

## المحور الثامن : الحوادث البحرية و مسؤولية مالك السفينة:

أقر القانون في مجال المسؤولية العقدية أن يتحمل مالك الشيء المسؤولية عن الالتزامات التعاقدية الناشئة عن الحق، وإذا كانت العلاقة التجارية الدولية في تطور مستمر لاغنة عنها لجميع دول العالم وقواها نقل الأشخاص والبضائع مما يكتف ويبين أن السفينة أثناء الرحلة البحرية معرضة لأخطار عدة، وبالتالي فأهم المواضيع التي تثار في عملية النقل البحري هي المسؤولية عن نقل الركاب أو نقل البضائع وحتى التلوث البحري يسبب نقل السفن إلى مواد خطيرة كالنفط وغيره.

ذكرنا النفط لأنها المادة الأكثر تلويثا للمياه وهي تبقى رابدة فوق سطح البحر وكذلك من خصائص النفط أنه لا يتحلل أو يذوب في الماء أو حتى ينزل في قاع البحر عكس بقية البقايا كما أنه يلطخ كل جسم يلقاه بالإضافة إلى أن نا أكثر سفن تسيير في البحر هي ناقلات النفط.

### أولا: أساس مسؤولية مالك السفينة

يكون مالك السفينة مسؤولا عن الأضرار التي تحدث للركاب والبضائع بفعل السفينة انطلاقا من مسؤولية عن فعل الأشياء كونه حارسا لها كما يتحمل المسؤولية على أساس أنها اخطاء التابعين.

#### 1. أساس المسؤولية باعتبارها من الأشياء (النظرية الشخصية)

هو أن الخطأ في الحراسة وذلك بسبب افلات زمام الشيء من يد الحارس وهو خطأ فرضه القانون لا يستطيع الحارس أن ينفيه عن نفسه وذلك لأن مجرد وقوع الضرر قد أثبت أن الحارس قصر في القيام بالتزامه ولت يبقى أمام الحارس (مالك السفينة) إلى دفع هذه المسؤولية أنها بسبب اجنبي.

#### 2. أساس مسؤولية مالك السفينة على أخطاء التابعين:

يرى تشير من الفقهاء أن مسؤولية المتبوع تقوم على أساس خطأ مفترض فقد يكون الخطأ في الرقابة أو التوجيه أو الإختيار وقد يكون الخطأ فيها جميعا وهذا الخطأ مفترض افتراضا لا يقبل اثبات العكس.

فالتابع إذا ارتكب خطأ كان المتبوع مسؤولا عنه ذلك أنه يعتبر الشخص التابع امتداد لشخصية المتبوع ويصحبان شخصا واحدا بحيث يسأل المتبوع عم ارتكبه التابع من خطأ.

إذا أساس المسؤولية مالك السفينة هي مسؤولية المتبوع عن فعل الغير فالمتبوع مسؤول عن تابعه اذا إزاء المضرور، لأن مصلحة الغير تقتضي أن يرجع المتضرر عن المتبوع لأنه أقدر على أداء التعويض كما أنه في الغالب مؤمن على مسؤولية بالإضافة أن التابع يقومه بالعمل لمصلحة المتبوع.

#### 3. مسؤولية مالك السفينة الشخصية

يسأل مالك السفينة عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها اثناء الرحلة البحرية مسؤولية مدنية وتكون جميع أمواله ضامنة لكل الأضرار التي يتسبب فيها بخطته سواء بالفعل أو بالترك، إلى أنه في حالة خاصة وحسب حساسية الخطأ الذي يرتكبه قد تتحول المسؤولية الملقاة على عاتق المجهز الى مسؤولية جنائية، كما يسأل عن الأخطاء التابعين له مسؤولية المتبوع عن فعل تابعه، و لا تثار مشكلة تحديد مسؤولية عندما يكون المالك هو المجهز بل

الأشكال يكون في تحديد المسؤولية عندما يؤجر مالك السفينة إلى شخص آخر هو المستأجر، إذا كان المستأجر فإنه يسأل حسب الاتفاق وما هو متعارف عليه.

إن مالك السفينة أو المجهز يكون مسؤولاً عن أخطائه الشخصية التي تصدر منه شخصياً بصفته حارساً للسفينة أن توفرت شروط حراسة ذلك الشيء، ويكون مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تحدث للركاب والبضائع بسبب الرحلة البحرية وعن الأضرار التي تحدث لهم بسبب أفعال التابعين العمدية أو الأفعال الناتجة عن الإهمال والتقصير.

وتكون مسؤولية المالك أو المجهز عن أخطائه الشخصية مسؤولية غير محدودة إذ يكون مسؤولاً عن تعويض الأضرار في كل أمواله باعتبارها ضمان عام لكل الدائنين وفي هذه الحالة لا يحق للمالك أو المجهز طلب تحديد مسؤولية عن تعويض الأضرار بمبلغ محدد إلا إذا كانت الأضرار الواقعة عن الركاب والبضاعة بسبب أخطاء التابعين ذلك إذ تجاوز صلاحية المهمة المسؤول بها المتابع ومثال ذلك (سائق سيارة نقل حضري يعمل لدى شركة خاصة يقوم بتجاوز الحدود المرسومة له ويخالف قواعد المرور فإنه يتحمل مسؤوليته الشخصية ولا يتحمل عنها المتبوع).

### ثانياً: الطبيعة القانونية للمسؤولية مالك السفينة

رغم أن عقد نقل الأشخاص والبضائع عقد إلى أنهما يختلفان من حيث طبيعة الالتزام ورغم كون المسؤولية أساسها عقدية إلى أن المجهز أو المالك فإنه:

1- ملتزم بضمان السلامة في نقل الركاب

2- ويلتزم بتحقيق نتيجة في نقل البضائع.

3- الالتزام بضمان السلامة في نقل الركاب.

إن العلاقة بين الراكب والناقل هي علاقة عقدية محله حيث يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب ونقله حسب الإتفاق فإذا الحق به ضرر يكون قد أخل بالتزامه ويتحمل مسؤولية تعويض الأضرار الناتجة عن ذلك، وعليه يكون ملزماً ببذل عناية فيتخذ الحيطة والحذر حتى لا يلحق الضرر بالغير.

لذلك فإن مالك السفينة يلتزم بنقل المسافرين من ميناء الإنطلاق إلى ميناء الوصول مع العمل خلال تلك الفترة على تفادي كل ما من شأنه أن يلحق الضرر بالمسافر سواء في صيده أو تأخيره عن موعد الوصول المحدد، لذا فإن المالك المسؤول يتحقق بالنتيجة.

### ثالثاً: مسؤولية مالك السفينة (المجهز) عن الركاب

يتعاقد مالك السفينة مع الوكالات السياحية التي بدورها تعاقدت سابقاً مع المسافرين.

لذلك يسأل مجهز السفينة طبقاً لعقد النقل وكل إخلال بأي من الالتزامات التي يفرضها القانون فهو مسؤول

على ما يلي:

- عدم إيصال المسافرين في الوقت المحدد.
- وفاة المسافرين أثناء السفر وما يلحقه من إصابات جسمانية إذا وقع المسافر أثناء فترة تواجده على السفينة.
- كما يسأل عن امتعة المسافرين.

### 1-مسؤولية مالك السفينة عن وفاة المسافر وإصابته :

إن مجهز السفينة لا يتحمل المسؤولية عن الراكب إذا تعرض للضرر أو الوفاة أو الإصابة جسدية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلا إذا حصل ذلك الضرر بسبب.

- غرق السفينة
  - تصادمها أو جنوحها
  - إنفجار أو حريق على ظهرها
  - أو سبب عيب في السفينة وكان العيب مضمون.
- وأن يكون الضرر أثناء فترة النقل على ظهر السفينة م 842 (يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمانية للراكب - بسبب علاقة بالملاحة إلى استقلال السفينة....).

### 2-مسؤولية مالك السفينة عن الأمتعة

ان الناقل يكون مسؤولاً عن الأمتعة إذا سجلت وحررت إيصال بشحنها إلا إذا بقيت الأمتعة في حراسة المسافر ولم تسجل فلا يكون الناقل مسؤول عن هلاكها أو تلفها ما لم يثبت المسافر أن الهلاك أو التلف نشأ بفعل الناقل أو من ينوب عنه أو أحد تابعيه إذا الأمتعة المسجلة يكون في عقد التذكرة وهو تابع له ويسري عليه أحكام عقد نقل البضائع لذلك يكون الناقل مسؤولاً عن الأمتعة المسجلة إلا إذا كان السبب أجنبي لا بد له فيه.

وقد نصت المادة 844 ق ب ح على أن: يعد الناقل مسؤول عن أمتعة الغير والمركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناتجة عن الأخطاء الملاحية .

### 3-مسؤولية مالك السفينة عن تأخير المسافرين: إن جميع القوانين البحرية تضع على عاتق المجهز التزام

إيصال المسافرين في الوقت المحدد ويترتب على الاخلال به التعويض ويحدد التوقيت حسب التذكرة لكن العرف اعتاد على أن يكون الميعاد معقول والذي يستغرقه الناقل البحري العادي لنفس الرحلة في ظروف جوية مثالية.

- لكن هذه المسؤولية المذكورة في المادة 802 ليست مطلقة وحسب المادة 803 قانون بحري جزائري فإنه:  
يعفى الناقل من مسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

- حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة
- الأخطاء التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوب عن الناقل.
- الحريق إذا كان من فعل الناقل.
- أخطار وحوادث البحر.
- القوة القاهرة
- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته
- عيب خفي.

- عيب ذاتي للبضاعة.
- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو حتى المحاولة في ذلك.
- أو أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من يندوب عنه مسؤولاً عنه.

#### 4- الالتزام بتحقيق نتيجة في نقل البضائع

إن مسؤولية نقل البضائع مسؤولية عقدية

لذلك فإن محل الالتزام العقدي في ذلك هو تحقيق نتيجة مفادها توصيل البضاعة إلى ميناء الوصول سالمة إن وصلت خلاف ذلك أصبحت مسؤولية المدني فيها مسؤولية مقترفة انطلاقاً من كونه حارساً للشيء وقد أخطأ في عملية الرقابة والتوجيه والتسيير. ولا ترفع مسؤولية المدني إلا إذا اثبتت ان الضرر كان بسبب أجنبي المتمثلي القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو فعل الغير

وهذا ما ذكرته المادة 882 ق بحري جزائري على أنه:

(يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني).

ولعل السبب في الزام المجهز بهذا النوع من المسؤولية أن المشرع قد راعى مصلحة الشاحن باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية على مصلحة المجهز.

لذلك كان التزام المالك بتحقيق نتيجة وليس بذل غاية.

لكن المسؤولية ليست مغلقة.

#### رابعاً: مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري في القانون الجزائري:

نص المشرع الجزائري في المادة 117 من قانون البحري على مسؤولية مالك السفينة على التلوث البحري بالزيت، كما أوصت عليه في حالة ثبوت مسؤولية أن يودع ضمان كافي لدى المحكمة المختصة ضمان مصرفي أو المبلغ الذي لا يفوق حد مسؤوليته.

هذا وقد حددت المادة 117 الشروط اللازمة توفرها حتى يصبح مالك السفينة مسؤولاً عن أضرار التلوث البحري بالبتزين.

حيث يجب توفر عدة أمور وهي:

- أ. أن السفينة تكون ناقلة للوقود بدون تنظيم (كحمولة) خاصة بنقل البترول
  - ب. حصول تلوث ناتج عن تسرب أو طرح للوقود من تلك السفينة
  - ج. أن ينتج عن ذلك التلوث حصول ضرر
- فمالك السفينة هو المسؤول عن تعويض الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية أو ممتلكات الأشخاص عكس الأضرار التي تلحق الركاب أو البضائع.

في حالة كان الحادث تلوث ناتج عن عدة سفن فإنهم مسؤولون بالتضامن عن هذه الأضرار مثال تصادم سفينتين يحملان الوقود.

## 1- حالات مسؤولية ملك السفينة:

يسأل مالك السفينة أو تجهزها مدنيا عن التعويض عن الأضرار التي تصيب الأشخاص أو البضائع بسبب استعمال السطحي في الملاحة البحرية، لكن نتيجة للتطور الاقتصادي وما رافقه من عمليات التصنيع المختلفة تطور معه عمليات النقل البحري حيث أصبحت السفن تنقل النفط ومواد الخام والمواد الخطرة والتي تحدث بلا شك في حالة تسربها تلوث بحري.

مما أدى إلى عقد عدد من الاتفاقيات الدولية نظمت أحكام التعويض الناشئة عن هذه المظاهر المختلفة من التلوث مما يجعل مالك السفينة يستعمل مسؤوليات جديدة اتجاه هذه الأخطار.

### أ- مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري:

البيئة تراث مشترك للبشرية لذلك وجب المحافظة عليه ومع ظهور الصناعة واستخدام النفط في الحياة الاقتصادية بدأت هذه الطاقة تنتج غازات تضر بالبيئة لكن الأمر لم يقف عند هذا الحد بل أن تسرب المادة في المياه يكون له تأثير شديد على البيئة البحرية وبذلك وجب على مالك السفينة أو تجهزها الحفاظ على التلوث البحري. ويقصد بالتلوث البحري: هو إدخال أي مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالمواد الحية أو يهدد سلامة الإنسان ويعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر لاستعمال أو ينقص بالتمتع بها أو يغير من خواصها.

### ب- تعريف التلوث البحري:

عرفته الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار على أنه أي نشاط يسبب فيه الإنسان بصوره مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه إدخال أية مواد كيميائية أو بيولوجية أو مصادر الطاقة لهذه المياه أو إحداث تغيير في صفات المياه بما يترتب عليه آجلا أو عاجلا آثار ضارة بالإنسان أو الكائنات الحية أو الممتلكات الاقتصادية أو إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك أو إفساد صلاحية المياه للاستخدام أو الحد من قيام مرافق ترفيهية على شواطئ البيئة المائية.

ولعل سبب في ظهور اتفاقيات لحماية التلوث البحري هو ما تسببته الناقلة للبتترول سنة 1969 مارس حيث اصطدمت بالصخور من قرب سواحل إنجلترا مما أدى إلى تسرب البترول إلى السواحل البريطانية تحمل 119 ألف طن من بترول (زيت) وامتد ذلك حتى السواحل الفرنسية.

فبرز الاهتمام بالمشكلات المتعلقة بالبيئة وتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث البحري فصدرت معاهدات الدولتان الأولى: تتعلق بالتدخل في أعالي البحار.

الثانية: تتعلق بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت (النفط) 1969 بروكسل.

## 2- تحديد مسؤولية مالك السفينة

لا يحق لمالك السفينة أن يطلب تحديد مسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضائع أثناء الرحلة البحرية الا إذا حدثت تلك الأضرار بسبب نقل التابعين سواء كان لقيامهم بعمل أو الامتناع عن عمل أثناء الرحلة البحرية بمعنى (أثناء أداء وظيفتهم أو بسببها) وما عدا ذلك السبب فإن مسؤولية مالك السفينة أو المجهز تكون كاملة وتصبح جميع أموالهم ضامنة للوفاء بتعويض الأضرار الناتجة عن الحادثة البحرية

لكن الوضع يختلف بالنسبة إلى أضرار التلوث البحري مسؤولية مالك السفينة محدودة طبقا للمعاهدات الدولية والقوانين الوطنية حيث يجب تحديد مسؤوليته من خلال:

1. إيداع مبلغ ضمان: 136 دولار عن كل طن للحمولة الصافية للسفينة وأن يودع المبلغ لدى بنك لدى السلطات المختصة (بشرط ان تحمل اكثر من 2000طن)
2. التأمين الإجباري: يجب على مالك السفينة أن يعقد تأميناً لدى مؤسسة دولية لتعويض عن الضرر في حالة حدوثه (شهادة تأمين خاصة بالتلوث البحري)
3. وجوب الحصول على شهادة: تتضمن الأضرار بوجود التأمين أو الكفالة المالية سارية المفعول في السلطات البحرية المختصة.

### 3- حالات الإعفاء من المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالزيت

نصت المادة 118 من ق ب ح على أنه:

لا يعتبر المالك مسؤولاً عن التلوث إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن:

- أ: عمل حربي أو الأعمال العدوانية والحرب الأهلية والعصيان أو التمرد أو حادث ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه والتغلب عنه والملاحظ أن مدة الحالات سببها أجنبي.
  - ب: الغير الذي تعمد بعمله إحداث الضرر وهم مقاوم الشخص والتفريغ والوكيل وغيرهم من الذين يعملون على خدمه السفينة على الأرض.
  - ج: الإهمال الذي أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن صيانتته ومكافحة البنزين والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهنة كذلك نفس الأمر فهم يعدون أجنباً على المالك ولا يخضعون لرقابته وسلطته.
- إذا هذه الأسباب التي ذكرناها كلها تعد أجنبية على مالك السفينة ولايد له فيها لذلك فالقانون اعفاه منها.