

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



المسؤولية التقصيرية وتطبيقاتها في مجال القانون البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية والبحرية

تحت إشراف:

د/ بوشامة فائزة

من تقديم الطالبتين:

- شيماء زايدي

- شيماء خربة

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ حاجي كريمة	أستاذ محاضر	رئيسا
د/ بوشامة فائزة	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د/ لخشين أحسن	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال الله عز وجل في سورة الروم:

﴿وظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا
لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ﴾

{الروم 41}

شكر وتقدير

نشكر الله ذي الجلال والإكرام الذي وفقنا ومنحنا القدرة والعزيمة لإتمام هذا العمل والحمد لله وعلى رسوله أفضل الصلاة الفائل: " من لا يشكر الناس لا يشكر الله" يطيب لي أن أتقدم بجزيل الشكر والعرفان للأستاذة المتميزة "بوشامة فائزة"، تقديرا لجهودها القيمة وإشرافها الكريم على هذا العمل، ودعمها الذي كان لنا خير مرشد وتوجيهاتها السديدة.

كما أتوجه بخالص الشكر لأعضاء لجنة المناقشة من الأساتذة الأفاضل، الذين شرفوني بمناقشة هذه الدراسة، فكانوا مصدر إلهام وتوجيه والى اساتذة كلية الحقوق والعلوم

السياسية بجامعة 20 اوت 1955

لهم كل الشكر والتقدير

إهداء

إلى من غرس في حب العلم، وكان لي سندًا في كل لحظة إلى من سهر لأجلي، وتحمل عناء

الطريق معي إلى من كانت دعواتهم زادي في طريق البحث والكّد

إلى والديّ العزيزين، تاج رأسي، ونبع عطائي إلى من شاركني تفاصيل هذا المشوار

الطويل، بصبره، ودعمه، وتقهمه

إلى إخوتي وأخواتي، من منحوني الحبّ دون شرط إلى أصدقائي وزملائي الذين كانوا

خير رفقة في درب العلم والمعرفة وزميلتي التي شاركتني، في هذا المسار الدراسي

خربة شيما

إلى أساتذتي الكرام الذين لم يبخلوا بعلمهم وتوجيههم، فكانوا منارات أضاءت طريقي

أهدي إليكم جميعًا هذه المذكرة، عربون وفاء وامتنان .

زايد شيما

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

إلى عائلتي الكريمة، سندي ومصدر قوتي، لكم مني خالص الشكر والتقدير على دعمكم
ومساندكم.

وإلى أصدقائي الأوفياء، الذين شاركوني لحظات الفرح والصعاب، لكم مني كل الحب والعرفان.

وأشكر خير صديقة وزميلة.... شيماء زايد

وإلى كل من يؤمن بأن العلم نور، وأن المعرفة قوة، أهدي هذا العمل،

راجية من الله التوفيق والسداد.

خربة شيماء

مقدمة

المقدمة

أصبحت البحار والمحيطات في وقتنا الحاضر تلعب دوراً أساسياً في حركة التجارة العالمية والنقل البحري، مما أدى إلى زيادة الاهتمام القانوني بكل ما يرتبط بها، ومع تزايد هذا النشاط، ظهرت مشكلات قانونية متعددة، من أبرزها المسؤولية عن الأضرار التي تحدث بسبب الحوادث البحرية، خاصة تلك التي لا ترتبط بعقود، كحالات التصادم أو التلوث.

ومن بين أبرز القضايا التي تثير نقاشاً واسعاً في القانون البحري، تبرز مسألة المسؤولية الناتجة عن الأفعال الضارة غير التعاقدية، وهذا لما لها من انعكاسات عميقة على الأشخاص والممتلكات والبيئة. فالحوادث البحرية، سواء كانت تصادمًا بين السفن أو تلوثاً ناجماً عن تسرب المواد الضارة، لم تعد حوادث عرضية فحسب، بل أصبحت واقعاً يفرض نفسه بقوة في ظل تطور التكنولوجيا البحرية واتساع النشاط الملاحي.

إن معالجة الآثار المترتبة عن الحادث البحرية لا يمكن أن تتم دون الرجوع إلى القواعد التي تنظم المسؤولية التقصيرية والتي تشكل أحد أهم أركان الحماية المدنية في المنظومة القانونية، فالاعتداء على الحقوق ولو دون وجود رابطة تعاقدية، يفرض من حيث المبدأ تمكين المتضرر من المطالبة بجبر الضرر، وفق شروط وضوابط حددها الفقه والقضاء.

تتسم المسؤولية التقصيرية في المجال البحري بخصوصية مزدوجة: فهي من جهة تخضع لمبادئ القانون المدني، ومن جهة أخرى تتأثر إلى حد بعيد بالطابع الدولي للنشاط البحري، وبالآليات التي أرستها الاتفاقيات البحرية لتنظيم المسؤوليات وتحديد نطاقها.

ولعل الحاجة إلى دراسة هذه المسؤولية، في بعدها البحري تزداد إلحاحاً في ظل التداخل بين القانونين الوطني والدولي وتعدد الفاعلين والمسؤولين عن الضرر، مما يُلقي بظلاله على مسار المطالبة بالتعويض، وي طرح تساؤلات قانونية معقدة حول الأساس القانوني للمسؤولية، وإثبات الخطأ، وتقدير الضرر، وتوزيع المسؤوليات.

انطلاقاً من هذا المنظور، جاءت هذه المذكرة للوقوف عند الإطار المفاهيمي للمسؤولية التقصيرية والبحث في تطبيقاتها العملية ضمن القانون البحري، محاولةً تحليل الأسس القانونية التي

المقدمة

تنظمها واستكشاف التحديات التي تواجه المتضررين في سبيل نيل حقوقهم، في ضوء تطور المعايير القانونية الوطنية والدولية.

أهمية الموضوع:

تكمن أهمية دراسة موضوع المسؤولية التقصيرية وتطبيقاتها في مجال القانون البحري بالنظر إلى الطبيعة الخاصة للأنشطة البحرية وما ينطوي عليه من مخاطر جسيمة قد تؤدي إلى أضرار مادية وبشرية وبيئية فادحة.

يشكل القانون البحري أحد أهم فروع القانون الخاص، الذي يتسم بالتعقيد لارتباطه بالعديد من القواعد الوطنية والدولية، وتداخله مع جوانب اقتصادية وبيئية، إن فهم آليات المسؤولية التقصيرية في هذا المجال أصبح ضرورة، ليس فقط لتعويض المتضررين وضمان حقوقهم بل أيضا لتحقيق الردع ومنع وقوع الحوادث مستقبلا، والمساهمة في استقرار العلاقات البحرية وتنمية التجارة الدولية.

أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى تحديد وتوضيح الأساس القانوني للمسؤولية التقصيرية، تحليل أركان المسؤولية التقصيرية وتكييفها مع خصوصيات البيئة البحرية، دراسة أهم التطبيقات المسؤولية التقصيرية في القانون البحري، مثل المسؤولية عن حوادث التصادم البحري، التلوث البحري، الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الركاب، وتحديد التحديات والصعوبات التي تواجه تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية في المجال البحري، لاسيما في الجوانب المتعلقة بالإثبات وتحديد الجهة المسؤولة.

أسباب اختيار الموضوع:

تعدد أسباب حول اختيار الموضوع المسؤولية التقصيرية وتطبيقاتها في مجال القانون البحري من بين الأسباب الآتية:

الدوافع الذاتية:

الميول الشخصية وما يشكله الموضوع من أهمية علمية وعملية نظرا لتزايد حجم الأنشطة البحرية والتطورات المتسارعة في مجال النقل البحري، كما أن قلة الدراسات المتخصصة في هذا المجال مقارنة بغيره من فروع القانون المدني دفعتنا إلى تسليط الضوء عليه.

بالنسبة للدوافع الموضوعية:

السبب الرئيسي الذي دفعا إلى معالج ة هذا الموضوع هو أن المسؤولية أصبحت من المواضيع القانونية الهامة نظرا لتعدد الصور الأضرار التي يمكن أن تحدث أثناء الأنشطة البحرية المختلفة كما أن تطورات الكبيرة التي يعرفها مجال القانون البحري وكثرة الحوادث التي يتعرض لها الأشخاص أو البضائع خلال هذا النوع من النقل وأبرزت الحاجة الملحة إلى دراسة نظام المسؤولية التقصيرية في هذا المجال لما له من دور أساسي في تحديد المسؤوليات القانونية ووسائل التعويض.

إشكالية الموضوع:

تكتسي المسؤولية التقصيرية في مجال القانون البحري أهمية بالغة بالنظر إلى طبيعة الخاصة للنشاط البحري وما ينطوي عليه من مخاطر، الأمر الذي يستدعي توفير حماية فعالة للأطراف المتضررة وضامين تعويضهم عن الأضرار الذي قد تلحق بهم جراءه الأخطاء أو الإهمال، غير أن هذا التطبيق هذا النوع من المسؤولية في المجال البحري يطرح إشكاليات متعددة، نظرا يتميز به هذا المجال من خصائص فنية وقانونية خاصة، تتعلق بطبيعة النشاط البحري وتعدد الأطراف الفاعلة فيه، فضلا عن اتساع نطاق الأضرار التي تنتج عن الحوادث البحرية، سواء في شكل تصادم السفن أو التلوث البحري أو غيرها من المخاطر، وتزداد هذه الإشكاليات تعقيدا عند محاولة ملاءمة قواعد المسؤولية التقصيرية مع خصوصيات القانون البحري، مما يثير تساؤلا جوهريا حول الإشكالية المطروحة في هذا المبحث هي:

إلى أي حد تمكن قواعد المسؤولية التقصيرية في القانون البحري من تعويض المتضررين والحد من أضرار الحوادث البحري؟

المقدمة

ويتفرع عن هذه الإشكالية مجموعه من التساؤلات الفرعية:

ما مفهوم المسؤولية التقصيرية في القانون البحري؟ والآثار المترتبة عنها؟

إلى أي مدى تتجلى تطبيقات المسؤولية التقصيرية في مجال القانون البحري؟

ما هو الدور الذي تلعبه الاتفاقيات الدولية في تنظيم المسؤوليات التقصيرية البحرية؟

المنهج المتبع:

للإجابة عن الإشكالية المطروحة فقد اعتمدنا المنهج التحليلي الذي يدور حول مدى فعالية نصوص قانونية، كما استعنا بالمنهج الوصفي

تقسيم الخطة:

للإجابة على الإشكالية تم تقسيم البحث إلى فصلين، ورد الفصل الأول بعنوان الإطار المفاهيمي للمسؤولية التقصيرية حيث تم تقسيمه إلى مبحثين تناول المبحث الأول منه ماهية المسؤولية التقصيرية، تم خصص المبحث الثاني لتناول الآثار المترتبة على قيام المسؤولية التقصيرية. أما الفصل الثاني فخصص لدراسة التطبيقات المسؤولية التقصيرية البحرية وقد قسما بدورها إلى مبحثين ناقشنا في مبحثه الأول التصادم البحري أما في المبحث الثاني التلوث البحري. ثم أكمل الدراسة بخاتمة تضمنت أهم النتائج المتوصل إليها مع أهم التوصيات.

المقدمة

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي للمسؤولية التقصيرية

يمثل القانون البحري أحد فروع القانون الخاص وأكثرها تمييزاً لما ينطوي عليه من قواعد ذات طبيعة دولية تعكس تلاقي المصالح الاقتصادية عبر البحار، ومن أبرز المسؤولية التقصيرية والتي تقوم أساساً على الإخلال بالتزام قانوني يرتبه القانون على الأفراد حماية السلامة الأشخاص والأموال في البيئة البحرية وتعد المسؤولية التقصيرية في القانون.

البحري ذات خصوصية بالغة، إذ تختلف في عناصرها وآثارها عن نظيرتها في قوانين المدنية التقليدية، بفعل طابع خاص للملاحة البحرية، واتساع نطاق المخاطر المرتبطة بالأنشطة البحرية سواء أكانت تتعلق بالسفن أو بالبضائع أو بالبيئة البحرية ذاتها.

يتأسس الإطار العام للمسؤولية التقصيرية في هذا المجال على الجملة من المبادئ منها مبدأ الخطأ البحري، ومبدأ الخطأ البحري إلى جانب مبادئ أخرى مستمدة من الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية بروكسل عام 1910¹ بشأن التصادم البحري واتفاقية المسؤولية عن التلوث البحري.

ومع تطور التجارة البحرية وزيادة التحديات البيئية، برزت الحاجة إلى إعادة ضبط ملامح المسؤولية التقصيرية، بما يوازن بين حماية المتضررين من جهة وضمان استمرارية.

ينقسم هذا الفصل إلى:

المبحث الأول: ماهية المسؤولية التقصيرية.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على المسؤولية التقصيرية.

¹ اتفاقية بروكسل 23 سبتمبر 1910، بشأن توحيد بعض القواعد القانون المتعلقة بالتصادمات البحرية، الموقعة في بروكسل بلجيكا.

المبحث الأول: ماهية المسؤولية التقصيرية

المسؤولية التقصيرية أحد الركائز الأساسية في النظام القانوني حيث تمثل الإطار العام الذي ينظم تعويض الأضرار التي تنشأ دون وجود علاقة تعاقدية بين الطرف المتسبب في الضرر والطرف المتضرر، وتزداد أهمية ذات النوع من المسؤولية في المجالات التي يكثر فيها الاحتكاك، كالمجال البحري الذي يتميز بتعقيد علاقاته وكثرة مخاطر، مما يستوجب تنظيماً قانونياً دقيقاً لضمان الحماية من الأفعال الضارة، وعليه فإن هذا المبحث ينقسم إلى مفهوم المسؤولية التقصيرية (المطلب الأول)، أركان المسؤولية التقصيرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم المسؤولية التقصيرية

بعد تحديد مفهوم المسؤولية التقصيرية الخطوة الأولى لفهم الإطار العام الذي تقوم عليه هذه المسؤولية في القانون البحري، فالمسؤولية التقصيرية في أصلها تقوم على الإخلال بالالتزام القانوني عام يفرض على كل شخص الامتناع عن الإضرار بالغير، ويترتب على مخالفة هذا الالتزام جبراً لضرر الحاصل بالتعويض، ومن ثم فإن هذا المطلب يتناول تعريف المسؤولية التقصيرية (الفرع الأول)، التمييز بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف المسؤولية التقصيرية.

يهدف نظام المسؤولية التقصيرية إلى جبر الضرر الواقع على المضرور عن طريق إلزام المتسبب فيه بالتعويض وذلك تحقيقاً للعدالة حماية الحقوق الأفراد والمجتمع، ومن هذا الفرع المعنى اللغوي (أولاً)، المعنى الاصطلاحي (ثانياً)، المعنى القانوني (ثالثاً).

أولاً: المعنى اللغوي للمسؤولية التقصيرية.

مأخوذة من فعل "سأل" وجمع المسؤوليات ومسؤول، وفي تنزيل هذا " واتقوا الله الذي تسألون به والأرحام."¹ ومعناه تطلبون حقوقكم به .

والمسؤولية هي: ما يكون به الإنسان ملزماً وطالبا قانونيا بأن يقوم بعمل معين.²

أما في اللغة الإنجليزية المسؤولية Responsab هي أي تعني الالتزام أو الواجب³

أما في اللغة الفرنسية المسؤولية هي (Responsabilité) التزام شخص ما لفعل أو نتيجة له.⁴

ثانياً: المعنى الاصطلاحي للمسؤولية التقصيرية

تعرف المسؤولية بأنها التزام الشخص بتحمل نتائج أفعاله وقراراته واختياراته، سواء كانت تلك النتائج إيجابية أو سلبية وذلك أمام الله في المقام الأول، وأمام ضميره في المقام الثاني وأمام المجتمع في المقام الثالث، كما تعد المسؤولية نوعاً من الجزاء الذي يترتب على مخالفة الشخص للواجبات المنوطة به بغض النظر عن مصدره الواجبات أو طبيعتها.⁵

والمسؤولية التقصير تنشأ نتيجة إخلال غير تعاقدية يؤدي إلى إلحاق الضرر بالغير، وقد تأخذ هذه المسؤولية طابعاً خاصاً في المجال البحري نظراً لطبيعة النشاط البحري، وما يحيط به من مخاطر وفي هذا السياق تتجلى أهمية القانون البحري في تنظيم العلاقات الناتجة عن الملاحة

¹ -القران الكريم،سورة النساء الآية 77.

² مجمع اللغة العربية، معجم اللغوي، عصير للطلاب، طبعة 34، دار العلم للملايين، بيروت، لبنان، 2007، ص733.

³ Martin H.monser and Nigel D turtom, Advanced I emers Dictionary prs pansabel, education limited, London, 1998, p59.

⁴ Le petit Larousse, grand format, Larousse Edition française, paris, 1998, P 800.

⁵ مناري عياشة، محاضرات في مقياس المسؤولية التقصيرية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد أمين دباغين، سطيف2،

مطبوعة بيداغوجية منشورة على منصة جامعية، 2022، ص 7. انظر

إلالموقع: 46: https://www.univdz .com/27/05/2025.19

البحرية، وضمان حماية المتضررين من أفعال الضارة التي قد تقع أثناء عمليات سواء كانت على متن السفينة أو في البيئة البحرية المحيطة¹.

حيث نستنتج من هذه التعريفات أن المسؤولية المدنية جوهر العلاقة القانونية بين الأفراد في إطار الحفاظ على حقوق الخاصة، فهي الضمانة الأساسية للتعويض الضرر عند الإخلال بالتزام قانوني. أما المسؤولية التقصيرية فتعد صورة حساسة للمسؤولية المدنية، لأنها لا تقوم على إخلال التعاقد بل على فعل غير مشروع يحدث ضرر بالغير.

ثالثاً: الإطار القانوني للمسؤولية التقصيرية.

يرتكز جوهر هذه المسؤولية على وجود خطأ نتج عنه ضرر مع التأكيد على فروق إثبات العلاقة السببية على عاتق المتضرر يتمكن من الحصول على التعويض المستحق.

يتناول نص المسؤولية التقصيرية في القانون الفرنسي مبينا أنها تقوم على فكرة الخطأ الموجب للتعويض عن الضرر ويشير إلى الفصل بين المسؤولية المدنية والجنائية.

أما في القانون المصري المسؤولية التقصيرية تن شأ عند ارتكاب خط أي سبب ضرراً للغير وبحسب المادة 163 من القانون المدني المصري حيث نص: "على كل خطأ بسبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض".

لم يعرف المشرع الجزائري المسؤولية التقصيرية في القانون البحري بشكل مباشر لكن يفهم مضمونها من خلال القواعد العامة للمسؤولية في القانون المدني، لاسيما المواد 124 و 125 والتي تطبق في مجال البحري غياب نصوص خاصة².

يقر المشرع الجزائري في المادة 124 المذكورة سابقا بمبدأ عام مفاده أن كل فعل يرتكبه شخص مهما كان نوعه، ويترتب عليه إلحاق ضرر بالغير يلزم مرتكبه بالتعويض، حتى لو كان مشروع. وبذلك، فإن المسؤولية التقصيرية تقوم على أساس الخطأ الذي يلحق ضرراً بالغير، ويعد هذا الخطأ سبباً مباشراً لهذا الضرر، ويفترض أن يثبت الضرر هذا الخطأ كشرط أساسي للحصول

¹ عبد المنعم البدوي، مصادر الالتزام الغير الإرادية (المسؤولية التقصيرية والإنشاء بلا سبب)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص45.

² انظر إلى المواد من 124 إلى 140 من القانون المدني.

على التعويض، كما يناط بالقاضي تقدير مدى تحقق الخطأ من عدمه، ومدى توافر عناصره القانونية وعلى الرغم من تمتع القاضي بسلطة تقديرية واسعة في تحديد قيام الخطأ من عدمه، إلا أن قراراته تخضع لرقابة المحكمة العليا عند الطعن فيها، ضمانا لحسن تطبيق القانون وتحقيق العدالة في تقدير المسؤولية¹.

الفرع الثاني: التمييز بين المسؤولية التقصيرية والعقدية.

إن المسؤولية التقصيرية تنشأ عند وقوع ضرر نتيجة فعل غير مشروع دون وجود علاقة تعاقدية ويعتبر هذا الفعل مصدر للمسؤولية إذ تجاوز حدود ما تسمح به نصوص قانونية أما المسؤولية العقدية تنشأ نتيجة الإخلال بالتزام ناشئ عن العقد، إذ يعد كل إخلال من أحد طرفيه بالتزاماته التعاقدية مصدر للمسؤولية، ويلتزم المسبب في إخلال بتعويض الضرر الناتج عنه ومن خلال هذا سنتطرق إلى الفرق بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية (أولا)، والجمع بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية (ثانيا).

أولا: الفرق بين المسؤولية التقصيرية والعقدية

يظهر التمييز بين المسؤوليتين من خلال القواعد التالية:

1- من حيث الإعدار:

يعد إعدار إجراء ضروري في المسؤولية العقدية ، حين لا يستحق الدائن التعويض عن ضرر الناتج عن تأخر المدين في تنفيذ التزامه إلا بعد إعداره بشكل قانوني ، وقد نصت المادة 179 من القانون المدني الجزائري على أن: "لا يستحق التعويض إلا بعض إعدار المدين مالم يوجد نص مخالف لذلك"، نستنتج من هذا النص القانوني أنه لا يشترط قانون إعدار المدين في المسؤولية التقصيرية الاستحقاق التعويض، حيث ينشأ الحق في التعويض بمجرد وقوع فعل الضرر وتحقق الضرر، وهو ما تؤكد المادة 181 من نفس القانون التي تعين على تحمل مسؤولية تقصيرية، مجرد وقوعه الإخلال بالالتزام قانوني العام بعدم الإضرار بالغير.²

¹ انظر إلى المادة 124 من القانون المدني.

² -محمد صبري سعدى، شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، دار الهدى، 2004، ص17.

2- من حيث الأهلية:

رغم أن القانون البحري لا يتضمن نصوصاً صريحة تنظم الأهلية في مجال المسؤولية العقدية أو التقصيرية، إلى أن الرجوع إلى القواعد العامة في قانون مدنية بقي ضرورياً لتكتمل هذا نقص.

تعد الأهلية من شروط الأساسية لقيام التزام، ولا يعتد بوجود الالتزام العقدي إلا إذا صدر عن الشخص كامل أهلية وفق الأحكام القانون المدني، وتحديد ما ورد فيه ويشترط أن يكون الشخص بالغ عاقل غير محجوز عليها ويترتب على غياب هذه الأهلية بطلان العقد وعدم ترتب أي أثر قانوني عليه.¹

3- من حيث الإثبات

يقع عبء الإثبات العلاقة السببية بين الضرر والخطأ في المسؤولية العقدية، على عاتق الدائن بمعنى آخر، يجب على الدائن أن يقدم الدليل على أن الضرر الذي لحق به كان يتبعه مباشرة خلال المدين بالتزامه التعاقد، أما في المسؤولية التقصيرية فإن القرائن تلعب دورها ما في إثبات هذه العلاقة، حيث قد يستنتج القاضي وجود سببيّة على الظروف المحيطة بالواقعة والمنطق القانوني ذلك من ثبت وقوع الفعل الضار وترتب عليه الضرر.²

4- الخطأ

الخطأ في المسؤولية التقصيرية عنصر جوهري لا غنى عنه، ويكفي وحده لقيامها بخلاف المسؤولية العقدية التي يُشترط فيها أن يكون الخطأ مخالفاً لما اتفق عليه بين الأطراف، فلا تُعتدّ به إلا إذا أخلّ بالتزامات العقد.³

¹ حسن علي الدينون، المبسوط في شرح القانون المدني في المسؤولية المدنية، الجزء الأول، الطبعة 01، دار وائل للنشر، عمان 2006، ص 89.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 02، دون طبعة، الإسكندرية، 2004، ص 749.

³ سعاد بحوصي، المسؤولية التقصيرية عن فعل الغير، مذكرة ماستر في الشريعة والقانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2015-2016، ص 12.

5- التعويض

في المسؤولية التقصيرية، يتم تقدير التعويض من قبل القاضي دون التقيد بطلب المتضرر ويكون الهدف منه إصلاح الضرر باستخدام أي وسيلة مناسبة ، أما في المسؤولية العقدية فإن التعويض يشترط أن يكون في صورة مبلغ مالي يُدفع للمضرور من أجل الوفاء بالالتزام.¹

7- التقادم

وفقاً لما هو متعارف عليه، فإن المسؤولية التقصيرية تخضع لفترة تقادم تبلغ سنوات أو 15 سنة في بعض الحالات الخاصة، أما المسؤولية العقدية فتسقط بالتقادم بعد مرور سنة.²

ثانياً: الجمع بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية

ثار في الفقه مسألة الجمع أو التخيير بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية حيث قد يؤدي نفس الفعل إلى نشوء مسؤوليتين في آن واحد، كما لو كان الإخلال بالالتزام التعاقدية يُشكل في ذات الوقت فعلاً غير مشروع يلحق ضرراً بالغير ، في هذه الحالة أن بالإمكان الجمع بين المسؤوليتين، فيطالب المضرور بالتعويض على أساس عقدي وتقصيري معاً بل ويُخير أحياناً بين أحد الطريقتين ما دام الضرر واحداً ومصدره الفعل ذاته.³

وفي حالة أخرى يرفض هذا الجمع متمسكاً بأن تعدد الأساس القانوني لا يُبرر رفع دعويين لنفس الواقعة خصوصاً إذا كان الهدف منه الوصول إلى تعويض أكبر.⁴

ويُستد هذا الرأي إلى أن الالتزام بالتعويض يقوم على قواعد واحدة في كلا المسؤوليتين ولا يجوز التحايل عبر تغيير الأساس القانوني بغرض تحسين مركز المتضرر.⁵

¹ عبد الرزاق سنهوري، مرجع سابق، ص 794.

² حسن علي الدنون، مرجع سابق، ص 90.

³ عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 1052، 1053.

⁴ محمد صبري سعدي، مرجع سابق، ص 21.

⁵ محمد صبري سعدي، مرجع نفسه، صفحة نفسها.

المطلب الثاني: أركان المسؤولية التقصيرية

تعد أركان المسؤولية التقصيرية الأساس الذي لا تقوم بدونه فهي شروط القانونية التي يجب توافرها لقيام الالتزام بالتعويض عن الفعل الضار، لقد اتفق الفقه والقضاء على هذه الأركان ولهذا سنتناول ركن الخطأ (الفرع الأول)، ركن الضرر (الفرع الثاني)، وركن العلاقة السببية بين الخطأ والمسؤولية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الركن الخطأ

يمثل الخطأ أول أركان المسؤولية التقصيرية، وهو يتخذ مكانة هامة في نطاق القانون البحري ففي حالات التصادم بين السفن أو الإضرار بالبضائع أثناء النقل غالباً ما يبنى التعويض على إثبات الخطأ من أحد أطراف العلاقة البحرية، سواء كان يصدر من الريان أو طاقم السفينة سلوك مخالف لما يجب أن يبديه الشخص الحريص وفق المعيار رب المهني معتاد في نفس الظروف، وبالتالي فلن تحديد مفهوم الخطأ ومعياره في هذه السياق يتطلب تحليلاً دقيقه لطبيعة خاصة للأنشطة البحرية، والتزامات قائمين عليها، سنتناول تعريف ركن الخطأ (أولاً)، أنواع ركن الخطأ (ثانياً).

أولاً: تعريف الركن الخطأ

في نطاق المسؤولية التقصيرية، يعتبر الخطأ أساسها الجوهرية وهو عبارة عن إخلال من التزام قانوني يفرض على الشخص سلوكاً معيناً سواء كان هذا السلوك إيجابياً أو سلبياً ولكي يعتد بالخطأ في هذا السياق، يجب أن يكون هذا السلوك خاطئاً ومدركاً من جانب الشخص المسؤول وأن يكون قد تجاوز درجة الحيطة والحذر التي يتوقعها القانون من الشخص العادي في مثل هذه الظروف، ويقع عبء الإثبات هذا الخطأ على عاتق الطرف المتضرر حيث يجب عليه التقدم الأدلة الكافية لإقناع المحكمة بوقوع الخطأ ويترتب الضرر عليه.¹

وعلى سبيل المثال قامت إحدى السفن التجارية بالدخول إلى ميناء دون اتباع الإجراءات الواجبة والمتعارف عليها، كعدم طلب الإذن من سلطة الميناء، وعدم الالتزام بمسار الدخول المحدد نتيجة

¹ -أنوار طلبه، المسؤولية المدنية في شرح المسؤولية التقصيرية، الجزء الثالث المسؤولية التقصيرية، طبعه الأولى، مكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005، ص 8

لهذا التصرف، اصطدمت السفينة بسفينة أخرى كانت راسية بشكل قانوني داخل الميناء مما أدى إلى إلحاق أضرار كبيرة بها.

ثانياً: أنواع الخطأ.

وطبقاً للمادة 125 من القانون المدني والتي تنص على: "لا يسأل المتسبب في الضرر الذي يحدث بفعله أو امتناعه أو إهمال منه أو عدم حيطة إلا إذا كان مميز"، حيث يستشف من نص المادة أن الخطأ الموجب للمسؤولية لا بد أن يتوفر على عنصران وهما العنصر المادي والعنصر المعنوي.

1- الركن المادي: (فعل أو امتناع عن فعل)

هو الفعل الضار نفسه، أي سلوك الخطأ الذي يرتكبه الشخص أو بسبب ضرر للغير سواء كان هذا الفعل ايجابياً (فعل شيء ممنوع) أو سلبياً (امتناع عن فعل واجب)، سواء كان ناتجاً عن إهمال أو تقصير وعدم اتخاذ الحيطة اللازمة فإنه يشكل هذا الركن المادي، ويشار إليه أحياناً بالفعل غير مشروع.¹

ويُقاس الخطأ بمعياري موضوعي وليس شخصياً بحث بمعنى آخر ينظر إلى السلوك الشخص المرتكب للضرر ويقارنه بسلوك الشخص العادي الموجود في نفس الظروف فإذا كان السلوك مخالفاً لسلوك الشخص العادي الحريص فهذا يعتبر انحرافاً عن السلوك الواجب قانونياً وعند وقوع هذا الانحراف السلوك الواجب والترتب عليه الضرر للغير يقع على المتضرع بالإثبات هذا الانحراف والضرر العلاقة السببية بينهما وإذا كان هذا الانحراف أو التعدي يمثل الركن المادي للخطأ أو التعدي المسؤولية التقصيرية.²

¹-سعاد بحوصي، مرجع سابق، ص20 .

²سعاد بحوصي، مرجع نفسه، ص21.

2-الركن المعنوي(الإدراك والتمييز)

يقصد بالعنصر المعنوي في الخطأ التقصيري القدرة الذهنية للفعل الإدراك والتمييز الذي قام به وما قد ينجم عنه نتائج ضاره، فالأفعال محل مسؤولية أن تصدر عن الشخص مميز وقدر على التمييز بين الخير والشر، فإن انعدام التمييز ينفي قيام المسؤولية لغياب القصد أو الإدراك، ويشترط كذلك أن يكون الفعل المخطئ ناتجا عن إرادة حرة ومدركة بحيث يصدر عن إرادة ناضجة قادرة على التمييز القانوني والأخلاقي للأفعال سواء كانت هذه الأفعال عمدية أو نتيجة عن إهمال، فإن القوانين كلها تقيم مسؤولية على التمييز باعتباره عنصر معنويا يضاف إلى العنصر المادي وهو الانحراف في تكوين ركن الخطأ في المسؤولية في إدراك هو قوام الخطأ، والخطأ هو قوي المسؤولية.¹

الفرع الثاني: ركن الضرر

يعد الضرر أحد أركان الجوهرية والأساسية لقيام المسؤولية التقصيرية في نظام القانوني، إذ لا يكفي لقيام هذه المسؤولية أن يثبت وجود الخطأ من الفاعل فحسب، بل لابد أن يكن هذا الخطأ قد نتج عنه ضرر مباشر ومؤثر لحق بالمضروب، فالضرر يعتبر نتيجة واقعية من الفعل الضار وهو ما يميز الفعل الغير مشروع عن مجرد الخطأ الذي لا يترتب عليه أثر قانوني ما لم يفض إلى ضرر محدد، ويتناول هذا الفرع تعريف الضرر (أولا)، أنواع الضرر (ثانيا).

أولا: تعريف الضرر

يعرف الضرر بأنه كل أدى يصيب الإنسان، سواء في كيانه الجسدي أو في ماله أو في مصلحة مشروعة يحميها القانون ، وهذا الأذى قد يكون ملموسا يقاس بمعايير مادية أو معنوية يتعلق بالجوانب النفسية والاعتبارية للشخص.²

¹-سمير عبد السيد التانغو، مصادر الالتزام، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء الأولى القانونية، الإسكندرية، 2009، ص232.

²مدان المهدي، المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي، مجلة معارف للعلوم القانونية والاقتصادية، جامعة جيلالي اليابس،

سيدس بلعباس، المجلد02، العدد 03، 2021، ص 38.انظر الموقع: <http://asjp.cerist.dz> 21 :00. 06 /06/2025.

ثانياً: أنواع الضرر

لقيام المسؤولية التقصيرية لأبد من وقوع ضرر ناتج عن الخطأ المرتكب بحق الشخص وله نوعان هما:

1- الضرر المادي: يمثل أي مساس بمصالح الشخص المالية، سواء كان ذلك بنقص فيذمته المالية، أو بقيوان المنفعة كان من المتوقع أن يحصل عليها ومثال ذلك عن الضرر المادية أحداث وفاة أو إصابة أو حريق أو إتلاف للضرر المادية شرطان أساسيين هما : (بدل الحق المالي للمضرور)، (أن يكون محققاً)

أ - أن يبذل بحق مالي المضرور:

يتجسد الضرر المادي في أي اعتداء حقوق ماليه للشخص سواء، أدى ذلك إلى نقص في ثروته أو ضياع فردة لتحقيق مكتب مالي كان متوقعا كما يتمثل هذا النوع من إدارة سلامة الجسم كالإيجابيات التي تلحق بالشخص أو حيث الوفاة وما يترتب على ذلك من الخسائر المالية كالنفقات العلاجية وفقد القدرة على الكسب.¹

بالإضافة إلى ذلك، يتحقق إدارة المالي نتيجة الاعتداء على الحقوق الملكية سواء كانت عقارية كالحريق منزل أو زراعة ارض مملوكة للغير، أو منقولة كتاب سيارة أو جني حقوق غير ماليه ذات قيمه ماليه كالحقوق الفكرية المهم في كل هذه الحالات أن يكون الضرر المالي محقق واقعا بالفعل.²

ب - أن يكون الضرر محققاً:

¹ - سمير عبد السيد تناغو، مرجع سابق، ص 246.

² - سمير عبد السيد تناغو، مرجع نفسه، ص 247.

وكي يعتد إدراك عنصر من عناصر المسؤولية يجب أن يكون هذا الضرر المحقق بصوره فعلية، أي أن يكون قد وقع بالفعل أو منا المؤكد وقوعه في المستقبل القريب لا بعد الضرر المحقق، ولا يمكن المطالبة بالتعويض عنه أو إذا اثبت وقوعه فعليا.¹

2-الضرر الأدبي:

يُقصد بالضرر الأدبي ذلك النوع من الأذى الذي يمس المصالح غير المالية للفرد مثل المساس بسمعته، أو شرفه، أو اعتباره الشخصي أو الاجتماعي، وعلى خلاف الضرر الماديا تكون نتائجه قابلة للتقويم المالي المباشر بل ترتبط بجوانب معنوية ونفسية تتعلق بكرامة الإنسان ومكانته في المجتمع .وقد عزّف المشرّع الجزائري الضرر الأدبي من خلال نص المادة 182 مكرر من القانون المدني، والتي نصت على أن : "يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

من خلال هذا النص، يتضح أن المشرّع يعترف صراحة بإمكانية التعويض عن الأضرار المعنوية متى ثبت وقوعها حتى وإن لم تنجم عنها خسارة مادية مباشرة ، ويُعد هذا تطورًا هامًا في الفكر القانوني، إذ يعترف بالألم النفسي والاضطرابات الشعورية التي تصيب الإنسان نتيجة الفعل الضار، مثل الإهانة أو التشهير أو الإحساس بالحزن العميق نتيجة فقدان شخص عزيز، أو التعرض لحملة تشويه تؤثر في مركزه الاجتماعي أو مكانته الاعتبارية.

ويُستخلص من فقه القضاء أن الاعتراف بالضرر الأدبي لا يشترط وجود عنصر مادي، بل يكفي أن يُثبت الشخص أن كرامته أو شعوره أو سمعته قد مسّت بفعل غير مشروع ترتّب عليه ضرر نفسي ومعنوي حقيقي. وقد جاء في بعض الاجتهادات القضائية أن الحرمان من التمتع بنعمة معنوية، سواء كانت متعلقة بالحياة الخاصة أو بالمكانة الاجتماعية، يعدّ ضررًا أدبيًا قابلاً للتعويض.

الفرع الثالث: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

¹ - سعاد بحوصي، مرجع سابق، ص 29.

تُعد العلاقة السببية بين الخطأ المرتكب والضرر الناتج عنه من العناصر الجوهرية لقيام المسؤولية التقصيرية، فلا يكفي أن يُثبت المدعي وقوع ضرر وأن هناك خطأ من المدعى عليه، بل لا بد من إثبات أن هذا الضرر نجم مباشرة عن الفعل غير المشروع، وقد أكدّ المشرع الجزائري على هذا المبدأ في نص المادة 124 من القانون المدني، التي نصت على ما يلي " :كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير، يُلزم مرتكبه بالتعويض".

يتضح من هذا النص أن العلاقة السببية تشكل حلقة الوصل الحاسمة بين الفعل الضار والضرر الناتج عنه، وهي ما يُثبت وجود رابطة مباشرة بين الاثنين ، وإذا انقطعت هذه الرابطة أو ثبت أن الضرر وقع لأسباب لا علاقة لها بالفعل الضار، فإن دعوى التعويض لا تُقبل حتى وإن ثبت وقوع الخطأ .

ومن هنا تظهر أهمية العلاقة السببية في المسؤولية المدنية، باعتبارها العامل الفاصل في تحديد ما إذا كانت الأفعال الضارة قد أنتجت بالفعل النتيجة المؤلمة التي يُطالب بالتعويض عنها أو أن هذه النتيجة ترجع لأسباب خارجية لا علاقة لها بالفعل الضار ، وبالتالي فإن عبء إثبات هذه العلاقة يقع على عاتق المدعي، الذي يتحمل مسؤولية إثبات أن الضرر الذي لحق به هو نتيجة مباشرة للفعل غير المشروع.¹

وتناول هذا الفرع مفهوم العلاقة السببية بين الخطأ والضرر (أولاً)، إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر (ثانياً).

أولاً: مفهوم العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

تمثل العلاقة السببية الركن الذي يربط بين الخطأ والضرر، فلا يكفي مجرد إثبات وجود الخطأ ووقوع الضرر، وما لم يتمكن المضرور من إثبات أن ذلك الخطأ هو السبب المباشر الفعال الذي أدى إلى تحقيق الضرر لا يمكن لقيام المسؤولية المدنية أن يثبت وجود ال ضرر الأصحاب المتضرر أو أن يستند الخطأ إلى الشخص بل يسعى أن يكون هذا الخطأ هو السبب المباشر في إحدى الضرر، وإلا فإن المسؤولية تنتهي في غياب عنصر العلاقة السببية وقد أولى المشرع

¹مدان المهدي، مرجع سابق، ص41.

أهمية كبيرة بهذا العنصر إذ نصت المواد نفسها 124، 125، 126 صراحة على ضرورة وجود رابطة سببية بين الفعل والضرر الواقع لقيم المسؤولية التقصيرية.¹

ثانياً: إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

تُعد رابطة السببية أحد الأركان الجوهرية للمسؤولية المدنية، إلى جانب الخطأ والضرر، ولا يُكتفى بثبوت الخطأ أو الضرر وحده بل لا بد من إثبات وجود علاقة سببية بينهما بمعنى أن يكون الضرر نتيجة مباشرة أو غير مباشرة للخطأ المرتكب، ويُحمّل من يدعي المسؤولية عبء إثبات توافر هذه العناصر الثلاثة ولا تُقبل دعواه إن عجز عن إثبات أي منها.

وقد استقر الفقه والقضاء، بالاستناد إلى المادة 127 من القانون المدني الجزائري، " 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 اتفاقي خالف ذلك " .

أوضحت المادة 127 من القانون الجزائري المدني أن رابطة السببية بين الخطأ والضرر تتقطع إذا ثبت وجود سبب أجنبي، كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المتضرر نفسه أو من الغير ، فإذا كان هذا السبب الأجنبي هو السبب الوحيد في وقوع الضرر، فلا تُرتب أي مسؤولية على المدعى عليه.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على قيام المسؤولية التقصيرية.

تمثل المسؤولية التقصيرية أحد الركائز الجوهرية في النظام القانوني، إذ تشكل الإطار الذي يترتب التزامات قانونية على الشخص الذي يرتكب فعال غير مشروع الحق الضرر بالغير، دون أن يكون هناك رابطة تعاقدية بين الطرفين وتستند هذه المسؤولية إلى مبدأ عام مفاده من أضرار بالغير لزمه جبر الضرر، وهو المبدأ في معظم تشريعات الحديثة، ويهدف إلى تحقيق العدالة الاجتماعية ورضع السلوك الضار ويكون ضمن مطلبين (المطلب الأول) تعويض كأثر أساسي للمسؤولية التقصيرية (المطلب الثاني) تقادم دعوى في المسؤولية التقصيرية.

¹-علي سليمان، مرجع سابق، ص119.

المطلب الأول: تعويض كآثر أساسي للمسؤولية التقصيرية.

تبرز المسؤولية التقصيرية التي تنشأ عن إخلال بالتزامات قانونية محددة مصدرا أساسيا للتعويض عن أضرار التي تلحق الأفراد لهذا سنتطرق في هذا المطلب إلى استبيان تلك الخصائص المتمثلة في التعويض تعريف التعويض (الفرع الأول)، تقدير التعويض (الفرع الثاني)، طرق تنفيذ التعويض (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف التعويض

يبدأ بتوضيح أن الحديث عن مفهوم التعويض من تطور التاريخي واختلف تبعا والمراحل التي مر بها ويشير إلى انه في البداية ارتبط التعويض بفكره العقوبة الجنائية، لكن مع التطور القانون الروماني والفرنسي القديم يبدأ بالانفصال عن هذه الفكرة وأصبح له استقلالية تامة ليصبح وسيلة الجبر الأضرار المادية والمعنوية التي تلحق بالشخص من فعل الغير، الأمر المهم الذي يركز عليه هذا المفهوم هو أن التعويض يتطلب توافر الشروط معينة حتى يكون الشخص ملزم بالتعويض مسؤولا عن جبر الضرر هذه الشروط تعتبر أساسا القيم مسؤولية سواء كانت المسؤولية قانونية أو تعاقدية.¹

أو ما يعرف بأنه مبلغ من المال يعادل المنفعة التي كان سيحصل عليها المتعاقد من طرف الآخر قام بتنفيذ التزامه على وجه المتفق عليه أو على النحو الذي تقرده القواعد حسن النية وروح المعاملة العادية بين الناس.²

الفرع الثاني: تقدير التعويض

تقدير التعويض يمنح المتضرر حق التعويض بمجرد ثبوت وقوع الضرر دون لحاج ة الثبات الخطأ أو تقصير من طرف المسؤول إذ بعد تحقق الضرر كافي لتحمل المسؤولية المدنية ، ويجوز للطرفين اتفاق مسبق على مقدار التعويض أو طريقة تقديره، ما لم يتعارض ذلك مع النظام العام أو يتضمن تنازل غير مشروع الحق في التعويض أول الاتفاق حول المسؤولية التقصيرية.

¹-بيطار صابرينة، تعويض في نطاق المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، مذكره ماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2015، ص9.

²-منير فرحان، تعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، طبعه الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2002، ص93.

فيما يتعلق بالاتفاقات التي تدور حول المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الفعل الغير المشروع، فإنها تعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية، وقد تهدف هذه الاتفاقات إما إلى حد منها أو تقليص آثارها كان تشمل اتفاق على تخفيض مبلغ التعويض أو تحديده مده معينه يمنع بعضها رفع الدعوة المسؤولية وقد أجاز البعض الفقه هذا النوع من الاتفاقات شريطة يتنافى مضمونها مع نظام العام أو الآداب، وهو ما أشار إليه القضاء الفرنسي والجزائري في مواضيع متعددة، حيث اعتبر أن مثل هذه الاتفاقات تعد باطلة إذا وردت بعد تحقق الضرر وكان القصد منها تنظيم الأثر المترتبة عليها.¹

وفي المقابل قد يرى اتجاه آخر من الفقه بطلان هذه الاتفاقات، خاصة إذا تعلق بالإعفاء المسبق من المسؤولية عن خطأ الجسيم، كل عام لما في ذلك من أخال بمبادئ العدالة وما تسبي حقوق الضرر.²

أولاً: تعويض القانوني

يقصد بالتعويض القانوني ما يدفعه المدين في حال تأخره عن تنفيذ التزامه النقد في الموعد المحدد فإذا كان محل الالتزام مبلغ من النقود، وتأخر المدينة في أدائه، فإن هذا التأخير يعد إخلال بالتزامه سواء كان مصدر الالتزام عقدا أم قانونا وفي هذه لحالة، يشترط أن يثبت الدائن وقوع الضرر الفعلي بسبب تأخير، بل يكفي تحقق التأخير ذاتي في الوفاء ليكون تعويض مستحقا، ويضل للمدينة الملمزم ما يدفع هذا المبلغ الإضافي للدائن، باعتبار أن الضرر مفترض قانونا من مجرد التخيير في التنفيذ من حيث امتناع المدينة عن التنفيذ نهائيا ويستند في ذلك إلى نوعين أساسيين.

1- أساس قانوني:

ويتمثل في القواعد القانونية التي تقر بالتعويض عن تأخير في الوفاء بالنقود، المواد التي تحدد فوائد التأخير.

¹ - عبد الرزاق سنهوري، مرجع سابق، ص 968.

² - بلحاج العربي، النظرية العامة الالتزام في القانون الجزائري، ديوان والمطبوعات الجامعية، جزء الأول، الجزائر، 2001، ص 684.

2- أساس اتفاقي:

وهو ما يتفق عليه المتعاقدين من شروط تتعلق بالتعويض في حاله تأخير وقد خرج المشرع في هذه الحالة عن قواعد العامة التي تقضي بوجود إثبات الأضرار الاستحقاق التعويض، فأشترط الاستحقاق حفظ التحقق والتأخير، دون أن يلزم الدائن بإثبات ملاحقه من ضرر فعلى، وهو ما يبذل على رغبة المشرف في حماية المصالح دائم من مواصلة المدين في الوفاء بالتزاماته.¹

ثانيا: التعويض القضائي

يعتبر موضوع التعويض القضائي من أهم وأكثر المسائل القانونية تعقيدا في القانون المدني، وذلك لماله من أهمية بالغه في تحقيق العدالة وإعادة التوازن بين الأطراف.

فالتعويض ليس مجرد جبر الضرر، بل هو وسيلة الالتزام مسؤولية بتحميل نتائج وأفعاله والتعويض المتضرر عما لحقه من الخسائر، ولقد نص المشرع الجزائري موضوع المسؤولية المدنية والتعويض عنها في المواد 124 إلى 133 والمواد 182 إلى 187 من القانون المدني، أن المادة 124 تنص على مبدأ أساسي مفاده أن: "كل فعل يرتكبه الشخص بأخطائه ويسبب ضارا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"².

هذا النص يؤكد أن أساس تعويض هو الخطأ الذي يرتكبه به الفاعل يُعد التعويض حقا للمضرور يُمنح له عند ثبوت أن الضرر قد وقع نتيجة إخلال المدين بالتزام تعاقدية أو قانونية ، وفي الحالات التي يكون فيها مقدار التعويض محددًا في العقد أو بموجب نص قانوني فإن الأصل أن يُترك تقديره للسلطة التقديرية للقاضي ، وقد نصت المادة 182 من القانون المدني صراحة على هذا المبدأ، حيث جاء فيها: "إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره..." ، ويترتب على ذلك أن مهمة القاضي تقتصر فقط على التحقق من

¹-بوزكري أسماء، طاهر صليحة، آليات تقدير التعويض في القانون المدني الجزائري، مذكره الماستر، قانون خاص معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعه ابن خلدون، تيبازة، 2023_2024، ص26.

²-ناصر رانيا، التقدير القضائي للتعويض، مجلة أبحاث، جامعة وهران 1 أحمد بن بلة، الجزائر، المجلد 03، العدد 03، 2016، ص128.

قيام المسؤولية، وإنما تمتد إلى تحديد قيمة التعويض المستحق وفقاً لظروف كل حالة على حدة، مع مراعاة مدى جسامة الضرر وطبيعته والآثار المترتبة عليه¹.

الفرع الثالث: طرق تنفيذ التعويض.

تعتبر المسؤولية التقصيرية من أهم مصادر الالتزام إذا نتشا نتيجة الإخلال بالالتزام قانوني عام بعدم الأضرار الغير ويترتب عليها إلزام المسؤول بالتعويض الضرر غير أن هذا الالتزام يحقق آثاره علمي من خلال تنفيذ التعويض، الذي يمثل المرحلة الأخيرة وأكثر حساسة في بناء القانونيين المسؤولية. حيث سنتناول التعويض العيني (أولاً)، التعويض النقدي والغير نقدي (ثانياً).

أولاً: التعويض العيني

من الوسائل التي من شأنها أن تتحقق للمضرور ترضيه الضرر وبطريقه مباشرة دون الحكم له بالتعويض النقدي أو الوفاء بالالتزام، ويهدف التعويض العيني إلى إعادة حال ما كانت عليه قبل وقوع الضرر والتعويض النقدي الذي يعد صورة غالبية اعتباره أكثر سيرا من الناحية العم له وأكثر استجابة للمتطلبات الواقع، وإزالة الضرر عن قد تكون واجبة حالاً أو يمنع استمرارها مستقبلاً.² ويهدف التعويض العيني إلى إصلاح الضرر إصلاحاً تاماً، وذلك بإعادة المضرور إلى حالته التي كان عليها من قبل وقوع الضرر فيجبر المسؤول عن الوفاء بما ألزم به³. حيث يبدأ بتأكيد القاعدة السياسية، وهي أن المسؤولية التقصيرية تلزم من إحدى الضرر الغير مشروع بالغير بتعويض هذا الضرر.

الأمر المهم الذي يشير إليه أن وجود هناك اختلاف في معالجه الفقهيّة طريق ة تعويض في المسؤولية التقصيرية ويذكر تحديد القانون المدني والفرنسي وفي القانون المدني العراقي كما تالين على هذا الاختلاف على عكس القانون المدني الجزائري.⁴

¹ عبد الرزاق سنهوري، مرجع سابق، ص 968

² زاهية حورية سي يوسف، المسؤولية المدنية المنتج دار الهمومة لطباعة والنشر، الجزائر، 2009، ص 316.

³ حسن علي الدنون، ص 375.

⁴ نصيرة صبار لفته، التعويض العيني، رسالة مقدمة لنيل درج الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم

1- موقف القضاء الجزائري من التعويض العيني

فقد ظهر في قرار منشور المحكمة العليا، أثبت فيه الحكم التعويض العيني متى كان ممكنا طلبه المتضرر حيث قضت أن إحداث المستأجر تغييرات في العين المؤجرة دون الموافقة، المؤجر يترتب عليها قانونيا فسخ العقد وإنما بتعين على المستأجر إعادة العين المؤجرة إلى حالة التي كان عليها من قبل هذه التغييرات، مع حق المؤجر في المطالبة بإزالة المستأجر من العين، بإزالة تعديلات وأساس ذلك على أن إحدى التغييرات في العين المؤجرة يؤدي إلى إلحاق الضرر لحقوق الدائنين.

2- موقف القضاء الفرنسي من التعويض العيني.

لم يمنح القضاء الفرنسي، هذا الحكم بالتعويض العيني في المبادئ المر، ورغم تشكيل لبعض من الفقه في القاعدة التقليدية القضائية أن يكون التعويض حتما مبالغ من النقود، وإجازتهم أن يكون التعويض أمر آخر، يراه القاضي أكثر ملائمة طبيعة ضرر حيث رفضت المحكمة النقد الفرنسية هذا الرأي من النفي بجبر الحكم على المسؤول مسبب في الضرر بقيام العمل يفرضه عليه العقد، ويريد القيام به¹.

ومع ذلك، استقر الفقه والقضاء على استثناء هام لهذه القاعدة العامة، وهو ما يعرف بالافتراضات القانونية لوقوع الضرر في بعض الحالات المحددة التي يقرها القانون قد يفترض وقوع الضرر بمجرد ثبوت واقعه معينه، دون الحاجة إلى تقديم دليل إضافي من المدعي.

ومثال على ذلك، ما نصت عليه المادة 184 من القانون المدني الجزائري، والتي تقرر على أن: " لا يكون التعويض المحدد في الاتفاق مستحقا إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه ضررا".

ومفاد المادة أن وجود الشرط الجزائي في العقد يفترض مبدئيا وقوع الضرر بمجرد الإخلال بالالتزام على المدين (طرف المخل بالالتزام) أن يثبت عكس ذلك إذا أراد التخلص من الدفع التعويض المتفق عليه وبالمثل، وفي سياق المسؤولية التقصيرية أيضا، إذا كان الفعل الذي ارتكبه المسؤول بطبيعته فعال ضارا، أو كان من السهل افتراض وقوع الضرر بسببه بشكل منطقي

السياسية، جامعة النهريين، سنة 2001، انظر الموقع <http://archive.org> بتاريخ 05-06-2025 على الساعة 15.17.

¹-بلحاج العربي، مرجع سابق، ص206.

وعقلاني، فقد يوم القاضي إلى تخفيف عبء الثبات على المدعى بل ويقضيه افتراض وقوع الضرر بناء على طبيعة الفعل ذاته، ما لم يقدم المسؤول دليلاً قاطعاً على عدم وقوع الضرر.¹

ثانياً: تعويض النقدي والغير النقدي

يعد التعويض وسيلة قانونية تهدف إلى جبر الضرر الذي يلحق بمضروب نتيجة فعل غير مشروع، وتتخذ هذه الوسيلة صورتين رئيسيتين تعويض النقدي والتعويض الغير نقدي فإذا كان التعويض النقدي هو الأداة الأكثر شيوعاً لرد الاعتبار وإعادة التوازن المالي فإن التعويض الغير نقدي قد يكون أكثر ملا في حاله معينه، بحسب طبيعة الضرر والظروف المحيطة بها، وهو ما يظهر مرونة القضاء في تحقيق العدالة والإنصاف.²

1_ التعويض النقدي

هو الأصل في جبر الضرر الناجم عن فعل غير مشروع، وذلك نظراً لوظيفته المتمثلة في إعادة التوازن المفقود نتيجة وقوع الضرر، بعد النظر عن طبيعته سواء كان مادياً أو معنوياً، ولهذا فإن الحكم بالتعويض النقدي يعد أسلوباً أكثر شيوعاً أمام القضاء، ويترك أمر تقدير المحكمة الموضوع بحسب طبيعة كل حال.³

ومع ذلك، قد ترى المحكمة أن التعويض الغير نقدي هو الأنسب في بعض الأحوال وفقاً لما تسمح به المادة 132 من القانون المدني، إذا اثبت أن التعويض نقدي يحقق العدالة أو يصلح كوسيلة جبر فعالة وقد يتخذ التعويض الغير نقدي صورته متعددة كتقديم اعتذار علني أو أداء خدمه معينه أو أي شكل آخر يطلبه المتضرر ويقبله القاضي، على يتعارض مع نظام العام

¹ عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، 1316، 1317

² حسن علي الدينون، مرجع سابق، ص 372.

³ محمد صبري ساعدي، مرجع سابق، ص 135.

ويجدر التذكير بان المحكمة غير ملزمة بالحكم دائما بمقابل نقدي هو حد بل يمكن أن تقدر التعويض في شكل دفعات أو مبالغ متفاوتة تبعث لظروف كل حالة.¹

ويدور الإشكال عند المطالبة بالتعويض عن ضرر المستقبلي، كان يطالب المتضرر بجبر ما قد يصيبه من الضرر الحق في المستقبل، أو ما قد يفوته من كسب بسبب الإصابة وهنا على القاضي أن يراعي مدى احتمال وقوع هذا الضرر أو الكسب الضائع، وماذا تأثيره في الحياة المتضرر، فان تبين له أن تقدير الدار الغير ممكن بدقه، حكم بتعويض تقديري، وقد يمنح هذا التعويض دفعه واحده أو مقصدا بحسب ما تقتضيه طبعه الحال ثبوت النظرة المستقبلية يسبب في عجز دائم يمنع المتضرر من زوال المهنة أو يعرفه عن الكسب، ف إن القاضي يلزم المدين بدفع مبلغ من المال يمثل الكسب الذي فات المتدرب بعجز فعلي أو دائم أما إذا اثبت العكس، فان القاضي غير ملزم بحكم التعويض.²

المطلب الثاني: تقادم الدعوى في المسؤولية التقصيرية

يشكل تقادم من الوسائل التي تقرر لتحقيق الاستقرار في المعاملات القانونية، ومنع بقاء الدعاء بمفتوحة غالى اجل غير مسمى وفي نطاق المسؤولية التقصيرية، يترتب على انقضاء مدة معينة دون مطالبه المضرور بحقه سقوط دعواه بالتقادم، مما يثير إشكالات بتعلق بدء سريان هذا الآجالوماذا تأثيره بجاه المضرور بالضرر أو الشخص المسؤول، فضلا عن حاله وقف وانقطاع التقادم سنتناول في هذا المطلب التقادم في القوانين (الفرع الأول)، عبء الإثبات (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التقادم في القوانين

يعد التقادم من الوسائل القانونية التي تؤدي إلى سقوط الحق أو الدعوى بمرور مدة زمنية يحددها القانون، دون أن يمارس صاحب الحق سلطته في المطالبة به ، وينقسم إلى قانونيني القانون المصري (أولا)، في القانون الجزائري (ثانيا).

¹ المادة 132 من القانون المدني المعدل والمتمم بقانون 58/75 لسنة 1975 حيث نصت على: "يعين القاضي طريقة التعويض تبعا لظروف، ويصح أن يكون التعويض مقسما، كما أن يكون إيراد مرتبا، ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدر تأميناً".

² عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 968.

أولاً: في القانون المصري

تمثل قواعد تقادم دعوه المسؤولية المدنية من المسائل الجوهرية التي ينظمها المشرع المصري، حيث نصه المادة 172 من القانون المدني المصري على أن الدعوة والتعويض الناشئة عن العمل غير مشروع بثلاثة سنوات من تاريخ علم المضرور بالضرر وبالمسؤول عنه، على إلا تتجاوز مده التقادم 15 سنة من الوقوع الفعل الضار، ما لما تأكل ناشئة عن جريمة وفي هذه الحالة صار التقادم الجاني الأول ويلاحظ المشرع يميز بين مجالات يكون فيها الضرر تقدم مدة قصيرة وبين حالات يترتب فيها عندها الفعل جريمة، مما يمد تأجيل تقادم وفقه للقواعد الجنائية.¹

والتأكيد على حماية هو حق المضرور نص القانون على أن دعوه المدنية لا تتقادم في حال كانت تابعه للدعوة الجنائية قائمة، ولا تسقط هذه الأخيرة إلا بأقل أجلت قادم هو ثلاث سنوات في بعض الحالات.²

ثانياً: في القانون الجزائري.

نصت المادة 133 من القانون المدني الجزائري: "تسقط دعوى التعويض بانقضاء خمس عشرة (15) سنة من يوم وقوع الفعل الضار".

بمقتضى المسؤولية التقصيرية بمضي 15 سنة من تاريخ وقوع الفعل ال ضرار دون اشتراط العلم بالضرر أو المسؤول، بحرف النظر عما إذا كانت المسؤولية ناشئة عن خط أ مدني أو عن فعل شكل جريمة يعاقب عليها القانون وهذا، فإن سوق الدعوى لا تتأثر بكون الفعل بشكل كل جريمة من عدمه والعين تتوقف على تاريخ العلم بالضرر، أو المسؤول عنه مما يدل على أن المشرع الجزائري اختار إخضاع دعوى تعويض المدني لأحكام التقادم المدني لا تتقادم جنائي.

ومن حيث التطبيق فإن هذا التقدم يبدأ من يوم وقوع الضرر سواء بعلم به مضرور أو لم يعلم ما دام الدار قد تحقق بالفعل ذلك بغض النظر عن تاريخ الذي يتم فيه اكتشاف الفعل الضار أو معرفت مرتكبه، وتجد الإشارة إلى أن قانون الإجراءات الجزائية في المادة العاشرة نص على أن

¹ المادة 172 من القانون المدني المصري المعدل والمتمم لرقم 131 للسنة 1948 حيث نصت المادة على: "تسقط بالتقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل غير المشروع بانقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم فيه المضرور بحدوث الفعل وبالشخص المسؤول عنه. وتسقط هذه الدعوى في كل حال، بانقضاء خمس عشرة سنة من يوم وقع العمل غير مشروع"
² عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، 1314.

سقوط الدعوى العمومية لا يؤثر على قيام دعوه المسؤولية المدنية ولو كانت هذه الأخيرة منظوره أمام القضاء الجزائري بطريق تبعية مما يؤتى دعويين من حيث التقادم وتبين من ذلك أن إدارة التشريعية الجزائرية قد تبين مرفقا يميز بوضوح بين دعاوى والتعويض المدني ودعاوى العمومية من حيث التقادم كل من يوم بشكل مستقل.¹

الفرع الثاني: عبء لإثبات

عبء إثبات هو القاعدة التي تحدد من الخصم بتحمل المسؤولية إثبات الوقائع محل النزاع وبعد الركائز أساسية في تحقق العدالة ألا يقبل ادعاء بدليل.

سبق أن أشرنا إلى أن عبء إثبات الضرر يقع على عاتق المدعي، ولا يمكن للمسؤول المدني أن يسبق هذه الخطوة بإثبات انتفاء الخطأ أو نفي العلاقة السببية قبل أن يثبت المدعي وجود الضرر.

ومن ذلك ما ورد في المادة 184 من القانون المدني الجزائري، هذه المادة تكرر قرينة قانونية لمصلحة الدائن، مفادها أن الضرر مفترض ما لم يثبت العكس، مما يعني الدائن من عبء الإثبات وينقل هذا العبء إلى المدين الذي عليه إثبات عدم تحقق الضرر، ولا يمكن أن يفهم من هذا النص أنه قرينة مطلقة، بل هي قرينة قابلة لإثبات العكس، إذ يستطيع المدين أن يثبت بأي وسيلة أن الضرر لم يقع فعلاً.²

وتُعد هذه القاعدة استثناء من الأصل العام الذي يقضي بأن على المدعي إثبات الضرر ، وفي سياق المسؤولية التقصيرية لا يكون لهذه القاعدة مجال إلا إذا كانت هناك مسؤولية مفترضة بنص القانون أو باتفاق الطرفين، كحالة الاتفاق على إعادة الدين عند الإخلال بالشرط الجزائي ، فإذا تم الاتفاق على شرط جزائي، فإن القانون يفترض وقوع الضرر عند إخلال المدين بالالتزام ويعفى الدائن من إثبات الضرر، ما لم يثبت المدين خلاف ذلك.³

¹- عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 1317.

²المادة 184 من القانون المدني الجزائري، تنص على " لا يكون التعويض المحدد فيالاتفاق مستحقا إذا اثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرر".

³محمد صيري السعدي، مرجع السابق، ص 138.

ومن التطبيقات الأخرى لعدم قبول إثبات العكس، ما قرره المادة 186 من القانون المدني الجزائري يتضح من ذلك أن القانون يفترض الضرر لصالح الدائن، متى تأخر المدين في تنفيذ التزامه النقدي دون حاجة لإثبات الضرر، شريطة أن يكون الضرر حتمي الوقوع في مثل هذه الحالات.¹

غير أن هذه القرينة، وإن كانت تُعد بمثابة مسؤولية مفترضة، إلا أنها لا تنطبق إلا على المسؤولية التعاقدية دون التقصيرية، إذ لا يُتصور فيها ضرر مفترض، خاصة إذا لم يتفق الطرفان مسبقاً على جزاء تأخير الوفاء.

كما أن المادة 228 من القانون المدني الجزائري تقدم مثالاً آخر على هذه الفرضية، وهو نص يُرتب قرينة قانونية على وقوع الضرر، ويجعل إثبات عدم تحققه على عاتق المدين، ويُلاحظ أن هذه القاعدة لا تتطلب إثبات الضرر بالنسبة للدائن، ما دام هناك اتفاق مسبق على الشرط الجزائي، إلا إذا أثبت المدين انتفاء هذا الضرر، مما يعني أن المسؤولية في هذه الحالة قائمة على افتراض الضرر.²

أولاً: إثبات الخطأ

يشكل إثبات الخطأ من العناصر لقيام المسؤولية المدنية، إذ لا يسأل الشخص عن الضرر إلا إذا ثبت ارتكابه لخطأ يشكل إخلالاً بالتزام قانوني، ويقع عبء الإثبات على عاتق المدعي الذي يجب تقديم الأدلة التي تؤكد وجود هذا الخطأ، ما يجعل من مسألة الإثبات حجر الزاوية في الدعاوى المتعلقة بالمسؤولية

1- عبء إثبات الخطأ

تُقر القاعدة العامة بأن عبء إثبات الخطأ يقع على عاتق من يدعيه، أي على المدعي، باعتبار أن الخطأ يُعد انحرافاً عن السلوك المعتاد للشخص العادي، ومع ذلك فإن المشرع في بعض

¹ المادة 186 من القانون المدني الجزائري، تنص على أن: "إذا كان محل الالتزام بين أفراد مبلغاً من النقود عين مقداره وقت رفع الدعوى وتأخر المدين في الوفاء به، فيجب عليه أن يعرض للدائن الضرر اللاحق من هذا التأخير".

² عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 1317.

الحالات يُفترض وقوع الخطأ من جانب المسؤول، فلا يُطالب المضرور بإثباته، بل يُلقى على عاتق المسؤول عبء إثبات العكس إن أراد نفي مسؤوليته. وتمثل هذه الفرضية نوعاً من القرائن القانونية التي تُجيز إثبات العكس، أي قرينة قابلة للدحض، كالحال في مسؤولية الإدارة عن أفعال الموظفين الذين تستخدمهم في أداء مهامها، حيث قرر القانون مسؤوليتها دون حاجة لإثبات الخطأ منهم، تاركاً المجال لها لإثبات عكس ذلك.¹

2- عبء الإثبات على عاتق من يدعي وقوع الخطأ

يقع عبء الإثبات على عاتق من يدعي وقوع الخطأ إلا في حالات محددة ينص عليها القانون كما ورد في المادة 136 من القانون المدني الجزائري كما أن هناك مسؤولية خاصة بحارس الأشياء والمادة 138 من القانون المدني أخرى تتعلق بمسؤولية حارس الحيوان المادة 139 من القانون المدني الجزائري.²

حيث نستنتج، تحميل المدعي عبء إثبات الخطأ يُعد تطبيقاً منطقياً لمبدأ "البينة على من ادعى" ويُحقق نوعاً من التوازن في العلاقة بين الأطراف، إذ لا يجوز افتراض الخطأ دون دليل، غير أن هذا العبء قد يكون ثقيلاً على المضرور في بعض الحالات، لا سيما حين يصعب عليه الوصول إلى وسائل الإثبات، وهو ما يبرر تدخل المشرع أحياناً بافتراض الخطأ قانوناً في مواقف معينة لتخفيف العبء عن الضحية، دون أن يمس بحق المدعى عليه في إثبات براءته عبر دحض هذه القرينة.

2- إثبات العلاقة السببية

ومع ذلك لا يشترط في جميع الحالات إثبات هذه العلاقة السببية بشكل قاطع ومباشر فقط ينص القاضي بوجود قرائن قوية تدل على وجود هذه العلاقة خاصة إذا كان إثباتها بشكل مباشر أمراً صعباً. فإذا اثبت المتضرر وقوع الخطأ والضرر وقدم قرائن قوية تدل على هذا الخطأ هو السبب المحتمل للضرر، فإن عبء الإثبات عكس ذلك ينتقل إلى الطرف الآخر، إذا يمكن القول إن

¹ - محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 140.

² - مرجع نفسه، صفحة نفسها.

إثبات العلاقة السببية قد يكون مباشر بتقديم الأدلة القاطعة أو غير مباشر بالاعتماد على القرائن القوية التي يستخلصها القادم من الوقائع القضية وظروفها¹.

الخلاصة:

في ختام هذا الفصل، يتبين أن المسؤولية التقصيرية تمثل إحدى أهم صور المسؤولية المدنية، كونها تُعنى بحماية الحقوق من الأفعال غير المشروعة التي تلحق ضرراً بالغير خارج نطاق العلاقة التعاقدية.

وقد تناولنا في هذا الإطار المفاهيمي العناصر الأساسية التي تقوم عليها هذه المسؤولية، والمتمثلة في الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية، حيث لا تتحقق المسؤولية إلا بتكامل هذه الأركان، كما اتضح أن الغاية الأساسية من المسؤولية التقصيرية ليست العقاب، بل جبر الضرر وتعويض المضرور بما يعيد التوازن القانوني والاجتماعي.

¹ محمد صبري سعدي، مرجع سابق، ص 140.

وتُعد الآثار المترتبة عليها، وعلى رأسها التعويض، وسيلة قانونية لضمان عدم الإفلات من تبعات الأفعال الضارة. تمهّد هذه المبادئ لفهم أعمق لتطبيقات المسؤولية التصهيرية في المجالات المختلفة ومنها المجال البحري، الذي سيشكل محور الفصول القادمة، نظراً لما يطرحه من خصوصيات قانونية تستوجب معالجة مستقلة.

الفصل الثاني

تطبيقات المسؤولية التقصيرية عن

الحوادث البحرية

تطبيقات المسؤولية التقصيرية عن الحوادث البحرية

تمثل الحوادث البحرية بما تسببه من أضرار جسيمة للأرواح والممتلكات والبيئة محور اهتمام بالغفي القانون البحري، حيث تبرز المسؤولية التقصيرية كركيزة أساسية لجبر هذه الأضرار، سواء كانت ناتجة عن تصادم أو غرق السفن أو غيرها من الحوادث. تقتصر المسؤولية عن الأضرار المباشرة قبل تمتد لتشمل الآثار المترتبة على كفاة جوانب الحادث مع إقرار مبدأ أن التلوث يتحمل العبء في حال التلوث البحري.

تهدف هذه الدراسة إلى التعمق في تحليل تطبيقات المسؤولية التقصيرية عن الحوادث البحرية، معاهتمام خاص لحوادث التصادم البحري، وبيان أنواعه وكيفية تحديد المسؤولية الناشئة عنه.

وفي هذا الإطار تبرز العديد من الحوادث خاصة تلك المتعلقة بالتصادم والتلوث الناجم عن تسريب المواد الخطرة، والتي تمثل انتهاكا لسلامة البيئة البحرية والملاحة الدولية.

وتعالج هذه الدراسة مدى انطباق قواعد المسؤولية التقصيرية على هذه الحوادث.

ونتناول في هذا الفصل دراسة تطبيقية لهذه المسؤولية من خلال مبحثين:

المبحث الأول: التصادم البحري.

المبحث الثاني: التلوث البحري.

المبحث الأول: التصادم البحري

يعد التصادم البحري من أهم الحوادث التي تثير المسؤولية التقصيرية في مجال القانون البحرينظر لما يخلفه من أضرار جسيمة سواء على مستوى الأرواح، الممتلكات، أو البيئة البحرية وغالبا ما يقع هذا النوع من الحوادث في العلاقة التعاقدية بين السفن أو المتضررين. مما يجعل للمسؤولية التقصيرية هي القانون الأساسي لتقدير الأضرار والمطالبة بالتعويض، يتم تناول في هذا المبحث مفهوم التصادم البحري (المطلب الأول)، المسؤولية المترتبة حوادث السفن (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري من الحوادث الشائعة في المجال البحري ، ويترتب عليه أضرار جسيمة تمس السفن وركابها وحتى البيئة البحرية، ومن هنا تظهر أهمية التعرف على مفهوم التصادم البحري، حيث يتطرق هذا المطلب إلى تعريف التصادم البحري (الفرع الأول)، وأنواع التصادم البحري (الفرع الثاني)، وشروط التصادم البحري (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف التصادم البحري

لفهم التصادم البحري بشكل دقيق، من الضروري الرجوع إلى معناه من خلال التعريفات المختلفة المعنى اللغوي (أولا)، المعنى الاصطلاحي (ثانيا)، المعنى القانوني (ثالثا).

أولا: المعنى اللغوي للتصادم البحري

يشترق مصطلح التصادم من الفعل "صدم"، والذي يعني الدفع أو الضرب بالجسم .ويقال: صدمه صدمة أي دفعه دفعة قوية. ومن هذا المنطلق، يقصد بالتصادم البحري ذلك التلامس أو الارتطام المادي الذي يحدث بين هيكليين عائمين في البحر، سواء كان نتيجة حركة مباشرة أو بفعل قوة دفع مفاجئة، ويفهم من ذلك أن التصادم البحري هو نوع من الاحتكاك أو التضارب بين منشآت بحرية عائمة¹.

¹محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص29.

ثانياً: المعنى الاصطلاحي للتصادم البحري

يثار خلاف فقه معتبر حول تحديد المقصود "بالتصادم البحري" إذ انقسمت الآراء حول عناصره المكونة، فبينما ركز بعض الفقه على صفة الوحدات المتصادمة واشترط أن تكون سفينتين بحريتين أو أكثر واتجه آخرون إلى اعتبار موقع الحادث أساساً، حيث يشترط لقيام التصادم البحري أن يقع في البحر أو في المياه الصالحة للملاحة بما في ذلك الأنهار والمياه الداخلية وتوسع اتجاه ثالث في المفهوم معتبراً أن التصادم البحري يشمل أن أي ارتطام مادي يقع بين وحدة مخصصة للملاحة البحرية وأخرى مشابهة أو منشأة ثابتة.¹

كما يميز الفقه بين التصادم البحري وغيره من صور الحوادث من خلال تحقق عنصر "الارتطام المادي" بين جسمين، مما يفترض وجود اتصال فعلي بين وحدتين عائمتين على نحو يؤدي إلى ضرر. وقد رفض بعض الفقه الفرنسي في هذا السياق، التوسع في المفهوم ليشمل الاصطدام بجسم ثابت كالحطام أو الأرصفة، لغياب صفة "السفينة" أو الموصوف القانوني المشابه لها.²

ثالثاً: المعنى القانوني للتصادم البحري

يعرف التصادم البحري من خلال المادة 1 الاتفاقية الدولية للتصادم البحري³ على أنه: "ارتطامالذي يحدث بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ووحدة مخصصة للملاحة الداخلية".

أولت أغلب التشريعات اهتماماً بموضوع التصادم البحري في قوانينها الداخلية حيث أفردته بمواد تنظمه ومن بين هذه التشريعات يمكن الإشارة إلى القانون البحري الفرنسي والمصري والأردني إضافة إلى قانون البحري الجزائري.

عالج المشرع المصري أحكام التصادم البحري من نصوص القانون البحري الجديد وذلك في المواد الممتدة من 292 إلى 301 مستنداً في ذلك اتفاقية بروكسل لعام 1910 كما اشتق أحكامه أيضاً

¹سوداني لينة ونواري الضاوية، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرياح، ورقلة، 2017/2018، ص 03.

²حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة) طبعة 01، دار الخليج، عمان، 2015، ص 81.

³معاهدة بروكسل الدولية، مرجع سابق، ص 29

من القانون الفرنسي المتعلق بالحوادث البحرية رقم 454 المؤرخ في 9 جويلية 1967، وقد ورد في هذه المادة 292 ما يلي: "في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو سفن مخصصة للملاحة الداخلية تسوى التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون أن اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم...¹.

ويلاحظ من خلال هذا النص، أن المشرع المصري قد وسع من نطاق مفهوم التصادم البحري بحيث يشمل كل تصادم يكون أحد طرفيه سفينة بحرية، سواء نتج عن التصادم ضرر للأشخاص أو الممتلكات. كما أن تطبيق أحكام التصادم لا يرتبط بمكان وقوعه، بل تطبق قواعد القانون البحري بغض النظر عن طبيعة المياه التي وقع فيها الحدث .

أما التشريع الأردني، فقد تبني ذات التوجه في المادة 236 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972، حيث اعتبر التصادم البحري هو ذلك الذي يقع بين السفن البحرية أو بين هذه الأخيرة وسفن الملاحة الداخلية، وذلك دون النظر إلى طبيعة المياه التي وقع فيها التصادم ، إذ تنص المادة المذكورة على أنه: "إذا وقع تصادم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية، فإن التعويض من الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص يدفع للأحكام التالية، ولا عبء للمياه التي حدث فيها التصادم"²، وهو ما يتوافق مع المفهوم المعتمد في اتفاقية بروكسل لعام 1910 بشأن التزام البحري .

أما بخصوص المشرع الجزائري فقد عالج أحكام التصادم البحري الجديد تحت الفصل الحوادث البحرية، قسم تصادم السفن في البحار الفقرة الأولى التعريف والقواعد العامة المواد الممتدة من 273 إلى 286، حيث نصت المادة 237 من القانون البحري الجزائري على أن: "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".

¹ أحمد حسني، الحوادث البحرية "التصادم والإنقاذ"، منشأة المعارف الإسكندرية، 1997، ص 24.

² المادة 236 من قانون التجارة البحرية الأردني.

يتضح من نص المادة المذكورة أن المشرع الجزائري قد اعتمد معيار المنشأة البحرية لتحديد ما إذا كان الحادث يعد تصادماً بحرياً أم لا، فوجود سفينة واحدة على الأقل في الحادث أي تأثير، سواء كان حدث في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار.

الفرع الثاني: أنواع التصادم البحري

تتعدد الأسباب المؤدية إلى وقوع تصادم البحر وقد ترتب على هذا التعدد تباين في المعايير التي تقوم عليها المسؤولية القانونية الناشئة عنه. ففي بعض الحالات يعزى خطأ التصادم إلى خطأ من أحد طرفي الحادث البحري بينما قد يكون ناتجاً عن خطأ مشترك بين الجانبين ، كما قد يحدث تصادم نتيجة قوى قاهرة أو ظروف خارج عن الإرادة بحيث لا ينسب فيها الخطأ إلى أي من الطرفين، وفي بعض الأحيان تصعب تحديد السبب المؤدي إلى التصادم.

ونظراً لهذا التباين اعتمد تشريع البحري الجزائري تقسيماً لأنواع التصادم البحري ،التصادم البحري بسبب خطأ إحدى المنشأتين (أولاً)، التصادم الناتج عن مشترك بين السفينتين (ثانياً)، التصادم بقوة قاهرة أو بسبب مشكوك فيه (ثالثاً).

أولاً: التصادم البحري بسبب خطأ إحدى المنشأتين

تنص المادة 277 من قانون البحري الجزائري على أن: "إذا نتج التصادم بخطأ إحداهما السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ...".

يتضح على أن المسؤولية في حوادث التصادم البحري تقع على عاتق السفينة التي يثبت ارتكابها للخطأ أو تلك التي لم تلتزم بواجب اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب التصادم وهو ما تتضمنه المادة 3 من اتفاقية بروكسل.¹

¹ المادة 03 من اتفاقية بروكسل المتعلقة والخاصة بالمعاهدات البحرية والموقعة في 23 سبتمبر 1910، "يعترف لمالك السفينة بحق تحديد مدى مسؤوليته المنصوص عنه في الفقرة الأولى من هذه المادة حتى في الحالات التي تكون فيها هذه المسؤولية منحرفة عن ملكيته للسفينة أو اقتنائها لها أو حراسته أو مراقبته عليها، والتي لا يثبت فيها خطأه أو خطأ الأشخاص المسؤول عنهم.

وتعد السفينة مخطئة في هذه الحالة إذا نتج التصادم عن عيب في تجهيزها أو قيادتها وملاحتها أو عند عدم مراعاة الأنظمة لتفادي التصادم في البحار أو تقصير في اتخاذ التدابير الأخرى التي تقتديها الأصول البحرية السليمة لمنع وقوع الحادث.

كما يترتب على خطأ السفينة المسؤولية عن التصادم في حالة إخلالها بواجب إعلام الطرف الآخر بمسارها أو عند إعطاء إشارات غير واضحة أو غير صحيحة للملاحة، أو عند قيام الربان بتصرفات غير جيدة أو إصدار خاطئ أو حتى عند السماح لسفينة غير مجهزة أو غير صالحة للملاحة بالسفر حسب ما يراه.¹

ثانياً: التصادم الناتج عن خطأ مشترك بين السفينتين

في حالات التصادم البحري التي ينتج فيها الحادث عن أخطاء مشتركة من قبل سفينتين أو أكثر فإن المسؤولية تقسم بين هذه السفن المتسببة في الضرر، بحيث يتحمل كل طرف جزءاً من التعويضات تتناسب مع درجة خطئه في وقوع الحادث. وإذا تعذر تحديد نسبة الخطأ بدقة لكل سفينة، فإن المسؤولية تقسم بينهما بالتساوي، ويترتب على مبدأ المسؤولية المشتركة توزيع الأعباء المالية للتعويضات بين السفن المتسببة في الحادث، بحيث لا تتحمل سفينة واحدة كامل عبء الضرر الناتج، ويلزم كل طرف متضرر بتقديم مطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به تجاه السفينة أو السفن الأخرى المتسببة في الحادث، وذلك وفقاً لنسبة خطأ كل طرف في وقوع التصادم.² وقد نصت المواد 278 و 279 و 280 من القانون البحري الجزائري على هذا الشرع من التصادم وكذا المادة 04 الفقرة أ من اتفاقية بروكسل.³

¹ عز الدين فراح، التصادم البحري، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، المجلد 10، العدد 12، 2015، ص 171-172.

² اعراب كميلة، اكلي ليندة، النظام القانوني للتصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، مخبر القانون البحري والنقل، تلمسان، المجلد 6، العدد 01، 2019، ص 48.

³ تنص المادة 04، الفقرة (أ) من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري على ما يلي: "إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها، على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن تلك الأخطاء متعادلة تقسم المسؤولية بالتساوي والخسائر التي تصيب السفن أو شحناتها أو أمتعة أو ممتلكات طاقمها أو ركابها أو غيرهم من الأشخاص الذين يكونون على ظهرها تحمله السفن المخطئة بنفس النسبة بدون تضامن للغير، وتلتزم السفن المخطئة بالتضامن بالنسبة للغير عن الخسائر الناشئة عن الموت أو الجروح على أن يكون لمن دفع حصة أطير من التي كان عليه أن يتحملها في النهاية طبقاً للفقرة الأولى من هذه المادة المطالبة بالفرق.

ثالثاً: التصادم بقوة قاهرة أو بسبب مشكوك فيه

نصت المادة 281 من القانون البحري الجزائري على: " إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو احدهما راسية عند وقوع التصادم"تناولت المادة المذكورة حالات التصادم البحري التي تقع نتيجة لقوة قاهرة أو لسبب غير واضح ، ففي حالة وقوع التصادم البحري بسبب قوة قاهرة أو حدث مفاجئ لا يمكن توقعه أو دفعه، فإن المسؤولية ترفع عن السفن المتصادمة، ولا يلزم أي طرف بتعويض الأضرار الناجمة عن هذا الحادث الخارج عن الإرادة. ويعتبر التصادم ناجما عن قوة قاهرة إذا كان السبب المؤدي إليه خارجا عن سيطرة السفينة وإدارتها وغير قابل للتوقع أو المنع بالوسائل المعتادة ، وتشمل حالات القوة القاهرة الظواهر الطبيعية القاسية كالطقس العاصف والأمواج غير الاعتيادية التي تجعل تقادي التصادم أمرا مستحيلا، أو الأفعال غير المتوقعة من الغير التي تؤدي بشكل مباشر إلى وقوع الحادث¹، أما في الحالات التي يتعذر فيها تحديد سبب التصادم بشكل قاطع ويظل الأمر محل شك وتردد، فإن المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التصادم تقع على عاتق السفينة التي لحقتها الأضرار، حيث تتحمل كل سفينة الخسائر التي أصابتها، في ظل عدم وجود طرف محدد يمكن تحميله مسؤولية الحادث.²

أما إذا كان سبب التصادم مشكوكا فيه، فإن المحكمة تلجأ إلى تحليل المعطيات المطروحة لتحديد ما إذا كانت هناك قوة قاهرة بالفعل، أو أن الخطأ كان ناجما عن أحد الأطراف ، فإذا لم يظهر أي دليل على وقوع خطأ من قبل أي من السفن، وقد تبين أن الحادث وقع لأسباب غير واضحة، فإن المحكمة تقضي بإعفاء الطرفين من المسؤولية³.

ويترك التشريعات الوطنية أن تقرر فيما يخص بحق المطالبة بالفرق ومدى وأثر الاشتراطات التعاقدية أو القانونية التي تحدد مسؤولية ملاك السفن إزاء الأشخاص الذين يجدون على ظهر السفينة".

¹ أحمد حسني، مرجع سابق، ص 44.

² هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001، ص 323.

³ طالب محمد كريم، "المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 01، العدد 02، سنة 2014، ص 271.

خلاصة القول إن التصادم الناتج عن سبب مشكوك فيه يعفى كلا الطرفين من التعويض نظرا لعدم ثبوت الخطأ أو وجود قوة قاهرة يمكن نسبتها لأحدهما.

الفرع الثالث: شروط التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري من الوقائع التي تستدعي توافر شروط قانونية محددة قيام المسؤولية الناشئة عنه وتنقسم الشروط إلى عنصرين أولهما وقوع ارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر على أن تكون إحداهما على الأقل سفينة وهو ما يميز التصادم البحري عن غيره من الحوادث البحرية أما حصول فعل الارتطام أو تحقق ضرر مادي بإحدى المنشآت البحرية نتيجة ذلك ويعد توافر هذين العنصرين مع الأساس القانوني لقيام التصادم البحري الذي تنتج عنه آثار قانونية.

لذا ولتوضيح شروط التصادم نشير إلى وقوع الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر إحداهما على الأقل سفينة (أولا)، وحصول فعل الارتطام أو تحقق ضرر مادي بإحدى المنشآت البحرية (ثانيا).

أولا: وقوع الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر إحداهما على الأقل سفينة

حتى يعد الحادث تصادما بالمعنى القانوني، لابد من توافر عنصر الاحتكاك المادي بين المنشآت البحرية المتصادمة، فلا يكفي مجرد وقوع ضرر بسفينة نتيجة اقتراب سفينة أخرى منها، بل يشترط أن يحدث تماس فعلي بين المنشأتين، ويفترض لقيام التصادم أن يكون هناك احتكاك ناجم عن اقتراب منشأتين بحريتين، كأن تلحق إحدى السفن ضررا بسفينة أخرى بسبب اضطراب الأمواج الناتج عن حركتها، مما يؤدي إلى وقوع تلف مباشرة أو غير مباشرة بالسفينة المتضررة.¹

وعلى الرغم من أن الفقرة الثانية من المادة 02/274 من القانون البحري الجزائري² قد نصت صراحة على إمكانية تطبيق أحكام التصادم حتى في غياب التلامس المادي، إلا إذا ذلك يظل محكوما بشروط معينة، منها أن يكون الحادث ناتجا عن إهمال في مراعاة القواعد الدولية المنظمة للملاحة البحرية فقد تبنى المشرع الجزائري في هذا السياق مضمون المادة 123 من معاهدة التصادم التي تكرر مبدأ أن التصادم لا يشترط فيه حصول احتكاك مادي بين السفن بل يكفي أن

¹ محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، الطبعة 01، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص73.

² تنص المادة 274 من الفقرة الثانية على أن: "يشبه التصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية.."

تنشأ الحادث عن مناورة أو حركة خاطئة من إحدى السفن المتقاربة تسببت في مخالفة واضحة لقواعد السير في البحر.¹

ومثال على ذلك، أن تقوم سفينة بالإبحار على مقربة من سفينة أخرى دون مراعاة السرعة المناسبة أو المسافة الآمنة التي تقتديها قواعد الملاحة ، مما يؤدي إلى اضطراب الأمواج من حولهما والتسبب في أضرار للسفينة الأخرى، أو أن تثير دون إشارات تحذيرية أو أجراس إنذار، فتفاجأ السفينة أخرى بوجودها بالقرب منها فتقوم في هذه الأخيرة بحركة مفاجئة لتجنب التصادم فتلحق بها أضرار بسبب هذه المناورة الخطرة.²

ثانياً: حصول فعل الاصطدام أو الارتطام أو ضرر بإحدى المنشآت البحرية

يعد وقوع ارتطام مادي بين السفن أو بين السفينة وأي منشأة بحرية أو شيء آخر ضرورياً لقيام المسؤولية القانونية في حوادث التصادم البحري ، فالأصل أن المسؤولية تنشأ كنتيجة مباشرة لهذا الالتحام المادي الذي يحدث الأضرار وقت أكد المشرع الجزائري على هذا الشرط في المادة 273 من القانون الجزائري . باستثناء حالات تأثير الدوامات المائية على السفن مهما بلغت قوتها من نطاق مفهوم التصادم المادي ، مع ذلك لم يشترط القانون درجة معينة لشدة الاصطدام والارتطام ، مما يعني أن مجرد الاحتكاك البسيط بين الأجسام البحرية يعد كافياً لتحقيق هذا الشرط.³

ويجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قد وسع من نطاق تطبيق أحكام التصادم ليشمل حالات أخرى لا يقع فيها ارتطام مادي مباشر ، فقد نصت المادة 274 من القانون الجزائري البحري على: "يعد تصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة، إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على أثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة".

¹فراح عز الدين، مرجع سابق، ص 170.

²محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 35.

³بن ددوش سيد أحمد، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و1952، مجلة الدراسات الحقوقية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، المجلد 8، العدد 01، ماي 2021، ص 836.

على رغم من ضرورة توافر شرطي الاصطدام أو الارتطام المادي أو ما في حكمه، فقد استثنى المشرع الجزائري بموجب المادة 286 من القانون البحري حالات معينة لا تطبق فيها أحكام التصادم ويتعلق الأمر بمسؤولية السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ تجاه السفن الأخرى عن الأضرار الناجمة أثناء قيامها بخدماتها الرسمية.

المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن حوادث السفن

تقوم المسؤولية المترتبة عن حوادث السفن على الإخلال بالالتزام قانوني عام يفرض على الأفراد عدم الإضرار بالغير، وهو ما ينطبق بشكل دقيق على حوادث السفن في المجال البحري ، فحين تقع تصادمات بين السفن، سواء في عرض البحر أو في الموانئ، غالبا ما يكون السبب راجعا إلى سلوك خاطئ أو مهمل من قبل القائمين على قيادة السفن، مما يرتب مسؤوليتهم تجاه الأطراف المتضررة.

ويفترض فيمن يقود السفينة أن يكون على دراية تامة بقواعد الملاحة البحرية واللوائح الدولية المنظمة لحركة السفن، وعليه، فإن أي إخلال بهذه القواعد، سواء أكان بفعل إيجابي تمثل في اتخاذ قرار خاطئ، أو بفعل سلبي كالإهمال في مراقبة الملاحة أو عدم اتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة، يعد خطأ يرتب مسؤولية مدنية، طالما أدى ذلك إلى وقوع ضرر مادي أو بشري¹.

ومنه سنتناول في هذا المطلب مسؤولية الربان والطاقم (الفرع الأول)، ومسؤولية مالك السفينة (الفرع الثاني)، ومسؤولية مجهز السفينة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: مسؤولية ربان السفينة والطاقم.

تلعب الأخطاء البشرية، وبخاصة تلك الصادرة عن الربان وأفراد الطاقم، دورا محوريا في التسبب بالحوادث البحرية، مما يجعلها محورا أساسيا في الدراسات القانونية البحرية.

¹ أحمد حسني، مرجع سابق، ص66.

ونظرا لما يترتب على هذه الأخطاء من مسؤوليات، ومنه سنتطرق إلى تحليلا معمقا لمسؤولية الربان والطاقم، تعريف الربان والطاقم (أولا)، مسؤولية الربان والطاقم (ثانيا).

أولا: تعريف الربان والطاقم.

الربان هو الشخص الذي تسند إليه مهمة قيادة السفينة، سواء كان مالكا أو من جهازها أو مستأجرها ويعد الربان المسؤول الأول عن إدارة وتوجيه السفينة، ويتعين عليه الحصول على شهادة رسمية تؤهله لتولي هذه المهمة¹.

وقد تناول القانون البحري الجزائري مسألة الربان في المادة (580) قانون البحري الجزائري، حيث نص على: " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا"، ويقصد بأن قيادة السفينة تسند إلى ربان يتم اختياره من بين الأشخاص المؤهلين قانونا، كما عرفته المادة (384) قانون بحري الجزائري، بأنه: "قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة"، ويقوم بتمثيل مالك السفينة أو تجهزها أمام الغير، وذلك ضمن حدود القانون والتفويض الممنوح له.

كما أن الربان يمثل المجهز قانونيا في مختلف الأماكن التي يتواجد فيها المقر الرئيسي للمجهز وذلك ضمن المتطلبات العامة اللازمة لتسيير الرحلة البحرية².

أما المادة (585) قانون بحري الجزائري على أنه: "لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز". فقد أوضحت هذه المادة أن الربان لا يمكنه الالتزام نيابة عن السفينة في مسائل تتطلب تفويضا خاصا إلا إذا كان قد حصل على توكيل صريح من المجهز مما يعني أن الربان لا يملك حرية التصرف خارج حدود الصلاحيات التي تم تفويضها له.

والطاقم في القانون البحري من الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة بمقابل مادي، سواء تحت إشراف الربان أو لأداء مختلف المهام البحرية، ويعرف الطاقم في نص المادة المذكورة سابقا 384 من القانون البحري، التي تنص على أن: "كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر".

¹ فنطازي خير الدين، محاضرة في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة،

2021-2020، ص 52. انظر الموقع: 18/0/ <http://dspace.univ-guelma.dz> 45: 21. 2025.

² المادة 583 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا: مسؤولية الربان والطاقم

يتحمل الربان مسؤولية كبيرة في قيادة السفينة وإدارتها خلال الرحلة البحرية، وقد أكد القانون البحري الجزائري ذلك في المادتين 580 و 581، حيث يشير إلى أن الربان يسأل عن أخطائه الشخصية أثناء أداء مهامه، سواء كانت تلك الأخطاء عمدية أو ناتجة عن إهمال ، ولا يعفى الربان من المسؤولية حتى وإن لم يكن هو مالك السفينة، حيث أن القانون يخضعه لأحكام خاصة باعتباره قائدا للسفينة وممثلا لها.¹

ويسأل الربان كذلك عن الأضرار الناتجة عن أخطاء مساعديه أو طاقمه، طالما أنها وقعت خلال قيامهم بالأعمال المرتبطة بالسفينة أو الرحلة البحرية، إذ أن الربان يتحمل مسؤولية الإشراف والرقابة عليهم. وبالتالي فإن أي تقصير من أحد أفراد الطاقم، يمكن أن ينسب إلى الربان نفسه². من أهم القضايا التي عرضت أمام القضاء الإنجليزي، وبرزت فيها مسؤولية الربان، تلك التي دارت بين شركتي MITRA MARIGO وFRITZ THYSSEN، والتي أثير فيها تساؤل حول ما إذا كان تصرف الربان الخاطئ هو ما تسبب في غرق السفينة.³

ورأت المحكمة أن الربان قد ارتكب خطأ مهنيا، حين أبحر بالسفينة في ظروف جوية غير مناسبة رغم تحذيرات مسبقة، ما أدى إلى وقوع أضرار جسيمة. واستند الحكم إلى أن الربان ملزم باتخاذ التدابير الوقائية والاحتياطية، وأن إهماله في ذلك يعد خطأ شخصيا، لا يمكن التذرع فيه بقرارات فنية عامة، كما قضت المحكمة في قضية آخر شركة (Fogo) بأن الربان كان مهملا في تأمين الحمولة، وفشل في توزيعها بشكل سليم، مما نتج عنه انقلاب السفينة ، وأكدت المحكمة أن الخطأ في التقدير الفني لا يعفي الربان من المسؤولية، بل يزيد من جسامتها إذا ما أضر بالحمولة أو الطاقم.⁴

أما عن الأخطاء المرتبطة بالتعامل مع العوامل البحرية، فقد بينت السوابق القضائية أن الربان يسأل أيضا عند إبحاره دون التأكد من سلامة الخرائط الملاحية أو جاهزية السفينة للتصدي

¹المادة 588 من القانون البحري الجزائري.

²أحمد حسني، مرجع سابق، ص 66.

³طالب محمد كريم، مرجع سابق، ص 235.

⁴أحمد حسني، مرجع سابق، ص 68.

للمخاطر المحتملة، خاصة تلك المرتبطة بالتيارات أو الأعاصير البحرية، وهو ما يجعل المسؤولية المهنية للربان تشمل الإلمام بالتغيرات الجوية والبيئية، إلى جانب الدراية بالمسارات البحرية الآمنة. وقد أظهر اجتهاد المحاكم الأمريكية أن الربان مسؤول عند تجاهله تحذيرات الأرصاد أو تقارير الملاحة الجوية، حيث عدت بعض الأحكام ذلك إخلالا جسيما بواجباته، يرقى إلى الخطأ الجسيم، ويحمله تبعات قانونية واسعة¹.

الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة

يعد مالك السفينة أحد أهم الأشخاص في المجال البحري، إذ يتحمل جزءا كبيرا من المسؤولية القانونية الناشئة عن استغلال السفينة في الملاحة، وفي هذا الفرع، سنتناول تعريف مالك السفينة (أولا)، ومسؤولية مالك السفينة (ثانيا).

أولا: تعريف مالك السفينة.

لا يضع التشريع البحري الجزائري تعريفا صريحا لمالك السفينة، بل يترك الأمر لاجتهاد الفقه والقضاء، ووفقا لهذا التوجه، يقصد بمالك السفينة الشخص الذي يملكها بصورة قانونية، ويسجل اسمه في السجل الخاص بالسفن بصفته المالك، سواء امتلكها نتيجة شراء أو إرث، وقد يكون المالك فردا طبيعيا أو معنويا، كما قد تتعدد أسماء الملاك في حال الملكية الجماعية، حيث تذكر نسب حصصهم في السجل طبقا للمادة (34) من القانون البحري على أنه: "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة".

كما أن السفينة قد تكون مملوكة لشركات تجارية، لا سيما تلك التي تتطلب رؤوس أموال كبيرة لتشغيلها، وهنا تبرز شركات المساهمة كشكل شائع للملكية، نظرا لقدرتها على جمع تمويل كبير عبر إصدار أسهم¹.

¹ أحمد حسني، مرجع نفسه، صفحة نفسها.

ثانيا: مسؤولية مالك السفينة

مالك السفينة مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن الإهمال في صيانة السفينة أو تجهيزها، وفقاً لما نصت عليه المادة 572 من القانون البحري الجزائري متى ثبت أن هذا الإهمال أسهم في وقوع الحادث أو ترتب عليه ضرر للغير. وتقوم هذه المسؤولية سواء استغل المالك السفينة بنفسه أو فوض غيره بذلك ما دامت الإدارة أو الرقابة الفعلية بقيت تحت سلطته²، وتقع على عاتق المالك التزامات تتعلق بسلامة الهيكل، والمحركات، والتجهيزات التقنية والملاحية، ويسأل قانوناً عن أي خلل كان بإمكانه اكتشافه وتداركه لو أنه اتخذ ما يتطلبه واجب الحيطة والحذر.

الفرع الثالث: مسؤولية مجهز السفينة

يتحمل مجهز السفينة مسؤوليات قانونية وتنظيمية جوهرية لضمان سير العمليات البحرية ويعتبر شخصية محورية في التشغيل الفعلي للسفينة، إذ يتولى تجهيزها وإعدادها للملاحة بما يضمن سلامة الرحلة البحرية، ويتناول هذا الفرع تعريف مجهز السفينة (أولاً)، مسؤولية مجهز السفينة (ثانياً).

أولاً: تعريف مجهز السفينة

تناول المشرع الجزائري مفهوم مجهز السفينة في المادة 384 من القانون البحري، حيث وصفه بأنه "كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدمها في أنشطة الملاحة البحرية"، وقد ورد هذا المعنى أيضاً في المادة 572 من نفس القانون، التي تنص على أن "يعتبر مجهزاً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

ويفهم من هذا التعريف أن المجهز قد يكون هو مالك السفينة، وقد يكون جهة أخرى لا تملك السفينة لكنها تستغلها قانوناً. ولهذا السبب، خصص المشرع قسماً خاصاً لتحديد الالتزامات الواقعة على عاتق المجهز، وذلك في المواد من 428 إلى 451 من القانون البحري.

¹ محمود شحماط، مرجع سابق، ص 13.

² أحمد حسني، المرجع السابق، ص 69.

ثانيا: مسؤولية مجهز السفينة

يتحمل مجهز السفينة مسؤولية مباشرة عن تنفيذ أعمال الصيانة الدورية اللازمة، وضمان أن تكون السطوح معدة بشكل مناسب لعمليات التلحيم، مع توفير جميع المعدات التقنية التي تتطلبها القوانين والمعايير الفنية، وفي حال أهمل القيام بهذه المهام، فإن الخطأ ينسب إليه، ما لم يثبت العكس، إذ لا يشترط إثبات وجود تقصير محدد من جانبه، بل يكفي إثبات أن الضرر نشأ عن خلل في التجهيز، وكان بالإمكان تفاديه لو أنجز التحضير وفق الأصول وقد يكون الخلل ناتجا عن عدم ملاءمة المعدات المستعملة، أو بسبب وجود عيوب خفية في الوسائل المستخدمة، والتي تعد مجهزة من طرفه، مما يؤدي إلى تحميله تبعات هذا الإهمال.¹

المبحث الثاني: التلوث البحري

تعد حوادث التصادم في البيئة البحرية من الأحداث التي تنجم عنها آثار بيئية وخيمة، يأتي في مقدمتها التلوث البحري بمختلف أشكاله، يكتسب تحديد المسؤولية القانونية عن هذا النوع من التلوث أهمية بالغة لضمان تطبيق مبدأ "الملوث يدفع"² وتحقيق العدالة البيئية، ويسعى هذا المبحث إلى تحليل الأطر القانوني والمبادئ التي تحكم الأطراف المتورطة في حوادث التصادم البحري التي ينتج عنها التلوث.

في ضوء ذلك، يتناول هذا المبحث مفهوم التلوث البحري (المطلب الأول)، الحماية القانونية لمواجهة التلوث البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري

يشكل التلوث البحري أبرز التحديات البيئية التي تواجه المجتمع الدولي نظرا لتأثيرها الواسع على النظام البيئي والصحة البشرية والأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالبحار وقد أولت الاتفاقيات الدولية

¹ تنص المادة 577 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يكون المجهز مسؤولاً عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو وفقا لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا الأمر".

عرف المشرع الجزائري في الفقرة 09 من نص المادة 03 من القانون 03/10 على أن: "...مبدأ ملوث الدافع: الذي² يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أ بالبيئة، ويمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الاصلية..".

والإقليمية إلى جانب التشريعات الوطنية اهتماما خاصا بتحديد ماهية هذا النوع من التلوث وعلى هذا الأساس تعريف التلوث البحري (الفرع الأول) مصادر التلوث البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري

يستعرض في هذا الفرع المعنى اللغوي للتلوث البحري (أولا)، والمعنى الاصطلاحي (ثانيا)، والمعنى القانوني (ثالثا).

أولا: المعنى اللغوي للتلوث البحري

يفهم التلوث على أنه عملية اختلاط أو امتزاج مادة غريبة بعناصر مادية أخرى مما ينتج عنه تغير في خصائصها الأساسية ويحمل الفعل "لوّث" معنى التدنيس والتلطّيح فعندما يقال "لوّث الشيء بالطين" يقصد به تلطيخه به ولوّث الماء يعني جعله كدرا بعد صفائه وفي سياق أيضا، يأتي بمعنى الخلط والمزج، كما في قولهم "لوّث الشيء بالشيء" كما يدل أيضا على الفساد والاضطراب مثل عبارة "لوّث الدين بالفتن" التي تشير إلى اختلاطه بالبدع والأوهام.¹

أما في اللغة الإنجليزية يستخدم لفظ التلوث "pollution" للدلالة على حدوث التلوث كما يستخدم الفعل "pollute" للتعبير عن فعل التلوّث فيعبر عن عدم الطهارة والتدنيس والفساد وإساءة الاستعمال.²

ما ورد في اللغة الفرنسية لفظ التلوث "pollution" في معجم رويسر يلوّث تعني "polluer" أي لطح أو وسخ الشيء أي رده خطرا أو جعله غير سليم أو عكسه وينفي "pureté" أي يصفى.³

ثانيا: المعنى الاصطلاحي للتلوث البحري

¹ طارق إبراهيم الدسوقي عطية، النظام القانوني لحماية البيئة في ضوء التشريعات العربية والمقارنة، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2014، ص158.

² Larousse, dictionnaire de poche-français-anglais-franche many enjolives à manche cour France, 1999; p259

³ إبراهيم سليمان عيسى، "تلوث البيئة أهم قضايا العصر المشكلة والحل"، دار الكتاب والحديث، القاهرة، سنة 2000، ص21.

التلوث البحري من أهم الأخطار التي تهدد البيئة على وجه العصور وليس من السهل تعريفه حتى أن البعض يرى أن الحصول على تعريف شامل وكامل بالمعنى العلمي للتلوث يعد أمرا مستحيلا فيقصد بالتلوث اصطلاحا وجود أي مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية بكميات أو كميّات أو في غير مكانها أو زمانها بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية أو الإنسان في أمنه أو صحته أو راحته.¹

ويعرف أيضا أنه كل تغيير مباشر أو غير مباشر في فيزيائي أو حراري أو بيولوجي يؤثر تأثيرا ضارا بالمكونات الحية أو يؤثر تأثيرا ضارا بطريقة ينتج عنها مخاطر فعالة تؤثر على الصحة أو الأمان أو الرفاهية لكل الكائنات الحية². ونجد من بين التعريفات كذلك أنه يقصد به أي تغيير فيزيائي أو كيميائي أو بيولوجي يحدث أثارا ضارة على الهواء أو المادة أو الأرض أو يضر بصحة الإنسان أو الكائنات الحية الأخرى وهو كل تغيير كمي في مكونات البيئة الحية أو غير الحية، لا تقدر البيئة على استيعابه دون أن يختل توازنه.³

من هذه التعريفات نستطيع أن نعطي تعريفا للتلوث بوجه عام ينبغي أن يشتمل على حدوث تغيير في البيئة أو الوسط الطبيعي، وهذا التغيير تبدأ معالمه بحدوث خلل في التوازن الطبيعي لعناصر ومكونات البيئة.

ثالثا: المعنى القانوني للتلوث البحري

نظرا لما يمثله التصادم البحري من خطورة وما قد يترتب عليه من أضرار مادية وبشرية، فقد حظي باهتمام واسع من قبل المؤتمرات والهيئات الدولية التي سعت إلى وضع تعريف واضح له وتنظيمه قانونيا.

¹ ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، الدار العربية للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2000، ص 41.

² محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص 43.

³ الجيلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون الليبي، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، ليبيا، 2000، ص 33.

بالقانون رقم 10-103¹ في مادته الرابعة: " إدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها تغيير الخصائص الفيزيائية والكيميائية أو البيولوجية للماء وتسبب مخاطر على صحة الإنسان وتضرر الكائنات والنباتات البرية والمائية، وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي وآخر للمياه."

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982²، فقد تناولت موضوع التلوث في المادة 192 وما بعدها، حيث نصت الفقرة الرابعة من المادة 1 على أن: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية لما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن تتجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار".

كما نصت اتفاقية لندن لسنة 1973 بشأن منع التلوث من السفن على أن: "آية مادة يمكن أنيسفر إدخالها إلى البحر، تعريض صحة الإنسان للخطر أو بالإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية وإتلاف المرافق الإستجمامية وعرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، وهي تشمل آية مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الاتفاقيات الحالية"³.

الفرع الثالث: مصادر التلوث البحري

تتعدد وتتوغل المصادر التي تلقي بآثارها السلبية على البيئة البحرية محدثة خلافاً في توازنها الطبيعي ومهددة استدامتها وفي هذا الفرع نتناول أهم المصادر: التلوث النفطي (أولاً)، التلوث الناجم عن الإغراق (ثانياً)، التلوث الإشعاعي (ثالثاً).

أولاً: التلوث النفطي

يعد تلوث المياه البحرية والنهرية بالنفط ومشتقاته من أخطر أشكال التلوث البيئي، حيث يؤدي امتزاج النفط أو الزيوت البترولية بالمياه إلى اختلال التوازن البيئي بشكل كبير، ويتجلى ذلك من خلال تأثيراته السلبية على تنفس الكائنات البحرية، من أسماك وطيور مائية وغيرها من الأحياء.

¹ قانون 10-03، المؤرخ في 19 جويلية 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 43، 2003.

² المادة 01 من الفقرة الرابعة الخاصة باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، دخلت حيز النفاذ في نوفمبر 1994، ص 29.

³ المادة 02، الخاصة بمنع التلوث من السفن 1973، المؤرخة في 02/11/1973، المعدلة ببروتوكول 11/02/1978.

كما أن تلوث يحدث تغيرات في التركيب الكيميائي للمياه، مما يؤدي إلى تغير خصائصها الفيزيائية نتيجة لذوبان مركبات سامة كالهيدروكربونات والبنزين والهيكساكوريد وغيرها، إضافة إلى أثره الواضح على السواحل والمنشآت السياحية، وعلى الاقتصاد المحلي في المدن الساحلية.¹

ويرى البعض أن تسرب النفط في البحار يعتبر من بين أخطر ملوثات البيئة البحرية، نظرا لسرعة انتشاره فوق سطح الماء وما يسببه من تهديد للحياة المائية، خاصة وأن الغاز المتطاير الناتج عنه يحدث اضطرابا في التوازن بين الهواء والماء، وتلعب ناقلات النفط دورا أساسيا في وقوع هذا النوع من التلوث، وخصوصا أثناء عمليات النقل والتفريغ، حيث تقع حوادث عديدة تؤدي إلى تسرب كميات كبيرة من النفط.²

ورغم ذلك، فإن التسرب الناتج عن هذه السفن يمثل فقط 12 من إجمال النفط الذي تسرب إلى البحار سنويا، في حين أن نحو 36 من النفط المتسرب يعود إلى مصادر أخرى، مثل التصريفات الناتجة عن المناطق الصناعية والمدن، وغالبا ما تكون لهذه التسربات آثار كارثية، كما حدث في انفجار بئر النفط "ديب ووتر هورايزن" في خليج المكسيك سنة 2010.³

ثانيا: التلوث الناجم عن الإغراق.

يعد التخلص من النفايات والمواد المتنوعة عن طريق إغراقها في البيئة البحرية معضلة بيئية خطيرة فبالرغم من المظهر الغير المؤذي لبعض هذه المواد فإنها غالبا ما تحمل في طياتها مركبات كيميائية ذات سم عالي وتتضمن هذه المواد طيفا واسعا يبدأ بالمواد المشعة، مروراً بالنفايات الصلبة كالبلستيك والزجاج والمعادن، وصولاً إلى النفايات السامة التي تستقر في نهاية المطاف في أعماق البحار، ويترتب على تحلل هذه المخلفات آثارا مدمرة تطال جوانب متعددة من

¹ بلقاسم خديجة، حماية البيئة البحرية من التلوث وفقا لقواعد القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي الطاهر، السعيدة، 2019-2020، ص32.

² محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلويث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008، ص120، 121.

³ نجلاء لعوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل ماستر، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر،

بسكرة، 2017-2018، ص32.

الحياة البحرية، بالإضافة إلى تأثيرها السلبي على التركيبة الفيزيائية والكيميائية للمياه، بل إن خطر هذه المكونات قد يشمل تلويث المياه الجوفية والأنهار المجاورة.¹

ثالثا: التلوث الإشعاعي.

يمثل التلوث بالمواد المشعة أحد أخطر أنواع التلوث البيئي ، إذ يمكن أن تتسرب هذه المواد من المفاعلات النووية ومحطات الطاقة إلى المياه ، ومنها تنتقل إلى الكائنات الحية والنباتات لتصل في النهاية إلى الإنسان عبر السلسلة الغذائية، مما قد يتسبب في إصابته بأضرار جسيمة.²

ويعتبر التلوث الإشعاعي مشكلة عابرة للحدود، إذ يمكن أن تنتقل العناصر المشعة عبر الهواء والمياه لمسافات بعيدة. وقد شهدت العقود الأخيرة ارتفاعا ملحوظا في احتمالية التعرض لهذا النوع من التلوث نتيجة للتجارب النووية المتزايدة وزيادة الاعتماد على الطاقة النووية في توليد الكهرباء.³

المطلب الثاني: الحماية القانونية لمواجهة التلوث البحري

تعتبر المسؤولية المدنية عاملا جوهريا في حماية البيئة، لا سيما البيئة البحرية، مما يستدعي تطوير قواعد جديدة تتناسب مع الأضرار المستمرة التي تلحق بها ، كما ينبغي للدولة الجزائرية أن تأخذ في الاعتبار التكاليف المرتفعة للآليات المستخدمة في الحد من التلوث البحري، والتي تمثل تحديا كبيرا لها كدولة نامية.

سنتناول الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث (الفرع الأول)، الإطار التشريعي الوطني لحماية البيئة البحرية من التلوث (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث.

¹ كيجل كمال، "المسؤولية الموضوعية للدولة عن التلوث البحري، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، المركز الجامعي غرداية، العدد 05، 2019، ص 211.

² زياني عبد الحق، مجدوب نوال، الإطار القانوني لجريمة تلويث البيئة البحرية واشكاليات المسؤولية الجنائية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون، تيارت وتلمسان، المجلد 06، العدد2، 2016، ص219.

³ زياني عبد الحق، مجدوب نوال، مرجع سابق، الصفحة 219.

وضعت مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث والحد من آثاره، ومن أبرزها اتفاقية لندن 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن (أولاً)، بروتوكول برشلونة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث (ثانياً)، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (ثالثاً).

أولاً: اتفاقية لندن 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن.

في الفترة الممتدة بين 8 أكتوبر و 11 فبراير عام 1973، انعقد المؤتمر الدولي حول التلوث البحري في لندن، مما أسفر عن اعتماد الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناتج عن مخلفات السفن ، تهدف هذه الاتفاقية إلى حماية البيئة البحرية عبر تحديد المواد الضارة التي تؤدي إلى تلوثها، كما تتضمن معايير وقواعد دولية لضبط الإجراءات المتعلقة بمنع هذا التلوث.

بالإضافة إلى ذلك، تناولت الاتفاقية الجوانب القانونية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري والمنازعات الناجمة عنه، كما أشارت إلى بروتوكول عام 1976، الذي يختص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن رمي النفايات من السفن¹.

ثانياً: بروتوكول برشلونة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

في ظل تنامي مستويات التلوث البيئي في البحر الأبيض المتوسط، بادرت منظمة الأمم المتحدة في عام 1976 إلى تنظيم مؤتمر دولي بمدينة برشلونة، حضرته الدول الشاطئية للبحر بهدف التنسيق الجماعي والتعاون من أجل حماية البيئة البحرية للمنطقة ، وقد تمخض عن هذا اللقاء اعتماد اتفاقية تُعنى باتخاذ التدابير اللازمة للحد من التلوث البحري بمختلف أشكاله ومصادره، وقد نصّت الاتفاقية في مادتها 07 على التزام الدول الأطراف باتخاذ جميع الإجراءات الضرورية للحفاظ على البيئة البحرية في المتوسط، بما في ذلك ما يتعلق بالتلوث الناجم عن أنشطة استغلال قاع البحر والتلوث الناتج عن الملاحة والأنشطة البحرية الأخرى ، كما أكدت الاتفاقية

¹ علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص52-51.

على أهمية تطوير برامج للرصد البيئي، بهدف تقييم مصادر التلوث وآثاره والحد منها بشكل فعال¹.

وإلى جانب الاتفاقية الأساسية، تم اعتماد سلسلة من البروتوكولات المكملة التي تهدف إلى معالجة جوانب محددة من التلوث البحري، من أبرزها:

- بروتوكول التعاون لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى، الذي تم توقيعه في برشلونة بتاريخ 16 فبراير 1976، ويهدف إلى تعزيز التعاون بين الدول في التصدي لحوادث التلوث الطارئة.
- بروتوكول الوقاية من التلوث الناتج عن تفريغ السفن والطائرات، الذي وُقِع في نفس اليوم ودخل حيز النفاذ في عام 1978. وشهد تعديلاً في سنة 1995، حيث تم تشديد القيود على المواد المسموح بتفريغها في البحر، كما فُرض حظر كامل على تصريف بعض المواد في البيئة البحرية.
- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن المصادر البرية، الذي تم التوقيع عليه في أثينا بتاريخ 17 مايو 1980 من قبل 13 دولة، ويهدف إلى معالجة التلوث الذي مصدره أنشطة بشرية برية قريبة من السواحل، أو تلك الواقعة في الأحواض المائية التي تصبّ في البحر المتوسط.

ثالثاً: المتحدة اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982

كرست اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 اهتمام خاص بحماية البيئة البحرية، حيث أولت هذا الجانب عناية بالغة من خلال تخصيص جزء مهم من احكامها لهذا الغرض ، وقد اقتضى ذلك أن تتخذ الدول، سواء بشكل فردي أو مشترك، التدابير الضرورية لمنع التلوث البحري أو الحد منه والسيطرة عليه من منابعه المختلفة، مستعينة بأفضل الوسائل التقنية المتاحة ، كما أكدت الاتفاقية على أهمية التعاون الدولي في هذا المجال، سواء على مستوى العالمي أو

¹عواطف فراح، أميمة بومحذاف، القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية من مشكلة التلوث، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الشهيد العربي التبسي، تبسة، المجلد 16، العدد 01، 2023، ص 99.

الإقليمي، من خلال المنظمات المختصة بإعداد قواعد قانوني دولية ووضع خطط لتعزيز حماية البيئة البحرية.¹

وقد عبرت الاتفاقية عن إرادة جماعية للدول في توحيد الجهود نحو منع استعمال الموارد الطبيعية البحرية بطريقة تخل بالبيئة، حيث حاولت تحقيق التوازن بين مبدأ السيادة الدائمة للدول على مواردها الطبيعية وواجبها في الحفاظ على البيئة البحرية.²

وفي هذا الإطار نصت المادة 193 من الاتفاقية على أن: "للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية طبقاً لسياستها البيئية، ووفقاً لواجبها في حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها".

كما فرضت المادة 194 من ذات الاتفاقية التزاماً على الدول باتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان عدم تلويث الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها للبيئة البحرية، بما لا يؤدي إلى إلحاق الضرر بدول أخرى، ويشمل هذا الحظر جميع أنواع التلوث، سواء من مصادر برية أو بحرية، ويمتد ليشمل المناطق التي تقع خارج حدود السيادة الوطنية، حيث لا يجوز بل أي حال من الأحوال ممارسة أي نشاط يخل بحقوق الدول الأخرى أو يؤثر على البيئة البحرية خارج تلك المناطق.³

انطلاقاً من كون التزام الدولة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها يعد التزاماً عاماً، فإن هذا يفرض عليها التحرك بفعالية لمنع التلوث، سواء أكان هذا الالتزام نابعاً من إرادتها الذاتية. وقد نصت المادة 195 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن على الدول أن: "تتخذ التدابير الضرورية لمنع نقل أو تحويل التلوث من منطقة إلى أخرى، أو من نوع تلوث إلى آخر".⁴

الفرع الثاني: الإطار التشريعي الوطني لحماية البيئة البحرية من التلوث.

شهدت الجزائر بعد الاستقلال فراغاً تشريعياً في مختلف القطاعات، بما في ذلك المجال البيئي، إذ استمر العمل بعدد من القوانين الفرنسية، باستثناء تلك التي تتعارض مع مبدأ السيادة الوطنية ،

¹ عبد السلام منصور، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، المجلة العالمية لكلية التجارة، العدد العاشر، جمهورية مصر العربية، 2013، ص 468. انظر إلى الموقع: <https://jsfc.journals.ekb.eg> 15 /05 /2025. 10 :22

² صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000، ص 508.

³ عزوزي شبيلة، طوبال حبيبة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، 2023/2022، ص 23.

⁴ صلاح الدين عامر، مرجع السابق، ص 508.

ومع مرور الوقت صدرت عدة مراسيم وتنظيمات لتأطير النشاط البحري وحمايته، نذكر منها :
المرسوم رقم 403/63 الصادر بتاريخ 1963/10/12، الذي يحدد المياه الإقليمية الجزائرية .
المرسوم رقم 40/66 الصادر بتاريخ 1966/04/11، المنظم لحركة الملاحة الخاصة بسفن الصيد والنزهة .

المرسوم رقم 29/71 المؤرخ في 1971/05/13، المتعلق بإنشاء الديوان الوطني للموانئ .
المرسوم رقم 194/72 الصادر في 1972/10/10، المنظم لعبور السفن الأجنبية عبر المياه الإقليمية الجزائرية وتوقيفها في الموانئ الجزائرية دون تسليم .
المرسوم رقم 12/73 المؤرخ في 1973/01/06، الخاص بإنشاء الحرس الوطني لحماية الشواطئ .

المرسوم المتعلق بالقانون البحري المؤرخ في 1973/07/05، الذي أقر لاحقاً كقانون نهائي في 1975/07/05، ويعتبر أول قانون شامل ينظم كافة أوجه النشاط البحري (الجريدة الرسمية عدد 27، سنة 1975) .

أولاً: حماية البيئة من التلوث في القانون البحري الجزائري

يمثل القانون البحري الإطار القانوني الذي ينظم مختلف العلاقات القانونية المرتبطة باستغلال البحر، سواء كانت هذه العلاقات ذات طابع عام كعلاقة الدولة أو السلطات العامة، أو خاص كعلاقة الأفراد والكيانات الخاصة.¹

وقد صدر هذا القانون بموجب الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23، وتم تعديله لاحقاً بالأمر رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25، وقد نصت المادة 212 قانون حماية البيئة منه على حظر طرح أو إلقاء أو تفريغ المواد أو النفايات الضارة في البحر، سواء داخل المياه الإقليمية

¹بوجحيلة علي، محاضرات القانون البحري، جامعة قسنطينة1، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2012/2013، الموقع :

<http://fac.umc.edu> « droit » affichage cours 12 /06/2025. 12 :15.

أو في أعالي البحار، بهدف حماية البيئة البحرية والهواء المحيط بها، واتخاذ التدابير اللازمة لمعاقبة المخالفين لذلك.¹

ثالثاً: حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريع المنظم لحماية البيئة

يتضمن قانون حماية البيئة رقم 03/83 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 03/10² مجموعة من التدابير الرامية إلى حماية البيئة البحرية من التلوث، وتتمثل هذه التدابير فيما يلي:

نص المشرع الجزائري على منع صب أو حرق أو رمي أي مواد في البحر، وذلك وفقاً لأحكام المادة 53 من القانون المذكور، والتي تنص على عدم السماح بهذه الأفعال إلا بترخيص خاص من الوزير المكلف بالبيئة، ويترتب على مخالفة ذلك فرض عقوبات على المخالفين.

كما يجوز للوزير المكلف بالبيئة أن يرخص، وفق شروط محددة، للقيام بعمليات الصب أو الغمر أو التفريغ في البحر، شرط أن تثبت الدراسات خلو هذه العمليات من أي أخطار أو أضرار بيئية .

أصبحت حماية البيئة مطلباً أساسياً في المشاريع التنموية، حيث يشترط أخذ الأثر البيئي بعين الاعتبار ضمن مخططات التنمية، لاسيما فيما يتعلق بالانعكاسات الاقتصادية والبيئية المحتملة .

تدعو السياسات البيئية إلى ترشيد استخدام الموارد الطبيعية غير المتجددة، وخاصةً البحرية منها، والعمل على استغلالها بأساليب أكثر كفاءة ونقاء عبر توظيف التكنولوجيا الحديثة .

فرض التشريع الجزائري على ربان كل سفينة الإبلاغ الفوري عن أي حادث قد يسبب تلوثاً أو يشكل خطراً على البيئة البحرية داخل أو بالقرب من المياه الإقليمية، وذلك طبقاً لأحكام المادة 57 من القانون رقم 03/10 .

تسعى السلطات أيضاً إلى ترسيخ ثقافة الوعي البيئي لدى المواطنين من خلال تكريس الحق في الإعلام البيئي، وتعزيز التفاعل مع قضايا البيئة بوصفها من أساسيات جودة الحياة ، أما من

¹ هدى عزاز، الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في الجزائر، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي التبسي، تبسة، المجلد 15، العدد 02، 2022، ص 151.

² القانون رقم 03/83، المعدل بموجب القانون رقم 03/10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 43، 2003.

الناحية الدستورية، فقد تبنى الدستور الجزائري مجموعة من المبادئ المستمدة من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المتعلقة بحماية البيئة، ومنها مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي، ومبدأ الاستخدام المستدام للموارد، ومبدأ الوقاية من الضرر البيئي، ومبدأ "الملوث يدفع"، بالإضافة إلى مبدأ إشراك المواطنين في اتخاذ القرار البيئي¹.

ثالثاً: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار التشريع المنظم للنفايات

لقد أضحت حماية البيئة بمختلف مكوناتها من القضايا المحورية التي تكتسي طابعاً دولياً، خاصة في ظل التهديدات المتزايدة التي أصبحت تواجه النظم البيئية نتيجة الأنشطة الصناعية والبشرية. ومن بين أهم هذه القضايا تأتي مشكلة التلوث البيئي، وبشكل أكثر تحديداً التلوث البحري، الذي يُعد من أبرز أشكال التدهور البيئي الناتج عن سوء إدارة النفايات، سواء الصلبة أو السائلة، التي يتم تصريفها في البحار والمحيطات .

ونظراً للأهمية البالغة التي تكتسيها البيئة البحرية، باعتبارها مصدراً حيوياً للتنوع البيولوجي، ورافداً أساسياً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول، فقد أولت الجزائر اهتماماً متزايداً بهذا الجانب من خلال مراجعة ترسانتها القانونية بما يتلاءم مع المستجدات البيئية والتكنولوجية ، حيث أدرج المشرع الجزائري مجموعة من الأحكام التي تهدف إلى تقنين طرق التخلص من النفايات، بما يحد من الأثر البيئي السلبي لها على الموارد البحرية.²

وفي هذا السياق، عمل المشرع على تكريس قواعد قانونية واضحة، تنظم كيفية التصرف في النفايات الناتجة عن الأنشطة الصناعية والخدمية، وخاصة تلك التي تؤثر بشكل مباشر على المياه الإقليمية والبيئة الساحلية. ومن أبرز هذه الأحكام ما ورد في القانون رقم 01/19³ والذي يمنع صراحةً صب أو حرق أو رمي أي نوع من النفايات في البحر أو في المسطحات المائية الداخلية، مهما كان نوعها أو طبيعتها، إلا في حالات استثنائية وبترخيص مسبق من الجهة المختصة، كما نصت المادة 20 من نفس القانون على إلزامية التخلص من النفايات في الأماكن

¹ محمد منصور، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 02، 2019، ص 841.

² عواطف فراح، أميمة بومحداف، مرجع سابق، ص 103.

³ القانون رقم 02/25، المؤرخ في 20 فيفري 2025، يعدل ويتم القانون 01/19 المؤرخ في 12 سبتمبر 2001 والمتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية، العدد 12، 2024.

المرخصة فقط، وتحت مراقبة السلطات المختصة، ومنعت تماماً التخلص منها في الأماكن العشوائية أو غير المهية لذلك، خاصة في المناطق الساحلية الحساسة بيئياً ، وفي حالة الإخلال بهذه الالتزامات، نص القانون على عقوبات صارمة تتراوح بين الغرامات المالية والعقوبات السالبة للحرية، وذلك في إطار سياسة ردية تهدف إلى حماية البيئة البحرية من الانتهاكات المتكررة .

وقد عزز القانون رقم 02/02 المتعلق بحماية الساحل هذه التدابير¹، حيث نص في مادته الرابعة على ضرورة إنشاء مناطق محمية على امتداد الشريط الساحلي، يمنع فيها أي نشاط من شأنه الإضرار بتوازن النظم البيئية البحرية، مع التأكيد على مبدأ التنمية المستدامة كإطار ناظم لكل السياسات المتعلقة باستخدام الموارد الطبيعية ولا سيما البحرية منها ،وبالإضافة إلى ذلك، تبنت المنظومة القانونية الجزائرية مجموعة من المبادئ المستمدة من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، على غرار مبدأ "الملوث يدفع"، ومبدأ "الاحتياط"، ومبدأ "الوقاية"، باعتبارها أدوات قانونية فعالة للحد من الأضرار البيئية وضمان الاستغلال الرشيد للموارد البحرية ، كما تم تعزيز الحق في الإعلام البيئي والمشاركة العمومية في اتخاذ القرار، تجسيدا لسياسة الانفتاح البيئي التي تتبناها الجزائر في إطار التزاماتها الدولية.

الخلاصة

¹ القانون رقم 02/02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية، العدد 10، 2002.

في هذا الفصل تطرقنا إلى تطبيقات المسؤولية التقصيرية في نطاق الحوادث البحرية حيث تناولنا التصادم البحري باعتباره من أبرز صور الحوادث البحرية، حيث تم بيان شروط قيام المسؤولية من خطأ وضرر وعلاقة سببية، والمسؤولية الواقعة على الربان أو الطاقم أو مالك السفينة في حال ثبوت الخطأ، كما تطرقنا إلى المسؤولية الناتجة عن حوادث السفن الناتجة عن التصادم، مثل الغرق، وأسس تحميل المسؤولية فيها.

ثم تطرقنا إلى حوادث التلوث البحري الناتجة عن تسرب المواد الضارة من السفن، وما تسببه من أضرار جسيمة للبيئة البحرية.

وبذلك، يظهر أن المسؤولية التقصيرية في القانون البحري، سواء في التصادم أو التلوث، تهدف إلى الردع والتعويض، مع مراعاة خصوصية النقل البحري، مما يستدعي تفعيل الأطر القانونية والاتفاقيات الدولية لضمان العدالة وحماية البيئة البحرية.

الخاتمة

تبينت الدراسة إلى أن المسؤولية التقصيرية وسيلة قانونية فعالة لمعالجة الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية، سواء كانت نتيجة الإهمال أو الأخطاء أو التلوث، وقد أثبتت التطبيقات القضائية الجزائرية فعاليتها في بعض الحوادث، لكنها تظل بحاجة إلى تطوير تشريعي وتقني لمواكبة خصوصيات المجال البحري وتعقيده، كما تبينت الدراسة أهمية الاتفاقيات الدولية في دعم هذه المسؤولية، لا سيما فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية وفرض قواعد صارمة تحمل المسؤولية للطرف المتسبب في الضرر، مع ضرورة التنسيق بين القوانين الوطنية والدولية لضمان حماية فعالة للمتضررين وتحقيق العدالة.

النتائج هذه الدراسة:

_ خلصت الدراسة إلى أن الوظيفة الأساسية للمسؤولية التقصيرية في المجال البحري تتمثل في التعويض عن الضرر غير المشروع، وأن هذا التعويض يعد وسيلة قانونية لإعادة المتضرر إلى وضعه الأصلي قدر الإمكان

_ أثبتت دراستنا أن الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية بروكسل لعام 1910 وغيرها، تلعب دورا جوهريا في توحيد الإطار القانوني للمسؤولية التقصيرية البحرية، وتسهم في تعزيز الأمن القانوني البحري.

_ أكدت نتائج البحث أن المسؤولية التقصيرية عن التلوث البحري من القضايا المعقدة والمتطورة، نظرا للآثار البيئية بعيدة المدى وضرورة حماية الثروات البحرية، مما أدى إلى ظهور اتفاقيات دولية تفرض مسؤولية صارمة أو موضوعية على المتسبب في التلوث.

أما التوصيات فتتمثل في:

1_ ضرورة تفعيل البحث القانوني الأكاديمي في مجال المسؤولية التقصيرية البحرية، من خلال تشجيع الدراسات المتخصصة حول تطوراتها وتحدياتها المعاصرة.

2_ تعزيز الرقابة على تطبيق قواعد الملاحة البحرية الدولية لتقليل حوادث البحري، من خلال تحديث منظومة التكوين والتدريب المستمر لأطقم السفن.

خاتمة

3_ التأكيد على أهمية التأمين البحري كآلية أساسية لتغطية المخاطر الناجمة عن حوادث السفن وضمان حصول المتضررين على تعويض عادل وسريع.

5_ الاستمرار في تفعيل وتطبيق الاتفاقيات الدولية الخاصة بمكافحة التلوث البحري، والانضمام إلى اتفاقيات الجديدة التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

قائمة المصادر

أولاً: القرآن الكريم

1- القرآن الكريم، سورة النساء الآية 77.

ثانياً: القوانين

- 1- الأمر 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية العدد 78 الصادرة في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.
- 2- الأمر رقم 02/02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية، العدد 10، 2002.
- 3- القانون 02_25، المؤرخ في 20 فيفري 2025، يعدل ويتم القانون 01_19، 12 سبتمبر 2001 والمتعلق بتسيير النفايات مراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية، العدد 12، 2024.
- 4- القانون 03-10، المؤرخ في 19 جويلية 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 43، 2003.
- 5- الأمر رقم 03/83، المعدل بموجب القانون رقم 03/10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 43، 2003.

ثالثاً: الاتفاقيات الدولية

- 1- اتفاقية بروكسل 23 سبتمبر 1910، بشأن توحيد بعض القواعد القانون المتعلقة بالتصادمات البحرية، الموقعة في بروكسل بلجيكا.
- 2- الاتفاقية لمنع التلوث بالسفن 1973 المؤرخة في 02/11/1973 المعدلة ببروتوكول 11/02/1978.
- 3- باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في 10/12/1982، دخلت حيز النفاذ في نوفمبر 1994.

قائمة المراجع

رابعاً: المعاجم

1- مجمع اللغة العربية، معجم اللغوي، عصير للطلاب، طبعة 34، دار العلم للملايين، بيروت، لبنان، 2007.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- 1- أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ"، منشأة المعارف الإسكندرية، 1997.
- 2- الجيلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون الليبي، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، ليبيا، 2000.
- 3- أنوار طلبه، المسؤولية المدنية في شرح المسؤولية التقصيرية، الجزء الثالث المسؤولية التقصيرية، طبعة الأولى، مكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005.
- 4- إبراهيم سليمان عيسى، "تلوث البيئة أهم قضايا العصر المشكلة والحل"، دار الكتاب والحديث، القاهرة، سنة 2000.
- 5- بلحاج العربي، النظرية العامة الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان والمطبوعات الجامعية، جزء الأول، الجزائر، 2001.
- 6- حسن علي الدنون، المبسوط في شرح القانون المدني في المسؤولية المدنية، الجزء الأول، الطبعة 01، دار وائل للنشر، عمان، 2006.
- 7- حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة) طبعة 01، دار الخليج، عمان، 2015.
- 8- زاهية حورية سي يسوف، المسؤولية المدنية المنتج دار الهمومة لطباعة والنشر، الجزائر، 2009.
- 9- سمير عبد السيد التانغو، مصادر الالتزام، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء الأولى القانونية، الإسكندرية، 2009.

قائمة المراجع

- 10- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000.
- 11- طارق إبراهيم الدسوقي عطية، النظام القانوني لحماية البيئة في ضوء التشريعات العربية والمقارنة، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2014.
- 12- عبد المنعم البدوي، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام الغير الإدارية (المسؤولية التقصيرية والإطراء بلا سبب)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- 13- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 02، دون طبعة، الإسكندرية، 2004.
- 14- علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
- 15- محمد صبري سعدى، شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، دار الهدى، 2004.
- 16- منير فرحان، تعويض المدني في ضوء الفقه والقضاء، طبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2002.
- 17- محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- 18- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
- 19- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، الدار العربية للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2000.
- 20- محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002.
- 21- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلويث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008.

قائمة المراجع

22-هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001.

ثانيا: المجالات

اعراب كميلى، اكلى ليندة، النظام القانونى للتصادم البحرى، المجلد الجزائرى للقانون البحرى والنقل، جامعة أبى بكر بلقايد، مخبر القانون البحرى والنقل، تلمسان، المجلد 06، العدد 01، 2019.

بن ددوش سيد أحمد، أحكام التصادم البحرى على ضوء التشريع الجزائرى واتفاقيتى بروكسل لسنة 1910 و1952، مجلة الدراسات الحقوقية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبى بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، المجلد 8، العدد 01، ماي 2021.

زيانى عبد الحق، مجدوب نوال، الإطار القانونى لجريمة تلويث البيئة البحرية واشكاليات المسؤولية الجنائية، مجلة البحوث العلمية فى التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون، تيارت، المجلد 6، العدد 02، 2016.

طالب محمد كريم، "المسؤولية المترتبة عن التصادم البحرى"، المجلد الجزائرى للقانون البحرى والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبى بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 01، العدد 02، سنة 2014.

عز الدين فراح، التصادم البحرى، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، المجلد 10، العدد 12، 2015.

عواطف فراح، أميمة بومحذاف، القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية من مشكلة التلوث، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الشهيد العربي التبسي، تبسة، المجلد 16، العدد 01، 2023.

كيجل كمال، "المسؤولية الموضوعية للدولة عن التلوث البحرى، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، المركز الجامعى غرداية، العدد 05، 2019.

مدان المهدي، المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصى، مجلة معارف للعلوم القانونية والاقتصادية، جامعة جيلالى اليابس، سيدس بلعباس، المجلد 02، العدد 03، 2021.

قائمة المراجع

محمد منصوري، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة باتنة، الجزائر، المجلد 10، العدد 02، 2019.

ناصر رانيا، التقدير القضائي للتعويض، مجلة أبحاث، كلية الحقوق، جامعة وهران 1 أحمد بن بلة، المجلد 03، العدد 03، 2016.

هدى عزاز، الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في الجزائر، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي التبسي، تبسة، المجلد 15، العدد 02، 2022.

ثالثا: مذكرات الماجستير

بيطار صابرينة، تعويض في نطاق المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، مذكره ماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2015.

رابعا: مذكرات الماستر

بلقاسم خديجة، حماية البيئة البحرية من التلوث وفقا لقواعد القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي الطاهر، السعيدة، 2019-2020. نجلاء لعوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل ماستر، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017-2018.

بوزكري أسماء، طاهر صليحة، آليات تقدير التعويض في القانون المدني الجزائري، مذكره الماستر، قانون خاص معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعه ابن خلدون تيبازة، 2023_2024.

سعاد بحوصي، المسؤولية التقصيرية عن فعل الغير، مذكرة ماستر في الشريعة والقانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2015-2016.

قائمة المراجع

سوداني لينة ونواري الضاوية، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2018/2017.

عزوزي شبيلة، طوبال حبيبة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، 2023/2022.

المراجع باللغة الأجنبية:

2- Le petit Larousse, grand format, Larousse Edition française, paris, 1998.

3- Larousse, dictionnaire de poche-français-anglais-franche many enjolives à manche cour France, 1999.

1- Martin H.monser and Nigel D turtom, Advanced I emers Dictionary (1 prs pansabel, education limited, London, 1998.

المواقع الأنترنت:

عبد السلام منصوري، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، المجلة العالمية لكلية التجارة، العدد العاشر، جمهورية مصر العربية، 2013 <https://jsfc.journals.ekb.eg> , 15/05/2025. 10 :22

مناري عياشة، محاضرات في مقياس المسؤولية التصيرية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد أمين دباغين، سطيف2، 2022 :46 :19 27/05/2025 <http://www.univdz.com>

قائمة المراجع

بوحجيلة علي، محاضرات القانون البحري، جامعة قسنطينة 1، كلية الحقوق، السنة الجامعية
<http://fac.umc.edu> «droit» affichage cours12 /06/2025. .2013/2012

12 :15

نصيرة صبار لفته، التعويض العيني، رسالة مقدمة لنيل الماجستير في القانون الخاص، كلية
الحقوق والعلوم السياسية، جامعة النهرين سنة 2001 : <http://archive.org> بتاريخ 05-06-

2025 على الساعة 15.17

فنتازي خير الدين، محاضرة في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي
1945 قالمة، 2020-2021: <http://dspace.univ-guelma.dz> 18/05 /2025.

21:45

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الشكر

الاهداء

أ مقدمة

7 الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للمسؤولية التقصيرية

8... المبحث الأول: ماهية المسؤولية التقصيرية

8..... المطلب الأول: مفهوم المسؤولية التقصيرية

8... الفرع الأول: تعريف المسؤولية التقصيرية

11... الفرع الثاني: التمييز بين المسؤولية التقصيرية والعقدية

14... المطلب الثاني: أركان المسؤولية التقصيرية

14... الفرع الأول: ركن الخطأ

16.... الفرع الثاني: ركن الضرر

18 الفرع الثالث: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

20 المبحث الثاني: الآثار المترتبة على قيام المسؤولية التقصيرية

20 المطلب الأول: التعويض كأثر أساسي للمسؤولية التقصيرية

20 الفرع الأول: تعريف التعويض

21..... الفرع الثاني: تقدير التعويض

23 الفرع الثالث: طرق تنفيذ التعويض

27..... المطلب الثاني: تقادم الدعوى في المسؤولية التقصيرية

فهرس المحتويات

27	الفرع الأول: تقادم الدعوى في القوانين
28	الفرع الثاني: عبء الإثبات
34	الفصل الثاني: تطبيقات المسؤولية التقصيرية عن حوادث البحرية
35	المبحث الأول: التصادم البحري
35	المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري
35	الفرع الأول: تعريف التصادم البحري
38	الفرع الثاني: أنواع التصادم البحري
40	الفرع الثالث: شروط التصادم البحري
43	المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن حوادث السفن
43	الفرع الأول: مسؤولية الربان والطاقم
46	الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة
47	الفرع الثالث: مسؤولية مجهز السفينة
48	المبحث الثاني: التلوث البحري
48	المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري
48	الفرع الأول: تعريف التلوث البحري
51	الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري
53	المطلب الثاني: الحماية القانونية لمواجهة التلوث البحري
53	الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث
56	الفرع الثاني: الإطار التشريعي الوطني لحماية البيئة البحرية من التلوث

فهرس المحتويات

62الخاتمة
65قائمة المراجع
73الفهرس

