوليته المدنية يمنح القانون للمضرور الحق في التعويض عن الضرر اللاحق به وذلك بسبب الإخلال بواجب قانوني أو التزام يمليه عليه العقد بغض النظر إذا ما كانت مسؤوليته شخصية أو غير ذلك، الأمر الذي يسمح للمضرور باللجوء إلى القضاء قصد الحصول على حقه عن طريق رفع دعوى التعويض<sup>27</sup>، فقد أخذ المشرع الدولي ومنه المشرع الجزائري ضمن نص

<sup>24</sup> محمد عبد الرحمان المرزوقي، المرجع السابق، ص 31 وما يليها.

<sup>25</sup> اتفاقية سولاس، لندن، سنة 2014، منشورات المنظمة البحرية الدولية، ص، 458.

<sup>26</sup> محمد عبد الرحمان المرزوقي، المرجع نفسه، ص 33 وما يليها.

<sup>27</sup> وليد لعوامري، محاضرات في مقياس أنظمة التعويض في القانون المدني والتشريعات الخاصة لطلبة السنة الثانية ماستر قانون خاص، السنة الجامعية 2020-2021، ص، 2.

المادة 124 من القانون المدني حيث جاء فيها أن: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"<sup>28</sup>.

فالأصل أن القاضي يأمر بالتعويض العيني حسب الحالة المعروضة عليه إلا إذا استحال إعادة الوسط الطبيعي لحالته الأصلية أو عدم كفاية التعويض العيني، فحينها يستطيع القاضي أن يحكم بتعويض نقدي من أجل إصلاح وجبر الضرر الذي لحق به الوسط البيئي، هذا ولم ينص على التعويض النقدي في قانون حماية البيئة إلا من خلال الإشارة إليه بعبارة عامة حين تطرقه للمبادئ المدعمة لنظام إعادة الحال إلى ما كانت عليه.<sup>29</sup> غير أن المشرع الجزائري اعتمد توجهها حديثا يعتمد على المعيار البيولوجي المرتكز على علم البيولوجيا ونتائج الأبحاث البيولوجية ضمن طرق تقدير الضرر الإيكولوجي الخالص، كاحتساب تسعير تطهير المياه القذرة، كما وقد اعتمد المشرع الجزائري في حالات أخرى على التقدير الجزافي بتخصيص مبلغ عام مسبقا يتناسب مع المصالح المتضررة، وذلك لفائدته في تجنب المدعين بالضرر البيئي القيام بخبرات طويلة تكون نتائجها غير مؤكدة غالبا.<sup>30</sup>

وعليه فإن التعويض المالي للضرر البيئي يتطلب ثلاثة عناصر جوهرية تتمثل في مبالغ استعادة وإحياء وكذلك استبدال وإجلال مصادر أخرى للمصادر المتضررة كما يتضمن المبالغ المالية التي تفي بالإنقاص من قيمة المصادر المكونة للبيئة لاستعادة وضعها السابق قبل وقوع الضرر، كما يتضمن أيضا التكاليف والمصروفات الضرورية التي سخرت بهدف تقدير هذا الضرر.

### الخاتمة:

من خلال دراستنا لهذا الموضوع فإننا نرى الخطورة الكبيرة التي يرتبها النقل البحري للبضائع الخطرة على البيئة البحرية والثروات التي تحملها هذه الأخيرة حيث ينعكس على إشكاليات التعويض عن الضرر الذي يلحقه هذا النوع من النقل على الوسط البحري، منه فقد خرجنا بمجموعة من النتائج يتم إجمالها في:

أولا: يعتبر النقل البحري الشريان الذي تقوم عليا التجارة الدولية مما يترتب عنه حوكمة المشرع الدولي ومنه المشرع الوطني للقواعد التي تحكم هذا النطاق.

ثانيا: البضائع الخطرة عبارة عن مواد أو أشياء يمكن أن تلحق بطبيعتها ضرر بالأشخاص أو الممتلكات أو البيئة والتي قد يترتب على نقلها قيام المسؤولية المدنية عن نقل

<sup>28</sup> الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بالقوانين اللاحقة

<sup>29</sup> بوعلام بوزيدي، المسؤولية عن الأضرار البيئية صعوبات ومعوقات، المؤتمر الخامس القانون والبيئة، كلية الحقوق، جامعة طنطا، يومي 23 و24 أبريل 2018، ص، 11.

<sup>30</sup> بوعلام بوزيدي، المرجع نفسه، ص 12.

البضائع الخطرة في حق الناقل البحري فقد تكون ذات طبيعة عقدية على أساس عقد بين الناقل والشاحن أو بين الناقل والموانئ أو بين الشاحن والموانئ، كما قد تقوم على أساس مسؤولية تقصيرية في حال إخلال أحد الأطراف بالتزامه تجاه الآخر دون وجود علاقة عقدية بينهما.

ثالثا: يعد الالتزام بتحقيق نتيجة أساس مسؤولية الناقل البحري وهو نقل البضائع سليمة إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه فتقوم مسؤوليته عند عدم تحقيق هذه النتيجة.

رابعا: لم تتضمن نصوص قانون حماية البيئة الجزائري التعويض النقدي في حالة الضرر البحري عن نقل البضائع الخطرة إلا من خلال الإشارة إليه بعبارات عامة حين تطرق المشرع الوطني للمبادئ المدعمة لنظام إعادة الحالة إلى ما كانت عليه.

هذا وقد خلصت هذه النتائج إلى الوصول للاقتراحات التالية:

أولا: ضرورة الإسراع في تحويل صناعة الطاقات من استخدام المواد المضرّة بالبيئة إلى المواد النظيفة والصديقة لهذه الأخيرة المتمثلة أساسا في الطاقات المتجددة عن طريق تشجيع المشرع الدولي وكذا المشرع الوطني الدول نحو هذا الاستخدام وكذلك المواطنين.

ثانيا: تكثيف الجهود في سبيل التخفيف من حدة آثار نقل البضائع الخطرة على البيئة البحرية ومساهمة الجميع لحماية الثروة البحرية عن طريق التعبئة الجيدة وتشديد مراقبة الدول الجهات المكلفة بنقل البضائع الخطرة لاستخدام الطرق العلمية الحديثة لضمان سلامة البيئة البحرية.

ثالثا: دعوة المشرع الجزائري إلى ضرورة مضاعفة الاهتمام بموضوع النقل البحري للبضائع الخطرة وسن قوانين منظمة له وكذلك مسألة التعويض عن الضرر البيئي البحري الذي يلحقه في حالة التصادمات البحرية نظرا لما يثيره الموضوع من خطورة على البيئة البحرية خاصة ووجود الكائنات الحية بصفة عامة فالمسألة ليست مرتبطة بدولة معينة أو منطقة معينة بل هي مسألة تربط العالم ككل.

## المراجع:

القرآن الكريم.

الكتب:

إسماعيل أمحمد محمد عبد الحفيظ، فكرة الضرر في قانون البيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2018  
محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2000

محمد نصر رفاعي، الضرر كأساس للمسئولية المدنية في المجتمع المعاصر، دار النهضة العربية، مصر، 1978

#### المذكرات:

سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق بودواو، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، السنة الجامعية 2018-2019

حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة وهران، الجزائر، السنة الجامعية 2012-2013.

محمد عبد الرحمان المرزوقي، المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة في الاتفاقيات الدولية وقانوني دولة الإمارات والمملكة المتحدة، مذكرة ماجستير، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، مارس 2018.

#### - المحاضرات:

وليد لعوامري، محاضرات في مقياس أنظمة التعويض في القانون المدني والتشريعات الخاصة لطلبة السنة الثانية ماستر قانون خاص، السنة الجامعية 2020-2021

#### - المقالات:

1- إلهام فاضل، مبدأ الملوث الدافع: آلية جديدة للتعويض عن الضرر البيئي في الجزائر، مجلة كلية التربية، المجلد 1، عدد 46، جامعة واسط، جمهورية العراق، 2022.

2- حبيب بلقنيشي وفاطمة الزهراء حاج شعيب، المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة، مجلة الفقه القانوني والسياسي، المجلد 1، عدد 1، مخبر الدراسات القانونية، جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر، 2019.

3- فيصل عمار، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 3، عدد 4، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2016

4- لطيفة رجب وأحمد محمد السباعي ومروان دواوي ياسر، قطاع النقل البحري ( أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 3، عدد 1، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2020

5- محمود السيد محمود عويس، التلوث المائي ومعالجته في الفقه الإسلامي، مجلة قطاع الشريعة والقانون، المجلد 5، عدد 5، كلية الشريعة والقانون جامعة الأزهر بالقاهرة، مصر، 2013.

6- محمدي محمد الأمين وقوسم الحاج غوثي، التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، عدد 9، المجلد 7، عدد 2، جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر، 2017.

#### - أشغال الملتقيات:

بوعلام بوزيدي، المسؤولية عن الأضرار البيئية صعوبات ومعوقات، المؤتمر الخامس القانون والبيئة، كلية الحقوق، جامعة طنطا، يومي 23 و24 أبريل 2018.

#### - المواقع الإلكترونية:

- 1- بحث منشور في الانترنت بعنوان البحار، موقع <https://kitabbat.com>
- 2- بحث منشور في الانترنت بعنوان الملاحة البحرية، موقع <https://www.elmizaine.com>
- 3- بحث منشور في الانترنت بعنوان الملاحة البحرية والنهرية، موقع <https://arab-ency.com>

**- النصوص القانونية:**

الأمر 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بالقوانين اللاحقة.  
المرسوم التنفيذي رقم 03-452، مؤرخ في 01 ديسمبر 2003، يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل  
المواد الخطرة عبر الطرقات، ج ر، عدد 75، الصادرة بتاريخ لسنة 2003.

**- الوثائق الدولية:**

اتفاقية سولاس، لندن، سنة 2014، منشورات المنظمة البحرية الدولية