جامعة 20 أوت 1955–سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

المخاطر المتعلقة بالنقل البحـري

مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطلبة:

نسيم مخلوفي

سهيل رميتة

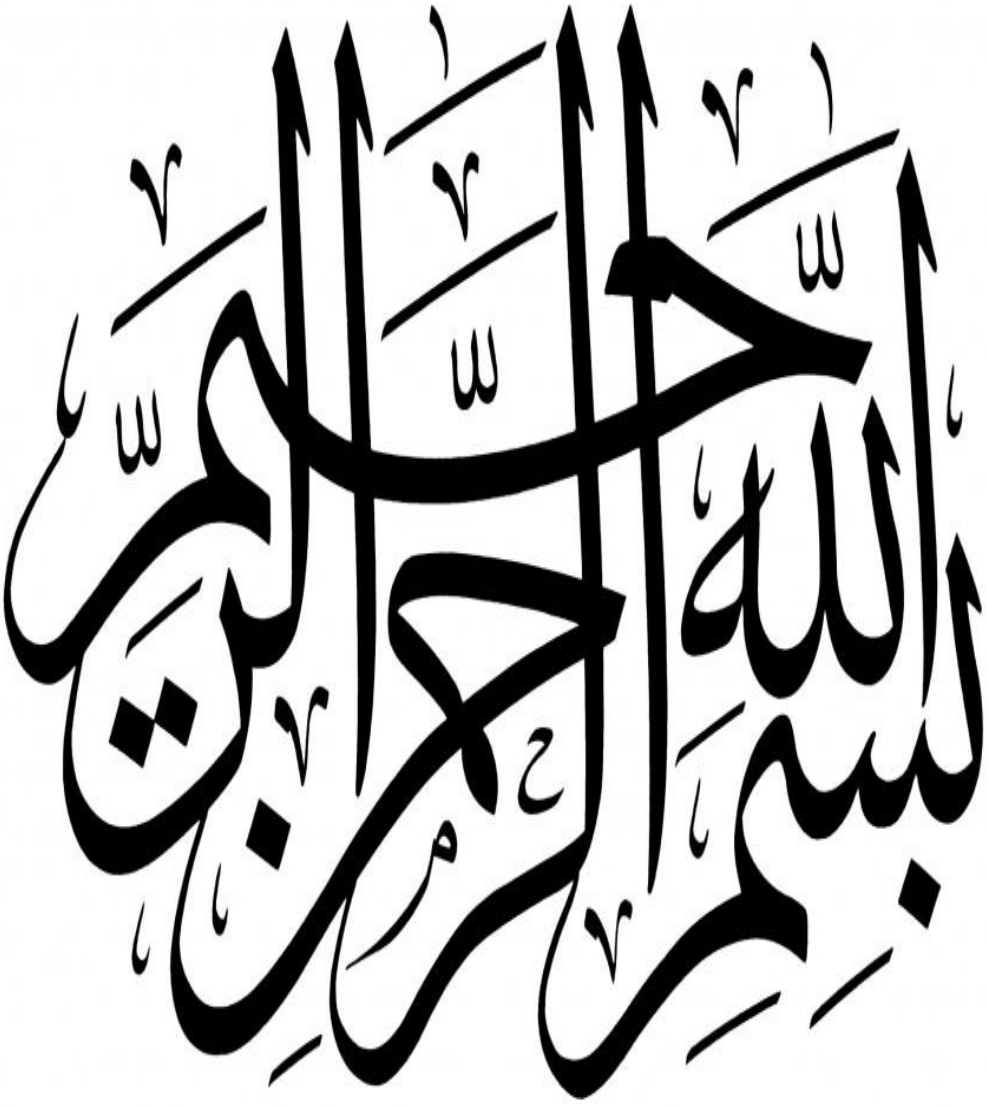
تحت اشراف:

د/ سمية بوغنيم

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. ايمان قارة	أستاذ محاضر ب	رئيسا
د. محمد الامين طوطاوي	أستاذ محاضر ب	مناقشا
د. سمية بوغنيم	أستاذ محاضر ب	مشرفا

دورة سبتمبر 2026


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وعرفان

نقدم جزيل الشكر لأستاذنا الفاضلة بوغنيم سمية على مساعدتها وتفهمها لوضعيتنا، فلم تبخل علينا بآرائها السديدة ملاحظاتها القيمة التي أنارت لنا طريق البحث.

نشكر أيضا كامل أعضاء لجنة المناقشة الذين قدموا لنا شرف مناقشة مذكرتنا

الإهداء

بفضلك يا رب وصلت، وبعفوك ويسرك تم هذا الطريق.... لك الحمد حتى ترضى، ولك الحمد إذا رضيت، ولك الحمد بعد الرضا..... ما كان هذا الإنجاز ليتحقق لولا رحمتك وتوفيقك.

الى نفسي...

الى تلك الروح التي كادت تنكسر مرارا، لكنها تماسكت بصمت، وبكت بصمت، ثم نهضت من جديد.... أهديك هذا التخرج، لانك تقاتلين وحدك أحيانا، وتبتسمين رغم كل شيء

اهدي هذا الى كل من ساندني ولو بكلمة، بدعوة او بنية طيبة

اهدي كافة عائلتي

أنتم لا تعلمون كم كان لذلك أثر كبير في داخلي

هذا التخرج ليس مجرد نهاية ...

بل هو قصة صبر، ووجع، وامل..... قصة كتبتها بقلبي قبل قلمي.

الحمد لله الذي رأى تعبي، وسمع دعائي، ولم يخذلني

قائمة المختصرات:

الرقم	الاختصار	المعنى
01	د. س. ن	دون سنة نشر
02	ج	جزء
03	ع	عدد
04	ط	طبعة
05	ص. ص	عدة صفحات
06	ص	صفحة
07	P	Page

المقدمة

المقدمة

يعد العالم اليوم أكثر عرضة للمخاطر، لذلك أصبح من الضروري استناد أساليب علمية فعالة تساعد على المواجهة لهذه التهديدات. ويبين الامن الغذائي نفسه باعتباره أحد اهم القضايا التي تواجه المجتمعات الحديثة، لما له من علاقة مباشرة بثبات الانسان وحياته اليومية.

وفي هذا السياق، تعمل الدول على إيجاد اعتدال بين حاجاتها المتزايدة من الغذاء، ومتطلبات التنمية المستدامة، والضغوط الديموغرافية والاقتصادية. كما تؤدي الى ضمان توفر المواد الأساسية وتبسيط وصولها الى المواطنين، خاصة مع ارتفاع العقبات المرتبطة بالبحار والمحيطات والمجالات البحرية، وما تلزمه من آثار على الامدادات والأنشطة الاقتصادية.

وقد سار البحر في السنوات الأخيرة نطاقا حيويا لا يقل عن اليابسة، بل أصبح فضاء تتشابك فيه المصالح السياسية والاقتصادية والعسكرية. ومن هنا تجلت الحاجة الى حماية هذا المجال، خصوصا مع تزايد المسابقة الدولية حول الموارد البحرية وخطوط النقل والممرات الاستراتيجية.

1. أهمية الموضوع:

تُعد هذه الدراسة مهمة لأنها تتناول موضوعًا يربط بين الجانب القانوني والاقتصادي في غاية القيمة، لما له من دور في إعطاء قيمة أو فائدة أكبر للمخزون العلمي والمكتبة القانونية بدراسة متخصصة يمكن أن تألف مرجعًا للباحثين. كما أنها تفتح المجال أمام دراسات مستقبلية أعمق في مجال النقل البحري.

و تكمن أهمية الموضوع كذلك في :

- الأهمية الاقتصادية للنقل البحري باعتباره الوسيلة الأساسية للتجارة العالمية .
- تنامي المخاطر البحرية التقليدية والحديثة التي تهدد سلامة الملاحة البحرية .
- الحاجة الى تعزيز الحماية القانونية لأطراف النقل البحري و حماية البيئة البحرية من مختلف الاخطار.

2. أسباب اختيار الموضوع

يمكن تقسيم أسباب اختيار الموضوع الى أسباب ذاتية وأسباب موضوعية كما يلي:

أ. الأسباب الذاتية:

- الرغبة الذاتية في دراسة الجانب القانوني لمسؤولية النقل البحري.
- العناية بالأطراف القانونية المتعلقة بالنقل البحري.

ب. الأسباب الموضوعية:

- القيمة القانونية والاقتصادية الكبيرة لموضوع مسؤولية الناقل البحري.
- ابراز القيمة العلمية لمسؤولية الناقل البحري في حماية حقوق الأطراف المتعاقدة.
- تبيان الجوانب القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري وتعيين نطاقها واحكامها.

3. إشكالية الموضوع:

تحل الدراسة قضية الامن وسلامة البحريين في الميادين البحرية للاستلام للدولة الجزائرية، وتصنف من اهم واصعب القضايا المطروحة في هذه الفترة، بالنظر الى مكانة البحر المتوسط في حركة الملاحة البحري، في ظل ارتفاع المجابهات الأمنية القديمة منها والجديدة وسعي الجزائر، لتغيير استراتيجية قادرة على احتواء هذه المخاطر وحماية أمنها وسلامتها البحريين، وهنا يثور استفهام حول ما إذا تم اعتناق استراتيجية ومقاربة امنية لمجابهة تهديدات الامن والسلامة البحريين في منطقة المتوسط بشكل عام وفي المناطق البحرية الخاضعة للدولة الجزائرية بشكل خاص على ضوء المتغيرات الإقليمية والدولية الراهنة، ومن هنا نطرح الاشكالية التالية:

ماهي طبيعة المخاطر التي تواجه الملاحة البحرية، وكيف يمكن الحد من آثارها؟

أ. التساؤلات الفرعية:

انطلاقا من الإشكالية المطروحة يمكننا أن نطرح جملة من التساؤلات الفرعية:

1. ما المقصود بالمخاطر البحرية، وماهي خصائصها ودوافع حدوثها؟
2. ماهي اهم اصناف المخاطر التي تواجه الملاحة البحرية؟
3. ماهي النتائج القانونية والاقتصادية والبيئية المترتبة على المخاطر البحرية؟
4. ماهي الاجراءات القانونية والتقنية المعتمدة للحد من المخاطر البحرية؟

ب. **المنهج المتبع:**

اتبعنا في دراسة موضوعنا على المنهجين رئيسيين كحتمية تمليها علينا طبيعة الموضوع هما الوصفي والتحليلي، من خلال وصف وقائع البيئة البحرية وما تواجهه من صعوبات ومخاطر متزايدة في ظل التطورات المعاصرة، أما المنهج التحليلي لملاءمته لطبيعة الموضوع وأهدافه، حيث تم توظيفه في تحليل مختلف الاتفاقيات الدولية والنصوص القانونية ذات الصلة بحماية البيئة البحرية، مع الوقوف على مدى فعاليتها في مواجهة المشكلات البيئية الراهنة.

4. أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى:

-التعريف بالمخاطر البحرية و خصائصها.

-ابراز اهم المخاطر التي تواجه الملاحة البحرية.

- دراسة الاليات القانونية و التقنية للحد المعتمدة من هده المخاطر.

- تحليل مسؤولية الأطراف المتدخلة في النقل البحري عند وقوع الاضرار.

-ابراز دور الاتفاقيات الدولية و التامين البحري في تعزيز السلامة البحرية.

5. صعوبات الدراسة:

يمكن صياغة صعوبات الدراسة على النحو الآتي:

1. ندرة المراجع المتخصصة التي تتناول المخاطر البحرية بمختلف أنواعها، خاصة المراجع الحديثة المرتبطة بالمخاطر السيبيرانية والتكنولوجية المتعلقة بالمخاطر البحرية.

2. تعدد وتنوع المخاطر البحرية بين مخاطر طبيعية وملاحية وتقنية وامنية، مما يجعل الإحاطة بها بشكل شامل أمرًا معقدًا.

3. تشعب الاتفاقيات والقواعد الدولية المنظمة للنقل البحري، وصعوبة الإحاطة بجميع النصوص القانونية ذات الصلة بالمخاطر البحرية ومسؤولية الاطراف المختلفة.

6. تقسيمات الموضوع:

وفي ختام هذه الدراسة، اعتمدنا خطة منهجية بدأت بمقدمة عامة تناولت الإطار العام للموضوع وأهميته، ثم قُسِّمت الدراسة إلى فصلين رئيسيين.

حدد الفصل الأول للإطار المفاهيمي للمخاطر البحرية وتصنيفاته، حيث شمل مبحثين؛ تناول المبحث الأول ماهية المخاطر البحرية وخصائصها، بينما المبحث الثاني لبيان أنواع المخاطر الطبيعية المرتبطة بالنقل البحري وأبرز صورها.

أما الفصل الثاني فقد تطرقنا الى آليات القانونية و التقنية للإدارة المخاطر البحرية و المسؤولية المترتبة على مخالفتها ، من خلال مبحثين أساسيين؛ عالج الأول استراتيجيات إدارة المخاطر البحرية ووسائل الوقاية منها، في حين المبحث الثاني خصص لدراسة المسؤولية الناشئة عن المخاطر البحرية وأسسها القانونية.

وأنهينا دراستنا بخاتمة عامة احتوت على أهم النتائج المتوصل إليها، من ناحية أخرى مجموعة من التوصيات والاقتراحات التي من شأنها الإسهام في تعزيز السلامة البحرية والحد من المخاطر المرتبطة بالنقل البحري.

الفصل الأول:

الإطار المفاهيمي للمخاطر البحرية وتصنيفاته

تمهيد:

يصنف النقل البحري من اهم وسائل النقل البحري، لما له من دور أساسي في تحفيز التجارة الدولية وتحويل البضائع بكميات كبيرة ومصاريف منخفضة. كما يقابل هذا القطاع العديد من المخاطر التي قد تخوف من سلامة السفن والبضائع والأشخاص والبيئة البحرية، سواء كانت طبيعية أو بشرية أو تقنية أو أمنية. لذلك تتجلى مكانة دراسة هذه المخاطر من احجل تعيين أسبابها وآثارها، ووضع التدابير القانونية والفنية الكفيلة بالحد منها، بما يضمن نجاة الملاحة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية.

ومن اجل الإحاطة بهذا الموضوع سيتم تقسيم هذا الفصل الى مبحثين:

المبحث الأول: ماهية المخاطر البحرية وخصائصها

المبحث الثاني: أنواع المخاطر المتعلقة بالنقل البحري

المبحث الأول: ماهية المخاطر البحرية وخصائصها

تُعتبر المخاطر البحرية من أبرز التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري، نظراً لما قد تُحدثه من أضرار بالسفن والبضائع والأفراد والبيئة البحرية. وتتنوع هذه المخاطر بين عوامل طبيعية وبشرية وتقنية، ما يجعل النشاط البحري عرضةً لحوادث يصعب في بعض الأحيان التكهن بها. ومن هنا تأتي أهمية دراسة المخاطر البحرية وبيان خصائصها لفهم طبيعتها وتصنيفها، ما يسهم في وضع آليات فعّالة للوقاية منها والحدّ من آثارها. وبناءً على ذلك، يتناول هذا المبحث تعريف الخطر البحري وتمييزه عن الحوادث العادية، ثم يستعرض خصائص البيئة البحرية ودورها في رفع مستوى المخاطر[1].

المطلب الأول: تعريف الخطر البحري وتمييز عن الحوادث العادية

إن الخطر الذي يغطيه عقد التأمين البحري يرتبط بعلاقة سببية ومكانية بعملية الملاحة البحرية ومسبباته مجموعة من الظواهر والحوادث التي تقع ضمن محيط البحر، وبالنظر لما للخطر البحري من أهمية، فقد اختلف تعريفه ولعل اللافت للانتباه كون هذا الاختلاف لم يقتصر على التعريفات القانونية فقط بل امتد إلى التعريفات الفقهية. حاولنا في هذا المطلب تسليط الضوء على: التعريف القانوني للخطر البحري والتعريف الفقهي من خلال (الفرع الأول) المعنون بتعريف الخطر البحري، ثم نسلط الضوء على تمييزه عن الحوادث العادية من خلال (الفرع الثاني)[2].

الفرع الأول: تعريف الخطر البحري

تعد الملاحة البحرية من اهم وسائل النقل والتجارة الدولية، إلا أنها تبقى عرضة لمجموعة من المخاطر التي قد تهدد سلامة السفن والأشخاص والبضائع والبيئة البحرية. وتتنوع هذه المخاطر بين اخطار طبيعية كالعواصف والضباب، وأخرى بشرية أو تقنية كالتصادم والاعطال الميكانيكية والخطاء الملاحية. لذلك يكتسي تحديد مفهوم الخطر البحري أهمية بالغة لفهم أسبابه وآثاره ووضع الآليات المناسبة للوقاية منه والحد من نتائجه السلبية. ومن ثم، يقتضي الأمر التطرق الى تعريف الخطر البحري وبيان أهم خصائصه[3].

---

[1] مصطفى كمال طه، وأمل بندق، "التأمين البحري"، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2005، ص 06.

[2] محمود سمير الشرقاوي، "الخطر في التأمين البحري"، دار القومية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1966.

[3] علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.

أولا: التعريف بالخطر

يعد الخطر من أكثر شيوعا واستخداما في المجالات المتعددة للحياة اليومية لكون الاخطار تحيط بنا من جميع الجوانب، والمدلول الذي يحمله الخطر في عقد التأمين أوسع من المعنى الذي يحمله الخطر في مفهومه العام، ولا يوجد اجماع بين المتطرقين لتعريف الخطر، وللإحاطة بمفهوم الخطر من مختلف جوانبه، يقتضي الامر التطرق الى تعريفه لغةً، ثم استعراض أبرز التعريفات الاصطلاحية الواردة بشأنه.[1]

1. الخطر لغة:

الخطر هو السبب الذي يترامى عليه في التراهن، ويقالوا تخاطروا على الأمر أي تراهنوا عليه، والخطر هو الرهن نفسه[2]، ويعني أيضا التعرض للخسارة والإشراف على الهلاك، كما يطلق على مقدار المجازفة في كل خطوة في ثنايا أي عمل نقوم به ومدى احتمال حدوث أمر مفاجئ قد تنجم عنه نتائج سيئة.[3]

2. الخطر اصطلاحا:

لم يتعرض القانون الجزائري ولا مختلف القوانين المقارنة لتعريف الخطر، بالرغم من كونه عنصرا جوهريا في عقد التأمين الذي يحدد محل التزامات الأطراف، وإنما ما يوجد فقط هو الإشارة الى مصطلح الخطر كمحل لعقد التأمين، بيد أن التعريف ليس من مهام المشرع وانما من مهام الفقه، وعلى هذا الأساس يمكن تقديم عدة تعاريف للخطر.[4]

كما عرفه Picard et Besson بأنه "الحادث المحتمل لا يتوقف تحققه على إرادة الطرفين وحدهما وعلى الخصوص إرادة المؤمن له".[5]

---

[1] عزمي سلامة أسامة، شقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الحامد، د. ب. ن، 2007، ص 19.

[2] نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والتأمين الإسلامي بين النظرية والتطبيق المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية مصر، 2005، ص 133

[3] المشاقبة علي العدوان محمد العمرو سطام إدارة الشحن والتأمين، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003 ص 52.

[4] سلامة عبد الله، الخطر والتأمين: الأصول العلمية والعملية، ط الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1974، ص 6.

[5] أنظر بيكار وبيسون، التأمينات البرية في القانون الفرنسي، ص 35 مذكورين في العطير عبد القادر، التأمين البري في التشريع: دراسة مقارنة، مكتب دار الثقافة، عمان، الأردن، 2004، ص ص 141-142.

وعرّفه Ripert بأنه "احتمال وقوع حادث يلتزم المؤمن في حالة تحققه أن يقدم عطاءه أو أداءه.[1]

كما عرفه Willette بأنه "عدم التأكد الموضوعي المتعلق بتحقق حادث غير مرغوب فيه.[2]

ولكن ما يعاب على هذا التعريف هو أنه قصر عدم التأكد فقط على حادث غير مرغوب فيه، في حين إذا كان مرغوب فيه لا يعد خطرا تأمينيا، وهذا ما يعكس الواقع العملي الذي يسمح أن يكون الحادث المؤمن منه إما حادث غير مرغوب فيه واما حادث سعيد مرغوبا فيه كتأمين البقاء وتأمين الزواج.[3]

ثانيا: التعريف الفقهي للخطر البحري.

1. تعريف الفقهين "بيكار، pikare" و"بيسون، pissoune"

اجمع كل من الفقيهين "بيكار" و"بيسون" في تعريف الخطر البحري على انه "ذلك الحادث غير المحقق وغير المتعلق بمحض إرادة أحد المتعاقدين خاصة المؤمن له، والمترتب عن القيام بالملاحة البحرية". هنا يتبين أن الخطر البحري حادث غير مؤكد وقوعه وليس لأي من أطرف العقد يد في تحقيقه والناشئ عن ممارسة الملاحة البحرية.

2. تعريف الفقهين "هانسي hansi" و "عبد ربه "

عرف كل من الفقيهين هانسي وعبد ربه الخطر البحري بأنه "الحادث الذي يقع في البحر والناتج إما عن فعل الطبيعة أو عن فعل الانسان، فلا يشترط أن يكون البحر هو سببه فيكفي بصفة عامة أن يكون البحر هو مكان حدوثه"[4] ويؤخذ على هذا التعريف انه لم يبين المقصود بفكرة الخطر البحري بشكل دقيق وشامل.

3. تعريف "د. عبد الرزاق السنهوري"

عرف الدكتور عبد الرزاق السنهوري الخطر البحري بأنه "حادث يحتمل وقوعه للأشياء المؤمن عليها بمقتضى وثيقة التأمين البحري. "وقد شمل هذا التعريف من جهة شرط من شروط الخطر ألا وهو شرط الاحتمال ومن جهة

---

[1] أنظر ريبار، دراسة القانون المدني الفرنسي، ص 555 مشار إليه في شرعان محمد، الخطر في عقد التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، د س ن، ص 86.

[2] نقلا عن عبدلي لطيفة، دور ومكانة إدارة المخاطر في المؤسسة الاقتصادية: دراسة حالة مؤسسة الاسمنت ومشتقاته SCIS بسعيدة، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير تخصص إدارة الأفراد وحوكمت الشركات، جامعة تلمسان، 2012، ص 6.

[3] أبو السعود رمضان، المرجع السابق، ص 296

[4] شيرين عبد حسن يعقوب، "الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستر، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010، ص 13-14.

ثانية نظر اليه من حيث أنه غير مؤكد الحصول وهو حادث فجائي، ومن امثلته نجد الحرب، والحريق، والاضراب، وهبوب العواصف.[1]

هذا وان أمعنا النظر في التعريفات الفقهية السابقة نجدها قد وصفت الخطر البحري بالحادث الفجائي الذي لا يمكن التصدي له، مع ابرازها لاهم شروطه وهو شروط الاحتمال.

ثانيا: التعريف القانوني للخطر البحري

1. تعريف الخطر البحري في التشريعات المقارنة

يُستخدم مصطلح الخطر البحري للإشارة إلى معنيين: الأول أخطار البحر، والثاني الأخطار البحرية الأخرى، هذه التفرقة فرضها الاختلاف الجوهري بين القانون الإنجليزي والقانون الفرنسي في مفهوم الخطر البحري، فبينما يفرق القانون الإنجليزي بين أخطار البحر والأخطار التي تحدث على البحر، فإن القانون الفرنسي لا يعرف سوى فكرة واحدة للخطر، وهي فكرة أخطار البحر، بحيث تشمل كل أنواع الخطر البحري.

أ. تعريف الخطر البحري في القانون الفرنسي والقانون المصري

يعرف الخطر البحري في كل من القانونين البحري الفرنسي والمصري بأنه: "كل حادث غير متوقع يقع على سطح البحر سواء كان ناشئاً عن البحر ذاته أو كان البحر مجرد مكان له"، وهذا المفهوم أوسع من ذلك الذي يعتمدها لقانون الإنجليزي ونلاحظ أن هذين القانونين لم يفرقا بين الأخطار الناشئة عن البحر وتلك التي تحدث على البحر، بل يدرج النوعان تحت فكرة واحدة هي "فكرة الخطر البحري"، ويقصد بها كل الحوادث القهرية التي يمكن أن تصيب السفينة خلال رحلة بحرية"وتعرف القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ بأنه "كل حادث خارجي لا يمكن التنبؤ به ولا دفعه يؤدي إلى إحداث الضرر البحرية بشكل مباشر"، أمثلة ومن الحوادث المفاجئة نجد الحرب، والحريق، والعواصف.[2]

ب.تعريف الخطر البحري في القانون الانجليزي والقانون الليبي

لقد وصف المشرع الإنجليزي الخطر البحري بأنه الحوادث البحرية maritime périls و حددها في قانونه البحري في المادة 03 منه بقوله بأنها مجموعة الحوادث الناتجة عن والمرتبط نشأتها بالملاحة في البحر"، ويتبين

[1] محمد زهدور، "المسؤولية عن الفعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري"، ط1، دار الحداثة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1990، ص ص 228-229.

[2] عباس حلمي، "القانون البحري"، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1987، ص ص 44،45.

من تحليل هذه المادة أن المشرع الإنجليزي جعل من البحر بصفة عامة المكان الذي تحدد به صفة الخطر البحري، بالنظر الى ما إذا كان الخطر أو الحادث المحتمل أن تتعرض له الأشياء المؤمن عليها ناشئا عن البحر أو يقع ضمن محيطه، بشرط أن تكون الأموال المؤمنة موجودة ضمن محيط البحر عند تحقق الحادث، ودون مراعاة ما إذا كانت السفينة في رحلة بحرية أو راسية في مكان ما ضمن محيط البحر.[1]

أما وفق القانون البحري الليبي فيستعمل مصطلح الخطر البحري للدلالة على معنيين:

الأول: أخطار البحر أي الأخطار الناشئة مباشرة عن البحر.

والثاني: الأخطار البحرية وهي الأخطار التي تصيب الاموال المؤمن عليها أثناء وجودها في البحر ولو لم تكن ناشئة مباشرة عنه.[2]

جـ. تعريف الخطر البحري في التشريع الجزائري

باعتبار التأمين البحري أهم أنواع التأمين وأهميته تتجسد في ضمان الأخطار البحرية الناجمة عن عملية الملاحة أو النقل البحري،[3] فقد أولى له المشرع الجزائري أهمية كبيرة نصوصه القانونية التي من بينها الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات السابق ذكره. وهو ما يتضح في نص المادة 92 منه والتي جاء فيها تطبق أحكام الباب 02 من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما. وفقا لما جاء في هذه المادة نجد أن المشرع اعتمد على الأخطار التي تحدث خلال الرسالة البحرية واعتبرها معيارا لتحديد التأمين البحري. بحيث لا يقتصر مفهوم الخطر محل التأمين البحري على الأضرار التي تنجر عن عملية الملاحة البحرية فقط بل تشمل كذلك الشحن، أو التفريغ، أو القطر أو الإسعاف. ومن هذا يتضح أن المشرع الجزائري عرف عقد التأمين البحري بالأخطار التي تكون محلا للضمان في هذا العقد. وبهذا يكون الخطر البحري في القانون الجزائري" كل ما ينتج من فعل البحر، وكل ما يحدث خلال القيام بالملاحة البحرية إضافة إلى كل الأخطار الناتجة عن القيام بأية عملية بحرية "ما" وبالتالي الضمان يشمل كافة هذه الأخطار إلا تلك التي استثناها المشرع صراحة.[4]

الفرع الثاني: تمييزه عن الحوادث العادية

---

[1] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 113-114.

[2] محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، ط1، القاهرة، مصر، 1996، ص447.

[3] المرجع نفسه، ص 51.

[4] علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص ص 250 252

الشروط التي يلزم توافرها في الحادث حتى يصدق عليه وصل ومسمى الخطر البحري:

1. أن ينشأ الحادث عن البحر أو بسببه

أول الشروط اللازم توافرها في الحادث لكي يعد بمثابة خطر بحري أن يكون السبب الرئيسي في وقوعه هو البحر، سواء كان هو المتسبب الأساسي في الحادث، أو كان الحادث قد وقع بمناسبة وجود المال – سفينة أو بضائع – في البحر، ويعد هذا الشرط شرطاً منطقياً، حيث إنه يعد العلامة الفارقة والمميزة بين الخطر البحري والخطر البري، خاصة وأن الخطر يعتمد في تصنيفه بأنه بحري أو بري على مكان وسبب وقوعه، وفي المجمل فإن الخطر لا يعد خطراً بحرياً إلا إذا وقع خلال رحلة من الرحلات البحرية.

2. أن يكون الحادث محتمل الوقوع وغير متوقع

يلزم أيضاً في الحادث الذي يمثل خطأ بحري أن يكون محتما الوقوع، والمقصود بمحتمل هنا أنه لا يكون مؤكد الوقوع، كما يعني أيضاً أنه لا يكون مستحيل الوقوع، فالحادث المحتمل هو الحادث الذي يتسم بإمكانية وقوعه، ولكن لا يمكن تحديد اللحظة التي قد يقع فيها بشكل مسبق، وإن أمكن توقعه بشكل مسبق فإنه يخرج عن نطاق الأخطار البحرية، وأيضاً متى كان مؤكد أو مستحيل الوقوع فإنه يخرج عندئذ عن نطاق وصف الخطر البحري، والخلاصة أن الخطر البحري يمكن أن يقع، ولكن بشكل لا يمكن توقعه مقدماً.[1]

3. أن يكون الحادث مستقبلي

يقصد بذلك أن يكون الخطر البحري الذي يتم إخضاعه للتأمين هو خطر يتوقع حدوثه مستقبلاً، ويعتبر ذلك الشرط بمثابة امتداد للشرط الخاص بأن الخطر البحري هو خطر محتمل، وذلك لأنه لو كان الخطر البحري قد انتهى أو زال أو وقع بالفعل قبل التأمين ضده، فإن وصف الخطر البحري يكون قد زال عن الحادث، ويعد التأمين عنه باطلاً، حيث إن الاحتمال والتوقع لا يكون إلا بشأن الأمور المستقبلية التي لم تتحقق بالفعل، وقد أقرت محكمة التمييز الأردنية ذلك الشرط فيما تواترت عليه من أحكام.[2]

4. ألا يكون تحقق الخطر مرتبطاً بإرادة أحد الطرفين

[1] مختار الهانسي – مقدمة في مبادئ التأمين بين الجوانب النظرية والأسس الرياضية – دار النهضة العربية – لبنان – 2000 – ص10.

[2] يراجع البند رابعاً من هذا المقال – الحكم رقم (1).

لا يعد الخطر خطراً بحرياً يمكن إخضاعه للتأمين متى كان تحققه متوقفاً على إرادة الطرف المؤمن أو الطرف المؤمن له، ويرجع ذلك إلى أن ارتباط الخطر البحري وتعلق تحققه بإرادة أي طرف ينفي عنه شرط الاحتمالية، ويجعله في حكم المؤكد باعتبار أن المؤمن له سيسعى لتحقيقه بغية الحصول على التأمين، أو يجعله في حكم المستحيل باعتبار أن المؤمن سيبذل قصارى جهده حتى لا يتحقق هذا الخطر، وفي كلتا الحالتين سينتفي شرط الاحتمالية.

المطلب الثاني: خصائص البيئة البحرية ومساهمتها في رفع درجة المخاطرة

تتميز البيئة البحرية بخصائص فريدة تجعلها حساسة للغاية، مما يساهم بشكل مباشر في رفع درجة المخاطر البيئية، وأبرزها الطبيعة المترابطة والعابرة للحدود التي تجعل أضرار التلوث تمتد زمانياً ومكانياً لتشمل مناطق ودولاً مجاورة، لذا حاولنا تقسيم هذا المطلب الى فرع يتحدث عن خصائص البيئة البحرية وفرع آخر تطرقنا فيه عن العوامل التي ترفع درجة المخاطرة

الفرع الأول: خصائص البيئة البحرية

تتسم البيئة البحرية بطبيعة فيزيائية وكيميائية معقدة وديناميكية مستمرة. تساهم هذه المخاطر في رفع درجة المخاطر (سواء كانت مخاطر بيئية، أو ملاحية أو صحية) نظرا لسرعة انتشار الملوثات واتساع نطاق تأثيرها المكاني والزماني.

1. **الامتداد والترابط الجغرافي:** تشكل البحار والمحيطات منظومة مائية واحدة مرتبطة تغطي حوالي 70% من سطح الأرض. هذا الترابط يجعل أي ضرر يحدث في منطقة ما قابلا للانتقال عبر الحدود الدولية.[1]
2. **الحركة والديناميكية:** تتميز المياه بحركة مستمرة ودائمة ناتجة عن الأمواج، المد والجزر، والتيارات البحرية العميقة والسطحية.[2]
3. **التعقيد البيئي والبيولوجي:** تتداخل فيها العوامل الحيوية (كائنات دقيقة وثدييات) مع العوامل غير الحيوية (الملوحة، جرجة الحرارة، الضوء والضغط).

الفرع الثاني: العوامل التي ترفع درجة المخاطرة

[1] نوار دهام مطر الزبيدي: الحماية الجنائية للبيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقيقية، 2014، ص 291.

[2] أحمد محمود الجمل: حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 27.

1. **الانتشار السريع والواسع للملوثات:** التيارات البحرية والامواج تعمل كـ "نظام نقل طبيعي" يوزع الملوثات "مثل النفط، البلاستيك، والمواد الكيميائية لمسافات شاسعة. هذا يجعل حصر التلوث أو السيطرة عليه امرا بالغ الصعوبة.
2. **تفاقم الاثار المناخية والحرارية:** يردي ارتفاع درجة حرارة المياه العالمية (بسبب التغيير المناخي) الى تغيير في الخصائص الفيزيائية للماء، مما ينتج عنه نقص في كميات الاكسجين المذاب. هذا الانخفاض مقترنا بدرجة حرارة قد تتجاوز 30° مئوية الى 35° مئوية، يؤدي الى خنق ونفوق جماعي للأحياء المائية والشعاب المرجانية.
3. **صعوبة التدخل وسرعة الاستجابة:** الأعماق الكبيرة، والظروف الجوية المتقلبة، وقسوة الأمواج ترفع من درجة مخاطر العمليات البحرية (مثل الاستكشاف، وناقلات النفط، وعملية التدخل السريع لمكافحة التسرب النفطي أو الإنقاذ)[1].

المبحث الثاني: أنواع المخاطر المتعلقة بالنقل البحري

تعد المخاطر المرتبطة بالنقل البحري من أهم التحديات التي تهدد سلامة السفن والبضائع والبيئة البحرية، وتتنوع بين مخاطر طبيعية وملاحية، وأخرى بشرية وتقنية، إضافة إلى المخاطر الأمنية والحديثة. وتكتسي دراستها أهمية كبيرة لفهم أسبابها والحد من آثارها. وعليه، سيتم تناول هذه المخاطر من خلال ثلاثة مطالب: المخاطر الطبيعية والملاحية، ثم المخاطر البشرية والتقنية، وأخيرا المخاطر الأمنية والحديثة[2].

المطلب الأول: المخاطر الطبيعية والملاحية (العواصف، الضباب، الجنوح، التصادم)

تعد المخاطر الطبيعية والملاحية من أبرز التحديات التي تواجه النقل البحري، نظرا لما قد تسببه من اضرار جسيمة للسفن والبضائع والأشخاص. فالمخاطر الطبيعية تنشأ عن الظواهر الجوية والبحرية كالعواصف والضباب والامواج العاتية والتيارات البحرية[3]، في حين ترتبط المخاطر الملاحية بالعوائق التي قد تواجه السفينة اثناء ابحارها، مثل التصادم والجنوح وسوء الملاحة والاخطاء البشرية. وتكم أهمية دراسة هذه المخاطر في التعرف

[1] حمزة بالي، حناشي بورني، "التأكين البحري في الجزائر"، مجلة الدراسات الاقتصادية والمالية، المجلد 13، العدد 01، جامعة الشهيد حمه لخضر – الوادي، 2020، ص 63.

[2] جامعة جيجل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، محاضرات في قانون التأمين البحري، مقياس التأمين البحري، جامعة جيجل، الجزائر.

[3] المجلس الوطني للتأمينات (CNA)، قاموس مصطلحات التأمين، مدخل: المخاطر البحرية، الجزائر.

على أسبابها وآثارها، بما يسهم في تعزيز سلامة الملاحة البحرية واتخاذ التدابير اللازمة للحد من وقوعها وتقليل الخسائر الناجمة عنها، كما حاولنا في هذا المطلب تقسيمه الى فرعين الأول جاء حول المخاطر الطبيعية والثاني حول المخاطر الملاحية.

الفرع الأول: المخاطر الطبيعية:

تعد المخاطر الطبيعية من أقدم واهم المخاطر التي تواجه الملاحة البحرية، إذ تنشأ بفعل الظواهر الطبيعية والعوامل البيئية الخارجة عن إرادة الانسان، مما يجعل التحكم فيها أو منع وقوعها أمرا بالغ الصعوبة. وتشمل هذه المخاطر العواصف البحرية، والامواج العاتية، والضباب الكثيف، والتيارات البحرية القوية، والاعاصير، فضلا عن التغيرات المناخية المفاجئة التي قد تؤثر على سلامة السفن والأشخاص والبضائع المنقولة بحرًا. ونظرا لما قد تخلفه هذه الاخطار من خسائر مادية وبشرية جسيمة، فقد حظيت باهتمام كبير من قبل التشريعات البحرية والمنظمات الدولية، التي سعت الى وضع قواعد وإجراءات وقائية للحد من آثارها.

أولا: العواصف:

1. تعريفها:

العاصفة هي اضطراب الجو اضطرابا عنيفا تمثل في رياح قوية شديدة مصحوبة في الغالب برعود وامطار غزيرة، وتكون أكثر في فصل الشتاء، ويستتبع ذلك في ارتفاع في الأمواج ارتفاعا غير معتاد عليه.

بالإضافة الى ذلك تتعرض السفينة او البضاعة الضرر بسبب سوء الأحوال الجوية الطقس من قوة ارتفاع الأمواج البحرية وسرعة الرياح القوية جدا حتى تعتبر عاصفة خاصة إذا بلغت سرعتها من 18 الى 30 متر في الثانية حسب التقدير.

وتكمن التفرقة بين العاصفة وبين الأحوال الجوية للطقس الناتجة عن التغييرات الطبيعية الجوية العادية التي تحدث بشكل عادي متكرر ودائم في الطقس[1]، إذ ان العاصفة تتميز بالعنف والقوة وتسمى أيضا "بالعاصفة الهوجاء"، وبالتالي من شدة قوتها وعدم قدرة السفينة والبضائع المحملة على ظهرها من مواجهة هذا العنف

[1] بوبكر سخري: القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ط 2006، ص 71

- مصطفى كمال طه: القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، ط 1985، ص 342

والاضطراب القوي الذي تتميز به العاصفة خاصة مع وجود الأمواج العملاقة والرياح القوية في البحر نتيجة حدوث العاصفة.

2. أسباب حدوث العواصف:

العواصف تحدث بسبب اختلافات مفاجئة في الضغط الجوي ودرجة الحرارة، مما يؤدي الى تحرك الرياح بقوة. عندما يلتقي هواء دافئ ورطب مع هواء بارد وجاف، يتسبب ذلك في تكوين غيوم ركامية ضخمة تؤدي الى العواصف الرعدية. كما تلعب التيارات الهوائية الصاعدة والهابطة دورا في تعزيز قوة العاصفة. بالإضافة الى ذلك، يمكن ان تساهم عوامل مثل التغيرات الموسمية، التيارات المحيطية، والاحتباس الحراري في زيادة شدتها. بعض العواصف، مثل الأعاصير، تتشكل فوق المحيطات الدافئة عندما يتبخر الماء ويصعد الى الغلاف الجوي. العواصف الرملية تحدث نتيجة رياح قوية تحمل الرمال والغبار في المناطق الجافة. تختلف أنواع العواصف من حيث شدتها وتأثيرها بناءًا على العوامل المناخية والجغرافية.[1]

ثانيا: الضباب

يُعدّ الضباب من أخطر الظواهر الجوية التي تواجه الملاحة البحرية، لأنه يؤثر بشكل مباشر على الرؤية، مما يزيد من احتمال وقوع الحوادث في البحر، خاصة في الموانئ والممرات البحرية المزدحمة.

مفهومه:

الضباب البحري هو تكاثف بخار الماء فوق سطح البحر، يؤدي إلى انخفاض مدى الرؤية الأفقية إلى أقل من 1 كيلومتر، وقد ينعدم أحيانًا بشكل شبه كامل.[2]

الفرع الثاني: المخاطر الملاحية

تعد المخاطر الملاحية من أبرز الاخطار المرتبطة بعمليات النقل البحري، إذ تنشأ نتيجة الصعوبات والعوائق التي قد تواجه السفينة أثناء رحلتها البحرية وتؤثر في سلامة الملاحة. وترتبط هذه المخاطر بعوامل متعددة، منها أخطاء

[1] سليمان عبد الله إسماعيل، العواصف الغرابية والترابية في العراق، تصنيفها وتحليلها، مجلة الجمعية العراقية، جامعة بغداد، العدد 39، السنة 1999، ص 112.

[2] مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 بسنة 1990، ط1، مكتبة غريب، 1990، ص 32.

التوجيه والملاحة، وسوء تقدير المسارات البحرية، والاصطدام بالسفن أو المنشأت البحرية، والجنوح الى المناطق الضحلة، فضلا عن العوائق الطبيعية غير المرئية. وتكتسي هذه المخاطر أهمية خاصة بالنظر الى ما قد يترتب عليها من اضرار تمس السفينة وحمولتها والبيئة البحرية، الامر الذي استدعى الى وضع قواعد فنية وقانونية تهدف الى تعزيز سلامة الملاحة والحد من وقوع الحوادث البحرية.

أولا: الجنوح

1. مفهوم الجنوح: الجنوح والتنشيب ونعني به توقف السفينة عن ملاحة فترة من الزمن، لاحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه، او الصخور او حطام السفن الغارقة، او أية عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون ان تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائلها وامكانياتها الخاصة لها.[1]

اما إذا كان ناتجين عن خطأ المؤمن له فإن المؤمن يتحلل من هذا الضمان، ولا يكون مسؤولا عن تعويض الاضرار اللاحقة بالسفينة أو البضائع.[2]

ثانيا: التصادم

تتلخص الاخطار البحرية من قبل شركات التأمين في خطر العاصفة، الجنوح التصادم الارساء الجبري، الرمي في البحر، الإسعاف والإنقاذ، النهب والسرقة، الحريق وهذه الأخيرة منصوص عليها مسبقا في الشروط العامة لوثائق التأمين البحري.

كما يمكن للأطراف ان يضيفوا، أو ينقصوا منها في وثائق التأمين البحري.

والطرفان غير مقيدان بتلك الاخطار البحرية التي تتضمنها الشروط العامة ويتمتع كل طرف بحرية اقتراح اخطار أخرى.[3]

---

[1] طارق جمعة سيف: تأمين النقل الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ط 2007، ص 93

[2] مصطفى كمال طه: المرجع سابق، ص 342.

- هشام فرعون: القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، سوريا، ط1995، ص 336

[3] عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، ط 1999، ص 317.

وتحديد المقصود بالتصادم البحري في مجال التأمين البحري له أهمية كبيرة، لكن هذه الأهمية أثرها لا يظهر إذا كان التأمين ضد جميع الاخطار، إذ أن التصادم يعتبر في هذه الأهمية أثرها لا يظهر إذا كان التأمين ضد جميع الاخطار، إذ ان التصادم يعتبر في هذه الحالة خطرا بحريا دائما.[1]

ولكن الغاية منها التأمين وفق لشروط قواعد الاعفاء من الخسارة الخاصة.[2]

يعتبر التصادم البحري من أكثر الاخطار المتوقع حدوثها وقوعها حتما"[3]

1. مفهوم التصادم البحري

عرفه المشرع الجزائري في نص المادة 273 من القانون البحري على أنه: "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي او اصطدام بين السفن في البحر او بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الاخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".[4]

وتضيف المادة 274/ 2 و3 من نفس القانون على انه:

"... يشبع تصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة او شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية.

وتشبه كذلك بتصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة اما لسفينة أخرى، او لأشياء او اشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ او اهمال مناورة في الملاحة، او عدم مراعاة القاعد مع عدم حصول اصطدام او ارتباط بصفة مباشرة.

---

[1] محمود سمير الشرقاوي: الخطر في التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار القومية للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، ط 1986، ص 325.

[2] مصطفى كمال طه: المرجع سابق، ص 103.

[3] مصطفى كمال طه: المرجع سابق، ص 116.

[4] انظر، الامر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الصادر في الجريدة الرسمية لسنة 1977، العدد 29، المعدل والمتمم، بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25، الصادر في ج. ر، والمتمم للأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري، ج. ر، لسنة 2010، العدد 46.

فالمشرع الجزائري قد اعتمد على اتجاه معاهدة بروكسل في تعريف التصادم البحري.[1]

المطلب الثاني: المخاطر البشرية والتقنية (الاخطار الملاحية، الاخطار الميكانيكية)

تُعد المخاطر البشرية والتقنية من أبرز المخاطر التي تواجه الملاحة البحرية، إذ ترتبط بعوامل ناتجة عن تدخل العنصر البشري أو عن الأعطال التي تصيب السفن ومعداتها. فبالرغم من التطور الكبير الذي شهدته وسائل النقل البحري وأنظمة الملاحة الحديثة، لا تزال الأخطاء البشرية تشكل سببًا رئيسيًا في وقوع العديد من الحوادث البحرية، سواء بسبب سوء التقدير أو الإهمال أو ضعف الكفاءة المهنية. كما أن الأعطال الميكانيكية والتقنية التي قد تصيب محركات السفن أو تجهيزاتها الملاحية تسهم بدورها في تعريض الرحلات البحرية لمخاطر جسيمة قد تؤدي إلى خسائر مادية وبشرية وبيئية. وانطلاقًا من ذلك، سيتم التطرق في هذا المطلب إلى دراسة أهم صور هذه المخاطر، والمتمثلة في الأخطار الملاحية الناجمة عن العنصر البشري، والأخطار الميكانيكية المرتبطة بالجوانب التقنية للسفينة، وقد حاولنا تقسيم هذا المطلب الى فرع يتحدث عن المخاطر البشرية والفرع الثاني حول المخاطر التقنية

الفرع الأول: المخاطر البشرية (الاخطار الملاحية المتعلقة بالنقل البحري)

تُعد المخاطر البشرية من أهم مصادر الخطر في مجال النقل البحري، إذ يرتبط وقوع العديد من الحوادث البحرية بالأخطاء التي تصدر عن الأشخاص القائمين على تشغيل السفينة أو إدارتها. فرغم التطور التكنولوجي الذي عرفته وسائل الملاحة البحرية، يبقى العنصر البشري عاملًا حاسمًا في ضمان سلامة الرحلة البحرية، حيث يمكن أن يؤدي الإهمال أو سوء التقدير أو نقص الخبرة والتدريب إلى وقوع حوادث تصادم أو جنوح أو غيرها من الأخطار الملاحية. لذلك تحظى المخاطر البشرية بأهمية خاصة في الدراسات البحرية، نظرًا لتأثيرها المباشر على سلامة السفينة والأشخاص والبضائع المنقولة. وعليه، سيتم من خلال هذا الفرع تناول أهم الأخطار الملاحية المرتبطة بالعنصر البشري في مجال النقل البحري.

أولا: تعريفها

[1] انظر المرسوم رقم 64-174 المتعلق بمشاركة الجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية في الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولي ملاكي البواخر البحرية الملكة في بروكسل في 10 أكتوبر 2010، ج. ر، عدد 13، لسنة 1964.

الاخطار الملاحية هي جميع العوامل والظروف التي تهدد سلامة الملاحة البحرية اثناء سير السفن في البحار والمحيطات والموانئ، وقد تؤدي الى حوادث كالغرق أو التصادم أو الجنوح أو تلف البضائع.[1]

الفرع الثاني: المخاطر التقنية (الاخطار الميكانيكية المتعلقة بالنقل البحري)

تمثل المخاطر التقنية أو الميكانيكية أحد أهم التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري، إذ ترتبط بالأعطال والاختلالات التي قد تصيب السفينة أو أجهزتها ومعداتها أثناء الرحلة البحرية. فعلى الرغم من التطور التكنولوجي الذي شهدته صناعة السفن وأنظمة الملاحة، فإن احتمال تعرض المحركات أو أنظمة التوجيه أو وسائل الاتصال والمعدات الفنية للأعطال يظل قائمًا، مما قد يؤثر على سلامة الملاحة ويؤدي إلى وقوع حوادث بحرية وخسائر مادية وبشرية جسيمة. لذلك تكتسي هذه المخاطر أهمية خاصة في مجال السلامة البحرية، باعتبار أن الحد منها يتطلب الصيانة الدورية والرقابة الفنية المستمرة والالتزام بالمعايير التقنية المعتمدة. وعليه، سيتم في هذا الفرع التطرق إلى أهم الأخطار الميكانيكية والتقنية التي قد تواجه السفن أثناء عمليات النقل البحري.[2]

1. اعطال المحركات
2. تعطل أجهزة الملاحة
3. الحرائق والانفجارات[3]

المطلب الثالث: المخاطر الأمنية والحديثة (القرصنة البحرية، الإرهاب، والمخاطر السيبرانية على أنظمة الملاحة)

شهد قطاع النقل البحري خلال العقود الأخيرة تطورات متسارعة نتيجة التقدم التكنولوجي والعولمة وتزايد حركة التجارة الدولية، الامر الذي أدى الى ظهور أنماط جديدة من المخاطر الى جانب المخاطر التقليدية المعروفة. فلم تعد التهديدات التي تواجد الملاحة البحرية تقتصر على المخاطر الطبيعية أو الملاحية، بل امتدت لتشمل مخاطر امنية كأعمال القرصنة البحرية والتهريب والإرهاب البحري، فضلاً عن المخاطر الحديثة المرتبطة بالتحول الرقمي واستخدام الأنظمة الالكترونية في إدارة وتشغيل السفن، وما يترتب عنها من تهديدات سيبيرانية قد تؤثر على سلامة الملاحة البحرية وامنها. ونظرا لتزايد خطورة هذه التهديدات وتنوع آثارها الاقتصادية والأمنية والبيئية، أصبح من الضروري دراستها وتحليلها للوقوف على سبل الحد من آثارها، وعليه سيتم في هذا المطلب تناول أهم

[1] علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص72.

[2] محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص 10.

[3] عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، مصر، ط1، 2011، ص19.

المخاطر الأمنية التواجه النقل البحري، وذلك على شكل فرعين الأول المخاطر الانية والفرع الثاني على شكل المخاطر الحديثة وقد حاولنا تقسيم هذا المطلب أيضا الى فرعين جاء الأول تحت عنوان المخاطر الأمنية والثاني حول المخاطر الحديثة

الفرع الأول: المخاطر الأمنية

تعد المخاطر الأمنية من أخطر التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري في الوقت المعاصر، لما لها من تأثير مباشر على سلامة السفن وأطقمها والبضائع المنقولة. وتتمثل هذه المخاطر في مختلف الأفعال غير المشروعة التي تستهدف الأنشطة البحرية، مثل القرصنة البحرية، والسطو المسلح على السفن، وعمليات التهريب، والإرهاب البحري. وقد ساهمت الزيادة المستمرة في حركة الملاحة والتجارة الدولية في تنامي هذه التهديدات واتساع نطاقها، مما دفع المجتمع الدولي الى تبني العديد من التدابير والاتفاقيات الرامية الى تعزيز الأمن البحري وحماية الممرات الملاحية. وعليه، سيتم في هذا الفرع دراسة اهم صور المخاطر الأمنية التي تواجه النقل البحري وآثارها على سلامة الملاحة البحرية.

أولا: القرصنة البحرية

1. تعريفها:

أ. في الفقه الدولي:

لم يتفق الفقه الدولي على تعريف موحد للقرصنة البحرية فقد ذهب الفقيه بيلا (Pella) الى ان القرصنة البحرية هي أفعال عنف يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم أو من اجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة، ومن شأن هذه الأفعال الاخلال بسلامة هذه الأماكن.[1]

أما الفقيه فوشي (Fauchille) فقد ذهب الى ان القرصنة تتمثل في قطع الطريق في البحر، تتكون هذه الجريمة في رأيه إذا توافرت ثلاثة عناصر أساسية:

- ✓ وجود سفينة على متنها مجموعة من الأشخاص يرتكبون أفعال عنف غير مشروعة
- ✓ أن يكون هذا العنف موجها ضد جميع السفن المبحرة بدون تفرقة
- ✓ أن ترتكب اعمال العنف في عرض البحر.[2]

[1] انظر: Pella, Vespasien, la répression de la piraterie, Hague Recueil, 1926,P 169

[2] انظر: Fauchille Paul, trait de droit international Public, TI, Paris 1923,P126

ب. في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982:

لم تتضمن هذه الاتفاقية تعريفا للقرصنة البحرية، وانما قامت بتعداد الأفعال التي تعد من قبيل القرصنة البحرية بنصها على ما يلي: "أي عمل من الاعمال التالية يشكل قرصنة:

ج. أي عمل غير قانوني من اعمال العنف او الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها:

- ✓ في آعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد اشخاص او ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.
- ✓ ضد سفينة او طائرة او اشخاص او ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ح. أي عمل من اعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة او طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

خ. أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الاعمال الموصوفة في احدى الفقرتين "أ" و "ب" أو يسهل عن عمد ارتكابها.

تعد جريمة القرصنة وبحق جريمة دولية وبين ذلك أن البعد الدولي هو الركن الوحيد المميز للجريمة الدولية عن الجرائم العادية المنصوص عليها في القوانين الوطنية، فأعمال العنف التي يقترفها القراصنة تعد سلوكا غير مشروع ومن شأنه المساس بالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية، ألا وهي امن وسلامة الملاحة البحرية في عرض البحار.

تكاد تجمع اراء الفقه الدولي على وجوب اشتراط ارتكاب جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.[1] ويستنتج من ذلك أن فعل العنف الذي يقع على السفينة في المياه الإقليمية لدولة ما أو في المياه الداخلية لا يمكن اعتباره بمثابة جريمة قرصنة بحرية وفقا للمفهوم القانوني الدقيق. كما يستثنى من ذلك الاعمال المشابهة التي ترتكب لأغراض سياسية من هذا الوصف.[2]

---

[1] أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء احكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، ط1، سنة 1988-1989، القاهرة، ص 402-403.

[2] لهذا السبب لم يعتبر اختطاف السفينة سانتا ماريا من قبل مناهضي نظام الحكم في البرتغال من قبيل القرصنة، كما لا يمكن اعتبار اعمال الثوار في الحروب من اعمال القرصنة انظر في هذا:

2. القرصنة البحرية في المتوسط:

كان البحر المتوسط مجالا لصراعات الدول العظمى وبين كيانات متجاورة طيلة عقود من الزمن، ففي القرن السادس عشر انتشرت القرصنة البحرية به لاسيما القرصنة المغاربية ولصوص البحر الفرنسية، الإنجليزية، الهولندية، إضافة الى قراصنة مالطة الذين كانوا يحترفون تحت لواء الدول الأوروبية حرفة السلب والنهب في البحر.[1]

وهنا وجب تحديد النشاط الذي كان يقوم به الرياس الجزائريين والعثمانيين، الذين أطلقوا عليهم الاسبان والفرنسيين بأنهم قراصنة فنشاطهم أنذاك يعتبر في التاريخ العربي جهدا من اجل حماية ارض الإسلام التي كانت تعاني من محاولات احتلال الدول الغربية من خلال حماية مياهها البحرية وحماية السكان، في حين أن نشاط قرصنة البحرية الأوروبية، كان بهدف السلب والنهب والقتل وهو ما يعتبر جريمة خطيرة في حق الإنسانية.

نفذت القرصنة في البحر الأبيض المتوسط حتى القرن السابع عشر بواسطة القوارب الصغيرة البارعة والمسلحة بأسلحة خفيفة وتكون في كثير من الأحيان مأهولة بعدد كبير من القراصنة من اجل ان يطغى العدد على طواقم السفن التجارية، غير انه بعد تعرض دول جنوب المتوسط للاستعمار الأوروبي لم تعد تصلنا اخبار عن عمليات قرصنة في هذه المنطقة.[2]

غير انه، وبتاريخ 27 مارس 2019 ذكرت القوات المسلحة المالطية أن مجموعة من الأشخاص "اختطفوا" سفينة تجارية تحمل اسم "إل هيبلوا 1" يبدو انها كانت تتجه نحو مالطا، عندما كانت على بعد ستة اميال من الساحل الليبي. وقالت متحدثة باسم الجيش المالطي في تصريح لوكالة الانباء الألمانية، أن السلطات المالطية تلقت تقارير عن السفينة المختطفة تفيد بإطلاقها لنداء استغاثة بعد تعرضها لعملية قرصنة، ووضع الجيش المالطي

GOYARD Claude, L'affaire du santa Maria, Revue Générale De Droit International Public, 1962, P 3-142

[1] المنور مروش، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني القرصنة الاساطير والواقع، دار القصبة للنشر، ج2، الجزائر، 2007، ص7.

[2] عمار بوحوش، التاريخ السياسي للجزار من البداية ولغاية 1712، دار الغرب الإسلامي، الطبعة الأولى، بيروت، سنة 1997، ص13.

وحدات في وضع الاستعداد، من اجل استرجاع السفينة، حيث اتضح فيما بعد، ان الامر يتعلق باستيلاء 108 مهاجر غير شرعي على هذه السفينة من اجل تحويلها الى احدى الدول الأوروبية.[1]

3. تأثيرات القرصنة البحرية:

تشكل القرصنة البحرية خطرًا حقيقيا لكثير من دول العالم الساحلية حيث سجلت في الفترة الأخيرة العديد من عمليات القرصنة البحرية من قبل مجموعات القراصنة المسلحين في انحاء متفرقة من العالم، والتي أصبحت تشكل تهديدًا حقيقيًا على الامن البحري وكذلك على خطوط الملاحة، ونتيجة لذلك فإن تكاليف الشحن والتأمين والاستيراد والتصدير على السفن التجارية ازدادت بشكل ملحوظ وقد يكون لها تبعات اقتصادية سلبية على الموانئ الساحلية.

وفي ظل عدم الاستقرار السياسي والأمني في بعض الدول فإن سواحلها سوف تظل ملجأً آمنًا للسفن التي يتم اختطافها من قبل القراصنة، وبدورها فإن عمليات القرصنة التي أصبحت بمثابة مصدر مالي للجماعات المسلحة، سوف تستمر وقد تزداد أو تقل وتيرتها في المستقبل المنظور، حسب تفاعل المجتمع الدولي تجاهها.[2]

يضاف الى ذلك، فقد أدت عمليات القرصنة المنتشرة في منطقة القرن الافريقي الى تواجد عسكري دائم في المنطقة. حيث نجحت كل من فرنسا والولايات المتحدة في استصدار القرار رقم 1838، الذي يسمح لها بمرافقة وتأمين السفن المارة في المياه الإقليمية للصومال وخليج عدن، كما أرسلت كل من روسيا، الهند، تركيا، كندا، ماليزيا، جنوب افريقيا وإيران قوات حربية لحماية سفنها واثبات وجودها الإقليمي في المنطقة.[3]

ورغم ان هناك من يقلل من خطورة الوجود العسكري الأجنبي على امن المنطقة، على اعتبار انه مؤقت ومرتبط بمهمة القضاء على القراصنة وتأمين الملاحة البحرية الدولية، إلا انه في الواقع يمثل تهديدا استراتيجيا لدول المنطقة والامن والاستقرار الاقليمين، خصوصا إذا تحول الى وجود دائم او طويل المدى في ضوء التطورات التي توحي بعجز الحل العسكري عن القضاء على القراصنة، والذي يستدعي بطبيعة الحال بقاء القوات العسكرية للدول في المنطقة. فهناك مخاوف من ان يؤدي الوجود العسكري طويل المدى في المنطقة الى خلق عرف وواقع

[1] مقال منشور على موقع https://www.masrawy.com/news/news_publicaffaires، تاريخ الزيارة 22 ماي 2019.

[2] المخاطر البحرية، مقال منشور في مجلة الامن البحري على الموقع http://www.mod.gov.om/ar-OM/MSC تاريخ الزيارة 23 ماي 2019.

[3] حاشي عسبلي فيدو، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2012، ص 80.

جديدين يضيفان على الوجود العسكري شرعية مما سيشكل حسب الخبير العسكري "طلعت مسلم" "سابقة يصعب التغلب عليها" تهدد سيادة دول المنطقة وامنها، وتعزز قدرة الدول الكبرى على التدخل في الشؤون الداخلية للدول.[1]

ثانيا: الإرهاب البحري

لا شك ان الإرهاب أصبح في وقتنا الحالي أكثر الجرائم رعبا خاصة وأن تلك الظاهرة لا تعترف بحدود ولا تتقيد بجنسية معينة أو انتماء محدد، وهذا ما دفع بعض الفقهاء الى القول إن الإرهاب أصبح صالحا للاستخدام كبديل للحروب التقليدية.[2]

1. تعريف الإرهاب البحري

في ظل الأخطار الجديدة التي فرضت نفسها منذ أحداث 11/09/2001، كانت هناك خشية دولية من استخدام السفن مثل الطائرات في أعمال إرهابية، والمشكل الذي يبقى مطروح هو أنه لا يوجد تعريف موحد للإرهاب، ففي الوقت الذي تعتبر فيه أمريكا الأعمال التي تقوم بها حركة حماس الفلسطينية أعمال إرهابية، ترى الدول العربية أنها أعمال تدخل في إطار الدفاع المشروع عن الوطن وتم تأكيد ذلك في المادة الثانية (02) من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب[3] بقولها "لا تعد جريمة حالات الكفاح بمختلف الوسائل بما في ذلك الكفاح المسلح ضد الاحتلال الأجنبي والعدوان من أجل التحرر وتقرير المصير وفقا لمبادئ القانون الدولي..."

عرفت الفقرة الثانية من المادة الأولى من الاتفاقية المذكورة الإرهاب على النحو التالي: «كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أيا كانت بواعثه أو أغراضه يقع تنفيذا لمشروع إجرامي فردي أو جماعي يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر، أو إلقاء الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر»

وقد سجل التاريخ البحري عدد من العمليات الإرهابية على السفن نذكر منها:

---

[1] خالد احمد الرماح، "القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، الطبعة الأولى، وكالة الانباء اليمنية، سبا 2010، ص94.

[2] أحمد جلال عز الدين، الإرهاب والعنف السياسي، دار الحرية للصحافة والطباعة والنشر، 1986، ص142.

[3] هي الاتفاقية التي اعتمدها مجلسا وزراء الداخلية والعدل العرب في الاجتماع المشترك الذي عقد في شهر أفريل سنة 1998 بالقاهرة.

– اختطاف السفينة السياحية أكيلي لاورو Achille Lauro) بتاريخ 07 أكتوبر 1985، من طرف أربعة أشخاص وتسلمها إلى السلطات المصرية مقابل السماح للمختطفين بالتوجه إلى تونس.

– بتاريخ 11 جويلية 1988 الهجوم على سفينة النزهة الحاملة لاسم مدينة بوروس (City Of Poros) التي كانت تقل 500 مسافر في المياه الإقليمية اليونانية وقتل في العملية 09 أشخاص قبل فرار المجموعة.

– بتاريخ 12 أكتوبر 2000 وقع تفجير انتحاري ضد المدمرة الأمريكية يو اس اس كول (USS Cole) بينما كانت راسية بالقرب من ميناء عدن اليمني، وأسفر الهجوم عن مقتل 17 بحار أمريكيا.[1]

– في أفريل 2011، ووفقاً لتصريحات مدير العمليات الأطلسية في ليبيا الجنرال "روب ويغهيل"، قامت زوارق بحرية ليبية تعمل تحت إشراف الرئيس القذافي بتلغيم مشارف ميناء "مدينة مصراتة" التي تسيطر عليها المعارضة ليبية بهدف منع التواصل مع الميناء كمنفذ على العالم الخارجي، لتنطلق فيما بعد عمليات كسح ألغام ناجحة دون خسائر تذكر.[2]

–في نوفمبر 2014، هجوم على زورق تابع للقوات البحرية المصرية أثناء قيامة بدورية على بعد 40 ميلاً بحرياً شمال ميناء دمياط من طرف مجموعة إرهابية يشتبه في انتمائها لتنظيم "داعش "كانت تخطط للتسلل إلى الأراضي المصرية. أسفر الاشتباك عن غرق الزورق و8 بحارة مفقودين، في حين تم تدمير 4 قوارب استعملت في الهجوم واعتقال 32 إرهابي ممن شاركوا في العملية.[3]

– في نوفمبر 2014، هجوم على زورق تابع للقوات البحرية المصرية أثناء قيامة بدورية على بعد 40 ميلاً بحرياً شمال ميناء دمياط من طرف مجموعة إرهابية يشتبه في انتمائها لتنظيم "داعش" كانت تخطط للتسلل إلى الأراضي المصرية. أسفر الاشتباك عن غرق الزورق و8 بحارة مفقودين، في حين ثم تدمير 4 قوارب استعملت في الهجوم واعتقال 32 إرهابي ممن شاركوا في العملية؛

[1] Edouard Bertain–Mourot, Frédéric Lelieur et Emmanuel Terroir, Terrorism et Piraterie des menaces contemporaines à la sureté maritimes de marchandises, édition L'harmattan ; 2005, P13

[2] سفن الأطلسي تمنع قوات القذافي من تلغيم ميناء مصراتة ، مقال نشر في جريدة الشروق اليومي بتاريخ 29 أفريل 2011 ، في الموقع http://www.echoroukonline.com ، تاريخ الزيارة 27 جويلية 2019

[3] 8مفقودين في هجوم على زورق للبحرية المصرية، مقال منشور في جريدة العربية نت بتاريخ 13 نوفمبر 2014، في الموقع http://www.alarabiya.net، تاريخ الزيارة 22 سبتمبر 2019.

شهدت الجزائر العديد من الهجمات الإرهابية في المجال البحري ذات البعد الإستراتيجي والتكتيكي على حدٍ سواء، مثل الهجوم المسلح على الباخرة الإيطالية في ميناء "جن جن" بجيجل في 8 جويلية 1994، الذي خلف 07 قتلى،[1] وزرع عبوة ناسفة في دعامة الرصيف لتفجير زورق حرس السواحل أثناء رسوه بميناء دلس في 24 ديسمبر 2005، خلف قتيل و13 جريح.[2]

2. آثار الإرهاب البحري

يتم تنفيذ العمل الإرهابي في البحر بطريقتين : الأولى هي أن تستخدم السفينة نفسها كسلاح للقيام بعملية تفجير منشأة أو سفينة أخرى أي تنفيذ عملية انتحارية بواسطة سفينة وهي عملية من الصعب على أجهزة الأمن في أي دولة مراقبتها لكون أنه يمكن استعمال أي نوع من السفن (شراعية، سفينة نزهة، سفينة نقل...)، أما الطريقة الثانية، فتقوم على وضع المتفجرات داخل الحاويات التي تنقلها السفن مخبأة بين السلع ومن ثم تفجير الحاوية في الميناء أو بأحد المناطق الاستراتيجية خلال مسار الحاوية إلى وجهتها[3]، وعليه أصبحت السلع اليوم تخضع لمراقبة دقيقة خلال مسارها ابتداء من عمليات شحنها على متن السفن، ثم النقل ووصولا إلى عمليات التفريغ.

ما يميز الإرهاب البحري هو النتائج الخطيرة التي يخلفها، فإستخدام السفن الصغيرة كوسيلة لتفجير قواعد بحرية أو منشآت عائمة أو تركيبات بحرية إستراتيجية ينتج عنه وبصفة حتمية تشويش على التجارة الدولية بشكل كبير بارتفاع حقوق التأمين البحري الذي يتبعه ارتفاع تكاليف النقل البحري إضافة خسائر في الأرواح والمعدات وكذا الآثار الكارثية على البيئة البحرية من جراء إنسكابات الوقود والنفط الخام الذي تنقله السفن.

---

[1] RAND Corporation, Database of Worldwide Terrorism Incidents (RDWTI), URL : http://smapp.rand.org 2019 تاريخ الزيارة 22 سبتمبر ،.

[2]explosion criminelle de deux Bombes sur le Quai des Garde-Côtes de Dellys le soir: 24 décembre 2005، 22/09/2019 تاريخ الزيارة.

[3]Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, revue électronique, Centre de droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol 18/01/2012

3. **التصدي للإرهاب البحري**[1]: تعتمد الدول في محاربتها للأعمال الإرهابية في البحر على محورين الأول يتمثل في حماية الطرق والمسالك البحرية والثاني في التدخل في أعالي البحار.

أ. **حماية الطرق والمسالك البحرية:** من أجل فرض مراقبة فعالة على السفن وتعزيز قواعد الأمن بالموانئ اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في ديسمبر 2002، المدونة الدولية لمراقبة السفن والمرافق المينائية والتي نصت على عدد من الإجراءات الأمنية الإلزامية التي تقوم بها الدول على مستوى الموانئ وكذا على متن السفن.

ب. **التدخل في أعالي البحار:** بالرغم من أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لم تشر إلى ظاهرة الإرهاب البحري غير أن الحوادث البحرية المتتالية سنوات الثمانينات شدت انتباه المنظمة البحرية الدولية التي تبنت اللائحة أ 584 (14) التي كلفت بموجبها لجنة الأمن البحري لتطوير آليات تقنية وعملية للوقاية الفعالة ضد الأعمال غير القانونية الموجهة ضد الركاب وطاقم السفن، وبالفعل فقد تم تبني اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية بتاريخ 10 مارس 1988.[2]

ولتدعيم الإطار القانوني، أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية في ماي 2003 مبادرة انتشار الأمن (Proliferation Security Initiative) وتم تدعيم هذه المبادرة بقرار مجلس الامن الدولي رقم 1540 بتاريخ 28 ابريل 2004 للتصدي لانتشار أسلحة الدمار الشامل ليس عسكريا فقط وإنما بكل السبل والآليات المتاحة، هذه المبادرة تسمح في شقها البحري للدول الأعضاء بتبادل المعلومات لمقاطعة واعتراض نقل الأسلحة التي تتم عن طريق السفن التي ترفع علمها في أعالي البحار أو سفن دول أخرى بناء على ترخيص مسبق من الدولة صاحبة العلم.[3]

الفرع الثاني: المخاطر الحديثة (المخاطر السيبرانية على أنظمة الملاحة)

أفرز التطور التكنولوجي المتسارع في قطاع النقل البحري واعتماد السفن الحديثة على الأنظمة الرقمية وشبكات الاتصال المتطورة نوعا جديدا من المخاطر يعرف بالمخاطر السيبرانية. وتتمثل هذه المخاطر في الهجمات الالكترونية التي تستهدف أنظمة الملاحة والتحكم والاتصالات البحرية، مما قد يؤدي الى تعطيل عمل

[1] ميس الريم حناجرة، الجرائم البحرية وفقًا للقانون الدولي، موسوعة ودق القانونية، 31 مارس 2021، تاريخ الزيارة 2024/01/03، التوقيت: 18:41سا https://Wadaq.info

[2]

[3] Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, revue électronique, Centre de droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol 18/01/2012

السفينة أو التلاعب بالبيانات الملاحية أو اختراق الأنظمة الحساسة. وتزداد خطورة هذه التهديدات مع تزايد الاعتماد على التكنولوجيا الرقمية في إدارة العمليات البحرية، الامر الذي يجعل امن المعلومات والأنظمة الالكترونية عنصراً أساسيا في ضمان سلامة الملاحة البحرية واستمرارية نشاط النقل البحري.

وعليه، سيتم في هذا الفرع التطرق الى المخاطر السيبيرانية التي تهدد أنظمة الملاحة البحرية، مع بيان آثارها وسبل الحد منها.

أولاً: مفهوم المخاطر السيبرانية

المخاطر السيبرانية هي التهديدات أو الهجمات التي تستهدف الأنظمة المعلوماتية والشبكات الإلكترونية بهدف تعطيلها أو اختراقها أو التلاعب بالبيانات الموجودة بها.[1]

وفي المجال البحري يقصد بها كل تهديد إلكتروني يمس أنظمة الملاحة والاتصالات والتحكم بالسفن.[2]

ثانيا: خصائص وأنواع المخاطر السيبرانية على أنظمة الملاحة

أولا: خصائص المخاطر السيبرانية على أنظمة الملاحة

تتسم الهجمات السيبرانية بجملة من الخصائص من أهمها:

الهجمات السيبرانية ذات طبيعة تقنية: ومتطورة تعكس التطور الحاصل في مجال البرمجيات والحواسيب والاتصالات.

التكلفة المتدنية نسبيا: مقارنة مع الميزانيات الضخمة التي تخصص لإنتاج أسلحة تقليدية كالغواصات والمقاتلات المتطورة[3].

سرعة التنفيذ: هذه الجريمة لا تتطلب الاعداد قبل التنفيذ أو استخدام معدات وبرامج معينة، فيكفي فقط ضغطة واحدة على لوحة المفاتيح، أو أن يتم التنفيذ عبر الهاتف.[4]

---

[1] La cybernétique et l'origine de l'information, Rymond Ruyer, édité par Flammarion, 1954, P7.

[2] المخاطر السيبرانية وسبل مواجهتها في القانون الدولي العام، أمير عبد العظيم محمد عبد الجواد، مجلة الشريعة والقانون، العدد:35، الجزء 3، لسنة 2020، ص328.

[3] بوطلاعة وداد وبوكورو منال، الهجمات السيبرانية على البنية التحتية الحرجة، الاخوة منتوري، قسنطينة، المجلد 07، العدد 02، 2022، ص 237.

[4] خالد حسن أحمد لطفي، الإرهاب الالكتروني (آفة العصر الحديث والآليات القانونية للمواجهة)، دار الفكر الجامعي، كلية الحقوق، الإسكندرية، 2019، ص 95.

جريمة مستمرة في معظم احوالها: كما في حالة التطرف الديني وتغذية المواقع ببعض العقائد الفيديوهات المتطرفة، ما لم يتم ضبط الفاعل والتدخل الفني لإنهاء الجريمة.[1]

ثانيا: أنواع المخاطر السيبرانية على أنظمة الملاحة

1. اختراق نظام GPS
2. الهجمات على نظام AIS[2]
3. الفيروسات والبرمجيات الخبيثة[3]
4. الهجمات على أنظمة الاتصالات
5. الهجمات الداخلية

رابعاً: آثار المخاطر السيبرانية على الملاحة البحرية

الآثار الأمنية

تهديد سلامة السفن والطاقم.

زيادة احتمالات الحوادث البحرية.

استغلال السفن في أنشطة غير قانونية.

الآثار الاقتصادية

خسائر مالية كبيرة.

توقف حركة النقل البحري.

ارتفاع تكاليف التأمين البحري.

[1] منال محمد عباس، الإرهاب الالكتروني والامن الاجتماعي، دار المعرفة الجامعية، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، 2019، ص 120.

[2] نور امير الموصلي، الهجمات السيبرانية في ضوء القانون الدولي والداخلي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، علوم تخصص قانون عام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر،2018، ص 17.

[3] نوران شفيق، أثر التهديدات الالكترونية على العلاقات الدولية "دراسة في ابعاد الامن الالكتروني"، المركز العربي للمعارف، القاهرة، 2016، ص26.

خلاصة:

حاولت من خلال هذا الفصل القاء الضوء على مفهوم الخطر البحري، وبيان انواعه وتمييزه عن الحوادث العادية واهم خصائص البيئة البحرية ومساهمتها في رفع درجة المخاطرة وكذلك أنواع المخاطر المتعلقة بالنقل البحري حيث تناولنا هذه الدراسة بالاستناد الى مجموعة الآراء الفقهية وكذلك الفقهية التي عرفت عنصر الخطر محل عقد التأمين.

وفي إطار دراستنا لاحظنا أن المشرع الجزائري ركز على خصوصية الخطر البحري والمتمثلة في كونه متعلقا بعملية بحرية ما. وهو مفهوم أكثر مرونة وشمولية بحيث يمتد الى الاخطار السابقة واللاحقة للرحلة البحرية بالإضافة الى الانشطة البحرية المتنوعة والضرورية للملاحة، ويمكن القول إن فكرة الخطر البحري تختلف من رأي الى آخر ومن قانون الى آخر.

الفصل الثاني:

آليات القانونية و التقنية للإدارة المخاطر البحرية و المسؤولية المترتبة على

تمهيد:

إدارة المخاطر البحرية تعتبر واحدة من الأهمية الكبيرة لأنها تحمي الأرواح والممتلكات البحرية وتضمن سلامة الملاحة واستمرار النقل البحري. مع التطور الكبير في القطاع البحري، زادت المخاطر التي تهدد هذا القطاع، سواء كانت مخاطر ملاحية أو تقنية أو بيئية أو حتى السيبرانية. هذا يجعل من الضروري استخدام أساليب فعالة لتقليل تأثيرات هذه المخاطر وتقليل الخسائر الناجمة عنها. إدارة المخاطر البحرية تعتمد على عدة أساليب وإجراءات، تشمل التنبؤ بالمخاطر وتقييمها ووضع خطط وقائية وعلاجية للتعامل معها بشكل كفئ. واحدة من هذه الأساليب هي الوقاية والسلامة البحرية، والتي تعتمد على تطبيق معايير الأمان البحري والصيانة الدورية للسفن وتدريب الطواقم البحرية. هذا يهدف إلى تقليل فرص وقوع الحوادث البحرية وضمان سلامة عمليات النقل والملاحة. في هذا السياق، قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى قسمين: الأول يتحدث عن استراتيجية إدارة المخاطر، والثاني يتناول المسؤولية الناشئة عن المخاطر البحرية.

ومن اجل الإحاطة بهذا الموضوع سيتم تقسيم هذا الفصل الى مبحثين:

المبحث الأول: استراتيجية إدارة المخاطر

المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة على المخاطر البحرية

المبحث الأول: استراتيجية إدارة المخاطر

إدارة المخاطر البحرية تُعد أساسية لقطاع النقل البحري. هناك العديد من المخاطر البحرية مثل الأخطار الملاحية، والأعطال التقنية، والتقلبات المناخية، والتلوث البحري، والمخاطر السيبرانية. لذلك، هناك حاجة إلى استراتيجية فعّالة لإدارة هذه المخاطر. هذه الإستراتيجية تقوم على التخطيط المسبق، والتقييم المستمر، واتخاذ التدابير الوقائية والعلاجية المناسبة. هناك أساليب وآليات مختلفة للإدارة مثل تحديد مصادر الخطر، وتحليل احتمالية وقوعه، ووضع خطط للتدخل السريع، واستخدام التكنولوجيا الحديثة والتغطية التأمينية وتعزيز الرقابة البحرية. الهدف من هذه الإستراتيجية هو تحقيق الأمن والسلامة البحرية وضمان استمرارية نشاط النقل البحري بكفاءة وفعالية. هذا المبحث يقسم إلى مطلبين: الأول يتكلم عن الاتفاقيات الدولية، والثاني يتحدث عن طرق إدارة وتقليل المخاطر البحرية.

المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية

تنبه المجتمع الدولي إلى التسبب في هذه الكوارث البشرية، وعمل على الحد من تلوث البيئة من خلال العديد من المعاهدات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، والتي تم عقدها بين الدول. وتم التأكيد على العمل المشترك بين جميع الدول لحماية الموارد الحيوانية والبحرية من خلال العديد من المعاهدات الدولية الخاصة. وكذلك حماية البيئة في البحار بمختلف أنواعها، بما في ذلك الأسماك النادرة المهاجرة، والمياه التي تعلو الجرف القاري وباطنه، والغلاف الجوي الذي يعلوه مياه البحار، على الرغم من عقد العديد من الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث،[1] إلا أن القانون الدولي يعاني من صعوبات عديدة تتعلق بتطبيقه وعدم التزام العديد من الدول بتنفيذه.

حاولنا هنا تفريع هذا المطلب إلى عدة فروع: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ودورها، الاتفاقية لمنع التلوث في السفن، اتفاقية بازل وستكهولم، اتفاقية برشلونة للبحر الأبيض المتوسط من التلوث العام، اتفاقية جدة للبحر الأحمر، اتفاقية الكويت، الاتفاقيات الدولية والإقليمية.

الفرع الأول: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ودوها

تعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من أهم القوانين الدولية التي تنظم مختلف الأنشطة المتعلقة بالبحار والمحيطات. توفر هذه الاتفاقية إطارًا قانونيًا شاملاً يحدد حقوق الدول والتزاماتها في استخدام الموارد البحرية،

[1] سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص ص 53-54.

والقيام بالملاحة البحرية، وحماية البيئة البحرية، وتعزيز الأمن والسلام في الفضاء البحري. كما جاءت هذه الاتفاقية كرد فعل على الحاجة إلى وضع قواعد موحدة تنظم استخدام البحار وتحد من النزاعات والمخاطر التي قد تهدد أمن الملاحة البحرية.

أولا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

اجتذبت حماية البيئة البحرية المزيد من الاهتمام مند طرحت فكرة وجوب العمل على استغلال الثروات المعدنية لقاع البحار والمحيطات، وما في باطنها بوصفها تراث مشتركة للإنسانية ولا شك أن التقدم الحديث نحو الاستغلال الفعلي لتلك الثروات يؤدي إلى إبراز مصادرة جديدة للتلوث تثير الرغبة من إجراءات الوقاية، وقد أدى إلى إعادة النظر على وجه العموم في قانون البحار.[1]

عرفت البيئة البحرية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 بأنها "منظومة بيئية écosystème، أو مجموعة من المنظومات البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، تهتم بدراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، بكل ما تشتمل عليه من كائنات حية في ظل الشروط المادية والمناخية، وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها مع بعض وتأثرها مع الظروف المادية المحيطة بها".[2]

تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تشمل البيئة البحرية على مناطق وتتمثل هذه المناطق فيما يلي:

1. **المياه الداخلية:**تعني المساحات المائية الأكثر قربا والتصاقا بالساحل والتي تقع في الجانب المواجه للنظام المتبع فيها وهي الخلجان والبحار المغلقة والتي تقع في إقليم دولة واحدة، وكدا المرافئ والموانئ والمراسي وهذا الجزء من البيئة البحرية المياه الداخلية يخضع لسيادة الدولة الساحلية، فهي تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية.[3]

---

[1] صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد لبحار لدراسة احكام اتفاقية الأمم المتحدة البحار 1982، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 505.

[2] حمد منصور بكر، محمد النعمة البيئة البحرية وصونها، تاريخ الاطلاع 10 /02 /2025، https://mail.arab-/169183 ency.com.sy/scitech/details الساعة 20.00

[3] عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 29.

2. **البحر الإقليمي:** تتمتع الدول الساحلية بالبحر الإقليمي الذي يعرف بأنه ذلك الجزء من البحر الذي يجاوز الإقليم البري وهو امتداد التالي للإقليم البحري والمياه الداخلية الدولة الساحلية، ومن ثم فهو شريط من البحر وراء الإقليم الأرضي الدولة.[1]

3. المنطقة المتاخمة: وهو ذلك الجزء الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي ويمتد نحو البحر الحالي بمسافة لا تتجاوز اثني عشر ميلا بحريا، وعلى ضوء المادة 33 من الاتفاقية يتعين ألا يتجاوز عرض البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة مسافة أربعة وعشرين ميلا بحريا وتتمتع الدولة الساحلية فيه بسلطات وضع القوانين واللوائح الجمركية والضريبة والصحية والمتعلقة بالهجرة وكدا معاقبة أي فرق للقانون الدولي.[2]

4. المنطقة الاقتصادية الخالصة: تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى مسافة 200 ميلا بحري مقيسة من خطوط الأساس الذي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي من إحدى أوجه التطور الهامة التي استحدثتها اتفاقية 1982، من اجل تحقيق التوازن بين مختلف المصالح، وكما وأنها تعد أحد الخطوط الهامة على سبيل إعادة تنظيم القسم الوطني من البحر في مقابل البحر العام الذي تتعاون مجموعة من الدول إلى التوصل إلى أفضل وسيلة لاستغلاله في صالح شعوب العالم بصفة عامة.[3]

ويتمثل النظام القانوني المميز للمنطقة الاقتصادية الخالصة، حسب ما ورد في المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية."[4]

---

[1] عمر سعد الله المطول في القانون الدولي الحدود، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية بن عكنون، الجزائر، 2009، ص 203.

[2] عبده عبد الجليل عبد الوارث المرجع السابق ذكره، ص 30.

[3] عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي الحدود، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2009، ص239.

[4] المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون للبحار العام الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر عام 1982 ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 يناير 1996 الجريدة الرسمية العدد 06 سنة 1996.

ثانيا: دور الاتفاقية في حماية البيئة البحرية من التلوث

لقد نجح المجتمع الدولي في وضع قواعد قانونية ذات إرتباط وثيق بموضوع سلامة البيئة البحرية، فهو موضوع الساعة يهم الإنسانية جمعاء. إذ ينحصر دور هذه الإتفاقية في إرساء مجموعة من الإلتزامات المتعلقة بحماية البيئة البحرية. وهذا ما سنحاول التعرض إليه في هذا العنصر، كما نبرز أيضا الوسائل الكفيلة بتنفيذ الإلتزام بحماية البيئة البحرية.

1. **الإلتزامات الخاصة بحماية البيئة البحرية:** من المعروف أن كل حق يقابله إلتزام، وهذا ما نصت عليه هذه الإتفاقية. فالحق يتجسد من خلال نص المادة 193 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنص كما يلي:

"للدول حق سيادي في إستغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية ووفقا لإلتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ".[1]

فالملاحظ في هذه المادة أنها لم تذكر بالضبط الدول التي لها الحق في التمتع بإستغلال الموارد الطبيعية، فهذا، يعتبر كدليل أن الإتفاقية نظمت كل حقوق الدول الأعضاء سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية متقدمة أو نامية. أما من ناحية الإلتزام نجد أن الدول الأطراف التي وافقت الإلتزام بهذه الإتفاقية ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليه.[2]

وهذا الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها جاء بصيغة الإلزام، بمعنى أيّ هروب عن ذلك الإلتزام يسبب المسؤولية الدولية، لذلك قررت **الإتفاقية أن تتخذ الدول المنفردة أو المشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة له، والمتفقة مع قدراتها وتسعى إلى الموائمة بين سياساتها في هذا الصدد.**[3]

كما نجد هذه الإتفاقية تلزم كل دولة تقوم بالصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة باحترام مجموعة من القوانين والأنظمة التابعة للدولة السياحية. فلا تنظم مثلا عملية الصيد إلا بعد أن يتم الترخيص للصيادين، كونهم

---

[1] أحمد عبد الكريم سلامة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، ط1، جامعة الملك السعود، الرياض، 1997م، ص 137.

[2] المادة 192 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.

[3] المادة 194/1 من نفس الإتفاقية.

ملزمين باحترام فترات الصيد، إذ لا يجوز الصيد أثناء فترة تكاثر الأسماك أو في فترة تساقط الثلوج كما يلزم الصيادين بصيد الأنواع المسموحة من هذه الكائنات مع الأخذ بعين الإعتبار أعمارها وأحجامها.[1]

2. الوسائل المعتمدة لتنفيذ الإلتزام بحماية البيئة البحرية: هنالك عدة طرق ووسائل تساعد كل دولة بالنهوض بالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث وهذه الطرق تتمثل في:

– التعاون الدولي على أساس عالمي، وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، تتماشى مع هذه الإتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة.[2]

– عندما تكون الدولة على دراية بالحالات التي تكون فيها البيئة البحرية معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر فيها يجب أن تقوم بالإبلاغ فورا إلى المنظمات الدولية المختصة وإلى الدول الأخرى المعنية التي يمكن أن يمسها الضرر.

– مساعدة البلدان النامية في مجال وضع برامج المساعدة العلمية والتقنية، بهدف تقليص حجم التلوث البحري والقضاء عليه، من أجل وضع حد للكوارث البيئية التي تسبب ضررا كبير للبيئة البحرية.[3]

الفرع الثاني: الاتفاقية لمنع التلوث من السفن

تعتبر الاتفاقيات الدولية بحماية البيئة البحرية و حسب ما نشير إليه هنا اتفاقية لندن عام 1972، لخطر تلويث البيئة البحرية بإغراق المخلفات و غيرها من المواد فان الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن التي أقرها في 2/11/1973 المؤتمر الدولي حول التلوث البحري الذي عقد في لندن و التي فتح باب التوقيع عليها اعتبار من 15 يناير 1974 تعد أهم هذه الاتفاقيات، و قد جاءت خطوة هامة في مجال على حماية البيئة البحرية في ضوء إدراك حقيقة كون البيئة البحرية جزءا من بيئة الإنسان و هو الأمر الذي عبرت عنه الاتفاقية بالإشارة إلى أن أهدافها هو المحافظة على البيئة بوجه عام و البيئة البحرية على وجه النصوص.[4]

تبين اتفاقية لندن عام 1973 بشان منع التلوث البيئة البحرية عن طريق السفن و دخلت حيز النفاد في 2/10/1983 بعد تبوث قصور اتفاقية لندن لعام 1954 وما ادخل عليها من تعديلات في أعوام 1962و 1969

---

[1] المادة 62 من نفس الإتفاقية.

[2] المادة 197 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.

[3] المادة 202 / ب من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

[4] صلاح الدين عامر، المرجع السابق ذكره، ص494.

و 1971 ، دعت المنظمة البحرية الدولية لعقد مؤتمر دولي بلندن في الفترة 8 أكتوبر إلى 2 نوفمبر 1973، و قد أسفر عن هذا المؤتمر هذه الاتفاقية أكثر شمولا من اتفاقية لندن لعام 1954، لانطباقها على كافة أنواع التلوث و تشمل هذه اتفاقية برتوكولين و خمسة ملاحق و تضمنت قواعد و أحكام بتقارير الإبلاغ عن حوادث التخلص من المواد الضارة ووسائل حل المنازعات التي تحدث بين الأطراف و قواعد صلاحية السفن ووسائل منع التلوث البحار و كذلك تلوث الناشئ عن نفايات السفن.[1]

وحسب ما ورد في موسوعة القانون الدولي أهم الاتفاقيات والقرارات والبيانات والوثائق الدولية للقرن العشرين في مجال القانون الدولي العام، المادة 211 التلوث من السفن حسب الفقرة 1 "تضع الدول، عاملة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، قواعد ومعايير الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وتشجع بنفس الطريقة وحيثما كان كذلك مناسبا، اعتماد نظم لطرق المرور تستهدف الإقلال إلى ادني منة خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية، بما في ذلك ساحل الدولة الساحلية والضرر الناجم عن التلوث الذي يلحق بمصالحها المرتبطة به وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير بنفس الطريقة من وقت لأخر، حسب الضرورة".[2]

الفرع الثالث: اتفاقية بازل وإستكهولم.

مع تزايد الأهمية التي تتمتع بها البيئة البحرية أين جذبت انتباه العالم إليها بحيث أدركت الدول أهميتها وبدأت تتسابق من أجل استغلالها والاستفادة من ثرواتها لتحقيق رفاهية ونمو شعوبها، كما أن الارتباط المباشر، بين الأنشطة البشرية والبيئة البحرية سينجم عنه قيام الإنسان بممارسة بعض الأنشطة في البر على النحو الذي يلوث البيئة البحرية، أين تلقى الملوثات طريقها إلى البحار ومصاب الأنهار.

تعد النفايات، وخاصة النفايات البلاستيكية والكيميائية، واحدة من أكبر التهديدات التي تواجه البيئة البحرية اليوم حيث تصل ملايين الأطنان من النفايات إلى المحيطات سنويا، مما يتسبب في تلوث المياه وتدمير النظم البيئية البحرية وتشكل النفايات البلاستيكية خطرًا خاصًا، بالإضافة إلى ذلك، تتراكم المواد الكيميائية السامة من[3]

---

[1] مصطفى احمد ابو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، ط1، دار ايتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2012، ص 314-315.

[2] عيسى دباح، موسوعة القانون الدولي أهم اتفاقيات والقرارات والبيانات والوثائق الدولية للقرن 20 في مجال القانون الدولي العام، المجلد 2، دار الشروق النشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003، ص 247.

[3] زياني عبد الحق مجدوب نوال الإطار القانوني لجريمة تلويث البيئة البحرية وإشكاليات المسؤولية الجنائية"، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 6، العدد 2، جامعة تلمسان الجزائر، 2016، ص 216.

النفايات الصناعية، مما يؤثر ليس فقط على الحياة البحرية ولكن أيضًا على صحة الإنسان، كما تؤدي النفايات إلى تدمير الموائل الطبيعية مثل الشعاب المرجانية والأعشاب البحرية، مما يهدد التنوع البيولوجي ويقلل من قدرة المحيطات على مواجهة تغير المناخ ولا ننسى التدخل البشري على البيئة البحرية لذلك، أصبحت إدارة النفايات بشكل فعال وحماية البيئة البحرية من التلوث أولوية عالمية ملحة.

أولا: اتفاقية بازل.

في أواخر ثمانينيات القرن الماضي، أدى تشديد التشريعات والأنظمة البيئية في الدول الصناعية إلى ارتفاع ملحوظ في تكاليف التخلص من النفايات الخطرة، مما دفع تلك الدول إلى تصدير النفايات السامة إلى دول أوروبا الشرقية والبلدان النامية وقد أثارت هذه الممارسات استياء واسعا وغضبا جماهيريا، خاصة بعد الكشف عن أثارها السلبية على البيئة والصحة العامة كرد فعل على ذلك، بدأت مفاوضات دولية أدت في النهاية إلى صياغة اتفاقية بازل، والتي هدفت إلى تنظيم نقل النفايات الخطرة عبر الحدود والحد من الآثار الضارة الناجمة عن هذه الممارسات.[1]

يرجع أساس إبرام اتفاقية بازل إلى إعلان مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بالبيئة البشرية، ومبادئ القاهرة التوجيهية والأساسية للإدارة السليمة بيئيا للنفايات الخطرة والتي اعتمدت بموجب القرار رقم 20/14 لعام 1987، وكذا توصيات لجنة الخبراء للأمم المتحدة المعينة بنقل البضائع الخطرة لعام 1975 والتي يجرى تحديثها ك عامين.[2]

ثانيا: اتفاقية ستوكهولم

يعتبر مؤتمر ستوكهولم للتنمية البشرية، الذي عقد عام 1972 تحت رعاية منظمة الأمم المتحدة، نقطة تحول بارزة في تاريخ الوعي البيئي العالمي. فقد مثل هذا المؤتمر بداية حقيقية لعولمة الفكر البيئي، حيث أرسى أسس الوعي الجماعي بأهمية حماية البيئة والحفاظ عليها ومنذ ذلك الحين، أصبحت قضايا البيئة تحظى باهتمام

---

[1] United Nations, 2011, United Nations Audio-visuel Library of InternationalLaw-3Allrightréservewww.un.org/law/avl https://legal.un.org/avl/pdf/ha/bcctmhwd/bcctmhwd_ph_a.pdf تاريخ الاطلاع 15/03/2025. الساعة 08.49

[2] لمية يايسي، نبيل، نويس دور اتفاقية بازل في تنظيم حركة النفايات الخطرة"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد 6، العدد 2، مخبر أفاق الحوكمة للتنمية المحلية المستدامة المركز الجامعي سي الحواس بريكة باتنة، الجزائر، 2022، ص 503

متزايد على المستويات الدولية والإقليمية، مما أدى إلى ظهور العديد من التشريعات والقوانين التي تعكس هذا الاهتمام، كما تأثرت التشريعات المحلية للدول بهذا التوجه العالمي نحو تعزيز حماية البيئة.[1]

تم انعقاد هذا الأخير في الفترة من 5 إلى 16 يونيو 1972، بمشاركة وفود من 113 دولة ومع ذلك، قاطعت دول الكتلة الشرقية هذا المؤتمر باستثناء الصين ويوغوسلافيا سابقا التي تفككت لاحقا إلى عدة دول في مطلع التسعينيات) قام الأمين العام للأمم المتحدة بافتتاح المؤتمر، الذي شهد مشاركة واسعة من المنظمات الدولية، والمنظمات غير الحكومية، والوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة.[2]

الفرع الرابع: اتفاقية برشلونة للبحر الأبيض المتوسط من التلوث العام ودورها

تعتبر اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث واحدة من أهم الاتفاقيات التي تعمل على حماية البيئة البحرية. هذه الاتفاقية تهدف إلى الحد من مصادر التلوث المختلفة التي تهدد النظام البيئي البحري. لقد تم إنشاء هذه الاتفاقية لتوفير إطار للتعاون بين الدول التي تقع على شواطئ البحر الأبيض المتوسط. هذا التعاون يساعد الدول على اتخاذ الإجراءات اللازمة للوقاية من التلوث ومكافحته، مع التركيز على حماية الموارد البحرية وتحقيق التنمية المستدامة.

أولا: اتفاقية برشلونة للبحر الأبيض المتوسط من التلوث العام

تعرف هذه الاتفاقية أيضا باسم "اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط"، وقد تم وضعها في 16 فبراير 1976 بهدف حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر المتوسط تمت صياغة الاتفاقية بـ 31 مادة بأربع لغات هي العربية، الفرنسية، الإنجليزية، والاسبانية، وخضعت لتعديلات لاحقة في عام 1995، تعتبر هذه الاتفاقية الأساس للتعاون بين دول حوض البحر الأبيض المتوسط مكافحة تلوث البحر من مصادر مختلفة، سواء كانت برية أو بحرية.[3]

---

[1] جمال مهدي، "الجهود الدولية في مجال حماية البيئة البحرية"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 07، العدد 01، جامعة الجزائر، 01 الجزائر، 2023، ص 1057

[2] سيد إبراهيم الدسوقي، "الحماية الدولية للبيئة البحرية"، مجلة العلوم القانونية والشرعية، جامعة الزاوية كلية القانون، الجزائر، 2014، ص 352-353

[3] عتيقة كواشي، "أثر التلوث البيئي على الامن الإنساني في منطقة المتوسط: تلوث مياه البحر الأبيض المتوسط-نموذجا"، مجلة الناقد للدراسات السياسية، المجلد 07، العدد 02، جامعة باتنة 01، الجزائر، 2023، ص 311.

توفر الاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها اطارا للرصد والمراقبة المشتركة لأوضاع البحر الأبيض المتوسط، وإيجاد حلول للتصدي لحوادث التلوث التي تؤثر على البحر والشواطئ وتتحمل الدول الـ 22 المطلة على البحر الأبيض المتوسط مسؤولية تنفيذ هذه الأهداف من خلال عدد من المراكز الإقليمية العاملة في هذا المجال[1]

تهدف اتفاقية برشلونة الى انشاء نظام تعاون بين دول المنظمة لمكافحة التلوث وحماية البيئة البحرية، بالإضافة الى وضع الأدوات القانونية اللازمة لتحقيق هذه الأهداف دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 16 فبراير 1978، وتم تعديل النص الأصلي للاتفاقية من خلال التعديلات التي أقرها مؤتمر الأطراف في يونيو 1995، وذلك في إطار اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث والبروتوكولات المرتبطة به.

ثانيا: دورها

إنّ إتفاقية برشلونة كغيرها من الإتفاقيات الدولية الأخرى التي تسعى إلى حماية البيئة البحرية إذ نجد دورها الرئيسي يكمن في تعزيز التعاون بين مختلف دول العالم من أجل وضع سياسة شاملة لحماية البيئة البحرية وتحسين الوضع فيها، وأهم من ذلك تهدف إلى تحقيق التنمية المستدامة.

ومن أجل ضمان فعالية حماية البيئة البحرية وضعت هذه الإتفاقية مجموعة من الإلتزامات التي تتعهد الدول الاطراف تنفيذها، دون نسيان دور البروتوكولات الملحقة بتلك الإتفاقية. فالأطراف المتعاقدة في الإتفاقية تتعاون في إتخاذ التدابير الضرورية لمعالجة حالات التلوث الطارئة في منطقة البحر المتوسط، مهما كانت أسبابها، لاسيما ذلك التلوث الناجم عن عمليات إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربته التحتية.[2] كما تقوم أيضا تلك الأطراف باتخاذ التدابير المناسبة لحماية وصيانة التنوع البيولوجي والأنظمة الإيكولوجية النادرة والهاشة.

1. الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقية

تضمنت إتفاقية برشلونة مجموعة من الإلتزامات التي تقع على عاتق الأطراف المتعاقدة وهذه الإلتزامات تكمن أساسا في التدابير والإجراءات الوقائية من أجل مكافحة التلوث والقضاء عليه بمختلف مصادره، فهذه الإجراءات تأخذ صور تدابير الإحتياط التي نصت عليها صراحة هذه الإتفاقية في المادة الرابعة منها كما يلي:

[1] نفس المرجع، نفس الصفحة.

[2] المادة 7 من إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط.

من بين الإلتزامات العامة للأطراف أن تتخذ تدابير إحتياطية فعّالة بالمقارنة مع التكلفة التي ترمي إلى الوقاية من تدهور البيئة".[1]

فمن خلال نص هذه المادة نستخلص أن الدول الأطراف تطبق مبدأ الحيطة من أجل حماية البيئة وللنهوض بالتنمية المستدامة للبحر المتوسط. إذن هذه الإتفاقية تعتبر إطار قانوني لخطة عمل لحماية البحر المتوسط من التلوث.

نجدها نصت على مايلي: "**إلتزام الدول الأطراف بإتخاذ التدابير المناسبة وفقا لأحكام هذه الإتفاقية والبروتوكولات المعمول بها سواء منفردة أو مشتركة بغية وقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث والتخفيف من حدته ومكافحته وحماية البيئة في المنطقة وتحسينها.**"

كما تتعهد الأطراف المتعاقدة بتعزيز التدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث الناتج عن تصريف النفايات من السفن والطائرات ونصت هذه الإتفاقية أيضا على إلتزامات عامة من أجل مواجهة التلوث الناتج عن السفن وقضت بأن تتخذ الأطراف المتعاقدة جميع التدابير التي تتلاءم مع القانون الدولي لوقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث الناجم عن التصريف من السفن والتخفيف من حدة هذا التلوث.

2. البروتوكولات الملحقة بإتفاقية حماية البحر المتوسط.

سنحاول إلقاء الضوء على ستة بروتوكولات، التي يختص كل واحد منها بمعالجة مصدر من مصادر التلوث البحري.

أ. البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن رمي النفايات من السفن والطائرات:

أبرم هذا البروتوكول أثناء فترة إبرام الإتفاقية، أي في 16 فيفري 1976م، ودخل حيز النفاذ في 12/02/1978م، بحيث نجد أنّ جميع الدول وقعت عليه إلا إسرائيل لم تقم ولقد ألحق بهذا البروتوكول العديد من[2] بالمصادقة عليه بالرغم من أنها وقعت عليه مسبقا الملاحق التي تضمنت حظر مجموعة من المواد الخطيرة التي يمنع إغراقها أو تصريفها في منطقة البحر المتوسط.

---

[1] سامية قايدي التنمية المستدامة: التوفيق بين التنمية والبيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي لحقوق الإنسان، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2001، ص 71.

[2] أحمد أسكندري، احكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون، 1995م، ص284.

وهذه المواد نجدها مذكورة في الملحق الأول من هذا البروتوكول، من أهمها نجد: مادة الزئبق ومركباته، مواد البلاستيك، النفط الخام ومشتقاته النفايات المشعة...إلخ. (المادة الرابعة من البروتوكول).

فلكي يسمح بتصريف هذه النفايات أو المواد الأخرى الموجدة في الملحق الثاني من هذا البروتوكول يستلزم الحصول على تصريح خاص من قبل السلطات الوطنية المختصة. وهذه المواد تشمل أساسا: الرصاص النحاس، الزنك، المبيدات والنفايات المشعة وكذلك المواد الكيميائية العضوية... إلخ.

ب. البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر المتوسط من النفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة: تم إبرام هذا البروتوكول أثناء إبرام الإتفاقية أي في 16 فيفري 1976م، قد وقعت عليه جميع الدول الأعضاء في إتفاقية برشلونة. وهذا البروتوكول يحتوي على مجموعة من الإلتزامات المتعلقة بالتعاون بين الدول الأطراف من أجل السيطرة على تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الأخرى الضارة.

ومن بين هذه الإلتزامات: "**أن تتخذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الشديد والوشيك التي تحيط بالبيئة البحرية، وبساحل طرف واحد أو أكثر من طرف أو بمصالحها المرتبطة بسبب وجود كميات كبيرة من النفط والمواد الضارة الأخرى الناجمة عن أسباب عرضية للتلوث، أو عن تراكم إفرازات ضئيلة أخذت تلوث البحر أو تعرضه للتلوث** ".[1]

ج. البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية: إضافة إلى الجهود المتكاثفة التي بذلتها دول حوض البحر الأبيض المتوسط لمنع ومكافحة تلوث البيئة البحرية التي أسفر عنها ظهور هذه الإتفاقية، إتجهت الدول لعقد مؤتمر في أثينا من 12 إلى غاية 17 جوان 1980م. وهذا المؤتمر أدى إلى إلحاق الإتفاقية ببروتوكول خاص بحماية البحر المتوسط والذي دخل حيز النفاذ في 17/06/1983

لقد إنظمت إلى هذا البروتوكول حوالي 8 دول من الدول الأعضاء في الإتفاقية، وهي كالتالي: **الجزائر، إسبانيا، تركيا، مصر، فرنسا، إيطاليا موناك، وتونس.**

يهدف هذا البروتوكول إلى إزالة التلوث الناجم عن مصادر وأنشطة برية متواجدة على الشريط الساحلي أو بمقربة من الأحواض المائية لذلك يلزم جميع الدول الأطراف بإتخاذ التدابير الملائمة لوقاية البحر المتوسط من التلوث والمنشآت الساحلية والتخفيف من التلوث ومكافحته والسيطرة عليه.

[1] أنظر المادة 1 من البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية.

د. بروتوكول النفايات الخطرة: تم إعتماد البروتوكول بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود بتاريخ 01/11/1996م بحيث نجده يمنع أي تصدير أو عبور النفايات الخطيرة والمشعة من دول الإتحاد الأروبي إلى الدول الأخرى[1].

فالأطراف المتعاقدة في هذه الإتفاقية، نجدها تسعى دائما إلى تعزيز حماية البحر المتوسط عن طريق القيام بمبادرات من خلال المنظمات الدولية، من أجل تشجيع الدول غير الأطراف على إحترام أحكام هذه الإتفاقية.

وما يمكن قوله بشأن إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط، هو أنه يجوز للأطراف المتعاقدة في هذه الإتفاقية أن تعتمد في مؤتمر دبلوماسي، إلى جانب البروتوكولات الأربعة التي قمنا بدراستها، على بروتوكولات أخرى.[2]

الفرع الخامس: اتفاقية جدة للبحر الأحمر

تم توقيع هذه الاتفاقية في عام 1982 بمدينة جدة بالمملكة العربية السعودية، تحت إشراف المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم وتهدف الاتفاقية إلى حماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن، مع التركيز على قضايا التلوث المختلفة وتشمل هذه القضايا التلوث الناتج عن السفن، بما في ذلك إلقاء النفايات والتخلص من مياه التوازن ومياه الصرف العارضة أو المقصودة كما تغطي الاتفاقية التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات والتلوث القادم من المصادر البرية، بالإضافة إلى التلوث الناتج عن عمليات استكشاف واستغلال قاع البحر الإقليمي والجرف القاري والطبقات التحتية وتتضمن الاتفاقية أيضا بنودا حول التعاون في حالات الطوارئ البيئية، ومواجهة حوادث التلوث، والعمل على إزالة التلوث أو الحد من أثاره، فضلا عن تقييم وإدارة الأوضاع البيئية في المنطقة[3] وتسرى أحكام هذه الاتفاقية المبرمة بين الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن على البيئة البحرية بقطاعاتها المختلفة عدا بيئة المياه الداخلية في مفهوم قانون البحار كما تسرى على السفن والطائرات المسجلة في تلك الدول ، عدا السفن والطائرات الحربية وغيرها من السفن الحكومية التي تستخدم في

---

[1] للمزيد من المعلومات إطلع على إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث

www.anpe.nat.Lobnamohamed.11/12/2011.

[2] أنظر المادة 4 و5 من البروتوكول نفسه.

[3] الصفحة الرئيسية المنظمة اتفاقية جدة، الاتفاقية للمحافظة على البيئة البحر الأحمر وخليج عدن والمعروفة ب"الإقليمية جدة"، تاريخ الاطلاع /15/03 2025 https://ecoris.green/ar/lawsandregulations/regional – الساعة 12.49.

أغراض غير تجارية[1] وفي المواد من 84 منها قررت الاتفاقية على الدول الأطراف أن تتخذ كافة التدابير والإجراءات الملائمة لمنع التلوث البحري وخفضه ومراقبته أيا كان مصدره[2]، وظل إقليم البحر الأحمر وخليج عدن غير متأثر نسبيا بالتغيرات التي حدثت في أماكن أخرى من العالم ، إلا أن التنمية المتسارعة، خاصة في المجالات الصناعية والسياحية وقطاع الصيد، إلى زيادة كبيرة في الأنشطة الساحلية، مما وضع ضغوطا متزايدة على البيئة البحرية و استجابة لهذه التحديات، وتماشيا مع المادة الثالثة من اتفاقية جدة، قامت الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، التي تأسست في سبتمبر 1995 بموجب إعلان القاهرة، بإعداد ثلاثة بروتوكولات إضافية البروتوكول الخاص بالتنوع البيولوجي وإنشاء شبكة المناطق المحمية (2005)، والبروتوكول الخاص بحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية (2005)، وبروتوكول التعاون الإقليمي لنقل الخبراء والمعدات بين الدول الأعضاء في حالات الطوارئ البحرية (2009).[3]

الفرع السادس: اتفاقية الكويت

شهدت الكويت في الفترة ما بين الخامس عشر والثاني والعشرين من أفريل 1978، عقد مؤتمر الكويت الإقليمي للمفوضين لحماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية، وقد اشتركت فيه ثمن دول تنتمي إلى أغنى مناطق العالم إنتاجا للنفط هي دولة البحرين الإمبراطورية الإيرانية الجمهورية العراقية، دولة الكويت، دولة قطر، المملكة العربية السعودية، دولة الإمارات العربية المتحدة.[4]

ويتضح من اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978، قد عرفت التلوث البحري في المادة 01 ونصت على قيام الإنسان، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليها أو يحتمل أن تترتب عسلها أثار ضارة كالأضرار بالمواد الحية،

---

[1] عبد السلام منصور الشيوى الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة، العدد 10، جامعة الأزهر القاهرة، مصر، 2013، ص 473.

[2] المواد 4-8 من اتفاقية جدة تاريخ الاطلاع 15/03/ 2025 https://ecoris.green/ar/lawsandregulations/regional- الساعة12.49.

[3] الصفحة الرئيسية المنظمة اتفاقية جدة، الاتفاقية للمحافظة على البيئة البحر الأحمر وخليج عدن والمعروفة ب"الإقليمية جدة"، تاريخ الاطلاع /15/03/ 2025 https://ecoris.green/ar/lawsandregulations/regional- الساعة 12.49.

[4] عبداس الجعاي البخاري، الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية في الخليج اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لهام 1978 مجلة الدراسات الخليج والجزيرة العربية، المجلد 07، العدد 27 ، جامعة الكويت، 1982، ص 13.

وتهديد صحة الإنسان، وتعويق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك، وإفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام، والحد من قيام المرافق الترفيهية.[1]

الفرع السابع: الاتفاقيات الدولية والاقليمية

توجد العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية ويمكن تصنيفها إلى فئتين

أولا: الاتفاقيات الدولية: إن تزايد الاهتمام الدولي بالبيئة و ظهور القانون الدولي للبيئة، الذي تجلى بصورة واضحة في الاتفاقيات الدولية المختلفة التي كان الهدف منها حماية البيئة ، بدأ ينحو منحى مختلفا مند سنة 1972 حيث بدأ الاهتمام الدولي بقضايا البيئة يتخذ شكلا مؤسسيا تجسد في انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة البيئة الإنسانية الذي استمد من خلال الإعلان الذي صدر عنه (ضرورة أن تتعاون الدول لتطوير القانون الدولي بخصوص المسؤولية القانونية و تعويض ضحايا التلوث و الأضرار البيئة الأخرى الناجمة خارج حدودها و ينبغي تحديد معايير و قواعد في الشؤون البيئة)، و لقد حصل في العقود الثلاثة الأخيرة تطور حاسم في استخدام الآليات الدولية و الدول الحرية في تطبيقها و ينطوي تحث هذا العنوان توصيات الجمعية العامة.[2]

تعد الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، اهم اتفاقيات في مجال البيئة البحرية من التلوث من جميع مصادره بشكل خاص بوصفها بانها عامة وشاملة لعموم احكام التي جاءت بها ، فقد نظمت هذه الاتفاقية حمايتها لبيئة البحرية بإيرادها لجملة من الاحكام العامة التي تعد بمثابة المبادئ التوجيهية الملزمة لأطرافها، و من ثم فصلت في احكام الحماية من كل نوع من انواع الملوثات التي تطرأ على البيئة البحرية سواء كانت انشطة اتية من البر او ناتجة عن استكشاف و استغلال البحار الخاضعة للولاية الوطنية و الخارجة عنها أو من خلال الجو،[3] وقد جاءت بصورة أكثر تفصيلا بالنسبة للأحكام المقررة لحماية البيئة البحرية من التلوث من السفن و الناقلات

[1] محمد احمد علي كاسب، المسؤولية الدولية لحماية التنوع الأحيائي وبيئة الفضاء الخارجي من أضرار التلوث في إطار المعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2020، ص 166.

[2] سهير ابراهيم حاجم الهيتي، المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، دار مؤسسة سلان للطباعة النشر والتوزيع، دمشق جرمانا سوريا 2024، ص 73.

[3] جمال مهدي، "الجهود الدولية في مجال حماية البيئة البحرية"، المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 07، العدد 01، جامعة الجزائر 01، الجزائر، 2023، ص 1059.

باعتباره اكثر المصادر للتلويث و اخطرها على النحو الضارة بالبيئة البحرية، كما خصصت حيزا من احكامها لكيفية تنفيد الالتزامات و القيود التي ترد عليها في اختصاصات الدولة الساحلية او دولة العلم و دولة ميناء.[1]

ثانيا: الاتفاقيات الإقليمية: تقضي حماية البيئة البحرية من التلوث تعزيز القواعد الدولية والنوعية بقواعد أخرى تكتسي أهمية بالغة لتحقيق حماية أكثر فعالية لمناطق البحرية خاصة، لاسيما المناطق التي تتسم بأنها مغلقة أو شبه مغلقة، مما يجعل التلوث فيها أكثر وأشد خطورة لعدم قدرتها الحيوية لتحويل الملوثات التي يتم تفريغها بداخلها إلى مواد غير سامة، ومن أبرز هذه الاتفاقيات اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط واتفاقية الكويت[2]، والذي سبق شرحهما بالتفصيل ويوجد هناك اتفاقيات أخرى أهمها:

01- اتفاقية الدول أمريكية: لقد عقدت الدول الأمريكية اتفاقيات عديدة اتخذت فيها خطوات عملية لمعالجة المسائل المتعلقة في حماية البيئة، كما أنها أنشأت هيئات مستقلة تقوم بالدراسة والتحقيق في هذه المسائل، حيث عقدت ولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا نيابة عن كندا لأنها من الدول الدمنيون في عام 1909، معاهدة واشنطن التي تتعلق بالمياه الحدودية والمسائل الأخرى التي تقوم على طول الحدود بين الدولتين وأشارت هذه المعاهدة في المادة 2 منها إلى أن الدولة لها الولاية الخاصة والسيطرة على استخدام وتحويل المياه في الجزء الواقع في إقليمها شرط أن لا يسبب مثل هذا الاستخدام أية أضرار في الدولة الأخرى.[3]

المطلب الثاني: طرق إدارة وتقليل المخاطر البحرية

تعد إدارة المخاطر البحرية واحدة من الأدوات الأساسية التي تسهم في ضمان سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية من الأضرار المحتملة. وتقوم هذه الإدارة على مجموعة من الإجراءات الوقائية والعلاجية التي تهدف إلى التعرف على المخاطر وتقييمها واتخاذ التدابير المناسبة للحد من آثارها أو تجنبها قدر الإمكان. وتشمل طرق إدارة وتقليل المخاطر البحرية تطوير أنظمة السلامة البحرية والالتزام بالاتفاقيات الدولية واستخدام التقنيات الحديثة في الملاحة وتدريب الأطقم البحرية، بالإضافة إلى الاعتماد على التأمين البحري كوسيلة لتخفيف الآثار المالية الناجمة عن تحقق الخطر، لذا حاولنا هنا تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع رئيسية. الفرع الأول جاء تحت عنوان المعالجة الفنية والتكنولوجيا، حيث ناقشنا كيفية استخدام التكنولوجيا لتطوير أنظمة السلامة البحرية. أما الفرع الثاني فقد سمي بالتغطية التأمينية، حيث سلطنا الضوء على أهمية التأمين البحري في تخفيف

---

[1] المرجع نفسه، نفس الصفحة.

[2] جمال مهدي، المرجع السابق ذكره، ص 1059

[3] سهير إبراهيم حاجم الهيتي، المرجع السابق ذكره، ص 22-24

الآثار المالية الناجمة عن المخاطر البحرية. وعنون الفرع الثالث بالتدريب البشري، حيث سلط الضوء على أهمية تدريب الأطقم البحرية لتحسين مهاراتهم وتعزيز سلامة الملاحة البحرية.

الفرع الأول: المعالجة الفنية والتكنولوجيا

تعد المعالجة الفنية والتكنولوجية من أهم الوسائل الحديثة للحد من المخاطر البحرية وتحسين سلامة النقل البحري، وذلك من خلال الاعتماد على أنظمة وتقنيات متطورة تساعد في الوقاية من الحوادث وتقليل آثارها. ومن أبرز هذه الوسائل نجد:[1]

- أنظمة الملاحة الحديثة
- الصيانة التقنية الدورية
- أنظمة الإنذار والمراقبة
- التكنولوجيا السيبرانية وحماية المعلومات
- التدريب والمحاكاة الإلكترونية
- استخدام الذكاء الاصطناعي والأقمار الصناعية.
- التقنيات البيئية الحديثة.

الفرع الثاني: التغطية التأمينية

تُعد التغطية التأمينية من أهم الوسائل القانونية والاقتصادية التي تساهم في التقليل من المخاطر البحرية والحد من آثارها المالية، حيث توفر الحماية للأشخاص والسفن والبضائع ضد الأخطار التي قد تتعرض لها أثناء عمليات النقل البحري. ويكتسي التأمين البحري أهمية كبيرة بالنظر إلى تعدد المخاطر المرتبطة بالملاحة البحرية كالغرق، والاصطدام، والحرائق، والقرصنة، والكوارث الطبيعية.[2]

[1] حمدان بن علي، السلامة والأمن الصناعي، محاضرة لطلبة معهد الدراسات العليا بأكاديمية نايف للعلوم الأمنية الرياض، منشورات الاكاديمية 1995م، ص 11

[2] د. سيد أبو الفتوح حفناوي، الاثبات في التأمين البحري، شركة اسكندرية للطباعة والنشر، ط1، بدون تاريخ، ص 193 وما بعدها، د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993، د. محمود مختاري بريرى، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 2010، ص 18.

الفرع الثالث: التدريب البشري

إن التدريب هو النشاط الذي توليه المنظمة اهتماما كبيرا، حيث يهدف الى تنمية قدرات الموارد البشرية في العمل، ومن خلاله يزود الفرد بالمعلومات والمهارات الجديدة المطلوبة لتحقيق استراتيجية المنظمة في البيئة. إذا طبيعة التغيرات التي تعيشها المنظمات في الوقت الحاضر سواء كانت تكنولوجية أو تنظيمية أصبحت تفرض عليها ضرورة توافق قدرات الموارد البشرية مع ما يستجد من هذه التطورات بغية تحقيق ما تصبو اليه المنظمات، وأصبح لازما عليها أن تفتش عن برنامج التدريب المناسبة للموارد البشرية في مراكز التدريب المختلفة. كما ينظر الى وظيفة على انها الوظيفة المكملة للتعيين، فلا يكفي أن تقوم المنظمات باختبار الموظفين وتعيينهم، وانما يجب اعداد هؤلاء الافراد وتنمية قدراتهم على أداء الاعمال المستند إليهم ومساعدتهم في اكتساب الجديد من المعلومات والمعارف وتزويدهم بالأساليب الجديدة لأداء الاعمال وصقل مهاراتهم، وللتدريب تأثيرات متعددة على أداء الموارد البشرية ومن أهمها:

1. رفع مستوى الأداء وتحسينه من الناحية الكمية والنوعية.
2. تقوية العلاقات الإنسانية بين الافراد وتطوير اتجاهاتهم.
3. تنمية شعور العاملين بالانتماء والولاء للمنظمات
4. توعية الموارد البشرية بأهمية التدريب، واكسابهم القدرة عن البحث عن الجديد والمستحدث في شتى مجالات العمل.[1]

[1] علي يونس ميا وآخرون، قياس اثر التدريب في أداء العاملين، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العليا، جامعة تشرين، سوريا، المجلد 31، العدد 1، 2009، ص ص 6-7.

المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة على المخاطر البحرية

المخاطر البحرية تشكل تحديًا كبيرًا للنقل البحري. هناك العديد من الأسباب التي قد تسبب هذه المخاطر، مثل العواصف والضباب، أو حتى الأخطاء التي يرتكبها البشر. عندما تحدث هذه المخاطر وتتسبب في أضرار تؤثر على الأشخاص أو السفن أو البضائع أو البيئة البحرية، يصبح من الضروري تحديد المسؤول عن الضرر. هذا يتم عبر المسؤولية القانونية، التي تهدف إلى تحديد الجهة المسؤولة وتحملها مسؤولية التعويض عن الأضرار. هناك قواعد قانونية واتفاقيات دولية تنظم النشاط البحري لحماية الحقوق وتحقيق التوازن بين الأطراف المختلفة. دراسة المسؤولية عن المخاطر البحرية أمر مهم جدًا لفهم آثارها وطريقة معالجتها قانونيًا.

ومن اجل الإحاطة بهذا الموضوع سيتم تقسيم هذا الفصل الى مبحثين:

المبحث الأول: استراتيجية إدارة المخاطر

المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة على المخاطر البحرية

المبحث الأول: استراتيجية إدارة المخاطر

سعى أساس المسؤولية البحرية إلى حماية الأشخاص والممتلكات والبيئة البحرية من الأضرار الناجمة عن النشاط البحري من خلال مجموعة من المبادئ والقواعد القانونية. يعتمد هذا الأساس على وجود ضرر ناتج عن فعل أو إهمال يُشكل انتهاكًا للالتزام القانوني أو التعاقدي، مما يُلزم الشخص المسؤول بتعويض المتضرر. نظرًا لخصوصية النقل البحري ومخاطره، تم وضع أحكام خاصة في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية لتنظيم المسؤولية البحرية وتحديد شروطها وآثارها، بهدف تحقيق العدالة وحماية مصالح جميع الأطراف المعنية. لذلك، قمنا بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول تحت عنوان ركن الخطأ في حين الفرع الثاني ركن الضرر

الفرع الأول: ركن الخطأ

لا تختلف المسؤولية التي يسال عنها الناقل البحري، عن المسؤولية المعروفة في القواعد العامة فتتركز أساسا على الخطأ، فهنا نبحث عن الأخطاء والأشخاص الذين تصدر عنهم.

أولا: أخطاء النقل البحري

1. **الأخطاء التي يسال عنها الناقل البحري:** قد يلحق الشاحنون أو المرسل إليهم ضررا بسبب خطأ يرتكبه الناقل طبقا لما تقتضي به القواعد العامة في مسؤولية المرء عن أخطائه الشخصية إلا أن من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة تستعين بعدد من التابعين أو قد يصدر عن هؤلاء خطأ فيؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصيا أو من تابعيه.[1]

فمن الممكن أن يلحق الشاحن أو المرسل إليه ضررا بسبب خطأ الناقل شخصيا إلا أن هذه الأخطاء من الناحية العملية قليلة الوقوع، من ابرز هذه الأخطاء السماح للسفينة بالإبحار وهي غير صالحة للملاحة[2]، كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر وأن العنابر غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة من درجات الحرارة أو أن يكون الربان الذي وكلت إليه مهمة قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل، أو يصدر أوامر مباشرة إلى الربان يطلب منه الانحراف، أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر ففي هذه الصور وما يماثلها نكون أمام خطأ شخصي للناقل[3].

---

[1] لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، ط 1، 2001، ص53

[2] شريف احمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 133.

[3] نفس المرجع السابق ص 54

2. **خطأ التابعين:** غالبا ما يكون الضرر في رص البضاعة أو إهمال الملاحين في العناية بها فلا يعد الناقل مسؤولا عنها، كما أن معاهدة بروكسل في فقرتها الثانية من المادة الرابعة جعلت المسؤولية تقع على عاتق متابعي الناقل ونصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري "الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل ...".[1]

ويقصد بالتابعين أنهم كل الأشخاص العاملين في المجال البحري " على السفينة والمياه " وفي المجال البري الذين يقومون على تنفيذ التزامات الناقل التعاقدية.

3. **خطأ الغير:** نستطيع القول إن خطأ الغير هنا لا ينسب للناقل أو لتابعيه، ونصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري في فقراتها ك–ل على حالة الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل وحالة وجود أي سبب آخر يكون الناقل أو من ينوبه غير مسؤولا عنه

ثانيا: إثبات الخطأ: تقتضي القاعدة الفقهية المعروفة أن البينة على من ادعى "، وان كان الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقته هو الدائن فيقع عليه عبئ إثبات ما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة، غير أن القواعد العامة في المسؤولية المدنية تسير عبئ الإثبات في نطاق المسؤولية العقدية، حيث لا يطلب من الدائن سوى إثبات مصدر الالتزام وهو العقد وإثبات الضرر الذي أصابه بسبب عدم التنفيذ أو التنفيذ المعيب وعندها يفترض خطا المدين. وأن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية فتنشا من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد فلا يطلب من الدائن الشاحن أو المرسل إليه (غير إثبات عقد النقل وسند الشحن الذي بيده يفيد ذلك وعدم تنفيذ الناقل التزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه.[2]

وجاء في القانون المدني أن إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشا عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطا صدر من المضرور، أو خطا من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني او اتفاق يخالف ذلك وتنص المادة 124 من القانون المدني[3] " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرر للغير يلزم من كان سبب في حدوثه بالتعويض "فهنا يجب إثبات الخطأ لتقدير التعويض عن الضرر الناتج.

---

[1] المادة 803، القانون البحري الجزائري.

[2] لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري المرجع السابق، ص 56.

[3] المادة 124 من الأمر رقم 75 مؤرخ في 26 ديسمبر 1975 يتضمن القانون المدني.

الفرع الثاني: ركن الضرر

لا يكفي وقوع الضرر لمسائلة الناقل سواء وقع منه أو من الأشخاص الذين يسال عنه أخطائهم، وإنما يجب أن يقترن بالخطأ حصول ضرر للشاحن أو المرسل إليه و يعرف الضرر انه "ما يصيب الشخص في حق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له" و يجب في الضرر الذي يسال عنه الناقل أن يكون مباشرا و متوقعا طبقا لما تقتضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية[1]

الأضرار التي يتعرض لها الشاحن متنوعة والتي قد يسأل عنها الناقل إلا إذا اثبت عدم مسؤوليته والأضرار هي:

أولا: هلاك البضاعة

إن الناقل البحري يكون مسؤولا مسؤولية محدودة عن أي هلاك يصيب البضاعة، الذي تعهد بنقلها وإيصالها سليمة إذ يستوجب الأمر لمعرفة معنى الهلاك وأنواعه.

1. تعريف الهلاك:

لا الاتفاقيات الدولية ولا التقنينات الداخلية البحرية قد وضعت تعريفا للهلاك ولهذا يكون الرجوع إلى آراء الفقه ضروري للتوضيح المعني بذلك.[2]

شكل الضرر الواضح هو ما يصيب البضاعة من هلاك وينص صدر المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك".

شكل الضرر الواضح هو ما يصيب البضاعة من هلاك وينص صدر المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك".[3]

[1] هاني دويدار، الناقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، د.س.ن، ص 53.

[2] عبد الرحمن ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2008، ص 96

[3] لطيف جبر كوماني، القانون البحري "السفينة _ أشخاص الملاحة_النقل_ البيوع_ التأمين"، ط2، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان 2003، ص 123

فتعتبر البضاعة هالكة إذا لم يسلم الناقل عند وصوله أي جزء من البضاعة التي استلمها فالتزام الناقل البحري هو تسليم المرسل إليه البضاعة بحالتها وكميتها التي تسلمها عليها من الشاحن أو وكيله فالناقل يسأل عن هلاك البضاعة كليا أو جزئيا) كما هو الحال لو وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو من حيث عددها.[1]

2. **أنواع الهلاك:**

قد يكون هلاك البضاعة هلاك كلي أو جزئي، فيفقد الناقل كمية البضاعة كاملة أو جزء منها.

أ) الهلاك الكلي: نكون أمام هلاك كلي إذ لم يكن الناقل في مكان الوصول، جديرا بأن يسلم صاحب الحق أي جزء من البضاعة التي تكفل بها فالهلاك الكلي يعني فقدان الناقل لكل البضاعة المنقولة، حيث لم يبقى منها شيء كأن تسرق أو تسقط في مياه البحر.[2]

ومن الهلاك الكلي أيضا ضياع البضاعة، أو لم يتم العثور عليها ولم تقدم للمتسلم في الميعاد المحدد.

أ. **الهلاك الجزئي:**

نكون أمام هلاك جزئي للبضاعة إذا وصل جزء منها فقط، بحيث أصاب كمية البضاعة نقصان في عددها أو وزنها أو حجمها، ومقاسها، كما لو سلمت خمسة صناديق من بضاعة معبئة بثمانية صناديق أو أكثر[3]، ولا يعتبر من قبيلة الهلاك الجزئي عجز الطريق، بل العكس من ذلك فهو حالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية على أن تحديد النسبة المئوية للعجز الذي لا يسأل عنه الناقل يكون استنادا إلى العادات التجارية في ميناء الوصول كما نصت عليه المادة F-27/1 من التقنين البحري الفرنسي، وإن لم توجد فالسلطة التقديرية تكون للقاضي.[4]

ويكون اكتشاف صاحب الحق الهلاك الجزئي بمقارنة كمية البضاعة الواردة بسند الشحن، من حيث عددها أو وزنها، أو حجمها أو مقاسها بتلك التي سلمت له فعلا أو أودعت المخزن.

3. **تلف البضاعة**

---

[1] عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، جامعة الجزائر، ص 12.

[2] لطيف جبر كوماني، القانون البحري، المرجع السابق، ص 123.

[3] لطيف جبر كوماني، القانون البحري، المرجع السابق، ص 123.

[4] لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 85.

قد يكون الضرر الذي يسأل عنه الناقل متمثلا في تلف البضائع، أي أن البضائع تسلم أو تصل إلى مكان التفريغ ولكنها تالفة أي ليست بالحال التي شحنت فيه، كما لو كانت البضائع من الزجاج وتكسرت أجزاء منها، أو كأن تكون أقمشة وأصابها بلل مياه البحر بحيث تصبح غير صالحة للغرض الذي تم التعاقد في الشراء لتحقيقه.[1]

ويسأل الناقل في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي أصابت البضاعة ولكن لا يسأل عنه إذا كان هذا العيب قد ضمنه الناقل في سند الشحن بموجب تحفظات يبديها حول البضاعة وقد نصت على ذلك المادة 756 من ق ب على أنه "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج فيوثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة.

أ. أنواع التلف:

قد تتلف البضاعة على شكل تلف كلي أو جزئي:

التلف الكلي: تكون أمام تلف كلي للبضاعة إذا لم يكن الناقل جديرا بأن يسلم صاحب الحق على البضاعة أي جزء سليم من البضاعة التي تكفل بها، أي أن كمية البضاعة بأكملها تكون معينة، ومثال ذلك أن تكون كل الأجهزة محطمة.[2]

التلف الجزئي: تكون أمام تلف جزئي إذا تمكن الناقل من تسليم كل البضاعة التي تعهد بنقلها لصاحبها، لكن بعضها سليم وبعضها الآخر معيب، أي أن جزءا من البضاعة فقط هو الذي يكون في حالة سيئة وليس الكل.

مثال: أن يعهد الناقل بنقل ثلاثين طن من الفواكه فتصل 10 أطنان منها فاسدة والباقي سليمة.[3]

4. التأخر في التسليم:

إن التزام الناقل لا يقتصر على مجرد تسليم البضاعة كاملة وبحالتها في المكان المتفق عليه، وإنما عليه أيضا أن يسلمه إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد في وثيقة الشحن أو خلال الوقت المتعارف عليه.

ويعتبر إحدى صور الضرر الذي يتعرض له الشاحن يتمثل بالتأخير في تسليم البضائع ولا ينبني على التأخير الضرر التجاري المتوقع وهو ثمن البضائع في مكان الوصول لو وصلت بتلك الكمية بحالة سليمة، إنما

---

[1] لطيف جبر كوماني، القانون البحري، نفس المرجع السابق، نفس الصفحة.

[2] عبد الغني عفون، المرجع سابق، ص 16.

[3] عبد الرحمن ملزي، المرجع سابق، ص 85.

قد يتعداه إلى نتائج اقتصادية خطيرة تتمثل في خلق الأزمات خاصة إذا تعلق الأمر ببضائع ذات علاقة كبيرة بحياة المواطنين، ويتحدد التأخير إذا لم تسلم البضائع في الوقت المحدد في العقد.[1]

ويتضح من نص المواد أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد نقل البضائع بحرا وتحويل مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وأنها يجب عليه نقلها في ميقات معين يمكن من تسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يمس بمصالحه.

- **حالة التأخير عن الميعاد المتفق عليه:**

نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الصورة، إذا لم يقم الناقل بتسليم البضاعة لصاحب الحق فيها في حدود الوقت المتفق عليه ويشترط في الميعاد المتفق عليه، طبقا لاتفاقية هامبورج، أن يكون صريحا، أما الاتفاق الضمني فلا يعتد به للقول بوجود ميعاد متفق عليه، بل يدخل ضمن الميعاد المعقول، والذي كما سنرى يبقى خاضعا للسلطة التقديرية للقاضي.[2]

أما بخصوص قانون التجارة البحرية والتقنين البحري الجزائري فلا يشترط في الاتفاق أن يكون صريحًا، بل يكفي الاتفاق الضمني إذا النص جاء عاما، فما يكون على صاحب الحق في البضاعة إلا إثبات وجود مثل هذا الاتفاق.

- **حالة التأخير عن الميعاد المعقول:**

نكون أمام تأخر في التسليم في هذه الحالة إذا لم يسلم الناقل البضائع، طبقا لاتفاقية هامبورج والتقنين البحري الجزائري في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحالة، أو طبقا لقانون التجارة البحرية، في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة.

5. إثبات التأخير في التسليم:

تكون طريقة إثبات التأخير تختلف فيما إذا كان هناك ميعاد متفق عليه لتسليم البضاعة أم لا، فهو لا يشكل أي صعوبة في الفرض الخاص بوجود ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع، ذلك أن مجرد حلول ذلك الميعاد

[1] لطيف جبر كوماني، القانون البحري، المرجع السابق، ص 124.

[2] عبد الغني عقون المرجع سابق، ص 23

دون وصول تسليم، يكون بذاته الخطأ العقدي، ومن ثم لا يحتاج المدى بعد ذلك إلا إلى إثبات الضرر باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة.[1]

فتسليم الناقل البضاعة في وقت لاحق لذلك الوقت المتفق عليه بينه وبين الشاحن يقيم مسؤولية الناقل المحدودة.

أما في الحالة التي لا يكون فيها ثمة ميعاد متفق عليه بين الناقل والشاحن لتسليم البضاعة، فإنه يكون على المرسل إليه من اجل إثبات تأخر الناقل في سليمه، إن يثبت أن التسليم لم يتم في الميعاد الذي يجب أن يسلمه فيه الناقل اليقظ (في إتفاقيات هامبورج والتفنين البحري الجزائري) أو العادي في (في قانون التجارة البحرية).[2]

وبذلك يقع على المرسل إليه إثبات مثل هذا الميعاد والذي يكون صعبا لأنه مرتبط بشروط النقل وظروفه والى ليس من السهل بإمكان على صاحب البضاعة أن يحيط بها علما.

وبذلك يكون للناقل المجادلة في الإثبات الذي يقدمه المدعي بخصوص الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي أو اليقظ البضاعة.

ويتضح من نص المواد أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد نقل البضائع بحرا وتحويل مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وأنها يجب عليه نقلها في ميقات معين يمكن من تسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يمس بمصالحه.[3]

المطلب الثاني: حدود المسؤولية البحرية

تُعدّ مسؤولية الناقل البحري من الموضوعات الأساسية في القانون البحري لما تترتب عليها من آثار قانونية ومالية تمس أطراف عقد النقل البحري. غير أن هذه المسؤولية ليست مطلقة، بل تخضع لحدود قانونية تهدف الى تحقيق التوازن بين مصالح الناقل وأصحاب البضائع. وقد اقرت التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية أنظمة خاصة لتحديد التعويض عن الاضرار والخسائر البحرية، بما يضمن استقرار النشاط الملاحي ودعم التجارة الدولية. لذا قد حاولنا تقسيم هذا المطلب الى أربعة فروع والتي جاءت على النحو الاتي:

---

[1] الدكتور لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري المرجع سابق، ص94.

[2] عبد الغني عقون المرجع سابق، ص 25

[3] مصطفى كمال طه القانون البحري، القانون البحري، السفينة أشخاص الملاحة البحرية إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية التامين البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، ص94.

الفرع الأول الذي سمي بالطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري والفرع الثاني الذي جاء تحت عنوان المسؤولية التقصيرية للناقل البحري أما الفرع الثالث فعنون بالمسؤولية المطلقة لمالك السفينة والفرع الأخير ألا هو ارابع الذي جاء بمسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

تعد مسؤولية الناقل البحري من الموضوعات الأساسية في قانون النقل البحري، إذ تترتب عليها الآثار القانونية الناجمة عن الاخلال بالتزامات الناقل تجاه الشاحن أو المرسل اليه. وتثور أهمية تحديد الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية من حيث بيان الأساس الذي تقوم عليه، ومنا إذا كانت المسؤولية عقدية ناشئة من عقد النقل البحري أم مسؤولية تقصيرية في بعض الحالات الاستثنائية. ويسهم تحديد طبيعتها القانونية في معرفة شروط قيامها وآثارها ووسائل الاعفاء منها، بما يحقق التوازن بين مصالح أطراف عملية النقل البحري.

أولا: المسؤولية العقدية للناقل البحري

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل البحري الذي بموجبه يلتزم بنقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سالمة في الميعاد المحدد وبذلك يكون مسؤولا بمجرد الإخلال بهذا الإلتزام ويستحق المتضرر تعويضا أجبر الضرر الحاصل، لكن المسؤولية تكون محدودة والتعويض أيضا في المجال البحري تأخذ منحى مختلف عن القواعد العامة حيث سنتناول في هذا الجزء طبيعة مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري وفق القانون الداخلي والاتفاقيات الدولية.

1. **مسؤولية الناقل البحري في القانون الداخلي:** المسؤولية القانونية للناقل البحري في القانون الداخلي تتعلق بالالتزامات ولواجبات التي يتحملها الناقل إتجاه الشاحن أو المرسل إليه خلال عملية نقل البضائع بحرا تنظم هذه المسؤولية. بواسطة مجموعة من القوانين واللوائح التي تهدف الى حماية حقوق الأطراف المتعاقدة وضمان سلامة البضائع المنقولة ومن هنا سنتعرف على: مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري بداية، ثم عن المسؤولية في القانون المدني.

أ. **مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري:** إن التزام الناقل التزام بتحقيق نتيجة لأنه يكون مسؤولا عن عدم تحقيق هذه النتيجة المقصودة عن هلاك البضاعة والنقصان أو التأخير في تسليمها حيث تناولت المادة 802[1] من القانون البحري على أنه يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه

[1] المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه"، فحددت المسؤولية في المادة 05 بعبارات تفيد هذا الحق على الناقل، أضاف ثلاث مواد في كل واحدة منها فقرة من فقرات المادة 43 مكرر من بروتوكول بروكسل تمدد نظام المسؤولية للناقل في حالة مقاضاته على أساس المسؤولية التقصيرية كما مددت هذا الحق لتابعيه و زملائه.

أما المادة 814 وسعت نطاق التحديد ليشمل تابعي الناقل ووكلائه فنصت على أنه: "إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والاعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد إلى هذا الفصل".

بينما تضمنت المادة 815 ما جاء في الفقرة 3 من المادة 04 مكرر من قواعد فيسبي " "لا يمكن أن يتعد مجموع مبالغ التعويضيات التي تكون على عاتق الناقل ومندوبيه الحدود المنصوص عليها في المادة 805".

حيث أن مقاول المناولة المينائية له الحق في التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة بموجب المادة 916 التي جاء نصها" :إذا أحدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عملية الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقاول المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤولية وفقا لشروط..."[1]

ب. المسؤولية في القانون المدني: لم يتحدث المشرع الجزائري عن مسؤولية الناقل البحري بصورة خاصة، لكن ذكر المسؤولية الناشئة عن الأشياء، حيث نصت المادة 138 من ق.م.ج "كل "من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء. ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة. حيث نظم المشرع الجزائري مسؤولية الضرر الناتجة من خلال المادة 140 من ق.م. ج: من كان حائزا بأي وجه كان لعقار أو جزء منه، أو منقولات، حدث فيها حريق لا يكون مسؤولا نحو الغير من الأضرار التي سببها هذا الحريق إلا إذا أثبت أن الحريق ينسب إلى خطاه أو خطأ كل من هو مسؤول عنه، ويكون المنتج مسؤول عن الضرر الناتج عن عيب في منتوجه ولو لم تربطه بالمتضرر علاقة تعاقدية فكان هذا حسب المادة 140 مكرر من القانون المدني الجزائري".[2]

---

[1] إيمان فتحي حسن الجميل، "تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2009، ص 38.

[2] محمد صبري السعدي، "شرح القانون المدني الجزائري، النظرية الامة للالتزامات"، ج1، ط1، دار الهدى، الجزائر، 1993، ص 28.

2. مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية

إن عقد النقل البحري لم يعرف مسؤولية الناقل البحري على أساس الطرد أو الوحدة كنظام قانوني مستقل ومن البديهي أن التشريع في أي بلد مهما كانت الفلسفة التي يقوم عليها، حينما يقرر نظام قانوني معين في الاتفاقيات الدولية.

أ. المسؤولية في اتفاقية بروكسل

أبرمت اتفاقية بروكسل في 25 أوت 1924، فكانت أول تشريع تضمن حكما يخرج عن القواعد العامة في تحديد مقدار التعويض الذي يدفعه الناقل في حالة قيام مسؤوليته اتجاه الشاحن. جاءت المادة الأولى فقرة "ب" من الاتفاقية على أن "عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند أو بأي وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن".[1]

كما نصت المادة 01 من معاهدة بروكسل على أن: يغطي نقل البضائع المدة من وقت تحميل البضاعة على السفينة إلى الوقت الذي ينتهي فيه تفريغا منها ويعني أن هذا نظام التحديد له سريان زماني محدد، فله بداية ونهاية، وإن الناقل البحري يخضع لنوعين من المسؤولية المحدودة وغير المحدودة في آن واحد ، ففي المسؤولية المحدودة يتحمل الناقل الضرر الذي يلحق بالبضائع خلال النقل البحري وتكون مسؤولية الناقل غير محدودة إذا ثبت أن الضرر أو الفقدان كان نتيجة إهمال جسيم أو تصرف غير مشروع من قبل الناقل فيتحمل المسؤولية الكاملة عن الأضرار. وهذا ما يتعارض وهدف التوحيد الدولي، ومع ذلك فإن تعديل الاتفاقية لسنة 1968 لم يغير شيئا في هذا الجانب، إلى أن جاءت اتفاقية هامبورغ لتضع نظاما واحدا نصت عليه مادته الرابعة.[2]

ب. المسؤولية في معاهدة هامبورغ

أما في ظل إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فإن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الأضرار الناشئة عن التأخير في تسليمها فهي مسؤولية تقوم على الخطأ المفترض، فالمتضرر غير ملزم بإثبات خطأ الناقل، أي أن خطأ الناقل مفترض عند وقوع هذه الأضرار.

---

[1] المادة الأولى، الفقرة ب، من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المؤقتة في 25 أوت 1984، معاهدة بروكسل، انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم 64-71 المؤرخ في 1964.

[2] طالب موسى حسن، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص130.

غير أنه، يجوز للناقل نفي قرينة الخطأ ودفع مسؤوليته بإثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، وهكذا يتبيّن أن التزام الناقل في اتفاقية هامبورغ هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة، غير أن قواعد هامبورغ خرجت على الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري وهو الخطأ المفترض في حالة الحريق حيث ألزمت المضرور بإثبات أن الحريق كان بخطأ من الناقل أو تابعيه ومن ثم فمسؤولية الناقل في حالة الحريق تقوم على الخطأ الواجب الإثبات.

ومما تجدر الإشارة إليه أن قواعد هامبورغ عالجت مسؤولية الناقل الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي يجوز فيها هذا الشحن وكذاك في الحالة التي يجوز فيها للناقل الاحتجاج على الغير حسن النية بوجود اتفاق مع الشاحن على الشحن على السطح لم يدرج في سند الشحن، فقضت الاتفاقية بأنه استثناء من أحكام المادة الخامسة فقرة أولى يبقى الناقل مسؤول عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح دون أن يستطيع دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لمنع الضرر، وبالتالي فهو لا يبرأ من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.[1]

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية للناقل البحري

تقوم المسؤولية التقصيرية للناقل البحري عندما يلحق ضررا بالغير نتيجة خطأ صادر عنه أو عن تابعيه خارج نطاق العلاقة التعاقدية التي تربطه بأطراف عقد النقل. وتستند هذه المسؤولية الى القواعد العامة للمسؤولية المدنية التي تشترط توافر الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما. وتبرز أهميتها في حماية حقوق الأشخاص الذين يتضررون من نشاط النقل البحري دون ان تربطهم بالناقل علاقة تعاقدية، مما يضمن جبر الاضرار وتحقيق العدالة بين مختلف الأطراف المتأثرة بالمخاطر البحرية.

أولا: مفهوم المسؤولية التقصيرية

المسؤولية التقصيرية بشكل عام هي التي الحالة تنشأ خارج دائرة العقد ويكون مصدر الالتزام بها هو القانون، فإذا سلك الشخص سلوكا سبب ضررا للغير يلتزم بالتعويض لذلك فهي تقوم على الإخلال بالتزام قانوني واحد يتغير هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير.

[1] فتاحي محمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري في اتفاقية هامبورغ"، مجلة الحقيقة، ع35، جامعة درارية، أدرار، الجزائر، ص ص 49-50

1. مفهوم المسؤولية التقصيرية

يقصد بالمسؤولية عند إطلاق هذا المصطلح تحمل الشخص لنتائج وعواقب التقصير الصادر عنه أو عمن يتولى رقابته أو الإشراف عليه أما في القانون المدني فتعني الجزاء المترتب عن الأخطاء التي تضر بالغير وذلك بإلزام المخطئ بأداء التعويض للطرف المتضرر وفقا للطريقة والحجم الذي يحددهما القانون وقد استعمل هذا المصطلح لأول مرة في بداية القرن 18، أما قبل ذلك فكان هناك مصطلح العمل غير المشروع والضمان.

نكون بصدد مسؤولية تقصيرية عند وقوع الفعل الشخصي الذي يحدث ضررا للغير ويتصف هذا الفعل بصفة الخطأ بينما يكون الضرر ماديا أو معنويا يلحق بالإنسان أو بأمواله، ولابد من قيام الصلة السببية بين الضرر والخطأ حتى تقوم مسؤولية المتسبب به فيترتب عليه التعويض.[1]

2. صور المسؤولية التقصيرية

تعتبر المسؤولية التقصيرية صورة من صور المسؤولية المدنية ويكون الخطأ في المسؤولية عن فعل الغير وعن فعل شيء، فالخطأ هو شرط قيام المسؤولية وهو أساسها فالناقل البحري يكون مسؤولا عن الأضرار الناتجة وهذه هي القاعدة العامة للمسؤولية عن العمل[2].

وتقوم المسؤولية التقصيرية أيضا على خطأ قد أحدث ضررا غير مشروع للشاحن وهذا الضرر لا يستوجب التعويض، وقد حصل نقاش حول مفهوم هذا الضرر وقد جاء في النص الفرنسي في المادتين 121 122 أنه الضرر غير المحقق هو الذي لا سند له في القانون فيكون نتيجة تعدي على حقوق الغير.[3]

الفرع الثالث: المسؤولية المطلقة لمالك السفينة

تعد المسؤولية المطلقة لمالك السفينة من الأنظمة القانونية التي تهدف الى توفير حماية فعالة للمتضررين من الاضرار البحرية، حيث تقوم هذه المسؤولية على الزام مالك السفينة بالتعويض عن الضرر بمجرد وقوعه، دون الحاجة الى اثبات أو الإهمال من جانبه. ويبرر الاخذ بهذا النوع من المسؤولية بالنظر الى المخاطر الكبيرة

[1] اقانة إكرام، "مسؤولية الناقل البحري"، مذكرة ماستر، قانون، أعمال جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2018-2019، ص 28

[2] خوفاش نوهة وكواش وحيد، المرجع السابق، ص14.

[3] خوفاش نوهة وكواش وحيد، المرجع نفسه، ص20.

التي تنطوي عليها الملاحة البحرية وما قد تسببه السفن من اضرار جسيمة للأشخاص أو الممتلكات أو البيئة البحرية، الامر الذي يقتضي تشديد التزام مالك السفينة بتحمل تبعات النشاط البحري وضمان تعويض المتضررين.

أولا: مسؤولية مالك السفينة عن اخطائه الشخصية

يسأل مالك السفينة عن أخطائه الشخصية التي تقع منه أثناء الرحلة البحرية مسؤولية مطلقة تطبيقا للقواعد العامة، فتكون جميع أمواله ضامنة لكل الأضرار التي يتسبب فيها بخطئه سواء بالفعل أو الترك.[1]

يكون مسؤولا عن هذه الأضرار التي يتسبب فيها انطلاقا من مسؤوليته عن فعل الأشياء أي فعل السفينة إذا توافرت شروطها.[2]

إن المقصود بالقواعد العامة نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري والتي كان مضمونها كما يلي: " كل فعل يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا فيه بالتعويض"

بإسقاطنا لهذه المادة على مسؤولية مالك السفينة المدنية يكون هذا الأخير مسؤولا عن الضرر الناشئ عن خطئه، ومثالنا على ذلك الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة البحرية.

وبالرجوع للقانون البحري الجزائري هذه المسؤولية أدرجها المشرع الجزائري في نص المادة 92 من القانون البحري الجزائري والتي كان مضمونها على النحو التالي:" يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير لأجل الديون الناتجة عن أحد الأسباب التالية المذكورة في المادة التالية إلا إذا ثبت بان الخطأ المرتكب كان متعلقا به."

هذه المسؤولية لا تقتصر على التعويض المدني فقط بل قد تتحول إلى عقوبة جزائية تتمثل في الحبس، فينجم عن العمل الواحد مسؤوليتان؛ الأولى مسؤولية مدنية والثانية مسؤولية جنائية كالقتل والحبس والسرقة والسب، فكل فعل من هذه الأفعال يحدث ضررا بالمجتمع وعليه يعاقب من يرتكبها بالحبس على أساس المسؤولية الجنائية ويلزم بالتعويض على أساس المسؤولية المدنية.[3]

---

[1] محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء الغير حية ومسؤولية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر، لبنان، 1990، ص 142 أشارت إليه أعراب كميلة، "مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات القانونية الجزائر، عدد 12، 2017، ص 137.

[2] محمد خالد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2012-2011، ص81.

[3] محمد خالد المروني، المرجع السابق، ص 82

وبطبيعة الحال لتقوم هذه المسؤولية وجب توافر شروط وتنشئ بناء على أخطاء يرتكبها.

لذا سنقسم هذا الفرع الى نقطتين:

1. شروط مسؤولية مالك السفينة عن اخطائه الشخصية

يكون مالك السفينة مسؤولا عن أخطائه الشخصية بصفته حارسا للسفينة إذا توفرت شروط الحراسة وتتمثل هذه الشروط حسب نص المادة 138 من القانون البحري في شرطين؛ الأول حراسة الشيء والثاني وقوع ضرر من ذلك الشيء.[1]

أ. حراسة الشيء

تعتبر حراسة السفينة شرطا لقيام مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية وتتطلب هذه الحراسة في مالك السفينة (الحارس) أن يكون له السلطة الفعلية في التوجيه والرقابة على الشيء أي السفينة ويكون هو المتصرف فيها سواء كان ذلك بسند قانوني أو بدونه.[2]

2. وقوع ضرر من ذلك الشيء

لتتحقق مسؤولية حارس السفينة يشترط أن يكون الضرر راجعا لفعل السفينة، وعليه إذا نتج الضرر من فعل الشخص تطبق المادة 124 من القانون المدني الجزائري وتخضع هذه المسؤولية لأحكام الفعل الضار.[3]

ويشترط في تدخل الشيء أن يكون تدخلا إيجابيا في إحداث الضرر، والمقصود بالتدخل الإيجابي هو التدخل المادي أي مساهمة الشيء (السفينة) في إحداث الضرر

بغض النظر عنما إذا كان هذا التدخل هو المنتج أو المولد للضرر أو لا.[4]

---

[1] المادة 138 من الأمر رقم 5875، ج ر عدد 78 المؤرخ في 30 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-105 المؤرخ في 13 مايو 2007.

[2] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام: أحكام الالتزام، ج 1، دار الحداثة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، ط 3، 1998، ص1228.

[3] المادة 124 من القانون المدني الجزائري

[4] عسالي صباح، محاضرات في مقياس القانون المدني (مصادر الالتزام 2020، ص 1 . نقلا عن موقع elerning-univ djelfa.dz تم الاطلاع عليه بتاريخ 1 ماي 2022 على الساعة 16:30

وعليه لا تتحقق علاقة السببية ولا تقوم مسؤولية مالك السفينة الحارس والناشئة عن فعل السفينة إذا كان دور الشيء سلبيا.

2. الأخطاء الشخصية لمالك السفينة:

تتمثل الأخطاء الشخصية لمالك السفينة في عدم إعداده لسفينة صالحة للملاحة البحرية، سوء اختار الطاقم، الاشتراك في الخطأ المنسوب لتابعه.

أ. عدم إعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

تتمثل الأخطاء الشخصية لمالك السفينة في المسؤولية التقصيرية في عدم قيامه بالعناية اللازمة والمطلوبة لإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية.[1]

فيلتزم مالك السفينة بان يبحر بسفينة صالحة للملاحة البحرية، ويجب أن تكون هذه السفينة عند إقلاعها من ميناء الانطلاق سليمة وقوية لتتحمل مخاطر وظروف الرحلة البحرية وتكون مجهزة ماديا وبشريا.

هذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة تم النص عليه في القانون البحري في نص المادة 428/1 والتي قضت بما يلي: " يتعين على المجهز:

- أن يؤمن صلاحية السفينة للملاحة البحرية وسلامتها والجاري استغلالها وذلك عن طريق تسليحها وتجهيزها بمنشآت ملائمة وذلك طبقا للأنظمة والتطبيقات البحرية السليمة..."

إضافة إلى نص المادة 574 من القانون البحري والتي جاء فيها ما يلي: "يتعين على المجهز أن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية الملاحية والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحدد بموجب الأنظمة الجاري العمل بها بصفة عامة على أن تكون صالحة للاستخدام المخصص له."

ب. سوء اختيار الطاقم

فرضت القوانين واللوائح على مالك السفينة التزامات أخرى إضافة إلى الالتزام السالف الذكر يتعلق بالطاقم البحري إذ يجب أن يكون هذا الأخير مؤهلا وكافيا، فلكي تكتسب السفينة صلاحيتها للملاحة البحرية على بحارتها أن تتوفر فيهم شرط الكفاية العددية والفنية وإذا لم قم بذلك عد مخطأ خطئا تقصيريا، وقد تم النص هذا الالتزام في نص المادة 428 من القانون البحري الجزائري في الفقرة ب والتي جاء فيها ما يلي: "يتعين على المجهز:

[1] محمد خالد المروني، المرجع السابق، ص 124

- أن يؤمن على متن السفينة طاقما كافيا من حيث العدد والكفاءة."

الفرع الرابع: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

يترتب على العلاقة التي تربط مالك السفينة بالأشخاص البريين والبحريين الذين يتعاملون معه عند استغلال السفينة مسؤولية.[1] ووفقا للقواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه ومسؤولية الموكل عن التصرفات التي يبرمها الوكيل، يسأل مالك السفينة عن الأخطاء التي تقع من الربان والطاقم البحري وأي شخص أخر يقوم بخدمة السفينة والتي تكون أثناء أدائهم لوظائفهم أو بسببها سواء كانت أخطاء تقصيرية أو عقدية،[2] ما لم تكن هذه الأخطاء فنية من اختصاصهم.[3]

ونجد أساس هذه المسؤولية في نص المادة 136 من القانون المدني الجزائري والتي نصت على ما يلي: يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار، متى كان واقعا عنه حال تأديته لوظيفته أو بسببها أو مناسبتها.

وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب التابع."

إن هذه المسؤولية لتقوم تتطلب شروط، واختلف الفقهاء حول الأساس القانون الذي تقوم هذه المسؤولية، لذا سنقوم بتقسيم هذا الفرع إلى أربعة نقاط:

أولا: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه البريين

يتمثل التابعون البريون لمالك السفينة والذي يكون مسؤولا عن أخطائهم مسؤولية مطلقة في وكيل السفينة[4]، ويكون مالك السفينة مسؤولا عن عدم تنفيذ وكيل السفينة التزاماته[5]، وتتمثل هذه الالتزامات في تسلم البضاعة من الربان

---

[1] أعراب كميلة، القانون الدولي الجزائري: تنازع القوانين، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، ج1، 2006، ص 136.

[2] مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري منشأة المعارف الإسكندرية، 1974، ص 120.

[3] أعراب كميلة، المرجع السابق، ص 136.

[4] عرفت المادة 609 من القانون البحري الجزائري وكيل السفينة كما يلي: "يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالم من المجهز أو الربان القيام بالعمليات المتعلقة احتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة البحرية والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذا العمليات المعتادة والمرتبطة برسو السفينة في الميناء."

[5] نفن بدر الدين سطاس، المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والأردني"، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، سوريا، عدد 4 2018، ص 108

وتسليمها إلى المرسل إليه، تزويد السفينة بالمؤن والوقود وإبرام مختلف العقود كعقد القطر والإرشاد والإسعاف، دفع مصاريف رسو السفينة في الميناء.[1]

أساس هذه المسؤولية هي العقد المبرم بين مالك السفينة ووكيلها الذي يصطلح عليه عقد الخدمة.[2]

ثانيا: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه البحريين

يكون مالك السفينة مسؤولا عن أخطاء تابعيه البحريين التي تكون صادرة منهم أثناء أدائهم لوظائفهم أو بمناسبتها.

هذه المسؤولية تقوم حتى لو لم تكن ناشئة عن خطئه أو فعله، فيسأل عن أخطاء الطاقم البحري، وأخطاء الربان، وأخطاء المرشد البحري

1. مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء الطاقم البحري

يكون مالك السفينة مسؤولا عن أخطاء الطاقم البحري مسؤولية مطلقة كما لو قام بإتلاف البضائع الموجودة على ظهر السفينة أو أي خطأ يرتكبه خلال ممارسته لمهنته والذي من شأنه الإضرار بأمن السفينة أو يعرض الأشخاص أو البضاعة أو البيئة لخطر.[3]

إن تحمل مالك السفينة للمسؤولية عن أخطاء الطاقم البحري لا يعني عدم محاسبته إطلاقا إذ يتعرض لعقوبات تأديبية وعقوبات جزائية.

نجد أيضا المشرع السوداني قد أدرج هذه المسؤولية في نص المادة 168/1 من قانون النقل البحري لسنة 2010 والتي نصت على أن يكون مجهز السفينة مسؤولا عن أخطاء الطاقم البحري إذا وقعت منهم أثناء أدائهم لوظائفهم أو بمناسبتها.[4]

---

[1] المادة 610 من الأمر 76-80.

[2] زكاوي حميوين الأشخاص البريون للسفينة"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، عدد 5، 2017، ص 02.

[3] المادة 478 من القانون البحري الجزائري.

[4] أماني قاسم، المرجع السابق، ص 25.

2. مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء الربان

يسأل مالك السفينة عن أخطاء الربان التي تتعلق باحتياجات السفينة والرحلة كتموين السفينة الوقود والمؤن، باعتباره وكيلا عنه وممثلا له بحكم القانون في الحالات التي يكون فيها خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو أحد فروعها.[1]

ندعم رأينا بنص المادة 956 من قانون التجارة البحري الأردني والتي قضت بأن مالك السفينة مسؤول عن الالتزامات والعقود الناشئة عن أعمال الربان والتي تكون خلال ممارسته صلاحياته القانونية.[2]

3. مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء المرشد البحري

يبقى مالك السفينة مسؤول قبل الغير عن الأضرار اللاحقة بالبحارة أو الغير بسبب أخطاء ارتكبت من المرشد البحري أثناء عملية الإرشاد، ونظرا لأن مسؤولية مالك السفينة تلازم سلطته يبقى مسؤولا عن الأضرار ما لم يثبت أنها كانت خطأ بسبب جسيم من المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد.[3]

ثالثا: شروط مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

تتمثل شروط هذه المسؤولية في قيام علاقة التبعية والثاني وقوع خطأ من التابع أثناء أدائه لوظائفه أو بمناسبتها.

1. قيام علاقة التبعية

مناط علاقة التبعية القائمة بين التابع والمتبوع في أن يكون للمتبوع سلطة فعلية في التوجيه وهذا بإصدار أوامر لتابعه عند أدائه لمهامه، وسلطة الرقابة عليه ومحاسبته فتصب هذه السلطة على الرقابة والتوجيه،[4] وتقضي بأن يكون للمتبوع السيطرة والخضوع من التابع.[5]

---

[1] المادة 583 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 965 من القانون رقم 72-12، ج ر عدد 2357 ، صادر بتاريخ 6 /5/1972 المتضمن قانون التجارة البحري الأردني، المعدل والمتمم بالقانون رقم 83-35.

[3] محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 1994، ص331.

[4] عبد الرزاق السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني، ج1، دار النهضة العربية للنشر، 850،1966-861.

[5] قيحاجي مراد، مسؤولية المتبوع في القانون المدني الجزائري مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2003، ص 42

وعليه تتحقق علاقة التبعية بين مالك السفينة وتابعيه إذا كان يمارسه عليهم سلطة فعلية ترجع هذه الأخيرة إلى عقد العمل البحري الذي يربط بينهم،[1] إذ أن وكيل السفينة يلتزم بتطبيق أوامر وتعليمات مجهز السفينة ويتمم التزاماته بعناية تبعا لعقد الوكالة، ويكون أيضا الربان ملتزما بأوامر وتعليمات مالك السفينة المجهز.[2]

وقد لا يكون مالك السفينة حرا في اختيار تابعه إلا انه يكون مسؤولا عن أعماله كالمرشد الذي تعينه المؤسسة المينائية.[3]

2. وقوع خطأ من التابع أثناء أدائه لوظيفته أو بمناسبتها

يسأل مالك السفينة عن أخطاء تابعه لوجود علاقة وثيقة بين هذا الأخير والوظيفة إذ أن الوظيفة هي السبب المباشر للخطأ.[4]

وعليه الأخطاء التي يرتكبها التابعون خارج إطار الوظيفة لا يتحملها مالك السفينة وهذا ما نصت عليه المادة 617 من القانون البحري الجزائري والتي كان مضمونها كما يلي: يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته مهامه بمقتضى أحكام القانون العام".

رابعا: أساس مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

اختلف الفقهاء حول الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه وظهرت عدة نظريات أهمها النظرية الشخصية والنظرية الموضوعية.

1. النظرية الشخصية

يؤسس أنصار هذه النظرية مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه على أساس القواعد العامة في القانون المدني إذ أن مسؤوليته مفترضة تقوم على خطأ مفترض من جانبه، إذ أن خطئه يستتبع الافتراض بأن المتبوع لم يحسن اختياره أو قصر في توجيهه وملاحظته.[5]

---

[1] أنور سلطان النظرية العامة للالتزام: أحكام الالتزام دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 145.

[2] المادة 584، 614 من القانون البحري الجزائري

[3] المادة 136 من القانون المدني الجزائري.

[4] حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية: المسؤولية عن فعل الغير، ج4، دار وائل للنشر، ط1، 2006، ص 311.

[5] عاطف النقيب النظرية العامة للمسؤولية عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية، دار منشورات عويدات بيروت، لبنان، ط 1، 1980، ص 104.

ومسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه تقوم على أساس وجود خطأ وضرر وعلاقة سببية، ولا يستطيع مالك السفينة أن ينفي مسؤوليته بنفي العلاقة السببية بين الضرر والخطأ المفترض من جانبه بل نفي علاقة السببية بين خطأ التابع والضرر لان مسؤولية المتبوع لا تقوم إلا إذا تم إثبات مسؤولية التابع.[1]

وانتقد هذا الرأي الذي يؤسس مسؤولية مالك السفينة على القواعد العامة إذ لا يمكن إعمالها لانعدام الرقابة والتوجيه في علاقة مالك السفينة بتابعيه وهذا العنصر غير متيسر في الملاحة البحرية لأن وضع مالك السفينة مع الربان ليس هو وضع المتبوع العادي في القواعد العامة،[2] وتأسيس مسؤولية مالك السفينة على هذه القواعد فيها ظلم له نظرا للتكاليف الكبيرة التي يتحملها بسبب الأضرار الناشئة عن أخطاء تابعيه.[3]

2. النظرية الموضوعية:

انقسم أنصار هذه النظرية إلى قسمين؛ قسم أسس مسؤولية مالك السفينة على نظرية تحمل التبعة وآخر على نظرية الضمان.

أ. **نظرية تحمل التبعة:** يسأل مالك السفينة حسب هذه النظرية عن الأضرار التي تتسبب فيها سفينته والناشئة عن خطأ من تابعه لأنه استفاد من نشاطه فيتعين عليه تحمل تبعة ذلك النشاط.[4]

تعرضت هذه النظرية للنقد من هذه الانتقادات أن التابع في النهاية هو الذي يتحمل المسؤولية وحده،[5] إضافة إلى جعل مالك السفينة يتحمل كل الأضرار اللاحقة بالغير عند ممارسته لنشاطه سيؤدي إلى امتناعه عن الاستثمار البحري.

ب. **نظرية الضمان:** تؤسس هذه النظرية مسؤولية مالك السفينة على الضمان لا الخطأ، وعليه مالك السفينة يضمن للمضرور ما لحقه من ضرر بفعل نشاطه التجاري رغم مشروعية هذا الأخير قانونا.[6]

---

[1] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المرجع السابق، ص885.

[2] نفن بدر الدين سطاس المرجع السابق، ص117.

[3] المرجع نفسه، ص119.

[4] محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2006، ص 673.

[5] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد المرجع السابق، ص 870.

[6] سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، مطبعة السلام، مصر، ط5، 1988، ص 612.

خلاصة:

في نهاية هذا الفصل، يُظهر أن إدارة المخاطر البحرية أصبحت ضرورة أساسية لضمان سلامة النقل البحري وحماية الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية، خاصة مع التطورات التكنولوجية وتزايد حجم التجارة الدولية عبر البحار. المخاطر البحرية لم تعد مقتصرة على الأخطار الطبيعية والملاحية فقط، بل انتشرت لتشمل المخاطر التقنية والسيبرانية والبيئية، مما يجعل من الضروري اعتماد آليات حديثة ومتعددة لمواجهتها والحد من آثارها.

يتضح أن فعالية إدارة المخاطر البحرية تعتمد على مجموعة من الآليات المتكاملة، مثل المعالجة التقنية والتكنولوجية، وأنظمة المراقبة والملاحة الحديثة، والتكوين المستمر للأطقم البحرية، بالإضافة إلى التغطية التأمينية والتشريعات القانونية الدولية والوطنية التي تنظم النشاط البحري. كذلك، تلعب استراتيجيات الوقاية والاستجابة السريعة للحوادث دورًا هامًا في تقليل الخسائر وضمان استمرارية النشاط الملاحي.

من خلال ذلك، نستنتج أن الحد من المخاطر البحرية لا يتحقق إلا بتنسيق الجهود بين مختلف الفاعلين في القطاع البحري، واعتماد سياسة وقائية قائمة على التخطيط والتقييم المستمر للمخاطر، بما يساهم في تعزيز الأمن والسلامة البحرية وتحقيق حماية فعالة للبيئة البحرية والاقتصاد البحري.

خاتمة

يُعد النقل البحري من أهم وسائل النقل الدولية وأكثرها مساهمة في تنشيط التجارة العالمية، نظراً لقدرته على نقل كميات ضخمة من البضائع بتكاليف أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى. غير أن هذا القطاع يواجه العديد من المخاطر التي قد تؤثر على سلامة السفن والبضائع والأشخاص والبيئة البحرية، مما يجعل إدارة هذه المخاطر والتقليل من آثارها أمراً ضرورياً لضمان استمرارية النشاط البحري وتحقيق الأمن الملاحي.

وقد بينت هذه الدراسة أن المخاطر البحرية تتنوع بين مخاطر ملاحية وطبيعية وتقنية وأمنية وبيئية، إضافة إلى المخاطر السيبرانية التي فرضتها التطورات التكنولوجية الحديثة. كما أظهرت الدراسة أن مواجهة هذه المخاطر لا تقتصر على التدابير الوقائية فقط، بل تشمل أيضاً وضع أنظمة قانونية وتنظيمية فعالة، واعتماد آليات حديثة لإدارة المخاطر، وتطوير وسائل السلامة البحرية، إلى جانب الاستفادة من التغطية التأمينية للتخفيف من الآثار المالية الناجمة عنها.

كما تبين أن التعاون الدولي والالتزام بالاتفاقيات البحرية الدولية يسهمان بشكل كبير في تعزيز سلامة الملاحة البحرية والحد من الحوادث والخسائر المحتملة. لذلك فإن تطوير التشريعات البحرية، وتحديث البنية التكنولوجية للموانئ والسفن، وتكوين الموارد البشرية المؤهلة، تمثل جميعها عوامل أساسية لتعزيز أمن النقل البحري ورفع كفاءته.

وفي الأخير، يبقى تحقيق التوازن بين تنمية قطاع النقل البحري وضمان سلامته رهيناً بمدى فعالية السياسات المعتمدة في إدارة المخاطر البحرية والقدرة على التكيف مع التحديات المستجدة التي يفرضها التطور المستمر في هذا المجال.

انطلاقا مما سبق، يمكن استخلاص مجموعة من التوصيات والتوجيهات التي من شأنها تعزيز إدارة المخاطر البحرية والحد من آثارها، وهي كالآتي:

أولا: التوصيات

- تطوير التشريعات البحرية بما يتلاءم مع التطورات الحديثة والتحديات المستجدة في قطاع النقل البحري.
- تعزيز أنظمة السلامة والأمن البحري من خلال تحديث المعدات والتقنيات المستخدمة في السفن والموانئ.
- الاهتمام بالمخاطر السيبرانية عبر وضع استراتيجيات فعالة لحماية أنظمة الملاحة والاتصالات البحرية من الهجمات الإلكترونية.
- تكثيف برامج التكوين والتدريب للعاملين في القطاع البحري لرفع كفاءتهم في التعامل مع المخاطر والحوادث البحرية.

- دعم التغطية التأمينية البحرية وتشجيع الاستفادة منها للحد من الخسائر المالية الناتجة عن المخاطر البحرية.
- تعزيز التعاون الدولي والإقليمي في مجال تبادل المعلومات والخبرات المتعلقة بالسلامة البحرية.
- الالتزام بالاتفاقيات والمعايير البحرية الدولية لضمان سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية.
- تحديث البنية التحتية للموانئ وتزويدها بالتجهيزات التكنولوجية الحديثة التي تساهم في تقليل الحوادث البحرية.

ثانيا: النتائج

- اعتماد نهج وقائي واستباقي في إدارة المخاطر بدل الاكتفاء بالتدخل بعد وقوع الحوادث.
- تحقيق التوازن بين تنمية قطاع النقل البحري وضمان أعلى مستويات السلامة والأمن.
- تشجيع البحث العلمي والدراسات المتخصصة في مجال المخاطر البحرية وإدارتها.
- مواكبة التطورات التكنولوجية والاستفادة منها في تحسين أمن وسلامة النقل البحري.
- ترسيخ ثقافة السلامة البحرية لدى جميع الفاعلين في القطاع البحري

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر:

أولا: المصادر

الاتفاقيات والمعاهدات:

1. يراجع البند رابعاً من هذا المقال – الحكم رقم (1).
2. أحمد محمود الجمل: حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية
3. مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 بسنة 1990، ط1، مكتبة غريب، 1990
4. انظر، الامر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الصادر في الجريدة الرسمية لسنة 1977، العدد 29، المعدل والمتمم، بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25، الصادر في ج. ر، والمتمم للأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري، ج. ر، لسنة 2010، العدد 46.
5. لقد اخذت المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 1995/7/11 ملف رقم: 137054، منشور بالمجلة القضائية، القضائية، العدد الأول، لسنة 1998، بعدم افتراض التضامن بين الدائنين أو بين المدينين في غياب أي مستند يثبت قيام علاقة قانونية بينهما، ومنه يكون التعويض عن اضرار التصادم على عاتق السفينة المرتكبة للخطأ وهذا طبقا لنص المادة 277 ق. ب. ج
6. انظر، المادة 299 من ق. ب. ج
7. أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء احكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، ط1، سنة 1988-1989، القاهرة.
8. هي الاتفاقية التي اعتمدها مجلسا وزراء الداخلية والعدل العرب في الاجتماع المشترك الذي عقد في شهر أفريل سنة 1998 بالقاهرة.
9. ميس الريم حناجرة، الجرائم البحرية وفقًا للقانون الدولي، موسوعة ودق القانونية، 31 مارس 2021، تاريخ الزيارة 2024/01/03، التوقيت: 18:41 سا https://Wadaq.info

الأوامر:

1. انظر، الامر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الصادر في الجريدة الرسمية لسنة 1977، العدد 29، المعدل والمتمم، بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25، الصادر في ج. ر، والمتمم للأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري، ج. ر، لسنة 2010، العدد 46.

2. المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون للبحار العام الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر عام 1982 ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 يناير 1996 الجريدة الرسمية العدد 06 سنة 1996.

3. المادة 192 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.

4. المادة 194/1 من نفس الإتفاقية.

5. المادة 62 من نفس الإتفاقية.

6. المادة 197 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.

7. المادة 202 / ب من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

8. المادة 7 من إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط.

9. أنظر المادة 1 من البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية.

10. أنظر المادة 4 و5 من البروتوكول نفسه.

11. المواد 4-8 من اتفاقية جدة تاريخ الاطلاع 15/03/ 2025- https://ecoris.green/ar/lawsandregulations/regionalالساعة12.49.

12. المادة 803، القانون البحري الجزائري.

13. المادة 124 من الأمر رقم 75 مؤرخ في 26 ديسمبر 1975 يتضمن القانون المدني.

14. المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

15. المادة الأولى، الفقرة ب، من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المؤقتة في 25 أوت 1984، معاهدة بروكسل، انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم 64-71 المؤرخ في 1964.

16. المادة 138 من الأمر رقم 5875، ج ر عدد 78 المؤرخ في 30 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-105 المؤرخ في 13 مايو 2007.

17. المادة 124 من القانون المدني الجزائري

18. عرفت المادة 609 من القانون البحري الجزائري وكيل السفينة كما يلي: "يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالم من المجهز أو الربان القيام بالعمليات المتعلقة احتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة البحرية والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذا العمليات المعتادة والمرتبطة برسو السفينة في الميناء."

19. المادة 610 من الأمر 76-80.

20. المادة 478 من القانون البحري الجزائري.

21. المادة 583 من القانون البحري الجزائري.

22. المادة 965 من القانون رقم 72-12، ج ر عدد 2357، صادر بتاريخ 6 /5/1972 المتضمن قانون التجارة البحري الأردني، المعدل والمتمم بالقانون رقم 83-35.

23. المادة 584، 614 من القانون البحري الجزائري

24. المادة 136 من القانون المدني الجزائري.

المراسيم:

1. انظر المرسوم رقم 64-174 المتعلق بمشاركة الجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية في الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولي ملاكي البواخر البحرية الملكة في بروكسل في 10 أكتوبر 2010، ج. ر، عدد 13، لسنة 1964.

ثانيا: المراجع

الكتب:

1. عزمي سلامة أسامة، شقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الحامد، د. ب. ن، 2007

2. نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والتأمين الإسلامي بين النظرية والتطبيق المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية مصر، 2005.

3. المشاقبة علي العدوان محمد العمرو سطام إدارة الشحن والتأمين، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003.

4. سلامة عبد الله، الخطر والتأمين: الأصول العلمية والعملية، ط الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1974.

5. أنظر ريبار، دراسة القانون المدني الفرنسي، ص 555 مشار إليه في شرعان محمد، الخطر في عقد التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، د س ن.

6. أنظر بيكار وبيسون، التأمينات البرية في القانون الفرنسي، مذكورين في العطير عبد القادر، التأمين البري في التشريع: دراسة مقارنة، مكتب دار الثقافة، عمان، الأردن، 2004.

7. مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 بسنة 1990، ط1، مكتبة غريب، 1990.

8. محمد زهدور، "المسؤولية عن الفعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري"، ط1، دار الحداثة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1990.

9. عباس حلمي، "القانون البحري"، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1987.

10. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، ط1، القاهرة، مصر، 1996.

11. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الطبعة الأولى، الدار القومية الطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 1996.

12. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.

13. مختار الهانسي – مقدمة في مبادئ التأمين بين الجوانب النظرية والأسس الرياضية – دار النهضة العربية – لبنان – 2000 –.

14. نوار دهام مطر الزبيدي: الحماية الجنائية للبيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقيقية، 2014.

15. بوبكر سخري: القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ط 2006.

16. مصطفى كمال طه: القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، ط 1985.

17. طارق جمعة سيف: تأمين النقل الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ط 2007.

18. هشام فرعون: القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، سوريا، ط1995.

19. عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، ط 1999.

20. محمود سمير الشرقاوي: الخطر في التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار القومية للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، ط 1986.

21. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.

22. محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011.

23. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، مصر، ط1، 2011.

24. المنور مروش، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني القرصنة الاساطير والواقع، دار القصبة للنشر، ج2، الجزائر، 2007.

25. عمار بوحوش، التاريخ السياسي للجزار من البداية ولغاية 1712، دار الغرب الإسلامي، الطبعة الأولى، بيروت، سنة 1997.

26. خالد حسن أحمد لطفي، الإرهاب الالكتروني (آفة العصر الحديث والآليات القانونية للمواجهة)، دار الفكر الجامعي، كلية الحقوق، الإسكندرية، 2019.

27. منال محمد عباس، الإرهاب الالكتروني والامن الاجتماعي، دار المعرفة الجامعية، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، 2019.

28. خالد احمد الرماح، "القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، الطبعة الأولى، وكالة الانباء اليمنية، سبا 2010.

29. أحمد جلال عز الدين، الإرهاب والعنف السياسي، دار الحرية للصحافة والطباعة والنشر، 1986.

30. بوطلاعة وداد وبوكورو منال، الهجمات السيبرانية على البنية التحتية الحرجة، الاخوة منتوري، قسنطينة، المجلد 07، العدد 02، 2022.

31. نوران شفيق، أثر التهديدات الالكترونية على العلاقات الدولية "دراسة في ابعاد الامن الالكتروني"، المركز العربي للمعارف، القاهرة، 2016.

32. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

33. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد لبحار لدراسة احكام اتفاقية الأمم المتحدة البحار 1982، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.

34. عمر سعد الله المطول في القانون الدولي الحدود، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية بن عكنون، الجزائر، 2009.

35. عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي الحدود، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2009.

36. مصطفى احمد ابو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، ط1، دار ايتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2012

37. عيسى دباح، موسوعة القانون الدولي أهم اتفاقيات والقرارات والبيانات والوثائق الدولية للقرن 20 في مجال القانون الدولي العام، المجلد 2، دار الشروق النشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003.

38. محمد احمد علي كاسب، المسؤولية الدولية لحماية التنوع الأحيائي وبيئة الفضاء الخارجي من أضرار التلوث في إطار المعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، دار المصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2020.

39. سهير ابراهيم حاجم الهيتي، المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، دار مؤسسة سلان للطباعة النشر والتوزيع، دمشق جرمانا سوريا 2024.

40. جمال مهدي، "الجهود الدولية في مجال حماية البيئة البحرية"، المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 07، العدد 01، جامعة الجزائر 01، الجزائر، 2023.

41. حمدان بن علي، السلامة والأمن الصناعي، محاضرة لطلبة معهد الدراسات العليا بأكاديمية نايف للعلوم الأمنية الرياض، منشورات الاكاديمية 1995م.

42. د. سيد أبو الفتوح حفناوي، الاثبات في التأمين البحري، شركة اسكندرية للطباعة والنشر، ط1، بدون تاريخ، ص 193 وما بعدها، د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993، د. محمود مختاري بريرى، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 2010

43. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، ط 1، 2001

44. ريف احمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005

45. مصطفى كمال طه القانون البحري، القانون البحري، السفينة أشخاص الملاحة البحرية إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية التامين البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر

46. لطيف جبر كوماني، القانون البحري "السفينة _ أشخاص الملاحة_النقل_ البيوع_ التأمين"، ط2، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان 2003

47. إيمان فتحي حسن الجميل، "تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2009.

48. محمد صبري السعدي، "شرح القانون المدني الجزائري، النظرية الامة للالتزامات"، ج1، ط1، دار الهدى، الجزائر، 1993.

49. طالب موسى حسن، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص130.

50. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام: أحكام الالتزام، ج 1، دار الحداثة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، ط 3، 1998.

51. أعراب كميلة، القانون الدولي الجزائري: تنازع القوانين، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، ج1، 2006

52. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري منشأة المعارف الإسكندرية، 1974

53. محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 1994

54. عبد الرزاق السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني، ج1، دار النهضة العربية للنشر، 1966،850

55. حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية: المسؤولية عن فعل الغير، ج4، دار وائل للنشر، ط1، 2006

56. عاطف النقيب النظرية العامة للمسؤولية عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية، دار منشورات عويدات بيروت، لبنان، ط 1، 1980

57. محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2006

58. سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، مطبعة السلام، مصر، ط5، 1988.

59. أنور سلطان النظرية العامة للالتزام: أحكام الالتزام دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.

60. مصطفى كمال طه، وأمل بندق، "التأمين البحري"، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2005، ص 06.

61. محمود سمير الشرقاوي، "الخطر في التأمين البحري"، دار القومية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1966.

62. علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.

63. حمزة بالي، حناشي بورني، "التأكين البحري في الجزائر"، مجلة الدراسات الاقتصادية والمالية، المجلد 13، العدد 01، جامعة الشهيد حمه لخضر – الوادي، 2020، ص 63.

المقالات:

1. سليمان عبد الله إسماعيل، العواصف الغرابية والترابية في العراق، تصنيفها وتحليلها، مجلة الجمعية العراقية، جامعة بغداد، العدد 39، السنة 1999،

2. مقال منشور على موقع https://www.masrawy.com/news/news_publicaffaires، تاريخ الزيارة 22 ماي 2019.

3. المخاطر البحرية، مقال منشور في مجلة الامن البحري على الموقع http://www.mod.gov.om/ar-OM/MSC تاريخ الزيارة 23 ماي 2019.

4. سفن الأطلسي تمنع قوات القذافي من تلغيم ميناء مصراتة ، مقال نشر في جريدة الشروق اليومي بتاريخ 29 أفريل 2011 ، في الموقع http://www.echoroukonline.com ، تاريخ الزيارة 27 جويلية 2019

5. 8مفقودين في هجوم على زورق للبحرية المصرية، مقال منشور في جريدة العربية نت بتاريخ 13 نوفمبر 2014، في الموقع http://www.alarabiya.net ، تاريخ الزيارة 22 سبتمبر 2019.

6. المخاطر السيبرانية وسبل مواجهتها في القانون الدولي العام، أمير عبد العظيم محمد عبد الجواد، مجلة الشريعة والقانون، العدد:35، الجزء 3، لسنة 2020، ص328.

7. **المحاضرات**

1. معراج جديدي، "الوجيز في قانون التامين الجزائري، محاضرات ألقيت على طلبة أولى ماستر قانون أعمال كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2003،2004

2. فريد روابح، القانون البحري"، محاضرات ألقيت على طلبة السنة الثالثة كلية الحقوق، جامعة سطيف، 2013، 2014.

3. عسالي صباح، محاضرات في مقياس القانون المدني، مصادر الالتزام 2020.

4. جامعة جيجل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، محاضرات في قانون التأمين البحري، مقياس التأمين البحري، جامعة جيجل، الجزائر.

8. **الملتقيات:**

1. عبد الحميد بن بادة، جريمة التجسس الالكتروني نمط جديد من التهديدات السيبرانية الماسة بأمن دول المنطقة، ورقة بحث قدمت ضمن فعليات الملتقى الد فيفري ولي الأول الموسم "بآمن المعلومات في الفضاء السيبراني"، المنظم من قبل كلية الحقوق والعلوم السياسية، وجامعة غرداية، (يو).

9. **المواقع:**

1. http://www.mod.gov.om/ar-OM/MSC
2. http://smapp.rand.org
3. https://Wadaq.info
4. http://www.arabic.com
5. https://mail.arab-ency.com.sy/scitech/details/169183
6. https://legal.un.org/avl/pdf/ha/bcctmhwd/bcctmhwd_ph_a.pdf
7. www.anpe.nat.Lobnamohamed.11/12/2011
8. http://marocbleu.com

10. **الكتب باللغة الفرنسية:**

1. انظر: Pella, Vespasien, la répression de la piraterie, Hague Recueil, 1926.
2. انظر: Fauchille Paul, trait de droit international Public, TI, Paris 1923.

3. Edouard Bertain-Mourot, Frédéric Lelieur et Emmanuel Terroir, Terrorism et Piraterie des menaces contemporaines à la sureté maritimes de marchandises, édition L'harmattan ; 2005.

4. Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, revue électronique, Centre de droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol 18/01/2012

5. La cybernétique et l'origine de l'information, Rymond Ruyer, édité par Flammarion, 1954

6. RAND Corporation, Database of Worldwide Terrorism Incidents (RDWTI), URL : http://smapp.rand.org تاريخ الزيارة 22 سبتمبر 2019

فهرس المحتويات

العنوان	الصفحة
شكر وعرفان إهداء	
قائمة المختصرات	
المقدمة	2
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للمخاطر البحرية وتصنيفاته	
المبحث الأول: ماهية المخاطر البحرية وخصائصها	11
المطلب الأول: تعريف الخطر البحري وتمييزه عن الحوادث البحرية	**11**
الفرع الأول: تعريف الخطر البحري	11
الفرع الثاني: تمييزه عن الحوادث العادية	16
المطلب الثاني: خصائص البيئة البحرية ومساهمتها في رفع درجة المخاطر	**18**
الفرع الأول: خصائص البيئة البحرية	18
الفرع الثاني: العوامل التي ترفع درجة المخاطرة	18
المبحث الثاني: أنواع المخاطر المتعلقة بالنقل البحري	19
المطلب الأول: المخاطر الطبيعية والملاحية (العواصف، الضباب، الجنوح، التصادم)	**19**
الفرع الأول: المخاطر الطبيعية	19
الفرع الثاني: المخاطر الملاحية	21
المطلب الثاني: المخاطر البشرية والتقنية (الأخطاء الملاحية، الأعطال الميكانيكية)	**23**
الفرع الأول: المخاطر البشرية (الاخطار الملاحية المتعلقة بالنقل البحري)	24
الفرع الثاني: المخاطر التقنية (الاخطار الميكانيكية المتعلقة بالنقل البحري)	24
المطلب الثالث: المخاطر الأمنية والحديثة (القرصنة البحرية، الإرهاب، والمخاطر السيبرانية على أنظمة الملاحة)	25
الفرع الأول: المخاطر الأمنية	25
الفرع الثاني: المخاطر الحديثة (المخاطر السيبيرانية على أنظمة الملاحة)	33
خلاصة	36

الفصل الثاني: آليات القانونية و التقنية للإدارة المخاطر البحرية و المسؤولية المترتبة على مخالفتها	
المبحث الأول: استراتيجية إدارة المخاطر	**39**
المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية	**39**
الفرع الأول: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ودورها	39
الفرع الثاني: الاتفاقية لمنع التلوث في السفن	43
الفرع الثالث: اتفاقية بازل وإستكهولم	44
الفرع الرابع: اتفاقية برشلونة للبحر الأبيض المتوسط من التلوث العام ودورها	46
الفرع الخامس: اتفاقية جدة للبحر الاحمر	50
الفرع السادس: اتفاقية الكويت	51
الفرع السابع: الاتفاقيات الدولية والإقليمية	52
المطلب الثاني: طرق إدارة وتقليل المخاطر البحرية	**53**
الفرع الأول: المعالجة الفنية والتكنولوجيا	54
الفرع الثاني: التغطية التأمينية	54
الفرع الثالث: التدريب البشري	55
المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة على المخاطر البحرية	**56**
المطلب الأول: أساس المسؤولية البحرية	**57**
الفرع الأول: ركن الخطأ	57
الفرع الثاني: ركن الضرر	59
المطلب الثاني: حدود المسؤولية البحرية	**63**
الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري	64
الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية للناقل البحري	67
الفرع الثالث: مسؤولية المطلقة لمالك السفينة	68
الفرع الرابع: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعه	72
خلاصة	77
خاتمة	79
قائمة المصادر والمراجع	82
فهرس المحتويات	91
الملخص	

ملخص:

يعد التأمين البحري من أقدم اواع التأمين وأكثرها أهمية، نظرا للمخاطر المتعددة التي تواجه الملاحة البحرية رغم التطور الكبير في صناعة السفن. وقد تطورت فكرة التأمين البحري عبر العصور لتصبح وسيلة أساسية لحماية التجارة البحرية الدولية من الاخطار التي قد تتعرض لها السفن والبضائع. ويعتبر الخطر البحري العنصر الجوهري في عقد التأمين البحري، إذ لا يقوم هذا العقد إلا بوجوده. كما تناولت الدراسة مفهوم الخطر البحري وتمييزه عن اخطار البحر، مع الاستناد الى التشريعات المقارنة والفقه والقضاء لتحديد معناه، وانتهت الى ان الخطر البحري هو حادث محتمل الوقوع أثناء الرحلة البحرية ويرتبط بالبحر ارتباطاً مباشراً

الكلمات المفتاحية: التأمين البحري–الخطر البحري–اخطار البحر–الملاحة البحرية–الرحلة البحرية–المسؤولية البحرية–التجارة البحرية الدولية–المخاطر البحرية–السفن والبضائع–عقد التأمين البحري

Abstract :

Marine insurance is considered one of the oldest and most important forms of insurance due to the numerous risks faced by maritime navigation despite the significant developments in shipbuilding. Over time, the concept of marine insurance has evolved into an essential means of protecting international maritime trade from the dangers that may affect ships and cargo. Maritime risk is the fundamental element of a marine insurance contract, as the contract cannot exist without it. This study examined the concept of maritime risk and distinguished it from perils of the sea, relying on comparative legislation, legal doctrine, and judicial decisions to define its meaning. It concluded that maritime risk is a potential event that may occur during a sea voyage and is directly connected to the sea.

Keywords: Marine Insurance, Maritime Risk, Perils of the Sea, Maritime Navigation, Sea Voyage, Maritime Liability, International Maritime Trade, Marine Risks, Ships and Cargo, Marine Insurance Contract.