



جامعة مولود معمري - تيزي وزو -



كلية الحقوق والعلوم السياسية

التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم

تخصص: قانون

إشراف الأستاذ الدكتور:

عبد النور بوتوشنت

إعداد الطالبة:

ليدية تركي

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
حميد زايدي	أستاذ	جامعة مولود معمري، تيزي وزو	رئيسا
عبد النور بوتوشنت	أستاذ محاضر (أ)	جامعة مولود معمري، تيزي وزو	مشرفا ومقررا
حياة حامي	أستاذة	جامعة الجزائر (1) بن يوسف بن خدة	ممتحنة
فتيحة بشور	أستاذة	جامعة أكلي أمحمد أولحاج، البويرة	ممتحنة
ريمة كرمي	أستاذة محاضرة (أ)	جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل	ممتحنة
ناصر زوررو	أستاذ محاضر (أ)	جامعة مولود معمري، تيزي وزو	ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2025, 01/06

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

إلى روح جدي العزيز تغمّده الله برحمته الواسعة وأسكنه فسيح جناتيه.

إلى روح جدي الغالية رحمها الله.

إلى التي لم تبخل عليًا بحنانها وعطفها، وأنارت حياتي بدعواتها، أُمي العزيزة أطل الله في عمرها.

إلى الذي علّمني أنّ الأعمال الكبيرة لا تتمّ إلا بالصبر والعزيمة، ووقف معي في أصعب الأوقات، أبي العزيز أمّد الله في عمره.

إلى من جلبت بقدمها السعادة والفرح إلى حياتي ابنتي العزيزة والغالية ماريًا.

إلى من وقف بجانبني وساندني في إتمام هذا العمل، زوجي.

إلى من كانوا يضيئون لي الطريق ويساندونني إخوتي وأختي.

إلى كافة أفراد عائلتي الكريمة كلّ باسمه الخاص مع كلّ المحبّة.

إلى كلّ الأصدقاء والصديقات.

إلى الذين يرفعون شعار حماية البيئة وينادون بمكافحة التلوث البحري الناجم عن نشاط السفن.

أهدي هذا الجهد العلمي المتواضع.

شكر و عرفان

أَتَقَدِّمُ أَوَّلًا بِالْحَمْدِ وَالشُّكْرِ لِلَّهِ عَزَّ وَجَلَّ الَّذِي أَنَارَ لِي الدَّرْبَ وَفَتَحَ لِي أَبْوَابَ الْعِلْمِ وَأَمَدَّنِي بِالصَّبْرِ وَالْإِرَادَةِ مِنْ أَجْلِ إِتِمَامِ هَذَا الْعَمَلِ الْمَتَوَاضِعِ.

كَمَا أُتَوَجَّهُ بِأَسْمَى عِبَارَاتِ الشُّكْرِ وَالتَّقْدِيرِ لِلأَسَاتِذِ الْمُشْرِفِ **عَبْدِ النُّورِ بُونُوشِنْتِ** الَّذِي تَفَضَّلَ بِالْإِشْرَافِ عَلَيَّ هَذَا الْعَمَلِ الْمَتَوَاضِعِ، وَتَكَرَّمَ عَلَيَّ بِتَوَجُّهَاتِهِ وَنِصَائِحِهِ السَّادِيَةِ.

كَمَا أُتَقَدِّمُ بِالشُّكْرِ إِلَى جَمِيعِ الأَسَاتِذَةِ بِكَلِيَّةِ الْحُقُوقِ وَالْعُلُومِ السِّيَاسِيَةِ، جَامِعَةِ مَوْلُودِ مَعْمَرِي تِيْزِي وَزُو، الَّذِينَ بَذَلُوا كَلَّ الْجُهُودِ فِي سَبِيلِ تَكْوِينِنَا وَمُسَاعَدَتِنَا عَلَى اِكْتِسَابِ الْعِلْمِ وَالمَعْرِفَةِ وَقَدَّمُوا لَنَا فَوَائِدَ عِلْمِيَّةَ كَبِيرَةٍ.

أُتَوَجَّهُ أَيْضًا بِالشُّكْرِ وَالعَرْفَانِ إِلَى أَعْضَاءِ لَجْنَةِ المُنَاقِشَةِ الَّذِينَ قَبَلُوا مَنَاقِشَةَ هَذِهِ الأَطْرُوحَةِ لِإِثْرَائِهَا، وَتَصَوِّبِهَا.

قائمة أهم المختصرات:

أولاً: قائمة المختصرات باللغة العربية

ج. ر. ج. ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

ثانياً: قائمة المختصرات باللغات الأجنبية

1- قائمة المختصرات باللغة الفرنسية:

A E S M : Agence Européenne pour la Sécurité Maritime

A F D I : Annuaire Français du Droit Internationale

A S S U R P O L : Assurance Pollution Installation Terrestres Fixes Modèle 1994 France.

C M I : Comité Maritime International.

F I P O L : Fonds Internationaux D'indemnisation pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures.

G A R P O L : Groupement de Coré assurance Pollution et autres Atteintes à L'environnement France.

I R C: International Rescue Committee.

I R G : Impôt sur le Revenu Global.

O C D E : Organisation de Coopération et de Développement Economiques

O I T : Organisation Internationale de Travail.

O M C I : Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.

O M I : Organisation maritime internationale.

P N U E : Programme des Nations Unies pour L'environnement.

R J E : Revue Juridique de L'environnement.

S T M : Services de Trafic Maritime.

T I D M : Tribunal International de Droit de la mer.

2- قائمة المختصرات باللغة الإنجليزية:

C E R C L A : Compréhensive Environnement Responsif Compensation and Liability Act.

C L C : Civil Liability Convention.

C N T M: Central Node Thesaurus Manager.

C R I S T A L: Contract Regarding an Interim Supplement To tankers Liability for Oil Pollution.

D M A: Direct Memory Access.

E I L : Environnement Impairment Liability.

F A O: Food and Agriculture Organization

H N S: Hazardous and Noxious Substances.

I O P C Funds: International Oil Pollutions Compensation Funds.

I T I A: International Tanker Indemnity Association.

I M C O : Inter .Gouvernement Maritime Consultative organization.

I M D G : International Maritime Dangereux Goods

M A R P O L: Marine Pollution International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

O C D E: Organization of cooperation and the Développement économique.

O I P O L: International Convention on Prevention of Pollution of the Sea by Oil.

O P A: Oil Pollution Act.

P&I Clubs: Protecting and Indemnity Clubs.

SALVAGE: International Convention on Salvage.

SDR : Spécial Drawing Rights.

T O V A L O P: Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution.

U N E P : United Nations Environnement Programme.

W M O: World Meteorological Organization.

W H O: World Hearth Organization.

WWF: World wide fund for nature.

مقدمة

تعتبر مشكلة تلوث البحار والمحيطات واحدة من أكثر التحديات البيئية تعقيدا في العصر الحديث، حيث تمثل المجموع الحسابي لكل أشكال التلوث التي يسببها الإنسان اليوم، فالتلوث البحري يشكل تهديدا جادا للبيئة البحرية والمناطق الساحلية للدول، ويؤثر بشكل سلبي على التنوع البيولوجي والمناخ والغذاء والصحة البشرية، ولقد تسببت زيادة نشاط السفن في تفاقم هذه المشكلة، حيث سببت الجسيمات المنبعثة من السفن في وفاة عدد كبير من الأشخاص سنويا في جميع أنحاء العالم وذلك نتيجة للإصابة بسرطان قلبي أو رئوي أو سرطان على مستوى الرأس خاصة في المناطق المتأثرة بشدة تلوث البحار والمحيطات والقريبة من مواقع حدوثه. ونظرا لتزايد ظاهرة التلوث البيئي الناجم عن نشاط السفن بشكل مطرد في السنوات الأخيرة، فإن الضرر البيئي يتأثر بشكل مباشر بالتنمية البحرية ويعمق تهديدات الأنماط الحياتية البحرية.

يعود السبب في ذلك إلى تخلص السفن أثناء ممارستها للملاحة البحرية بالفضلات ومياه الصرف الصحي والنفايات المضرة والسلع الفاسدة والمواد الكيميائية والإشعاعية في البحر، كما تلجأ إلى التخلص من فضلات الزيت ومشتقات النفط وغيرها من المواد الملوثة الناتجة عن تشغيل محركاتها الضخمة في مياه البحر بطريقة عمدية⁽¹⁾، وتتزايد مخاطر التلوث بالنفط بشكل خاص مع زيادة كميات النفط التي يتم نقلها عبر البحار والمحيطات بواسطة ناقلات النفط "pétrolière" إذ يعتبر نقل النفط من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك لاسيما في الوقت الحالي، نشاطا اقتصاديا من حيث الفائدة المالية للشركات المشاركة فيه⁽²⁾.

علاوة على التلوث العمدي والدائم للبحار الناجم عن التشغيل الاعتيادي للسفن الذي يعرّف بالتلوث التشغيلي، نجد أيضا التلوث العارض أو الطارئ الناتج بالخصوص عن حوادث

¹ - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، بدون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 01.
² - CHALGHMI Housseem, Etude de la pollution Marine par les hydrocarbures et caractérisation de leurs effets Biochimique et moléculaires sur la palourde de Ruditapes sp..., thèse de doctorat en Géochimie, Université de Bor-deaux : Université de Monastir (Tunisie), 2015, p. 16.

الملاحة البحرية، فكثيرا ما تتعرض السفن لحالات التصادم أو الجنوح، إما بسبب سوء الأحوال الجوية والظروف الطبيعية أو بسبب خطأ في الإرشاد أو القيادة، أو من جراء أعطاب لحقت بالسفينة أو غير ذلك من الأسباب، وغالبا ما تؤدي هذه الحوادث البحرية إلى تسريب كميات كثيرة من المواد المضرة والخطيرة إلى البحر مثل المواد المشعة والكيماوية وفي معظم الأحوال المواد النفطية ما يلحق أضرار بصحة الإنسان أو تؤثر بالأجنة والكائنات الحية⁽¹⁾، عليه فإن مشكلة التلوث البحري بواسطة السفن تكتسب بعدا عالميا بدون ريب، إذ لا تتحصر آثاره الضارة في منطقة دون أخرى بل تنتشر في كافة أنحاء البحار والمحيطات وتمس جميع الدول الصناعية والنامية على حد السواء⁽²⁾.

بناءً على ذلك، تكاثفت الجهود الدولية بغية مواجهة خطر التلوث البحري الناجم عن نشاط السفن بحكم التزامها العام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها واختصاص كل منها بمكافحة التلوث⁽³⁾ إلى اعتماد القواعد والنظم التي تحكم التلوث البحري على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية والعمل على توفير الحماية الضرورية للبيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث، كما جذبت هذه الظاهرة اهتمام العديد من المهتمين كفقهاء القانون وعلماء الطبيعة والجيولوجيا، و تعالت أصوات المنظمات الحكومية وغير الحكومية المهتمة بحماية البيئة بشأن وضع أنظمة قانونية للحد ومكافحة ظاهرة التلوث البحري بمختلف أشكالها لاسيما التلوث الناجم عن نشاط السفن⁽⁴⁾.

¹ - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 02.

² - عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي (دراسة قانونية)، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص ص 07، 08.

³ - نوار دهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2014، ص 286.

⁴ - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث - دراسة مقارنة -، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009- 2010، ص 02.

يرجع الاهتمام بظاهرة التلوث البحري إلى أوائل القرن العشرين عندما نادى رئيس الولايات المتحدة الأمريكية بضرورة عقد مؤتمر دولي لمناقشة مشاكل التلوث في البحار، وهو مؤتمر واشنطن⁽¹⁾، المنعقد في 1926، هذا الأخير الذي توصل إلى وضع مشروع اتفاقية دولية تتطوي على جوانب تفصيلية وتقنية وفنية تتعلق بمكافحة تلوث مياه البحار والمحيطات بزيوت البترول وحددت المسؤولية في حالة الانتهاك، لكن الدول لم توقع ولم تصادق على الاتفاقية، ومن ثم فإنها لم تدخل حيز النفاذ، وعلى الرغم من ذلك إلا أن هذا المؤتمر أدى إلى لفت الانتباه إلى خطورة مشكلة تلوث البيئة البحرية، كما لا يخفى ما لمشروع هذه الاتفاقية المزمعة من قيمة أدبية، حيث عمد ملاك السفن البريطانية إلى الالتزام اختياراً ببعض نصوص المشروع، وخاصة اعتبار المنطقة التي تمتد إلى مسافة خمسين ميل بحرياً كممنطقة يمنع فيها إلقاء النفايات التي تحتوي على زيت البترول، وتبعهم في ذلك ملاك السفن في الولايات المتحدة الأمريكية وهولندا والسويد والنرويج وبلجيكا، كما قامت اتحادات ملاك السفن في عدد من البلدان الأخرى بالدعوة إلى إتباع ذات النظام، و مشروع واشنطن هذا هو الركيزة الأساسية لكل الاتفاقيات التي جاءت بعد ذلك⁽²⁾.

جرت محاولة جديدة بعد هذه الاتفاقية في إطار عصبة الأمم، لوضع مشروع اتفاقية جديدة تتضمن أحكاماً مماثلة تقريباً، إلا أن مصيرها انتهى بالفشل أيضاً⁽³⁾، ثم جاءت الخطوة

¹ - انعقد هذا المؤتمر بواشنطن في الفترة الممتدة ما بين 08 إلى 16 جوان 1926 بدعوة من الو.م.أ، حضرته إلى جانب وفود هاتين الدولتين وفود تمثيل كل من بلجيكا، وبريطانيا وكندا والدنمارك، إسبانيا فرنسا، وإيطاليا واليابان، والنرويج وهولندا، والبرتغال، والسويد وهي أكثر الدول المهيمنة من الناحية الاقتصادية والبحرية في ذلك الوقت. انظر في ذلك:

- الشيخ العافية ولد خونا، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في القانون، معهد البحوث والدراسات القانونية، جامعة الدول العربية، القاهرة، 2009، ص 111.

² - أنظر في ذلك كل من:

- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، بدون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص ص 04-05.

- محمد توفيق سعودي، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، الطبعة الأولى، الناشر دار الأمين، مصر، 2001، ص 10.

³ - الشيخ العافية ولد خونا، مرجع سابق، ص 111.

الثانية بناء على دعوة بريطانيا لعقد مؤتمر دولي في لندن لمناقشة مشاكل التلوث البحري، والذي أسفر عن إبرام اتفاقية جماعية لمنع التلوث البترولي في البحار في 12 ماي 1954⁽¹⁾، والتي تعد أول أداة قانونية على المستوى الدولي تهتم بصورة جدية بمشكلة التلوث البحري.

كما انعقد مؤتمر جنيف الدولي عام 1958 والذي انتهى إلى عقد أربع اتفاقيات دولية تتضمن الأحكام المنظمة لحقوق وواجبات الدول في البحار، وقد تضمنت هذه الاتفاقية بعض الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الزيوت ومخلفات السفن والمواد المشعة وخطوط أنابيب البترول⁽²⁾، ولم يكن الرأي العام ليعي بخطورة مشكلة التلوث البحري، ويسرع لإيجاد حلول لها لولا وقوع كوارث بحرية كبيرة، أي حوادث جسيمة ناجمة عن عوامل الطبيعة أو فعل الإنسان ويترتب عليها ضررا شديدا بالبيئة البحرية وتحتاج مواجهتها عادةً إلى إمكانيات تفوق القدرات المحلية.

تعد حادثة " توري كانيون " الشهيرة إحدى الحوادث البحرية الخطيرة التي نبهت العالم إلى مدى خطورة وأبعاد مشكلة التلوث البحري، والتي دفعت بالمجتمع الدولي لعقد مؤتمر بروكسيل في الفترة من 10 إلى 20 نوفمبر 1969 تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية (O.M.I)⁽³⁾، والذي توصل إلى إقرار اتفاقيتين دوليتين بتاريخ 29 نوفمبر 1969، الأولى

¹ - تم التوقيع على هذه الاتفاقية في 12 ماي 1954 من قبل عشرون دولة، ودخلت حيز التنفيذ في 26 جويلية 1958، ومن بين هذه الدول نجد : ألمانيا الاتحادية، بلجيكا، كندا، سيلان، الدنمارك، فرنسا، فنلندا واليونان وأيرلندا، إيطاليا، اليابان، ليبيريا، المكسيك، النرويج، نيوزيلندا، هولندا، بريطانيا، السويد، الاتحاد السوفياتي، ويوغسلافيا، وقد عدلت في الأعوام 1962، 1969، 1971، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية لندن للوقاية من التلوث البحري بالمحروقات المبرمة في 12 ماي 1954، ج. ر. ج. ج عدد 66، الصادرة في 11 سبتمبر 1963.

² - نواردهام مطر الزبيدي، مرجع سابق، ص 286.

³ - تأسست المنظمة البحرية الدولية (O.M.I) في عام 1958، كانت من قبل يطلق عليها تسمية (O.M.C.I)، ويعود تاريخ إنشائها إلى 06 مارس 1948، وهي منظمة دولية متخصصة في مجال الملاحة، تابعة للأمم المتحدة ويقع مقرها في لندن، وتعي هذه المنظمة بالتلوث الناجم عن ناقلات النفط وتعتبر بمثابة السكرتاريا التنفيذية لمعظم الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث بالبيئة البحرية، فالجزء الأكبر من نشاط هذه المنظمة ينحصر في مجال حماية البيئة البحرية، ومعالجة مشاكل التلوث البحري، وتهدف هذه المنظمة إلى تبني المعايير العملية لدى الدول بشأن السلامة وبيان الجوانب القانونية شأنها وأنشأت

تتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات وقوع حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث نفطي⁽¹⁾، أما الثانية تهم المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط⁽²⁾، التي سيتم تنميتها باتفاقية بروكسيل المعتمدة بتاريخ 17 نوفمبر 1971 والخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط⁽³⁾.

لكن نظرا لتفاقم مشاكل التلوث البحري، والمخاوف المتزايدة من تلوث البيئة البحرية من مواد أخرى غير النفط، الناتجة عن ازدياد استخدام التقنيات الصناعية غير المسيطر عليها، فقد دعت الدول إلى عقد مؤتمر دولي خاص بحماية البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بشكل خاص، ألا وهو مؤتمر "ستوكهولم"⁽⁴⁾ المنعقد سنة 1972 تحت شعار أرض واحدة، وقد شكل هذا

=المنظمة لتحقيق هذه الغرض (لجنة البيئة البحرية) عام 1973 بغية تسيير مهام المنظمة ووضع الاتفاقيات المعنية بالتلوث البحري موضع التنفيذ. لمزيد من التفاصيل راجع في ذلك كل من:

- محمد سه نكه رداود، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث (دراسة قانونية تحليلية)، بدون طبعة، دار الكتب القانونية، مصر، 2012، ص ص 166-167.
- محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 146-150.

-LAURENTE Lisa-NOEMIE, CASTELLANT Frédéric, Rapport sur la pollution marin par hydrocarbures et les dégazages sauvages en méditerranée, coordonné par Laurent dabas responsable de la mission océans et côtes chargée de communication Carine parant, WWF, France, 2003, p. 17.

¹- انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 11-246 المؤرخ في 08 شعبان 1432 الموافق لـ 10 جويلية 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث سبب أو إمكانية تسبب تلوث زيتي المعتمدة ببروكسيل في 29 نوفمبر 1973، ج. ر. ج. ج. عدد 45، الصادرة في 14 أوت 2011.

²- صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسيل في 29 نوفمبر 1969، ج. ر. ج. ج. عدد 53، الصادرة في 04 جويلية 1972.

³- صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 74-55 المؤرخ في 13 ماي 1974، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويضات عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لعام 1971، ج. ر. ج. ج. عدد 45 الصادرة بتاريخ 06 جوان 1976. تجدر الإشارة إلى أن مضمون الاتفاقية لم ينشر بعد.

⁴- صدر هذا المؤتمر في 05 جويلية 1972، ويعتبر بمثابة العمل التقني الأول في مجال القانون الدولي لكونه يحتوي على مجموعة من المبادئ المتعارف عليها والكافية لتنظيم العلاقة في مجال حماية البيئة، بل هناك من يرى فيه بمثابة أحد مصادر القانون الدولي للبيئة على الرغم من صفته غير الإلزامية ولقد حضرت هذا المؤتمر وفود تمثل 113 دولة، كما حضر ممثلين عن الوكالات المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة، وحضور 400 من المنظمات غير الحكومية، وقد حضر من

المؤتمر نقطة تحول هامة على صعيد الاهتمام بالمسائل البيئية، وجعلت المؤتمرين يتبنون إعلان يتكون من 26 مبدأ يضم حماية البيئة خصصت العديد منها لحماية البيئة البحرية، ولقد داعى هذا المؤتمر إلى العمل على التنمية المستدامة بأسلوب لا يؤثر على ظروف البيئة للأجيال القادمة، وتكثيف التنسيق الدولي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث⁽¹⁾. ثم عقد مؤتمر آخر هام في 1973 تحت مظلة المنظمة البحرية الاستشارية (إيمكو) في لندن انتهى إلى إبرام اتفاقية لندن لعام 1973 لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن⁽²⁾، وتعد هذه الاتفاقية أهم الاتفاقيات المعنية بالحماية من التلوث البحري خاصة أنها أفصحت لأول مرة عن حماية البيئة البحرية ليس فقط باعتبارها وسيلة لنقل البحري أو مصدر للثروات البحرية، وإنما باعتبارها جزءا من بيئة الإنسان.

=العلماء المتخصصين ما يقارب 2000 شخص، ونظرا لأهمية موضوع المؤتمر وهو بحث الوسائل العلمية لحماية البيئة من التلوث واستشعار الدول بخطورة التلوث على كوكب الأرض، وكان شعار المؤتمر "نحن لا نملك إلا أرض واحدة أو كوكب واحد" وهي باللغة الفرنسية " nous avons une seul terre".

للمزيد من التفاصيل حول هذا المؤتمر راجع كل من:

- مصطفى كراوة، "اهتمام الأمم المتحدة بالبيئة"، *مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية*، المجلد 09، العدد 02،

معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى تامنغست، 2020، ص ص 243-245.

- BARDONNET DANIEL et VIRALLY Michel, "Le nouveau droit international de la mer", *revue générale de droit international public*, N°39, Edition A PEDONE, Paris, 1983, p. 243.

- صالح محمد محمود بدر الدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص ص 36-49.

=معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوط لأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص ص 81، 82.

¹- أنظر في ذلك كل من:

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 02.

- SAVADOGO Yacouba, Le protection communautaire de l'environnement dans le cadre de L'UEMOA : enjeux, portée et perspectives, thèses de doctorat, Ecole doctorale Pierre Couvrat, droit et science politique, Université de limoges, 2019, p. 30.

²- اشتهرت باسم اتفاقية ماريبول (MARPOL) دخلت حيز النفاذ في 02 أكتوبر 1983، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988، ينضم الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وبروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج. ر. ج. ج عدد 22 الصادرة بتاريخ 10 جوان 1988.

تجدر الإشارة أن نص الاتفاقية لم ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

غير أن الواقع الدولي يشير إلى أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد، والموقع عليها بجامايكا عام 1982⁽¹⁾ هي أكمل الاتفاقيات الدولية المبرمة على الصعيد العالمي لحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث، إذ تعد هذه الاتفاقية أضخم وأكبر اتفاقية دولية تبرم خلال القرن العشرين، وتعتبر أول اتفاقية عامة للبحار التي أبرمت تحت رعاية الأمم المتحدة، ولقد أوردت هذه الاتفاقية في الجزء الثاني عشر منها⁽²⁾ مجموعة من القواعد والأنظمة الخاصة بحماية البيئة البحرية، ووضعت مجموعة مهمة من أحكام هذا الجزء لمشكل التلوث الناجم عن السفن، حيث وضعت التزاما عاما على عاتق الدول بضرورة حماية البيئة البحرية من التلوث وبينت الطرق التي تساعد على نهوض كل دولة بالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث.

حددت هذه الاتفاقية الاختصاصات التنفيذية لكل من الدولة الساحلية ودولة العلم ودولة الميناء كجهة ثالثة في مجال الوقاية ومنع التلوث الناجم عن السفن، وبالتالي يمكن اعتبار هذه الاتفاقية بحق من بين المبادئ التوجيهية التي تسترشد بها أي دولة أو مجموعة من الدول عند وضعها لاتفاقيات مماثلة لحماية البيئة البحرية ضد التلوث أو سنّها للتشريعات الوطنية ذات الصلة بهذا الموضوع.

كما أن حماية البحار الإقليمية من التلوث أخذت تحتل مكانا متميزا في مجالات التنظيم الدولي وخاصة الدول الواقعة على صعيد بحري واحد كحماية بحر الشمال وحوض بحر البلطيق، والبحر الأبيض المتوسط، وبحر الكاريبي، والبحر الأحمر، خليج عدن، والبحر العربي، لهذا أبرمت في هذا الصدد العديد من الاتفاقيات الإقليمية⁽³⁾ والثنائية، التي مهدت

¹ - أطلقت على هذه الاتفاقية عدة تسميات من بينها:

اتفاقية قانون البحار، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، اتفاقية مونتي قوبي لقانون البحار، القانون الدولي الجديد للبحار، اتفاقية جامايكا، ولقد حلت هذه الاتفاقية محل المعاهدات الأربعة جنيف 1958، وبعد عام واحد جويانا أصبحت هي الدولة رقم 60 في التوقيع على الاتفاقية (تم التوقيع عليها في 10 ديسمبر 1982) في خليج مونتنيكيو (جامايكا) وبدأ سريانها في 16 نوفمبر 1994 وقد صادقت عليها 60 دولة، ووقعت عليها 157 دولة، عدد الأطراف فيها 166.

² - DELEBECQUE Philippe, Droit maritime, 13^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2014, p. 651.

³ - من بين هذه الاتفاقيات الإقليمية يذكر:

الطريق لتعاون إقليمي أشمل لمواجهة أخطار التلوث الناجم عن مختلف مصادر التلوث وبالأخص الناجم عن نشاط السفن.

لعب إضافة إلى ذلك برنامج الأمم المتحدة للبيئة P.N.U.E⁽¹⁾ الذي أنشئ سنة 1972 عقب مؤتمر ستوكهولم، دور كبير في حماية البيئة البحرية، حيث حرص من جانبه على متابعة التعاون الدولي لحماية البحار من التلوث، وتبنى برنامج البحار الإقليمية

=-اتفاقية حماية البحر البيض المتوسط من التلوث (اتفاقية برشلونة) لعام 1976، والبروتوكولات الملحقة بها، اثنان منها وقعا مع الاتفاقية والثالث وقع في أثينا عام 1980 والرابع في جنيف عام 1982، وهدف هذه الاتفاقية هو التعاون الدولي من أجل سياسة شاملة لحماية وتحسين البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وقد دخلت حيز النفاذ في 1979.

- اتفاقية الكويت بشأن حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث عام 1978، ودخلت حيز النفاذ في 01 جويلية 1979، والهدف منها هو حماية البيئة البحرية لمنطقة الخليج العربي من التلوث.

- اتفاقية هلسنكي عام 1974 لحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق.

- اتفاقية أوسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن التغطيس الذي تقوم به السفن والطائرات.

- اتفاقية كوبنهاجن لمنع تلوث البحار بالبترول لعام 1971.

- اتفاقية بون لحماية بحر الشمال من التلوث عام 1969. للمزيد من التفاصيل حول هذه الاتفاقيات راجع كل من:

- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية)، الطبعة الأولى، جامعة الملك سعود، الرياض، 1997، ص ص 156-179.

- السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، بدون طبعة، دار إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 2011، ص ص 315-320.

- عبد الحكيم محمد عثمان، أضرار التلوث البحري بين الوقاية والتعويض، بدون طبعة، دار الثقافة الجامعية العباسية، القاهرة، 1992، ص 19.

- نصر الدين هونني، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دون طبعة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص ص 372-378.

¹- يقصد بهذا البرنامج الهيئة الفرعية التي أنشأتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في أعقاب مؤتمر ستوكهولم عام 1972 وذلك بمقتضى قرارها رقم 2997 (د.27) المؤرخ في 01 ديسمبر 1972، وتتلخص مهامه في تشجيع النشاطات التي تكون في صالح البيئة، حيث قام بتطوير برامج العمل ورسم خطط وسياسات في مجال البيئة عموماً. للمزيد من التفاصيل حول هذا البرنامج راجع كل من:

- Programme des nations unies pour l'environnement, Rapport conseil d'administration, septième session, Extraordinaire, N 25 (A/57/27), New Yourk, 13 et 15 février, 2002, pp. 01-70.

- نصر الدين هونني، مرجع سابق، ص ص 382-383.

- عامر طراف، المسؤولية الدولية والمدنية في قضايا البيئة والتنمية المستدامة، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2012، ص 163.

Programme des mers régionales، ويتعلق الأمر بالأساس بمجموعة من الصكوك الدولية المكونة من اتفاقيات عامة لحماية البيئة البحرية، مرفقة ببروتوكولات إضافية مخصصة لبعض مصادر تلوث البحار وعلى رأسها مشكل تلوث البيئة البحرية الناتج عن الملاحة البحرية، وإن كانت بعض هذه الأدوات الاتفاقية تركز على مصادر تلوث دون الأخرى، غير أنّ موضوع مكافحة التلوث النفطي كأهم تلوث صادر عن السفن قد تطرقت إليه جل الاتفاقيات مما يدل على أهميته.

اتجهت الدول إلى سن قوانين وتشريعات من أجل منع التلوث بمختلف مصادره، لتحقيق الأهداف المرسومة سابقا على المستوى الدولي، ومن بين هذه الدول نجد الجزائر التي قامت بسن قوانين في هذا الشأن، كما أنها تطرقت في أغلب هذه القوانين إلى موضوع التلوث البحري من السفن إذ نجد أنّ القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم⁽¹⁾، تطرق لتعريف كل من الوقود والتلوث البحري وتعرض إلى مسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة من جراء التلوث بالوقود، والقانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنميته⁽²⁾، الذي تضمن تدابير وقائية وتنظيمية من أجل المحافظة على الوسط البحري من التلوث، وذلك من خلال المراقبة المنتظمة، والمستمرة لجميع النفايات الحضرية والصناعية والزراعية عن طريق هيئة عمومية وهي المحافظة الوطنية للساحل⁽³⁾.

إضافة إلى هاذين القانونين نجد القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، هذا الأخير الذي أورد الفرع الثاني منه لحماية البحر، وتضمن على أسس

¹ - الأمر رقم 76-86، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري ج.ر.ج. عدد 29، مؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم:

- بالقانون رقم 98-65، المؤرخ في 25 جويلية 1998، ج.ر.ج. عدد 47، مؤرخة في 27 جويلية 1998.

² - القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فيفيري 2002، يتعلق بحماية الساحل وتنميته، ج.ر.ج. عدد 10، الصادرة في 2002.

³ - فاطمة سماعيل، " الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمرحوقات ومكافحته"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 02، العدد 01، كلية الحقوق، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 2015، ص 136.

لكن على الرغم من مختلف التدابير الاحتياطية والوقائية المتخذة من قبل الدول للحدّ من ظاهرة التلوث البحري الناجم عن نشاط السفن، والأضرار التي يترتبها، إلا أنها تبقى غير كافية، مادام أن الضرر يتحقق في غالب الأحيان، الأمر الذي دفع بالمجتمع الدولي للبحث عن آليات قانونية مناسبة لإصلاح الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

ولعل اللجوء إلى قواعد المسؤولية المدنية لتعويض مثل هذه الأضرار هي الوسيلة المثلى للحدّ من ظاهرة التلوث البحري، وذلك نظراً للدور الفعال والحاسم الذي تلعبه المسؤولية المدنية في توفير الحماية البيئية، وما لها من إمكانية في ردع السلوك المحدث للضرر لما تقدمه من ضمانات لحماية المضرور، وتتحقق هذه المسؤولية بمجرد قيام ركنيها وهما الضرر وعلاقة سببية بين الضرر ونشاط المسؤول دونما الحاجة إلى وجود الخطأ، وتبقى الغاية من مبدأ المسؤولية المدنية، هي الأثر الذي يترتب وهو تعويض الضرر البيئي الناجم عن نشاط السفن، غير أن حجم الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، والتي عادة ما يعجز المسؤول عن تغطيتها لجسامتها ولتعدد مصادرها، بل في الكثير من الأحيان يكون المسؤول عنها مجهولاً ويتعذر من الأساس تأكيد وجود الضرر وتحديد مصدره، إضافة إلى آثاره غير المباشرة والعرضية التي تظهر بعد فترة من وقوع الفعل، أي أنها تطول عبر الزمن، فيصعب تحديد سببها وهو ما يعرقل إمكانية التعويض عنها.

بناء على ذلك، تم البحث عن نظام تكميلي لمبدأ المسؤولية المدنية يقف جنباً إلى جنب معه، والذي قد ينوب في إصلاح وتعويض الضرر البيئي، وقد تم ذلك من خلال تطوير وسائل الضمان المالي، التي نجد منها كلّ من نظام التامين ضد الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، الذي يعدّ من أهم الأنظمة المطبقة في مجال تعويض الأضرار البيئية، لكن نظراً لعجز هذا النظام في تعويض عادل للمتضررين من جراء مثل هذه الأضرار، فقد اتجه التفكير إلى تكملة هذا القصور وذلك بإنشاء وسائل أخرى حديثة أكثر فعالية في مجال تعويض الأضرار

البيئية الناجمة عن نشاط السفن من بينها نجد النماذج المستحدثة في مجال التأمين وآلية التحمل الجماعي للتعويض.

إنّ اختيار موضوع التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، راجع إلى الأهمية التي يكتسبها هذا الموضوع خاصة في الآونة الأخيرة، إذ تعدّ مشكلة الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، من المشكلات الحديثة التي تواجه العالم اليوم، وقد ساعد في تفاقم هذه المشكلة التقدم العلمي والتكنولوجي، وتوسع نشاط الملاحة البحرية، الذي ساهم في تدهور البحار والمحيطات نتيجة احتمال وقوع حوادث بحرية، أو نتيجة لتنظيف صهاريج السفن لاسيما البترولية، أو لرمي الزيوت أو مواد ضارة أخرى مباشرة إلى البحر، كما أنّ انعكاساتها تتجاوز الكثير من البلدان وبعض القارات أحيانا، وهي بذلك قضية كونية.

ما يزيد من أهمية الدراسة، اعتبار الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن مصدر تهديد كبير لتوازن المنظومة البيئية لما للوسط البحري من أهمية في تحقيق التوازن المناخي، خاصة من خلال قدرته على امتصاص ثاني أكسيد الكربون والتقليل من نسبته في الغلاف الجوي، وهذا ما يجعله على رأس قائمة الأخطار التي تهدد البيئة البحرية وبالتالي الأكثر إثارة للاهتمام، الأمر الذي دفع المجتمع الدولي للبحث عن سبل لتعويض المتضررين من جراء هذه الأضرار، حتى يتمكنوا من جبر الضرر، وكفالة حق الإنسان في العيش في بيئة صحية ونقية، وتقديره واجب العمل على المحافظة عليها وتحسينها للأجيال الحاضرة والمستقبلية.

أما عن دوافع وأسباب اختياري لهذا الموضوع فترجع إلى عدّة اعتبارات أساسية أهمها، أن التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، أصبح من الاهتمامات الدولية الحالية والراهنة، وحديثة نوعا ما، لهذا فإنّ هذا الموضوع بحاجة للمعالجة والتحليل نظرا لحدائته خاصة وأنه لم يحظى بنفس الأهمية المرجوة مقارنة مع الاعتداءات التي عرفها المحيط البحري في الآونة الأخيرة، وحجم الأضرار التي لحقت بالبيئة البحرية ومختلف الكائنات الحية المتواجدة في البحر، مع صعوبة تحديد الأضرار زمانا ومكانا.

كما أنه من أسباب اختياري لهذا الموضوع هو اهتمامي بمختلف المواضيع المتعلقة بالبيئة البحرية، التلوث البحري، الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن وكيفية تعويض المضرورين في حالة حدوث تلوث بحري، كون أن مثل هذه المواضيع حديثة العصر، بالتالي تستلزم الدراسة والتعمق فيها.

على ضوء ما سبق، تتمحور إشكالية الأطروحة في التساؤل حول مدى إمكانية تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن في ضوء مشكلات المسؤولية المدنية والوسائل القانونية المكتملة لها؟

مما لا شك فيه أن معالجة الإشكالية المطروحة، يجب أن يكون من خلال إدماج بعض المناهج العلمية بغرض التوصل لدراسة شاملة، إذ تم الاستعانة بالمنهج الوصفي الذي يبرز من خلال توضيح المفاهيم ذات الصلة بموضوع البحث، مع تبيان الأسس والمبادئ العامة المتعلقة بالمسائل المطروحة.

كما تم الاعتماد أيضا على المنهج التحليلي باعتباره الأكثر استعمالا في الدراسات القانونية، من خلال دراسة وتحليل المشكلات المتعلقة بموضوع التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، كما أن هذا المنهج يسمح لنا بالتعمق أكثر في مثل هذه المواضيع، وهذا مع استخدام المنهج المقارن كلما سمحت لنا ظروف الدراسة.

تقتضي الإجابة على الإشكالية المطروحة، ضرورة التطرق إلى إعمال قواعد المسؤولية المدنية في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، مادام أن المسؤولية المدنية تلعب دورا هاما في إيجاد الحلول الممكنة لضمان حماية فعالة للبيئة البحرية والمضرور على حد سواء، وذلك من خلال البحث عن كيفية قيام هذه المسؤولية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، مع النظام القانوني الخاص بها، إضافة إلى التعرض لأسس قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن سواء تعلق الأمر بالأسس

التقليدية للمسؤولية المدنية أو الأسس الحديثة التي تتناسب مع خصوصية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (الباب الأول).

يتطلب الأمر أيضا للإحاطة بمختلف جوانب موضوع الدراسة، التعرض لوسائل تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ولعل أهم هذه الوسائل نجد كل من نظام التأمين ضد المخاطر الذي أصبح اليوم يمثل أحد الضمانات القوية لتعويض المتضرر عما يصيبه من ضرر نجم عن نشاط المسؤول، والآليات الأخرى المستحدثة كنماذج التأمين الحديثة والآلية الجماعية للتعويض التي تحقق منفعة مزدوجة لكل من المضرور والمسؤول عن حوادث التلوث البحري، فهو يتدخل لتحمل التعويض عن مختلف الأضرار البيئية لاسيما تلك الناجمة عن نشاط السفن والتي لا يكون المضرور معوزا عنها بطريقة أخرى (الباب الثاني).

الباب الأول

إعمال قواعد المسؤولية المدنية في مجال تعويض
الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تعتبر قضية حماية البيئة، من بين القضايا القانونية العويصة والمعقدة التي لقت اهتماما كبيرا في الوقت الراهن، خاصة مسألة حماية البيئة البحرية⁽¹⁾، من التلوث الناجم عن نشاط السفن التي أصبحت اليوم تكتسي أهمية بالغة بالنسبة للمجتمع الدولي في العصر الحديث، نظرا لزيادة أعداد السفن وحركتها في البحر وما تخلفه من أضرار وعواقب وخيمة للبيئة البحرية والكائنات الحية المتواجدة في البحر وصحة الإنسان، ذلك من خلال الإلقاء بالمواد الملوثة في البحر سواء بطريقة عمدية أو غير عمدية.

ونتيجة لفداحة الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن بحكم أنّ أثارها الضارة لا تنحصر في منطقة دون أخرى بل تمتد لتمس جميع المناطق البحرية سواء تلك الخاضعة لسيادة وولاية الدولة الساحلية أو تلك غير الخاضعة لسيادتها والتي يحكمها مبدأ الحرية⁽²⁾،

¹ - قدّمت العديد من التعريفات لمصطلح البيئة البحرية، فهناك من عرفها على أنها: "جزء من النظام البيئي، وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها وتعتمد هذه الكائنات كلا منها على الأخر وتتفاعل مع بعضها البعض في علاقة متزنة، ويختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية". أما مبادئ مونترال التوجيهية لحماية البيئة من التلوث من مصادر من البر، عرفتها على أنها: «تلك المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة». كما عرفتها اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 على أنها: "نظاما بيئيا ومجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي يتصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها". للمزيد من التفاصيل حول تعريف البيئة البحرية راجع:

- صلاح هاشم محمد، المسؤولية المدنية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص ص 13-16.

- وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون تخصص: قانون العمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2007-2008، ص ص 17، 18.

- زينب بليل، " البيئة البحرية في المتوسط واقع وتحديات"، *مجلة الحقوق والعلوم السياسية*، المجلد 15، العدد 01، جامعة عباس لغرور، خنشلة، 2022، ص ص 2138، 2139.

- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2008، ص ص 75-79.

² - قسمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المناطق البحرية إلى 8 مناطق منها : مناطق خاضعة لسيادة الدولة الساحلية وتمارس عليها الدولة الساحلية سيادة مطلقة وهي كل من المياه الداخلية ، البحر الإقليمي، ومناطق خاضعة لولاية الدولة الساحلية والتي تتواجد خارج البحر الإقليمي ولا تمارس عليها الدولة الساحلية سوى حقوق سيادية وهي كل من المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، المياه الأرخيلية، إضافة إلى هذه المناطق

لذلك كان لابد من إيجاد نظام قانوني لتعويض المتضررين من جراء هذه الأضرار، إذ أنه عند وقوع تلوث بحري فعلاوة على المكافحة السريعة والفعالة لأثار التلوث يصبح الهدف الرئيسي للمضور سواء شخصا عاما أو شخصا خاصا طبيعيا أو اعتباريا هو الحصول على تعويض يغطي التكاليف والخسائر التي تكبدها، لكن هذا التعويض لا يمكن استيفائه إلا بعد قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، هذه المسؤولية التي لا تتحقق إلا بتوافر ركنيها وهما الضرر والعلاقة السببية دونما الحاجة إلى وجود خطأ مادام أنّ المسؤولية المدنية في ميدان التلوث البحري تتميز بخصوصية فيما يتعلق بتحديد عناصرها (الفصل الأول)، وما يمكن ملاحظته أنّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تثير العديد من الإشكاليات والتحديات خاصة فيما يتعلق بتعويض المتضررين، ومن أبرز هذه الإشكاليات ما يرتبط بالأسس التقليدية للمسؤولية المدنية، حيث تواجه هذه الأسس صعوبات تقنية وقانونية في تحديد مصادر التلوث والمسؤوليات بدقة، هذا التعقيد يجعل من الصعب تحديد المسؤولية بوضوح عن الأضرار البيئية الناتجة عن نشاط السفن لذلك ظهرت الحاجة إلى تطوير أسس حديثة للمسؤولية تسهم في تحقيق توازن أفضل بين حماية البيئة واستمرارية النشاط البحري، وتشجيع التنمية الاقتصادية (الفصل الثاني).

=نجد المناطق غير خاضعة لسيادة الدولة الساحلية والتي يحكمها مبدأ الحرية وهي كل من منطقة أعالي البحار، والمنطقة الدولية). للمزيد من التفاصيل حول هذه المناطق راجع كل من:

- محمد المجنوب، الوسيط في القانون الدولي العام، بدون طبعة، دار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1999، ص 379.

- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 88.

- BOUSHABA Abdela Madjid, L'Algérie et le droit des pêches maritimes, thèse de doctorat d'Etat en droit international public, faculté de droit, Université Mentouri, Constantine, 2008, p.02.

- EISEMANN Pierre Michel, La convention des nations unies sur le droit de la mer, Décembre 1982, La documentation française, Paris, 1983, p.71.

- أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية القاهرة 1989، ص 259.

الفصل الأول

قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تعتبر المسؤولية المدنية إحدى الوسائل القانونية الأساسية لضمان حماية البيئة البحرية من الأضرار الناجمة عن نشاط السفن، وتهدف هذه المسؤولية إلى تحقيق التوازن بين حماية البيئة وضمان حقوق الأطراف المتضررة، مع تحميل الفاعل أو المسؤول عبء إصلاح الأضرار الناشئة عن نشاطه، في هذا السياق تتجلى أهمية المسؤولية المدنية في كونها أداة للردع والتعويض في أن واحد، فهي تلزم مالكي السفن أو مشغليها بتحمل العواقب القانونية في حال تسبب نشاطهم في الإضرار بالبيئة البحرية، سواء كان نتيجة تصرف خاطئ أو نتيجة خطورة النشاط ذاته .

يتوجب لقيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن توفر مجموعة من العناصر الأساسية التي يجب إثباتها لتحقيق التوازن بين حقوق المتضررين وضمان العدالة، وتعمل هذه العناصر كركائز أساسية لتحديد أهلية المطالبات بالتعويضات والجهة المسؤولة عن الأضرار (المبحث الأول)، وتستند هذه المسؤولية على أسس قانونية متينة تحدد الإطار الذي تتحمل بموجبه الجهات المعنية نتائج أفعالها أو تقصيرها ونجد من بينها الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية التي تم تطويرها لضمان تعويض الأضرار الناجمة عن نشاط السفن لكن رغم فعاليتها في تنظيم العلاقات المدنية التقليدية، إلا أنها أثبتت محدوديتها في التعامل مع الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن والتي تتميز بخصوصيتها وتعقيدها ، لذلك ظهرت الحاجة إلى أسس حديثة للمسؤولية المدنية تكون أكثر فعالية في مواجهة التحديات المرتبطة بتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (المبحث الثاني).

المبحث الأول

عناصر المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يقصد بالمسؤولية المدنية بوجه عام المسؤولية عن تعويض الضرر الناجم عن الإخلال بالالتزام مقرر في ذمة المسؤول، وقد يكون مصدر هذا الالتزام عقد يربطه بالمضور، فتكون المسؤولية عقدية يحكمها ويحدد مداها العقد والقواعد الخاصة بالمسؤولية العقدية، وقد يكون مصدر هذا الالتزام القانوني في صورة تكاليف عامة يفرضها على الكافة، فعندئذ تكون المسؤولية تقصيرية، لأن القانون هو الذي يستقل بحكمها وتحديد مداها⁽¹⁾.

يتطلب لتحقيق المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن توافر عدد من العناصر الأساسية التي تحدد نطاق المسؤولية وتؤكد وقوع الأضرار البيئية والجهة المسؤولة عنها، ومن بين هذه العناصر نجد السفينة المسببة للضرر البيئي و المواد الملوثة الناجمة عن نشاط السفن ووقوع الضرر البيئي مع وجود علاقة سببية بين الضرر وحادث التلوث (المطلب الأول)، كما يستدعي الأمر أيضا تحديد النظام القانوني الخاص بالمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، هذا النظام الذي يتوقف على تحديد المسؤول القانوني عن مثل هذه الأضرار هل هو مالك السفينة أو شخصا آخر غيره (المطلب الثاني).

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- عيسى مصطفى حمادين، المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية (دراسة مقارنة بين القانون الأردني والمصري)، الطبعة الأولى، دروب للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص 23.
- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص ص 273-276.

المطلب الأول

السفينة المسببة للضرر البيئي

تتألف المسؤولية المدنية طبقاً للقواعد العامة من ثلاث أركان، وهي الخطأ، الضرر وعلاقة سببية بينهما، لكن في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، يتم استبعاد الخطأ كلياً، إذ لا يظهر إلا عند تقدير التعويض الذي يقع على عاتق الشخص المسؤول عن تعويض مثل هذه الأضرار.

عليه، فإنّ المسؤولية المدنية الأصل في تكوين أركانها هي حادث التلوث الذي يكون بفعل السفن والضرر الذي ينشأ عن الحادث، مع وجود علاقة سببية بينهما، لكن من خلال دراستي سأركز على السفينة المسببة للضرر البيئي مادام سأتحدث عن تعويض عن الأضرار البيئية التي تسببها هذه السفن للبيئة البحرية، مع تحديد المواد الملوثة الناجمة عن نشاط السفن (الفرع الأول) وبطبيعة الحال عندما تطرح السفن هذه المواد الملوثة للبيئة البحرية تسبب أضرار بيئية خطيرة للبيئة البحرية وللإنسان ومختلف الكائنات الحية المتواجدة في البحر، بالتالي عنصر الضرر يمثل ركن أساسي لقيام المسؤولية المدنية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (الفرع الثاني).

الفرع الأول

مفهوم السفينة

تحلّ التجارة البحرية في الوقت الراهن مركزاً مهماً في جميع دول العالم خاصة تلك التي لها موانئ بحرية، والوسيلة المستخدمة لهذا النوع من التجارة هي السفن، فبعدما كانت هذه الأخيرة في وقت مضى بسيطة البناء، بطيئة الحركة تعتمد في إبحارها على الأشعة والتجذيف أصبحت بفعل التطورات الحديثة تتمتع بمواصفات عالية من حيث متانتها وسعتها وقوتها، ليس هذا فقط بل

أصبحت كل سفينة تتمتع بحالة مدنية⁽¹⁾ خاصة تميزها عن باقي السفن الأخرى.

كان من الموضوعات الهامة التي تم الاهتمام بها سواء في مختلف القوانين الوطنية أو من الناحية الفقهية والقضائية، وكذا على المستوى الدولي هو محاولة تقديم تعريف محدد للسفينة وإبراز العناصر اللازم توافرها لتخضع لمثل هذه القوانين (أولاً)، وبما أن السفينة تعتبر الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها الملاحة البحرية⁽²⁾، فإنه يمكن أن تكون مصدر لتلوث البيئة البحرية، بالتالي لا بد من البحث عن أنواع هذه السفن مع تصنيفها حسب مجالات استعمالها وطرق دفعها وحجمها (ثانياً).

¹ - يقصد بالحالة المدنية للسفينة مجموع العناصر التي تجعلها مميزة عن غيرها من السفن، شأنها شأن الأشخاص الطبيعية الآخرين، وتتمثل هذه العناصر في:

= اسم السفينة

- الحمولات

- درجة السفينة

- جنسية السفينة

- موطن السفينة. للمزيد من التفاصيل حول الحالة المدنية للسفينة راجع:

- RODIERE René, Droit maritime, Huitième édition, Dalloz, Paris, 1979

- ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، دون طبعة، السنهاني للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1993، ص 10-05.

- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 34-22.

² - تنقسم الملاحة البحرية إلى ثلاثة أقسام:

• **ملاحة رئيسية:** هي التي تستعمل بموجبها البيئة البحرية، وهي تنقسم إلى:

أ. نقل الأشخاص

ب. نقل البضائع

ت. ملاحة الصيد

ث. ملاحة النزهة

ج. الملاحة العلمية والبحث العلمي.

• **الملاحة المساعدة:** فهي الضرورية لممارسة سابقاتها كسفن الإرشاد البحري، القطر والإنقاذ.

• **الملاحة العامة:** وهي التي تقوم بها السفن الحربية وتلك المخصصة للخدمة العامة غير التجارية مثل سفن المستشفيات، التموين، التعليم، التدريب، وهذه الملاحة تخرج من نطاق القانون البحري.

أما الملاحة البحرية من حيث مكان ممارستها نجد منها:

• **ملاحة أعالي البحار:** وهي التي تتم بين الموانئ الوطنية والأجنبية.

• **الملاحة الساحلية:** وهي التي تتم بين الموانئ الوطنية بعضها البعض.

• **الملاحة النهرية والداخلية:** وهي التي تتم في الأنهر ولا ينطبق عليها القانون البحري. أنظر في ذلك:

- محمد مجبر، "الحجز على السفن"، مجلة المحكمة العليا، العدد 01، 2010، ص 16، 17.

أولاً: تعريف السفينة

تعتبر السفينة المحور الرئيسي الذي يدور حوله نشاط قطاع النقل البحري، ولقد اتفقت جميع الأنظمة القانونية الحالية على اعتبار السفينة من المنقولات⁽¹⁾ التي تقوم بنشاطها في البحر⁽²⁾ لهذا حظيت بأهمية خاصة سواء على المستوى الوطني أو الدولي للدول لما تحققه من منافع، بالتالي رأت غالبية الدول ضرورة تنظيم الأحكام المتعلقة بها. بناءً على ذلك، قدمت العديد من التعريفات للسفينة سواء من الناحية الفقهية أو القضائية أو في مختلف تشريعات الدول والتي من بينها نجد التشريع الجزائري، هذا إلى جانب التعريف الذي قدمه القانون الدولي للسفينة.

1- التعريف الفقهي والقضائي للسفينة

لاحظت غالبية الكتابات التي عينت بتعريف السفينة لاسيما التشريعات الداخلية، أنّ هناك شغورا في هذه التشريعات بخصوص وضع تعريف للسفن، تاركة إياه للفقه والقضاء⁽³⁾ وذلك نتيجة لصعوبة تعريف الملاحة البحرية قانونا وهي معيار تعريف السفينة⁽⁴⁾ ومن بين التعريفات المقدمة للسفينة سواء من الناحية الفقهية أو القضائية ما يلي:

أ- التعريف الفقهي للسفينة

وضع الفقه جملة من التعريفات للسفينة، لكن معظمها لم تستقر على تعريف واحد بشأنها، حيث اتجه غالبية الفقهاء إلى الاعتناء ببيان عناصر السفينة أكثر من عنايتهم بتعريفها أو إضفاء صفة السفينة على بعض الأشياء والأموال أو التفرقة بين السفن فيما بين

¹ - تعتبر السفينة من المنقولات كونها قابلة للانتقال من مكان إلى آخر دون أن يحدث لها تلف كما أنّها يمكن أن تكون محلا للتصرفات المالية. أنظر في ذلك:

- عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 26.

² - LUCCHINI Laurent, «Le navire et les navires », Le navire en droit international, Colloque de Toulon, Société française pour le droit international, Editions A , Pedone, 13 rue soufelot, Paris, p.11.

³ - لخضر زارة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010، ص 101.

⁴ - عبد الرحمن ملزي، محاضرات في القانون البحري، بدون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، 2010، ص 19.

أنواعها أو بين السفن الوطنية والأجنبية، ويعتبر الفقيهان "دونجون Donjon" و"ريبيرت Repert" مثال للفقهاء الذي انحرف عن التعريف القانوني للسفينة⁽¹⁾.

يلاحظ أنّ الفقه فرق بين السفينة «le navire» وبين المركب «le bateau»، حيث خصص الأولى للملاحة البحرية⁽²⁾، إذ ذهب بعض الفقهاء بالقول إلى كون عدم وجود تعريف للسفينة ما لم توجد هناك ملاحية بحرية⁽³⁾، أما الثانية فخصصها للملاحة النهرية، وعليه فإنّ تعريف السفينة بكونها مركب محل نظر، فالسفن عادة تختلف عن المراكب من حيث كبر حجمها وقوتها ومواصفاتها وقدرتها على قطع مسافات طويلة ومواجهة مخاطر البحر والمراكب عادة تتوفر بها المواصفات بدرجة أقل من السفن.

ومن التعريفات التي قدمها الفقه للسفينة ما يلي:

عرف جانب من الفقه السفينة على أنّها "كل منشأة تستخدم في السير في البحر"⁽⁴⁾.

كما عرفها البعض الآخر على أنّها " كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية"،

"والسفينة هي المنشأة التي تقوم بالملاحة على وجه الاعتياد"⁽⁵⁾.

أما الجانب الآخر من الفقه فهو الذي يعرف السفينة على أنّها عبارة عن " عائمات قادرة على

تغيير مكانها على الماء بواسطة بعض وسائل التسيير أو بواسطة القطر ومخصصة للملاحة"⁽⁶⁾.

¹ - لخضر زارة، مرجع سابق، ص 101.

² - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 24.

³ - LUCCHINI Laurent, VOELKEL Michel, Droit de la mer, Time2, Délimitation et navigation et pêche, Volume 02, édition Pedone, Paris, 1996, p.17.

⁴ - **نقلا عن:** إسكندري أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995، ص 72.

⁵ - **نقلا عن:** وناسة بوخسيس، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى، تامنغست، الجزائر، 2012، ص 70.

⁶ - عبد الحفيظ بتغة، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق والعلوم السياسية، تخصص: قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2015، ص 33.

ب- التعريف القضائي للسفينة

تبنى القضاء هو أيضا إلى جانب الفقه العديد من التعريفات حول السفينة، حيث عرفها القضاء الفرنسي على أنها: "عمارة تتعرض للأخطار البحرية بل تواجهها"⁽¹⁾. أما القضاء الإيطالي فقد عرفها على أنها "عائمة قادرة على الحركة البحرية بواسطة وسائل تسييرها الذاتية"، إلا أنّ القضاء البريطاني عرفها على أنها "تشمل جميع العائمة القادرة على الطفو في الماء وتستعمل وقادرة على الاستعمال كوسيلة للنقل المائي"⁽²⁾. عرضت العديد من القضايا⁽³⁾ على القضاء الداخلي، من أجل النظر في تعريف السفينة، وخلال بحثه في النزاع كان يشير إلى الشروط الثلاثة في ذلك التعريف لما لهذه الشروط من علاقة مباشرة بمختلف التعاملات الواقعة على السفينة أو سببها، وتحديد مسؤوليتها أو مسؤولية مالكيها⁽⁴⁾.

يمكن القول مما سبق، أنّه على الرغم من اختلاف التعريفات المقدمة فيما يخص السفينة سواء من الناحية الفقهية أو القضائية، إلا أنّه هناك اتفاق على كون السفينة منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية أو تخصص للقيام بمثل هذه الملاحة.

¹ - نقلا عن: كميلا أعراب، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري"، *المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل*، العدد 08، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص190.

² - ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص04.

³ - من بين هذه القضايا:

- حكم إستئناف محكمة "رين Rene" بتاريخ 06 ديسمبر 1979، حيث نفت المحكمة على مركب نزهة صفة السفينة مشيرة إلى عدم قدرته على تحمل مخاطر البحر فضلا عن أنّ طريقة بنائه تجعله قاصرا على ملاحة ساحلية، وعلى غرار ذلك، قضت محكمة النقض في "Rene"، أيضا في حكمها المؤرخ في 04 ماي 1982 بأنّه يمكن اعتبار سفينة شراعية في ضوء قواعد "التصادم البحري"، كما قضت المحكمة الفيدرالية لولاية فيلادلفيا بالولايات المتحدة الأمريكية بخصوص المركب "كون إليزابيث QUEEN Elizabeth" عام 1974، بأنّه بالرغم من تحوله مؤقتا إلى نشاط سياحي، فإنّه لم يفقد قدرته على الملاحة وهو بهذا حافظ على صفته كسفينة. أنظر في ذلك:

- لخضر زارة، مرجع سابق، ص 103.

⁴ - نقلا عن: ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 87.

لكن ما يعاب على جل هذه التعريفات هو عدم وضعها لتعريف جامع ومانع يمكن أن يشمل جميع الآليات التي دخلت في البحر وأصبحت خاضعة للقانون البحري بما في ذلك السفن والمراكب وغيرها من الوسائل البحرية.

2- التعريف القانوني للسفينة

حاولت العديد من الدول وضع تعريف خاص للسفينة في قوانينها الوطنية، لهذا سيتم التطرق إلى بعض هذه التعريفات في القوانين المقارنة، ومن ثم تعريف السفينة من قبل المشرع الجزائري.

أ- تعريف السفينة في القوانين المقارنة

قدمت العديد من التعريفات للسفينة في القوانين المقارنة، حيث حاولت كل دولة إعطاء تعريف خاص لها، إذ نجد القانون الفرنسي عرفها على أنها: "كل مركبة تستطيع أن تواجه مخاطر البحر"⁽¹⁾.

أما القانون الإيطالي فقد عرفها على أنها "أي إنشاءات مخصصة للنقل المائي، وأيضا لغرض القطر والصيد والنزهة أو أي غرض آخر"⁽²⁾.

كما عرفها المشرع المصري على أنها: " كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف لتحقيق الربح"⁽³⁾.

إضافة إلى ذلك نجد قانون التجارة الكويتي الذي عرفها على أنها: " كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح"⁽⁴⁾.

ب- تعريف السفينة في التقنين البحري الجزائري

تعتبر السفينة كما سبق ذكره، الأداة الرئيسية التي تتم بموجبها عملية الملاحة البحرية أو بناء على ذلك خصص القانون البحري الجزائري الفصل الثاني منه للسفينة، وقد عرفها على

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 26.

² - نقلا عن: كميلة أعراب، مرجع سابق، ص 191.

³ - نقلا عن: ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 03.

⁴ - نقلا عن: عبد الحفيظ بتغة، مرجع سابق، ص 33.

أنها: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة مخصصة للملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة"⁽¹⁾.

يتضح من خلال هذا التعريف، أنه لاكتساب وصف السفينة لابد من توافر شرطين:

ب.1 قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد

لا تكفي صفة الآلة العائمة وحدها لاعتبار سفينة فلا بد أن تعد هذه الآلة العائمة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، فإذا كانت المنشأة تقوم بالملاحة البحرية عادة فإنها تعد سفينة، وتظل لديها هذه الصفة ولو قامت بملاحة داخلية مرة واحدة أو عدة مرات لا اتصال بينهما، وعلى النقيض من ذلك إذا قام مركب ملاحة داخلية بملاحة بحرية استثناء فإن هذا لا يرفع عنه وصف المركب ولا يضيف عليه وصف السفينة⁽²⁾.

ب.2. صلاحية المنشأة العائمة للملاحة

تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة في الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، وهذه الصلاحية للملاحة البحرية تعتبر بداية حياة السفينة شريطة أن تكون مجهزة وبحالة جيدة تستطيع معها مواجهة أخطار الملاحة البحرية، وتثبت هذه الصلاحية بالشهادة التي تسلمها السلطات المختصة لمالك السفينة وبالمقابل تنتهي حياة السفينة، إذا فقدت صلاحيتها للملاحة مثل: الغرق أو صارت حطاما أو إذا تعرضت للتلف، وتتوفر السفينة على ملحقات تعتبر من العناصر اللازمة لاستغلالها واستثمارها، إذ تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها، وأنه لا يجب النظر إلى السفينة فقط من حيث الهيكل، بل

¹ - المادة 13 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

² - أنظر في ذلك كل من:

- مصطفى كمال طه، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1993، ص 30.

- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 24.

لجميع الآلات والصواري، والدفة، والقوارب وشباك الصيد، وتظهر أهمية هذه الملحقات أثناء التصرفات التي ترد على السفينة مثل البيع والرهن والتأمين⁽¹⁾.

بناءً على ذلك، إذا أخذنا بتعريف السفينة على أنها عمارة بحرية فإن السفن الصغيرة الحجم لا تدخل ضمن هذا التعريف، أما تعريفها على أنها آلية عائمة فإنها تدخل ويمكن استبعاد الغواصات لأنها لا تطفو.

3- تعريف السفينة على ضوء القانون الدولي

حاول فقهاء القانون الدولي هم أيضا وضع تعريف جامع ومانع للسفينة، إلا أنه لم يصل لحد اليوم إلى الاتفاق حول إعطاء تعريف محدد لها وتمييزها عن غيرها من المركبات، علما أنّ معيار قابلية السفينة بأن تطفو على الماء وأن تبحر لم يعد يفي بالغرض وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت⁽²⁾.

ولم يرد أي تعريف للسفينة في العديد من الاتفاقيات الدولية، من بينها اتفاقية جنيف لعام 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽³⁾ التي يطلق عليها تسمية دستور القوانين والمحيطات، هاتين الاتفاقيتين اللتان اعتراهما الصمت بخصوص تقديم تعريف للسفينة، وكل ما ورد فيها كبادرة أولى هو الإحالة الصريحة إلى التشريعات الداخلية للدول⁽⁴⁾.

لكن هذا لا يمنع من وجود العشرات من الاتفاقيات التي تطرقت لمفهوم السفينة، والتي سنحاول ذكر البعض منها فيما يلي على سبيل المثال وليس الحصر:

¹ - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 20.

² - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 64.

³ - اشتهرت باسم اتفاقية مونتي غويباي، دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 19 نوفمبر 1999، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-23 المؤرخ في 22 سبتمبر 1996، يتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ج. ر. ج. ج. عدد 06 الصادرة بتاريخ 14 سبتمبر 1996. تجدر الإشارة أنّ نص الاتفاقية لم ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

⁴ - لخضر زاررة، مرجع سابق، ص 107.

أ- تعريف لجنة القانون الدولي للسفينة

عرفت لجنة القانون الدولي السفينة في تقريرها السادس المقدم في 1 مارس 1954 بأنها: " كل آلية قادرة على الحركة في المساحات البحرية باستثناء المساحة الجوية بتجهيزاتها وطاقمها بالنظر إلى الخدمات التي تقدمها"⁽¹⁾.

يلاحظ من خلال هذه التعريف، أنه يعتمد على معيار القابلية على الملاحة في البحر، ويهمل معيار التخصيص للملاحة في البحار، إذ أنّ هذا المعيار الأخير يساعد على استبعاد السفن النهرية والسفن المستخدمة في المياه الداخلية من التعريف، ومع ذلك وفيما عدا هذه الملاحظة، فإنّ هذا التعريف يتلاءم مع معطيات القانون الوضعي ويمكن أخذه في الاعتبار، ولهذا لا يمكن اعتبار الأجهزة العائمة غير المؤهلة بطبيعتها للرحلات البحرية من السفن، مثل القوارب، الغوصات والحطام والزوارق والمعامل العائمة والزوارق التي تعمل داخل الميناء، ولا تعتبر من السفن أيضا المنزلاقات على الهواء التي أشرنا إليها لأنها تتحرك فوق طبقة من الهواء، وتبقى دائما على مسافة قريبة جدا من سطح الماء⁽²⁾.

ب. تعريف السفينة في اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات

جاء تعريف السفينة في اتفاقية بروكسيل لعام 1969 مرتبط إلى حد كبير بحادثة توري كانيون الشهيرة، إلا أنّ الحوادث التي وقعت في السنوات الأخيرة أثبتت عدم اتساع مفهوم السفينة في هذه المعاهدة ليشمل أنواع أخرى من السفن تسببت في حوادث تلوث بحرية من جراء مواد خطيرة تابعة لها⁽³⁾.

¹ - نقلا عن: عبد الحفيظ بنغمة، مرجع سابق، ص 34.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 65.

³ - سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطيرة (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، 2019، ص 22.

تضمنت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 تعريفاً مختلفاً للسفينة، حيث عرفت على أنها: " كل سفينة بحرية أو أي منشأة بحرية من أي نوع والتي تحمل الزيت السائب كحمولة (كبضاعة)"⁽¹⁾.

يمكن أن نستنتج إذن من خلال النظرة الفاحصة لهذا التعريف أنه يثير في الواقع تساؤلين هامين:

الأول: خاص بمعرفة ما إذا كان المقصود فقط السفن المخصصة لنقل البترول والتي من المنطقي أن يواجهها تعريف يتعلق بالتلوث بالبترول، ويعني بها ناقلات البترول، أم أنه يتسع ليتبسط على أنواع أخرى من السفن غير ناقلات البترول.

أما الثاني: فهو متعلق بمشكلة الحطام البحري وما إذا كان يندرج تحت التعريف السابق من عدمه؟ وبعبارة أخرى إذا ما كان هذا الحطام يدخل في مفهوم السفينة كما ورد في المادة 1 فقرة 01 من هذه المعاهدة إذا تسبب في أضرار تلوث بسبب المحروقات التي يحتويها⁽²⁾.

ونظراً لتضييق اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بمنع التلوث النفطي من تقديم تعريف واسع وشامل للسفينة، فقد لزاماً البحث عن تعريف موسع لها، لهذا جاءت تعديلات الاتفاقية سنة 1984، 1992 لتدارك العيوب والنقائص الواردة في اتفاقية بروكسيل 1969 السالفة الذكر، ووسعت من مفهوم السفينة حيث عرفت المادة 02 المعدلة للمادة 1 فقرة 01 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969 على أنها: "أية سفينة بحرية أو عائمة محمولة بحراً من أي نوع تم بناءها أو تكييفها لنقل الزيت السائب كبضاعة، أو بشرط أن السفينة القادرة على نقل الزيت السائب كبضاعة أو من خلال أي رحلة تعقب عملية النقل ما لم يثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة نقل الزيت السائب كبضاعة".

¹ - المادة 1/1 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

² - محمد السيد الفقهي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 22.

يلاحظ أنّ الهدف من التوسع في تعريف السفينة هو إخضاع السفن مهما كان شكلها وحجم حمولتها للإجراءات المانعة والواقية من التلوث البحري النفطي⁽¹⁾.

يتبين مما سبق، أنّ اتفاقية بروكسيل لعام 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي اعتمدت في تعريفها للسفينة على معيار حمولة السفينة، حيث يعتبر أنّ المنشأة قادرة على نقل الزيت السائب وبالتالي تم استبعاد السفن الحربية والمنشآت البحرية الثابتة، مصاطب الحفر والتقيب، التلوث الناتج عن تسرب وقود السفن، المنشآت البحرية التي تحمل مياه الصابورة أو المياه الزيتية في براميل بدلا من الزيت الثابت.

ج. تعريف السفينة في اتفاقية بروكسيل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالبترول

أثارت حوادث التصادم البحري والكوارث التي تعرضت لها بعض ناقلات البترول، والتي وقعت في أعالي البحار، مشاكل المساس الخطير بالبيئة البحرية، وأدت إلى التأثير في أحوال كثيرة على البيئة البحرية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أي بحارها الإقليمية⁽²⁾، لهذا أبرمت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالبترول، حيث سمحت هذه الاتفاقية للدول باتخاذ الإجراءات اللازمة في أعالي البحار في حال وقوع كارثة تؤدي إلى تلويث الشواطئ بالنفط⁽³⁾.

قدمت هذه الاتفاقية هي الأخرى تعريف للسفينة، حيث عرفت على أنّها:

1- كل مركب بحري مهما كان شأنه

¹- إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 37.

²- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 490.

³- يوسف محمد عطاري، "القانون الدولي وتلويث البيئة البحرية بالنفط (عرض مشكلة)"، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد 33، العدد 01، كلية الحقوق، الجامعة الأمريكية، فلسطين، 2006، ص ص 78، 79.

2- كل جهاز عائم باستثناء المنشآت والأجهزة المستخدمة في عمليات استكشاف أعالي البحار والمحيطات وما تحتها وتلك المستخدمة في استثمار مواردها⁽¹⁾.

يلاحظ أنّ هذه الاتفاقية وسعت من مفهوم السفينة إذ شملت جميع المراكب البحرية مهما كان شأنها، مع استثناء السفن الحربية العامة التابعة للدولة، وغير المخصصة للأغراض التجارية، كما استثنت أيضا من تعريف السفينة المنشآت والمنصات المخصصة لاستكشاف واستغلال الموارد الكامنة في قاع البحار والمحيطات أو في باطن أرضها.

ج. تعريف السفينة في اتفاقية لندن (ماربول) لعام 1973-1978 لمنع التلوث من السفن⁽²⁾:

ورد تعريف السفينة أيضا في هذه الاتفاقية حيث عرفت في المادة 2 فقرة 03 على أنّها: " كل سفينة من أي طراز أيا كان تعمل في البيئة البحرية، وتشمل قوارب الهيدروفيل، المركبات ذات الوسادة الهوائية، والعائمات المغمورة، والزوارق العائمة، والأرصفة الثابتة والعائمة".

يلاحظ أنّ اتفاقية ماربول 1978/73 جمعت في تعريف للسفينة كافة الأنواع الحديثة من السفن من قوارب الهيدروفيل، والطائرات المائية وحفارات البترول والغواصات، وإذا كانت

¹ - المادة 2/2 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالبترول.
² - أبرمت اتفاقية لندن (ماربول) بتاريخ 02 نوفمبر 1973 تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية (O.M.I)، وجاءت هذه الاتفاقية كمطلب عالمي لتطوير اتفاقية لندن (OIPOL) المبرمة بتاريخ 12 ماي 1954 وأن تحل محلها لمواجهة كل أنواع التلوث البحري الصادر عن السفن، ليس فقط التلوث بالبترول، وتعد اتفاقية ماربول لعام 1973 بمثابة استجابة المجتمع الدولي لمشكل التلوث البحري الصادر عن السفن، شاركت في إبرام هذه الاتفاقية (71) دولة بالإضافة إلى أن (07) دول وعدة هيئات دولية اكتفت بإرسال مراقبين، ولقد تم اعتماد هذه الاتفاقية كما نقحت فيها بعد بروتوكول تعامده المؤتمر الدولي المعني بسلامة الناقلات ومنع التلوث الذي اعتمده المنظمة البحرية الدولية من 06 إلى 17 فيفري 1978، وعدلت الاتفاقية عدة مرات في سنوات 1984، 1985، 1987، 1991، 1997، 2001، ثم 2007. لمزيد من التفاصيل راجع كل من:

- أحمد اسكندري، مرجع السابق، ص 232.

- BEURIER Jean-Pierre, op.cit., p.p812-34.

المعاهدات التي عالجت التلوث البحري النفطى قد أخرجت من نطاق تطبيقها بعض أنواع السفن كالسفن الحربية مثلا وأعفتها من الالتزام بالإجراءات الوقائية والمانعة إلا أنها بالمقابل فرضت على دول هذه السفن التزاما يقضي بأن تضمن التزام سفنها بمنع تلويث البيئة البحرية بقدر الإمكان⁽¹⁾.

يتضح مما سبق، أنّ المنهج الذي اتبعته غالبية الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية السالفة الذكر، في تعريفها للسفينة يعد منهاجا جيدا لأنّ التعريف الموسع للسفينة يخدم التطورات الحديثة في بناء السفن، فالتقدم التكنولوجي والعلمي ومتطلبات النقل المتزايد كشفت عن سفن لها أشكال مختلفة وتقوم بأعمال لا تقوم بها السفن التقليدية.

لكن على الرغم من ذلك، إلا أنّ جميع هذه الاتفاقيات السالفة الذكر، في تعريفها للسفينة لم يكن الهدف منها وضع تعريف تجريدي محض بقدر ما كان هدفها تحديد المنشآت التي تنطبق عليها أحكامها، لذا لم تكن هذه الاتفاقيات منسجمة فيما بينها بل كانت متناقضة أحيانا مما أثر سلبا على التشريعات الداخلية التي تستلهم الإطار القانوني لتعريف السفينة من هذه الاتفاقيات بحكم سموها على القانون الداخلي⁽²⁾.

ثانيا: أنواع السفن

تسبب السفينة أثناء قيامها بنشاطها الملاحي تلوث بحري قد يكون له أضرار مدمرة على الأحياء والنباتات البحرية والتي قد تصل أثارها إلى الإنسان، وتختلف أنواع السفن المسببة لهذا النوع من التلوث، منها السفن المخصصة لخدمة عامة والتي تخضع للحصانة السيادية، ومنها سفن مخصصة لخدمة خاصة وتمارس نشاطها على وجه الاعتياد ومثل هذه السفن هي التي ينجم عنها تسربات لمواد ملوثة للبيئة البحرية سواء بطريقة عمدية أو غير عمدية ما يؤدي لتلويث البيئة البحرية وإلحاق أضرار بها وبمصالح المتعاملين فيها.

¹ - إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص ص 38، 39.

² - وناسة بوخميس، مرجع سابق، ص 71.

1- السفن المخصصة لخدمة عامة

يقصد بهذه السفن تلك السفن المستخدمة من قبل السلطات العامة في الدولة لأداء خدمات عامة ولغير الأغراض التجارية، وتنقسم هذه السفن إلى سفن حربية وسفن غير حربية⁽¹⁾.

أ- السفن الحربية

ينصرف اصطلاح السفينة الحربية إلى كافة السفن المنتمية إلى القوات البحرية المسلحة لأي من الدول، والمخصصة للقيام بأي من المهام المعهودة بها عادة إلى مثل هذه القوات، ولا يشترط لاعتبار السفينة من قبيل السفن الحربية أن تكون مخصصة بالضرورة للقيام بعمليات القتال البحرية بمفهومها الضيق، إذ تشمل السفن الحربية إلى جانب السفن المقاتلة، السفن المعدة لنقل الجنود أو الوقود أو الذخائر، وكاسحات الألغام والسفن المعدة كمستشفيات حربية⁽²⁾.

قدم معهد القانون الدولي ب " لاهاي " في قراره الصادر في 1889 تعريفا للسفن الحربية حيث اعتبرها كل السفن الموضوعة تحت إمرة ضابط من البحرية العاملة للدولة، ويشغل على متنها طاقم من البحرية العسكرية.

تعرضت لجنة القانون الدولي إلى تعريف السفينة الحربية بأنها تتبع الحربية لدولة ما، وتحمل إشارات مميزة للسفن الحربية من جنسيتها ويجب أن يكون ربانها في خدمة هذه الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الضباط التابع لأسطول الدولة كما يجب أن يخضع الطاقم لقواعد الطاعة العسكرية⁽³⁾.

¹ - محمد سامر أنور عاشور، مرجع سابق، ص 75.

² - سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص: القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2014-2015، ص 20.

³ - عبد الحفيظ بتعة، مرجع سابق، ص ص 38، 39.

عرفتها اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 السفن الحربية في المادة 02 منها على أنها: " السفينة التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما، والتي تحمل الإشارات الخارجية المميزة للسفن الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها، ويكون قائدها في خدمة الدولة واسمه موجود على قائمة ضباط أسطولها الحربي ويخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري".

كما عرفتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنها: " السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية"⁽¹⁾.

يلاحظ مما سبق، أنّ التعريف الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فيما يخص السفن الحربية، لا يختلف كثيرا عن التعريف الذي قدمته اتفاقية جنيف لعام 1958 لهذه السفن، على الرغم من أنّها اشترطت انتمائها للقوات المسلحة بدل الحربية مما يعني أنّه يدخل في مفهومها جميع السفن المستخدمة في الحرب طالما أنّها تساهم في خدمة عسكرية⁽²⁾.

ب- السفن غير الحربية المخصصة لأغراض غير تجارية

يقصد بالسفن غير الحربية تلك السفن التابعة لملك الدولة، والتي تخصصها للقيام بنشاط يتعلق بمرفق عام حكومي ليس الهدف من ورائها تحقيق الربح، ولقد عرفتها اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 في المادة 09 منها، والمادة 96 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنّها تلك السفن التي تمتلكها الدولة قصد استغلالها

¹ - المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² - سعاد حسان، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين) أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص: القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019، ص 58.

واستخدامها للقيام بخدمات عامة حكومية غير تجارية، مثل السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات، سفن الأرصاد وسفن البحث العلمي، سفن الجمارك، أما على مستوى الوطني فإنّ المشرع الجزائري لم يحدد مفهوم الخدمة العامة و سفن الدولة المخصصة لخدمة عامة⁽¹⁾.

بناءً على ما سبق، يمكن القول أنّ السفن المخصصة لخدمة عامة لا يشترط لاتصافها بهذا الوصف أن تكون مملوكة للدولة فقط، بل يشترط كذلك أداؤها لخدمات عامة، ويخرج عن وصف السفن المخصصة لخدمة عامة السفن التي تمتلكها الدولة وتخصصها لأداء أعمال خاصة منها أعمال النقل البحري للأشخاص والبضائع بين الدول، فلا يمكن القول بأنّ مثل هذه السفن هي سفن عامة، والقاعدة العامة هو خضوع السفن العامة أو الخاصة لقانون دولة العلم إلا أنّ المشرع الدولي قد خص السفينة الحربية بحصانة كاملة، ولقد أصبحت تلك القاعدة قاعدة من قواعد القانون الدولي الوضعي عندما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على هذا المبدأ حيث أعطت الحصانة للسفن التي تمتلكها الدولة بشرط أن تستخدمها في مهمات حكومية غير تجارية، فالحصانة لا تمنح للسفن التجارية التي تملكها الدولة⁽²⁾.

تجدر الإشارة أن جل الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث، استنتجت من تطبيق أحكامها صنف محدد من السفن، فقد جرت العادة على اقتصار تطبيق القواعد العامة لقانون البحار على السفن الخاصة أو السفن التجارية في حين تظل كل من السفن الحربية وسفن غير الحربية المخصصة لأغراض غير تجارية مستبعدة من مجال تطبيقها، وهو ما أكدته اتفاقية ماريول لعام 1973 - 1978 حيث استنتجت من نطاق تطبيقها بعض السفن

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- بتول جمال عبد المجيد أبو صبيح، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2021، ص ص 43، 44.

- سعاد حسان، مرجع سابق، ص ص 59، 60.

² - عبد الحفيظ بتغة، مرجع سابق، ص ص 37، 38.

الحربية والسفن البحرية المساعدة والسفن الأخرى المملوكة للدولة طرف أو تعمل لحسابها لأغراض غير تجارية⁽¹⁾، وحاولت المادة 3 فقرة 03 التقليل من خطورة هذه الاستثناءات بإلزام الدول على ضمانات أنه تجرى عمليات تشغيل مثل هذه السفن المستثناة بصورة تتسق إلى حد بعيد مع أحكام الاتفاقية، إلا أنّ ذلك غير قادر على منع مثل هذه السفن من إحداث أي تلويث للبيئة البحرية⁽²⁾.

استبعدت أيضا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، من نطاق تطبيق القواعد العامة بشأن حماية البيئة البحرية أي سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تمتلكها أو تشغلها دولة ما وتكون مستعملة لأداء خدمة حكومية غير تجارية⁽³⁾.

يمثل استثناء هذه السفن من تطبيق القواعد العامة بشأن حماية البيئة البحرية مظهرا لضعف القانون الدولي أمام سيادة الدول، وعجزه على توفير حماية أكثر شمولاً للبيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن⁽⁴⁾، وعليه فإنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تضيف بأن تعتمد كل دولة تدابير مناسبة لا تخل بعمليات وإمكانيات تلك التي تملكها أو تشغلها، أن تتصرف هذه السفن على نحو يتماشى إلى الحد المعقول مع هذه الاتفاقية⁽⁵⁾. تضيف أيضا، أنه في حالة عدم امتثال السفن لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية لتنظيم المرور عبر بحرهما الإقليمي، وتجاهلها لأي طلب يقدم لها بضرورة الامتثال لهذه القوانين وتلك الأنظمة، لا يكون للدولة الساحلية إلا أن تطلب مغادرة ميناء بحرهما الإقليمي فورا، وإذا

¹ - المادة 2/3 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973.

² - عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، بدون طبعة، المكتب الجامعي الحديث، اليمن، 2006، ص 53.

³ - المادة 236 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

⁴ - مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في الحقوق، تخصص: القانون الدولي العام، كلية الحقوق، قسم الحقوق، جامعة العربي تبسي، تبسة، 2020-2021، ص 87.

⁵ - المادة 236 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

لم تمتثل هذه الأخيرة، لأمر الدولة الساحلية، ينتهي بذلك مرورها البريء⁽¹⁾، ويتحول إلى مرور غير بريء، وبذلك تمتلك الدولة الساحلية حق اتخاذ أي إجراء من الإجراءات القوية أو الجبرية في إطار الفقرة الأولى من المادة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽²⁾، ولا يمكن الدفع هنا بحصانة السفن الحربية لأن الحصانة لا تعني انتهاكها لقواعد القانون رغم التنبية عليها⁽³⁾.

علاوة على أنّ المادة 32 من الاتفاقية السابقة قررت هذه الحصانة للسفن الحربية، استثنت تمتع السفن الحربية بها في حالة عدم امتثالها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البريء، وتتحمل دولة علم السفينة المسؤولية الدولية عن أية خسائر أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي⁽⁴⁾.

إلا أنّه بالرجوع لأحكام الاتفاقية 1996 نجد أن هناك نوع من الخصوصية، بحيث أنّها من جهة سارت على نهج الاتفاقيات التي سبقتها، بحيث استبعدت هذه السفن من نطاق تطبيقها، ولكن من جهة أخرى وضعت استثناء وهو أنه يجوز لدولة طرف أن تطبق هذه الاتفاقية على السفن الحربية التابعة لها أو سفن أخرى موصوفة في الفقرة 04 من المادة

¹ - يقصد بحق المرور البريء حق الملاحة عبر البحر الإقليمي بالنسبة للسفن التابعة لجميع الدول بقصد اختراق ذلك البحر دون الوصول إلى المياه الداخلية، أو بقصد الوصول إلى المياه الداخلية أو بقصد الخروج من هذه المياه إلى أعالي البحار، ويتضمن المرور وقوف السفن الأجنبية أو رسوها بقدر ما يكون ذلك متصلاً بالملاحة العادية، أو إذا كان ضرورياً بسبب ظروف قاهرة أو محنة تعرضت لها السفن، ويكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. أنظر في ذلك:

- عصاد لعمامري، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص 42.

² - تنص المادة 25 / 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام على أنه " للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً".

³ - مريم حلامي، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص ص 87، 88.

⁴ - المادة 31 و 32 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

04، ويتعين عليها في هذه الحالة أن تخطر الأمين العام بذلك محددة أحكام وشروط هذا التطبيق (1).

استنادا إلى ما سبق، فإنّ استبعاد السفن الحربية والسفن المخصصة لأغراض تجارية من الخضوع للالتزامات المتعلقة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث الصادر عن السفن، يمكن أن يكون له تأثير سلبي ومباشر على مختلف المناطق البحرية، من خلال التلوث الذي يمكن أن ينجم عن مثل هذه السفن، بالتالي كان لابد من مختلف الاتفاقيات المبرمة في مجال التلوث البحري لاسيما التلوث الناجم عن نشاط السفن أن تضع مجموعة من الإجراءات والتدابير لحماية البيئة البحرية حتى من السفن التي تتمتع بالحصانة السيادية بما لا يتنافى مع قواعد القانون الدولي للبحار، ومراعاة المصالح الأساسية لسيادة دولة علم السفينة وأمنها.

2- السفن المخصصة لخدمة خاصة

يقصد بالسفن المخصصة لخدمة خاصة تلك السفن غير الحكومية التي تستخدمها الهيئات والشركات والأفراد في أعمال تجارية ووفقا للتطورات الجديدة لقانون البحار ومثل هذه السفن يمكن أن تسبب تلوث بحري خلال قيامها بنشاطها البحري سواء بطريقة عمدية أو غير عمدية، وفيما يلي سنحاول ذكر بعض من هذه السفن الخاصة:

أ- السفن من حيث خط السير

تنقسم السفن من حيث خط السير إلى نوعين:

أ-1- السفن ذات الخط المنتظم: ALINER

تقوم السفن ذات الخط المنتظم (2) برحلات دورية منتظمة تعلن عن تاريخ رحلاتها في الجرائد اليومية، وقد تتم هذه الرحلات الدورية بين ميناءين أو أكثر، وتختص هذه السفن في

¹ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 37.

² - هناك نوعان من الخطوط الملاحية المنتظمة:

نقل الركاب والبريد والبضائع ولاسيما محاصل الحبوب والفاكهة واللحوم والأصواف ويمكن لمثل هذه السفن أن تسبب تلوث بحري من خلال تنقلها من ميناء إلى آخر (1).

يمكن لمثل هذه السفن أن تسبب تلوث بحري، من خلال طرح الفضلات الصلبة ومياه الصرف الصحي وغيرها من المواد الملوثة الأخرى، ما يؤدي إلى إلحاق بالبيئة البحرية وبصحة الإنسان وغيره من الكائنات الحية المتواجدة في البحر.

أ-2- السفن الجواله

يقصد بالسفن الجواله، تلك السفن محدودة الأهمية ولاسيما في نقل البضائع تعمل دون التقيد بأية مواعيد وبدون خط سير محدد، بمعنى أنه ليس لها نقطة بداية أو نهاية إذ تتحرك من ميناء إلى آخر تبعا لجهة البضائع المنقولة إليها (2).

تميل هذه السفن للتركيز على حمل السلع متجانسة وعادة ما تكون من نوع بضائع الصب، ويكون هيكل السفن في معظمها بسيطا قياسا بالسفن المنتظمة، وكذلك الحال لعنابرها والروافع المتوفرة لديها والجهاز المسير لها، ومثل هذه السفن يجب أن تكون على دراية بطبيعة الإنتاج الاقتصادي في العالم ومواسمه، إذ يحاول ملاك السفن الجواله

=الخطوط الملاحية القصيرة: تتميز السفن العاملة فيها بصغر حجمها نسبيا، وتبحر لمسافات قصيرة بالمقارنة بالنوع الأخر، لذا فإن جزءا كبيرا من الوقت الكلي للرحلة ينفق في الموانئ، وهذا يعني أن كفاءة عمل هذه السفن يعتمد بدرجة كبيرة على كفاءة الخدمات المقدمة لها من قبل الميناء.

الخطوط الملاحية لأعالي البحار: تتميز السفن العاملة في هذا النوع من الخطوط بأنها كبيرة الحجم نسبيا ومخصصة لقطع المسافات الطويلة. أنظر في ذلك:

- سعيدة ولد لغواصي، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية (دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري SNTM/CNAN)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، قسم العلوم الاقتصادية، فرع: اقتصاد الخدمات، جامعة الجزائر 03، 2014، ص ص 05، 06.

¹- فراس نعيم حاسم، " الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري"، *مجلة الآداب*، العدد 138، كلية الآداب واللغات، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، 2021. ص 346.

²- فراس نعيم حاسم، مرجع سابق، ص 347.

وبوساطة وكلاء التأجير ترتيب عملية المؤاجرة بحيث يقلل قدر الإمكان من رحلات السفينة وهي فارغة⁽¹⁾.

تطرح هذه السفن في غالب الأحيان مواد ملوثة للبيئة البحرية نتيجة لنشاطها المستمر في البحر ما يؤدي إلى إلحاق أضرار للبيئة البحرية والكائنات الحية المتواجدة في البحر.

ب- السفن من حيث التخصيص

تتقسم أيضا السفن من حيث التخصيص إلى نوعين:

ب-1- **سفن النقل**: من بين سفن النقل نجد ما يلي:

- **سفن الحاويات**: أصبح نظام النقل بالحاوية⁽²⁾ يسود معظم الطرق التجارية البحرية والبرية بصورة مذهلة في الآونة الأخيرة، ويظهر ذلك في حجم الاستثمارات التي مست الحاوية ذاتها والسفينة والموانئ⁽³⁾.

تعتبر السفن المخصصة لنقل الحاويات من بين السفن التي لقت رواجاً كبيراً في الوقت الراهن، نظراً لقدراتها على شحن قدر كبير من البضاعة على سطحها، خاصة بالنسبة لسفن

¹ - سعيدة ولد لغواصي، مرجع سابق، ص 05.

² - الحاوية هي أداة نقل ذات طابع دائم، وهي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا وتكرارا، هي مصممة خصيصا لتسهيل عملية نقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل من دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها، كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة، إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ. **أنظر في ذلك:** - ليلي قماز، "دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية"، **المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل**، المجلد 01، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 52.

³ - حياة رصاح، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص: اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير التجارية، المدرسة الدكتورالية للاقتصاد والتسيير، جامعة وهران، 2012-2013، ص 81.

نقل الحاوية الكبيرة، وتتنوع هذه السفن بتنوع البضائع المراد نقلها، فهناك حاوية عادية، وحاوية ذات تصميم خاص بالإضافة إلى حاوية مفتوحة من الأعلى (1).

تحتوي سفن الحاويات على نقط تحريم الحاوية التي ترص على السطح وهي إلى جانب ذلك لا تحمل عادة حمولات مجزأة، ولقد شكلت الخصائص الاقتصادية التي يتميز بها نظام التحوية حافزا كافيا لشركات صناعة السفن لبناء أجيال متعاقبة من السفن المخصصة للنقل الحاويات (2).

يؤدي عدم احترام معايير السلامة البحرية في تثبيت الحاوية بهيكل السفينة إلى سقوط الحاويات في البحر، هذا الأمر إن كان سيؤثر على سلامة النقل البحري، فإنه سيؤثر بصورة أكبر على البيئة البحرية خاصة إذا كانت البضاعة التي تحملها الحاوية خطيرة على الأرواح والممتلكات، حيث تعد هذه الحاوية مصدر من مصادر التلوث البحري (3).

بناءً على ذلك، فإنه من أجل تجنب مثل هذه الحوادث لابد من تحديد الحاوية التي تحتوي على مواد خطيرة، فنجد مدونة IMDG (4) تنص على ضرورة وضع علامات

¹ - فضيلة بوطورة، نوفل سمايلي، " دور آليات النقل البحري في توزيع المنتجات البترولية مع الإشارة لحالة الجزائر"، مجلة دراسات وأبحاث اقتصادية في الطاقات المتجددة، المجلد 03، العدد 05، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة باتنة 01، 2016، ص 124.

² - سعيدة ولد لغواصي، مرجع سابق، ص ص 16، 17.

³ - مثال على ذلك الآثار السلبية على البيئة البحرية الناجمة عن جنوح سفينة رينا المحملة بأطنان من الوقود الثقيل في جانفي 2011 قبالة سواحل توارنغا في نيوزيلندا التي انفصل شطرتها عن بعضها البعض في جانفي 2012 بسبب أمواج عاتية بلغ ارتفاعها ستة أمتار مما أدى إلى استحالة استرجاع حاويات الوقود بداخله، وتسرب المزيد من النفط في مياه البحر. أنظر في ذلك:

- ليلي قماز، مرجع سابق، ص 69.

⁴ - ظهرت مدونة نقل البضائع الخطيرة دوليا IMDG في سنة 1965 وهو القانون الدولي للبضائع الخطيرة بشكل خاص، ويعد مؤتمر سولاس لسنة 1960 بمثابة الخطوة الأولى لنشأة هذا القانون بحيث خرج المؤتمر بمجموعة من التوصيات مفادها أنه يجب على حكومات الدول المتعاقدة تبني قانون دولي موحد ينظم عملية النقل البحري للبضائع الخطيرة، ويغطي هذا القانون المسائل المتعلقة بالتعبئة والتغليف والحاويات مع ضرورة الفصل بين المواد غير المتوافقة، ويكون بمثابة ملحق لتعليمات سولاس، ويعتبر قانون IMDG من المصادر القيمة والهامة في مجال النقل البحري للبضائع الخطيرة، وهذا على اعتبار أنه جامع وشامل لجميع المعلومات والإجراءات والتوصيات الخاصة بعملية التعامل ونقل مثل هذه النوعيات من

وملصقات على الحاوية تحدد أنّ البضاعة عبارة عن مواد ملوثة للبيئة البحرية بحيث يوضع الاسم بين قوسين، على أن تكون الملصقات على جانبي الحاوية⁽¹⁾.

نصت اتفاقية ماريول السالفة الذكر لعام 1973 / 1978، من جهتها في الملحق الثالث منها الاختياري الخاص بالمواد الضارة المحمولة التي يجري نقلها عن طريق البحر، على قواعد خاصة بالتقليل إلى أقصى حد من الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية من جراء نقل مواد ضارة محمولة، وجاءت بتعليمات تخص النقل بالحاويات، فنصت على أنه في حالة عدم وجود ملصقات بالحاوية تبين نوع البضاعة، اعتبرت هذه الأخيرة مواد ملوثة للبيئة البحرية إلى أن يثبت التحليل الكيميائي العكس⁽²⁾.

تم تأييد هذا الحكم بموجب المادة 32 من قواعد روتردام⁽³⁾ التي ألزمت الشاحن عندما تكون البضائع أو يحتمل أن تصبح خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، أن يبلغ

=البضائع الخطيرة، وتعتبر أحكام المدونة إلزامية ، وقد دخلت هذه المدونة حيز التنفيذ في جانفي 2006، أما نطاق الاتفاقية فإنها تطبق على جميع السفن بغض النظر عن حجمها ومواصفاتها الناقل للمواد الشاملة لها. لمزيد من التفاصيل حول هذه المدونة راجع كل من:

- محمد عبد الرحمن المرزوقي، المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطيرة (دراسة مقارنة في الاتفاقيات الدولية وقانون دولة الإمارات والمملكة المتحدة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2018، ص 09.

- KHODJET El Khil, L, « La valeur juridique de code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) , Evaluation et perspective du point de vue de son application, *Revue juridique de l'environnement*, Société française pour le droit de l'environnement , 2006, p. 25- 41.

¹- ليلي قماز، مرجع سابق، ص ص 69-70.

²- أنظر في ذلك كل من:

- وناسة جدي، مرجع سابق، ص 85.

- ليلي قماز، مرجع سابق، ص 51.

³- وقعت على هذه الاتفاقية 21 دولة وهي: أرمينيا، الكامرون، الكنغو، الدنمارك، فرنسا، الغابون، غانا، اليونان، غنيا، مدغشقر، هولندا، المالي، النيجر، نيجريا، النرويج، بولندا، السنغال، اسبانيا، سويسرا، توغو، الولايات المتحدة الأمريكية، وتشمل قواعد روتردام على 18 فصل تضم 96 مادة تتعلق في مجملها بالأحكام الموضوعية، فلقد وضعت الاتفاقية أحكام قانونية مفصلة ومنظمة لجميع الحالات، فأوردت تعريفا للناقل ولم تشترط أن يكون عقد النقل بحريا كليا، فيمكن أن يتضمن عقد النقل عمليات نقل أخرى سواء برية أو جوية أو بالسكة الحديدية المهم هو وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل. أنظر في ذلك:

الناقل في وقت مناسب قبل تسليمها وأن يضع على البضائع الخطيرة علامة أو رسما مناسباً يدل على خطورتها وكيفية التغلب على هذه الخطورة، من جانب لآخر يعد سقوط الحاويات في البحر خطراً على البيئة البحرية لما تسببه من تشققات في هيكل السفن المصطدمة بالحاوية وأي تهديد للملاحة هو تهديد للبيئة البحرية لأنّ الاصطدام يؤدي إلى تسرب الوقود والزيت والبضائع الخطيرة إلى البحر⁽¹⁾.

ب-2- السفن الناقلة للبتروك

تعتبر السفن الناقلة للبتروك من أحدث أنماط السفن العاملة في البحار وأكثرها انتشاراً في الوقت الحاضر، كما أنّها أكثرها تأثيراً في الحضارة الصناعية ومن أعظمها إسهاماً في التجارة الدولية وأكبرها حجماً مما خفض إلى حد كبير من تكلفة النقل بالبتروك، وتشكل ناقلات البتروك حالياً نصف حجم الأسطول التجاري العالمي تقريباً من ناحية الحمولة⁽²⁾.

يكون مصدر التلوث من ناقلات النفط من خزانات نقل البضائع (النفط الخام أو المشتقات النفطية) ومن خزانات وقود التشغيل لتلك الناقلات أو من الصابورة التي تستخدم نفس خزانات الوقود لشحن مياه الصابورة أو تصريف زيوت المحركات، ولقد أفادت الدراسات الدولية أنّ التلوث بالزيت الناتج عن النقل البحري، يشكل أكثر من ثلث كميات التلوث البحري المسجلة عالمياً وأنّه من 10 إلى 15 بالمائة من تلوث البيئة البحرية عموماً مرتبطة بالنقل البحري، الأمر الذي سبب أضرار بيئية نتيجة تسرب كميات كبيرة من الزيت في مياه البحر⁽³⁾، لهذا بادرت العديد من الدول لاتخاذ إجراءات للحد من هذه الظاهرة من خلال إبرام

=- مراد بسعيد، " قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 29.

¹- ليلي قماز، مرجع سابق، ص 71.

²- فراس نعيم حاسم، مرجع سابق، ص 370.

³- المنظمة العربية للتنمية الزراعية، الدليل الاسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، جامعة الدول العربية، الخرطوم، جويلية، 2008، ص ص 23-26.

العديد من الاتفاقيات الدولية في هذا المجال، التي سنطرق لها بالتفصيل من خلال دراستنا لعنصر المواد الملوثة الناجمة عن نشاط السفن.

ب-3- سفن بضائع الصب الجافة

يقصد بهذه السفن، تلك المخصصة لنقل الحبوب والزيت والمواد الخام، وهي ثلاث أقسام: ناقلات الصب السائل، حاملات الصب الجاف، الحاملات المشتركة⁽¹⁾.

يمكن لمثل هذه السفن أيضا ن تسبب تلوث بحري، من خلال الإلقاء بمواد مؤذية للبيئة البحرية، لهذا نجد أن غالبية الاتفاقيات الدولية ومن بينها اتفاقية ماريول لعام 1973-1978 حظرت إلقاء البضائع أو المواد المؤذية للبيئة البحرية باستثناء إذا كان ذلك ضروريا لتأمين سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح البشرية في البحر.

ب-4- سفن نقل الركاب

يشمل مصطلح (سفن الركاب)، السفن المخصصة بصفة أساسية لنقل المسافرين عبر وسيلة النقل المائي (الأنهار والبحار والمحيطات)، في رحلات وطنية أو دولية وتكون صغيرة مثل اليخوت وكبيرة مثل السفن السياحية العملاقة، ومن المعروف أن بعض سفن الركاب تقبل شحن نسبة قليلة من أنواع معينة من البضائع العامة والبضائع الثمينة⁽²⁾.

تعرف المنظمة البحرية الدولية OMI السالفة الذكر سفن الركاب، بأنها سفينة تحمل أكثر من 12 راكبا في الرحلات الدولية، وتخضع لجميع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة المحددة للوائح والمعايير والمتطلبات التنظيمية التي تغطي كل جوانب السلامة للسفينة، لضمان سلامة الركاب وتمارس سفن الركاب نشاطها على خطوط منتظمة، وتتميز بسرعتها إذ تفوق سرعة نقل البضائع⁽³⁾.

¹ - فضيلة بوطورة، نوفل سمايلي، مرجع سابق، ص 124.

² - سعيدة ولد لغواصي، مرجع سابق، ص 04.

³ - حسين المشهداني، "الاستدامة البيئية في قطاع النقل البحري العالمي والتحديات التي تواجهها"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 15، عدد02، جامعة المسيلة، 2022، ص 49.

تجدر الإشارة أنّ سفن الركاب التي تستقبل على متنها عدد كبير من الركاب ينتج عنها تلوث بالفضلات الصلبة ومياه الصرف الصحي، ما يسبب أضراراً للبيئة البحرية والإنسان والكائنات الحية المتواجدة في البحر، وهذا ما أشارت إليه اتفاقية مار بول لعام 1973 اللائحة التنفيذية لها وبروتوكولاتها وتعديلاتها.

ب-5- سفن الخدمات البحرية

يقصد بسفن الخدمات تلك السفن التي تؤدي خدمات متعددة تسهل في العملية الملاحية في مناطق الموانئ مثل: القاطرات البحرية، سفن الإمداد والأحواض العائمة، وسفن الأرصاد الجوية، سفن الإرشاد، سفن التموين، سفن تحطيم الثلوج⁽¹⁾.

رغم الدور الإيجابي لهذه السفن في اقتصاد العالم، إلا أنّها تؤثر بشكل سلبي وخطير على البيئة البحرية بسبب تلوث الهواء من انبعاثاتها وإفراغ مواد ملوثة منها للبيئة البحرية.

ج- سفن الأغراض الأخرى

تشمل هذه السفن كل من: سفن الصيد، سفن النزهة وسفن الأبحاث العلمية:

ج-1- سفن الصيد

هي عبارة عن مراكب أو سفن تستخدم في صيد الأسماك في البحر أو بحيرة أو نهر ويتم استخدام العديد من أنواع السفن المختلفة في الصيد التجاري والحرفي والترفيهي. ينتج عن سفن الصيد تلوث ناتج عن الاستعمال العادي لهذه السفن، وبشكل هذا التلوث تهديداً حقيقياً في الآونة الأخيرة، إذ شكلت هذه الظاهرة واحدة من النقاط المحورية ضمن أشغال الجمعية العامة لغرفة الصيد البحري المتوسطية مؤخراً، إذ تعد الكميات الكبيرة من معدات الصيد البحري المفقودة في المحيطات أو التي يصرفها الصيادون في عرض البحر عمداً أو عرضاً إلى الإيذاء بالبيئة البحرية وتضر بالأرصدة السمكية بسبب ما يعرف

¹ - فراس نعيم حاسم، مرجع سابق، ص 347.

بظاهرة "الصيد الشبحي"، مثلما تشكل خطراً على حركة ملاحاة السفن، ذلك وفق تقرير جديد مشترك بين منظمة الأغذية والزراعة FAO وبرنامج الأمم المتحدة UNEP⁽¹⁾.

بناءً على ذلك، تم رصد حوافز اقتصادية لتشجيع صيادي الأسماك الإبلاغ عن فقدان معدات الصيد وانتشال المعدات القديمة وتسليم أي شبك شبحية يعثرون عليها أثناء الصيد للحفاظ على البيئة البحرية.

حظرت اتفاقية ماريول لعام 1973 بالإضافة إلى إلقاء السوائل الضارة والبتترول، إلقاء النفايات الأخرى في البحر كالحبال وشبكات الصيد، والزجاج والمعادن ومواد التغليف وأكياس البلاستيك وذلك لما لها من تأثير على البيئة البحرية.

لكن على الرغم من مختلف الإجراءات المتخذة للحد من ظاهرة التلوث عن طريق الصيد البحري، إلا أنّ ثلث السفن الصيد على الأقل لم يمتثلوا لأحكام الاتفاقيات الدولية كاتفاقية ماريول السالفة الذكر، ذلك على الرغم من وجود مراقبين على متن السفينة⁽²⁾.

ج-2-سفن النزهة

يقصد بسفن النزهة تلك السفن التي تستخدم للنزهة البحر ولا تهدف لتحقيق الربح، تقوم هذه السفن بإركاب المسافرين على متنها للقيام بجولة في البحر بالقرب من الساحل⁽³⁾، وتسبب هذه السفن كغيرها من السفن الأخرى تلوث بحري من ملوثات مصب الصرف الصحي، ومختلف النفايات الأخرى التي يتم تصريفها من هذه السفن إلى البحر نتيجة

¹ - لجنة مصائد الأسماك، معالجة المسائل البيئية خلال عمليات الصيد: التقدم المحرز باتجاه الحد من معدات الصيد المتروكة أو المفقودة، أو المهملة بحلول عام 2025، الدورة الثالثة والثلاثون، 09-13 جويلية 2018، ص 03.

² - RICHARDSON Kelsey, TALOULI Anthony, DONOGUE Michael, et HAYNES David, « Pollution marine induite par les activités des navires de pêche à la senne coulissante dans la région du pacifique central et occidental 2004-201 », 26CP/représentants officiels/wp.10.3 3/Ann. 1,17juillet 2015, p.01, consulté sur le site internet suivant : <http://www.sprep.org/attachements/2015SM26/official/french/WP10.3.3Att.1-> Marine pollution originating from purse seine 2004, visité le 01/01/2022 à : 12H00.

³ - المادة 03 فقرة 30 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 مؤرخ في 25 جويلية 2016، يحدد شروط وكيفية ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج. ر. ج. عدد 44 الصادرة في 27 جويلية 2016.

لحركتها المستمرة، مما يسبب العديد من المشكلات للنظام البيئي، إذ تنتقل هذه الملوثات عبر السلسلة الغذائية من الماء إلى العوائق النباتية والأحياء المائية.

ج-3- سفن الأبحاث العلمية

يقصد بسفن الأبحاث العلمية تلك السفن المخصصة ومجهزة بمعدات حديثة ومتعددة لإجراء البحوث وعمل مسح لمناطق معينة من بين هذه السفن نجد: سفن الأبحاث البيولوجية البحرية، سفن الأبحاث عمليات المسح، سفن لأبحاث دراسات المحيطات، سفن أبحاث مائية، سفن دراسة الزلازل، سفن أبحاث الطقس، سفن قياس الأعمال⁽¹⁾.

د- السفن من حيث طريقة الشحن

تتنوع هذه السفن إلى ما يلي:

د-1- سفن الدرجة

تعتبر سفن الدرجة تلك السفن مخصصة لنقل آليات السيارة على أنواعها والمستوعبات ويمكنها أيضا نقل البضائع الأخرى كالورق، وهي من النوع الذي لا يركن جانبا بل راسيا، وهي مزودة بمعبر متحرك لتفريغ الشحنة أو تحميلها إلى السفينة⁽²⁾.

تعمل هذه السفن دون التقيد بأية مواعيد وبدون خط سير محدد، بمعنى أنه ليس لها نقطة بداية أو نهاية إذ تتحرك من ميناء إلى آخر، تبعا لجهة البضائع المنقولة إليه⁽³⁾.

د-2- سفن الروافع

يتم شحن وتفريغ هذه السفن بنظام الشحن التقليدي وذلك باستعمال رافعات خاصة لوضع البضاعة داخل عنابر السفينة أو إخراجها، فعملية الشحن تكون من لحظة إمساك

¹- حسين المشهداني، "الاستدامة البيئية في قطاع النقل البحري العالمي والتحديات التي يواجهها"، مرجع سابق، ص 49.

²- فضيلة بوطورة، نوفل سمايلي، مرجع سابق، ص 124.

³- فراس نعيم حاسم، مرجع سابق، ص 347.

روافع السفينة بالبضاعة لرفعها، وتنتهي عملية التفريغ بفك البضائع وانفصالها عن روافع السفينة، بعد استقرار البضائع خارج السفينة⁽¹⁾.

د-3- سفن الشفط

يعني بها السفن التي يتم شحنها وتفريغها بالأنايبب الموصلة، إذ يكفي تفريغ السفينة بإيصال أنبوب خاص إلى السفينة إذا كانت حمولتها سوائل أو حبوب.

تجدر الإشارة أنّ سفن الشفط مجهزة بمحركات كبيرة للدفع حتى تستطيع القيام بمهامها، فهي تستهلك بذلك كمية كبيرة من الوقود مما ينتج عنها تلوث بحري⁽²⁾.

يمكن القول إذن، أنّ مشكلة التلوث البحري عن طريق الشحن تتسارع بشكل مطرد نتيجة لتطور حركة التجارة والعولمة، مما يشكل تهديداً على المحيطات والممرات البحرية، فمثلاً من المتوقع أنّ حركة الشحن سترتفع مع مرور الوقت إذا لم يتخذ أي إجراء مما يزيد من نسبة التلوث البحري، هذا الأخير الذي سيؤثر تأثيراً مباشراً على المناطق الساحلية، وعلى التنوع البيولوجي والمناخ والغذاء والصحة البشرية.

الفرع الثاني

طبيعة المواد الملوثة الناجمة عن نشاط السفن

يقصد بالمواد الملوثة أية مواد يترتب تصريفها في البيئة البحرية بطريقة إرادية أو غير إرادية، تغيير في خصائصها أو الإسهام في ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على نحو يضر بالإنسان وبالمواد الطبيعية أو بالمياه البحرية أو تضر بالمناطق الساحلية أو تتدخل مع الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر⁽³⁾.

¹ - لافي محمد درادكة، "النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري (دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية الأردني وقواعد روتردام)"، *مجلة المنارة*، المجلد 13، العدد 09، جامعة آل البيت، عمادة البحث العلمي، الأردن، 2007، ص 116.

² - محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 195، 196.

³ - أنظر في ذلك كل من:

- طارق إبراهيم الدسوقي، النظام القانوني لحماية البيئة في ضوء التشريعات العربية والمقارنة، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 382.

يعد تحديد طبيعة المواد الملوثة الناجمة عن نشاط السفن من بين المسائل الهامة التي حظيت بالاهتمام، حيث تتطلب هذه المسألة وضع قواعد دقيقة لتنظيم استخدام وتفريغ مختلف أنواع هذه المواد تبعاً لطبيعتها خطورتها سواء تعلق الأمر بالمواد النفطية أو غير النفطية (أولاً)، بالإضافة إلى ذلك يتم التركيز على المواد التي قد تنتج عن الأنشطة البشرية بشكل مقصود أو غير مقصود بفعل حوادث تصادم السفن في البحر، هذه الأخيرة التي عرفت صدى كبير في الوقت الراهن لما تحمله من أضرار في غاية الخطورة للبيئة البحرية، مما يستدعي وضع إجراءات فعالة للتعامل معها وتقليل تأثيرها على البيئة البحرية (ثالثاً).

أولاً: المواد الملوثة الناجمة عن عمليات تفريغ السفن في البحر

توجد العديد من المواد الملوثة الناجمة عن تفريغ السفن في البحر، من بينها نجد المواد النفطية والمواد غير النفطية هذا ما سنوضحه فيما يلي:

1-المواد النفطية

تعد ظاهرة تلوث البيئة البحرية من السفن بالمواد النفطية من أهم مصادر التلوث على الإطلاق نظراً لانتشاره السريع فوق سطح الماء، مما يؤثر على الحياة المائية، إذ يمنع التبادل الغازي بين الماء والهواء⁽¹⁾.

بدأت مشكلة التلوث النفطي عند عدم التزام الشركات الناقلة للنفط والمشتقات النفطية

=- أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، الناشر دار النهضة العربية، القاهرة، 1994، ص 89.

- Goeury David, « la pollution marine », Raymond Woessner , Mers et Océans, Paris, 2014, p 10.

- MOREAU Rémi, Cinquante ans de « marées noires » : Radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures, Revue Assurance et gestion des risques, volume 76, Numéro 01, France, 2008, p.p. 100-104.

- ZGHEIB Sally, Flux et Sources des polluants prioritaires dans les eaux urbaines en lien avec l'usage du territoire, thèse présentée pour l'obtention du grade de doctorat, école nationale des ponts et chaussées, 2009, p. 19.

¹- أحمد محمود سعد، مرجع سابق، ص 93.

بنظام Load on Top⁽¹⁾، ما أدى إلى تسربات نفطية خطيرة في البحر، هذا وتمثيل نفايات النقل البحري للنفط الملوثة للبيئة البحرية ما يقارب 800,00 طن سنويا مما يعني مقدار قاذورات العالم⁽²⁾، هذه النفايات التي تسبب أضرار بيئية خطيرة سواء على صعيد الحيوانات المائية التي تتعرض حياتها لخطر وهلاك محقق نظرا لصعوبة تنفسها، وأثر ذلك على صحة الإنسان الذي يتعدى على هذه الحيوانات، حيث ثبت أن هناك أسماك حاملة لسرطان الفم بالقرب من معامل تكرار النفط، أضف إلى ذلك التغيير الحاصل في مياه البحر الملوثة⁽³⁾، حيث اختلاط النفط بما يؤثر على تركيبها النوعي بما يذوب فيها من مواد هيدروكربونين⁽⁴⁾، والبنزين هيكساكلوريدا (BHC)، والدايلدرين، والكورايد الثلاثي المركب (BCB)، ناهيك عن أثر ذلك على اقتصاديات الدول التي تطل على هذه البحار.

استنادا إلى كل هذا، يمكن حصر العمليات النفطية⁽⁵⁾ الناجمة عن نشاط السفن فيما يلي:

¹⁻ هو عبارة عن نظام يتم من خلاله تجميع كل نواتج تنظيف الخزانات في خزان واحد بدلا من ضخها إلى البحر، حيث يتم من خلال هذا النظام ترسيب المياه الخالصة في قاع الخزان ويطفو النفط وكمية قليلة من المياه المصاحبة أعلى الخزان، وبعد مرور وقت معين يتم سحب المياه وإلقائها في البحر بينما الكمية المتبقية من النفط الخام في قاع الخزان تضاف إلى حمولة النفط التي تليها، أما في ناقلات المنتجات النفطية فلا بد من التخلص من مخلفات التنظيف إلى الشاطئ أو اليابسة حيث لا يمكننا إضافتها إلى حمولات منتجات أخرى كي لا يؤثر على نوعية وجودة المنتج. أنظر في ذلك:

- سالم مبارك بن قديم، ليبيا عبود صالح باحويرت، " دور شركات نقل النفط في تلويث البيئة في دول مجلس التعاون الخليجي: السعودية والكويت نموذجا"، مجلة الاقتصاد الخليجي، المجلد 32، العدد 30، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، العراق، 2016، ص ص 78-111.

²⁻ جمال والي، " مشكلة التلوث البحري والآليات القانونية الكفيلة لمحاربهه-دراسة في القانون الجزائري-"، مجلة الحجة، العدد 01، كلية الحقوق، تلمسان، 2007، ص ص 113، 114.

³⁻ أحمد محمود سعد، مرجع سابق، ص 94.

⁴⁻ الهيدروكربونين هو عبارة عن جزيئات تتكون من ذرات الكربون والهيدروجين لها صيغة عامة (CX HY)، يتم تجميعها وفقا لتركيبها الكيميائي. لمزيد من التفاصيل أنظر:

-CHALGHMI Houssem, op.cit. , p.16.

⁵⁻ تتم العمليات النفطية من المناطق الآتية:

- من الدول العربية وإيران إلى أوروبا وأمريكا الشمالية من رأس الرجاء الصالح.
- وإلى البحر المتوسط عن طريق قناة السويس.
- وإلى اليابان عن طريق أسيا الجنوبية الشرقية.
- والطرق الأخرى المتخذة من قبل الناقلات تتجه من نيجريا إلى أمريكا الشمالية وأوروبا.
- ومن المكسيك وجزر الأنثيل إلى أمريكا الشمالية.

أ-عمليات إلقاء مياه الصابورة (الاتزان)

يقصد بمياه الصابورة (الاتزان)، تلك المياه التي تحملها عادة ناقلات البترول عند مغادرتها ميناء التفريغ متجهة إلى موانئ الشحن بهدف توازنها أثناء سيرها، حيث تتخلص السفينة من تلك المياه وهي محملة ببقايا البترول من ميناء الشحن⁽¹⁾.

يبقى في مستودع هذه الناقلات قدر صغير من الزيت يختلط بالماء مادام أنها لا تطرح كل محتوياتها من الزيت بالتالي عند تفريغ الماء يخرج الزيت المختلط به ليمتزج بماء البحر ليسبب أضرار بيئية في غاية الخطورة، والحقيقة أنه لا يمكن الاستهانة بهذه الكمية من الزيت قياسا على عدد الناقلات التي تفعل ذلك كل يوم.

تقوم العديد من السفن في كثير من الأحيان بحمل مئات الأطنان من مياه الاتزان، والتي تكون ضرورية لملاحة وسير السفينة بأمان، لكن هذه المياه يمكن أن تسبب بطريقة أو بأخرى بتلويث البيئة البحرية.

أبرمت العديد من الاتفاقيات والمؤتمرات التي أشارت إلى مياه الاتزان ومدى تأثيرها على البيئة البحرية، إذ جاء النص عليها في الاتفاقية الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث بواسطة السفن (ماربول 78/73) السالفة الذكر في الملحق الأول من الاتفاقية، وبعد ذلك طرحت المشكلة من قبل لجنة حماية البيئة المنبثقة عن المنظمة البحرية الدولية في عام 1991، ثم طرحت المشكلة في مؤتمر ريودي جانيرو عام 1992⁽²⁾، ولم تفلح الجهود بتبني

=ومن أند ونسيا إلى أستراليا واليابان وتايوان.

- ومن ألاسكا إلى ولايات الساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية وأخرى تمر من قناة بنما 19. أنظر في ذلك:

- عبد اللاوي عبد الكريم، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: قانون إداري معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 22.

¹- السيد مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 263.

²- عقد المؤتمر العالمي للبيئة والتنمية "قمة الأرض" في ريودي جانيرو عاصمة البرازيل في 3 جوان 1992 واستمر لغاية 14 منه، بحضور 185 دولة برعاية الولايات المتحدة الأمريكية، بالإضافة إلى منظمات دولية وإقليمية ومحلية تهتم بشؤون البيئة وشارك أكثر من ثلاثين عضو منهم البرلمانين وقادة الأحزاب الناشئة في أوروبا وزعماء روجيون وعلماء في التكنولوجيا وخبراء في الاقتصاد وعدد كبير من الدبلوماسيين وممثلي معاهد الدراسات المختلفة بالإضافة إلى رجال الإعلام

اتفاقية بالخصوص ثم صدر القرار رقم (18) A774 عام 1993، والقرار (20) 868 عام 1997 من قبل المنظمة البحرية العالمية بخصوص تبني الاتفاقية العالمية للتنمية المستدامة عام 2002 في جوهانسبورغ⁽¹⁾، وفي 13 فيفري 2004 قامت المنظمة البحرية الدولية بتبني اتفاقية دولية تعني بحماية البيئة من التلوث الحاصل بواسطة مياه الاتزان وأطلقت عليها اسم الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه اتزان السفن ورواسبها⁽²⁾.

يتعين على جميع السفن أن تعتمد نظام معالجة مياه الصابورة أو الاتزان وفقا لمعيار

=والتوجيه الثقافي والتربوي وبحضور أكثر من ألفي خبير وعالم يهتمون بشؤون البيئة، ومن أبرز الأسباب التي دعت إلى إبرام هذا المؤتمر هي:

- حماية الغلاف الجوي وطبقة الأوزون.
- مكافحة التصحر والجفاف، وكذا حفظ التنوع البيولوجي.
- حماية المياه العذبة وإمداداتها من التلوث.....الخ. لمزيد من التفاصيل راجع كل من:
 - عامر طراف، مرجع سابق، ص 141.
 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 43.
- ZGHEIB Sally, Flux et sources des pollutant prioritaires dans les eaux urbaines en lien avec l'usage du territoire, Thèses présentée pour l'obtention de grade de doctorat ,spécialité : science et techniques de l'environnement, Etablissements Marne-la-Vallée, Ecole nationale des ponts et chaussées , 2009, p. 19.

¹ - عقد هذا المؤتمر في مدينة (جوهانسبورغ) بجنوب إفريقيا في الفترة ما بين 26 جوان إلى 04 جويلية 2002 تحت إشراف الأمم المتحدة للوقوف على الإنجازات التي تحققت عن طريق التنمية المستدامة منذ إعلان (ريو)، وتحديد الخيارات والتحديات والنجاحات والإخفاقات التي حدثت للبيئة وتحديد القضايا ذات الأولوية والتي يجب التركيز عليها مستقبلا، وكان هذا المؤتمر يركز على تنفيذ أهداف المؤتمرات السابقة غير أنه تم فيه تحديد بعض الأهداف الجديدة الهامة مثل: تقليص نسبة أولئك الذين لا يتمتعون بالمرافق الصحية الأساسية إلى النصف بحلول سنة 2015 وإنتاج واستخدام المواد الكيماوية بحلول سنة 2026 بواسطة طرق لا تعود بالضرر على صحة البشر والبيئة. **أنظر في ذلك:**

- قويدر شعشوع، "دور المؤتمرات والمعاهدات الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي"، *مجلة المعيار*، المجلد 06، العدد 02، المركز الجامعي أحمد بن يحيى، تيسمسيلت، 2015، ص 111.

² - دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ ابتداء من 03 سبتمبر 2017 وتجدر الإشارة أنّ الجزائر لم تصادق على هذه الاتفاقية، لكن هذا لا يعني إعفائها من أحكام الاتفاقية، لأنّ هذه الأخيرة تقتضي بأن تطبق على السفن التي تعمل تحت سلطة الدول الأعضاء ولو كانت تحمل أعلام دول ليست أطراف في الاتفاقية ونصت على عدم معاملة سفن الدول غير الأطراف معاملة تعفيها أو تخفف عنها من أحكام الصابورة. **أنظر في ذلك:**

- عطاء الله غريبي، "الشراكة المينائية البيئية: معالجة مياه الصابورة نموذجا"، *مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية*، المجلد 06، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 02 محمد بن أحمد، 2019، ص 65.

(دي 02)، مع تركيب نظام معتمد قد يكلف ما يصل إلى 05 ملايين دولار أمريكي لكل سفينة، وللمساعدة في التنفيذ أصدرت المنظمة البحرية الدولية 14 وثيقة إرشادية فيما يتعلق بالاتفاقية.

ب-عمليات شحن وتفريغ النفط

يتم شحن وتفريغ النفط بواسطة طوافات وذلك على بعد كيلومترات من الموانئ، وهذه الطريقة يترتب عليها تسرب كميات من النفط الخام، والواقع أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من خطورة هذه العملية وأثرها الضارة على البيئة البحرية، بالقياس إلى سفينة شحن وتفريغ المواد النفطية التي تحدث في العالم يوميا (1)

ج-عمليات غسيل صهاريج الناقلات

يتم غسل وتنظيف ناقلات النفط وسط البحر باستخدام الماء والمنظفات وبعض المواد والمحاليل المذيبة (2).

تعتبر عملية تنظيف الناقلات من العمليات التي تحتاج إلى الكثير من الوقت والجهد، لهذا اضطرت العديد من الناقلات إلى استخراج الغاز من صهاريج حاملات النفط بصورة غير مشروعة ليلا، الأمر الذي يؤدي إلى تلويث البحار والشواطئ (3) ومثل هذه العمليات لا يمكن إغفال خطورتها نظرا للعدد الضخم من الناقلات التي تقوم بهذه العمليات باستمرار (4). يمكن القول إذن، أنّ تلويث البيئة البحرية بالنفط أو الزيت هو نتيجة طبيعية لاعتماد العالم على البترول لإشباع حاجاته المتعلقة باستخدامات الطاقة، إذ هناك كميات هائلة من

1- إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 25.

2- أنظر في ذلك كل من:

- سهام زروالي، مرجع سابق، ص 97.

- أمال رحمانى، محمد التهامي طواهر، مرجع سابق، ص 22.

3- مصطفى عبد التواب، معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 408.

4- إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 25.

البتترول التي تتسرب إلى البحار سنويا أثناء عمليات نقل البترول من الدول المنتجة إلى الدول المستهلكة وأيضا ما يتسرب منه بسبب عمليات التنقيب، وأنابيب البترول ومعامل التكرار وغيرها من الأنشطة الأخرى⁽¹⁾.

بناءً على ذلك، يجب على الدول سن القوانين والتشريعات الداخلية المتسمة بالصرامة في ملاحقة ملوثي البيئة البحرية بالنفط وعدم التراخي في توقيع العقوبات عليهم وملئ الفراغ التشريعي في بعض البلدان النامية، هذا مع ضرورة الحصول على تصاريح خاصة لإلقاء النفايات النفطية من السفن إلى البحر ومراقبة السفن التي تزور الموانئ ولا تستوفي معايير السلامة الخطيرة التي يمكن أن تنتج من التلوث النفطي.

2- المواد غير النفطية الناجمة عن نشاط السفن

يمكن أن يحدث التلوث من السفن بمواد أخرى غير نفطية تكون أكثر خطورة في كثير من الأحيان عن التلوث النفطي، ومن بين هذه المواد ما يلي:

أ- المواد الإشعاعية

أدى تكثيف استخدامات الصناعات النووية في إنتاج وطرح مخلفات سامة ومواد إشعاعية في الطبيعة كنواتج لعمليات التخصيب، وصناعة المواد المشعة مما بات أمر التخلص منها هاجس الدول المصنعة لها⁽²⁾، ولقد قامت بعض الدول بإلقائها في البحار والمحيطات بواسطة السفن معتمدة على ما يسمى بمبدأ "التثيت والتخفيف"⁽³⁾، ذلك بالرغم

¹ - جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 04.

² - كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثره على البحارة (دراسة ميدانية بميناء الصيد (بوديس جيجيل)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2010، ص 80.

³ - يعني هذا المبدأ أنّ البحار بشساعتها يمكنها استيعاب أي كمية من الإشعاع، إلا أنّ كمية النفايات النووية في تزايد مستمر بفعل استخدام الطاقة النووية في توليد الطاقة الكهربائية ودفع السفن واستخدامها في تسيير السفن والغواصات، هذا التزايد الذي قد يجعل البحار والمحيطات عاجزة على استيعابه. أنظر في ذلك:

- حياة بن عيسى، "الحماية الجنائية للبيئة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 07، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 29.

من علمهم بالأضرار الكبيرة التي تخلفها على البيئة البحرية وعلى الإنسان ولأمد طويل، مما يهدد الحياة في تلك المناطق والمناطق المجاورة لها، ويرجع ذلك إلى أنّ مثل هذه المواد غير مرئية ولا يمكن اكتشافها إلا بعد تحقق النتيجة من التلوث وهو الإضرار بالإنسان والحيوان والنبات⁽¹⁾.

مادام أنّ مياه البحار ذات خصائص كيميولوجية وفيزيولوجية مميزة، فإنّ هذا النوع من التلوث وإن أصاب هذه البيئة فإنّه سيحول عشرات من العناصر المذابة فيه إلى عناصر مشعة لعديد السنين أين تكمن خطورتها في كمية الإشعاعات التي تخترق أجسام الكائنات البحرية كالأسماك والطيور وغيرها لدرجة أنها وصلت في أنسجة بعض الأسماك إلى 20 أو 30 ألف مرة أكثر من تركيزها في الماء، مما يؤدي إلى إصابة الإنسان بالسرطان نتيجة تناول هذه الأسماك⁽²⁾، حيث قدرت سرعة إشعاعات بيتا (B) ل 20 ألف كلم فيما تعد هذه المواد ذات النشاط الإشعاعي مؤثرة على النظام البيئي والصحة العامة للمجتمع، أهمها الراديو 226-228⁽³⁾، ومخلفات اليورانيوم المنضب حيث يسبب خلا بيئيا قد يؤدي إلى تشوهات وطفرات وراثية في بعض الأسماك وبعض الأحياء البحرية الأخرى، فيما تسهم في انقراض أنواع وسيادة أنواع أخرى قد تكون ضارة، إذ يؤدي امتصاص كميات كبيرة من الإشعاع المتأني إلى الإضرار بالعمليات الحيوية لاحتوائه على موجات كهرو مغناطيسية من

¹ - كريمة بورحلي، مرجع سابق، ص 80.

² - ليث الدرابيع، "الغواصات النووية تشكل مصدرا من مصادر التلوث الإشعاعي في البحار والمحيطات"، مجلة الأمن والحياة، العدد 373، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2013، ص 62.

³ - الراديو 226-228 هو عنصر كيميائي مشع يرمز له برمز "Ra" ورقمه الذري 88، لونه أبيض نقي تقريبا وهو عنصر من عناصر الفصيلة القلوية الترابية ويشكل سلفات وكربونات وكرومات غير منحلة مثل البار يوم والتسرنسيوم والكالسيوم، أما كلور وبروم وهيدروكسيد الراديوم فهي أملاح منحلة في الماء ويسبب تشابه كيمياء الراديوم مع كيمياء الباريوم يستخدم الباريوم 133 كحامل للراديو ومقفي أثر، ولكن الراديو يتأكسد بسهولة عند تعرضه للهواء، فيصبح أسود اللون وينتج عند اضمحلاله الإشعاعي غاز الراديو، ولقد اكتشفه الزوجان بيبير وماري كوري عام 1998. لمزيد من التفاصيل راجع:

- محمد عماد بير قدار، تعيين الراديو 226 في المياه العذبة باستخدام مطيافية ألفا، تقرير عن تجربة استطلاعية مخبرية، قسم الوقاية والأمان، الجمهورية العربية السورية، هيئة الطاقة الذرية، 2006، ص 03، 05.

أشعة ألفا والأشعة النسبية فيؤثر على الجزيئات المركبة للمكونات الوظيفية والتركيبية لخلايا الكائنات الحية⁽¹⁾.

بناءً على ذلك تدخل المجتمع الدولي بإبرام الاتفاقيات الدولية لمنع أضرار التلوث النووي من أجل ضمان الوقاية من أخطار التلوث الإشعاعي للمياه بسبب تسيير السفن الذرية، ومن هذه الاتفاقيات نجد الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية المبرمة في بروكسيل بتاريخ 17 ديسمبر 1971، إذ تضمنت هذه الاتفاقية النص على مسؤولية مستغل التجهيزات النووية على الأضرار التي تحدث للغير، وكذلك الناقل للمواد النووية سواء على ظهر السفينة أو تانكات السفينة⁽²⁾.

تجدر الإشارة أنه لحد اليوم لا تزال السفن تلقي بالمواد المشعة في البحر خاصة في منطقة أعالي البحار، هذه الأخيرة التي لا تخضع لسيادة أي دولة، ومما لا شك فيه أن إلقاء هذه المواد له تأثيرات مختلفة على الأحياء البحرية سواء على المدى القريب أو البعيد كغيره من الملوثات البحرية الأخرى، هذا إضافة إلى أن التلوث النووي أو الإشعاعي له آثار مدمرة على الإنسان، إذ أنه يسبب العديد من الأمراض خاصة أمراض الدم وأمراض أجهزة الهضم والتناسل والأورام الخبيثة وتلوث الطحال والغدد الفموية وتشويه الأجنة في بطون أمهاتها، خاصة إذا كان هذا التلوث قريب جداً من المناطق الموجودة على الساحل ما يؤثر على سكانها، بالتالي لابد من إيجاد تدابير أكثر فعالية لمكافحة هذا النوع من التلوث نظراً للأخطار التي يمكن أن تتجم عنها.

ب- المواد الصلبة

يتم التلوث بالمواد الصلبة من خلال إلقاء هذه المواد من السفن إلى البيئة البحرية، وتتحدد هذه المواد الصلبة المسببة للتلوث ومنها النحاس، الحديد، الكربون، وخلافه ويحدث التلوث من هذه المواد بإلقاء المخلفات الصناعية ويطلق على هذه المصادر بالمصادر

¹ - كريمة بورحلي، مرجع سابق، ص 80.

² - محمد صلاح سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 455.

الصناعية، ونظرا لخطورة هذا المصدر فقد تم إبرام الاتفاقيات الدولية التي تتضمن حضر إغراق⁽¹⁾ النفايات في البحر ومن بين هذه النفايات نجد النفايات الصلبة⁽²⁾.

يعتبر الإغراق من أهم وأخطر مصادر التلوث، لأنه يحتوي على مواد سامة أو مؤذية أو ضارة، وغالبا ما يأتي هذا التلوث عمدا، كما أنّ هذا التلوث يؤثر على الخواص الطبيعية للمياه البحرية وعلى الأحياء المائية ويقضي عليها بالتدرج، فضلا على أنّ هذا التلوث يصيب الإنسان عن طريق تناوله للأسماك التي تعتبر غذاء رئيسيا للشعوب⁽³⁾.

تفاقت أخطار الإغراق بالمواد الصلبة في الآونة الأخيرة خاصة في ظل مبدأ حرية البحار العالية، فنظرا لأنّ تلك البحار لا تخضع لسيادة دولة محددة، بل هي خارج نطاق الولاية الوطنية لجميع الدول فقد أساءت الدول لاسيما المتقدمة منها استعمال حقها اتجاه البحار العالية، واتخذتها مقلبا لنفاياتها الصناعية والزراعية وغيرها، وساعدت على ذلك ما تملكه من أساطيل وطائرات تحمل حاويات النفايات والقمامة وتلقي بها في جوف البحر⁽⁴⁾.

ج-المواد المؤذية المعبأة

يقصد بالمواد المؤذية (الضارة) المعبأة تلك المواد المنقولة بحرا في عبوات أو صهاريج منقوية أو حاويات أو غيرها وتشمل أية مواد يترتب على تصريفها في البيئة البحرية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على نحو يضر بالإنسان أو المواد الطبيعية أو المياه البحرية أو تضر على نحو يضر بالمناطق السياحية أو يتدخل مع الاستخدامات الأخرى المشروعة في البحر⁽⁵⁾.

¹ - عرفت اتفاقية لندن لعام 1972 الخاصة بمنع إلقاء النفايات في البحر الإغراق على أنّه "تصريف متعمد أو غير متعمد للفضلات أو المواد الأخرى من السفن والطائرات أو الأرصفة وغير ذلك من التركيبات الصناعية، أما الفضلات والمواد الأخرى التي تصاحب التشغيل الاعتيادي فلا تعد تلوّث للبيئة البحرية".

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقد عرفت الإغراق في المادة 5/1 على أنّه "التخلص من النفايات أو المواد الأخرى وذلك بإلقائها في البحر سواء عن طريق السفن أو الطائرات أو الأرصفة وغيرها من المنشأة البحرية الأخرى".

² - محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 448.

³ - السيد مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 258.

⁴ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص ص 127، 128.

⁵ - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 44.

تذهب اتفاقية ماريول لعام 1973-1978 السالفة الذكر بعيدا في محاولة تكييف أحكامها مع نوع خاص من النقل البحري للبضائع، وتأثره المحتمل على سلامة البيئة البحرية لتؤكد أنّ الهدف الوقائي الذي جاءت من أجله الاتفاقية لا يقف على خطر رمي مواد مؤذية معبأة إلى البحر باستثناء إذا كان ذلك ضروريا لتأمين سلامة السفينة أو إنقاذ أرواح بشرية في البحر، وإثما يتسع هذا الهدف الوقائي كذلك ليشمل منع نقل السفن لمواد مؤذية معبأة في عبوات أو حاويات شحن أو صهاريج ناقلة أو عربات صهريجيه بحرية وحديدية، إلا إذا احترمت عدد من المواصفات والضوابط القانونية⁽¹⁾.

كما تحظر أيضا الاتفاقية على السفن القيام بنقل هذه المواد إذا لم تتراع القواعد والمعايير الدنيا إلا أنه يلاحظ أنّ أحكام الاتفاقية في هذا الباب قد طبعتها العمومية وفضلت أن تترك للدول مهمة التفصيل والتدقيق، وبالفعل تخول الاتفاقية لفائدة الدول عند اعتمادها لتشريعات وطنية لمنع التلوث الصلاحية لسن التنظيمات التفصيلية بشأن العلامات ووضع البطاقات، والتحديد الكمي، والاستثناءات والإخطارات التي تهدف إلى الوقاية أو التقليل إلى أقصى حد من التلوث البحري بسبب نقل المواد المؤذية في عبوات أو حاويات شحن أو صهاريج نقالة أو عربات صهريجيه برية وحديدية⁽²⁾، لكن هذه الممارسة الدولية في هذا الميدان محكومة بالمدونة البحرية للسلع الخطيرة المعروفة اختصارا (I.M.D.G) le code.

د-المواد الخطيرة المنقولة عبر السفن

ينتج التلوث البحري ليس فقط عن انسكاب النفط والوقود، وإثما قد تكون حمولة السفن سواء خطيرة بطبيعتها تعرض البيئة البحرية للتلوث بدرجة أخطر من النفط والوقود إذا ما

¹ - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 199.

² - مرجع نفسه، ص 200.

تسبب حادث في تسربها من السفينة، هذا الاحتمال في تعرض البيئة البحرية للتلوث بالمواد الخطيرة المنقولة عبر السفن دفع الدول لاعتماد أنظمة قانونية خاصة بها⁽¹⁾.

تجدر الإشارة أنّ اتفاقية ماربول لعام 1973-1978 لمنع التلوث من السفن السالفة الذكر، لم تعرف المواد الخطيرة والضارة وإنما تضمنت قائمة من هذه المواد في كل من المرفق الأول والثاني التابع لها، ونفس الشيء بالنسبة لاتفاقية المواد الخطيرة لعام 1996 المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطيرة والضارة عن طريق البحر⁽²⁾.

أما البروتوكول الخاص بهذه الأخيرة لعام 2010 لم يعطي تعريفا واضحا للمواد الخطيرة وإنما أحالت إلى قائمة من المواد الواردة في نصوص قانونية مختلفة مثل الملحق الأول والثاني للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول 1973-1978)، والتقنين الدولي للبضائع الخطيرة IMDG بالباب رقم 17 من المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطيرة السائبة لسنة 1983، كما تشترط هذه الاتفاقية أن تكون هذه المواد الخطيرة لا تتعدى درجة وميضها 60 %⁽³⁾.

أما بالنسبة لاتفاقية سولاس⁽⁴⁾ فقد عرفت البضائع الخطيرة السائبة الصلبة بأنها أي مواد غير السوائل والغازات والتي تتكون من جسيمات أو حبيبات أو أكبر منها والمذكورة في

¹ - العربي بوكعبان، أثار جنسية السفينة على سلامة وأمن الملاحة البحرية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجبيلي اليايس، سيدي بلعباس، 2017، ص 153.

² - تعرف هذه الاتفاقية بالأحرف الأولى لتسميتها HNS تم تعديل هذه الاتفاقية بموجب البروتوكول أفريل 2010، حيث اعتمد هذا البروتوكول بالإجماع في مؤتمر دبلوماسي للمنظمة البحرية الدولية لمواجهة مشكلة عدم دخولها حيز النفاذ. أنظر في ذلك:

- العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 153.

³ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 55.

⁴ - اشتهرت باسم اتفاقية "سولاس"، دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 25 ماي 1998 تم إقرارها سنة 1914، وتم تعديلها في سنوات 1929، 1948 ثم 1960، ثم 1974. لمزيد من التفاصيل حول هذه التعديلات راجع:

- تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 42 القائمة الأولية A/56/58، 09 مارس 2001، www.org.convention.agreements، ص ص 24-26.

المدونة البحرية للبضائع الخطيرة، كما أنّ البضائع الخطيرة غالبا ما يكون ذي تركيب طبي مما يجعل الشخص القانوني بحاجة إلى رأي الأشخاص المختصين في الكيمياء حتى يتم معالجة كل التغيرات المترتبة عن نقل البضائع الخطيرة⁽¹⁾.

عرف المشرع الجزائري المواد أو البضائع الخطيرة بأنها كل منتج وبضاعة يعرضان للخطر أو يسببان أضرار أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلقاني الممتلكات والمنشآت القاعدية⁽²⁾.

ثانيا: المواد الملوثة الناجمة عن حوادث تصادم السفن في البحر

عرف قطاع النقل البحري في الآونة الأخيرة العديد من حوادث التصادم البحري⁽³⁾، أدت من خلالها لتسريب مواد ملوثة خطيرة للبيئة البحرية، ما خلف معه خسائر مادية وبشرية معتبرة تضررت على إثرها البيئة البحرية ومختلف الكائنات الحية المتواجدة في البحر.

=تجدر الإشارة أنّ الجزائر صادقت على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعدل بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة في لندن في 01 نوفمبر 1974، ج. ر. ج. ج. ج. العدد 03 الصادرة في 10 جانفي 2001.

¹ - محمد عبد الرحمن المرزوقي، المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة في الاتفاقيات الدولية وقانوني دولة الإمارات والمملكة المتحدة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2018، ص 18.

² - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 07 شوال 1424 هـ الموافق ل 01 ديسمبر 2003 الذي يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطيرة عبر الطرقات، ج. ر. ج. ج. عدد 75 الصادرة في 2003.

³ - عرفت اتفاقية لندن (ماربول) لمنع التلوث من السفن لعام 1973-1978 التصادم البحري في المادة 02 فقرة 01 منها على أنه: " تصادم السفينة أو جنوحها أو الحوادث الملاحية الأخرى والحوادث الفجائية على ظهر السفينة أو خارجة عنها تسببت ضررا جسيما أو خطرا داهما بوقوع ضرر جسيم للسفينة أو حمولتها"

كما عرفت اتفاقية بروكسيل بشأن التدخل في أعالي البحار التصادم بأنه: " التصادم والجنوح أو أي حادثة أخرى تحت مفهوم الكارثة البحرية في المادة 02 وهي تصادم السفينة أو جنوحها أو أي حادثة ملاحية أخرى أو واقعة عن ظهر السفينة أو خارجها ينتج عنها أي ضرر مادي أو التهديد المحدق بضرر مادي للسفينة أو الشاحنة".

وعرفها المشرع الجزائري في المادة 273 من القانون البحري الجزائري عل أنه: " يعد تصادم السفن في البحار كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر، أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في المياه التي وقع فيها التصادم".

تجدر الإشارة أنّه عقدت ثلاث اتفاقيات تتعلق بالتصادم البحري وقعت في بروكسيل، الأولى موقعة في 23 أوت 1910 متعلقة بالقواعد الموضوعية للتصادم أي قواعد المسؤولية، والمعاهدات الأخرى وقعتا في 10 ماي 1952 وتعلقان بالاختصاص المدني والجنائي في مسائل التصادم، وقد نص المشرع الجزائري في المواد من 278 إلى غاية 298 من القانون البحري الجزائري على هذه الاختصاصات.

ترجع معظم هذه الحوادث البحرية للخطأ البشري، فرغم استخدام الإنسان لمعدات وأجهزة متطورة إلا أنها تكون في غالب الأحيان عديمة الجدوى، ويعزى ذلك إلى عدم تدريب الأفراد على استخدام هذه التقنيات بشكل كاف، مما يجعلها في كثير من الأحيان غير فعالة وقليلة النفع⁽¹⁾.
بناءً على ذلك سنحاول تقديم أهم الأسباب التي تؤدي لحوادث اصطدام السفن في البحر، مع تسليط الضوء على أهم الحوادث البحرية سواء على المستوى الدولي أو الوطني وبالتحديد في الجزائر.

1- أسباب تصادم السفن في البحر

صاحب التطور الكبير الذي شهدته صناعة السفن والتطور التقني في المجال البحري زيادة ملحوظة في عدد الحوادث البحرية، رغم محاولة السيطرة عليها وإصدار العديد من القواعد والتدابير المتلاحقة لتجنبها وتجنب فقدان الأرواح البشرية والحد من التلوث البحري وتعزيز السلامة البحرية⁽²⁾.
ولعل أهم الأسباب الرئيسية والمنطقية لحوادث تصادم السفن في البحر، هو اصطدام السفن بعضها البعض، أو بين السفينة وغيرها من الحواجز في البحر أو الموانئ⁽³⁾.
كما قد يحصل التصادم مع العوارض الطبيعية الموجودة في البحار نتيجة لعدم الانتباه أو نتيجة العوارض الطبيعية في عرض البحر، أو قرب الشواطئ أو نتيجة لاصطدامها بسفينة أخرى لنفس الأسباب التي أوضحناها⁽⁴⁾.

تعد أيضا من بين الحوادث البحرية قيام السفينة أو أشخاصها بتقديم مساعدة لإنقاذ سفينة أخرى تعرضت لخطر وهي في البحر، وتعد أيضا من الحوادث الحالة التي تكون فيها

¹ - سامية عباس، " دعوى التعويض عن أضرار التصادم البحري"، تعليق على قرار المحكمة العليا رقم 593110 بتاريخ 2009/09/09 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية المنشور في العدد الثاني 2009 من مجلة المحكمة العليا ص 220، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 58، العدد 04، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01 بن يوسف بن خدة، 2021، ص 203.

² - حياة بن عيسى، " التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 138.

³ - نصر الدين هنونى، مرجع سابق، ص 309.

⁴ - إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 27.

السفينة معرضة لخطر الهلاك في البحر الناتج عن زيادة حمولتها مما يؤدي إلى إقدام الربان على إلقاء جزء من حمولتها تضحية بها لتخفيف وزنها وهو ما يعرف بتسمية " الخسارة البحرية المشتركة" التي تقع على كل من انتفع منها (1).

يكون سبب التصادم البحري أيضا نتيجة لعطب السفينة أو لأنّ التسرب لا يمكن تجنبه بشرط أن تكون قد اتخذت الاحتياطات اللازمة لمنع تسرب أو تقليل كمية الزيت أو المزيج الزيتي بعد حدوث العطب أو بعد اكتشاف التسرب (2).

يمكن القول مما سبق، أنّ هناك العديد من السفن والناقلات عمرها 25 سنة في حين أنّ المعايير التقنية الأكثر أمانا هي 15 سنة إذا كانت ذات صفيحة واحدة Monocoque، بالإضافة إلى أنّ السبب المشترك لجروح وانشطار هذه السفن هي أنّ صفائح خزاناتها تتكون من صفيحة واحدة، هذا ما يسهل انتشارها لأبسط العوائق البحرية، في حين أنّ المعايير الدولية تلح على نقل هذه المواد على متن سفن صفائح خزاناتها لا بد أن تكون مضاعفة (3).

استنادا إلى كل هذا يمكن القول أنّ حوادث التصادم البحري السالفة الذكر تؤدي في غالب الأحيان لتسريب مواد ملوثة للبيئة البحرية سواء نفطية أو غير نفطية، ما يلحق أضرار بها.

2- أخطر حوادث تصادم السفن في البحر

تعتبر حوادث تصادم السفن في البحر من الأسباب الرئيسية والأساسية لتلويث البيئة البحرية، نظرا لما ترتبه من آثار ضارة عليها، ولقد قدرت حوادث تصادم السفن في البحر بحوالي 07% من حجم الأسطول البحري العالمي، وإذا كانت نسبة التلوث الناتجة عن الحوادث الملاحية أقل من تلك الناتجة عن العمليات الملاحية العادية إلا أنّها تشكل خطرا فادحا على مناطق الحوادث، ذلك أنّ بقع التلوث تمتد على إثر التيارات المائية وعوامل

¹ - حياة بن عيسى، " التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها"، مرجع سابق، ص 138.

² - إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 27.

³ - نصر الدين هونوي، مرجع سابق، ص 310.

الطقس الجوي إلى مسافات شاسعة ملوثة بذلك المساحات الكبيرة من البحر (1).

ولعل أهم الحوادث التي لا تزال لحد اليوم راسخة في الأذهان بسبب ضخامة أثارها على البيئة البحرية نجد ما يلي:

أ- حوادث تصادم السفن على المستوى الدولي

سجل التاريخ وقوع العديد من حوادث تصادم السفن في البحر، معظمها كانت مميتة ومضرة بشكل كبير بالبيئة البحرية والكائنات الحية المتواجدة في البحر وبصحة الإنسان، نتيجة للأضرار التي خلفتها من خلال تسريب مواد ملوثة خطيرة ولعل أهم هذه الحوادث ما يلي:

أ-1- حادثة السفينة توري كانيون Torry Canyon الشهيرة (2)

تتلخص وقائع هذه الحادثة في أنّ ناقلة النفط اللبرالية، جنحت بالقرب من شواطئ كور ونوول بإنجلترا في 18 مارس 1967، وكانت سعة حمولة السفينة أكثر من اثني عشر ألف طن من الزيت الخام، وعند غرقها تسربت حمولتها إلى مقربة ستة عشر ميل من الجنوب الغربي للساحل الغربي الانجليزي الذي تضرر بصفة كبيرة، بالإضافة إلى وصول الزيت إلى الشواطئ الفرنسية والانجليزية نتيجة الرياح والأمواج العاتية، ما أدى لقتل العديد من الأسماك والطيور، واستغرق تنظيف وإزالة للبقع الزيتية الناجمة عن الحادثة عدة شهور وتكلف وذلك من ستة عشر مليون دولار في ذلك الوقت (3).

¹ - مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 25، 26.

² - تم بنائها في الولايات المتحدة الأمريكية في سنة 1959، بسعة شحن تصل إلى 60,000 طن، ثم أعيد إجراء تعديلات عليها بغرض زيادة حمولتها في سنة 1965 باليابان بسعة تصل إلى 120.000 طن، وكانت السفينة مؤمن عليها تأميناً شاملاً لدى شركة loyds، أما ملكيتها فتعود لشركة Barracudz بدولة سيبيريا. أنظر في ذلك:

- مريم حلايمية، "حادثة توري كانيون والقواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار"، مجلة الدراسات القانونية (صنف ج)، المجلد 08، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحي فارس، المدينة، 2022، ص 821.

³ - أنظر في هذه الحادثة كل من:

- REMOND Martine, L'exploitation pétrolière en mer et le droit (droit maritime, droit de la mer), Edition Technip, Paris, 1970, p. 164.

- VINCENT Philippe, Droit de la mer, Edition Lancier, Paris, 2008, p. 188.

- LANGAVANT (E), Droit de la mer, 1^{er} édition, Edition Cujas, Paris, 1979, p. 124.

- FIPOL, Rapport annuel 2010, p. 04.

حدث انفجار في 21 مارس 1967 بينما كانت عمليات الإنقاذ جارية للسفينة في غرف الآلات، وقد أحدث هذا الانفجار ثغرة كبيرة في هيكل السفينة وترتب عن ذلك تسرب 50 طن من الزيت على مساحة 1800 كلم، وبذلك محاولات لتعويم السفينة، وتذويب بقع الزيت على سطح الماء، أو نقل النفط المتسرب إلى ناقلة أخرى، ولكن كل هذه المحاولات كانت دون جدوى بسبب هيجان البحر⁽¹⁾.

لجأت القوات الإنجليزية في 28 مارس 1967 للحد من ازدياد الأضرار وتفتشي الخطورة إلى ضرب السفينة بالمدافع لإغراقها، مع أنّ السفينة لم تكن موجودة داخل المياه الإنجليزية إنّما كانت متواجدة في عرض البحر، فالسفينة في أعالي البحار لا تخضع إلا للعلم الذي تحمله السفينة والدولة التي تنتمي إليها، أي الاختصاص لدولة العلم والدولة التي تنتمي إليها بجنسيته من أضرار التصادم البحري⁽²⁾.

جلبت هذه الحادثة أنصار المجتمع الدولي، وأثارت الرأي العام في ذلك الوقت، كما كانت موضوع جدل فقهي وقانوني كبير، باعتبارها أول تطبيق نموذجي لحالة تدخل الدولة الساحلية وراء بحرها الإقليمي، وذلك لمواجهة الآثار الكارثية التي خلفتها⁽³⁾.

أ-2-حادثة الناقلّة أموكو كاديز Amoco Cadiz

تعتبر حادثة الناقلّة أموكو كاديز⁽⁴⁾ من أبرز الحوادث البحرية التي وقعت، ويعود تاريخ تحطم هذه الناقلّة العملاقة إلى 16 مارس 1978، وقد انسكب من هذه الناقلّة 200.000

¹ - مريم حلاميّة، " حادثة توري كانيون والقواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار"، مرجع سابق، ص 821، 822.
² - جمال عبد المجيد أبو صبيح بتول، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2021، ص 40.
³ - مريم حلاميّة، " حادثة توري كانيون والقواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار"، مرجع سابق، ص 821.
⁴ - صنعت هذه الناقلّة في مصانع إسبانية Astilleros وبدأت تصنيعها 1974 وسجلت في ليبيريا، كانت ملك شركة Amoco للنقل، وهذه الشركة خاصة للقانون الفيدرالي، وهي شركة فرعية تنتمي إلى مجموعة بترولية كيميائية ذات أهمية عالمية وهي شركة إستاندروا أويل في أنديانا ومركزها الرئيسي في شيكاغو. أنظر في ذلك:
- عبد السلام منصور الشويبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، بدون طبعة، الناشر دار النهضة العربية، القاهرة 2014، ص 218.

طن من النفط الخام⁽¹⁾، وأحدثت بقعة نفط امتدت إلى 100 ميل بالقرب من يورث شمال فرنسا لتكون أكبر كارثة نفطية في العالم.

يعود السبب الرئيسي لهذه الحادثة إلى دفع أمواج لسفينة لسلسلة من الصخور، مما أدى إلى انقسامها لنصفين فقد أثبت القضاء سبب آخر لحادث السفينة وهو سوء تصميم الناقلة من قبل الشركة، وعلى إثر ما أثبتته القضاء تم النزاع بين الشركة المالكة للسفينة مع الجهة المختصة بالنظر في النزاع مما أدى إلى عرض النزاع على المحاكم الأمريكية الفيدرالية للنظر في القضية، وقد قام المتضررين بتنظيف الشواطئ الملوثة ورفع الدعوى على الشركة المالكة للسفينة ستاندرد النفطية، وأقاموا دعوى على فرعين من فروع الشركة القائمين على أعمال الناقلة⁽²⁾.

تجدر الإشارة أنّ الكثير من المؤلفين كتبوا أنّ الحكم في Amoco Cadiz كان انتصاراً لقانون البيئة على القانون البحري فهناك تفاوت في الآراء حول تطبيق القضاة الأمريكيين في محكمتي الدرجة الأولى والثانية في تطبيق القواعد الفرنسية الخاصة بالمسؤولية لتعويض المتضررين الفرنسيين واستبعاد التعويض البيئي، والقاضي لم يستبعد التعويض البيئي من حيث المبدأ ولكن اعتمداً على أنّ الطبيعة تصلح نفسها ويجب الاهتمام بقرار المحكمة بإدانة الشركة الأم وجعلها مسؤولة عن أضرار الشركات الفرعية وقرار المحكمة مخيب للآمال من الناحية المالية ولكنه مهم من الناحية القانونية⁽³⁾.

أ-3-حادثة الناقلة إكسون فالديز Exxon Valdez

غادرت الناقلة إكسون فالديز من ميناء فالديز، ألاسكا في مساء 23 مارس 1989، متجهة إلى كاليفورنيا، وحملت على متنها 53 مليون جابون من النفط، لكن هذه السفينة اصطدمت بالصخور المرجانية أمام خليج " برنس وليام" بألاسكا، عندما كانت تتفادى

¹ - BEURIER Jean- Pierre, Droit maritimes, 3édition, Dalloz, Paris, 2016, p. 812.34.

² - جمال عبد المجيد أبو صبيح بتول، مرجع سابق، ص 42.

³ - عبد السلام منصور الشويبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 221.

الارتطام بأحد جبال الجليد العائمة⁽¹⁾، وقد تسرب من هذه الناقلة حوالي 40000 طن من النفط الخام، توسع على بقع بترولية قدرت بحوالي (1000) ميل بحري ثم أصبحت (2000) ميل بحري بعد مضي مدة خمسة عشر يوماً⁽²⁾.

أمكن لحسن الحظ تفريغ الكمية المتبقية من النفط من الناقلة وشحن ناقله أخرى بها، وقد نفقت الأسماك والآلاف من الطيور البحرية وثلثاء الماء وبعد يومين من الحادث وضعت إجراءات لمكافحة التلوث الناجم عن الحادث تبين لاحقاً عدم جدواها إزاء فداحة الحادث وعدّ هذا الحادث الأسوأ من نوعه في تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية وبمرور الوقت اختلط النفط بالماء مما زاد من حجم الكارثة وساعدت التيارات البحرية والرياح على نقل بقعة النفط نحو الجنوب مما زاد من مساحة المناطق التي تعرضت للتلوث جراء الحادث⁽³⁾.

أ-4-حادثة الناقلة إريكا Erika

غادرت ناقله النفط إريكا ميناء دونكيرك متجهة Dunkerque إلى ميناء ليفورنو Livourne في إيطاليا محملة على متنها 30884 طن من زيت الوقود الثقيل⁽⁴⁾، لكن تحطمت الناقله التي ترفع علم مالطا في عاصفة بحرية في تمام الساعة 7:20 بتوقيت غرينتش على شاطئ بريتانيا بفرنسا وترتب على ذلك تسرب 14000 طن من الزيت، وهذه السفينة كانت مملوكة لشركة إيطالية Tevere Shipping وقد سبب الحادث دماراً بيئياً وخسائر في النشاط الاقتصادي على طول هذه السواحل⁽⁵⁾.

¹ - عبد السلام منصور الشويبي، " الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث"، *المجلة العملية لقطاع كليات التجارة*، المجلد 10 العدد 01، جامعة الأزهر 2013، ص 435.

² - عماد فاضل ركاب المالكي، عقيل حمزة كاظم، " الحماية الجزائرية للبيئة البحرية من التلوث النفطي(دراسة مقارنة)، *مجلة دراسات البصرة*، المجلد 13، العدد 30، مركز الدراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، 2018، ص 71.

³ - محمد تركي عباس العبيدي، حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط (دراسة في القانون الدولي)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية القانون، جامعة بغداد، 2005، ص 52.

⁴ - أنظر في ذلك كل من:

- محمد صلاح سليمان، مرجع سابق، ص 460.

-DELEBECQUE Philippe، op.cit، p.650.

⁵ - محمد تركي عباس العبيدي، مرجع سابق، ص 53، 54.

عرفت قضية إريكا بخصوصياتها بسبب الإشكاليات التي طرحتها وكيفية الفصل فيها أمام القضاء الفرنسي وموقفه اتجاه الأضرار التي خلفتها وطرق تعويض المتضررين من الحادثة، فأول إشكال يتمثل في الاختصاص ثم الأساس القانوني لمسائلة المتسببين في الحادثة، كما أنّ هذه الأخيرة فصل فيها من قبل القضاء الجزائي عوض القضاء المدني رغم أنّ وقائع القضية تثبت بأنها مدنية يجب تعويض المتضررين منها وليس معاقبة المتسببين فيها، وإنّ هذه الأخيرة اعتبرت الأضرار التي خلفتها السفينة عبارة عن ضرر بيئي فالمتضررين منه يتم تعويضهم وفق لهذا الأخير⁽¹⁾.

أ-4- حادثة الناقل بريستيج Prestige

أدى تعرض الناقل الليبرالية بريستيج Prestige المحملة ب 77000 طن من زيت الوقود الثقيل لعاصفة بحرية في 13 نوفمبر 2002 إلى قيام قبطان السفينة بإرسال طلب استغاثة عندما كان على بعد حوالي 50 كيلومترا من ساحل غاليسيا الإسبانية⁽²⁾، لكن بعد ساعتين من إرسال الإشارة، حدثت الكارثة حيث انفجرت خزانات الوقود الخاصة بالناقلة مما أدى إلى غرقها وانتشار بقع النفط لتغطي حوالي 30 كلم شاسعة قبالة سواحل قاليس الإسبانية⁽³⁾، وقد قدرت تكلفة خسائر الحادث ب 03 مليار دولار⁽⁴⁾.

أمرت الحكومة الإسبانية بعد هذه الحادثة بجر السفينة المنكوبة إلى عرض البحر لإبعادها عن السواحل، غير أنّه في يوم 19 نوفمبر 2002 انكسرت ناقلة النفط إلى قسمين ليغرق قسم منها مجددا حاملا معه 20 مليون من النفط استقرت على عمق أربعة آلاف متر في المحيط الأطلسي، أما الكمية المتبقية من حمولة السفينة أي ما يزيد عنه عن 50 آلاف طنا تسربت إلى مياه البحر لتمس مساحات إضافية من السواحل الإسبانية والفرنسية

¹ - دينا كوثر وارث، كمال حدوم، " التعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري (قضية إريكا نموذجا)", مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 08، العدد 02، جامعة حسينية بن بوعلي، شليف، 2022، ص 376.

² - RIZKO Laura, « Le Prestige : une convention internationale peut-elle émerger de cette marée noire », Revue juridique Thémis, Volume 53, N°02, Université de Montréal, 2019, p. 247.

³ - FIPOL : Rapport annuel de 2007, p. 93.

⁴ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 100.

والبرتغالية، غير أنّ مدينة غاليس تظل المنطقة الأكثر تضرراً، إذ غطت البقع النفطية مساحات كبيرة من سواحلها الغربية، وأدت هذه الكارثة إلى إلحاق أضرار فادحة بقطاع الصيد والزراعة والمحميات البحرية 25 منها تفوق أكثر من 1100 طائراً.

ب- حوادث التصادم على المستوى الوطني

شهدت مختلف الدول على المستوى الوطني حوادث تصادم السفن في البحر خاصة في الآونة الأخيرة الأمر الذي أدى لتلوّث محيطها البحري، ومن بين هذه الدول نجد الجزائر (1)، هذه الأخيرة التي لها بحر يتميز جغرافياً بطبيعته شبه المغلقة واقتصادياً كمنطقة عبور لحركة بحرية هامة من الهيدروكربونات العابرة للبحر الأبيض المتوسط، وهي واحدة من أكبر الطرق البحرية ازدحاماً في العالم (2).

وقعت في الموانئ الجزائرية حوالي 22 حادثة معظمها تسربات غير عمدية، هذه الحوادث التي لها تأثير مباشر على السكان، من بينها ما يلي:

- حادثة جنوح السفينة ELLEN CONWAY لسنة 1976 بحمولة 32000 طن والتي تسببت في تسرب هام على السواحل الجزائرية.

- حادثة الناقلة البترولية JUANA LAVELLAY بتاريخ 26 ديسمبر 1980 بميناء أرزيو، خلفت هذه الحادثة 3900 طن من النفط على طول 300 كلم للساحل.

- حادثة السفينة CAPITAINNE MARCOS سنة 1980 بسواحل عنابة التي خلفت 70.000 طن من الزيوت التقليدية.

¹ - تعتبر الجزائر دولة ناقلة للمحروقات والمواد الخطيرة بصفة عامة، حيث تمتلك أسطولاً بحرياً يتكون من 38 سفينة منها 18 ناقلة مخصصة لنقل المواد البترولية، الغاز المميع والمواد الكيماوية فذلك من خلال موانئها 12، كما أنّ 1300 ناقلة نفطية تدخل الموانئ الجزائرية من بين 10000 سفينة تمر عبر البحر الأبيض المتوسط سنوياً. أنظر في ذلك: - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 14.

² - HADDOUM Kamel، «Les efforts internationaux en matière de protection de l'environnement marin» *Revue de droit et science juridique*، N° 3، centre universitaire de Naama، Algérie، janvier 2016، p. 546.

- حادثة السفينة OUED GUETRINI في ميناء الجزائر في 04 جوان 1986 التي أفرغت 15 طن من الزيت، وأدى إلى تعطيل محطة إنتاج الكهرباء وتدخل فيها الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بال محروقات FIPOL.

- جنوح سفينة سان هاريس HARIS بجوار ميناء مستغانم بحمولة هامة من المازوت والفيول.

- حادثة السفينة DELAWARE في ميناء أرزيو في 22 ديسمبر 1988.

غرق السفينة بشار في ميناء الجزائر في 24 نوفمبر 2004⁽¹⁾.

تجدر الإشارة أنّ حوالي من 80% من صادرات الجزائر تكمن في تسويق المحروقات⁽²⁾؛ لهذا أصبح التلوث البحري فيها انشغالا يشغل بال المواطنين خاصة بعد أن كشفت الصحافة على وجود مادة الزئبق بميناء الجزائر، والمؤكد أنّ الأطنان من المواد السامة تصب سنويا في البحر المتوسط دون معالجة⁽³⁾.

يمكن القول مما سبق، أنّ جميع هذه الحوادث سببت بشكل أو بآخر بتلويث البيئة البحرية، خاصة الحوادث الواقعة على المستوى الدولي التي خلفت أضرار في غاية الخطورة، ولا تزال أثارها الضارة لحد اليوم، الأمر الذي دفع بالمجتمع الدولي للبحث عن الآليات القانونية الكفيلة للحد من ظاهرة التلوث البحري من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات والمؤتمرات الدولية، هذا إضافة إلى زهاب العديد من الدول على المستوى الداخلي لسن مجموعة من النصوص القانونية التي على الرغم من سوء تطبيقها إلا أنّها شكلت قاعدة نافعة جدا.

¹- أنظر في ذلك:

- نصر الدين هونوني، مرجع سابق، ص 311، 312.

- سماعيل فاطمة، "الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات ومكافحته، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 02، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 02 محمد بن أحمد، 2015، ص 139.

²- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 20.

³- نصر الدين هونوني، مرجع سابق، ص 311.

المطلب الثاني

وقوع الضرر البيئي بفعل نشاط السفن

يعتبر الضرر البيئي ركنا من أركان المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، إذ مما لا شك فيه أنّ أي تلوث بحري ينتج عنه ضرر بيئي، بالتالي إذا كان من الممكن قيام المسؤولية المدنية في بعض الأحيان دون اشتراط ثبوت الخطأ في الفعل الضار، فلا يتصور قيام مسؤولية بلا ضرر إذ يعد هذا الأخير شرطا أساسيا لوجوب الضمان ومن ثم الحصول على التعويض.

أحدث الضرر البيئي جدلا فقهيًا واسعًا حول إمكانية التعويض عنه في مجال المسؤولية المدنية ذلك كون أنّه من المفاهيم التي دخلت حديثًا في مجال القانون بصفة عامة والقانون البيئي بصفة خاصة، وتتعدد التعريفات المتعلقة بالضرر البيئي مع صعوبة حصر هذا الضرر (الفرع الأول)، وبما أنّ الضرر البيئي يعتبر من الصور الحديثة للضرر التي دخلت في مجال القانون الدولي، بالتالي هذا الضرر يتميز بخصائص تجعله مبدئيًا لا تتناسب مع شروط الضرر المتعارف عليه في القواعد العامة (الفرع الثاني)، وينقسم هذا الضرر البيئي إلى عدة أنواع (الفرع الثالث)، وحتى تترتب المسؤولية عن الأضرار البيئية يجب أن تتوفر عدة شروط للمطالبة بالتعويض (الفرع الرابع).

الفرع الأول

صعوبة ضبط تعريف للضرر البيئي

يصعب طبقًا للقواعد العامة ضبط تعريف للضرر البيئي، خاصة في ظل اتساع مجالاته وبعده الزمني والمكاني، وهذا ما جعل البعض يرى أنّه من الصعب إعطاء تعريف دقيق للضرر البيئي في ظل كثرة التعريفات الخاصة بالبيئة وأصبح هذا الضرر محلا لاختلافات فقهية تتعلق بمسألة ما إذا كان المضرور من هذا الضرر هو الإنسان أو البيئة

أو مختلف عناصرها البرية، الجوية والبيئة البحرية⁽¹⁾ هذه الأخيرة التي ينتشر فيها التلوث بشكل سريع.

بناءً على ذلك حاول العديد من الفقهاء تحديد تعريف جامع ومانع للضرر البيئي (أولاً)، كما أنّ غالبية الاتفاقيات المبرمة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث حاولت هي أيضاً إعطاء تعريف للضرر البيئي (ثانياً)، وصعوبة وضع تعريف موحد فقها للضرر البيئي انعكس كذلك تشريعياً حيث نجد أنّ غالبية التشريعات الوطنية وبالتحديد التشريع الجزائري وجدت صعوبة في وضع تعريف موحد ودقيق للضرر البيئي (ثالثاً).

أولاً: التعريف الفقهي للضرر البيئي

يرى أغلب الفقهاء المهتمين بالبيئة أنّه من الصعوبة بمكان وضع تعريف جامع ومانع للضرر البيئي، ويرجعون ذلك إلى تشعب وتنوع مكونات البيئة واختلاف الأخطار المحدقة بها سواء كانت بفعل الإنسان أو بفعل الطبيعة⁽²⁾.

استناداً إلى ذلك، قدمت العديد من التعريفات للضرر البيئي من قبل الفقهاء، فهناك من عرف الضرر البيئي على أنّه: "كل فعل مباشر أو غير مباشر محظور أو غير محظور داخلياً أو دولياً يلحق ضرراً بالبيئة البحرية أو بأحد عناصرها ويجعلها مضرّة أو غير قابلة لأداء وظيفتها الطبيعية"⁽³⁾.

أما البعض الآخر فقد عرفه بأنّه: " كل ضرر يحصل مباشرة للوسط البيئي بغض النظر عن أثره على الأشخاص أو الأموال"⁽⁴⁾.

¹ - حبيب بلقنشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب " المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة"، مجلة الفقه القانوني والسياسي، المجلد 01، العدد 01، مخبر الدراسات القانونية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2019، ص 183.

² - عبد القادر عباس، "النظام القانوني للضرر البيئي"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 06، العدد 03، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2021، ص 869.

³ - نقلاً عن: دينا كوثر وارث، كمال حدوم، مرجع سابق، ص 378.

⁴ - خالد الجبلاي، "المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار تليجي، الأغواط، 2015، ص 311.

كما عرفها الأستاذ " شارل كيس " بأنه: "كل عمل يشكل اعتداء على الصحة الإنسانية أو التوازن البيئي"⁽¹⁾.

عرفها أيضا الفقيه الفرنسي P.Girod إلى أن: "الضرر البيئي هو ذلك العمل الضار الناجم عن التلوث والذي يتسبب فيه الإنسان للبيئة ويصيب مختلف مجالات كالماء والهواء، ما دامت هذه العناصر مستعملة من قبل الإنسان"⁽²⁾.

أما الفقيه Caballero فذهب في نفس السياق إذ عرفه بأنه: " الضرر البيئي الذي يصيب الوسط البيئي مباشرة، فهو ضرر مستقل بذاته بغض النظر عن تأثيره على الناس والممتلكات"⁽³⁾.

يوجد في قراءة أخرى الفقيه Drago الذي عرف الضرر البيئي بأنه: " الضرر الذي يصيب الأشخاص والأشياء من خلال البيئة المحيطة بالأفراد"⁽⁴⁾.

يلاحظ أنّ هذا التعريف الأخير يختلف تماما عن التعاريف السابقة المقدمة للضرر البيئي من قبل الفقهاء، إذ يعتبر البيئة هي مصدر الضرر وليست ضحية الضرر، كما أنّه لم يحدد المقصود بالأشياء، هل هي الأشياء التي تعود ملكيتها للأشخاص أم الأشياء التي تعتبر عناصر ملكيتها لأي شخص كالماء والهواء والتربة، إذ أنّها من الأملاك المشتركة التي لا يجوز تملكها من أحد، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فالملاحظ من خلال هذا التعريف أنّه صاحبه جعل البيئة أو المحيط على حد تعبيره هو مصدر الضرر وليست ضحية الضرر، حيث يرى أنّ الضرر الذي يمس البيئة هو الذي يتسبب في الأضرار

¹ - عبير عبد الله أحمد درياس، المسؤولية المدنية عن مزار الجزائر غير المألوفة الناجمة عن تلوث البيئة في فلسطين "دراسة مقارنة"، كلية الحقوق والإدارة العامة، جامعة بيرزيت، فلسطين، 2014، ص 87.

² - **نقلا عن:** حبيب بلقنيشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب، مرجع سابق، ص 183.

³ - **نقلا عن:** سامية قرجع، "المسؤولية المدنية عن الضرر البيئي في التشريع الجزائري"، *مجلة تجسير للبحوث والدراسات*، المجلد 02، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 01، 2022، ص 113.

⁴ - المرجع نفسه، نفس الصفحة.

بالأشخاص والممتلكات وعليه إنّ هذا التعريف لا ينظر إلى الضرر البيئي بقدر ما يركز على الأضرار الناجمة عن الضرر البيئي⁽¹⁾.

إضافة إلى كل هذه التعريفات، نجد البروفسور P.Giod الذي يعرف الضرر البيئي بأنه "الضرر البيئي هو العمل الضار الناجم عن التلوث، والذي يتسبب فيه الإنسان للبيئة ويصيب مختلف مجالاتها كالماء والهواء والطبيعة، ما دامت هذه العناصر مستعملة من طرف الإنسان"⁽²⁾.

يلاحظ أنّ هذا التعريف عكس التعريف السابق فهو يجعل البيئة ضحية للفعل الضار الذي يأتيه الإنسان، والضرر البيئي هو الضرر الذي يصيب مختلف مجالات البيئة فهو بالتالي ضرر عيني، ولكن الذي يتسبب فيه هو الإنسان، إلا أنّه ما يؤخذ على هذا التعريف هو أنّ هناك بعض الأضرار البيئية تحدث نتيجة وجود كوارث طبيعية، ومع ذلك تعتبر بمثابة أضرار بيئية وتمس مختلف مجالاتها⁽³⁾.

ثانياً: التعريف القانوني للضرر البيئي

يختلف التعريف القانوني للضرر البيئي من دولة إلى أخرى وقد يكون محددًا بقوانين بيئية تتبعها الدولة وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

1- تعريف الضرر البيئي على المستوى الدولي

ورد تعريف الضرر البيئي في معظم الاتفاقيات الدولية المبرمة من أجل حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث لاسيما التلوث الناجم عن نشاط السفن، ومن بين هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات السالفة الذكر التي عرفتته بأنه: " الخسارة أو الضرر الذي

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 72.

² - نقلاً عن: سامية قرجع، مرجع سابق، ص 113.

³ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص ص 72-73.

يقع خارج السفينة المشحونة بالنفط عن طريق التلوث الناجم عن إفلات أو إفراغ النفط من السفينة أيا كان مكان وقوع ذلك الإفلات أو الإفراغ⁽¹⁾.

يتبين من هذه الاتفاقية أنها جاءت بتعريف عام للضرر البيئي تاركة بذلك للمحاكم الوطنية للدولة المتعاقدة حرية كبيرة في تفسيره، مما أدى إلى اختلاف مفهومه من دولة إلى أخرى مع مرور الوقت وتعرض الوسط البحري لتجارب وحوادث جديدة، مع اجتهاد المحاكم الوطنية للدولة المتعاقدة في تفسيره، وقد استمر ذلك إلى أن جاء بروتوكول 1992 بتعريف جديد موحد بذلك الضرر البيئي وعرفه بأنه: "أ- التلوث أو الضرر الواقع خارج السفينة نتيجة تلوث ناجم عن تسرب أو تصريف للزيت من السفينة، مهما كان موقع مثل هذا التسرب أو التصريف بشرط أن التعويض عن الأضرار البيئية، عبر خسارة الريح الناجمة عن هذه الأضرار سيقصر على تكاليف التدابير المعقولة المنفذة فعلا أو المزعومة لإعادة الوضع إلى ما كان عليه.

ب- تكاليف التدابير الوقائية والإتلاف أو الأضرار الأخرى الناجمة عن التدابير الوقائية"⁽²⁾.

يتضح أنّ هذا التعريف لا يغير من جوهر التعريف السابق الوارد في اتفاقية بروكسيل لعام 1969 بالنسبة لنطاقه العام بل يقدم فقط تحديدا واضحا لهذا النطاق بما يضمن تفسيراً موحداً في الدول المتعاقدة.

يمكن القول من خلال قراءة التعريفين الواردين في اتفاقية بروكسيل لعام 1969 وبروتوكولها لعام 1992 أنّ مفهوم الضرر البيئي لا يقتصر على ضرر التلوث بحد ذاته بل يمتد أيضا ليشمل الإجراءات الوقائية والخسائر الناجمة عن هذه التدابير⁽³⁾

¹ - المادة 6/1 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات.

² - المادة 6/3 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية بروكسيل 1969

³ - فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع: عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2012-2013، ص ص 83، 84.

أما اتفاقية ماربول (73-78)، فقد عرفت الضرر البيئي بأنه " المساس بحياة الإنسان وبإبقي الكائنات الحية عن طريق مادة ضارة تكون تحت رقابة الاتفاقية"⁽¹⁾.

يتبين أنّ هذا الضرر البيئي من خلال هذا التعريف هو الضرر الذي يمس بحياة الإنسان ومختلف الكائنات الحية المتواجدة في البحر عن طريق الإلقاء بالمواد الملوثة إلى البيئة البحرية. وعرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بأنه " الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية والصحة البشرية والأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار والتقليل من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح"⁽²⁾.

يتضح أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 اعتبرت هي أيضا الضرر البيئي بأنه الضرر الذي يلحق بصحة الإنسان ومختلف الكائنات الحية المتواجدة في البحر من خلال صيد الأسماك غير القانوني أو غير المشروع، وغره من الأنشطة الأخرى غير المشروعة على البيئة البحرية.

إضافة إلى ذلك نجد اتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط لعام 1976⁽³⁾ التي عرفت الضرر البيئي بأنه: " الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية والصحة البشرية والأنشطة البحرية عن طريق إدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية"⁽⁴⁾.

يلاحظ من مختلف التعاريف الواردة بشأن الضرر البيئي في الاتفاقيات الدولية أنّها تتشابه فيما بينها، فجميعها قائمة على نفس المبدأ وهو أنّ الضرر البيئي هو إلحاق الأذى

¹ - المادة 2/2 من اتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973.

² - المادة 1/4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³ - يطلق على هذه الاتفاقية الإطار لحماية البحر الأبيض المتوسط وبروتوكولاتها الأربع حيث انعقدت بموجب مؤتمر برشلونة بإسبانيا في فيفري 1976، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26 جانفي 1980، يتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1976، ج. ر. ج. ج عدد 05 المعدل والمتمم بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04/141، ج. ر. ج. ج عدد 28.

⁴ - المادة 2/2 من اتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط لعام 1976.

بأي وسيلة كانت بالبيئة البحرية وما يحيط بها، ذلك عن طريق إدخال مواد ملوثة للبيئة البحرية سواء بطريقة مشروعة أو غير مشروعة.

2- تعريف الضرر البيئي على المستوى الوطني

تعددت التعاريف القانونية للضرر البيئي وتباينت في مقاربتها، ولكنها كأصل عام تعتبر الضرر البيئي بأنه الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة أو المساس بحق من الحقوق وينبغي أن يكون من شأن هذا الأذى، جعل مركز الشخص أسوأ مما كان عليه من قبل، وإلا أصبح قيام المسؤولية دون معنى⁽¹⁾.

جعل من صعوبة وضع تعريف موحد فقهما للضرر البيئي، ينعكس كذلك تشريعيا، حيث نجد أنّ التعريفات على اختلافها في الصياغة فهي قليلة جدا فعلى الصعيد الأوربي نلاحظ أنّ الكتاب الأبيض بشأن المسؤولية المدنية عرف الضرر البيئي من خلال تجميعه فئتين من الضرر تحت عنوان الأضرار البيئية وهي:

- الأضرار التي تلحق بالتنوع البيولوجي.
- الضرر الناتج عن تلويث المواقع، وهذه المواقع تشمل التربة، المياه السطحية والجوفية⁽²⁾.

نص المشرع الفرنسي في المادة الرابعة من ميثاق البيئة على أنه: " على كل شخص أن يساهم في إصلاح الأضرار التي يسببها لبيئة، وهذا إقرار بمسؤولية الشخص عن الأضرار التي تصيب البيئة جراء أعمالها، وفي المقابل هناك إشكالية تعريف الضرر البيئي التي تبقى عائقا أمام تقدير التعويض المناسب ومن يحق له الإدعاء وما هي كمية الضرر المرتبة للتعويض كل هذا في سياق مقولة أنّ " الطبيعة لا تقدر بثمن"⁽³⁾.

¹ - عباس عبد القادر، مرجع سابق، ص 868.

² - محمد رحموني، مرجع سابق، ص 12.

³ - عباس عبد القادر، مرجع سابق، ص 868.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه بالرجوع إلى مجموع النصوص القانونية التي أصدرها بشأن حماية البيئة قبل التسعينات، لم يكن يعترف بوجود مثل هذه الأضرار، وعدم وجود اعتراف قانوني لها، غير أنه بصدور القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة فإنّ البعض اعتبر أنّ المشرع الجزائري نص بطريقة غير مباشرة على هذا النوع من الأضرار، حيث أنه باستقراء المادة 03 منه نجد أنّ المشرع الجزائري أسس هذا القانون على مبادئ عامة نشعر من خلالها أنه أعطى إحياءات على هذا النوع من الأضرار مثل: مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي، مبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية، مبدأ الملوث الدافع⁽¹⁾.

قدم المشرع الجزائري تعريف ضمني للضرر البيئي وليس صريح ذلك بقوله: " مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية"⁽²⁾.

يلاحظ من خلال هذه المادة أنّ المشرع الجزائري نص بأنّ الضرر البيئي هو ذلك الضرر الذي يصيب الإنسان في صحته وكذا البيئة البحرية من خلال إلقاء بمواد ملوثة للبحر سواء بطريقة عمدية أو غير عمدية.

يتبين من خلال الوقوف على مختلف التعريفات التي وردت بشأن الضرر البيئي أنّها تتفق غالبيتها على أنّ الضرر البيئي يصيب الموارد البيئية في مختلف مجالاتها، فهو في الأصل ضرر عيني يعبر عنه غالبية فقهاء القانون الفرنسي بأنّه الضرر الخالص الذي يصيب قيل كل شيء العناصر المكونة للبيئة، ومن جهة أخرى أنّ هذا الضرر يصيب العناصر البيئية باعتبارها في رأي غالبية الفقهاء وبمقتضى العديد من النصوص القانونية

¹ - محمد رحموني، مرجع سابق، ص 13.

² - المادة 52 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

عناصر مشتركة⁽¹⁾، لهذا فإنه يمكن القول أنّ الضرر البيئي البحري هو إلحاق الأذى بأي وسيلة كانت بالبيئة البحرية وما يحيط بها.

الفرع الثاني

خصائص الضرر البيئي

ينفرد الضرر البيئي الذي يصيب البيئة البحرية والبيئة بصفة عامة، بجملته من الخصائص تجعله يتميز عن الأضرار الأخرى التي تقيم المسؤولية المدنية، وذلك أنّ هذا الضرر غير قابل للإصلاح، وأتته ناتج عن التطور التكنولوجي.

وإذا كان مقتضى القواعد العامة في المسؤولية المدنية يقتضي بالضرورة أن يكون الضرر محققا وحالا وقد يكون مستقبلا ومحقق الوقوع، كما يكون الضرر شخصا يصيب الشخص الذي يطالب بالتعويض ويكون مباشرة نتيجة نشاط المسؤول، فإنّ الأمر ليس كذلك إذا كنا بصدد المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي، فالضرر الذي ينجم عن عمليات التلوث وإن كان شرطه جوهريا لتقرير المسؤولية، فهو يتميز بخصائص من بينها أنّه ضرر ذو طابع انتشاري من جهة (أولا)، وبما أنّ الأضرار البيئية لا تظهر في غالب الأحيان وإنّما يتراخي ظهوره في المستقبل فإنه يمكن أن تكون هذه الأضرار ذات طابع متراخي (ثانيا)، ونظرا لطبيعة وخصوصية الضرر البيئي فإنّ ذلك أدى لصعوبة توافر خاصية الضرر المباشر لهذا فالأضرار البيئية في غالب الأحيان تكون غير مباشرة (ثالثا)، ومادام أنّ الضرر البيئي يصيب البيئة بالدرجة الأولى، بالتالي فهو لا يعد ضرا شخصا (رابعا).

أولا: الضرر البيئي ضرر ذو طابع انتشاري

يعتبر الضرر الذي يصيب البيئة بصفة عامة، والبيئة البحرية بصفة خاصة في مختلف مجالاتها أوسع نطاق من حيث الزمان والمكان، والدليل على ذلك أنّ المخاطر البيئية تتعدد من حيث مداها إقليم الدولة الواحدة وحتى الحماية القانونية من الأضرار البيئية

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 76.

لم تعد مقصورة فقط على التشريعات المحلية للدول، فأصبحت الدول تتحرك باسم المصلحة والمصير المشترك⁽¹⁾، خاصة الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن التي تقع في منطقة وتمتد لتمس جميع المناطق البحرية سواء تلك الخاضعة لسيادة وولاية الدولة الساحلية وتلك غير الخاضعة لسيادتها والتي يحكمها مبدأ الحرية.

سارع المجتمع الدولي من أجل اتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من آثار الأضرار البيئية وطابعها الانتشاري من خلال عقد اتفاقيات ومؤتمرات دولية في هذا الخصوص، خاصة بعد غرق ناقلة النفط "توري كانيون" السالفة الذكر في منطقة أعالي البحار والتي سببت أضرار كبيرة مست بالبيئة البحرية وجميع الكائنات الحية المتواجدة في البحر، خاصة بعد انتشارها بشكل سريع لتصل بذلك إلى السواحل الإنجليزية وتلحق بذلك أضرار في غاية الخطورة.

تجدر الإشارة أنه في عرف القانون الدولي بأنه لا تعوض عن الأضرار التي تقع في البحر العالي ويترتب عن ذلك بالأ تعويض ولا مسؤولية عن فقدان الثروة الحيوانية والنباتية المتواجدة في البحر العالي باعتبار هذه المنطقة لا تخضع لقواعد المسؤولية المدنية عن التلوث رغم أن اتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن حالات التلوث البحري قد امتدت لتشمل الأضرار الواقعة في البحر العالي، مع أنها لم تقدم حلا عمليا للمشاكل المتعلقة بتنازع القوانين والاختصاص القضائي مما جعل القضاء يكتفي بمكان وقوع الضرر البيئي لأن هذا يصطدم بأحد مبادئ القانون الدولي المعروفة بحرية البحر العالي.

ثانيا: الضرر البيئي ذو طابع متراخي

يعد الضرر البيئي من الأضرار المتراخية وهذا خلافا للضرر الحالي الذي تتضح آثاره فور حدوثه وخلال فترة وجيزة من لحظة وقوعه كحالات التسمم بسبب التعرض لمختلف أنواع الملوثات، وبالتالي فإن الضرر البيئي هو ضرر متراخي لا تظهر آثاره الضارة إلا بعد فترة زمنية طويلة، لذلك يطلق عليه تسمية الضرر التراكمي، حيث يظهر الضرر عند تراكم

¹ - عتيقة معاوي، "خصائص الضرر البيئي"، *مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية*، المجلد 20، العدد 01، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة باتنة 01، 2019، ص 243.

المواد الملوثة للبيئة البحرية⁽¹⁾، وتأتي على شكل أمراض خطيرة فيما بعد، فعلى سبيل المثال نأخذ التلوث النفطي أو الإشعاعي الناجم عن نشاط السفن التي تستمر آثاره الضارة لمدة طويلة، حيث أنّ هناك بعض المناطق القريبة من مكان وقوع حوادث التلوث البحري بفعل نشاط السفن يعاني سكانها من أمراض مزمنة كمرض السرطان، الفشل الكلوي والكبدية. يثير الطابع المتراخي لظهور أعراض هذه الأمراض مشكلة مدى توافر رابطة سببية بين ضرر التلوث ومصدر هذا الضرر وقد تتدخل أسباب أخرى مع السبب الأصلي⁽²⁾.

ثالثا: الضرر البيئي ذو طابع غير مباشر

يأتي الضرر البيئي على عكس الأفعال الضارة التي يقوم بها الإنسان بشكل غير مباشر لأنه يكون في غالب الأحيان كنتيجة لأفعال غير محظورة دوليا وداخليا، فالعوامل الطبيعية هي التي تقوم بنقله أو تطوير الأفعال مما يؤدي إلى نتيجة ضارة⁽³⁾. بناءً على ذلك، فإنّ الضرر غير المباشر هو الضرر الذي لا يتصدى مباشرة مع الفعل حيث تتداخل عوامل أخرى بين الفعل الضار والنتيجة، كما أنّ التلوث البحري ضرر لا يصيب الإنسان أو الأموال بصفة مباشرة، وإنما يصيب المياه والموارد الحية (الأسماك مثلا)، وغير الحية (تغيير خصائص ومميزات المعادن)⁽⁴⁾.

رابعا: الضرر البيئي ذو طابع غير شخصي

يشير الضرر ذو طابع غير شخصي إلى الأضرار التي تلحق بالبيئة نفسها أو بالموارد الطبيعية دون الرجوع إلى الأضرار الناتجة عن إصابة شخص معين أو مجموعة من الأفراد، فعندما نتكلم عن الضرر البيئي فإنّ البيئة هي الضحية بالدرجة الأولى، فهو بهذا التعبير لا

¹ - رضا هداج، " التعويض كآلية من آليات جبر الضرر البيئي"، المجلة القانونية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد

55، العدد 04، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 01، 2018، ص 180.

² - حبيب بلقنيشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب، مرجع سابق، ص 184.

³ - سامية قرجع، مرجع سابق، ص 114.

⁴ - وناسة جدي، مرجع سابق، ص 119.

يعد ضرراً شخصياً من الوهلة الأولى، وإذا سلمت لاعتباره ضرراً عينياً لا شخصياً فإنّ الحق في التعويض يؤول إلى المتضرر المباشر والمتمثل في البيئة بمختلف عناصره⁽¹⁾، فمن يقوم مثلاً في مجال المياه الخاضعة للقضاء الجزائي بصب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها إلحاق الضرر بالإنسان وبالبيئة ككل فهو لا يسبب ضرراً مباشراً لشخص بعينه وإن كان قد خالف القانون.

الفرع الثالث

تصنيف الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تتشعب أنواع الضرر البيئي بشكل كبير وذلك بحسب درجة جسامته الفعل الضار بالبيئة الناجم عن نشاط السفن، فهذا الأخير قد يؤدي إلى إتلاف المال، أو موت المضرور، أو جرحه أو حتى المساس بعاطفته ووجدانه، وأياً كان الضرر الذي يصيب المضرور من جراء التلوث الناجم عن نشاط السفن فله أن يطالب بالتعويض عنه متى أمكن إثبات وقوع هذا الضرر.

ووفقاً للمبدأ المستقر عليه في نطاق التعويض عن الضرر في إطار قواعد المسؤولية المدنية وهو مبدأ التعويض الكامل للمضرور فينبغي للقاضي أن يمنح المضرور تعويضاً يعادل ما لحقه من ضرر، وفي مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن يمكن تقسيم الضرر إلى ضرر من حيث درجته وهو الضرر البسيط والضرر الجسيم (أولاً)، وبما أن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تمس الإنسان في جسده وماله ووجدانه وعاطفته لهذا لا بد أن نتطرق إلى الضرر من حيث تأثيره (ثانياً).

أولاً: تصنيف الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن حسب درجة خطورتها

تعتبر مسألة تقدير درجة الضرر محورية، حيث يتم تحليل والتقدير للتأثيرات السلبية على المجتمعات والأفراد، ويهدف تقدير الضرر إلى فهم وتقييم مدى الأثر السلبي للفعل

¹ - عتيقة معاوي، مرجع سابق، ص ص 245، 246.

الدولي غير المشروع، ويمكن استخدامه كأداة لتبرير التدخلات الدولية لتحديد المسؤوليات القانونية والتعويضات وينقسم الضرر من حيث درجته إلى ضرر بسيط وضرر جسيم وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

1-الضرر البسيط

يقصد بالضرر البسيط الضرر الذي يكون من الأموال المألوفة تأثيره على البيئة محدودا سواء داخل الدولة أو لا يترتب المسؤولية الدولية ومن أمثلته عمليات شحن النفط خام في الناقلات التي غالبا ما يترتب عليها تسرب بسيط للنفط يؤدي إلى حدوث تلوث بسيط ومحدود في موانئ الشحن والتفريغ ولكن بسبب المصلحة العامة وضرورة استمرارية عمليات شحن النفط تتحمل دولة الميناء المسؤولية عن التنظيف والتصحيح لهذا التلوث البسيط⁽¹⁾. يمكن القول مما سبق، أنّ الضرر البسيط يشير إلى الأضرار التي لا تكون كبيرة أو خطيرة، وغالبا ما يمكن تصحيحها بسهولة دون تأثير كبير على الحالة العامة للشخص أو الشيء المتضرر.

2-الضرر الجسيم

يقصد بالضرر الجسيم أو المزمّن الضرر الذي يتجاوز حدود الدولة ويتسبب في تأثير كبير يتعين التعامل معها على المستوى الدولي ومثال على ذلك هو القضية التي تعاملت معها محكمة التحكيم الدولية في حكمها بشأن قضية مصهر صهر المعادن في مدينة "ترايبيل" بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا والتي سنتناولها بالتفصيل لاحقا⁽²⁾. نصت على الضرر الجسيم العديد من الاتفاقيات الدولية، حيث نجد المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات كوارث التلوث

¹ - صليحة علي صداقة، "النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، الطبعة الأولى، منشورات جامعة قان بونس، بنغازي، 1996، ص ص 301-302.

² - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطيرة (النفايات الخطرة بين مطرقة الفساد وسندان العولمة) - دراسة تحليلية في إطار القانون الدولي للبيئة-، بدون طبعة، دار النهضة العربية، 2007، ص 427.

بالنظر على أنه: "ينبغي على الأطراف في هذه الاتفاقية أن تتخذ في أعالي البحار التدابير الضرورية لمنع أو تحقيق أو القضاء على الخطر الجسيم والمحدد بشواطئهم أو بمصالحهم من التلوث أو التهديد بتلوث البحر بالبترول، كذلك قرر المبدأ السادس من مبادئ ستوكهولم لسنة 1972 أنه "تفريغ المواد السامة والمواد الأخرى، وتسريب الحرارة بتلك الكميات والتركيز الذي يتجاوز قدرة البيئة على استيعابها وجعلها غير ضارة يجب حظره كي نضمن عدم وقوع ضرر جسيم لا يمكن إصلاحه بالنظم البيئية"⁽¹⁾.

تجدر الإشارة أنّ طبيعة المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن رغم خطورتها الجسيمة على البيئة البحرية والإنسان، مازالت في إطار المسؤولية المدنية التعويضية ولم تكتسب الصبغة الجزائية بعد، على الرغم من ورود عدة نصوص تتضمن مصطلح "الجريمة الدولية" كما هو الحال في القانون الدولي الإنساني والمادة (3/19) من مشروع لجنة القانون الدولي، غير أنه بالتدقيق في مثل هذه النصوص، نلاحظ عدم وجود نص صريح عن التلوث الجماعي باعتباره جريمة دولية⁽²⁾.

ثانياً: تصنيف الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن حسب تأثيرها

يمكن أن ينجم عن تلوث البيئة البحرية من جراء نشاط السفن، أضرار تصيب الإنسان في حق من حقوقه أو مصلحة مشروعة سواء تعلق الأمر بسلامة جسده أو عاطفته أو ماله أو حرّيته، ويمكن أن تكون هذه الأضرار مباشرة أو غير مباشرة هذا ما سنوضحه فيما يلي:

1-الضرر المادي

يقصد بالضرر المادي الضرر الذي يصيب الإنسان في ذمته المالية، لكن هذا الضرر من الناحية القانونية لا يتميز بأية خاصية عن الأضرار عموماً، حيث يتم بموجبه تعويض المتضرر عن ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب امتثالاً للمبدأ الذي يحكم مدى التعويض الذي نصت عليه الكثير من القوانين مثل القانون الجزائري في مادته 182 التي

¹- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 502.

²- صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 303.

تنص على أنه: "إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول"⁽¹⁾.

لا يعوض الضرر المادي بالوجه ذاته دائما وإنما يتجلى بوجهين، أولهما الضرر الجسدي الذي يصيب الإنسان في سلامة جسمه وحياته والذي قد يكون له ردة على ذمته المالية، إذا تكبت المتضرر مصاريف ونفقات معالجة وتطبيب أو أفقدته القدرة أصلا فأفضت إلى انخفاض دخله أو حرمانه منه، وقد يأتي بنتيجة ضارة بالشكل الذي تنتهي به حياة الإنسان وعلى النحو يتأثر فعلها أهل الضحية ماديا ومعنويا، وبالتالي كل ذلك يكون مستوجبا للتعويض⁽²⁾.

لحقت بالبيئة البحرية العديد من الأضرار المادية من بينها حادثة حاملة النفط الأسكا (Alaska) سنة 1989 على شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية، بالإضافة إلى حادثة غرق ناقلة النفط إريكا عام 1999 السالفة الذكر.

2- الضرر المعنوي

يحدث الضرر المعنوي بسبب الآلام النفسية والأحزان الناشئة عن الضرر الجسدي كالمرض أو التشوه الخلقي الوراثي أو الموت نتيجة استنشاق الغازات السامة أو التعرض للمواد المنبعثة من جراء التلوث الناجم عن نشاط السفن، أو أن ينتج عن فقدان مباحج الحياة الطبيعية النقية والنقص في أسباب المتعة والراحة التي يمكن أن توفرها البيئة الخالية من التلوث⁽³⁾، على سبيل المثال: فقدان السكان المتواجدين بالقرب من المناطق المتضررة من جراء التلوث الناجم عن نشاط السفن خاصة التلوث النفطي أو الإشعاعي للراحة النفسية

¹ - نقلا عن: ياسين غراف، "مجالات تعويض الضرر البيئي ودور القاضي في تقديره"، مجلة البحوث العلمية في

التشريعات البيئية، المجلد 05، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2018، ص 145.

² - عامر طراف، مرجع سابق، ص 227.

³ - ياسين غراف، مرجع سابق، ص 147.

بسبب الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية وبالكائنات الحية المتواجدة في البحر، ما أدى إلى نقص الدخل المالي وفقدان الكثير من أشخاص المنطقة وظائفهم خاصة من كان يعمل في المقاهي أو المطاعم أو صيادين الأسماك والبائعين.... الخ، نتيجة عدم استقطاب السياح مرة أخرى لتلك المنطقة.

استحوذ الضرر المعنوي على اهتمام الفقه والقضاء لما أثار من جدل حول صورته ومبدأ التعويض عنه، فهو لا يصيب الذمة المالية وينتقص من محتواها بل هو يتعلق بمصلحة غير مالية، وإذا كان الضرر المعنوي قد طرح للبحث الكثير من المسائل حول خصائصه أو شروط التعويض عنه أو عن أوجه منه، وإذا كان هذا البحث قد تشعب وكانت بعض الحلول المعروضة فيه قد عرفت التنوع والتحول، فأمر إصلاحه أمسى في الأصل مسلما به، فالقضاء الفرنسي أقر مبدأ التعويض عنه في المادة 134 من القانون المدني العام حيث جاء فيها " أن الضرر الأدبي يعتد به كما يعتد بالضرر المادي، والقاضي يمكنه أن ينظر بعين الاعتبار إلى شأن المحبة إذا كان هناك ما يبررها من صلة القربى الشرعية أو صلة الرحم"⁽¹⁾.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد نص على التعويض عن الضرر المعنوي في المادة 183 من القانون المدني الجزائري بقولها: " يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو السمعة أو الشرف"

عليه فإنّ الضرر المعنوي وفقا للفقه والقضاء وحتى المشرع الجزائري هو ذلك الضرر الذي ألحق بالجوانب المعنوية للشخص ومس بقدره وكرامته وشرفه وحرية.

يمكن القول إذن مما سبق، أنه في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن يكون من حق الشخص الذي تأثر أو تضرر من الفعل البيئي أن يطالب بالتعويض عن الأضرار المعنوية التي أصابته جراءه متى ثبت وقوع الضرر البيئي.

¹ - عامر طراف، مرجع سابق، ص 231.

3- الضرر المباشر

يشير الضرر المباشر إلى الأضرار التي تلحق بالبيئة أو الموارد الطبيعية بشكل مباشر نتيجة لنشاط بشري معين أو حادث محدد، ويمكن تعريف الضرر المباشر على أنه الضرر المؤكد الذي تحقق فعلاً، أو المؤكد تحققه ولو تراخى إلى المستقبل، وحتى يمكن تعويض الضرر البيئي لا بد أن يكون مباشراً وذلك بوجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر، فالضرر المباشر هو الذي يكون نتيجة الإخلال بالتزام سواء كان ذلك الالتزام عقدياً أو لا وسواء كان ذلك الإخلال قد اتخذ صورة عدم التنفيذ أو التنفيذ المتأخر أو التنفيذ المعيب، والأصل أن كل ضرر مباشر لأنه محتمل الحصول عليه غير أنه ليس كل الأضرار المباشرة أضرار متوقعة⁽¹⁾.

4- الضرر غير المباشر

يقصد بالضرر غير المباشر الضرر الذي لحق بالبيئة أو الموارد الطبيعية بشكل غير مباشر نتيجة لنشاط بشري معين أو حادث محدد، وهذا الضرر لم يكن نتيجة طبيعية لإخلال المدين بالتزامه ويستطيع الدائن تلافيه ببذل جهد معقول كما سبق وأن ذكرنا⁽²⁾. والمستقر عليه هو أنّ الضرر لا يكون قابل للتعويض إلا إذا كان غير مباشر لهذا فإن المحكمة العليا الأمريكية رفضت التعويض عن الأضرار الاقتصادية تطبيقاً لقاعدة الخط الفاصل التي مفادها عدم السماح بتعويض ضرر ما إلا إذا ارتبط هذا الضرر بضرر مادي وملكية الشخص المضرور وهي قاعدة أقرتها المحكمة العليا الأمريكية بأنه لا تعويض إلا على الضرر الناتج مباشرة على الفعل الضار، وهذا ما أخذت به في قضية Stbank Le⁽³⁾.

¹ - عبد الله تركي حمد العيال الطائي، الضرر البيئي وتعويضه في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون بلد النشر، لبنان، 2013، ص 40.

² - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص ص 66، 67.

³ - تتلخص وقائع هذه القضية في وقوع تصادم بين سفينتين عند ممر الخروج من خليج نهر الميسيسيبي إذ تسربت مواد كيميائية خطيرة في إحدى السفينتين المتصادمتين مما اضطر سلطات الميناء إلى إغلاق الممر لثلاث أسابيع متتالية

يتجه البعض إلى القول بأنّ الضرر غير المباشر هو الذي لا يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام والذي لا يستطيع المضرور أن يتوفاه ببذل جهد معقول، وعليه فإنّ الفقه والقضاء أجمعا على أنّ الضرر الذي يستحق التعويض قانونا هو الضرر المباشر.

نص المشرع الجزائري لأول مرة الأضرار غير المباشرة في قانون حماية البيئة فيما يخص الأضرار البيئية، وعليه فهناك تطور ملحوظ في سياسة التشريع الذي لا يعترف إلا بالضرر المباشر من خلال القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني وفقا للمادة 37 من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، أين أعطى لجمعيات الدفاع على البيئة حق التعويض عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة التي تصيب قاعدة المصالح الجماعية وحتى الأضرار الفردية التي تمثل الإطار المعيشي للأشخاص⁽¹⁾.

يتضح بعد دراسة مختلف أنواع الأضرار البيئية، أنّه لا يوجد قاعدة قانونية في القانون الدولي تلزم تقديم تعويض عن جميع الأضرار، وخاصة تلك الناجمة عن نشاط السفن نظرا لصعوبة تقدير حجم الضرر في كثير من الأحيان، وهذا يستدعي نوعا من التضامن المطلق الذي قد لا يتوفر.

الفرع الرابع

متطلبات تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يعتبر نشاط السفن من أهم وأكثر الأنشطة تأثيرا على البيئة البحرية، فعلى الرغم من أهمية التجارة البحرية في الاقتصاد العالمي، إلا أنّها قد تتسبب في تلويث البحار والمحيطات وتلحق أضرار بالبيئة البحرية والحياة البحرية، ولهذا السبب تم وضع مجموعة من المتطلبات أو الشروط للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

=أسفرت عن حدوث أضرار اقتصادية كبيرة رفضت معها المحكمة تعويض هذه الأضرار بسبب عدم وجود علاقة سببية مباشرة بين الفعل الضار باستثناء مطالبات التعويض التي تقدم بها الصيادون المحترفون للمهنة نتيجة الخسائر التي أصابتهم. أنظر في ذلك:

¹ - رضا هداج، مرجع سابق، ص 178.

يشترط أولاً من أجل تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن أن يكون هناك ضرر بيئي واضح وملموس ناجم عن نشاط السفينة سواء كان نتيجة تسرب نفطي، انبعاثات ضارة أو تصريف غير قانوني للمواد الملوثة (أولاً)، إضافة إلى ذلك لا بد أن تكون هناك علاقة سببية بين الضرر النشاط الضار (ثالثاً)، وأخيراً لا بد ألا يكون الضرر البيئي قد سبق التعويض عنه مسبقاً (ثالثاً).

أولاً: تحقق الضرر البيئي الناجم عن نشاط السفن

يشترط في الضرر البيئي لإمكان الحكم عليه بالتعويض أن يكون محققاً، فالضرر المحقق هو الأذى الذي وقع في الحال والذي سيقع في المستقبل، والضرر الواقع في الحال هو الضرر الذي اكتملت كل عناصره نهائياً، ومثال ذلك موت الشخص نتيجة للتلوث الناجم عن نشاط السفن بسبب أكله مثلاً لكائنات بحرية تسمت بفعل هذا التلوث أو استنشاقه لتلك المواد الملوثة (1).

لكن في مجال المسؤولية عن الأضرار البيئية الناجمة عن السفن، مثل الأضرار الناشئة عن التلوث النووي، أو التلوث بالنفايات الخطرة أثناء النقل أو التخزين، فإن الأضرار قد لا تظهر فور وقوع العمل المسبب لها، بل يتأخر ظهورها إلى فترات طويلة فما حكم الضرر في هذه الحالة، وهل يصح لإقامة المسؤولية الدولية أم لا.

للإجابة على هذا التساؤل السابق، لا بد من التفرقة بين نوعين من الأضرار المؤجلة.

1- الضرر المستقبلي

يعرف الضرر المستقبلي بأنه الضرر الذي تحقق سببه ولكن أثاره لم تتحدد بصورة دقيقة إلا في المستقبل (2)، وهذا النوع من الأضرار يمكن المطالبة بالتعويض عنه مادام تعيين مقداره ممكناً، وتكون دعوى المسؤولية مقبولة (3).

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- صفا العيا، التعويض عن الضرر البيئي في القانون الدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، فرع: القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2014-2015، ص 20.

- عبد السلام منصور الشويبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 33.

² - كمال معيفي، مرجع سابق، ص 47.

³ - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 500.

2- الضرر الاحتمالي

يقصد بالضرر الاحتمالي ذلك الضرر غير محقق الوقوع في المستقبل، إذ أنّ هذا الضرر من الممكن أن يقع أو لا يقع، وهذا الضرر لا يمكن التعويض عنه إلا عند وقوعه فعلاً، والمثال على الضرر الاحتمالي في مجال تلوث البيئة البحرية من السفن فيما لو أنّ إحدى السفن قامت بطرح صناديق حديدية محكمة الإغلاق في عمق البحر يوجد فيها مواد ضارة بالبيئة البحرية كالمخلفات النووية، ففي هذه الحالة لا يمكن معرفة مصير البيئة البحرية إلا أن تسرب المواد الضارة من هذه الصناديق وعليه لا يمكن الحكم بالتعويض عن هذه الأضرار إلا عند وقوع الضرر على الرغم من قيام المسؤولية اتجاه من يقوم بهذا العمل⁽¹⁾.

لكن ليس من الضروري أن يصل الضرر البيئي الذي يتم رفع دعوى مسؤوليته إلى درجة من الجسامة والخطورة لأنّ ذلك يتعارض مع قواعد العدالة ويخرج عن القواعد العامة في القانون الدولي مما يمنع المطالبة بالتعويض من قبل العديد من المتضررين الذين يعانون من ضرر حقيقي، ولكنهم غير قادرين على إثبات جسامة الضرر أو فداحته، بالإضافة إلى أنه يتعارض مع الوظيفة الوقائية للمسؤولية الدولية والتي تهدف إلى جبر الضرر الناتج وردع المتسبب في الضرر البيئي.

ثانياً: إثبات العلاقة السببية بين الضرر والأنشطة البحرية الضارة

يعتبر عنصر السببية المحور الذي تركز عليه قواعد المسؤولية المدنية، وهو يعد ركناً تقليدياً من الأركان التي لا تقوم من دونها، فإذا كانت هذه المسؤولية تركز على خطأ وضرر واجب الإثبات من قبل المتضرر، فإنّه يجب أن يقوم ارتباط بين هذا الخطأ وذلك الضرر، وهذا عنصر السببية وبالتالي فإنّه يجب إلزام مرتكب الفعل المراد مساءلته عنه مدنياً أن يرتبط الضرر الذي أصاب الغير بهذا الفعل ارتباط النتيجة بالسبب⁽²⁾.

¹ - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص ص 65-66.

² - عامر طراف، مرجع سابق، ص 243.

لهذا يرى البعض أنه لكي يمكن للشخص المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به وفقا لقواعد المسؤولية يلزم توافر الرابطة السببية المباشرة والمؤكدة مع الضرر والسلوك الخاطيء في الإهمال والتقصير عند أخذ الاحتياطات اللازمة والأكثر حداثة من جانب الشخص المتسبب في الضرر، أو تمثل في عدم مراعاة القوانين واللوائح المعمول بها في مباشرة النشاط قبل مخالفة قوانين وقرارات حماية البيئة أو أحد عناصرها من التلوث، أو قد يكون أحيانا النشاط مشروعاً بأن لم يحدث إهمال أو تقصير ولم توجد مخالفة لأحكام القوانين أو اللوائح ومع ذلك حدث ضرر نتيجة مباشرة نشاط معين (1).

لكن هناك عدة صعوبات تعترض إثبات العلاقة السببية بين النشاط الخطر والضرر المترتب عليه، حيث نجد أن الفاصل الزمني بين وقوع النشاط والأضرار البيئية الناجمة عنه يسبب مشاكل ومصاعب حتمية وجدية في إثبات العلاقة السببية بين النشاط الذي يفترض أنه تسبب بالأضرار والآثار السلبية التي تلحق بالبيئة البحرية نتيجة لهذا النشاط (2) فقد يكون الضرر لا يتحقق دفعة واحدة بل يتوزع على شهور وربما على سنوات عديدة حتى تظهر أعراضه، كالتلوث الإشعاعي أو التلوث بواسطة المواد السامة مثلا (3).

إضافة إلى هذه الصعوبات ذات الطبيعة العامة، هناك صعوبات خاصة تعترض تطبيق المسؤولية الدولية في ميدان التلوث الناجم عن السفن المتميزة بحركتها وانتقالها من منطقة بحرية إلى أخرى، والأضرار التي تلحق ببيئة دولة ساحلية معينة، فالتلوث البحري لا يعرف حدودا طبيعية أو سياسية، فالبحار كما سبق وأن ذكرنا تغطي أغلب مساحة الكرة

1- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 287.

2- سه نكه رداود محمد، مرجع سابق، ص 202.

3- محمد بواط، "فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 15، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شليف، 2016، ص 171.

الأرضية وهي باتصالها وتداخلها واختلاط مياهها، وتبدو وكأنها وحدة طبيعية واحدة لا يحد منها أي شيء مما يجعل الأخطار المترتبة عن تلويثها تمتد إلى كل جزء منه (1).

كذلك صعوبة تقديم الأدلة عن الأضرار التي مست مصالح الخاص والدولة وكيفية تقدير هذه الأضرار إذ يظل تحريك المسؤولية ضد دولة معينة، عن التلوث الذي تحدثه السفن الرافعة لعلمها وتطبيق الالتزامات المترتبة على ذلك، مسألة خاضعة كلياً تقريباً "للنية الحسنة للدولة العلم والمجهزين" بالنظر لصعوبة مراقبة أنشطة السفن، إضافة إلى أن ظاهرة علم المجاملة تزيد من صعوبة إجبار الدول على مراعاة التزاماتها في ميدان حماية البيئة البحرية (2).

أمام كل هذه الإشكاليات والصعوبات، فإنه ربما من المستحيل التوصل من الناحية العلمية إلى العلاقة السببية بين النشاط المذكور التي قد تنجم عنه وتقديمه أمام المحكمة أو حتى في المفاوضات الرامية إلى تقديم تعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن التلوث الصادر من السفن.

ثالثاً: ألا يكون الضرر البيئي الناجم عن نشاط السفن قد سبق التعويض عنه

يقصد بذلك أنّ الضرر يتم التعويض عنه مرة واحدة فمتى ما حصل المضرور على التعويض اللازم فلا يحق له المطالبة به مرة أخرى، وذلك لأنّ الهدف من التعويض هو جبر الضرر الذي لحق بالمضرور وليس إثراء للمتضرر على حساب مرتكب الضرر. عليه إذا تم تعويض الضرر فقد زالت أثاره وانمحي ولم يعد أساساً صالحاً لرفع الدعوى للمطالبة بالتعويض عنه مرة ثانية، وإذا ما حاول المتضرر ذلك ترد دعواه لأنّه لا يجوز الجمع بين تعويضين عن الفعل الضار الواحد في ميدان المسؤولية المدنية ولكن إذا تغير الضرر نحو الزيادة وطالب المتضرر بتعويض تكميلي، فإنّ تلك المطالبة لا تتعارض مع المبدأ أعلاه لأنّ الطلب الجديد إنّما هو خاص بضرر لم يسبق تعويضه ولا تتعارض

¹ - شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية، بدون طبعة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 348.

² - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 351.

أيضا مع قوة الشيء المحكوم فيه، بالإضافة إلى أنّ المحكمة لم تأخذ بالضرر عند إصدار الحكم لأنّها لم تكن موجودة وإلا لكان الحكم شمله⁽¹⁾.

بناءً على ما سبق، يمكن القول أنّ شرط ألا يكون الضرر قد سبق التعويض عنه شرط بديهي يستجيب لقواعد العدالة والمنطق، والتي تقرر ألا ينبغي أن يكون هناك تعويضات متعددة لضرر واحد، وذلك بدا واضحا في حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولية، في قضية "مصنع شور وزف" فقد رفضت طلب ألمانيا بمنع تصدير منتجات المصنع، في نفس الوقت الذي تحصل فيه على تعويض عن خسائرها من المصنع، وقد قررت المحكمة في حكمها: "أنه لا يمكن إجابة الحكومة الألمانية على طلبها بمنع التصدير حتى لا تقضي نفس التعويض مرتين"⁽²⁾.

يتضح مما تقدم، أنّ مشكلة حصر وتقدير الأضرار الناجمة عن التلوث البحري تعد من أكثر التحديات تعقيدا التي تواجه الأطراف المعنية في قضايا التعويض عن التلوث، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة لأضرار التلوث التي تجعل من الصعب إثبات العديد من الأضرار فور وقوعها أو تحديدها بدقة من حيث الزمان والمكان.

¹ - عبد الله تركي حمد العيال الطابي، مرجع سابق، ص 48.

² - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 439.

المبحث الثاني

النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تتمتع المسؤولية المدنية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن بخصوصيات محددة تجعلها تختلف عن الأضرار الأخرى التي تقوم المسؤولية المدنية بشأنها ذلك من خلال النظام القانوني الذي تقوم عليه.

تماشياً مع ذلك، فإنّ البحث في هذا النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن يقتضي البحث عن المسؤول عن مثل هذه الأضرار، ذلك نظراً لصعوبة تحديد الشخص الملقاة عليه مسؤولية تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن خاصة الأضرار النووية والنفطية أو تلك الناتجة عن المواد الخطيرة والضارة، أمام الجدل الفقهي الدائر حول مجهز السفينة أو مالكها أو المستغل، هذا من جهة، ومن هو الشخص المسؤول في حالة تعدد السفن المسببة للتلوث البحري من جهة أخرى (المطلب الأول)، كما ينبغي الأمر معرفة طبيعة مسؤولية الملوّث في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، من أجل تجاوز العراقيل القانونية التي تعترض سبل المتضررين في المطالبة بالتعويض، ذلك عن طريق إقرار مجموعة من المبادئ النابعة من انشغالات حماية البيئة البحرية وحماية الحقوق والمصالح المرتبطة بها وفي ذات الوقت تعد مثالا للتعاون بين النظامين القانونيين الدولي والداخلي (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تحديد الشخص المسؤول عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تثير مسألة تحديد المسؤول عن تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، الكثير من الجدل خاصة في الآونة الأخيرة مع زيادة نشاط السفن في البحر، وما تخلفه من أضرار ناتجة عن تلوث نووي ونفطي وتلك الناتجة عن التلوث بالمواد الضارة والخطيرة وغيرها من الأضرار الأخرى التي تلحق بالإنسان، والبيئة البحرية ومختلف الكائنات الأخرى المتواجدة في البحر.

استنادا إلى ذلك، فإنّ المضرور في حالة إصابته بأضرار من جراء التلوث الناجم عن نشاط السفن سواءً تعلق الأمر بالتلوث النووي أو النفطى أو التلوث بمواد خطيرة وضارة وغيرها من المواد الأخرى، فإن ما يشغل باله في الوهلة الأولى هو البحث عن المسؤول عن هذه الأضرار بهدف الحصول على تعويض كاف يغطي الخسائر التي تكبدها، لكن المضرور في كثير من الأحيان يجد صعوبة في تحديد هذا المسؤول هل هو مالك السفينة أو المجهز أو المشغل، لهذا فإنّ غالبية الاتفاقيات الدولية المبرمة في مجال المسؤولية المدنية عن التلوث البحري، وكذا التشريعات الداخلية للدول لا سيما التشريع الجزائري تضمنت تحديد هوية الشخص المسؤول عن تعويض الأضرار البيئية سواء في مجال التلوث البحري الناجم عن التلوث النووي (الفرع الأول)، أو تلك الناتجة عن التلوث بالمواد النفطية التي تعتبر من أخطر أنواع الملوثات على الإطلاق وأكثرها انتشارا في الوقت الراهن (الفرع الثاني)، إلى جانب هذه الأضرار نجد تلك الناتجة عن التلوث بالمواد الضارة والخطيرة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

المسؤول عن تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث النووي

ينطوي استخدام الطاقة النووية في الملاحة البحرية على أخطار جديدة لا بد من مواجهتها منذ الآن بقواعد قانونية ملائمة، ذلك بالنظر إلى الأضرار الجسيمة التي قد تصيب الغير من استخدام المفاعلات النووية، ومن الإشعاعات النووية وهي أضرار تفوق الأضرار التي قد تتجم عن الحوادث التقليدية. كما أنّ الضرر قد يحدث على مسافة بعيدة من مصدر الإشعاع وقد يظل كامنا لمدة طويلة (1).

لهذا نجد أنّ غالبية الاتفاقيات الدولية المبرمة بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية ألفت المسؤولية عن الأضرار النووية في شخص واحد هو مستغل السفينة النووية

¹ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري-دراسة مقارنة-(السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان أو التأمين البحري)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 119.

وهذا على خلاف الاتفاقيات الأخرى المبرمة في مجال التلوث النفطي والتلوث بالمواد الضارة والخطيرة التي ركزت المسؤولية في مالك السفينة ، ومن بين هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية باريس لعام 1960 بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية⁽¹⁾، واتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية، واتفاقية فينا لعام 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية⁽²⁾، لكن سنحاول التركيز على اتفاقية بروكسيل لعام 1962 الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية⁽³⁾ التي ركزت المسؤولية في مشغل السفينة النووية مادام أنّ دراستنا تتمحور حول التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

¹ - طرأت على اتفاقية باريس عدّة تعديلات بموجب بروتوكولات 1964-1982-1988-2004م، ولقد حدد أجل سريان اتفاقية باريس ودخولها حيز التنفيذ اعتباراً من تاريخ اكتمال إيداع تصديقات خمس من الدول، تمثّلت في المملكة المتحدة وبلجيكا، السويد، اسبانيا وفرنسا، التي وقعت عليها لدى السكرتارية العامّة للمنظمة حيث تمّ لها ذلك، فبدأ سريان تطبيق أحكامها في بنائها اعتباراً من هذا التّصديق وفي جميع الحالات يتوقف سريان هذا التّطبيق بانقضاء 10 سنوات من تاريخ بدئه في حقّ الدّولة الطّرف، التي تعلق عن رغبتها في عدم سريان التّمديد الخمسي لاتفاقية في نشأتها شرط أ يتم الإعلان قبل سنة من انقضاء الأجل العشري في 31 مارس 1978م، وبظل هذا التّطبيق سارياً بالنسبة لباقي الأطراف لفترات خمسية متتالية، ما لم تعلق دولة طرف عدم رغبتها في التّمديد الخمسي اللاحق قبل سنة من انقضاء التّمديد السّابق. **أنظر في ذلك:**

- المواد 19-22 من اتفاقية باريس لعام 1960م.

² - أبرمت اتفاقية فينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية في 21 ماي 1963، ودخلت حيز النفاذ في 12 نوفمبر 1977، تحت رعاية الوكالة الدولية للطاقة الذرية، ووقع على إبرامها تسع دول، وما لبث أن ازداد عدد الأطراف الموقعين مع صدور بروتوكول 1997 المعدل للاتفاقية، ليصل إلى أربعين دولة سنة 2014، تعتبر غالبيتها من قبل الدول النامية، حديثة العهد بالطاقة النووية والاستخدامات السلمية لها خاصة في مجال إنتاج الكهرباء. **أنظر في ذلك:**

- وائل أبو طه، مرجع سابق، ص 98.

³ - أبرمت هذه الاتفاقية في 25 ماي 1962 ببروكسيل وصادقت عليها 17 دولة وهي بلجيكا، إيرلندا، الصين، ليبريا، كوريا، ماليزيا، مصر، البرتغال، الفلبين، الهند، موناكو، يوغوسلافيا، إندونيسيا، بنما وهولندا، التي وقعت عليها في 30 ديسمبر 1968، وانضمت إليها مدغشقر في 23 جويلية 1965، والكونغو في 17 جويلية 1967، وقد قررت الاتفاقية نظاماً خاصاً للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن أنشطة استخدامات الطاقة النووية في تسيير السفن في البيئة البحري، وتتميز هذه الاتفاقية عن سابقتها بأنّها أدركت مدى خطورة الأنشطة الضارة الناجمة عن استخدامات الطاقة النووية، وبالتالي نظمت الدول عدة اتفاقيات ثنائية لاحقة لهذه الاتفاقية العامة، حيث أنّها استهدفت تنظيم أوجه المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن تشغيل السفن النووية. **أنظر في ذلك كل من:**

- محمد زايد، " دور الاتفاقيات الدولية في تحديد المسؤولية عن الأضرار البيئية"، **مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية**، المجلد 09، العدد 02، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى أق أحموك، تامنغست 2020، ص ص 194، 195.

(أولاً)، لكن إذا كان الأصل هو انعقاد المسؤولية مشغل السفينة النووية وحده، فإنّ الاتفاقية قد أعفت المشتغل في بعض الحالات على سبيل الحصر فجعلت من حق المضرور الرجوع على غير المشغل مطالباً بالتعويض (ثانياً).

أولاً: المسؤولية المطلقة لمشغل السفينة النووية في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

حددت اتفاقية بروكسيل لعام 1962 الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية، المسؤولية التي تتولد عن تشغيل السفن النووية وركزتها في شخص واحد هو مشغل السفينة النووية، وذلك من خلال اعتبار مشغل السفينة النووية مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن الأضرار النووية حالما يثبت أنّ الأضرار حصلت نتيجة حادث نووي ناشئ عن وقوع نووي أو منتجات مشعة أو نفايات مشعة متعلقة بسفينة نووية⁽¹⁾.

يكون مشغل السفينة النووية إذن وفقاً لذلك مسؤولاً عن الأضرار التي تنتج عن حادثة نووية تأتي من سفينة وكذلك عن الأضرار التي تنتج أثناء نقل مواد نووية داخل المقاطعات أو تكون مرسلّة إلى سفينته⁽²⁾.

كما تنص الاتفاقية على اعتبار مشغل السفينة النووية وحده مسؤولاً عن الضرر النووي ما لم تقضي الاتفاقية بغير ذلك⁽³⁾.

تتخصر المسؤولية عن الأضرار النووية في مشغل السفينة النووية وحده دون أي شخص آخر ممن أسهموا في إحداث تلك الأضرار كمشغل السفينة النووية أو بائعها، وحصر المسؤولية في شخص واحد يستهدف التسيير على المدعين المضرورين بالرجوع على شخص واحد مسؤول هو مشغل السفينة النووية بدلاً من رفع دعاوي متعددة.

¹ - المادة 1/2 مكن اتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية.

² - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 155.

³ - المادة 4/2 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية.

أخذت هذه الاتفاقية بالمسؤولية المطلقة كأساس لتعويض المضرورين بصورة صريحة وذلك لحمايتهم خاصة وأنه قد يصعب عليهم إقامة الدليل على توافر الخطأ. أو الإخلال بالتزام دولي، وبالتالي لا يجوز للمشغل أن يتحمل من المسؤولية حتى ولو ثبت عدم وقوع الخطأ من جانبه.

ثانياً: حالات إعفاء مشغل السفينة النووية من المسؤولية

أعفت اتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية، مشغل السفينة من المسؤولية في حال وقوع الحادث النووي قبل تسليمه الوقود النووي أو بعد تسليمه الوقود النووي أو المنتجات المشعة أو النفايات المشعة إلى شخص آخر مرخص قانوناً بذلك، وبذلك يكون الشخص الأخير مسؤولاً عن الأضرار النووية التي تنشأ عما سلم منه⁽¹⁾، وإذا ثبت مشغل السفينة النووية أنّ الضرر النووي قد نجم بشكل كلي أو جزئي من فعل أو امتناع عن فعل مع قصد إحداث الضرر الصادر عن المضرور فإنّ المحكمة المختصة تعفيه من المسؤولية كلياً أو جزئياً قبل ذلك الشخص⁽²⁾.

كما استثنت الاتفاقية بعض الحالات على سبيل الحصر، جعلت من حق المتضرر الرجوع على غير المشغل مطالباً إياه بالتعويض في حالات ذكرتها المادة 2 فقرة 06 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962 التي نجد من بينها:

أ- حالة وقوع الحادث النووي عن فعل أو امتناع عن فعل مع قصد إحداث الضرر، صادر عن غير المشغل فإذا وقع الحادث النووي عمداً بفعل غير المشغل بقصد إحداث الضرر أمكن رفع دعوى التعويض ليس على المشغل، وإنما على ذلك الغير ولكن بتوفر شروط معينة هي:

- وقوع حادث نووي، ويقصد بذلك حادث يفضي إلى ضرر نووي بمقتضى مفهوم المادة الأولى من الاتفاقية.

¹ - روان دياب، مرجع سابق، ص 95.

² - المادة 2/2 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن الذرية.

- أن يكون الحادث النووي قد وقع عمداً، أي أن نية الفاعل قد انصرفت إلى إحداث الفعل المسبب للحادث النووي.

- أن يقع الحادث من قبل غير المشغل.

- أن ينصرف قصد غير المشغل من وقوع الحادث إلى إحداث الضرر النووي بشكل فعلي.

ب- حال وقوع الحادث النووي نتيجة عمليات انتشار حطام سفينة نووية متى قام الغير بتلك الأعمال دون إذن أو ترخيص من المشغل أو الدولة المرخصة للسفينة النووية الغارقة، أو الدولة التي توضع الحطام في مياهها، بالتالي يمكن للمضور الرجوع على غير المشغل في مثل هذه الحالة.

ج- حال وجود اتفاق صريح على ذلك الرجوع كما لو اتفق المشغل مع بائي السفينة على مسؤولية مباشرة أمام الغير المتضرر.

كذلك فإن مشغل السفينة النووية لا يسأل عن الأضرار النووية التي تسببها حادثة نووية وقعت نتيجة الحرب أو الأعمال العدوانية أو الحرب الأهلية⁽¹⁾.

تجدر الإشارة أنّ المشرع الجزائري لم يتضمن أي نص قانوني صريح حول تحديد المسؤول القانوني عن الأضرار النووية الناجمة عن نشاط السفن سواء في القانون البحري الجزائري أو القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ذلك على الرغم من خطورة هذه الأضرار على صحة الإنسان والبيئة البحرية ومختلف الكائنات الحية الموجودة في البحر، لهذا كان عليه تخصيص جزء من هذه القوانين للتطرق لجانب المسؤولية المدنية في مجال الأضرار النووية الناجمة عن نشاط السفن.

¹ - المادة 8 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962.

الفرع الثاني

المسؤول عن تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي

تعد اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، من بين الاتفاقيات التي اختصت بأضرار التلوث الناجمة عن النقل البحري الدولي بزيوت البترول بما في ذلك البحر الإقليمي لهذه الدولة وكذلك على تدابير الإنقاذ التي تتوخى تجنب أو تخفيف مثل هذه الأضرار، ومن بين الأسباب الرئيسية والمباشرة لصدور هذه الاتفاقية كما سبق وأن ذكرنا هي "حادثة السفينة توري كانيون"، التي أحدثت تلوثاً هائلاً على الشواطئ البحرية البريطانية والفرنسية، ولهذا فقد كان لها صدى لفت انتباه المجتمع والمجموعة الدولية البحرية حول مخاطر التلوث الناجمة عنه⁽¹⁾.

ومن المسائل التي شغلت حيزاً كبيراً أثناء وضع هذه الاتفاقية هو تحديد المسؤول عن التلوث ذلك لارتباطه بضمان تعويض مناسب للمضررين من التلوث والذي يعتبر الهدف الرئيسي للاتفاقية إذ ركز المسؤولية في مالك السفينة وهو نفس المسار الذي اتبعه المشرع الجزائري من خلال إلقاءه المسؤولية على عاتق مالك السفينة فيما يخص الأضرار الناجمة عن التلوث⁽²⁾ النفطي (أولاً)، وفي مقابل ترتيب المسؤولية على عاتق مالك السفينة فقد نصت اتفاقية بروكسيل على حالات يمكن أن يعفى فيها المالك من المسؤولية وهي نفس الحالات التي تبناها البروتوكول لسنة 1992 المعدل للاتفاقية السابقة وكذا المشرع الجزائري منت خلال القانون البحري الجزائري (ثانياً).

¹ - خالد محمد المريني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2011-2012، ص 162.

² - بولنوار بلي، سليمان النحوي، " المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالنفط وفق اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها"، *مجلة أفاق علمية*، مجلد 12، العدد 01، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى آل أخموك، تامنغست، 2020، ص 508.

أولاً: مسؤولية مالك السفينة عن تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي

أُلفت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، مسؤولية تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي على عاتق مالك السفينة الذي يعتبر من أهم أشخاص الملاحة البحرية حيث نصت الاتفاقية على أنه " يكون مالك السفينة في وقت حدوث الحادثة، إذا كانت الحادثة مشكلة من عدة أحداث متتالية مسؤولاً عند الحادثة الأولى عن كل ضرر ناتج عن التلوث الذي تسبب عن تسرب أو طرح نفطي من السفينة (1).

يتضح أنّ المالك يعتبر مسؤولاً اتجاه الأشخاص المتضررين من جراء التلوث الناتج من تسرب النفط أو المحروقات من سفينته، حتى في حالة عدم ارتكابه لأي خطأ كان السبب في وقوع حادث التلوث (2)

نص بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969 على "اعتبار أنّ مالك السفينة لحظة وقوع الحادث أو عندما يتضمن الحادث سلسلة من الأفعال لحظة الفعل الأول مسؤولاً عن أي ضرر تلوث يتسبب فيه للسفينة نتيجة لهذا الحادث" (3).

طبقاً لهذا النص، فإنّ هذا التعديل لم يطرأ إلى مسألة تحديد المسؤول عن التلوث بالزيت، حيث ظل مالك السفينة وحده دون غيره هو المسؤول في مواجهة المضرورين من التلوث الذي تسببت فيه سفينة إثر وقوع الحادث (4).

¹ - المادة 1/3 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969 وبروتوكولها لعام 1992 بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت.

² - راجع في ذلك كل من:

- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص ص 164، 165.

- LARABA Ahmed, L'Algérie et le droit de la mer, thèse pour le doctorat d'Etat, Institut de droit et des sciences administratives, université d'Alger, 1985, p. 485.

- FIPOL, Rapport annuel de 2007, op. cit. p. 16.

³ - المادة 04 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية بروكسيل لعام 1969.

⁴ - بولنوار بلي، سليمان النحوي، مرجع سابق، ص 509.

ألقى المشرع الجزائري هو أيضا مسؤولية تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن على عاتق مالك السفينة وذلك من خلال المادة 117 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنّ: " يعتبر مالك السفينة التي ينقل فيها الوقود بدون تنظيم كحمولة، مسؤولا عن كل ضرر ناتج من جراء التلوث الحاصل من نسرب وطرح الوقود من سفينته". كما نصت المادة 120 من نفس القانون أنه: " عندما يحصل التسرب أو الطرح من عدة سفن وينتج عن ذلك ضرر يعتبر مالكو جميع السفن التي سببت التلوث مع مراعاة أحكام المادتين 118 و119 مسؤولين على وجه التضامن عن مجموع الأضرار التي لا يمكن تجزئتها بصفة معقولة".

يتضح من هاتين المادتين أنّ مالك السفينة مسؤولا مسؤولية مطلقة عن الأضرار البيئية الناجمة عن طرح وتسريب الوقود من السفن، وفي حالة تعدد السفن المسببة للتلوث بالوقود فإنّ مالكي جميع السفن مسؤولين بالتضامن فيما بينهم من أجل تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن هذه السفن.

تجدر الإشارة أيضا أنّ المشرع الجزائري في القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة اعتبر كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات تسببت في تلوث نتج عن تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق الشروط والقيود المحددة بموجب الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بواسطة المحروقات⁽¹⁾.

ثانيا: حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية في حالة التلوث النفطي

نصت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 السالفة الذكر عن الحالات التي يمكن أن يعفى فيها المالك من المسؤولية وهي نفس الحالات التي تبناها البروتوكول لسنة 1992 المعدل للاتفاقية، وتتمثل هذه الحالات فيما يلي:

¹ - المادة 58 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

-في حالة ما إذا برهن مالك السفينة أنّ الضرر حصل عن حرب أو أعمال عدوان أو حرب أهلية أو عصيان أو ظاهرة طبيعية ذات طبيعة استثنائية لا يمكن تفاديها أو تجنبها في حالة وجود تصرف عمدي من الغير لإحداث هذه الأضرار⁽¹⁾.

يمكن أن نبرر هذا الإعفاء على أنّه ليس من الإنصاف أن نضع على عاتق المالك التكاليف المرتفعة جدا لتأمين ضد مخاطر أعمال الحرب، حيث أنّ اتفاقية بروكسيل لعام 1969 وبروتوكولها لعام 1992 بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت، ذلك سيكون لديه انعكاس خطير على أجرة نقل البترول عبر البحار، وعلى كل حال فليس من المعتاد دفع تعويض عن تحطيم أو التدمير أو فقد الحياة الإنسانية الناجم عن عمل من أعمال الحر، ولذلك فلا يوجد سبب لعمل استثناء في خصوص الأضرار الناتجة عن التلوث النفطي⁽²⁾.

- يعفى المالك كذلك في حالة الضرر الذي ينتج كلية عن تصرف شخص آخر كان قد تصرف أو امتنع عن التصرف بنية إحداث الضرر⁽³⁾، ويشترط لإعفاء المالك في هذه الحالة شرطان:

1- يجب أن يكون الضرر قد حدث كلية بواسطة عمل أو امتناع عن عمل صدر من طرف ثالث، ويعني ذلك أنّه من الواجب ألا يكون هناك إهمال من جانب السفينة البترولية.
2- أن يتصرف الطرف الثالث أو يمتنع عن التصرف بنية إحداث الضرر، ويعني ذلك أنّ إهمال طرف ثالث لا يشكل مبرر لإعفاء المالك من مسؤوليته، ففي حالة وقوع التصادم بين سفينة شحن وناقلة بترولية ينتج عن إهمال سفينة الشحن وحدها فإنّ مالك السفينة يظل مسؤولاً في إطار اتفاقية بروكسيل سنة 1969، وحقه في الرجوع على الطرف المهمل يكون

¹ - المادة 2/3 (أ، ب) من اتفاقية بروكسيل لعام 1969 وبروتوكولها لعام 1992 بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت.

² - مريم حلامي، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 323.

³ - المادة 2/3 (ب) من اتفاقية بروكسيل لعام 1969 وبروتوكولها لعام 1992 بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت.

حقا وهميا إذا كانت السفينة المسؤولة قليلة القيمة أو كان مالكاها غير مقتدر ماليا، وفي هذه الحالة من حالات الإعفاء يجب أن يتصرف الطرف الثالث أو يمتنع عن التصرف بنية إحداث الضرر، ويجب الأخذ في الاعتبار ليلة إحداث التلوث⁽¹⁾.

- يعفى أيضا مالك السفينة في حالة ما إذا ثبت أن الضرر قد حدث كلية عن إهمال أو تصرف غير مشروع من حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار أو الوسائل الأخرى المساعدة على الملاحة وذلك أثناء قيامها بهذه المهمة⁽²⁾.

تثور هذه الحالة عندما ينتج الضرر كلية من تصرف أو عمل حكومة، وتعتبر هذه الحالة للإعفاء أكثر امتدادا من الحالة السابقة عليها، والخاصة بتصرف ثالث بنية إحداث الضرر، حيث تشمل هذه الحالة الإهمال الصادر عن الحكومة وليس فقط التصرف المتعمد، ولا تمثل هذه الحالة أي ضرر أو خسارة للمضرورين، ذلك أنه إذا ثبت صدور الإهمال عن حكومة فإنّ هذه الحكومة هي التي يتعين عليها أن تدفع التعويض إلى المضرورين.

إضافة إلى هذه الحالات يعفى المالك من مسؤوليته إذا أثبت أن ضرر التلوث نتج كليا أو جزئيا نتيجة لتصرف المضرور، وسواء كان هذا الضرر من فعل أو إهمال متعمد يسبب ضرر لفاعله، أو إهمال هذا الشخص فيكون للمالك أن يدرأ كليا أو جزئيا المسؤولية عن نفسه اتجاه هذا الشخص⁽³⁾.

بناءً على ذلك، فإنّه لا يجوز مساءلة خدم أو عملاء المالك أما غير هؤلاء من الأشخاص فيمكن إدخالهم في المسؤولية⁽⁴⁾.

¹- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 227.

²- المادة 2/3 اتفاقية بروكسيل لعام 1969 وبروتوكولها لعام 1992 بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت.

³- أنظر في ذلك كل من:

- BENAMMAR Mohammed، «La responsabilité des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit algérien»، *Revue algérienne des sciences juridiques*، économiques et politiques، Volume 35، N° 4، université d'Alger، 1997، p. 128.

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 125.

⁴- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 333.

تجدر الإشارة أنّ المشرع الجزائري أخذ باتفاقية بروكسيل لعام 1969 والبروتوكول المعدل لها لعام 1992 فيما يخص حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية في حالة وقوع تلوث نفطي بفعل نشاط السفن وذلك من خلال المادتين 118⁽¹⁾ و 119⁽²⁾، من القانون البحري الجزائري.

أما بالنسبة للقانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة فلم يتضمن أي نص صريح عن حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية، بالتالي كان على المشرع الجزائري النظر في هذه النقطة مرة أخرى خاصة مع تزايد حالات التلوث النفطي من جراء نشاط السفن في الآونة الأخيرة وما سببته من أضرار في غاية الخطورة للبيئة البحرية وصحة الإنسان ومختلف الأحياء البحرية.

الفرع الثالث

المسؤول عن تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث بالمواد الخطيرة والضارة

تعتبر اتفاقية لندن لعام 1996 بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطيرة والضارة عن طريق البحر السالفة الذكر من بين أهم الاتفاقيات التي أبرمت في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث البحري، بحيث أنّ الهدف الأساسي لهذه الاتفاقية هو ضمان حصول المتضررين عن تعويض عادل لهم، ومن أجل هذه المسألة كان أمرا

¹- تنص المادة 118 من القانون البحري الجزائري على أنه: " لا يعتبر المالك مسؤولا عن التلوث إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن:

أ- عمل حربي والأعمال العدوانية والحرب الأهلية والعصيان أو التمرد أو حادث ذو طابع استثنائي لا يمكن تجنبه والتغلب عليه،

ب-الغير الذي تعمد بعمله إحداث الضرر،

ج-الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن صيانة ومكافحة النيران والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهنة".

²- تنص المادة 119 من القانون البحري الجزائري على أنه "إذا أثبت المالك بأن الضرر الحاصل من جراء التلوث نتج كله أو جزء منه إما بفعل الشخص الذي أحدثه عن تعمد لإحداث ضرر وإما من جراء إهمال هذا الشخص، جاز في هذه الحالة إعفاء المالك من كامل مسؤوليته أو جزء منها تجاه الشخص المذكور".

لازماً تحديد الشخص المسؤول الذي تقام الدعوى ضده بشكل واضح ودقيق حتى يتسنى لها التعرف عليه (أولاً)، كما حددت هذه الاتفاقية مجموعة من حالات إعفاء المسؤول عن الأضرار الناتجة عن النقل لمواد خطيرة وضارة (ثانياً).

أولاً: مسؤولية مالك السفينة عن تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

نصت المادة 07 فقرة 01 من اتفاقية 1996-2010 بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطيرة والضارة على أن: "مالك السفينة وقت الحادثة يكون مسؤولاً عن الضرر الناجم عن أي مواد خطيرة أو ضارة، فيما يتعلق بنقلها بحراً على متن السفينة، شريطة أنه إذا كانت الحادثة تتألف من سلسلة من الأحداث ذات مصدر واحد، فإنّ المسؤولية تقع على عاتق المالك وقت حصول أول حادث من هذه الأحداث".

يتأكد لنا من خلال نص هذه المادة أنّ الشخص المسؤول هو مالك السفينة وليس مجهزةا أو مستغلها، ولكن كما هو معلوم طبقاً للقواعد العامة في القانون البحري، فإنّه عند تأجير السفينة مجهزةا لرحلات معينة فإنّ مالكةا المؤجر يحتفظ بصلاحيته وإشرافه عليها سواء من الناحية التجارية أو الملاحية، إلا أنّه في حالة إيجار السفينة لمدة معينة فإنّ المالك المؤجر يفقد السلطة التجارية على السفينة، ويصبح المستأجر هو المستغل الحقيقي لها، وهو من يقرر أن ينقل عليها بضائع خطيرة ويحدد موانئ الشحن والتفريغ، فأمام هذا الوضع من غير المنطقي أن يتحمل مالك السفينة المسؤولية عن التلوث البحري في الوقت الذي كانت فيه السفينة محل عقد إيجار لمدة معينة "عقد إيجار السفينة غير مجهزةا"، حيث لا يملك أي سيطرة أو رقابة على استغلالها⁽¹⁾.

رأى البعض لهذا السبب ضرورة إلقاء المسؤولية على عاتق مستغل السفينة وليس مالكةا، لكن لم يتم الأخذ بهذا الرأي لعدة أسباب من بينها ما يلي:

¹ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 140.

- أنّ إدخال فكرة المستغل في قواعد المسؤولية المدنية للتلوث سيؤدي إلى اعتماد نظام جديد للمسؤولية في القانون البحري تختلف عن القواعد التقليدية المتعارف عليها في جل الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث مما يحدث تناقض ما بين القواعد القديمة التي تؤخذ بمسؤولية المالك والنظام المستحدث لمستغل السفينة والذين ليست دائما يكونان شخصا واحدا.

- إنّ معنى المستغل المعمول به في مجال المعاهدات النووية وعلى رأسها معاهدة 1962 المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية، يسهل تحديده، إذ يعني الشخص الذي يحصل على رخصة من الدولة للعمل في مجال النووي، وهو الأمر الذي يصعب تطبيقه في مجال البضائع الخطرة تبعا لاختلاف الأنشطة.

- أنّ ترتيب المسؤولية على عاتق مستغل السفينة يتعارض مع مبدأ التأمين الإجباري، الأمر الذي يؤدي بالدول إلى تغيير شهادات التأمين بتغيير مستغل السفينة.

- إنّ لفظ المستغل غامض ومعقد للغاية ويصعب وضع تعريف محدد له، خاصة وأنّ أغلب الدول لم تتطرق لهذا المصطلح في قوانينها الداخلية⁽¹⁾.

تبنّت اتفاقية 1996-2010، الرأي الفقهي المؤيد لإلقاء المسؤولية على عاتق مالك السفينة دون غيره، وذلك نظرا لصعوبة تحديد هوية مستغل السفينة في حالات كثيرة على عكس مالكيها الذي يسهل معرفته وذلك بالرجوع إلى سجلات اللويدز التي هي عبارة عن شركات تعمل على حساب قياسات حمولة السفينة وتسلم مالكي السفن شهادات الحمولة المطابقة لها مثل: شركة American Bureau of Shipping، وتعتبر هذه السجلات من الشركات المعترف بها في الجزائر، ذلك بهدف توفير ضمان أكثر للمضروبين من التلوث، وهكذا يعد مالك السفينة مسؤولا عن أضرار التلوث بغض النظر عن محل إقامته أو موطنه، جنسيته أو الدولة التي سجلت فيها السفينة⁽²⁾.

¹- سهام زروالي، مرجع سابق، ص 140.

²- مرجع نفسه، ص 142.

تجدر الإشارة أنّ المشرع الجزائري لم يحدد المسؤول عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمواد الخطيرة أو الضارة، فلا وجود لأي نص قانوني صريح تضمن هذه المسؤولية سواءا في القانون البحري الجزائري أو من خلال القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، بل اكتفى فقط بتحديد المسؤولية في حالة التلوث بالوقود، لهذا كان لابد من وضع مجموعة من النصوص القانونية التي تحدد المسؤول عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمواد الخطيرة والضارة مادام أنّ الجزائر دولة ساحلية بالتالي يمكن أن تتعرض السفن فيها لحوادث التلوث بمواد خطيرة وضارة.

ثانيا: حالات إعفاء مالك السفينة في حالة التلوث بمواد خطيرة وضارة

عملت اتفاقية لندن لعام 1996-2010 بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة بالرغم من طول لائحتها على استنتاج نفس حالات الإعفاء التي جاءت بها اتفاقية بروكسيل لعام 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث النفطي السالفة الذكر، وعلى الرغم من الانتقادات التي وجهت إليها في السابق خلال الأشغال التحضيرية وخلال مؤتمر لندن لعام 1996، لما في ذلك من تضيق لنطاق حماية ضحايا أضرار التلوث البحري وإرضاء لأرباب السفن ، إلا أن اتفاقية لندن لعام 1996 قد أضافت حالة جديدة يتم بمقتضاها إعفاء الملوّث من المسؤولية في حالة تقديم الدليل عن خطأ مرسل البضاعة بعدم وفائه بالالتزام بالإخبار وهنا يتم نقل المسؤولية من المجهزين إلى الشاحن وهو ما قد يعقد أكثر مهمة ضحايا التلوث بالمواد الكيماوية في سبيل حصولهم على التعويض⁽¹⁾.

يلاحظ عند المقارنة بين قواعد المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النووي بتلك الخاصة بالتلوث النفطي وغيرها من المواد الخطيرة والضارة أنّ أسباب الإعفاء من المسؤولية في هذا الميدان الأخير أكثر عددا من تلك الموجودة في الميدان النووي.

¹ - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 363-365

يمكن القول إذن مما سبق، أنّ هناك من الاتفاقيات من ألقت المسؤولية على عاتق مالك السفينة في حالة التلوث البحري منها اتفاقية بروكسيل لعام 1969 وبروتوكولها 1992 بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت، وحددت حالات الإعفاء من المسؤولية وهو نفس ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال القانون البحري الجزائري والقانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، إذ جعل من مالك السفينة المسؤول عن حالات التلوث النفطي، أما بالنسبة لاتفاقية بروكسيل لعام 1962 الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية، فقد ألقت المسؤولية التي تتولد عن تشغيل السفن النووية شخص واحد على عاتق مشغل السفينة النووية، وذلك من خلال اعتبار مشغل السفينة النووية مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن الأضرار النووية.

المطلب الثاني

طبيعة مسؤولية الملوّث في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تعتبر مسؤولية الملوّث في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، مسؤولية مدنية، وفقاً للعديد من الاتفاقيات الدولية المتنوعة بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن وكذا التشريعات الداخلية للدول وبالتحديد التشريع الجزائري وتشتمل هذه المسؤولية الالتزام بتجنب تلويث المياه البحرية والحفاظ على البيئة البحرية، وفي حالة حدوث أضرار بيئية يطالب الملوّث بتحمل تكاليف إصلاح الأضرار وتعويض الخسائر التي تعانيها المناطق المتأثرة.

بناءً على ذلك، قدمت الاتفاقيات الدولية وكذا التشريعات الداخلية للدول حلولاً من أجل تجاوز العراقيل القانونية التي تعترض سبل المتضررين من هذا النوع من التلوث عند مطالبتهم بالتعويض عن الأضرار التي لحقتهم، وذلك من خلال تبني مبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر دون الحاجة لإثبات الخطأ من جانب مالك السفينة (الفرع الأول)، كما عمدت هذه الاتفاقيات إلى تركيز المسؤولية في شخص مالك السفينة دون غيره (الفرع الثاني)، وقررت جل الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن تحديد مسؤولية مالك السفينة وذلك في مبالغ محددة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تبنى مبدأ المسؤولية الموضوعية للملوث في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تعد المسؤولية الموضوعية من المراحل المتطورة للمسؤولية المدنية، فهي تقوم على أساس الضرر بدلا من قيامها على الخطأ، حيث أنّ الخطأ إذا لم يحقق ضررا فلا يعتبر سببا لقيام المسؤولية، فالمسؤولية الموضوعية تقوم على 'اعتبار مادي لا ينظر فيه إلى الخطأ أو إثباته بل يستند إلى موضوعها أو محلها، أي على فكرة الضرر الناشئ عنها، فحيث يوجد الضرر قامت المسؤولية من أجل تعويض المضرور دون أن يكون من المهم نسبه إلى خطأ المسؤول.

تم إرساء مبدأ المسؤولية الموضوعية سواء بالنسبة للأضرار الناجمة عن التلوث النووي (أولاً)، كما تم إقرار هذه المسؤولية فيما يخض الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي (ثانياً)، إضافة إلى ذلك تم إقرار مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة للأضرار الناجمة عن التلوث بالمواد الخطيرة والضارة (ثالثاً).

أولاً: مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النووي

تعتبر الاتفاقيات المبرمة في مجال التلوث النووي من بين أهم الاتفاقيات التي اعتمدت مبدأ المسؤولية الموضوعية بصريح العبارة، ومن بين هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية باريس لعام 1960 بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية⁽¹⁾، واتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشتغلي السفن النووية، واتفاقية فيينا لعام 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن

¹ - تعد اتفاقية باريس أول آلية إقليمية تعمل في إطار منظمة التعاون الاقتصادي، حيث أبرمت اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية في الدول الأوروبية ووكالة الطاقة النووية وقد أبرمت في 1960/29/07 بباريس ودخلت حيز التنفيذ في 01 أبريل 1968 بإيداع خمسة من أعضائها وثائق التصديق عليها، وقد صادقت عليها 15 دولة أوروبية وهي: ألمانيا، اليونان، النمسا، إيطاليا، المملكة المتحدة، بلجيكا، لوكسمبورغ، السويد، الدنمارك، النرويج، سويسرا، اسبانيا، هولندا، تركيا، وفرنسا، وقد تم تعديلها مرتين، الأولى في 1964/01/28 والثانية في 1982/11/16، ومن أهداف هذه الاتفاقية إيجاد توازن في المصالح يضمن تطوير الاستخدامات السلمية للطاقة النووية. أنظر في ذلك:

- فطيمة بوغولة، جميلة بن علي، "دور الاتفاقيات الدولية والقوانين الجزائرية وصناديق التعويض في كبح الأضرار البيئية"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 05، العدد 03، المركز الجامعي بسكرة، 2023، ص 776.

الأضرار النووية، إضافة إلى اتفاقية فيينا لعام 1997 بشأن التعويض التكميلي عن الأضرار النووية نظام المسؤولية الموضوعية بصريح النص.

ركزت اتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية المسؤولية التي تتولد عن تشغيل السفن النووية في شخص واحد هو مشغل السفينة النووية الذي يعتبر مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن الأضرار النووية وليس مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ، ذلك حالما يثبت أن الأضرار حصلت نتيجة حادث نووي ناشئ عن وقود نووي أو منتجات مشعة أو نفايات مشعة متعلقة بسفينة نووية⁽¹⁾.

ثانياً: مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النفطي

اعتمدت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي على مبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال التعويض عن أضرار تلويث البيئة البحرية، ذلك لتأسيس مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري التي اقوم على عاتقه دون البحث عن توافر الخطأ من جانبه⁽²⁾ وتأخذ هذه الاتفاقية هذا المبدأ كأساس للمسؤولية الدولية بالنسبة للأضرار المترتبة عن التلوث البترولي الذي يتسبب فيه تسرب أو تفريغ البترول من السفن في الإقليم البحري لدولة متعاقدة مهما كان مصدر هذا التسريب أو التفريغ، وسواء في أعالي البحار أو في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية⁽³⁾.

أخذت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 وبروتوكولها لعام 1992 بمبدأ المسؤولية الموضوعية في مواجهة مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالنفط دون البحث عن عنصر الخطأ ومدى توافره⁽⁴⁾.

¹ - المادة 1/2 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962.

² - بوفلجة عبد رحمان، مرجع سابق، ص 103.

³ - ALBAKJAJI Mohamad, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, thèse de doctorat, école doctorale, université Paris-Est Marne-La-Vallée, juin 2010, p. 88

⁴ - بسام محمد أحمد، " المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري"، مجلة جامعة تشرين للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 43، العدد 02، كلية الحقوق، جامعة تشرين، اللاذقية، سوريا، 2021، ص 296.

ثالثاً: مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة للأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة

أكدت اتفاقية لندن لعام 1996 بشأن التعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة على مبدأ المسؤولية الموضوعية، حيث تقضي بأن مسؤولية الملوثة هي مسؤولية موضوعية فهي تقوم حتى في حالة غياب خطأ.

يمكن القول أنّ الأساس القانوني السائد في القانون الدولي بشأن المسؤولية الدولية عن التلوث الصادر عن السفن، هو أساس موضوعي مجرد من فكرة الخطأ يكفي فيه مجرد إثبات الضرر وعلاقة سببية لإلزام المتسبب بتعويضه.⁽¹⁾ وهذا الأساس يعد أكثر ملائمة لكي يطبق في ميدان التلوث النووي، ولكنه بدرجة أقل بالنسبة للتلوث النفطي ذلك لأنّه لا يمكن اعتبار المواد النفطية كأشياء خطيرة بطبيعتها وإنما قد تصبح كذلك عندما تتصافر معها عناصر أخرى كنقلها بحراً ونقلها بكميات ضخمة، لكن رغم ذلك، نجد أنّ هناك تشابه بين النصوص الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الناجمة عن نشاط السفن فيما يتعلق بإقرار مبدأ المسؤولية الموضوعية للملوث.

الفرع الثاني

تبني مبدأ المسؤولية المركزة للملوث في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن إنّ قراءة مختلف النصوص الاتفاقية المنظمة للمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تمس البيئة البحرية والمصالح المرتبطة أظهرت وجود تطابق تام بشأن تأكيدها على مبدأ تركيز المسؤولية إلا أن هذا التحديد يظل جزئي فيما يخص تحديد الشخص المقصود بتركيز المسؤولية.

عليه نجد أنّ هناك اختلاف في تركيز المسؤولية فيما يخص الاتفاقيات الدولية وكذا التشريعات الوطنية كالتشريع الجزائري، فهناك منها من ركزت هذه المسؤولية على عائق

¹ - كمال كيجل، "المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري"، *مجلة الواحات للبحوث والدراسات*، عدد 05، كلية الحقوق، جامعة أدرار، 2010، ص 219.

مستغل السفينة كما هو الحال فيما يخص الأضرار الناتجة عن التلوث النووي (أولاً)، كما هناك من ركزت المسؤولية في مالك السفينة كما هو الحال بالنسبة للأضرار الناجمة عن التلوث النفطي الذي يعد من أخطار أنواع الملوثات كما ذكرنا سابقاً (ثانياً)، وهو نفس ما أخذت به الاتفاقيات المبرمة في مجال الأضرار الناجمة عن التلوث بمواد خطيرة وضارة والتي ركزت أيضاً المسؤولية على عاتق مالك السفينة (ثالثاً).

أولاً: مبدأ المسؤولية المركزة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النووي

تكون المسؤولية المدنية مركزة في مستغل المنشأة النووية والمشغل، هذا وفقاً لاتفاقية باريس لعام 1962 واتفاقيتي فيينا لسنتي 1963 و1967 والمشغل هذا هو الشخص المحدد قبل حدوث الضرر من قبل السلطات القومية المختصة، وعلى ذلك عندما تتوفر علاقة السببية بين فعل المنشأة النووية والضرر الذي لحق بالمضرور، يكون من حق هذا الأخير اللجوء إلى القضاء لمطالبة مستغل المنشأة أو ناقل المواد المشعة في بعض الأحيان وبشروط خاصة بتعويض عما لحق من ضرر.

يتم توجيه المطالبة إلى جميع مستغلي المنشأة في حالة تعددهم ويكون ذلك على وجه التضامن، ووفقاً لمبدأ تركيز المسؤولية وعندما لا تطبق أحكام الاتفاقية المعتمدة لهذا المبدأ، يكون من حق المضرور أن يوجه مطالبته لأي شخص حتى ولو لم يكن هو مستغل المنشأة ما دام أنه يتحمل المسؤولية مع حفظ حق هذا الأخير في الرجوع على المستغل بناء على أحكام الاتفاقية⁽¹⁾.

أما اتفاقية بروكسيل لعام 1962 فقد ركزت المسؤولية في شخص واحد وهو مشغل السفينة النووية إذ لا يعتبر أي شخص آخر مسؤولاً عن الأضرار النووية غيره⁽²⁾.

¹ - راجع في ذلك كل من:

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 159.

- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 173.

² - روان دياب، مرجع سابق، ص 94.

ألفت هذه النصوص الاتفاقية المتعلقة بالميدان النووي مسؤولية الأضرار على مشغل السفينة النووية أو المنشأة النووية.

ثانياً: مبدأ المسؤولية المركزة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النفطي

حددت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 والبروتوكول 1992 المعدل لها المسؤولية عن التلوث على عاتق مالك السفينة المتسببة في الحادث الملوث وذلك لأسباب عملية، وبالتالي فقد ركزت المعاهدة على مالك السفينة⁽¹⁾ فرداً كان أو شركة "أي الشخص أو الأشخاص الذي تم تسجيل السفينة بأسمائهم وفي حالة عدم التسجيل يكون هو الشخص أو الأشخاص المالكين لها"⁽²⁾

أما إذا كانت السفينة مملوكة لدولة، ولكنها سلمتها لشركة قامت بتسجيلها باسمها كمستغل، فإن مصطلح "المالك" في هذه الحالة يعني هذه الشركة، وقد لوحظ أن التركيز على مسؤولية مالك السفينة قد جاء أقل دقة من الاتفاقيات الذرية⁽³⁾، حيث تنص اتفاقية بروكسيل لعام 1969 على أنه: "لا يجوز رفع دعوى لتعويض الضرر بسبب التلوث إلا على أساس هذه الاتفاقية، ولا يمكن تقديم أي طلب لتعويض عن التلوث المؤسس أو غير المؤسس على هذه الاتفاقية ضد القائمين بأعمال صاحب السفينة أو وكلائه"⁽⁴⁾

يترتب على هذا النص أنّ المسؤولية لا توجه إلى مالك السفينة إلا في الحدود التي يتولى فيها توجيه وإرشاد وكلائه وممثليه، ومن ناحية أخرى على خلاف الاتفاقيات الذرية، لا تمنع اتفاقية بروكسيل لعام 1969 تماماً رفع دعوى تعويض الضرر من التلوث الزيتي ضدّ أي شخص آخر غير مالك السفينة وممثليه ووكلائه⁽⁵⁾.

¹- بلي بولنوار، "المسؤولية المدنية على التلوث البحري بالنفط وفق اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها"، مجلة أفاق علمية، مجلد 12، عدد 01، 2020، ص 510.

²- المادة 3/1 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

³- إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 92.

⁴- المادة 4/3 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

⁵- إيناس خالدي، مرجع سابق، ص 92.

ومع التسليم بأنّ المسؤولية في هذه الاتفاقية محددة بمالك السفينة إلا أنّها ليست مانعة بمعنى أنّ المسؤولية لا تقتصر عليه وحده فلا يوجد بالاتفاقية أي نص يمنع رجوع المالك على الغير⁽¹⁾ ومن ثمّ يستطيع مالك السفينة أن يرجع على الغير الذي ارتكب الخطأ ولا حتى بلا تحديد وذلك على خلاف الاتفاقيات المتعلقة بالأضرار الذرية التي تنص على أنّه: " لاحق للمستغل في الرجوع على الغير إلا وفقا لنص تعاقدي، أو كان الضرر ناتجا عن خطأ عمدي ارتكبه الغير"⁽²⁾

أخذ المشرع الجزائري في المادة 137 من القانون البحري الجزائري بمبدأ تركيز المسؤولية، حيث أنّه لا يسمح برفع دعوى التعويض عن أضرار التلوث ضد مالك السفينة إلا على أساس أحكام القانون البحري، الفصل الخاص بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة من جراء التلوث بالوقود، إضافة إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة في هذا المجال، والتي صادقت عليها الجزائر، وقد دعم هذا القانون الجزائري موقفه المتبني لمبدأ تركيز المسؤولية بمصادقته على بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات السائلة الذكر⁽³⁾.

ثالثا: مبدأ المسؤولية المركزة بالنسبة للأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة
قضت اتفاقية لندن لعام 1996-2010 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بمواد ضارة وخطيرة على أنّ مالك السفينة هو الشخص المفضل لتحمله مسؤولية التعويض عن أضرار هذا التلوث، والفكرة التي فرضت نفسها هو أنّ مالك السفينة هو الشخص المتعهد بحراسة البضاعة المنقولة بحرا فإذا حصل تلوث، فذلك يعود إلى الحادث الذي تعرضت له السفينة أي مرتبط بالملاحة البحرية ذاتها، أما إذا لم تتعرض السفينة إلى حادث بحري أثناء ملاحظتها فإنه لن يحدث أي تلوث ولن تحدث أية أضرار، إضافة إلى ذلك فإن مالك السفينة هو من قام ببناء السفينة من أجل الاستفادة من نشاط النقل البحري وتحقيق

¹-المادة 5/3 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

²-المادة 6 من اتفاقية باريس لعام 1960 والمادة 6/20 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962 والمادة 10 من اتفاقية فيينا لعام 1963.

³-سهام زروالي، مرجع سابق، ص 164.

الأرباح من وراء ذلك وبالتالي فهو الذي يجب أن يتحمل تبعات نشاطه.⁽¹⁾

لكن واضعي اتفاقية لندن لعام 1996-2010 على الرغم من تركيزهم للمسؤولية في مالك السفينة المسببة للتلوث، إلا أنهم لم يرغبوا في تحميله عبء تعويض عن ضرر وقع بسبب شخص آخر غيره، وذلك من خلال منحه حق الرجوع على هذا الغير المسبب للضرر، وفي هذا الصدد نصت الفقرة 06 من المادة 07 من الاتفاقية على أنه: " ليس هناك في الاتفاقية ما يخل بأي حق من حقوق الرجوع الذي يتمتع به المالك إزاء أي طرف ثالث بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، الشاحن أو مستلم البضاعة المتسببة في الضرر أو الأشخاص المبيينين في الفقرة الخامسة من نفس المادة".

طبقاً لهذا النص فإنّ الأشخاص المستفيدين من الحصانة المنصوص عليها في المادة 07 فقرة 05 من اتفاقية لندن لعام 1996-2010، وغيرهم من الأشخاص المذكورين على سبيل المثال لا الحصر إذا ما تسببوا بخطئهم في وقوع ضرر التلوث يدخلون تحت وصف الغير الذي يمكن لمالك السفينة الرجوع عليه، دون أي شرط أو قيد على ذلك⁽²⁾.

يمكن القول إذن، أنّه على الرغم من أنّ مبدأ تركيز المسؤولية عن التلوث من جراء عملية نقل المواد الخطيرة والضارة بمختلف أنواعها في شخص مالك السفينة المتسببة للتلوث، له مبرراته ونتائجه الإيجابية من الناحية التطبيقية، خاصة في مجال توفير أكبر ضمان للمتضررين من التلوث وتسهيل عملية حصولهم على التعويض، إلا أنّ هذا الأمر لم يسلمه من النقد الشديد الموجه له من قبل فقهاء القانون البحري، خاصة في حالة صعوبة الوصول للمالك، وفي مجال استبعاد المجهز والمستأجر من المسؤولية، إضافة إلى اختلاف تعويض التلوث البحري عن التعويض في المجال النووي⁽³⁾.

¹ - لمزيد من التفاصيل حول إقرار المسؤولية المركزة بالنسبة للأضرار الناتجة عن النقل البحري خطيرة أو ضارة، راجع :

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 370-373.

² - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 157.

³ - المرجع نفسه، ص ص 166-168.

الفرع الثالث

تبني مبدأ المسؤولية المحدودة في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يعد مبدأ المسؤولية المحدودة من المبادئ الراسخة في القانون البحري ولا شك أنّ العمل بهذا المبدأ في مجال التلوث البحري، له مبررات أهمها أنّ هذا المبدأ هو نتيجة طبيعية لنظام المسؤولية التقصيرية التي تقوم على أساس الضرر حيث لا يمكن تحميل شخص مسؤولية غير محدودة ومن دون النظر إلى أي خطأ ارتكبه، كما أنّ تحديد المسؤولية هو أحد الأسس الجوهرية لأي نظام تأمين، حيث يصعب على أي شركة تأمين أمام المخاطر الكبيرة للتلوث أن توافق على ضمان غير محدد⁽¹⁾.

بناءً على ذلك، قررت جل النصوص الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن وكذا التشريعات الداخلية للدول وبالتحديد التشريع الجزائري تحديد مسؤولية مالك السفينة⁽²⁾ في مبالغ معينة يتم حسابها وفقاً لحمولة السفينة، هذا ما سنبينه من خلال التعرض إلى إقرار المسؤولية المحدودة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النووي (أولاً)، إضافة إلى تلك الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي (ثانياً)، كما سيتم تحديد المسؤولية في حالة التلوث بالمواد الخطيرة والضرارة (ثالثاً).

أولاً: مبدأ المسؤولية المحدودة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النووي

أمام تبني الاتفاقيات الدولية لمبدأ المسؤولية الموضوعية، ازدادت حاجة المسؤول إلى تحديد نطاق مسؤوليته، مما يتيح له الحصول على تأمين يغطي هذه المسؤولية، ويرتبط ذلك

¹ - الطيب قلوّش، مرجع سابق، ص 791.

² - فكرة تحديد مسؤولية مالك السفينة فكرة قديمة وتطورت لتصل إلى القاعدة المعروفة حالياً بالفعل كان يمكن في القديم لمالك السفينة الذي لم يرتكب خطأ حماية نفسه من عواقب الأخطاء التي يرتكبها ربان السفينة وذلك بتخليه عن السفينة *Abandon du navire* كان يمكن التخلي عن السفينة حتى ولو ظلت هذه الأخيرة في عمق البحر غير صالحة، من أشهر أمثلة لهذه الصورة ما تحصل عليه ذوي الحقوق بعد كارثة التيتانيك "Titanic" إذا لم يستقد هؤلاء إلا من عدد قليل من قوارب النجدة التي لم تغرق مع السفينة. لمزيد من التفاصيل راجع:

- محمد بن عمار، "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، المجلد 32، العدد 04، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01 بن يوسف بن خدة، 1995، ص 838.

بتوفر شركات التأمين التي تقدم وثائق تأمين معينة محددة لتغطية المخاطر المحتملة. يعد مبدأ تحديد المسؤولية شرطا إلزاميا لقيام المسؤولية الموضوعية لذلك قررت الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار الطاقة النووية (اتفاقية باريس لعام 1960 واتفاقية بروكسيل لعام 1963 واتفاقية فينا لعام 1963، 1997) تحديد هذه المسؤولية بمبالغ معينة وحددت هذه الاتفاقيات الحد الأدنى والحد الأقصى للمبالغ الخاصة بتغطية الأضرار الناشئة عن المنشآت النووية.

حددت اتفاقية باريس لعام 1960 حول المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية مبلغ التعويض بحد أدنى وهو 5 ملايين وحدة حساب خاصة وحد أقصى 15 مليون وحدة⁽¹⁾ في حين أن اتفاقية فينا لعام 1963 بشأن المسؤولية المدنية في مجال الأضرار النووية قد وضعت حد أقل مما حددته اتفاقية باريس، فنجدتها حددت الحد الأدنى بمبلغ 5 ملايين دولار أمريكي مع ترك تحديد الحد الأقصى للتشريعات الداخلة للدول الأعضاء في الاتفاقية⁽²⁾. أما اتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية فقد تم تحديد مسؤولية مشغل السفينة فيها بمبلغ 1500 مليون فرنك بالنسبة للسفينة نووية وبالنسبة لحادث التلوث⁽³⁾.

ثانيا: مبدأ المسؤولية المحدودة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النفطي

تعتبر مسؤولية مالك السفينة مسؤولية محدودة وفقا لكافة التشريعات البحرية وكذا العرف البحري منذ القدم، حيث يمكن للمالك التخلي عن مسؤوليته للدائنين من أجل تخليص نفسه من الالتزامات اتجاههم، ويعود هذا المبدأ إلى العصور الوسطى وظهور عقد التوصية، والذي بمقتضاه يتفق شخصان على أن يقدم أحدهما عمله ويكون مسؤولا مسؤولية مطلقة، بينما يقدم الآخر حصة مالية ويكون مسؤولا في حدودها فقط، وبهذا تكون العلاقة بين المالك والربان على

¹ - محمد بن عمار، مرجع سابق، ص 838.

² - يوسف معلم، مرجع سابق، ص 172.

³ - المادة 3 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962.

أنها نوع من التوصية، يقدم فيها الربان عمله وخبرته ويتحمل المسؤولية بشكل كامل، بينما يقدم المالك السفينة وتكون مسؤوليته محدودة فقط ويتوقف ذلك عند تركها للدائنين⁽¹⁾.

أعطت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤولية بمبلغ لا يزيد عن 2000 فرنك عن كل طن من الحمولة الصافية للسفينة ولا يجوز أن تزيد القيمة الإجمالية عن 210 ملايين فرنك لحوالي 77 مليون فرنك فرنسي حالياً، إلا إذا كان الضرر راجع إلى خطأ شخصي منه، فلا تحديد عندئذ للمسؤولية.⁽²⁾

وإذا كان الحادث ناتجا عن خطأ شخصي للمالك، فلا يمكن له أن يتمسك بالتحديد المنصوص عليه في المادة 5 فقرة 02 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

تم الاعتماد في هذا الشأن على نفس الطريقة المنصوص عليها في معاهدة 1957 فيما يخص تنظيم تحديد المسؤولية في معاهدة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات كإنشاء صندوق التحديد عن كل حادث، والاعتماد على حمولة السفينة كأساس للتحديد، وتحديد مبلغ 2000 فرنك ذهب عن كل طن من حمولة السفينة.

تجدر الإشارة أنّ المشرع الجزائري أخذ في المادة 121 من القانون البحري الجزائري بأحكام تحديد المسؤولية المقررة في المادة 05 فقرة 01 من اتفاقية 1969 لخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات حيث نصت هذه المادة على أنه: "يحق لمالك السفينة المذكورة في المادة 117 أعلاه تحديد مسؤوليته بمبلغ يحسب في كل حالة حسب النظام المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقية الدولية المتعلقة بهذا الشأن وتكون الجزائر طرفاً فيها".

¹ - عبد العزيز قرشوش، "مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود"، *مجلة العلوم القانونية والاجتماعية*، المجلد 03، العدد 11، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2018، ص 113.

² - راجع في ذلك كل من:

- LARABA Ahmed, op. cit. pp. 486-487.

- BOUTOUCHENT Abdennour, op.cit. p. 339.

يعني ذلك أنّ مالك السفينة يمكنه تحديد مسؤوليته بمبلغ يحسب حسب النظام المخصص لهذا المبدأ بموجب الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، والتي تكون الجزائر مصادقة عليها، ومثال ذلك إذا وقع تلوث بالمحروقات ترتب عليه التعويض في جانب مالك السفينة وفقا للقانون الجزائري، فهذا الأخير الحق في تحديد مسؤوليته وفق ما هو منصوص عليه في اتفاقية 1969 على أساس المادة 121 من القانون البحري الجزائري أعلاه التي أحالت إليها على اعتبار الجزائر طرفا في الاتفاقية.

ثالثا: مبدأ المسؤولية المحدودة بالنسبة للأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة

قررت اتفاقية لندن لعام 1996 السالفة الذكر بشأن التعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل لبحري لمواد خطيرة أو ضارة هي أيضا تحديد مسؤولية الملوث في مبلغ معين أي تحديد سقف لمسؤولية الملوث عند تعويضه للأضرار التي تسببت فيها، هذا ما نصت في المادة 09 فقرة 01 من اتفاقية لندن لعام 1996 على ما يلي:

" يحق لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته في ظل هذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادثة واحدة بمبلغ إجمالي يحسب كما يلي:

- أ- 10 ملايين وحدة حسابية لسفينة ذات حمولة لا تتجاوز 2000 وحدة، أو
- ب- بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن ذلك تضاف المقادير التالية إلى ما هو مذكور في أ:

• 1500 وحدة حسابية لكل وحدة وطنية من 2001 إلى 50000 وحدة

• 360 وحدة حسابية لكل وحدة وطنية فوق 50000 وحدة.

على أنه لا يجوز أن يتجاوز حجم هذا المبلغ الإجمالي في أي حل من الأحوال مقدار 100 مليون وحدة حسابية".

أما بالنسبة لحدود المسؤولية في بروتوكول 2010، فنجد أنّ هذا الأخير عدل مبالغ التحديد المنصوص عليها بموجب المادة 09 فقرة 01 من اتفاقية 1996، وذلك من خلال المادة 07 منه حيث فرق ما بين مبالغ تحديد المسؤولية الناجمة عن أضرار المواد الخطيرة والضرارة المنقولة في حالة سائبة، وما بين:

- الأضرار الناجمة عن هذه المواد في حالة نقلها في عبوات أو طرود.
- الأضرار الناجمة عن المواد المنقولة في حالة سائبة وفي عبوات في ذات الوقت.
- في حالة عدم التفرقة ما بين الأضرار الناجمة عن المواد السائبة والمواد المنقولة في عبوات.

نصت المادة 07 من بروتوكول 2010 المعدل لاتفاقية 1996 على ما يلي: «يحق لمالك السفينة أن يحد مسؤوليته في ظل الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادثة واحدة بمبلغ إجمالي يحسب كما يلي:

أ- في حالة الضرر الناشئ عن المواد الخطرة والضارة السائبة:

- 10 ملايين وحدة حسابية لسفينة لا تتجاوز حمولتها 2000 وحدة و
- بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن ذلك تضاف المقادير التالية إلى ما هو مذكور أعلاه:

- 1500 وحدة حسابية لكل وحدة وطنية من 2001 إلى 50000 وحدة
- 360 وحدة حسابية لكل وحدة وطنية فوق 50000 وحدة.

على أنه لا يجوز أن يتجاوز حجم هذا المبلغ الإجمالي قفي أي حال من الأحوال مقدار 100 مليون وحدة حسابية.

ب- في حالة الضرر الناجم عن المواد الخطرة والضارة المعبئة، تو الضرر الناجم عن هذه المواد سائبة ومعبئة في أن واحد، أو في حالة عدم إمكانية الفصل بين الأضرار الناجمة عن المواد الخطرة السائبة أو المعبئة:

- I. 11,5 مليون وحدة حسابية لسفينة ذات حمولة لا تتجاوز 2000 وحدة و،
- II. بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن ذلك تضاف المقادير التالية إلى ما هو مذكور أعلاه.

- 1725 وحدة حسابية لكل وحدة وطنية من 2001 إلى 50000 وحدة،
- 414 وحدة حسابية لكل وحدة وطنية فوق 50000 وحدة.

على أنه لا يجوز أن يتجاوز حجم هذا المبلغ الإجمالي في أي حال من الأحوال مقدار 115 مليون وحدة حسابية".

بناءً على ذلك، فإنّ التعديل الذي جاء به بروتوكول 2010 قد أضاف مبالغ تعويض جديدة إلى جانب تلك التي تضمنتها اتفاقية 1996، فهذه الأخيرة تطرقت للمواد الخطيرة بصفة عامة على عكس بروتوكول 2010 الذي فرق بين هذه المواد من خلال الحالة التي تنتقل فيها، حيث خص المواد الخطيرة التي تنتقل في حالة سائبة بمبالغ تعويض أقل من المبالغ المخصصة للمواد التي تنتقل في عبوات، أو في حال نقل الصنفين معا⁽¹⁾.

مهما يكن فإنّ من شأن تحديد مسؤولية الملوث أن يقلص من نطاق الحماية القانونية التي يجب توفيرها لضحايا التلوث، حيث تظل مبالغ التعويض طبق الحدود التي رسمتها الاتفاقيات بشأن المسؤولية المدنية غير كافية لإصلاح الأضرار المحتمل وقوعها في حالات التلوث الناجم عن السفن.

¹ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 222.

الفصل الثاني

أسس قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تلعب المسؤولية المدنية كما سبق وأن ذكرنا، دورا مهما وحاسما في توفير حماية فعالة للبيئة البحرية من جراء التلوث الناجم عن نشاط السفن، فلا ريب أنّ حماية البيئة البحرية لا يمكن أن يكون إلا بوضع نظام للمسؤولية يحقق الردع والإصلاح في نفس الوقت، فمن يمارس نشاط يمكن أن يضر بالبيئة البحرية وبمصالح المتعاملين فيها، لا بد أن يفعل كل ما بوسعه لاتخاذ جميع الاحتياطات والتدابير اللازمة للحدّ من ظاهرة التلوث الناجم عن نشاط السفن أو على الأقلّ التقليل منه تجنباً لإلزام صاحبه بالتعويض الذي يكون في غالب الأحيان مكلفاً.

جعلت جسامة الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من قواعد المسؤولية غير كافية لتغطية مثل هذه الأضرار، خاصة تلك الناجمة عن حوادث تصادم السفن في البحر والتي لا تزال آثارها الضارة مستفحلة على البيئة البحرية لحد اليوم، رغم كل التدابير والاحتياطات التي اتخذتها الدول للحدّ من هذه الظاهرة، هذه الحوادث التي طرحت العديد من الصعوبات والإشكالات منها تلك الصعوبات المتعلقة بأسس التقليدية لقيام المسؤولية المدنية هذه الأخيرة التي واجهت العديد من الصعوبات من خلال تطبيقها نظراً لخصوصية الضرر البيئي (المبحث الأول) لكن نظراً لخصوصية الضرر البيئي ومحدودية الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية، فقد أضحت هذه القواعد غير قادرة على توفير حماية فعالة للبيئة الأمر الذي أدى للبحث عن أسس جديدة للمسؤولية المدنية تستجيب لأهداف الحديثة لقانون حماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة وتتماشى مع طبيعة الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (المبحث الأول).

المبحث الأول

الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن
تعتبر المسؤولية المدنية وسيلة فعالة لحماية المضرور والبيئة البحرية من جراء الأضرار الناجمة عن نشاط السفن، خاصة تلك الأضرار الناجمة عن حوادث تصادم السفن في البحر التي كانت بمثابة كوارث مدمرة للإنسانية وللمحيط البيئي.

أدت الظروف والعوامل التي تطورت فيها قواعد المسؤولية المدنية، بالإضافة إلى الطبيعة الخاصة بالأضرار البيئية، إلى صعوبات كبيرة في تحديد أساس المسؤولية عن هذه الأضرار، لهذا اتجه البعض للأخذ بالأسس التقليدية للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن وترتكز هذه القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية على الخطأ، فكل من يتسبب بخطئه في إحداث ضرر للغير يكون ملزماً بالتعويض، وعليه فإنّ نظرية الخطأ⁽¹⁾ لا تزال الركيزة الأساسية لقيام المسؤولية وفي حالة انعدام الخطأ أو عدم إمكانية إثباته من طرف المتضرر فإنّه يؤدي إلى انتفاء المسؤولية⁽²⁾.

يصعب إثبات وجود الخطأ من قبل المضرور في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن في كثير من الأحيان، ذلك أنّ مثل هذه الأضرار لا تظهر مباشرة في غالب الأحيان، وإنما تمتد لمدة طويلة، خاصة بالنسبة للأضرار العابرة للحدود، لهذا سوف تقتصر دراستنا على نظريتين معروفتان في مجال القانون الدولي وتطبق في حالة الأضرار البيئية

¹ - تعود أصول نظرية الخطأ إلى نهاية القرن الثامن عشر، فأول من أدخل مفهوم الخطأ في القانون العام هو الفقيه جروسوسوس grosiuse إذ قام بنقل نظرية الخطأ في القانون الداخلي إلى مجال القانون الدولي، ومفاد هذه النظرية أنّ الدولة لا يمكن أن تكون مسؤولة ما لم تخطئ ومن ثم لا تقوم المسؤولية الدولية ما لم يصدر من الدولة فعل خاطئ، يضر الدول الأخرى، وهذا الفعل الخاطئ إما أن يكون خطأ إيجابياً يتمثل في قيام الدولة بأنشطة يقصد بها إلحاق الضرر بدولة أخرى أو برعاياها، وإما أن يكون سلبياً في صورة الامتناع عن القيام بعمل كان ينبغي القيام به، فإذا انتفى الخطأ فلا مسؤولية على الدولة، لمزيد من التفاصيل راجع:

- غفران بنت عايض القحطاني، صابر بنت مذكور الجدعاني، "المسؤولية الدولية الناجمة عن تلوث البيئة"، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، العدد 42، كلية الشريعة والقانون بدمنهور، جامعة الأزهر، 2023، ص 1663.

² - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 104.

الناجمة عن نشاط السفن من بينها نظرية الفعل الدولي غير المشروع التي تعتبر كأساس عام أي الطرح الأصلي للمسؤولية الدولية إذ تجد مصدرها الأصلي في قواعد القانون الدولي (المطلب الأول)، إضافة إلى نظرية المخاطر كأساس جديد للمسؤولية الدولية، هذه الأخيرة التي تعتمد على فكرة تحميل المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الدولية المشروعة إذا كان الفاعل على علم بالمخاطر المحتملة لأفعاله وتعد هذه النظرية استجابة لتحديات العصر وتطورات التكنولوجيا التي أدت إلى زيادة المخاطر والتحديات البيئية والصحية وغيرها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

نظرية الفعل الدولي غير المشروع كأساس عام للمسؤولية المدنية

دفعت الانتقادات الموجهة لنظرية الخطأ، بعض الفقهاء إلى السعي لتعديل أساس المسؤولية الدولية لتواكب التطورات العلمية والصناعية، ذلك نظرا لاعتماد نظرية الخطأ على معايير يصعب تقديرها، فلقد تبني الفقيه "أنزيلوتي" في مطلع القرن العشرين نظريته الجديدة في المسؤولية الدولية والمتمثلة في نظرية الفعل الدولي غير المشروع⁽¹⁾، حيث قال أنّ مسؤولية الدولة تقوم على طبيعة إصلاح الضرر لا الترضية، ومن ثمّ يتحدد حق الدولة المضرورة بالمطالبة بإصلاح الضرر وتقديم الملامح الرئيسة التي تتّسم بها الروابط في قانون الالتزامات وتظهر في أعقاب التصرف غير المشروع⁽²⁾، وهو بصورة عامة انتهاك للالتزام دولي ينشئ علاقة قانونية جديدة بين الدولة صاحبة التصرف والدولة التي وقع الإخلال في مواجهتها، فتلتزم الأولى بالتعويض ويحق للثانية أن تقتضي أنّ هذا التعويض هو تلك النتيجة الوحيدة التي يمكن أن تلصقها القواعد الدولية المعبرة عن الالتزامات المتبادلة بين الدول بالعمل المخالف للقانون.

أجمع فقهاء القانون الدولي على اعتبار الفعل الدولي غير المشروع أساسا للمسؤولية الدولية وشرطا لقيامها (الفرع الأول) واستقرت أحكام القضاء الدولي على اعتبار العمل غير

¹ - العمل الدولي غير المشروع هو مجرد انتهاك دولة لواجب دولي أو عدم تنفيذها لالتزام تفرضه قواعد القانون الدولي أو هو السلوك المخالف لالتزامات قانونية دولية أو هو الخروج عن قاعدة من قواعد القانون الدولي، ومن بين أنواع الفعل الدولي غير المشروع ما يلي:

أ- انتهاك الالتزام يعني القيام بعمل معين

ب- يتطلب تحقيق نتيجة محددة.

ج- انتهاك التزام دولي يتطلب من الدول منع وقوع حدث معين. أنظر في ذلك:

- عدنان محمد عبد الوهاب، معمر رتيب عبد الحافظ، عبد الحافظ محمد، "المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية"، مجلة البحوث والدراسات الإفريقية، ودول حوض النيل، المجلد 04، العدد 01، 2022، ص 246.

² - ضامن محمد الأمين، "إشكالات تحديد الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن التلوث البيئي العابر للحدود"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 06، العدد 01، 2021، ص 92.

المشروع أساسا لقيام المسؤولية الدولية (الفرع الثاني) وأخيرا نأتي إلى مدى تطبيق هذه النظرية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (الفرع الثالث).

الفرع الأول

موقف الفقه من نظرية الفعل الدولي غير المشروع

يعود الفضل في إنشاء نظرية الفعل الدولي غير المشروع، إلى رواد المدرسة الموضوعية أمثال "أنزيلوتي" و"كافلييري"، ولقد لقت هذه النظرية صدرا وترحيبا لدى فقهاء القانون الدولي، باعتبار الفعل الدولي غير المشروع كمصدر في المسؤولية الدولية⁽¹⁾. احتدم خلاف بين فقهاء القانون الدولي حول إمكان تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع حيث يؤيد بعضهم استخدامها كأداة فعالة لتحميل المسؤولية (أولا)، بينما يرى البعض الآخر أنها قد تكون موضع جدل وتحتاج إلى إطار تنظيمي دقيق لتجنب الانحياز أو الاستغلال وهو الفقه الرافض لهذه النظرية (ثانيا).

أولا: الفقه المؤيد لنظرية الفعل الدولي غير المشروع

يجمع فقهاء القانون الدولي على أن الفعل الدولي غير المشروع، هو ذلك الفعل الذي يعد انتهاكا لأحكام القانون الدولي، إذ هو الفعل الذي يتضمن مخالفة لقواعد القانون الدولي العام الاتفاقية أو العرفية أو مبادئ القانون العامة، أو هو كما يعرفه الفقيه "أجو" بأنه: "السلوك المنسوب للدولة وفقا للقانون الذي يتمثل في فعل أو امتناع يشكل مخالفة لأحد التزاماتها الدولية"⁽²⁾.

¹ - محمد رضا عبد الرؤوف محمد شبانة، "المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، قسم القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، 2018، ص 12.

² - نقلا عن: علي عمر ميدون، أحمد بن محمد حسني، "أساس المسؤولية الدولية عن الفعل غير المشروع وأركانه في القانون الدولي"، *المجلة الدولية للدراسات الغربية*، المجلد 05، العدد 01، 2013، ص 88.

سبق للفقهاء "لولييه" تأكيد هذا الرأي بقوله: "أنّ فكرة المسؤولية الدولية لا يمكن أن تنثور إلا إذا ارتكبت الدولة فعل يكون من وجهة نظر القانون الدولي غير مشروع"⁽¹⁾.
أما الدكتور "محمد حافظ غانم" فهو أيضا اعتبر الفعل الدولي غير المشروع على أنّه ذلك الفعل الذي يعد انتهاكا لأحكام القانون الدولي حيث يتضمن مخالفة لقواعد القانون الدولي العام الاتفاقية أو العرفية أو المبادئ العامة للقانون ويضيف الأستاذ "حافظ غانم" ويعتبر العمل غير مشروع إذا يتضمن مخالفة لأحكام القانون الدولي أيا كان مصدر هذه الأحكام⁽²⁾.

يعد معيار عدم المشروعية إذن، معيار دولي موضوعي لا عبء فيه لمنشأ الالتزام لأنّ مخالفة أي التزام دولي، أيا كان مصدره، تولد المسؤولية الدولية، دون النظر لوصف الفعل في القانون الداخلي، كذلك لا يعتد بالوسيلة التي يتحقق بها انتهاك القانون الدولي سواء كان ذلك بفعل أو امتناع أو بالإهمال المهم ألا تتوفر العناية الواجبة في ملك الدولة⁽³⁾.
يشترط لقيام المسؤولية الدولية تبعا للرأي الغالب في الفقه الدولي وفقا لنظرية الفعل الدولي غير المشروع توافر عنصرين:

1- **عنصر موضوعي:** يتمثل في عمل أو امتناع عن عمل يتعارض من الناحية الموضوعية مع التزامات الدولة الدولية، أي يكون التصرف مخالفا لالتزام دولي على عاتق الدولة.

2- **عنصر شخصي:** يتمثل في إمكانية نسبة العمل أو الامتناع الذي قامت به الدولة إليها بوصفها شخصا قانونيا دوليا.

¹- **نقلا عن:** عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث (دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 110.

²- **نقلا عن:** أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 381.

³- علي عمر ميدون، أحمد بن محمد حسني، مرجع سابق، ص 88.

تبنت لجنة القانون الدولي هاذين العنصرين في تعريفها للفعل الدولي غير المشروع، حيث نصت في المادة 02 من مشروعها حول المسؤولية الدولية على أنه: " ترتكب الدولة فعلا غير مشروع دوليا إذا كان التصرف المتمثل في عمل أو امتناع عن عمل"⁽¹⁾.

يتبين من المادة أعلاه أنّ الدولة ترتكب فعلا غير مشروع دوليا عندما تقوم بتصرف معين أو تمتنع عن تصرف كان يجب عليها القيام به وفقا لالتزاماتها الدولية، بعبارة أخرى تتحمل الدولة مسؤولية دولية إذا ارتكبت عملا ينتهك القوانين الدولية، المعاهدات أو الاتفاقيات التي تعد طرفا فيها، أو إذا تقاعست عن القيام بواجبات مقررة عليها بموجب تلك القوانين أو المعاهدات، هذا يشمل جميع الأفعال التي قد تؤدي إلى خرق التزاماتها الدولية، سواء كان ذلك عن طريق فعل مباشر أو إهمال أو تقصير في العمل الواجب.

اشترط هذا الاتجاه أيضا توفر عنصر الضرر كشرط ثالث لقيام المسؤولية الدولية معتبرين أنّ حصول الضرر هو من أهم شروط التي يتطلبها القانون الدولي لقيام المسؤولية الدولية، بل تنعدم جدوى هذه الأخيرة المسؤولية الدولية، ولقد ظل أنصار هذا الاتجاه على موقفهم معتبرين أنّ تخلف عنصر الضرر في مجال المسؤولية الدولية تكون هذه الأخيرة قد فقدت أهم ركن لها، ومن ثم لا بد من إثبات أن الإخلال بالالتزام الدولي المنسوب لشخص دولي آخر حتى تقوم المسؤولية الدولية لهذا الشخص⁽²⁾.

ثانيا: الفقه المعارض لنظرية الفعل الدولي غير المشروع

يرى الفقه المعارض لنظرية الفعل الدولي غير المشروع أنّ بعض الأفعال الدولية يمكن أن تكون مشروعة بموجب القوانين الدولية، وأنه يمكن الاعتماد على القوانين والاتفاقيات الدولية لتحديد ما إذا كانت الأفعال مشروعة أو غير مشروعة.

¹ - ضامن محمد الأمين، مرجع سابق، ص 92.

² - محمد حمداوي، مرجع سابق، ص 107.

حاز هذا الاتجاه على جانب كبير من الفقه الدولي الحديث، الذي يجمع على أنّ الضرر لا يعد شرطاً من شروط المسؤولية الدولية، معتبرين أنّ العمل غير المشروع دولياً هو وحده كاف لقيامها، وهكذا فإنّ كل عمل ينسب لشخص دولي كما يقول الدكتور "صلاح الدين عامر" ويكون مخالفاً للالتزام قانوني يولد التزاماً آخر هو الالتزام بالمسؤولية الدولية⁽¹⁾. يشير أنصار هذا الاتجاه إلى أنّ تعقيد العلاقات الدولية يجعل من الصعب تحديد المسؤوليات بدقة وتنفيذ الأحكام الدولية بفعالية، بالإضافة إلى ذلك يرون أنّ اشتراط وجود الضرر كعنصر أساسي لقيام المسؤولية يمكن أن يكون غير عملي أو غير عادي في بعض الحالات خصوصاً عندما يتعلق الأمر بتكاليف التعويض التي قد تتنقل كاهل الدول الصغيرة، حيث يشدد هذا الفقه على ضرورة وجود مقاربة أكثر توازناً وعدالة، تأخذ في الاعتبار تعقيدات النظام الدولي وتنوع الأنظمة القانونية الوطنية.

ووفقاً لأنصار هذا الاتجاه، فإنّه لا يمكن محاسبة الدول عن أفعال الأفراد إلا إذا كانت تقف وراء هذه الأعمال أو تقوم بتوجيهها أو دعمها بشكل مباشر.

تجدر الإشارة، أنّه رغم وجود اختلاف بين الفقهاء في نظريتهم نحو اصطلاح "الفعل الدولي غير المشروع"، إلا أنّه من الملاحظ أنّ مفهوم هذا الفعل يكاد يكون متفقاً عليه ذلك أنّ المسلم به أنّ "الفعل الدولي غير المشروع" هو ذلك الذي يتضمن انتهاكاً لأحكام القانون الدولي، أي كان مصدر هذه الأحكام، أي سواء كان مصدرها اتفاقيات دولية، أو عرف دولي، أو مبادئ قانونية عامة معترف بها، أو حتى علاقة قانونية خاصة، أو قرار محكمة أو منظمة دولية، ويستوي في ذلك أن يصدر "الفعل الدولي غير المشروع" في شكل فعل ايجابي، أو يتخذ شكلاً سلبياً في صورة امتناع أو ترك⁽²⁾.

¹ - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 809.

² - عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 111.

الفرع الثاني

موقف القضاء الدولي من نظرية الفعل الدولي غير المشروع

استقر القضاء الدولي في معظم أحكامه على نظرية الفعل الدولي غير المشروع واعتبرها أساساً للمسؤولية الدولية، حيث يسرت هذه النظرية للقضاء الدولي محاسبة الدول عن الأفعال الضارة التي يقوم بها موظفوها خارج نطاق اختصاصهم، والتي كان من الصعب مساءلة الدولة عنها بناء على نظرية الخطأ.

توجد العديد من القضايا التي فصل فيها القضاء الدولي أين أسس حكمه على أساس دون البحث في وجود الخطأ والتي سنحاول ذكر البعض منها على سبيل المثال لا الحصر، ونشير في ذلك إلى الحكم الشهير المتعلق بالنزاع حول مصنع شورزوف بين ألمانيا وبولندا، والذي يعد علامة بارزة في القانون الدولي وذلك بما قرره من التزام منتهك الاتفاق الدولي بإصلاح الضرر الناشئ عن هذا الانتهاك ولو لم ينص الاتفاق على ذلك (أولاً)، إضافة إلى ذلك نجد قضية مضيق كورفو (ثانياً)، وأخيراً نجد قضية شركة Armstrong corkcompany بين الولايات المتحدة الأمريكية وإيطاليا (ثالثاً).

أولاً: قضية مصنع شورزوف بين ألمانيا وبولندا عام 1928

تتلخص وقائع هذه القضية أنّ هناك منازعة وقعت بين ألمانيا وبولندا عام 1928 أمام المحكمة الدائمة للعدل الدولية حيث طالبت ألمانيا بتعويض عن الأضرار التي لحقت بها من قيام بولندا بنزع ملكية "شورزوف" بمنطقة "سيلزيا العليا"، وذلك انتهاكاً للاتفاق المعقود بين الدولتين في شهر ماي 1922 بشأن تنظيم انتقال المنشآت التي أقامتها ألمانيا على الإقليم البولوني⁽¹⁾.

قالت ألمانيا في هذه القضية أنّ المصنع موضوع الدعوى ظل مغلقاً لمدة من الزمن غير أنّ المحكمة رفضت دعوى ألمانيا قائلة أنّ التعويض السابق الحكم به قد أخذ في اعتباره القيمة الإجمالية لخسائر المصنع، وهذا الشرط تقتضيه اعتبارات العدالة، لأنّ الغاية

¹ - محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 122.

الأساسية من المسؤولية والتعويض هي جبر الضرر الحاصل نتيجة الفعل الدولي غير المشروع لذلك لا يجوز أن يكون وسيلة لإثراء الدولة المتضررة من دون وجه حتى على حساب الدولة المدعى عليها كما لا يجوز أن يؤدي الضرر الحاصل إلى حصول المتضرر أكثر من مرة أو أكثر مما يلزم لجبر الضرر البيئي بالإضافة إلى الشروط المقدمة⁽¹⁾. يفهم من ذلك، أنّ المحكمة رفضت الدعوى التي قدمت بها ألمانيا في القضية، حيث اعتبرت أنّ التعويض السابق للحكم المحدد للمصنع قد تمثل بشكل كافي قيمة الخسارة التي لحقت به، وهو ما يتفق مع مبدأ العدالة، كما أنّ المسؤولية والتعويض تهدف في المقام الأول إلى تعويض الضرر الناجم عن الفعل الدولي غير المشروع، ولا ينبغي أن يكون وسيلة للتحقيق الدولي المتكرر دون مبرر، حتى لا تتضرر الدولة المدعى عليها بشكل غير مبرر، وأيضا يشدد على ضرورة عدم تضرر المتضرر أكثر من مرة أو بمقدار أكبر مما يكفي لتعويض الضرر الذي تسبب فيه الفعل غير المشروع.

ثانيا: قضية مضيق كورفو بين ألبانيا وبريطانيا عام 1946

يعتبر مضيق كورفو أحد الممرات الدولية المستخدمة في الملاحة الدولية ويعتبر جزءا من المياه الإقليمية لدولة ألبانيا وقد قامت البحرية البريطانية في نهاية الحرب العالمية الثانية بعملية كسح للألغام التي كانت موجودة في المياه بعد الحرب المنتهية وذلك لتهيئة المضيق للملاحة الدولية وبسبب حالة العداء التي كانت تشعر بها اليونان وحالة التوتر التي كانت سائدة في منطقة البلقان 1946 كما أنّ المرور في هذه المنطقة كان يخضع لنوع من الرقابة المشددة من جانب السلطات الألبانية⁽²⁾.

تتلخص وقائع هذه القضية أنّه في يوم 15 ماي 1946، قمت المدفعية الألبانية بإطلاق نيرانها على بعض السفن البريطانية التي كانت تمر في المياه الإقليمية الألبانية

¹ - نورة بنت عبد العزيز الحمد، " المسؤولية الدولية عن إنتهاك قواعد حماية البيئة في أثناء النزاعات المسلحة"، *مجلة كلية القانون الكويتية العالمية*، المجلد 11، العدد 01، كلية القانون الكويتية العالمية، الكويت 2022، ص ص 119، 120.

² - عبد السلام منصور الشيبوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 163.

بمضيق كورفو، وفي يوم 22 أكتوبر 1946، وأثناء مرور سفينتين من السفن الحربية البحرية البريطانية عبر مياه المضيق اصطدمت بحقل ألغام سبب لها أضرار جسيمة وقتل بعض البحارة، فقامت البحرية البريطانية بالانتقال إلى مسح منطقة المضيق داخل منطقة التفجير، وعندما أثارت الحكومة البريطانية الموضوع أمام مجلس الأمن أشار على الطرفين اللجوء لمحكمة العدل الدولية⁽¹⁾.

عليه قامت بريطانيا برفع دعوى ضد حكومة ألبانيا، وبتاريخ 25 مارس 1948 أعلنت المحكمة ولايتها للنظر في القضية، وبهذا أبرم الطرفان اتفاقا خاصا في نفس هذا التاريخ يلتزمان فيه من المحكمة الحكم في المسائل التالية:

- هل تتحمل ألبانيا مسؤولية الانفجارات التي حدثت بتاريخ 22 أكتوبر 1946؟ إن كان الجواب نعم هل يقع عليها واجب دفع التعويض عن الخسائر التي سببتها تلك الانفجارات.
- هل انتهكت بريطانيا القانون الدولي بأفعال بحريتها في المياه الألبانية بتاريخ 22 أكتوبر 1946 ثم بتاريخ 12 و 13 نوفمبر 1946⁽²⁾.

صدر حكم المحكمة عام 1949، معتبرا الحكومة الألبانية مسؤولة وفقا لقواعد القانون الدولي، وانتهت أيضا لعدم مخالفة السفن البريطانية قواعد القانون الدولي، مستندة في ذلك على المبدأ القانوني الذي يمنع الدول من استخدام إقليمها بصورة تلحق الضرر بحقوق الآخرين⁽³⁾.

انطوى حكم محكمة العدل الدولية في هذه القضية على ذات المبدأ الذي سبق وأن أرسنه محكمة التحكيم في قضية مصهر ترايل، واستندت المحكمة في حكمها إلى المبدأ

¹ - السيد مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 324.

² - أحمد بوغانم، "اختصاصات محكمة العدل الدولية في تسوية النزاعات الدولية"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 06، العدد 01، معهد العلوم القانوني والإدارية، المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريسي تسميلت، 2021، ص ص 139.

³ - غسان علي علي، ميلاد أديب عثمان، "تطور نظرية المسؤولية الدولية"، مجلة جامعة تشرين للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 44، العدد 04، جامعة تشرين اللاذقية، سوريا، ص 486.

القانوني الذي يمنع الدول من استخدام إقليمها بصورة تلحق الضرر بحقوق الآخرين وقد عبرت عنه المحكمة:

"إنّ الالتزام الذي تتحمل به ألبانيا لا يتأسس فقط على الاتفاقية الثانية من اتفاقيات لاهاي 1907 التي تطبق في زمن الحرب ولكن يتأسس أيضا على الالتزامات المستمدة من المبادئ العامة للقانون المعروفة جيدا في زمن السلم كما في زمن الحرب مثل الاعتبارات الأساسية المتعلقة بالإنسانية في زمن السلم أكثر من زمن الحرب ومبدأ حرية الاتصالات البحرية، وأيضا التزام كل دولة بالألا تترك إقليمها لأغراض من شأنها أن تحدث أفعالا مخالفة لحقوق الدول الأخرى⁽¹⁾.

يمكن القول مما سبق، أنّ التزام ألبانيا لا يقتصر فقط على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحالات الطوارئ والحروب، بل يمتد أيضا إلى المبادئ العامة للقانون الدولي المعروفة جيدا في فترات السلم، ويشمل ذلك مبدأ حرية الملاحة البحرية وكذلك التزام كل دولة بعدم ترك منطقة تحت سيطرتها تستخدم لأغراض قد تؤدي إلى انتهاك حقوق الدول الأخرى.

أعلنت المحكمة في هذه القضية ثبوت مسؤولية ألبانيا بأغلبية 11 صوتا مقابل 05 أصوات، ومن هنا على ألبانيا أن تدفع ما قيمته 843947 جنيه إسترليني تعويضا لبريطانيا عن الخسائر المادية والبشرية التي لحقتها جراء الألغام، كما أعلنت بأغلبية 14 صوتا مقابل اثنين بأنّ بريطانيا لم تنتهك السيادة الألبانية في 22 أكتوبر 1946 غير أنّها أعلنت بالإجماع بأنّ بريطانيا انتهكت تلك السيادة في 12 و 13 نوفمبر 1946 وهي إدانة معنوية لبريطانيا عن كسح الألغام من المياه الإقليمية الألبانية دون الحصول على إذن مسبق⁽²⁾.

¹ - عبد السلام منصور الشويبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ص 164، 165.

² - أحمد بوغانم، مرجع سابق، ص 140.

يتبين مما سبق، أنّ الاختصاص القضائي لمحكمة العدل الدولية ساهم في تسوية النزاع بين بريطانيا وألمانيا بشكل سلمي، وهكذا تجنب الحكم القضائي للمحكمة تصعيد النزاع إلى صراع مسلح بين الأطراف.

ثالثاً: قضية برشلونة تراكشن بين بلجيكا وإسبانيا عام 1970 Barcelona traction

ترجع وقائع هذه القضية إلى 23 سبتمبر 1970 عندما أقامت بلجيكا دعوى ضد إسبانيا بشأن حكم شهر الإفلاس الذي صدر في سنة 1948، بحق شركة برشلونة للجر والإنارة والطاقة المحدودة التي أسست في تورونتو (كندا) سنة 1911، وذكرت بلجيكا في الطلب أنّ جزءاً كبيراً من أسهم رأسمال الشركة يملكه مواطنون بلجيكيون، بالرغم من أنّ هذه الشركة ليست بلجيكية⁽¹⁾.

وبعد أن ادعت الحكومة البلجيكية إلى محكمة العدل الدولية معتبرة إياها الهيئة صاحبة الاختصاص في قضية برشلونة تراكشن استناداً إلى المفعول المشترك للمادة 37 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، والمادة 17 فقرة 04 من معاهدة 1927 بين بلجيكا وإسبانيا اعترضت الحكومة الإسبانية هذا الإدعاء بحجة أنّ المعاهدة المذكورة قد انقضت في أبريل 1946 بانحلال المحكمة الدائمة للعدل الدولية ولأنّ إسبانيا لم تكن طرفاً في النظام الأساسي.

لذلك فإنّ تلك المادة لم نتكن لها قبل الانحلال مفعول استبدال المحكمة السابقة بالمحكمة الحالية، غير أنّ محكمة العدل الدولية قد خلصت في حكمها الصادر في 24 جوان 1964 إلى رفض اعتراض الحكومة الإسبانية بحجة الالتزام الأساسي بقبول الجبرية المنصوص عليه في المعاهدة لا يتوقف على وجود محكمة معينة فإن حدث أن لم تعد

¹ - سمير شوقي، "طبيعة قواعد القانون الدولي الإنساني في قضاء محكمة العدل الدولية"، *مجلة المفكر*، العدد 15، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017، ص 291.

المحكمة موجودة فإنّ الالتزام يبقى موجودا بجوهره ويمكن أن يصير فعلا مرة أخرى إذا وجدت محكمة أخرى بالفعل التلقائي لأي صك آخر (1).

بناء على ذلك، يظهر أنّ المحكمة قد أدركت فكرة النظام العام الدولي وكشفت عن وجود مجموعة من القواعد التي تنطبق على الجميع ونتيجة لذلك تعتبر هذه الالتزامات مطلقة، مما يعني أنّ جميع الأفعال التي تتعرض معها تعتبر باطلة وغير ملزمة، وتعتبر حقوق الإنسان الأساسية ضمن هذه القواعد المطلقة وفقا لرأي المحكمة (2).

رابعا: قضية شركة أرمسترونغ كورك عام 1953 Armstrong Cork Company

صدرت اللجنة المشتركة بين الولايات المتحدة الأمريكية وإيطاليا بتاريخ 12 أكتوبر 1953 في "قضية أرمسترونغ كورك Armstrong Cork Company"، ويعتبر هذا القرار من القرارات التي ساهمت في تحديد الفعل الدولي غير المشروع، حيث عرفت هذه اللجنة الفعل غير المشروع دوليا بأنه أي تصرف من تصرفات الدولة يتعارض مع أية قاعدة من قواعد القانون الدولي، وأكدت أنّ الإخلال بالالتزام الدولي يستتبع الالتزام بإزالة الضرر (3). يعد هذا القرار مهما لأنه أكد على مفهوم الفعل الدولي غير المشروع وتأثيره على المسؤولية الدولية، وكذلك دور التحكيم في فهم وتطبيق هذا المفهوم في النزاعات الدولية. استنادا إلى ما تم ذكره سابقا، يظهر أنّ القضاء الدولي قد أظهر استخدام نظرية الفعل الدولي غير المشروع كأساس عام شاسع لتحديد المسؤولية الدولية في مجموعة متنوعة من القضايا، وهذا يشير إلى أنّ القضاء الدولي يفضل استخدام هذه النظرية كأساس لتحديد المسؤولية الدولية فيمل يتعلق بالأحداث والتصرفات التي يعتبرها غير مشروعة بموجب القانون الدولي.

¹ - خالد عطوي، "دور محكمة العدل الدولية في تطوير اختصاصها القضائي"، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية السياسية، المجلد 01، العدد 08، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف، مسيلة، 2017، ص 176.

² - سمير شوقي، مرجع سابق، ص 291.

³ - صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 123.

الفرع الثالث

صعوبة تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن

نشاط السفن

تطبق نظرية الفعل الدولي غير المشروع على الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن في سياق القانون الدولي البحري والبيئي وعادة ما يتم تحميل المسؤولية على الدول والشركات المالكة للسفن عندما يتم ارتكاب أفعال غير مشروعة أو غير قانونية أدت إلى التلوث نتيجة لتفريغ النفايات بشكل غير قانوني أو تسرب الوقود نتيجة لحوادث بحرية، ويعتبر تطبيق هذه النظرية مهما في هذا السياق لتحميل المسؤولية عن الأضرار البيئية ويمكن أن يشمل ذلك تحميل المسؤولية على الدول التي تسمح بتشكيل السفن غير مطابقة للمعايير البيئية الدولية أو على الشركات التي تتسبب في التلوث بشكل غير مشروع.

لكن يمكن أن تواجه بعض الصعوبات في تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع على الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، بعضها متعلق بالسيادة البحرية (أولاً)، وبعضها متعلق بالصعوبات التقنية والتقليدية (ثانياً)، إضافة إلى التحديات المتعلقة بالتعاون الدولي والتنسيق بين الدول (ثالثاً).

أولاً: الصعوبات القانونية المتعلقة بالسيادة البحرية

يعتبر التطور التقني المتنامي والاستخدامات المختلفة للبيئة البحرية، بما في ذلك الرواسب المعدنية وخاصة النفطية، مصدراً هاماً للدخل، إضافة إلى كونه وسيلة لنقل هذه الموارد عبر أنحاء العالم ومع ذلك يصاحب هذه الأنشطة والاستخدامات تلوث يمكن أن يشكل تهديد للإنسان ومصالحه المتصلة بهذه البيئة⁽¹⁾، ذلك في حالة عدم احترام البيئة والمعايير الدولية عند استغلال هذه الموارد، ما يؤدي إلى اعتبار ذلك الفعل غير مشروع دولياً.

¹ - أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 387.

تواجه تطبيقات نظرية الفعل الدولي غير المشروع في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن صعوبات كبيرة تتعلق بالسيادة البحرية، هذه الصعوبات تشمل اختلاف نطاقات السيادة البحرية بين المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة، ومنطقة أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة، مما يجعل تحديد الجهة المسؤولة عن الأضرار معقداً، كما أنّ تحديد المسؤولية يتعدّد أكثر بسبب تداخل الأنظمة القانونية، حيث قد تكون السفن مسجلة في دولة معينة وتعمل في مياه دولة أخرى، كما أنّ تنفيذ الأحكام الدولية المتعلقة بالتعويض يواجه صعوبات كبيرة بسبب نقص الآليات الفعالة للإجبار على الامتثال وضعف التعاون الدولي، كل هذه العوامل تجعل من الصعب تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع بشكل فعال في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

ثانياً: الصعوبات المتعلقة بالتعاون الدولي والتنسيق

انعقد المجتمع الدولي العديد من الاتفاقيات ذات الصلة بالبيئة البحرية والحفاظ عليها، وتتطوي هذه الاتفاقيات على عدد من الالتزامات القانونية الدولية المحددة التي تستهدف حماية البيئة سواء من حيث اشتراطات بناء السفن وتدريب طاقمها أو من حيث حظر أنشطة وأفعال معينة بسبب ما تحدثه من مساس لسلامة البيئة البحرية، بحيث أي انتهاك لأحكام هذه الاتفاقيات ينسب لدولة طرف، يرتب مسؤوليتها الدولية على أساس الفعل الدولي غير المشروع⁽¹⁾.

تصدى القضاء الدولي للبحث عن الالتزام العام بحماية البيئة البيئية، فتوصلت محكمة التحكيم التي نظرت في قضية "مصهر ترايل" السالفة الذكر، إلى أحد المبادئ القانونية الهامة، الذي يبدو أنّه مستقراً في القواعد القانونية العرفية الدولية وأفصحت المحكمة بعبارات عامة عن هذا الالتزام فقررت أنّه: "ليس لأية دولة الحق في أن تسمح باستخدام إقليمها، بطريقة تسبب أضراراً لأراضي دولة أخرى، أو داخلها أو للممتلكات أو الأشخاص في تلك الأراضي"⁽²⁾.

¹ - غفران بنت عايض القحطاني، صابر بنت مذكور الجدعاني، مرجع سابق، ص 1665.

² - صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 126.

كما تم النص على هذا المبدأ في العديد من القرارات والمؤتمرات من بينها المبدأ 21 و22 من إعلان ستوكهولم والمتعلقين بالمحافظة على البيئة الإنسانية بصفة عامة وذلك بعد تحويلهما ليصبحا مطبقين بالنسبة للبيئة البحرية، إذ تنص المادة 22 من هذا الإعلان على أنه " يجب على الدول أن تتعاون لتطوير القانون الدولي فيما يتعلق بالمسؤولية وتعويض ضحايا التلوث والأضرار الأخرى الناتجة عن النشاطات الواقعة داخل حدود اختصاص هذه الدول أو تحت إشرافها والتي تصيب الأقاليم الواقعة خارج حدود اختصاصه"⁽¹⁾.

يتبين من خلال المادة أعلاه، أنه يجب على الدول أن تتعاون فيما بينها من أجل تطوير القوانين الدولية التي تنظم المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث والنشاطات الأخرى التي تقع داخل حدودها أو تحت إشرافها، والهدف من ذلك هو ضمان أن تتحمل الدول والشركات المسؤولية عن الأضرار التي قد تمتد أثارها إلى ما وراء حدودها وتقديم تعويضات عادلة للضحايا المتضررين، ويشمل ذلك وضع أطر قانونية تضمن حماية البيئة والصحة العامة، وتعزيز العدالة الدولية من خلال تقديم تعويضات مناسبة للأقاليم والمجتمعات المتضررة خارج نطاق اختصاص الدولة المسؤولة.

صرحت أيضا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بقولها: " الدولة مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي"⁽²⁾، كما ألزمت هذه الاتفاقية الدول باتخاذ تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه من مختلف مصادر التلوث، ومن بينها التلوث من السفن، لغرض منع ومواجهة حالات الطوارئ ومنع التصرف المتعمد وغير المتعمد⁽³⁾.

إنّ جميع النصوص الاتفاقية التي تم عرضها بخصوص حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن نشاط السفن، تعتبر مصدر التزاماتها بالنسبة للدول المنظمة إليها، وخرق

¹ - السيد مصطفى أبو الخير، مرجع سابق، ص ص 303، 304.

² - المادة 1/235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³ - المادة 1/194 من نفس الاتفاقية.

تلك الدول لهذه الالتزامات الاتفاقية يعد عملا غير مشروع، يحملها تبعة المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تترتب من جراء ذلك في حق الغير سواء كان ذلك الغير دولاً أم أشخاصاً طبيعيين أو اعتباريين، وقد يكون مصدر الالتزام الدولة بحماية البيئة البحرية العرف الدولي، ومخالفة ذلك الالتزام يعد عملا غير مشروع يستوجب المسؤولية إن تترتب عليه ضرر من ذلك القاعدة القانونية العرفية الدولية التي تقرر أنه "ليس لأية دولة الحق في أن تستخدم أو أ تسمح باستخدام إقليمها لطريقة تسبب أضرار لأراضي دولة أخرى، أو داخلها أو للممتلكات أو الأشخاص في تلك الأراضي" (1).

تجدر الإشارة أن حماية البيئة من مختلف مصادر التلوث لاسيما الناجم عن نشاط السفن، أضحى التزاما عاما ملقى على عاتق كافة الدول ولا يستمد تطبيقه إلى القواعد الدولية فحسب، ويترتب على ذلك أن كل دولة تقوم بخرق القواعد والمعايير الدولية في هذا الميدان يترتب عليه تأسيس المسؤولية، قصد المطالبة بتعويض الأضرار التي تعرضت لها الدولة والحصول على تعويض مناسب، حتى وإن كانت دولة علم السفينة طرفاً في الاتفاقيات الدولية أم لا، إلا أن نظرية الفعل الدولي غير المشروع وإن كان يمكن الاستناد عليها لتأسيس المسؤولية الدولية عن أعمال التلوث التي تتسبب فيها السفن بطريقة تشغيلية، فإنه لا تنطبق على حوادث تصادم السفن في البحر والمتصلة بالنقل البحري لمواد ضارة وخطيرة(2).

إجمالاً يمكن القول، أن تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع يتطلب حقا التعاون الدولي والتنسيق بين الدول المعنية، وهذا قد يكون تحدياً بالنسبة للدول التي قد تفضل الحفاظ على سيادتها واستقلالها في معالجة القضايا البيئية.

¹ - صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 126.

² - مريم حلامي، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، ص 281.

ثالثاً: الصعوبات التقنية والتقليدية

يمكن أن تكون هناك صعوبات في تحديد مصدر التلوث وتحديد المسؤولية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن بسبب التعقيدات التقنية والتحديات التقليدية المتعلقة بجمع الأدلة وإثبات الضرر والتقييم المالي للتعويضات. لكن على الرغم من كل هذه الصعوبات إلا أنّ تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع على الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن لا يزال ممكناً وضرورياً لحماية البيئة البحرية وتحقيق العدالة البيئية، لأن القاعدة العامة في القانون الدولي تجعل من المسؤولية الدولية للدول تستند إلى نظرية الفعل الدولي غير المشروع، ومع ذلك في حال حدوث ضرر نتيجة لفعل دولي غير مشروع فإنه لا يمكن اعتماد هذه النظرية، ويعود السبب في ذلك إلى عدم إمكانية تحميل المسؤولية للدول عندما يكون الضرر ناتجاً عن فعل غير مشروع دولياً وفقاً للقانون الدولي⁽¹⁾، هذا الواقع دفع الفقهاء إلى السعي لإيجاد نظرية جديدة وعادلة لتحميل المسؤولية، مواكبا للتطورات الحاصلة، والمتمثلة في نظرية المخاطر.

المطلب الثاني

نظرية المخاطر كأساس جديد للمسؤولية المدنية

شهد العالم في الآونة الأخيرة جملة من التطورات في جميع المجالات، مما أدى إلى ظهور مخاطر وأضرار جسيمة بحيث من الصعوبة إثبات وقوع الخطأ، لهذا جاءت نظرية المخاطر كأساس لتحميل المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الدولية المشروعة التي قد تسبب في أثار غير مرغوب فيها وغير متوقعة، وكذا سد أوجه النقص والقصور في النظريتين السابقتين (نظرية الخطأ والفعل الدولي غير المشروع)، هذه الأخيرة التي لا تكون كافية لتغطية جميع الحالات القانونية الناجمة عن الأنشطة الدولية.

¹ - أحمد حمي، زهيرة كيسي، "تقرير المسؤولية الدولية عن جرائم البيئة الطبيعية (الأسس والشروط)"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 09، العدد 02، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى أوق أموك تامنغست، 2020، ص 365.

علاوة على ذلك يتم التطرق إلى المواقف المتباينة بشأن تطبيق هذه النظرية بين الفقهاء (الفرع الأول)، مع الإشارة إلى موقف القضاء الدولي من نظرية المخاطر أو المسؤولية المطلقة (الفرع الثاني)، وأخير البحث عن مدى إعمال هذه النظرية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (الفرع الثالث).

الفرع الأول

موقف الفقه من نظرية المخاطر

يقصد بنظرية المخاطر⁽¹⁾ أو ما يسمى بالمسؤولية دون خطأ المسؤولية التي تتحقق استناداً إلى الضرر الذي لحق بالمضرور، واستقلالاً عن وجود خطأ ثابت أو مفترض في جانب من ينسب إليه العمل الذي أدى إلى إحداث الضرر فهي تقوم على فصل التعويض عن الخطأ والتي تتطلب لانعقادها اجتماع الأركان التقليدية الثلاث المعروفة من خطأ وضرر وعلاقة سببية، فالمسؤولية على أساس المخاطر تتعدّد بمجرد توافر ركنين أساسيين هما الضرر وعلاقة سببية⁽²⁾.

احتدم خلاف بين فقهاء القانون الدولي حول إمكان تطبيق نظرية المخاطر أو المسؤولية المطلقة أو تحمل التبعة، حيث يؤيد بعضهم استخدامها كأداة فعالة لتحميل المسؤولية (أولاً)، بينما يرى البعض الآخر أنها قد تكون موضع جدل وتحتاج إلى إطار تنظيمي دقيق لتجنب الانحياز أو الاستغلال وهو الفقه الراض لهذه النظرية (ثانياً).

¹ - تقوم نظرية المخاطر على أساس فكرة الغنم وأنّ من ينتفع بشيء فعليه أن يتحمل مضاره لأنّ العدالة تأتي عندما يتحمل الغير الذي لم ينتفع بشيء من هذه الأضرار وتذهب هذه النظرية إلى أنّ تحمل الخطر مرتبط بإنشاء المخاطر أو ما يتحقق منها من منفعة. أنظر في ذلك:

- إمبرك علواني، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون، تخصص: قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2016-2017، ص 256.

² - يمينة براهيم، "التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية"، مجلة القانون العام الجزائري، المجلد 07، العدد 02، مخير المرافق العمومية التقنية، جامعة جيلالي اليابس سيدي بلعباس، 2021، ص 203.

أولاً: الفقه المؤيد لنظرية المخاطر

تقوم فلسفة نظرية المخاطر على أساس أنّ من يدخل شيئاً خطراً في الجماعة يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تنجم عن هذا الشيء حتى ولو لم ينسب إليه خطأ أو إهمال، فإذا ترتب على نشاط ما ضرر، فإنّ صاحب النشاط يسأل عن نشاطه بغض النظر عما إذا كان فعله مخالف للقانون أم غير مخالف له (1).

ظهرت نظرية المخاطر أو المسؤولية المطلقة في الفقه الدولي منذ وقت غير قصير، وهي المسؤولية التي لا يشترط لقيامها واقعة غير مشروعة دولياً، بل تكفي بحدوث الضرر وقيام علاقة سببية (2)، وأول من نادى بهذه النظرية هو الفقيه سالي والفقيه الفرنسي جوسران، وقد أدخلت هذه النظرية لأول مرة في مجال القانون الدولي عام 1900 بفضل الفقيه "فوشي" الذي اتخذ منها ركيزة لحصول الأجانب على تعويضات عما أصابهم من أضرار بسبب الحروب الأهلية والاضطرابات التي تقع في الدول المقيمين فيها وعلى أساس هذه الإقامة تلتزم الدول بتحمل تبعات المخاطر (3).

لاقت نظرية المخاطر تأييداً واسعاً من قبل فقهاء القانون الدولي أمثال فوشي، شارل روسو، Higgins، كلسن، محمد حافظ غانم، جورج سل إلى غيرهم من الفقهاء الآخرين، ذلك لما تتصف به من واقعية، ولتمشيها مع مقتضيات العلاقات الدولية المتطورة (4)، كما يرى فيها السبيل الوحيد لحصول المضرور من الأنشطة المشروعة الخطيرة على التعويض الملائم.

¹ - رمضان حجاج، بلقاسم بريشي، "دواعي قيام المسؤولية الدولية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة ذات الأبعاد الفضائية"، *مجلة البحوث القانونية والاقتصادية*، المجلد 06، العدد 02، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أفلو، 2023، ص 770.

² - فطيمة بوغولة، "المسؤولية الدولية على أساس المخاطر الناجمة عن تلوث المياه والبيئة البحرية"، *مجلة الدراسات القانونية*، المجلد 09، العدد 01، جامعة يحي فارس المدية، 2015، ص 603.

³ - محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 135.

⁴ - أنظر في ذلك كل من:

- عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 115.

ذهب الفقيه "جورج سل" إلى الأخذ بفكرة المسؤولية بدون خطأ في مجال العلاقات الدولية، بقوله أنّ فكرة المسؤولية تبدأ بضرورة وتنتهي بتعويض ولا توجد رابطة ضرورية بين نقطة البداية ونقطة النهاية"، ويقصد بذلك عدم اشتراط وجود الخطأ لتقرير التعويض عن الضرر (1).

يرى الفقيه "شارل روسو" بتطبيق نظرية المخاطر في مجال العلاقات الدولية استناداً إلى فكرة الضمان بعيداً عن المفهوم الشخصي للخطأ حيث أنّها ذات بعد موضوعي ولها الأفضلية بالمقارنة مع نظرية الخطأ في مجال العلاقات الدولية (2)، كما يؤيد الفقيه "ديبوي" Dupuy اللجوء إلى نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية عن تلويث البيئة إذ يرى أنّ المسؤولية المطلقة أساس عظيم النفع لإصلاح الضرر غير العمدي الناجم عن أنشطة أو مواد استثنائية الخطورة (3).

يذهب في نفس الاتجاه أيضاً الفقيه أنزيلوتي Anzelloti إلى عدم الأخذ بنظرية الخطأ واتجه إلى تأسيس المسؤولية على أساس المخاطر أو المسؤولية المطلقة حيث قرر أنّه يكفي أن تكون الدولة السبب في وقوع الضرر من الناحية الموضوعية لكي تنشأ مسؤوليتها (4).

ذهب أيضاً الفقيه «MARK REGLADE»، إلى القول بأنّ مسؤولية الدولة الدولية على أساس نظرية المخاطر تقوم بمجرد قيامها بنشاط أو استخدامها لحق كلفته لها إحدى قواعد القانون الدولي، مهما كان مصدرها، اتفاقية أو عرفية، على أنّ النشاط يتسبب في إلحاق ضرر بمصلحة يعترف بها ويحميها القانون الدولي، وبالتالي وبحسب رأيه فإنّه متى

-- وليد زرقان، "نظرية المخاطر كأساس لمسؤولية الدولة عن أنشطتها النووية السلمية (بين النظرية والممارسة الدولية)"، *مجلة الحقوق والعلوم السياسية*، العدد 06، جامعة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عباس لغرور خنشلة، 2016، ص 418.

¹ - فتيحة باية، "المسؤولية على أساس المخاطر في القانون الدولي العام"، *مجلة القانون والمجتمع*، العدد 08، مخبر القانون والمجتمع، جامعة أحمد دراية، ص 152.

² - الشارف بن تالي، المسؤولية على أساس المخاطر في القانون الدولي البيئي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص: حقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2020-2021، ص 19.

³ - جعفر داودي، مرجع سابق، ص 46.

⁴ - الشارف بن تالي، مرجع سابق، ص 19.

تحقق الضرر وثبوت العلاقة السببية بين الضرر والفعل الصادر عن الدولة، فإنه يترتب مسؤولية هذه الأخيرة⁽¹⁾.

نجد من المؤيدين لهذه النظرية في الفقه العربي الأستاذ صلاح الدين عامر والأستاذ الدكتور محمد سامي عبد الحميد، الذي كان من أوائل الفقهاء المؤيدين لهذه النظرية في الفقه العربي وكذلك أيدها الأستاذ الدكتور محمد حافظ غانم، بينما قام بانتقادها فريق آخر، يتزعمه الأستاذ الدكتور حامد سلطان، الذي يرى أن المخاطر لا تستوجب المسؤولية الدولية، وكذلك القاضي عبد الحميد بدوي، الذي ذكر في رأيه في قضية مضيق كورفو " إن القانون الدولي لا يعرف المسؤولية المطلقة التي تقوم على المخاطر، والتي أقرتها بعض التشريعات الداخلية"⁽²⁾.
يمكن القول مما سبق، أنّ الكثير من الباحثين اتجهوا نحو استخدام نظرية المخاطر لتفسير سلوك الأفراد في المواقف المختلفة، وتوضيح القرارات التي يتخذونها في ظل الغموض وعدم اليقين، حيث تساعد هذه النظرية في فهم كيفية تقييم الأفراد للمخاطر واختيار الخيارات المناسبة وفقاً لتفضيلاتهم الشخصية وظروف البيئة.

ثانياً: الفقه المعارض لنظرية المخاطر

يوجد جانب من الفقه المعارض لنظرية المخاطر في مجال القانون الدولي، حيث أنّ هؤلاء يشككون في قدرة هذه النظرية على تفسير السلوك الدولي واتخاذ القرارات السياسية، وتقييد حرية تحديد سياسة الدول واتخاذ القرارات الذاتية خاصة عندما يتعلق الأمر بالتصرفات السيادية مثل الحروب والعقوبات الاقتصادية.

يرى أصحاب هذا الاتجاه أنّ نظرية المخاطر لا يمكن تطبيقها في مجال العلاقات الدولية وبأنّ نظريتي الخطأ والفعل الدولي غير المشروع هما الأنسب للتطبيق في مجال

¹- أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 397.

²- محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، 138.

العلاقات الدولية، كما يقر أصحاب هذا الرأي بصعوبة تطبيق نظرية المخاطر في هذا المجال⁽¹⁾.

نجد من بين المعارضين لهذه النظرية الفقيه "جريفات" الذي عرض نظرية المخاطر لدرجة إنكاره وجود هذه النظرية كأمر واقع في القانون الدولي، فهو يساير الفقه السوفيياتي الذي ينكر المبادئ العامة للقانون المضبطة في الأمم المتعدنة أن تصبح مصدر للقانون الدولي، فأكد "جريفات" أن نظرية المسؤولية المطلقة أو نظرية المخاطر لا أساس لها في القانون الدولي العرفي⁽²⁾.

كما يرى الفقيه هاغر Hager أن هناك صعوبات تتعلق بنظام المسؤولية عن المخاطر كتحديد المفهوم الدقيق للضرر وأنواعه، بيان العلاقة السببية وتمييزها عن الخطأ وعوارضه وتعدد الأسباب لتسلسل الأضرار، وقد تتزايد تلك الصعوبات بحيث أنها في نهاية الأمر تقف عقبة في كثير من الأحيان لسبيل حصول المضرور من تلوث البيئة أو من غيره من مظاهر التعدي على البيئة عن التعويض اللازم لجبر الضرر⁽³⁾.

عارض أيضا تطبيق هذه النظرية القاضي "عبد الحميد بدوي" في رأيه المخالف والذي ألحقه بالحكم الصادر في قضية مضيق كورفو في أبريل 1949 يقرر أن القانون الدولي لا يعرف المسؤولية المطلقة والتي تقدم على فكرة المخاطر التي اعتمدها بعض التشريعات الداخلية وذلك لأن التطور الذي وصل إليه القانون الداخلي لم يصل إليه القانون الدولي بعد، كذلك ذهب القاضي الروسي "كربلوف" برأيه المخالف في القضية السابقة حينما قرر أن "مسؤولية الدولة المؤسسة على العمل غير المشروع تفترض على الأقل وجود خطأ

¹ - الشارف بن تالي، مرجع سابق، ص 23.

² - يوسف معلم، مرجع سابق، ص 33.

³ - الشارف بن تالي، مرجع سابق، ص ص 25، 26.

ترتكبه الدولة، فلا يمكن أن تنتقل إلى ميدان القانون الدولي نظرية المخاطر التي أخذت بها التشريعات المدنية في كثير من الدول⁽¹⁾.

كما ذهب أيضا جانب من الفقهاء المعارضين لنظرية المخاطر في مجال القانون الدولي إلى القول بوجود صعوبات متعلقة بنظام المسؤولية المطلقة لتحديد المفهوم الدقيق للضرر وأنواعه، وبيان العلاقة السببية وتمييزها عن الخطأ وعوارضه وتعدد الأسباب، وتسلسل الأضرار كما أنها قد تتزايد تلك الصعوبات بحيث أنها في نهاية الأمر تقف في كثير من الأحيان في وجه المضرور من تلوث البيئة والإضرار بها أو من غيرها من مظاهر التعدي على البيئة وعدم تمكنه من الحصول على التعويض اللازم لحد الضرر⁽²⁾.

يمكن القول مما سبق، أنه على الرغم من معارضة الفقه لنظرية المخاطر، إلا أن العديد من الدول سارت نحو قبول المسؤولية المدنية على أساس المخاطر، من أجل تأمين حماية للمضرورين من آثار النشاطات الخطرة، وذلك عن طريق العديد من الاتفاقيات الدولية التي كان أهمها في مجالات الطاقة الذرية والتلوث النفطي مع التلوث بمواد ضارة وخطيرة والتي سنتطرق إليها لاحقا عند دراسة مبدأ المسؤولية الموضوعية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

الفرع الثاني

موقف القضاء الدولي من نظرية المخاطر

يعكس موقف القضاء الدولي من نظرية المخاطر توجهات نحو توظيف القوانين والمبادئ القانونية في معالجة التحديات العالمية المتنوعة، بينما تعتمد بعض القضايا الدولية على نظرية المخاطر كإطار لتقدير المسؤولية وتحديد الحقوق والالتزامات، ولم يتم تطبيق

¹ - نقلا عن: يوسف معلم، مرجع سابق، ص 32.

² - محمد حمداوي، مرجع سابق، ص 142.

نظرية المخاطر على المستوى الدولي فقط بل طبقها القضاء الداخلي في العديد من أحكامه وأبرزها قضية "ريلاند ضد فليشر" "RylandsVilecher" (1)

بناءً على ذلك، نجد أنّ نظرية المخاطر طبقت أمام العديد من القضايا التي عرضت أمام المحاكم الدولية، ومحاكم التحكيم ولعل أبرز هذه القضايا نجد قضية مصهر ترايبيل (أولاً)، إضافة إلى هذه القضية نجد قضية السفينة الفرنسية le phone (ثانياً)، إلى جانب هاتين القضيتين نجد دعوى كندا ضد الإتحاد السوفيتي (ثالثاً)، وأخيراً قضية tubantia بين هولندا وألمانيا (رابعاً).

أولاً: قضية مصهر ترايبيل عام 1896 Trail

تعتبر قضية مصنع الصهر ترايبيل من أهم القضايا الدولية في مجال التعويض عن الأضرار الناجمة عن مشكلة تلوث البيئة بصفة عامة، وعلى الرغم من أنّ هذه القضية كانت قد صدرت بخصوص تلوث الهواء الجوي وما ينتج عنه من أضرار لبيئات الدول الأخرى فقد درج الفقه الدولي على الاستعانة بها على سبيل القياس كدليل لتعبير حقوق الدول واختصاصاتها الإقليمية في مجال حماية البيئة بصفة عامة (2).

تتلخص وقائع هذه القضية أنّه في عام 1896 أقيم بمدينة ترايبيل الكندية مسبك لصهر خام النحاس والرصاص ونظراً لوقوع هذا المسبك في منطقة لا يفصلها عن الحدود مع الولايات المتحدة الأمريكية سوى سبعة أميال فقد أدى تطاير الأبخرة المنبعثة من هذا المسبك إلى تلويث

¹ - طرحت هذه القضية أمام القضاء الانجليزي سنة 1866، تتلخص وقائع هذه القضية في أن : "ريلاندا" كان يستأجر منجماً للفحم في حين كان "فليشر" يملك طاحونة على أرض مجاورة فأراد أن يقيم خزاناً للمياه على أرضه لإمداد الطاحونة بالمياه، فعهد بذلك إلى أحد المقاولين الذي وقع في أخطاء تسببت في تسرب المياه إلى منجم الفحم الذي يملكه "ريلاند" ما أدى إلى غرقه وأحدثت به أضرار جسيمة، فرفع الأمر إلى محكمة إكسشكر "Exchequer" التي نظرت في هذه القضية، وكان قرارها يقضي بمسؤولية مالك الطاحونة "فليشر" بغض النظر عن أي خطأ صادر منه، ووضعت مبدأ مفاده أن أي شخص يستغل مشروعات تشكل خطراً بالنسبة للغير يعتبر مسؤولاً عن الأضرار المحتملة حتى في حالة عدم إسناد الخطأ إليه. أنظر في ذلك:

- صافية زيد المال، المسؤولية الدولية عن الأضرار الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، رسالة مقدمة للحصول على شهادة ماجستير، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 1994، ص 9.

² - عبد السلام منصور الشيبوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 189.

البيئة في الأراضي المتاخمة للحدود بولاية واشنطن الأمريكية، وإلحاق الضرر بالمزروعات بها، ونظرا لتضرر الأهالي فقد تبنت الحكومة الأمريكية مطالبهم واحتجت لدى حكومة كندا فعرض النزاع على لجنة دولية مختلطة شكلت بناء على اتفاق مسبق بين الحكومتين الكندية والأمريكية في 11 جانفي 1909 للنظر في تلوث المياه في المناطق الحدودية⁽¹⁾.

قررت المحكمة في هذه القضية وجوب تعويض هؤلاء المزارعين وكل متضرر من أذخنة المصنع حتى ولو كانت الأنشطة الخاصة بصهر المعادن متطابقة مع النظام الدائم الذي تضمنته حكم المحكمة ومشروعة⁽²⁾.

تجدر الإشارة أنّ قرار التحكيم في قضية "مصهر تريل"، سمح بصياغة مبدأ أساسي في القانون الدولي العام في مجال التلوث عبر الحدود، مقتضاه أنّه: " ليس من حق أي دولة أن تستخدم أو تسمح باستخدام أراضيها على نحو يلحق ضررا جراء الأذخنة بأراضي طرف آخر أو ممتلكاته أو الأشخاص المقيمين فيها، عندما يترتب على هذه المسألة عواقب وخيمة ويتسنى إثبات الضرر بأدلة واضحة ومقتنعة"، ولم ينحصر تطبيق هذا المبدأ في التلوث العابر للحدود بل أصبح يطبق على نطاق واسع في مجال القانون الدولي للبيئة، تؤكد هذا في العديد من المناسبات الدولية لا سيما إعلان ستوكهولم في المبدأ 21 منه، وإعلان ريو بشأن البيئة والتنمية المستدامة لسنة 1992 في المبدأ، وفي الأخير تم إدماج المبدأ في ديباجة الاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة بخصوص التغيرات المناخية كمبدأ محوري في إعلان المبادئ⁽³⁾.

¹ - محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 151.

² - فتيحة باية، مرجع سابق، ص 154.

³ - نوردين بوشليف، الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن الضرر البيئي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص ص 43-44.

ثانياً: قضية السفينة الفرنسية le phan

تتلخص وقائع هذه القضية أنه في نوفمبر 1874 صادرت سلطات نيكاراجوا صناديق أسلحة كانت تحملها سفينة فرنسية أثناء رسوها في ميناء نيكاراجوا فاحتج مالك السفينة على هذا الإجراء باعتباره مخالفاً لأحكام القانون الدولي، وطلب تدخل حكومته، فتقدمت فرنسا بشكوى طلبت فيها التحكيم الدولي، وتم توقيع اتفاق تحكيم في 15 أكتوبر عام 1879 يقضي بعرض النزاع على محكمة النقض الفرنسية⁽¹⁾.

قضت محكمة النقض الفرنسية بعد أن انعقد الاختصاص بالتحكيم في قضية السفينة الفرنسية le phare بموجب اتفاق التحكيم الموقع في 15 أكتوبر 1879، على إقامة المسؤولية الدولية لدولة نيكاراجوا التي صادرت الأسلحة الموجودة على متن السفينة الفرنسية le phare الراسية على مينائها لمنع وصول هذه الأسلحة إلى أيدي الثوار، وقد بررت المحكمة حكمها، بالقول: "في مثل هذه الظروف فإنّ الإجراءات التي اتخذت تعتبر من قبيل أعمال الدفاع الشرعي، ومع ذلك فإنّ الحكومة قامت بهذه الإجراءات تحت مسؤوليتها وتلتزم في مواجهة المجني عليهم بتعويض الضرر الذي يمكن أن يلحق بهم نتيجة هذه الإجراءات"⁽²⁾.

ثالثاً: حادثة بين كندا والاتحاد السوفياتي عام 1977

تتلخص وقائع هذه القضية أنّ الاتحاد السوفياتي أطلق قمراً صناعياً باسم "كوزموس 946" في 18 سبتمبر 1977 وأخطر الأمين العام للأمم المتحدة بذلك لكن حصل على أنّ خرق القمر الصناعي المجال الحيوي لكندا في 24 جانفي 1978 وتناثرت منه أجزاء فوق التراب الكندي وتبين أنّ القمر الصناعي يحمل مفاعلاً نووياً وأنّ الاتحاد السوفياتي لم يخبر كندا باحتمال دخول القمر الصناعي الذي يحمل المفاعل في أجوائه⁽³⁾.

¹ - بن عليّة بوعبدلي، المسؤولية عن جرائم البيئة في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: تنظيم دولي وعولمة، كلية الحقوق، جامعة البليدة 02، 2012، 2013، ص 78.

² - فتحة باية، مرجع سابق، ص 135، 136.

³ - أحمد اسكندري، مرجع سابق، ص 419.

تم اكتشاف الولايات المتحدة الأمريكية في ديسمبر 1977، من خلال نظام المراقبة "NORAD" أنّ هذا القمر الصناعي يتعرض لصعوبات تتمثل في تركه لمداره منذ توقيفه عن أداء مهامه، حيث قامت بتنبيه الاتحاد السوفياتي بذلك، كما أخطرت دول حلف شمال الأطلسي لأنّ عودته إلى الأرض قد ينجم عنها عدة أضرار، وكان رد الحكومة السوفياتية عن التنبيه الأمريكي برسالة مطمئنة بتاريخ 14/01/1978 وأردفتها برسالة أخرى توضح فيها بأنّه لا يوجد خطر انفجار نووي، وأنّ الجهاز ليس به سلاحا ذريا وقد أخطرت الأمين العام للأمم المتحدة بذلك، لكنها لم تخطر كندا باحتمال اختراق القمر لأجوائها وسقوطه على أراضيها⁽¹⁾.

طالبت كندا الاتحاد السوفيتي بواجب التخفيف من الأضرار فمن واجب كندا بمقتضى المبادئ العامة للقانون الدولي أن تتخذ الإجراءات الضرورية لمنع وتقليل النتائج الضارة للضرر ومن هنا التخفيف من الأضرار، وبذلك كان ضروريا على كندا فيما يتعلق بالحطام أن تقوم دون إبطاء بعمليات بحث واسترداد وتطهير واختيار وتنظيف وقد أجريت هذه العمليات أيضا للامتثال لمتطلبات القانون الداخلي في كندا ويضاف إلى ذلك أنّ المادة السادسة من اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية تفرض على الدولة المطالبة واجب مراعاة المعايير المعقولة للعناية عندما يتعلق الأمر بضرر ناجم عن جسم فضائي وقد أشارت المطالبة الكندية إلى أنّ التعويض المطلوب معقول وأنّه تسبب بصورة مباشرة تقريبا عن الحادث ويمكن تقديره بقدر معقول من اليقين⁽²⁾.

تم التوصل في نهاية المطاف إلى اعتراف كندا بأنّ القوات الكندية أخطأت في تحديد الطائرة السوفيتية وأنّ الهجوم كان خطأ كما تم الاتفاق على تعويض الضحايا وعوائلهم واتخاذ الإجراءات لتجنب وقوع مثل هذه الحوادث في المستقبل بما في ذلك تحسين الاتصالات وتبادل المعلومات بين البلدين.

¹ - رمضان حجاج، بلقاسم بريشي، مرجع سابق، ص 778.

² - عبد السلام منصور الشيوبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 214.

نشرت دراسة بحثية في أوت 1984 في مجلة Health Physics، أنّ الباحثون خلصوا إلى أنّ ربع المفاعل النووية أي بين 7 إلى 8 كيلوغرامات على الأقل قد تسقط على شكل جزيئات لا يزيد قطرها عن 1 ملم والتي سقطت على الأرض على شكل ضباب بظيء غير مرئي على المناطق الشمالية الغربية لكندا وعلى الأرض الجرداء القطبية وتحت القطبية بينما تبخرت الأرباع الثلاث المتبقية لتتحول إلى ضباب رفيع وثقب مغلقة في الغلاف الجوي لسنوات قبل أن تنزل ببطيء على سطح الأرض⁽¹⁾.

رابعا: قضية "Tubantia" بين هولندا وألمانيا عام 1916

نشأت قضية Tubania بين هولندا وألمانيا عندما قامت القوات الألمانية بإغراق السفينة الهولندية "Tubania" في نهر الراين في 16 أوت 1916، كانت هذه السفينة تقوم برحلة تجارية من روتردام إلى بازل في سويسرا عندما تم استهدافها بواسطة طائرة ألمانية وتعرضت للإغراق بعد أن أصيبت بالقنابل، وتسبب هذا الحادث في مقتل 14 شخصا وإصابة آخرين.

أدانت هولندا بشدة هذا الهجوم وطالبت ألمانيا لتحمل مسؤولية إغراق السفينة الهولندية "Tubantia" على إثر إصابتها بطوربيد أطلقتته سفينة حربية ألمانية، وقد دفعت ألمانيا بأنّ الطوربيد كان في الأصل موجها إلى سفينة حربية بريطانية معدية، وإنّ اصطدامه بالسفينة الهولندية كان من باب الصدفة فقط، غير أنّ لجنة التحقيق لم تأخذ بالمزاعم الألمانية حيث أنّه على الرغم من استطاعة اللجنة إثبات أنّ إصابة السفينة الهولندية كان متعمدا أو نتيجة خطأ من السفينة الألمانية إلا أنّها أقرت بمسؤولية ألمانيا عن غرق السفينة⁽²⁾.

بعد تحقيقات ومفاوضات طويلة، قبلت ألمانيا دفع التعويضات إلى هولندا لتسوية القضية، وكانت هذه الحادثة من الحوادث المماثلة خلال الحرب التي زادت من التوترات بين الدول المحايدة والمتحاربة.

¹ - رمضان حجاج، بلقاسم بريشي، مرجع سابق، ص 779.

² - صوفيا شراد، مرجع سابق، ص 44.

يمكن القول، من خلال تعرضنا لموقف القضاء الدولي من نظرية المخاطر أنّ القضاء يعتمد على تقييمات المخاطر في اتخاذ قراراته، ويميل غالبا إلى إتباع مبادئ تقليل المخاطر والحفاظ على السلامة العامة.

الفرع الثالث

محدودية تطبيق نظرية المخاطر في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تعد السفن من أهم وسائل النقل البحري التي تسهم في تحقيق التجارة العالمية وتوفير الاتصالات البحرية بين الدول، ومع ذلك فإنّ هذا النشاط البشري قد يؤدي إلى آثار سلبية على البيئة البحرية والسواحل، وذلك نتيجة لتسرب المواد الضارة والتلوث النفطي وانبعاثات الغازات الضارة، وتقوم نظرية المخاطر بتحليل وتقدير هذه الأضرار والمخاطر المرتبطة بنشاط السفن بهدف تحديد الإجراءات الواجب اتخاذها للحد منها والحفاظ على البيئة البحرية للأجيال الحالية والمستقبلية.

لكن تطبيق نظرية المخاطر في ميدان الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تكون في غالب الأحيان محدودة بسبب وجود تحديات مالية واقتصادية (أولا)، إضافة إلى وجود تحديات تقنية وتقليدية (ثانيا)، وأخيرا هناك تحديات متعلقة بالتعاون الدولي والتنسيق بين الدول (ثالثا).

أولا: التحديات الاقتصادية والمالية

يحقق نظام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية على أساس المخاطر فائدتين في القانون الدولي البيئي، الأولى وقائية تهدف إلى تحفيز الدول إلى وقف أنشطتها الهامشية ذات الأخطار أو الأضرار التي تفوق فوائدها في حين الفائدة الثانية هي فائدة علاجية تعويضية، إذ أنّ إدراك الدولة للنشاط الذي تمارسه على إقليمها أو تحت رقابتها يمكنها من اتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بمسؤوليتها الدولية عن الأضرار المتوقعة العابرة للحدود⁽¹⁾.

¹ - غفران بنت عائض القحطاني، صابرين بنت مذكور الجدعاني، مرجع سابق، ص 1671.

يواجه تطبيق نظرية المخاطر في المجالات الاقتصادية والمالية العديد من التحديات منها التكاليف العالية للإجراءات الوقائية والتقنيات اللازمة لتقليل المخاطر، مما قد يؤثر على تنافسية الشركات في الأسواق الوطنية والدولية، كما أنّ تقييم المخاطر بدقة يتطلب بيانات دقيقة، وهو ما قد يكون صعباً بسبب التغيرات السريعة في الأسواق، بالإضافة إلى ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالمخاطر معقدة ومتغيرة مما يضيف عبئاً تنظيمياً على الشركات، صف إلى ذلك أنّ الشركات التي تواجه مخاطر عالية قد تجد صعوبة في الحصول على التمويل، فمثلاً في حالة الشركات المتعددة الجنسيات فإنّ تطبيق نظرية المخاطر بشكل موحد عبر الدول قد يكون معقداً بسبب اختلاف التشريعات والسياسات الاقتصادية.

ثانياً: التحديات الدولية والتنسيق بين الدول

أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث ولاسيما التلوث الناجم عن نشاط السفن الذي يشكل تهديداً كبيراً على البيئة البحرية وعلى مصالح المتعاملين فيها، ومن بين هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي تبنت نظام المسؤولية المطلقة.

لكن قد تكون هناك صعوبة في التعاون والتنسيق بين الدول المعنية لمعالجة الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، خاصة فيما يتعلق بالسيادة البحرية والمسائل القانونية والتشريعية، كما أنّه في غالب الأحيان يتعذر وجود نص اتفاقي صريح يقضي بالمسؤولية الدولية عن الأضرار التي تمس بالبيئة البحرية نتيجة النقل البحري، مما يفسح المجال أمام تطبيق القواعد الدولية العرفية التي تواتر العمل الدولي على استعمالها منذ أمد طويل، والتي تشكل القاعدة العامة المستقرة في النظام القانوني الدولي، وبمقتضى هذه القاعدة العامة تقوم المسؤولية الدولية على أساس الفعل الدولي غير المشروع⁽¹⁾، إضافة إلى مشكل الإسناد الذي

¹ - غفران بنت عائض القحطاني، صابرين بنت مذكور الجدعاني، مرجع سابق، ص 321.

يشكل عائقا كبيرا في إرساء نظام للمسؤولية الدولية على أساس نظرية المخاطر، وهو عائق حقيقي واجه أصحاب نظرية المخاطر خاصة عند تناول مشكل الولاية على السفن.

ثالثا: التحديات التقنية والتقليدية

تلعب نظرية المخاطر دور كبير كأساس للمسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية وبشكل أساسي عند قيام المسؤولية الدولية عن الأنشطة الخطيرة والتي تؤثر على البيئة البحرية وسلامتها⁽¹⁾، إذ من شأنها تحقيق مجموعة من الفوائد بالنظر لقيامها على فكرة وحدة المجتمع الدولية والحفاظ على تجانس العلاقات الدولية من خلال توفير التعويض عن أضرار التلوث على مستوى الدول ذاتها، ومن شأنها أيضا إبعاد إمكانية الدول من التهرب من مسؤوليتها في الحماية العامة للبيئة البحرية متدعة بكون الأفعال التي ألحقت الضرر بالبيئة البحرية هي أفعال غير محظورة⁽²⁾.

غير أنه قد يواجه تطبيق هذه النظرية العديد من الصعوبات بعضها صعوبات تقنية تتعلق بتقدير حجم الأضرار البيئية وتقدير النشاطات البحرية على البيئة، فعلاوة على التأثيرات المباشرة للأضرار البيئية والتي تتصف في الغالب بالطابع الكارثي فإن هذه الأضرار يمكن أن تكون أيضا مؤجلة وغير مباشرة، ومن شأن هذه الصفات أن تطرح في بعض الحالات مشاكل تحديد الضرر في الوقت المناسب وكذلك التحديد الدقيق للعلاقة السببية بين الحادث مصدر التلوث والضرر الحاصل، وهذا يتطلب توفر التكنولوجيات الملائمة والخبرة الفنية، والبعض الآخر من الصعوبات تتعلق بتعقيدات تحديد المسؤولية إذ يمكن أن تكون عمليات تحديد المسؤولية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن معقدة نظرا لوجود صعوبات في تحديد مصدر التلوث وتحديد الفاعل المسؤول وخاصة الحالات التي تشارك فيها عدة أطراف.

¹ - روان دياب، مرجع سابق، ص 72.

² - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 320.

يتبين من كل ما سبق، أنّ النظرية القريبة للتطبيق في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن هي نظرية المخاطر التي تركز على تحليل وتقدير المخاطر المرتبطة بأنشطة السفن والتأثيرات البيئية المحتملة لها مع التركيز على تحديد الإجراءات الواجب اتخاذها للحد من هذه المخاطر والحفاظ على البيئة البحرية حيث تهدف هذه النظرية إلى تحقيق التوازن بين استمرارية النشاط البحري وحماية البيئة، هذا على خلاف نظرية الفعل الدولي غير المشروع التي يصعب تطبيقها بشكل مباشر على الدول نظرا للتحديات القانونية والمعايير الدولية المعقدة المتعلقة بالمسؤولية الدولية، هذه النظرية التي يحتاج لتطبيقها إثبات عدة عناصر من بينها وجود عمل غير قانوني وتورط الدول في هذا العمل، مما قد يتطلب تحقيقات دولية معقدة وتعاون دولي قوي لذلك يمكن أن يكون تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع في هذا المجال تحدياً قانونياً وسياسياً.

عموماً يمكن القول أنّ تفعيل ودمج كل من نظرية الفعل الدولي غير المشروع ونظرية المخاطر في النظام القانوني الدولي يساهم في توفير إطار قانوني متكامل يضمن تحقيق العدالة وتحميل المسؤولية الموضوعية وشفافية في مواجهة التحديات الدولية المعاصرة.

المبحث الثاني

تدعيم نظام المسؤولية التقليدية بأسس حديثة تتناسب مع خصوصيات

الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تجعل الطبيعة الخاصة للأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية عاجزة وقاصرة على استيعاب كل حالات المسؤولية عن هذه الأضرار، الأمر الذي يحول دون ضمان حماية فعالة للمضروب والبيئة بمختلف عناصرها البرية، الجوية وخاصة البحرية منها، ولقد شهدت المسؤولية المدنية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تطورات هامة وتحديثات قانونية تهدف إلى تعزيز حماية البيئة البحرية وتعويض الضحايا بشكل أفضل.

بناءً على ذلك، تم استحداث أسس جديدة للمسؤولية المدنية تتناسب مع خصوصيات الضرر البيئي الناجم عن نشاط السفن، بعضها وقائية يتم اتخاذها قبل وقوع الضرر البيئي حيث الهدف منها رصد الأضرار البيئية قبل وقوعها ومحاولة تفاديها أو التقليل منها وذلك من خلال تبني مجموعة من المبادئ التي لها دور وقائي قبلي هذه المبادئ التي تم تكريسها سواء على المستوى الدولي أو الوطني (المطلب الأول)، والبعض الآخر علاجية أي يتم اتخاذها بعد وقوع الضرر البيئي، كمبدأ الملوث الدافع الذي يعتبر أساس من الأسس التي تستند إليها المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (المطلب الثاني).

المطلب الأول

اعتماد المبادئ الوقائية في السياسة الحديثة للمسؤولية المدنية عن الأضرار

البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تتعرض البيئة البحرية للعديد من الانتهاكات، خاصة مع زيادة نشاط الملاحة البحرية في البحر، وما تخلفه السفن من مواد ملوثة للبيئة البحرية، أدت إلى إلحاق أضرار بالإنسان والبيئة البحرية ومختلف الكائنات الحية المتواجدة في البحر، هذه الأضرار التي يصعب

إصلاحها لاحقاً نظراً للطبيعة الخاصة التي تمتاز بها، حيث يصعب حصرها من الناحية المكانية والزمنية.

كل هذا أدى إلى ظهور اهتمام وطني ودولي كبير للوصول إلى اعتماد مبادئ وقائية، الهدف منها منع الضرر البيئي قبل وقوعه، ومن بين هذه المبادئ نجد مبدأ الوقاية الذي يعتبر بمثابة آلية تسمح باجتتاب وقوع الأضرار وتقلل منها قبل حدوثها ما سينعكس إيجاباً على البيئة البحرية (الفرع الأول)، إضافة إلى هذا المبدأ نجد مبدأ الحيطة الذي مفاده اتخاذ تدابير احتياطية لمنع وقوع الضرر البيئي (الفرع الثاني)، وأخير مبدأ الإعلام والمشاركة الذي يقصد منه إعلام المواطنين بالأخطار التي يمكن أن تنتج عن نشاط السفن وتحسينهم لخلق الوعي البيئي لديهم والمشاركة في المشاريع التنموية التي تفيد البيئة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

إقرار مبدأ الوقاية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يعتبر مبدأ الوقاية من المبادئ الأساسية التي تهدف للمحافظة على البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بوجه خاص، من خلال تقليل أو منع الأضرار البيئية لاسيما تلك الناجمة عن نشاط السفن، إذ يعد تطبيق هذا المبدأ ضرورياً للحفاظ على التنوع البيولوجي البحري وحماية الأنظمة الإيكولوجية البحرية، وترجع الجذور الأولى لمبدأ وقاية البيئة وحمايتها إلى المبدأ الدولي المعروف بمبدأ المنع أو الخطر أو المبدأ الوقائي، وظهر أيضاً هذا المبدأ في قضية مصهر ترايبيل السالفة الذكر.

تشمل جوانب مبدأ الوقاية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن العديد من السياسات والتدابير الوقائية مثل استخدام تكنولوجيا نظيفة وفعالة، وتطبيق أفضل الممارسات في إدارة النفايات البحرية وتنفيذ إجراءات للوقاية من التسربات النفطية والمواد الكيميائية.

قدمت العديد من التعريفات لمبدأ الوقاية سواء من الناحية الفقهية أو القانونية (أولاً)، كما تم تكريس هذا المبدأ سواء على المستوى الدولي أو الداخلي (ثانياً)، ويظهر تكريس هذا المبدأ وتطبيقه الفعال في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، حيث يسعى القانون الدولي والوطني إلى تحقيق التوازن بين استمرارية النشاط البحري وحماية البيئة البحرية للأجيال الحالية والمستقبلية (ثالثاً).

أولاً: تعريف مبدأ الوقاية

قدمت العديد من التعريفات لمبدأ الوقاية، نذكر بعضها على سبيل المثال لا الحصر من بينها تعريف الفقيه "بريوتا" المقرر الخاص للجنة القانون الدولي المكلفة بإعداد اتفاقية دولية حول المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي على أن التدابير التي تمنع من وقوع حادث، والتدابير الكفيلة باحتواء الآثار الضارة للحادث بعد وقوعها وتخفيفها إلى الحد الأدنى ذات الطبيعة الوقائية، فالنوع الأول يتخذ لمنع وقوع الحادث والثاني لمنع وقوع الضرر بصورة كلية أو جزئية، فالاحتواء والتقليل إلى الحد الأقصى أو التخفيف مساوية جميعاً من وقوع مقدار من الضرر، كان سيقع لولا اتخاذ هذه التدابير⁽¹⁾.

كما عرف مبدأ الوقاية دولياً من خلال البند الثامن من ديباجة اتفاقية ريودي جانيرو لسنة 1992، من خلال نصه على ضرورة اتخاذ كل التدابير والإجراءات من أجل استباق وتوفي أسباب نقصان أو فقدان التنوع البيولوجي من المصدر أو القضاء عليها وتطبيقه في كل مجالات حماية البيئة مثل المناخ، التلوث، التصحر... الخ⁽²⁾.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فلم يقدم تعريف صريح واضح ودقيق لمبدأ الوقاية، غير أنه ربط بين مبدأ الوقاية وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر ذلك بالرجوع

¹ - مريم حلامي، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 125.

² - نورة بن بوعبد الله، "المبادئ العامة لتحقيق البيئة المستدامة في التشريع الجزائري"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 12، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حفة لخضر، الوادي، 2021، ص 719.

للقانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة "يكون ذلك باستعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة اقتصادية مقبولة ويلزم كل شخص يمكن أن يلحق نشاطه ضرا كبيرا بالبيئة مراعاة مصالح الغير قبل التصرف"⁽¹⁾.

تطرق القانون رقم 04-20 المتعلق بالأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة، بصورة مباشرة لهذا المبدأ: " بأنّ العمل الوقائي والتصحيحي بالأولوية عند المصدر، يجب بمقتضاه أن نحصر أعمال الوقاية قدر الإمكان باستعمال أحسن التقنيات على التكفل بالأسباب القابلة لإصابة قبل سن التدابير التي تسمح بالتحكم في آثار هذه القابلية"⁽²⁾.

يمكن القول من خلال مختلف التعريفات السالفة الذكر، أنّ مبدأ الوقاية يقصد به بوجه عام وضع واتخاذ مجموعة من التدابير وإجراءات التنفيذ لاستباق أي ضرر بيئي ويشترط أن تتخذ في سبيل تحقيق ذلك أحدث وأنجع الوسائل⁽³⁾.

ثانيا: التكريس القانوني لمبدأ الوقاية

يعتبر مبدأ الوقاية أحد أهم المبادئ التوجيهية لحماية البيئة البحرية من تأثيرات نشاط السفن، وقد تم تكريس هذا المبدأ في العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية وكذا التشريعات الوطنية وبالتحديد التشريع الجزائري هذا ما سنوضحه فيما يلي:

1- التكريس القانوني لمبدأ الوقاية على المستوى الدولي والإقليمي

تم تكريس مبدأ الوقاية في العديد من الاتفاقيات الدولية، حيث تعد اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1982 أولى الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بحماية البيئة من التلوث وذلك بالتأكيد على التزام الدول ببذل باتخاذ كافة التدابير الوقائية والإجراءات اللازمة

¹ - المادة 5/3 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² - المادة 2/8 من قانون رقم 04-20 المؤرخ في 25 سبتمبر 2004، يتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وسير الكوارث في إطار التنمية المستدامة، ج. ر. ج. ج. عدد 84، الصادرة في 29 ديسمبر 2004.

³ - نورة بن بوعبد الله، مرجع سابق، ص 719.

لمنع التلوث البيئي الناتج عن نقل البترول وتفريغه وإغراق النفايات المشعة والمواد الخطرة الأخرى في البحار⁽¹⁾.

كرسته أيضا اتفاقية أوسلو لعام 1982 الخاصة بمنع التلوث بالإغراق من السفن والطائرات وبروتوكول برشلونة بشأن منع تلوث البحر الأبيض المتوسط الناجم عن الإغراق من السفن، واتفاقية هلسنكي لعام 1974 الخاصة بحماية البيئة البحرية لبحر البلطيق، اتفاقية باريس لعام 1973 بشأن منع التلوث البحري من مصادر في البر.

كما تم تكريس مبدأ الوقاية في اتفاقية بازل لسنة 1909 بشأن التحكم في النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود باتخاذ تدابير وقائية وذلك بأن "يتخذ كل طرف التدابير اللازمة بغية ضمان خفض توليد النفايات الخطرة والنفايات الأخرى داخله إلى الحد الأدنى، مع الأخذ في الاعتبار الجوانب الاجتماعية والتكنولوجية والاقتصادية وضمان إتاحة مرافق عالمية للتخلص لأغراض الإدارة السليمة بيئيا للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى أيا كان مكان التخلص منها لضمان أن يتخذ الأشخاص المشتركون في إدارة النفايات الخطرة وخفض أثار التلوث على الصحة البشرية والبيئة إلى الحد الأدنى بما يتفق مع الإدارة المحلية بيئيا والفعالة لهذه النفايات"⁽²⁾.

تشير هذه الاتفاقية إلى أهمية تطبيق مبدأ الوقاية في التعامل مع النفايات الخطرة والنفايات الأخرى والذي يتضمن تخفيض إنتاج هذه النفايات إلى الحد الأدنى الممكن، إذ يجب على الأفراد والمؤسسات اتخاذ التدابير اللازمة لتحقيق هذا الهدف وذلك من خلال استخدام التقنيات والمعدات الفعالة لتقليل كمية النفايات المنتجة مع مراعاة الجوانب الاجتماعية والتكنولوجية والاقتصادية، وأهمية توفير مرافق ملائمة للتخلص من هذه النفايات، وضرورة التعاون بين جميع الأطراف المعنية لضمان تنفيذ الإجراءات المناسبة

¹ - المادتين 24 و 25 من اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1958.

² - نقلا عن: صافية زيد المال، حماية البيئة البحرية في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013 ص 332.

بشكل صارم وفعال يهدف ذلك إلى تقليل التأثيرات السلبية للنفايات على الصحة البشرية والبيئة وتحقيق التوازن بين الاحتياجات البيئية، الاقتصادية والاجتماعية.

2- تكريس مبدأ الوقاية على المستوى الوطني

تم تكريس مبدأ الوقاية في العديد من التشريعات الوطنية⁽¹⁾ في نصوصها المتعلقة بمختلف المجالات البيئية، حيث نص القانون الفرنسي الجديد على مبدأ الوقاية في المادة L200 -1 الذي ربط مبدأ الوقاية وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر ولم يتم المشرع الفرنسي بالتعريف بمبدأ الوقاية، وفي إطار التحضير لميثاق البيئة الفرنسي استند تقرير كوبنز في نقطة انطلاق تحريره إلى قاعدة الوقاية والتصحيح بالأولوية عند المصدر عن الأضرار البيئية وألح التقرير على اعتبار الوقاية الركيزة الأساسية لتعزيز وحماية البيئة لمنع وقوع الأضرار البيئية، أو تحقق المخاطر المعروفة⁽²⁾.

نص القانون السويسري المتعلق بحماية البيئة لعام 1983 على أنه: "يمكن الحد من الآثار الضارة للتلوث على أساس وقاية مبكر في المادة 02 ويمكن الحد من آثار التلوث الجوي، الضجيج، ارتدادات، الإشعاعات باتخاذ تدابير وقائية في المصدر المادة 11فقرة 01، وأن القانون الفيدرالي 1996 حول حماية البيئة الطبيعية يقضي بضرورة منع انقراض أنواع الحيوانات والنباتات التقليدية المادة 18فقرة 01.

إضافة إلى هذين القانونين نجد القانون البلجيكي 1999 الذي يلزم السلطات العامة ومستعملي المجالات البحرية الأخذ في الاعتبار مبدأ الوقاية عند قيامها بأية أنشطة في البحر من أجل منع الأضرار التي قد تلحق بهذا المجال بدلا من القيام بإصلاح الضرر وتعويض الضحايا فيما بعد.

أقر أيضا المشرع الجزائري بمبدأ الوقاية في القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، في المادة 3 فقرة 5 التي عرفت على أن "مبدأ النشاط الوقائي

¹ - صافية زيد المال، مرجع سابق، ص 329.

² - نوردين بوشليف، مرجع سابق، ص 207.

وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر، ويكون ذلك باستعمال التقنيات المتوفرة وبتكلفة اقتصادية مقبولة ويلزم كل شخص، يمكن أن يلحق نشاطه ضرا كبيرا بالبيئة، مراعاة مصالح الغير قبل التصرف".

يفهم من نص هذه المادة أنّ مبدأ الوقاية البيئية والتصحيح المبكر للأضرار البيئية عند مصدرها ويشير هذا المبدأ إلى تبني الإجراءات والتقنيات المتاحة لتقليل أو منع الأضرار البيئية قبل حدوثها، ويعني ذلك أنّه يجب على الأفراد والمؤسسات الذين قد يسببون ضرا بيئيا النظر في تأثيرات أعمالهم على البيئة واتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من هذه التأثيرات، فعندما تتعرض البيئية للأضرار، فإنّ تصحيح هذه الأضرار في مكانها الأصلي يكون ذات أولوية، وهذا يعني أنّ الجهود يجب أن تركز على إصلاح المشكلة من جذورها قبل أن تتفاقم الوضعية، ومن الأساليب المستخدمة في التصحيح المبكر للأضرار البيئية استخدام التقنيات المتاحة والمناسبة للتدخل السريع وإعادة التأهيل، مثل التنظيف البيولوجي للمياه الملوثة أو استخدام تقنيات التقنية البيئية.

ثالثا: دور مبدأ الوقاية في تقليل الأضرار البيئية المحتملة الناتجة عن نشاط السفن

يمثل مكافحة التلوث البحري الناجم عن نشاط السفن أولوية كبيرة للمجتمع الدولي لا سبيل لإنكارها، وذلك على أساس أنّ منع الضرر قبل حدوثه أفضل من تركه يقع ثم يتم التعامل معه ذلك طبقا للمقولة الشهيرة "الوقاية خير من العلاج"⁽¹⁾، ففي مجال حماية البيئة البحرية من الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، فإنّ تكلفة الوقاية غالبا ما تكون أقل تكلفة من إصلاحها، خاصة وأنّ مثل هذه الأضرار تمتاز بالخصوصية، كما أنّها تنتشر بسرعة كبيرة بمجرد إلقاءها في البحر، لهذا فإنّ مبدأ الوقاية هو وسيلة لتقليل الأضرار البيئية قبل وقوعها من خلال اتخاذ التدابير اللازمة للحد منها.

¹ - مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 124.

عليه يمكن القول، أنّ أهمية مبدأ الوقاية يكمن في توفير حماية للبيئة بوجه عام، والبيئة البحرية بوجه خاص، عن طريق اتخاذ تدابير وقائية تسمح باجتناّب وقوع الأضرار ونقل منها ما سينعكس إيجاباً على البيئة بكل عناصرها البرية والجوية والبحرية، كون أنّ عملية إصلاح المكان وإعادته كما كان عليه في المجال البيئي أمر صعب، وأحياناً يستحيل تحقيقه، كما أنّ الأضرار البيئية لا يمكن حصر أثارها لا من الناحية الزمنية ولا من الناحية المكانية، وهذه الأهمية البالغة للمحافظة على البيئة من الأضرار الناجمة عن نشاط السفن. يلتزم المسؤول عن الضرر بمقتضى مبدأ الوقاية باتخاذ الإجراءات الوقائية المعقولة في حالة ما إذا كان النشاط الذي يمارسه يكاد يسبب أو يساهم في تدهور البيئة البحرية، فعندما يتم إنفاق يورو واحداً مثلاً على الوقاية فمن المرجح تقادي ضرراً يكلف تنظيفه وإعادة المكان إلى ما كان عليه أكثر من يورو واحداً (1) فإذا كان التعويض يهدف إلى جبر الضرر في حد ذاته فإنّ إجراءات الوقاية تصيب منع الضرر، إذ يهدف مبدأ الوقاية إلى تجنب أو تقليل احتمال حدوث التلوث البحري (2). يمكن القول مما سبق، أنّ مبدأ الوقاية يعد النظام التقليدي للحماية من الأخطار المعروفة علمياً، والتي من بينها تلك الناجمة عن نشاط السفن التي عرفت صدى كبير في الوقت الراهن خاصة مع تطور نشاط الملاحة البحرية، وما تخلفه السفن من أضرار أدت إلى اختلال في التوازن البيئي، هذا على عكس الإجراءات العلاجية التي يكون الهدف منها إصلاح الأضرار البيئية (3).

¹ - جمال واعلي، مرجع سابق، ص 271.

² - مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 124.

³ - بوعلام بوزيدي، الآليات القانونية للوقاية من تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018، ص 86.

الفرع الثاني

إقرار مبدأ الحيطة في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يعتبر مبدأ الحيطة من المبادئ التي حظيت باهتمام كبير وخصوصا بعد التطور العلمي الذي شهده العصر الحديث، حيث يلقي هذا المبدأ على عاتق الأفراد والدول ضرورة الالتزام بانتهاج منهج يتخذ فيه الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع تدهور البيئة بوجه عام والبيئة البحرية خاصة، ولا يقتصر الأمر على الأضرار البيئية التي تفتن العالم إلى وقوعها بسبب بعض الأنشطة الملوثة بل حتى تلك التي يثور شك حول وقوعها مستقبلا رغم عدم توافر دلائل علمية تثبت ذلك⁽¹⁾.

كان أول ظهور لمبدأ الحيطة في جمهورية ألمانيا الاتحادية في أواخر الستينات، وارتبط ظهوره بالمجال البيئي حيث يقتصر استعماله على هذا المجال فقط ليمتد فيما بعد إلى مجالات أخرى، حيث أقر بضرورة تغطية وتأطير المخاطر البيئية المرتبطة بعدم اليقين حول تداعيات بعض من الأنشطة الحديثة وبالتالي فهو نوع من الممارسة الفعلية للحذر، يهدف إلى تحقيق مستوى أقل قبولا للمخاطر غير المؤكدة⁽²⁾، ثم ظهر هذا المبدأ جليا في مؤتمر ريودي جانيرو لسنة 1992⁽³⁾.

قدمت العديد من التعريفات لمبدأ الحيطة سواء على المستوى الدولي أو الداخلي وبالتحديد في التشريع الجزائري (أولا)، كما تم تكريس هذا المبدأ سواء على المستوى الدولي أو الداخلي (ثانيا)، ونجد أنّ هذا المبدأ يلعب دورا حيويا في مجال منع والتقليل من التلوث البحري الناجم عن نشاط السفن (ثالثا).

¹ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 106.

² - الياقوت سليمان، سمير لعرج، مرجع سابق، ص 20.

³ - لمزيد من التفاصيل حول هذا المؤتمر راجع:

- KISS Alixandre et DOUMBE-BELLE Stefan, «Conférence des Nation Unies sur L'environnement et le développement», Rio de Janeiro, CNRS, Editions, AFDI, juin 1992, pp. 823- 843.

أولاً: تعريف مبدأ الحيطة

قدمت العديد من التعريفات لهذا المبدأ سواء من الناحية الفقهية أو القانونية أو الدولية، سنحاول أن نذكر البعض منها على سبيل المثال لا الحصر، إذ عرفها بعض الفقه القانوني على أنه: " اتخاذ جميع التدابير والاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الأضرار الجسيمة التي يثور الشك حول إمكانية وقوعها إذا ما رخص بإقامة نشاط ما، على الرغم من عدم وجود أدلة علمية أو يقين على ما يؤكد هذا الشك (1) .

كما عرفه البعض الآخر بأنه " مبدأ يهدف إلى إلزام الدول بعدم التنازع بغياب الدليل العلمي، وذلك فيما يتعلق بالآثار الضارة للأنشطة الإنسانية على البيئة للامتناع عن اتخاذ التدابير والاحتياطات اللازمة أو حتى التباطؤ في اتخاذها لتفادي وقوع مثل هذه الأضرار (2) .

أما في إعلان وزاري المنبثق عن المؤتمر الثالث لحماية بحر الشمال، فقد ورد تعريف مبدأ الحيطة بأنه: " اتخاذ إجراءات لتجنب تأثيرات مضرّة محتملة للمواد حتى في غياب الدليل العلمي على وجود علاقة سببية بين انبعاثات تلك المواد وتأثيراتها".

عرفه أيضاً إعلان ريو حول البيئة والتنمية في المادة 15 منه على أنه: " يجب ألا تكون حالة عدم اليقين التي تكتنف أي أضرار بيئية سبباً في تأخير أو تأجيل عملية اتخاذ إجراءات الوقاية للحماية أو الحد منه (3) .

عرفته أيضاً اتفاقية باريس بأنه: " وجوب اتخاذ تدابير الوقاية عندما تكون هناك أسباب معقولة للقلق بصورة مباشرة أو غير مباشرة على البيئة، مما يمكن أن يسبب مخاطر على

¹ - عبد النور عيساوي، "تكريس مبدأ الحيطة لحماية البيئة البحرية من التلوث في اتفاقية برشلونة"، مجلة القانون، العدد 06، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانة غليزان، 2016، ص 157.

² - عبد الناصر معمري، مليكة هنان، "مبدأ الحيطة لحماية البيئة وتعزيز التنمية المستدامة"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 11، العدد 01، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى أق أحموك، تامنغست، 2021، ص 441.

³ - عبد الناصر معمري، مرجع سابق، ص 440.

صحة الإنسان، والإضرار بالموارد الحية والنظم الإيكولوجية والتي تؤثر سلبا على قيم الراحة أو تتداخل مع الاستخدامات الأخرى للبيئة، حتى إذا لم تكن هناك أية أدلة قاطعة على وجود علاقة سببية للتداخلات والآثار".

ولم يرد في اتفاقية برشلونة أي تعريف لمبدأ الحيطة على الرغم من أنّ هذا المبدأ تم إقرار مضمونه قبل إعلان ستوكهولم للبيئة البشرية لعام 1972، وإعلان نيروبي لعام 1982 وفي العديد من النصوص الدولية كاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽¹⁾.

أما المشرع الفرنسي فقد عرف مبدأ الحيطة في قانون Bornier لعام 1995 بأنه: "غياب اليقين العلمي، وبالنظر إلى المعرفة العلمية والتقنية في ذلك الوقت، لا ينبغي أن تؤخر اعتماد معايير فعالة ومتناسبة لمنع خطر حدوث ضرر خطير لا رجعة فيه للبيئة بتكلفة مقبولة اقتصاديا"⁽²⁾.

وبالرجوع إلى القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة نجد أنّ المشرع الجزائري عرف مبدأ الحيطة في المادة 03 فقرة 06 منه على أنه: " بمقتضى هذا المبدأ يجب ألا يكون عدم توفر التقنيات نظرا للمعارف العلمية والتقنية الحالية، سببا في تأخير اتخاذ التدابير الفعلية والمتناسبة للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضرّة بالبيئة، ويكون ذلك بتكلفة اقتصادية مقبولة".

أما المادة 08 من القانون المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة السالف الذكر فقد عرف مبدأ الحيطة على أنه: " مبدأ الحيطة الذي يجب بمقتضاه ألا يكون عدم التأكد بسبب عدم توفر المعارف العلمية والتقنية الحالية سببا في تأخير اعتماد تدابير فعلية ومتناسبة ترمي إلى الوقاية من أي خطر يهدد الممتلكات والأشخاص البيئية على العموم بتكلفة مقبولة من الناحية الاقتصادية".

¹ - عبد النور عيساوي، مرجع سابق، ص 156.

² - عبد الناصر معمري، هنان مليكة، مرجع سابق، ص 440.

استنادا إلى كل التعاريف السالفة الذكر، يمكن أن نقول أنّ مبدأ الحيطة هو اتخاذ جميع التدابير والإجراءات الضرورية لمنع وقوع الأضرار البيئية سواء تلك المؤكدة علميا أو تلك الأضرار البيئية التي يثور حول وقوعها شك دون أن يتوافر دليل علمي يقيني يؤكد ذلك (1).

ثانيا: التكريس القانوني لمبدأ الحيطة

تم تكريس مبدأ الحيطة في العديد من الأنظمة القانونية والوطنية، وتوجد مجموعة من القوانين والتشريعات التي تنص على ضرورة اتخاذ التدابير الوقائية للحد من التلوث والحفاظ على البيئة.

1- التكريس القانوني لمبدأ الحيطة على المستوى الدولي والإقليمي

تم تكريس مبدأ الحيطة في العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية، حيث تعد اتفاقية بروكسيل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى التلوث بالنفط واحدة من أقدم المعاهدات التي اعترفت للدول بضرورة اتخاذ التدابير المناسبة لمواجهة الأخطار الحالة التي يمكن أن تهدد شواطئ أو تمس مصالح الدول الساحلية نتيجة التلوث النفطي أو التهديد به، مع الأخذ في الاعتبار مدى احتمال الضرر وشيك إذا لم يتم اتخاذ تلك التدابير (2).

عبرت الجهود الدولية على ذلك في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، إذ تم النص على مبدأ الحيطة من خلال الجزء الثاني عشر من هذه الاتفاقية، والذي يدور حول حماية الوسط البحري من التلوث في المادة 192 منها، ويظهر هذا المبدأ جليا في المادة 206 من الاتفاقية نفسها التي تنص على: "عندما تكون لدى الدول أسباب معقولة للاعتقاد بأن الأنشطة التي يعتمز القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها، قد تسبب تلوثا كبيرا للبيئة البحرية أو تغيرات هامة وضارة فيها تعتمد هذه الدول إلى أقصى حد ممكن إلى

¹ - هبة حمزة، محمود أمين بن قادة، "فعالية مبدأ الوقاية لحماية البيئة أمام القضاء المدني والجزائر"، مجلة القانون

العقاري والبيئة، المجلد 08، العدد 14، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2020، ص 161.

² - هبة حمزة، محمود أمين بن قادة، مرجع سابق، ص 127.

تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، وتقدم تقارير عن نتائج تلك التقييمات".

يمكن القول أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد تبنت مبدأ الحيطة ضمناً وبذلك تعتبر كمنعرج حاسم لميلاد بؤادر ولو طفيفة لهذا المبدأ أو الذي بلور فيما بعد في مؤتمر قمة الأرض ريودي جانيرو⁽¹⁾.

تم اعتماد هذا المبدأ صراحة في العديد من اتفاقيات البيئة البحرية، فقد تم النص عليه صراحة في اتفاقية لندن لسنة 1990 من خلال الفقرة الرابعة من ديباجتها.

تم اعتماد أيضاً مبدأ الحيطة صراحة في كل من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المعدلة في 1995⁽²⁾، وحظي مبدأ الحيطة باهتمام معتبر إقليمياً، إذ كان محور دراسة وتطبيق من قبل المجموعة الأوروبية⁽³⁾، بسبب التطورات البيئية التي تعرضت لها، كذلك أشارت إليها المجموعة الإفريقية بصورة محتشمة على إثر التعديلات التي أدخلوها على قوانينهم البيئية الخاصة أنّها تعد من أكثر الدول تعرضاً للمشاكل البيئية.

كما أنّ الممارسات القضائية على مستوى المحاكم الدولية ومرافعات الدول أمام هذه المحاكم، تلقي بعض الضوء على تأثير مبدأ الحيطة في العديد من المسائل البيئية وإن كانت قد تحفظت عنه في البعض منها و لعلّ من بين أهم القضايا العالمية في مجال البيئة التي كانت من المفروض أن تؤسس مبدأ الحيطة كمبدأ قانوني في العرف البيئي، نجد

¹ - صبرينة أيت يوسف، مبدأ الحيطة بين حماية البيئة وتحرير التجارة الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021، ص 26.

² - مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 127.

³ - لقد كان الظهور الأول لمبدأ الحيطة في المجموعة الأوروبية عن طريق معاهدة الوحدة الأوروبية الموقع عليها بماسترخت، حيث تنص المادة 02/130 على أنّ: " سياسة الجماعة الأوروبية في ميدان البيئة مؤسس على الحماية القصوى والملحة، إذ أنّ =التوجه يعزز سعيها الدائم لتحقيق أقصى حماية في المجال البيئي، هذه الحماية ترتكز على المعرفة العلمية التي يجب أن تكون مؤكدة من أجل درء الأخطار الخطيرة الضارة من التصرفات الإنسانية بمجرد احتمال خطر على البيئة يتدخل مبدأ الحيطة لتجنبه والحد من نتائجها الوخيمة واللامتناهية على البيئة وصحة الإنسان ". أنظر في ذلك:

- صبرينة أيت يوسف، مرجع سابق، ص 34.

الأحكام الصادرة في شأن بعضها لتحول دون ذلك منها: القرار التحكيمي بين كل من كندا والولايات المتحدة الأمريكية في قضية مصانع " Trial " وهي مصانع زنك وورصاص، قضية التجارب النووية بين فرنسا ونيوزيلندا، قضية التوتة الزرقاء بين نيوزيلندا وأستراليا ضد اليابان التي عرضت على المحكمة الدولية لقانون البحار التي تتعلق باعتراض كل من نيوزيلندا وأستراليا لاصطياد اليابان التوتة الزرقاء لأغراض علمية⁽¹⁾.

2- التكريس القانوني لمبدأ الحيطة على المستوى الداخلي

ارتأت الكثير من الدول⁽²⁾ بعد النص على مبدأ الحيطة في مؤتمر قمة الأرض، إلى تضمين منظومتها القانونية للبيئة الوطنية لهذا المبدأ نظرا لنجاعته في الحفاظ على البيئة. ظهر مبدأ الحيطة في جمهورية ألمانيا الاتحادية في أواخر الستينات تحت تسمية VORSORJE PRINZEP، نسبة إلى مؤتمر VORSORJE PRINZEP، الذي ناقش مشروع أولي لقانون 1970 لضمان الهواء النقي المسائر لتطوير القضايا الإيكولوجية البيئية بشكل عام في الحياة السياسية.

تم النص على مبدأ الحيطة في فرنسا لأول مرة في قانون BARNIER، وذلك سنة 1995 في المادة 1-200 من القانون رقم 95-101 فيفري 1995 حول حماية البيئة السالف الذكر، وفي فيفري 2005 رفع البرلمان الفرنسي هذا المبدأ على المستوى بموجب

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- عبد السلام منصور الشويبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ص 166-171.

- صباح حواس، "تكريس مبدأ الحيطة في مجال البيئة - دور القانون والقضاء الدولي"، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 11، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2021، ص ص 160، 161.

² - أنظر في ذلك:

= صافية زيد المال حماية البيئة البحرية في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص 350.

- EWALD François, Le principe de précaution entre politique et responsabilité, N°90, 2/2000 p.373.

المادة 5 من ميثاق البيئة الذي نص على أنه: "عند وقوع الضرر على الرغم من طابع الشك في حالة المعرفة العلمية، ومن المحتمل تأثيره بدرجة لا رجعة فيها على البيئة، فإن السلطات العامة تضمن من خلال تطبيق الحيطة وفي مجالات اختصاصهم تنفيذ تقييم المخاطر، واتخاذ تدابير مؤقتة ومناسبة للحيلولة دون وقوع الخطر"⁽¹⁾.

وجد أيضا هذا المبدأ تطبيقا له في القانون رقم (19) لسنة 1973 بشأن المحافظة على مصادر الثروة البترولية في الكويت إذ قرر في المادة الثالثة منه اتخاذ كافة التدابير والاحتياطات الوقائية لضرورة منع أي تلف أو خطر ينشأ عن العمليات البترولية على الحياة البشرية أو الصحة العامة أو الممتلكات أو مصادر الثروة الطبيعية، أو المقابر أو الأماكن الدينية، أو الأثرية أو السياحية، كما يجب اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لمنع تلوث الهواء والمياه السطحية والجوفية".

تم النص أيضا على هذا المبدأ صراحة في المادة 03 فقرة 06 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالفة الذكر، وتعتبر هذه المادة الأساس القانوني لتكريس المبدأ قانونا، وألحق بهذا القانون مجموعة من النصوص في ذات المجال، من بينها نجد المادة 08 فقرة 02 من القانون رقم 04-20 المعنونة ب "مبدأ الحيطة والحذر"، بحيث بمقتضى هذا المبدأ "ألا يكون عدم التأكد بسبب عدم توفر المعارف العلمية والتقنية حاليا سببا في تأخير اعتماد تدابير فعلية ومنتاسبة ترمي إلى الوقاية من أي خطر يهدد الممتلكات والأشخاص والبيئة على العموم بتكلفة مقبولة من الناحية الاقتصادية".

يتضح من خلال المادة أعلاه، أنّ عدم التأكد الناجم عن نقص المعارف العلمية والتقنية الحالية يجب ألا يكون عائقا أمام اتخاذ تدابير وقائية فعلية ومناسبة لحماية الممتلكات والأشخاص والبي، بمعن آخر أنّه في حالة غياب المعرفة الكاملة أو الحاسمة

¹ - نوردين بوشلف، مرجع سابق، ص 171.

حول خطر معين، ينبغي للمسؤولين والجهات المعنية اتخاذ إجراءات احترازية تستند إلى أفضل المعلومات المتاحة والتقديرات العلمية الحالية، والهدف من هذه الإجراءات هو تقليل المخاطر المحتملة ومنع الأضرار قبل حدوثها، وذلك بتكلفة مقبولة من الناحية الاقتصادية، وهذا المفهوم يعزز مبدأ الاحتراز، حيث تتخذ الإجراءات الوقائية حتى في حالة الشك، لضمان حماية المجتمع والبيئة من الأضرار التي قد تكون جسيمة.

نجد أيضا نص المادة 03 من القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنميته التي أشارت لمبدأ الحيطة في نصها: " تدرج جميع أعمال التنمية في الساحل ضمن بعد وطني لتهيئة الإقليم والبيئة.

وتقتضي تنسيق الأعمال بين الدولة والجماعات الإقليمية والمنظمات والجمعيات التي تنشط في هذا المجال، وترتكز على مبادئ التنمية المستدامة والوقاية والحيطة".

تتضمن هذه المادة شرحا لضرورة تكامل وتنسيق جهود التنمية في المناطق الساحلية ضمن إطار وطني شامل يراعي التهيئة الإقليمية والبيئة بمعنى أنّ جميع الأنشطة التنموية في السواحل يجب أن تكون جزءا من خطة وطنية متكاملة تهدف إلى تحقيق التوازن بين التنمية الاقتصادية وحماية البيئة، ولتحقيق ذلك، يجب أن يكون هناك تعاون وثيق بين الدولة والسلطات المحلية والمنظمات والجمعيات المعنية بهذا المجال، كما يجب أن تركز هذه الجهود على مبادئ التنمية المستدامة التي تهدف إلى تلبية احتياجات الحاضر دون الإضرار بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها مع إيلاء أهمية خاصة للوقاية والاحتراز لتجنب الأضرار والمخاطر المستقبلية.

تم تكريس مبدأ الحيطة في الجزائر أيضا من خلال الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، فبمجرد المصادقة عليها يتم دمجها في المنظومة التشريعية ويكسبها هذا الأمر منزلة عالية في الدستور الجزائري فهي تسمو على القانون، ومن أهم الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في مجال حماية البيئة والتي نلمس فيها التكريس الفعلي للمبدأ، اتفاقية التنوع البيولوجي المنعقدة عام 1992 في إطار قمة الأرض حول الأمن البيولوجي،

كما تم تكريس مبدأ الحيطة في الجزائر بموجب بروتوكول مونتريال بشأن المواد المستنفذة لطبقة الأوزون لعام 1987، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ لسنة 1993⁽¹⁾.

يتبين أنّ المشرع الجزائري لم ينقل مبدأ الحيطة من طابعه التقليدي والأخلاقي إلى طابع قانوني إلزامي، فتكريس هذا المبدأ دون الاهتمام بتطوير سبل إعماله يؤدي إلى جموده وعدم إثارته كوسيلة لإثبات المسؤولية أمام القضاء في مجال حماية البيئة⁽²⁾.

تجدر الإشارة أنّ مبدأ الحيطة يعتبر من أهم المبادئ التي يقوم عليها النظام القانوني للمسؤولية المدنية الوقائية في خضم العوائق التي تعترض المضرور في إثبات الأضرار البيئية لاسيما تلك الناجمة عن نشاط السفن، والصعوبات التي يواجهها القاضي المدني في تقدير التعويض على الأسس التقليدية للمسؤولية⁽³⁾.

لكن على الرغم من الطابع الوقائي الذي يتميز به مبدأ الحيطة إلا أنه يمكن أن يكون تأثيره في نظام المسؤولية كأساس للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن محدودا⁽⁴⁾، بالتالي يمكن أن يواجه بعض العوائق التي يثيرها هذا المبدأ في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من بينها:

- التضييق من شروط إعمال مبدأ الحيطة بالرجوع إلى المادة 03 فقرة 06 من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

¹ - نوردين بوشليف، مرجع سابق، ص 171.

² - معيزي خالدية، "تطبيقات مبدأ الحيطة في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 06، العدد 01، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي بن يحيى الونشريسي، تيسمسيلت، 2021، ص 69.

³ - هبة حمزة، محمود أمين بن قادة، "فعالية مبدأ الوقاية لحماية البيئة أمام القضاء المدني والجزائي"، مجلة القانون العقاري والبيئة، المجلد 08، العدد 14، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2020، ص 164، 165.

⁴ - نور الدين بوشليف، فاتح خلاف، "الحيطة: مبدأ الوقاية أم المسؤولية المدنية في مجال حماية البيئة"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 14، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2019، ص 243.

- أنّ المشرع الجزائري لا يجعل من مبدأ الحيطة أساس المسؤولية المدنية الوقائية في جميع الأحوال، إنّما اعتبره كقاعدة استثنائية في بعض الأضرار والتي يجب أن تكون خطر الضرر المتوقع الجسيم، بيد أنّه تثور إشكالية عن كيفية تقدير خطر جسامه الضرر المتوقع الذي يمكن أن يصيب البيئة البحرية، وذلك بسبب أنّ توقع جسامه الضرر القائم على الشك واحتمال وقوعه كما يستوصي التحقيق منه (1).

- غياب الخطأ يشكل عقبة لقيام المسؤولية البيئية، حيث أنّ تأثير الحيطة على المسؤولية الشخصية (الخطأ)، لدى الكثير من الفقه وبالخصوص الفقيهان KOURISILKY (ph) et VINEZ مسألة لا غبار عليها، وهذا الأمر يتطلب المزيد من الحذر واليقظة، وعليه فإنّ تطبيق هذا المبدأ في اعتقاد الفقه يؤدي إلى توسيع مفهوم الخطأ، ومن ثم توسيع واجبات الحذر والتجهر للأشخاص الاعتبارية العامة، والخاصة على السواء، وفي السياق نفسه فإنّ تطبيق مبدأ الحيطة يؤدي إلى تعزيز الواجبات العامة للحذر، كالاتزام بالإعلام المتابعة.

- صعوبة إثبات العلاقة السببية، فلا يمكن الحديث في الأساس عن المسؤولية المدنية بدون وجود رابطة سببية مباشرة بين الخطأ والضرر الحاصل، وفي إطار المسؤولية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن فإنّ إثبات العلاقة السببية بين الفعل الضار والضرر الحاصل من القضايا الأكثر حساسية، نظرا لخصوصية الأضرار البيئية، وهو ما يشكل عائقا كبيرا للضحية لاسيما وأنّه يتطلب خبرات علمية طويلة (2).

ثالثا: دور مبدأ الحيطة في تقليل الأضرار البيئية المحتملة الناتجة عن نشاط السفن
يعتبر مبدأ الحيطة أحد الأسس الرئيسية في المحافظة على البيئة والحفاظ عليها للأجيال الحالية والمستقبلية، ذلك من خلال التكريس القانوني والتطبيق العملي حيث يمكن تعزيز هذا المبدأ في تحقيق الأهداف البيئية والمستدامة.

¹ - هبة حمزة، محمود أمين بن قادة، مرجع سابق، ص 165.

² - نور الدين بوشليف، فاتح حلاف، مرجع سابق، ص 242.

ووفقاً للمفهوم العام لمبدأ الحيطة يلقي على عاتق الأفراد والدول ضرورة الالتزام بانتهاج منهاج تتخذ فيه الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع تدهور حالة البيئة البحرية، فحماية البيئة البحرية إعمالاً لمبدأ الحيطة يقتضي على المستغل لأي نشاط من شأنه أن يضر بالبيئة البحرية اتخاذ جميع التدابير والإجراءات لمنع وقوع ليس فقط الأضرار بالبيئة التي تؤكد المعرفة العلمية وقوعها بسبب إقامة النشاط الملوث، وإنما أيضاً الأضرار بالبيئة التي يثور حول وقوعها شك دون أن يتوافر دليل علمي يقيني يؤكد ذلك، أيضاً يقتضي إعمال هذا المبدأ على كل صاحب نشاط ملوث وضع تدابير الأمان في الانتفاع بنشاطه لتفادي وقوع تدهور محتمل للبيئة البحرية، وكذا مكافحة أسباب التدهور القائمة، ومن ثم فإن سياسة الحيطة في ضوء عدم التقيد بأغلب المسائل البيئية شأنه أن يضمن عدم وقوع أضرار بيئية⁽¹⁾.

بناءً على ذلك، يمكن القول أنه تتضمن التدابير الوقائية التي يمكن اتخاذها لتطبيق مبدأ الحيطة، تطوير وتنفيذ خطط الإدارة البيئية، وإقرار القوانين واللوائح البيئية، وتشجيع الممارسات البيئية المستدامة في الصناعات والقطاعات المختلفة وتعزيز التوعية البيئية وتنقيف الجمهور بأهمية الحفاظ على البيئة البحرية خاصة من جراء التلوث الناجم عن نشاط السفن.

الفرع الثالث

إقرار مبدأ الإعلام والمشاركة في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يعتبر مبدأ الإعلام والمشاركة آلية أساسية من الواقع الذي أفرز ظواهر ومشكلات بيئية معقدة، لم تكن معروفة مثل تلوث الماء والهواء والتربة والتصحر والتغير المناخي وغيرها من المشكلات البيئية.

قدمت العديد من التعريفات لمبدأ الإعلام والمشاركة سواء على المستوى الدولي أو الداخلي وبالتحديد في التشريع الجزائري (أولاً)، ولقد تم تكريس مبدأ الإعلام والمشاركة في العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المتعلقة بالبيئة وكذا في مختلف التشريعات الوطنية

¹ - مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 126.

للدول (ثانياً)، ويلعب هذا المبدأ في نشر الوعي البيئي وتعزيز الحقوق البيئية، وإرساء مبادئ الشفافية ومحاربة التكتّم على المعطيات والدراسات المتعلقة بحالة البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية خاصة، وإزالة العراقيل التي تحول دون تمكين المواطن من حقه في الحصول على المعلومة البيئية فضلا عن استغلالها في إقرار السياسات البيئية (ثالثاً).

أولاً: تعريف مبدأ الإعلام والمشاركة

يعرف مبدأ الإعلام والمشاركة البيئية بأنه عملية إنشاء ونشر الحقائق العلمية المتعلقة بالبيئة من خلال وسائل الإعلام بهدف إيجاد درجة من الوعي البيئي وصولاً للتنمية المستدامة⁽¹⁾، أو بمعنى أوضح هو شكل من أشكال الاتصال المعني بالشؤون البيئية، وهو يعمل على التعامل الإيجابي مع البيئة وإيجاد الحلول لمشكلاتها، كما يعمل على التوعية البيئية بهدف تغطية الإخبارية للأحداث بكل الوسائل المتاحة في الإعلام ككل⁽²⁾.

عرف المشرع الجزائري مبدأ الإعلام والمشاركة من خلال القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، وذلك في المادة 3 فقرة 08 منه على النحو الآتي: "مبدأ الإعلام والمشاركة الذي يكون بمقتضاه، لكل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة، والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات التي تضر بالبيئة".

يتضح من خلال هذه المادة أنّه لكل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة والمشاركة في الإجراءات المتعلقة باتخاذ القرارات البيئية، ويعني ذلك أنّ المعلومات البيئية يجب أن تكون متاحة للجميع بشفافية، وأن يشارك الجمهور في عملية صنع القرارات التي قد تؤثر على البيئة، هذا يشمل إتاحة البيانات والتقارير البيئية للعامة وتنظيم جلسات استماع

¹ - بن فاطمة بوبكر، "الحق في الإعلام والمشاركة البيئية في الجزائر"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، المجلد 02، العدد 07، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي طاهر، سعيدة، 2016، ص 43.

² - نعيمة علوش، سليمة بلال، "إشكالات الإقرار القانوني لمبدأ الإعلام والمشاركة البيئية بين النص والتجسيد"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 07، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسبية بن بوعلي، شليف، 2021، ص 2612.

عامة واستبيانات لتلقي آراء الجمهور ومخاوفه قبل اتخاذ أي قرارات تؤثر على البيئة، وتهدف هذه المبادئ إلى ضمان الشفافية واستدامة القرارات البيئية بمشاركة مجتمعية فعالة. يلاحظ أنّ المشرع الجزائري لم يتعرض لتعريف مبدأ الإعلام والمشاركة مباشرة وإنما تطرق للهدف المرجو منه.

ثانياً: التكريس القانوني لمبدأ الإعلام والمشاركة

كرس مبدأ الإعلام والمشاركة سواء على المستوى الدولي أو الداخلي، كما تضمنت العديد من القوانين الداخلية للدول هذا الحق، ونصت في تشريعاتها المتعلقة بالبيئة، أو ذات الصلة بالبيئة، على حق كل فرد في الحصول على المعلومات المتعلقة بالبيئة.

1- تكريس مبدأ الإعلام والمشاركة على المستوى الدولي والإقليمي

تم تكريس مبدأ الإعلام والمشاركة لأول مرة في إعلان ستوكهولم 1978 حول البيئة البشرية في المبدأ التاسع عشر منه الذي نص على أنّ "تعليم الأجيال الشابة وكذلك الكهول في المجالات البيئية مع إيلاء الاعتبار الواجب للمحرومين، عاملاً أساسياً لتوسيع نطاق الرأي العام المستنير والتصرف المسؤول من طرف الأفراد والمؤسسات والجماعات في حماية البيئة بأبعادها ومن الأساسي أن لا تساهم وسائل الاتصال الجماهيري في تدهور البيئة بل على العكس بنشر المعلومات ذات طابع بيئي بشأن الحاجة إلى حماية وتحسين البيئة"، ولقد ركز إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لعام 1992 على الحق في الحصول على المعلومات والمشاركة وسبل الإنصاف فيما يتعلق بالأوضاع البيئية، كما تدعو المبادئ 20، 21، 22 من الإعلان إلى مشاركة النساء والشباب والشعوب الأصلية والمجتمعات المحلية الأخرى على نطاق واسع في حماية وتعزيز البيئة والتنمية⁽¹⁾.

كما تم الاعتراف بحق الإعلام والمشاركة على المستوى الإقليمي على نطاق واسع، فأكدت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية OCDE في النقطة السابعة من إعلانها حول

¹ - بن فاطمة بويكر، مرجع سابق، ص 48.

السياسات البيئية لعام 1974 بأنه على حكومات الدول الأعضاء تشجيع في حدود الإمكان مشاركة المواطنين في صنع القرارات التي لها انعكاسات هامة على البيئة.

نصت اتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر المتوسط في المادة الخامسة عشر منها على أن تضمن الأطراف المتعاقدة أن سلطاتها المختصة تتيح للجمهور الوصول المناسب إلى المعلومات عن حالة البيئة في ميدان تطبيق الاتفاقية والبروتوكولات وعن الأنشطة أو التدابير التي تؤثر أو يحتمل أن تؤثر عليها بطريقة ضارة وعن الأنشطة المنفذة أو التدابير المتخذة طبقاً للاتفاقية والبروتوكولات كما تضمن الأطراف المتعاقدة إتاحة الفرصة للجمهور للمشاركة في عمليات اتخاذ القرارات ذات الصلة بمجال تطبيق الاتفاقية والبروتوكولات كلما كان ذلك مناسباً⁽¹⁾.

2- تكريس مبدأ الإعلام والمشاركة على المستوى الوطني

تعتمد العديد من الدول على التشريعات الوطنية لتكريس مبدأ الإعلام والمشاركة في مجال البيئة، وتشمل هذه التشريعات القوانين التي تضمن حق الجمهور في الوصول إلى المعلومات البيئية مثل قوانين حرية المعلومات وحق الوصول إلى المعلومات البيئية بالإضافة إلى تنظيم الاستشارات العامة وجلسات الحوار حول القضايا البيئية، ومن بين هذه التشريعات نجد المشرع الجزائري الذي لم يغفل للإشارة إلى هذا الحق في بعض القوانين ولو كان ذلك بطريقة متأخرة وغير كافية لكن سنركز دراستنا هنا على القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة مادام أنه من القوانين التي جاءت لحماية البيئة بصفة خاصة، بحيث أكد على أهمية مبدأ الإعلام والمشاركة من خلال اعتماده كمبدأ من المبادئ البيئية الذي يكون بمقتضاه لكل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة وقد أخص المشرع الجزائري في مسألة الإعلام والإطلاع البيئي في الباب الثاني من قانون 03-10 تحت عنوان أدوات تسيير البيئة وتتشكل من:

¹ - بن فاطمة بويكر، مرجع سابق، ص 49.

✓ هيئة الإعلام البيئي

✓ تحديد المقاييس البيئية.

✓ تخطيط الأنشطة البيئية التي تقوم بها الدولة

✓ نظام لتقييم الآثار البيئية لمشاريع التنمية

✓ تحديد للأنظمة القانونية الخاصة والهيئات الرقابية.

قام المشرع الجزائري بتغطية المعلومات المتعلقة بالبيئة بداية بقاعدة المعطيات البيئية ثم بمعالجة هذه المعلومات وتصنيفها⁽¹⁾.

قسم المشرع الجزائري الحق في الإعلام البيئي إلى حق عام، وحق خاص، فبالنسبة للحق العام نص القانون رقم 03-10 على أنه: " لكل شخص طبيعي أو معنوي يطلب من الهيئات المعنية معلومات متعلقة بحالة البيئة، الحق في الحصول عليها، ويمكن أن تتعلق هذه المعلومات بكل المعطيات البيئية والتنظيمات والتدابير والإجراءات الموجهة لضمان حماية البيئة وكيفية إبلاغها"⁽²⁾.

كما نص القانون رقم 03-10 على الحق الخاص فيما يلي: "إذ يتعين على شخص طبيعي أو معنوي بحوزته معلومات متعلقة بالعناصر البيئية التي يمكنها التأثير بصفة مباشرة أو غير مباشرة على الصحة العمومية"⁽³⁾، ونص أيضا هذا القانون على حق المواطنين الحصول على المعلومات المتعلقة بالأخطار التي يتعرضون لها في بعض المناطق وكذا تدابير الحماية التي تخصهم ويطبق هذا الحق على الأخطار التكنولوجية والأخطار الطبيعية المتوقعة، وترك للتنظيم تحديد كيفية ممارسة هذا الحق⁽⁴⁾.

1 - أمين قري، الطاهر عباس، حميدة نادية، "ممارسة الحق في الإعلام والإطلاع البيئي وأثره في حماية البيئة في الجزائر"، *مجلة جيل حقوق الإنسان*، المجلد 04، العدد 25، مركز جيل البحث العلمي بالجزائر، فرع لبنان، 2017، ص 59.

2 - المادة 07 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

3 - المادة 08 من نفس القانون.

4 - المادة 09 من نفس القانون.

دعم قانون البيئة 03-10 دور الجمعيات في مجال البيئة، إذ نص على دورها في إبداء الرأي والمشاركة في جميع الأنشطة المتعلقة بحماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي، كما نص على حق الجمعيات في رفع الدعاوي أمام الجهات القضائية المختصة عن كل مساس بالبيئة، وذلك حتى في الحالات التي لا تعني الأشخاص المتسببين لها بانتظام⁽¹⁾.

يلاحظ من هذه المادة أنّ الجمعيات لا تستطيع الاضطلاع بحقها في الإعلام إلا من خلال إبداء رأيها ومشاركتها في كل الأمور المتعلقة بالبيئة وإذا كان القانون قد اعترف لها بحق رفع الدعاوي القضائية المتعلقة بالمشاكل البيئية فهو من باب أولى يعترف لها ولو ضمناً بحق الإطلاع على الوثائق والأنشطة البيئية.

يمكن القول إذن أنه على الرغم من التطور التشريعي في إقرار الحصول على المعلومة البيئية في الجزائر، إلا أن هذا القانون مقارنة بتشريعات أخرى قد أغفل العديد من الأحكام المتعلقة بالحق في الإعلام البيئي كما أنه لم يكرس العديد من الأحكام التي وردت في مسودة مشروعه والتي حددت بدقة الموضوعات والوثائق التي يمكن الإطلاع عليها والحالات التي تلتزم فيها الإدارة بإعلام الجمهور بصفة انفرادية والإجراءات المتطلبة للحصول على البيانات المتعلقة بالبيئة، كما لم يتبين من القانون الجديد 03-10 الطعن القضائي في حالة رفض الإدارة إعلام الجمهور، والحق في الإعلام عن آثار النفايات مقارنة بمسودة مشروعه على مستويين، كما ورد تضييق الحق في الإعلام حول المخاطر الكبرى الطبيعية والتكنولوجية، ويضاف إلى كل هذه النقائص والثغرات القانونية عدم اهتمام وعزوف الجمهور والجمعيات البيئية بالمشاركة في أي عمل تشاوري، مما يؤدي إلى تراجع المطالبة المتعلقة بالحق في الإطلاع على المعلومات البيئية، وتفاقم المشاكل البيئية بعد ذلك.

¹ - المادة 36 من من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

ثالثاً: دور مبدأ الإعلام والمشاركة في تقليل الأضرار البيئية المحتملة الناتجة عن نشاط السفن

يلعب مبدأ الإعلام والمشاركة دوراً فعالاً في حماية البيئة البحرية، ذلك عن طريق تدخل الجميع ومشاركة الأفراد في تحقيق ذلك من أجل استمرارية العيش بسلام وفي صحة جيدة، لهذا يعتبر الحق في الإعلام أمراً أساسياً للمشاركة في اتخاذ القرارات البيئية، هذه المشاركة التي لا بد أن تكون في المرحلة الأولى قبل اتخاذ هذه القرارات وليس بعدها، خاصة وأن الأضرار البيئية لاسيما الناجمة عن نشاط السفن، تتميز عن الأضرار التقليدية كونها سريعة الانتشار بالتالي فهي بحاجة لتكاتف الجهود الجماعية لمواجهتها. يمكن القول مما سبق، أن مبدأ الإعلام والمشاركة أحد الأسس الأساسية في بناء مجتمعات مستدامة وصحية، ويسهم في تعزيز الوعي البيئي وتحقيق التنمية المستدامة على المدى الطويل، من خلال تعزيز هذين المبدأين ويمكن تحقيق توازن أفضل بين احتياجات الإنسان وحماية البيئة البحرية.

المطلب الثاني

مبدأ الملوث الدافع: آلية اقتصادية جديدة لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط

السفن

يعتبر مبدأ الملوث الدافع، مبدأ هام يساهم في إرساء القواعد الجديدة للمسؤولية المدنية بمنظور حديث، كون أن هذا المبدأ جاء لتجاوز تلك القواعد التقليدية للمسؤولية في مواجهة ظاهرة التلوث ما بين أشخاص المجتمع الدولي والتي تقوم على أساس الخطأ باعتباره مفهوماً اقتصادياً⁽¹⁾ ولقد وضع مبدأ الملوث الدافع بغرض جعل المسؤول عن حدوث التلوث مسؤولاً عن الدفع مقابل الضرر الذي ألحقه بالبيئة الطبيعية حيث يقوم هذا المبدأ على تحميل المسؤولية القانونية والمالية على الكيانات أو الأفراد الذين يسببون التلوث، سواء كانوا أفراداً

¹ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 118.

أو شركات أو حكومات، ويعد هذا المبدأ عرفاً إقليمياً بسبب الدعم القوي الذي حظي به من معظم دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OCDE)⁽¹⁾، والسوق الأوروبية (EC).

تتمثل الفكرة الرئيسية في هذا الفرع في الكشف عن مفهوم مبدأ الملوث الدافع (الفرع الأول)، ومن ثم التكريس القانوني لهذا المبدأ سواء على المستوى الدولي أو الداخلي (الفرع الثاني)، إضافة إلى ذلك لابد من معرفة مدى تطبيق هذا المبدأ في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (الفرع الثالث).

الفرع الأول

مفهوم مبدأ الملوث الدافع

يعتبر مبدأ الملوث الدافع حجر الزاوية في القانون البيئي على الصعيدين الوطني والدول، فهو المبدأ الذي يقرر مسؤولية محدث التلوث عن تعويض الأضرار الناشئة عن نشاطه⁽²⁾، ولقد أصبح كمبدأ للسياسات البيئية يهدف لتشجيع الاستخدام الأمثل والرشيد للموارد التي تحتويها البيئة، بناءً على كل هذا يتطلب الأمر تحديد تعريف دقيق لمبدأ الملوث الدافع سواء بالرجوع للتعريف الفقهي له، أو التعريف القانوني (أولاً)، كما أنّ لهذا المبدأ مجموعة من الخصائص لا بد من تحديدها (ثانياً)، وأخيراً تبيان الطبيعة القانونية لمبدأ الملوث الدافع (ثالثاً).

¹ - هي منظمة دولية مكونة من مجموعة من البلدان المتقدمة التي تقبل مبادئ الديمقراطية التمثيلية، واقتصاد السوق الحر، نشأت عام 1948، عن منظمة التعاون الاقتصادي الأوربي العملية (أنفا)، التي يتزعمها الفرنسي روبرت مارجولين، للمساعدة على إدارة خطة مارشال لإعادة أعمار أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية، بعد فترة تم توسيعها لتشمل عضويتها بلدان غير أوروبية، وفي عام 1960 تم إصلاحها لكي تكون منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية، ولقد نشئت عام 1970 لجنة حول البيئة غرضها تقديم العون لحكومات الدول الأعضاء في المنظمة لتحديد سياستها بخصوص مشاكل البيئة. لمزيد من التفاصيل حول هذه المنظمة راجع:

- حورية رداوية، "تكريس مبدأ الملوث الدافع في الممارسات الدولية"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المجلد 05، عدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 02، 2016، ص ص 21، 22.

² - السيد إبراهيم مصطفى، أحمد رمضان نعمة الله وآخرون، اقتصاديات الموارد البيئية، بدون طبعة، الدار الجامعية، مصر، بدون سنة النشر، ص 68.

أولاً: تعريف مبدأ الملوث الدافع

يلعب الفقه دوراً كبيراً في ظهور مبدأ الملوث الدافع، ولقد أعطى لهذا المبدأ عدة تعريفات أو مفاهيم، كما أنّ العديد من التشريعات البيئية الوطنية قدمت تعريف له، ومن بينها التشريع الجزائري الذي تبناه في نصوصه القانونية.

1- التعريف الفقهي لمبدأ الملوث الدافع

أعطى الفقه عدة مفاهيم لمبدأ الملوث الدافع بعضها ذو بعد سياسي وآخر قانوني واقتصادي، فيرى البعض أنّ هذا المبدأ يتجسد في إرادة السلطات العامة في توفير الأعباء المالية المتعلقة بإلقاء التلوث ومكافحته عن الخزينة العامة وتحميلها بصورة مباشرة للمتسببين في التلوث فهو واحد من المبادئ البيئية الذي تحول من مجرد شعار سياسي إلى قاعدة قانونية وقد انعكس ذلك على نحو متزايد في القانون الوطني والدولي⁽¹⁾.

كما عرفه البعض من الفقه أنه "مفهوم اقتصادي والذي يعني أنّ السلع والخدمات المعروضة في السوق يجب أن تعكس تكلفة الموارد المستعملة، بما في ذلك الموارد البيئية، ذلك أنّ إلقاء نفايات ملوثة في الهواء أو المياه أو التربة هو نوع من استعمال هذه الموارد ضمن عوامل الإنتاج ويؤدي عدم دفع ثمن استخدام هذه الموارد البيئية التي تدخل ضمن عوامل الإنتاج إلى هدرها وتحطيمها والقضاء عليها"⁽²⁾، وعليه يرى الفقهاء الاقتصاديون أنّ تدهور البيئة إنما يرجع سببه إلى هذه المجانية في استخدام الموارد البيئية.

كما يرى الفقيه الإنجليزي "PRIEUR" أنّ "مبدأ الملوث الدافع هو ذلك المبدأ الذي يتحمل بمقتضاه الملوث التكلفة الاجتماعية للتلوث الذي يتسبب فيه، وهذا ما يؤدي إلى

¹ - فرحات حمو، مظمطي راوية، نوردين دعاس، "مبدأ الملوث الدافع كأساس للمسؤولية المدنية البيئية"، مجلة قانون البيئة، المجلد 08، العدد 14، 2020، ص 29.

² - Philippe Jean barre، économie et politique de l'environnement، presse universitaire de France، 2ème édition، Paris، 1992، p. 210.

تحمله المسؤولية عن الأضرار الإيكولوجية من أجل تغطية كل آثار التلوث ليس فقط بالنسبة للممتلكات والأشخاص ولكن أيضا بالبيئة والطبيعة"⁽¹⁾.

أما الفقيه "سرينيفارا" يرى أنّ " مبدأ الملوث الدافع هو أنجع وسيلة لتوزيع تكاليف منع التلوث ومكافحته، كما يشتمل تطبيق هذا المبدأ على التدابير الوقائية والتدابير العلاجية على حد سواء"⁽²⁾.

2- التعريف القانوني لمبدأ الملوث الدافع

أراد المشرع الجزائري في سنة 2003 أن يحذوا حذو أغلب دول العالم في انتهاج جملة من المبادئ العامة تضمنها القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، حيث كان مبدأ الملوث الدافع من أهمها⁽³⁾، وعرف المشرع الجزائري مبدأ الملوث الدافع من خلال القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، على أنّه " تحمل كل شخص يتسبب نشاطه أو تمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليل منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية"⁽⁴⁾.

يتبين من خلال استقراء لنص المادة أعلاه، أنّ المشرع الجزائري قد بين مضمون مبدأ الملوث الدافع، ثم الآثار المترتبة عليه، ذلك انطلاقا من دفع الملوث لنفقات الوقاية من التلوث والتقليل منه، مع إعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية، أي إلقاء عبء التكلفة

¹ - نقلا عن: أشرف عرفات أبو حجارة، مبدأ الملوث يدفع، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 16.

² - نقلا عن: عطوي داود، "مبدأ الملوث الدافع كآلية بعبية لحماية البيئة"، *مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية*، المجلد 4، العدد 02، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي مرسلّي عبد الله، الجزائر، 2020، ص 40.

³ - عبد الرزاق قادري، عبد المجيد خطوي، "تطبيق مبدأ الملوث الدافع يضمن تعويض الضرر البيئي"، *المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية*، المجلد 07، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار تلجي الأغواط، 2023، ص 1327.

⁴ - المادة 7/3 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

الاجتماعية على الشخص الذي يحدثه، ومن ثمة فهو يجسد وجها من أوجه الضغط المالي عليه.

ثانيا: خصائص مبدأ الملوث الدافع

يعتبر مبدأ الملوث الدافع مبدأ بيئي ينص على أنّ المسؤولية عن التلوث يجب أن تكون على من يسبب التلوث، بغض النظر عن مدى قانونية فعله، وهذا يشجع على تطوير تقنيات نظيفة وتقليل الآثار البيئية السلبية، ويتميز مبدأ الملوث الدافع بجملة من الخصائص من بينها ما يلي:

1- مبدأ الملوث الدافع مبدأ اقتصادي

يضمن مبدأ الملوث الدافع توزيع تكاليف حماية البيئة بشكل منصف، فأصله هو تطبيق لقاعدة اقتصادية تهدف إلى إضافة ضريبة للسلعة أو الخدمة، التي تؤدي إلى إلحاق أضرار بالبيئة، أي إدخال الأضرار التي قد تلحق بالبيئة ضمن ثمن المنتج أو للخدمة، كما أنّه يهدف إلى تشجيع الاستخدام الأمثل والرشد للموارد الطبيعية التي تحتويها البيئة⁽¹⁾.
ذهب جانب من الفقه إلى اعتبار مبدأ الملوث الدافع مبدأ اقتصادي إلى مفهومه الأول المقترن بظهوره، حيث قام المنظر البريطاني "أرتل سيسيل بيجو" بتطوير نظرية المخرجات والتي مفادها حسب رأيه أنّ المخرجات يجب دمجها وبالتالي فإنّ التكاليف الاجتماعية للإنتاج أو الاستهلاك للسلع والخدمات يجب إدراجها عند تحديد ثمنها، وذهب الفقيه "رونالد كواز"، إلى أنّه إذا كان الملوث حق التلوّث فإنّه من حق ضحايا التلوث دفع الضرر عنهم، وحسب رأيه أنّ تخصيص الموارد الطبيعية تغير في توزيع المداخل دون المساس بالتنمية⁽²⁾.

¹ - منصور محاجي، "مبدأ الملوث الدافع- المدلول الاقتصادي والمفهوم القانوني"، *مجلة حويات*، المجلد 34، العدد 01،

كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01 بن يوسف بن خدة، 2020، ص 155.

² - عبد الرزاق قداري، عبد المجيد خطوي، مرجع سابق، ص 1328.

يقترح ذات الفقيه أن يكون هناك مجال للتفاوض بين طرفي العلاقة بمنح الحقوق القابلة لتداول وحقوق الملكية وفق النظام الليبرالي، ويؤسس هذا الاتجاه رأيه كذلك على فكرة افتقار هذا المبدأ للقيمة الإلزامية مما يجعله يقترب أكثر إلى كونه مبدأ اقتصادي، وما يتوافق مع الصورة الأولى التي ظهر عليها، بحيث جاءت به المذكرة الإيضاحية لإعلان ريو وفق مفهوم إرشادي لمختلف شرع الدول المشاركة.

2- مبدأ الملوث الدافع مبدأ قانوني

يعتبر مبدأ الملوث الدافع مبدأ قانوني يلزم الجهات التي تسببت في تلوث البيئة بتحمل التكلفة المالية لإصلاح الأضرار الناجمة عن هذا التلوث، ويعتبر هذا المبدأ أداة فعالة لتحقيق العدالة البيئية وضمان تحميل المسؤولية للجهات التي تسببت في الأضرار بدلا من تحميل المجتمع ككل تكاليف التلوث، ويتيح هذا المبدأ تكيف التكاليف والإجراءات بناء على نوع وحجم الضرر البيئي، ويمكن تنفيذه بشكل مرن ليتناسب مع مختلف الأطر التشريعية المحلية والتشريعية.

إنّ عجز قواعد المسؤولية المدنية التقليدية أمام خصوصية الضرر البيئي والذي تجاوز الإطارين الزمني والمكاني كانت الحاجة الملحة إلى مبدأ يستوعب هكذا أضرار، وبظهور مبدأ الملوث الدافع في التوصية رقم 128(72).ocde.1972 لمنظمة التعاون والتطوير الاقتصادي عام 1972 ذهب جانب من الفقه إلى القول أنّه يمكن اعتبار مبدأ الملوث الدافع من المبادئ القانونية التي تصلح كأساس للمسؤولية على أفعال التلوث البيئي وذلك لأنّه يغطي الضرر العيني ولا يقتصر على الخطأ الشخصي⁽¹⁾.

3- مبدأ الملوث الدافع أداة توفيق وتوحيد السياسات البيئية

يساهم مبدأ الملوث الدافع في الكثير من الحالات في عملية توحيد قواعد المسؤولية عن الأضرار البيئية، لأنّه في حالة الاختلاف بالأخذ بهذا المبدأ في القواعد الداخلية يكون

¹ - عبد الرزاق قداري، عبد المجيد خطوي، مرجع سابق، ص 1328.

نافذا وفي القواعد الخارجية لا يعد نافذا يؤدي إلى زعزعة الاستثمار والتجارة الدولية وبالتالي يعد هذا المبدأ بمثابة أداة توفيق بين السياسات البيئية على الجهتين الدولية والداخلية⁽¹⁾.

4- مبدأ الملوث الدافع ذو طابع وقائي

يتحمل المتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة كل النفقات المتعلقة بالتدابير الوقائية من التلوث، وبالتالي دفع جميع المستغلين للموارد البيئية إلى أن يكونوا أكثر حرصا على المنع أو التقليل من التلوث⁽²⁾.

يهدف مبدأ الملوث الدافع إلى تشجيع الملوث في حد ذاته على اتخاذ التدابير الضرورية لخفض التلوث، هذه الوظيفة الوقائية ينبغي أن تكون مقارنة بالدور الردعي للرسوم البيئية أو الجباية البيئية حيث أنّ الغرض الأساسي من فرض الرسوم البيئية على الملوث هو الحث على تغيير سلوك أصحاب المشاريع اتجاه البيئة ايجابا، لذا قامت منظمة OCDE السالفة الذكر، بإصدار توصية احت رقم 436/75 حيث ركزت على الجانب الوقائي لمبدأ الملوث الدافع، إذ تقضي بأنّ وضع القواعد التي تهدف إلى الوقاية من التلوث بواسطة فرض الرسوم يجب أن تدفع الملوث لاتخاذ التدابير اللازمة وبأقل ثمن ممكن للتخفيض من التلوث الذي تسبب فيه.

يكون مبدأ الملوث الدافع بطابعه الوقائي واحدا من المبادئ النابعة من فكرة "الوقاية خير من العلاج"، وقد كان المشرع الجزائري واضحا في إبرازه "للطابع الوقائي" لمبدأ الملوث الدافع وذلك من خلال المادة 3 فقرة 07 السالفة الذكر⁽³⁾.

¹ - حورية حساني، محمد صغير سعداوي، " مبدأ الملوث الدافع كأساس للمسؤولية المدنية البيئية"، *مجلة الدراسات القانونية*

المقارنة، المجلد 07، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسينية بن بوعلي، شليف، 2021، ص 198.
² - OMAR Sofiane, Les incohérences du régime juridique de l'environnement, l'exemple de la mise en œuvre du principe pollueur payeur, *Revue algérienne des sciences juridique et politique*, Volume 35, N°02, faculté de droit, Université de Alger 01, Ben Youcef Benkhida , 1998, p.p. 07-24.

³ - منصور مجاجي، مرجع سابق، ص 156.

5- مبدأ الملوث الدافع ذو طابع علاجي

ينصرف مبدأ الملوث الدافع إلى العديد من المعاني من بينها أنّ كل من تسبب في إحداث أضرار ببيئة الغير يلزم بدفع التعويض المناسب، فمهما كانت الإجراءات الوقائية أو الاحترازية لمنع وقوع التلوث، إلا أنه لا مفر من أن يترك التلوث بعض الأضرار، لذا يظهر مبدأ الملوث الدافع على أنه الضامن للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث⁽¹⁾.

تجدر الإشارة أنه، لا يقتصر مبدأ الملوث الدافع فقط على تغطية تكلفة الإجراءات الوقائية لتجنب التلوث، بل يمتد أيضا ليشمل التكاليف المرتبطة بإعادة البيئة إلى حالتها الأصلية فمثلا في قضية "إكسون فالديز" السالفة الذكر نجد أنّ السلطات الأمريكية طبقت "مبدأ الملوث الدافع"، على شركة إكسون فالديز، مما ألزم الشركة على تحمل تكاليف ضخمة لتنظيف التلوث البيئية وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر البيئي، حيث قامت الشركة بعمليات تنظيف واسعة النطاق للشواطئ الملوثة بالنفط، كما قامت بوضع برامج من أجل إعادة تأهيل الحياة البحرية المتضررة ودفعت تعويضات للمتضررين من الكارثة بما في ذلك الصيادين والمجتمعات المحلية التي تأثرت بالكارثة.

6- مبدأ الملوث الدافع يتسم بالمرونة

يتسم مبدأ الملوث الدافع بالمرونة في تطبيقه، مما يسمح بتكييف التكاليف والإجراءات حسب نوع وحجم الضرر البيئي، ويمكن تعديل هذه التكاليف بناء على الوضع المحدد للبيئة.

أجمع المشرعون على ضرورة جمع المبالغ المالية المتحصل عليها كتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن تلوث البيئة وإنفاقها في عملية إعادة تأهيل البيئة الملوثة ومعالجة الأضرار الناجمة عنها، ويعد هذا المبدأ مرنا أيضا لأنه يمكن إنفاذه تشريعا بوسائل جزائية أو مدنية أو إدارية أو حتى مالية من خلال فرض العقوبات المالية

¹ - منصور محاجي، مرجع السابق، ص 156.

والجزائية على الملوث ووضع قواعد فعالة للمسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة تتلاءم وخصوصيات الأضرار البيئية والمسائل الفنية والقانونية المرتبطة بها⁽¹⁾.

ثالثاً: الطبيعة القانونية لمبدأ الملوث الدافع

تهدف الطبيعة القانونية لمبدأ الملوث الدافع إلى تحقيق التوازن بين الحفاظ على البيئة وتحقيق التنمية الاقتصادية، من خلال تحميل المسؤولية المالية على الأطراف التي تسبب التلوث. تسبب أغلب مبادئ القانون الدولي للبيئة ومنها "مبدأ الملوث الدافع"، إلى القانون اللين أو ما يسمى بالقانون الهش أو الرخو وهو عكس القانون التقليدي، إذ أنه يترك حالة من عدم اليقين والتحديد، فيقصد منه تلك القواعد الواردة بصيغة مرنة (SOFT LAW) والتي تتعارض مع القواعد الواردة بالصيغة الحاسمة (HARD LAW)، فهو مجموعة من المبادئ الخالية من الالتزام القانوني ولكن يتوفر فيها الالتزام السياسي أو الأخلاقي، فهو تلك القواعد الواردة بالصياغة المرنة بأنها قواعد غير ملزمة أو خالية من وصف الإلزام القانوني تنظم العلاقات الدولية المعاصرة بين الدول والمنظمات الدولية أو بين الدول وحدها من خلال مؤتمرات أو من خلال صور عديدة منها الإعلانات الدولية، وقد طبق القانون اللين في كثير من إعلانات المبادئ الخاصة بحقوق الإنسان وليس فقط الخاصة بحماية البيئة ومؤتمر ريو لعام 1992 ومن الأمثلة المشهورة نذكر: الخطة الحضرية الجديدة 2016، الاتحاد الإفريقي، إعلان حول المسائل والتحديات المتعلقة بالأرض في إفريقيا 2016... الخ⁽²⁾.

¹ - حورية حساني، محمد صغير سعداوي، مرجع سابق، ص 198.

² - فرحات حمو، راوية مطماطي، نور دين دعاس، "مبدأ الملوث الدافع كأساس للمسؤولية المدنية البيئية"، مجلة قانون البيئة والعقاري، المجلد 08، العدد 14، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ابن باديس، مستغانم، 2020،

الفرع الثاني

تطبيقات مبدأ الملوث الدافع: الإجراءات والسياسات القانونية

يعد مبدأ الملوث الدافع من الأسس القانونية الرئيسية في مجال الحفاظ على البيئة والتنمية المستدامة، ويتمثل هذا المبدأ في تحميل المسؤولية على الأطراف المسببة للتلوث لتحمل تكاليف تنظيفه وتصحيح الضرر البيئي الناتج عن أعمالها.

وجدت تطبيقات مبدأ الملوث الدافع في مختلف الصكوك الدولية في نطاق جغرافي ضيق ذلك إلى غاية السبعينات أين عرف هذا المبدأ مرحلة جديدة ميزها حصول تطورين آخرين، الأول في انتقاله إلى نطاق عالمي أكبر، أما الثاني فكان متمثلاً في إعادة صياغته بأسلوب أوسع، ليتم بعد ذلك إدماجه في التشريعات الوطنية للدول ومن بينها التشريع الجزائري، بشكل صريح أحياناً وبشكل ضمني أحياناً أخرى ولقد تم تكريس مبدأ الملوث الدافع في البداية على المستوى الدولي (أولاً)، وبعد ذلك تم تكريس هذا المبدأ على المستوى الداخلي (ثانياً).

أولاً: تطبيقات مبدأ الملوث الدافع على المستوى الدولي

يعود تطبيق مبدأ الملوث الدافع في الواقع إلى سنوات السبعينات، حيث جاء في التوصية رقم C72/128 الصادرة في 26 ماي 1972 من طرف المنظمة الدولية للتنمية الاقتصادية OCDE السالفة الذكر، أنه يجب على الملوث أن يتحمل تكاليف الوقاية والتخلص من التلوث من أجل جعل البيئة في وضعية مقبولة إلى حد ما، ثم بعد ذلك صدرت اللائحة رقم C74/223 الصادرة في 14 نوفمبر 1974، والتي ضببت كيفية إدخال مبدأ الملوث الدافع حيز التنفيذ، ثم اعتمده المجموعة الأوروبية بمقتضى المادة A130 من الاتفاقية التأسيسية للمجموعة الأوروبية لعام 1987، التي أكدت على أن سياسة المجموعة الأوروبية في مجال البيئة يجب أن تستند إلى مبدأ الملوث الدافع، ومن ثم أصبح

المبدأ كقاعدة قانونية ذات حجة مباشرة في مواجهة جميع الدول الأعضاء في الإتحاد الأوربي⁽¹⁾.

تأكد أيضا مبدأ الملوث الدافع وبروزه رسميا على المستوى الدولي من خلال إعلان ريودي جانيرو 1992 من خلال المبدأ 16 منه الذي ينص على أنه " ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية إلى تشجيع الوفاء بالتكاليف البيئية داخليا واستخدام الأداة الاقتصادية أخذة في الحسبان النهج القضائي بأن الملوث يجب أن يتحمل من حيث المبدأ تكلفة التلوث مع إيلاء المراعاة على النحو الواجب للصالح العام وبدون الإخلال بالتجارة والاستثمار الدوليين".

يؤكد هذا النص على "مبدأ الملوث الدافع" الذي طرح في وثيقة ريو كمبدأ اقتصادي ، وفقا لهذه الوثيقة، وتعتبر تكلفة التلوث جزءا من التكاليف البيئية التي يجب تضمينها ضمن تكلفة الإنتاج، ويجب تحميل هذه التكاليف للملوثين، مما يشجعهم على ترشيد استغلال الموارد البيئية، ولا تقتصر تكلفة التلوث على تكاليف منع التلوث وإجراءات الرقابة عليه والحد منه، بل تشمل أيضا تكاليف الأضرار البيئية التي تلحق بالمجتمع، وهذا المبدأ يهدف إلى تحقيق التوازن بين التنمية الاقتصادية وحماية البيئة، من خلال تحميل الملوثين المسؤولية المالية عن الأضرار التي يسببونها بالتالي تحفيزهم على تقليل التلوث وإدارة الموارد بكفاءة⁽²⁾.

كما تأكد أيضا مبدأ الملوث الدافع من خلال اتفاقية بروكسيل لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط المعدلة سنتي 1984 و 1992

¹ - لمزيد من التفاصيل حول التكريس القانوني لمبدأ الملوث الدافع على المستوى الدولي راجع كل من:

- حميدة جميلة، مرجع سابق، ص ص 205-209.

- نور الدين دعاس، مبدأ الملوث يدفع في القانون الدولي للبيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص: قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين سطيف، 2016، ص ص 40-51.

² - جيلالي قومي، الوظيفة التنموية لمبدأ الملوث الدافع، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث، تخصص: قانون البيئة والتنمية المستدامة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2021-2022، ص 127.

على التوالي حيث نصت على أنه: " يعتبر مالك السفينة مسؤولاً على أي ضرر تلوث ينشأ من الزيت الذي ألقى من السفينة نتيجة الحادث"⁽¹⁾، كما نصت على إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث والذي سنتطرق إليه بالتفصيل لاحقاً.

ثانياً: تطبيقات مبدأ الملوث الدافع على المستوى الوطني

أصبح مبدأ الملوث الدافع قاعدة قانونية في العديد من القوانين الداخلية (الوطنية)، منها القانون الفرنسي (بارني) الخاص بتعزيز حماية البيئة الصادر في 02 فيفري 1995، والذي عرف مبدأ الملوث الدافع على أنه: " ذلك المبدأ الذي يهدف إلى وضع إجراءات الوقاية والتقليل من التلوث، حيث أنّ مكافحة هذا التلوث يجب أن يتحملها الملوث نفسه، حتى يضمن الملوث القضاء على التلوث بصفة حقيقية ودائمة في أوساط التجمعات السكانية والأوساط الطبيعية أي البيئة بصفة عامة"⁽²⁾.

يتضح من خلال هذه المادة أنّ مبدأ الملوث الدافع هو مبدأ يهدف إلى تحميل المسؤولية عن الوقاية من التلوث والتقليل منه على عاتق الملوث نفسه، ووفقاً لهذا المبدأ يتعين على الجهة التي تتسبب في التلوث اتخاذ الإجراءات اللازمة لمكافحته والحد منه لضمان القضاء على التلوث بشكل دائم وفعال، ويتطلب هذا من الملوثين تحمل تكاليف وتقنيات الوقاية والمعالجة اللازمة لحماية البيئات السكانية والطبيعية، ويهدف هذا المبدأ إلى ضمان استدامة الجهود البيئية وحماية الصحة العامة من خلال جعل الملوثين مسؤولين مباشرة عن الآثار السلبية لنشاطاتهم على البيئة.

وضع المشرع السويسري مبدأ الملوث الدافع في التشريع الأساسي للدولة وعليه فقد

أصبح قاعدة دستورية فقد نصت المادة 74 فقرة 02 من الدستور الاتحادي على أنه "

يتحمل أولئك الذين يسببون بالتلوث تكاليف الوقاية والإصلاح"، كما نص الدستور الفيدرالي

¹ - المادة 03 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط.

² - سمية مرابط، كمال حدوم، "مبدأ الملوث الدافع كآلية لتعزيز الحماية عن أضرار التلوث البيئي"، مجلة الاجتهاد القضائية، المجلد 03، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2021، ص 688.

الألماني على ضرورة إلغاء مبدأ تحميل الأعباء المستوحاة من مبدأ الدولة الاجتماعية واستبداله بمبدأ الملوث الدافع الذي يصغه تحت تسمية المسؤول الدافع هذا بموجب المادة 20 من ذات الدستور حيث اعتبر أنّ الملوث هو المسؤول عن تمويل السياسة العامة البيئية ولا يمكن للجماعة تحمل تكاليف وأعباء مكافحة التلوث⁽¹⁾.

أخذ كذلك المشرع اللبناني بمبدأ الملوث الدافع وذلك في المادة 04 من قانون حماية البيئة اللبناني رقم 144 لسنة 2002 بنصه على ما يلي: " في إطار حماية البيئة وإدارة الموارد الطبيعية، على كل شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص ان يلتزم بالمبادئ التالية:

أ- مبدأ الاحتراس؛

ب- مبدأ العمل الوقائي لكل الأضرار التي تصيب البيئة؛

ج- مبدأ الملوث الدافع الذي يقضي بأن يتحمل الملوث تكاليف التدابير الوقائية ومكافحة التلوث وتقليصه؛

و- مبدأ المشاركة والتعاون؛

ي- مبدأ الاعتماد على المحفزات الاقتصادية؛

ك- مبدأ تقييم الأثر البيئي".

يلاحظ أنّ المادة 4 المذكورة أعلاه نصت على الإطار العام لمبادئ قانون البيئة إلا أنّ تطبيق هذا المبدأ على المستوى الوطني قد أثار احتجاجات في بعض القطاعات الاقتصادية، بحجة أنّ تحمل الملوثين لمسؤولية التلوث قد يهدد تنافسية منتجاتهم في الأسواق الوطنية والدولية⁽²⁾.

تبنت الجزائر بعد الاستقلال سياسة تصنيع ثقيلة للتحقيق التنمية، ولكن دون مراعاة انعكاساتها الضارة على البيئة، خاصة في ظل غياب دراسات التأثير على البيئة، بما فيها

¹ - جيلالي قومي، مرجع سابق، ص 133.

² - حورية حساني، محمد صغير سعداوي، مرجع سابق، ص 203.

استغلال هذه النشاطات وعدم الوعي بمبدأ التنمية المستدامة التي لم تظهر في تلك الفترة، لذلك هناك دفع كبير للتنمية الصناعية رخص للمستثمرين الاستهلاك والاستنزاف الفاحش للموارد الطبيعية، بسبب الاقتصاد الموجه الذي كان مفروضاً آنذاك، بالإضافة إلى غياب الرسوم البيئية التي من شأنها التخفيف من أضرار التلوث ويجعل الملوث يتحمل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن استغلاله النشاط المضر بالبيئة، كذلك عدم وجود خلايا على مستوى الوحدات الصناعية خاصة بمكافحة التلوث ومحطات تصفية الهواء من المواد المستعملة في التصنيع⁽¹⁾.

تم الاهتمام بالوسائل المالية المتاحة لحماية البيئة ابتداءً من التسعينات، و تم مباشرتها تدريجياً، ووضع مجموعة من الرسوم لغرض الوقاية من التلوث، وقد كان القانون رقم 91-25⁽²⁾، أول خطوة تشريعية في هذا المجال، حيث نصت المادة 117 منه على وضع رسم جبائي سنوي على الأنشطة الملوثة أو الخطيرة على البيئة، والمحيط، ويطبق هذا الرسم على الأنشطة المبنية في القائمة الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 98-338⁽³⁾، ويحصل هذا الرسم لفائدة الصندوق الوطني للبيئة المستحدث بموجب المرسوم التنفيذي رقم 98-147⁽⁴⁾ لتستعمله الإدارة البيئية في مكافحة التلوث والحد منه.

أخذ المشرع الجزائري صراحة بمبدأ الملوث الدافع ذلك في المادة 3 فقرة 7 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، وأورد المشرع الجزائري هذه المادة تحت عبارة "المبادئ العامة" التي يستند إليها قانون حماية البيئة الجزائري، ما يرجح أن يسهم الإقرار الصريح بالمبدأ في تعزيز الممارسات القانونية التشريعية الإدارية والقضائية،

¹ - حميدة جميلة، مرجع السابق، ص ص 208، 209.

² - قانون رقم 91-25 المؤرخ في 18 ديسمبر 1991، يتضمن قانون المالية لسنة 1992، ج. ر. ج. ج. عدد 65، الصادرة في 18 ديسمبر 1991.

³ - مرسوم تنفيذي رقم 98-338 مؤرخ في 3 نوفمبر 1998، يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة ويحدد قائمتها، ج. ر. ج. ج. عدد 82، الصادرة في 1998.

⁴ - مرسوم تنفيذي رقم 98-147 مؤرخ في 13 ماي 1998، يحدد كليات تسيير حسابات التخصيص الخاص رقم 65-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة"، ج. ر. ج. ج. عدد 31 الصادرة في 1998.

وهو تفويض من المشرع الجزائري للهيئات العمومية والإدارات العمومية المختصة برسم السياسات والسهر على التنفيذ العملي للقوانين البيئية خاصة وأنّ المبدأ على المستوى المحلي سيطبق في أوضاع أكثر واقعية، وبعيدا عن المساومات مثلما نجده على المستوى الدولي، ويحتوي النص الذي صاغه المشرع الجزائري على بعض العيوب، إذ أقتصر في إشارته على تكاليف الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية مهماً بذلك مختلف أنواع التكاليف الأخرى⁽¹⁾.

الفرع الثالث

مدى تطبيق مبدأ الملوث الدافع في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يعني مبدأ الملوث الدافع كما سبق وأن ذكرنا أنّ كل من يتسبب في التلوث يتحمل تكاليف التنظيف والتعويض، وفي مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن نجد بعض البلدان تطبق هذا المبدأ عبر فرض ضرائب على السفن أو تطبيق رسوم على الانبعاثات البحرية لتشجيعها على استخدام تكنولوجيا أكثر نظافة والحد من التلوث.

يكتسي تطبيق مبدأ الملوث الدافع في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن أهمية كبيرة حيث يشجع تطبيق هذا المبدأ الشركات البحرية على اتخاذ تدابير للحد من التلوث وتبني تقنيات أكثر نظافة للحفاظ على البيئة البحرية (أولاً)، لكن يمكن أن تواجه صناعة النقل البحري تحديات كبيرة في مجال تطبيق مبدأ الملوث الدافع حيث يتعين عليها التوازن بين تلبية احتياجات النقل والتجارة العالمية وتقليل التأثيرات البيئية السلبية لنشاطها (ثانياً).

أولاً: أهمية تطبيق مبدأ الملوث الدافع في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن يرمي مبدأ الملوث الدافع إلى تحميل الملوث البحري التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومكافحة التلوث البحري التي تقرها السلطات العامة لحماية البيئة البحرية، وإذا تنعكس هذه

¹ - دعاس نور الدين، مرجع السابق، ص 52.

التكاليف على تكلفة السلع أو الخدمات التي هي مصدر التلوث في الإنتاج أو الاستهلاك، أو كليهما معاً، فلا بد من حساب تلك التكاليف كعنصر داخلي ضمن تكلفة الإنتاج، بحيث يجب أن يشمل التحليل الاقتصادي للأعمال والمشاريع، التكاليف البيئية والاجتماعية للأعمال أو المشاريع كعامل فرعي.

تعود مسألة تعريم الملوث إلى القواعد الأولى بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن أنشطة خطيرة كاتفاقية باريس لسنة 1960 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية واتفاقية بروكسيل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن، فقد حدث التغيير حينما برزت الرغبة في تحميل المسؤولين عن التلوث مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تمس الضحايا، وفي مجال التلوث بالنفط أكدت اتفاقية بروكسيل لسنة 1969 CLC، على مبدأ الملوث الدافع، حيث أُلقت المسؤولية على عاتق مالك السفينة كما حملته تبعة التعويض عن نشاطه، كما عكست ديباجة اتفاقية بروكسيل لسنة 1971 FIPOL على ضرورة تحمل صناعة النقل النفطية النتائج الاقتصادية لأضرار التلوث النفطية، وهو نفس الحكم الذي أكدته اتفاقية لندن لعام 1990 OPRC، باعتباره مبدأ من المبادئ العامة للقانون الدولي البيئي، وأيضاً أكدت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة 2001، حيث أُلقت بدورها تبعة المسؤولية على عاتق مالك السفينة⁽¹⁾.

يمكن القول مما سبق، أنّ مبدأ الملوث الدافع يكتسي أهمية كبيرة في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن ذلك من خلال تحفيز الاعتبارات البيئية حيث يشجع هذا المبدأ الشركات على مراعاة الأثر البيئي لنشاطها واتخاذ التدابير للحد من التلوث، إضافة إلى توجيه التكاليف نحو المسؤول إذ يعزز مبدأ الملوث الدافع مفهوم المسؤولية المالية للشركات عن الأضرار التي تتجم عن أنشطتها.

¹ - مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 129.

كما يشجع هذا المبدأ عند تطبيقه الابتكار والتطوير من خلال تحفيز الشركات على الاستثمار في تقنيات جديدة وحلول بيئية لتقليل التلوث وتحسين الأداء البيئي، ويساهم تطبيق هذا المبدأ في الحفاظ على البيئة البحرية والتنوع البيولوجي الذي تعتمد عليه العديد من الكائنات البحرية، وأخيرا نجد أنّ مبدأ الملوث الدافع يدعم النمو المستدام لصناعة النقل البحري من خلال تشجيع الممارسات البيئية المستدامة وتبني سلوكيات تقلل الأثر البيئي. بناءً على ما سبق، يمكن القول أنّ مبدأ الملوث الدافع إضافة جديدة لضمان التعويض عن الأضرار البيئية، خاصة بعد التوجه الجديد نحو الأخذ بالمسؤولية الموضوعية في هذا المجال، حيث يعد أساسا قانونا مناسباً لقيام مسؤولية الإدارة عن أعمالها الملوثة، كما يتناسب مع النهج الوقائي التي تمتاز به الوسائل القانونية لحماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية خاصة، إذ يمكن إعماله في الحالات التي يمكن أن تنسب نشاطات الشخص عاما أم خاصا، في إحداث التلوث والإضرار بالعناصر البيئية⁽¹⁾.

ثانياً: تحديات تطبيق مبدأ الملوث الدافع في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط

السفن

يواجه تطبيق مبدأ الملوث الدافع العديد من التحديات، ذلك الرغم من كون مبدأ الملوث الدافع من الآليات الاقتصادية الجديدة التي ساهمت في تغطية جانب المسؤولية المدنية البيئية وتوفير التعويض عن أي ضرر بيئي حاصل، كما يعتمد في عمله على الأدوات الاقتصادية كأسلوب جديد في كفالة التعويضات إلا أنّ هذا المبدأ رغم الايجابيات المتوفرة فيه إلا أنه ينطوي على بعض التحديات ولا يزال يعرف ضعفاً في تطبيقه⁽²⁾ ومن أهم هذه التحديات ما يلي:

¹ - سمية مرابط، كمال حدوم، مرجع سابق، ص 691.

² - فرحات حمو، راوية مطماطي، نور دين دعاس، مرجع سابق، ص 40.

- صعوبة تحديد المسؤول عن التلوث وتحديد حجم الأضرار الناجمة عنه.
 - نظرا لطبيعة النقل البحري العالمي، قد تواجه الجهود لتطبيق هذا المبدأ صعوبات في التعاون الدولي.
 - تكون الأدوات المستخدمة لتطبيق هذا المبدأ مكلفة للغاية، وقد تؤدي إلى زيادة تكاليف النقل البحري.
 - يؤدي فرض الضرائب والرسوم على السفن إلى تأثير سلبي على تنافسية الصناعة البحرية في البلدان.
 - تواجه الدول صعوبات في تطبيق المبدأ بسبب القيود القانونية والتنظيمية في السواحل الدولية والمياه الإقليمية.
 - فقدان الجباية قوة الردعية وذلك بسبب مشاركة كل المستهلكين في تمويل الرسوم الإيكولوجية التي توجه لإزالة التلوث وحماية البيئة وذلك على أساس أن الملوث يقوم بتحصيل النفقات التي دفعها ضمن السلعة والخدمة النهائية، يقدمها المستهلك ما يفقد الطابع الردعي الذي من شأنه إجبار الملوث على حماية البيئة البحرية.
 - تحميل الملوث عدة نفقات والتي تتمثل في النفقات والتدابير الوقائية ونفقات التعويض بنوعيه سواء النقدي أو العيني⁽¹⁾.
- يلاحظ مما سبق أنّ مبدأ الملوث الدافع هو مبدأ قانوني ذو طابع اقتصادي جاء لتكريس فكرة التنمية من منظور بيئي، هذه الأخيرة التي تقتضي النظر إلى الموارد البيئية باعتبارها عناصر مشتركة يجب المحافظة عليها، لأنّ حق التمتع بها ليس حقا مطلقا، وإنما هو حق مقيد بحقوق الآخرين الذين لديهم أيضا حق وواجب في العناصر المكونة للبيئة، حق التمتع وواجب عدم استنزاف هذه الموارد.

¹- هبة حمزة، محمود أمين بن قادة، مرجع سابق، ص 166.

كما أنّ هذا المبدأ يكون إلى حد كبير صالحاً لقيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن مع بعض الاختلافات، وهذا الرأي الذي يؤمن به بعض من الفقه الذي يرى بأنّ مبدأ الملوث الدافع هو تطبيق المسؤولية الموضوعية في صورة جديدة ولكن بصياغة وبشكل مختلف عن المسؤولية الموضوعية الصارمة، إذ أنّه وسع سبل تطبيقها ووسع قائمة أهدافها بما يجسد دعائم التنمية المستدامة.

الباب الثاني

وسائل تعويض الأضرار البيئية الناجمة

عن نشاط السفن

أدى التطور الهائل لوسائل النقل البحري بشتى أنواعها إلى اتساع حجم الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، خاصة تلك الناجمة عن الحوادث البحرية والتي عرفت صدى كبير في الوقت الراهن، هذه الأخيرة التي خلفت أضرارا بالغة الخطورة سواء للبيئة البحرية أو الإنسان ومختلف الكائنات الحية المتواجدة في البحر، الأمر الذي استدعى معه تبني آليات ووسائل لتعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

ولعلّ من أبرز هذه الوسائل تلك التي تستند إلى قواعد المسؤولية المدنية، حيث تسعى إلى ضمان إنصاف المتضررين عبر جبر الأضرار الناتجة عن نشاط السفن وتعويضهم تعويض عادل (الفصل الأول)، لكن نظرا لقصور الوسائل التقليدية للمسؤولية المدنية في بعض الحالات عن تعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن خاصة عندما يتعلق الأمر بتعقيد الأضرار البيئية التي غالبا ما تتطلب تدخلات متخصصة و صعوبة استعادة الوضع البيئي إلى ما كان عليه، فقد تم تبني وسائل ضمان مالي مكملة لقواعد المسؤولية المدنية التي تهدف إلى تحقيق فعالية أكبر في تعويض المتضررين من خلال تطوير آليات قانونية تركز على تحسين سرعة الاستجابة للأضرار البيئية، وتعزيز سبل التعاون بين الجهات المختصة لضمان تعويض المتضررين بشكل عادل وشامل (الفصل الثاني).

الفصل الأول

وسائل تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن طبقاً لقواعد

المسؤولية المدنية

أصبحت الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن مع تزايد حركة الملاحة البحرية وتوسيع نطاق نشاط السفن حول العالم تحدياً بيئياً هاماً ما يجب مواجهته وحله بفعالية، حيث تعتبر مثل هذه الأضرار نوعاً جديداً من الأضرار التي تصيب الموارد البيئية والصحة البشرية، ومثل هذه الأضرار لا يمكن حصرها في منطقة جغرافية معينة وإنما يتعداها إلى نطاقات جغرافية واسعة، كما أنّ أثارها لا تظهر دفعة واحدة وإنما تتوزع على فترات زمنية متواصلة.

بناءً على ذلك، فإنّ إصلاح هذه الأضرار تكتنفه العديد من الصعوبات والعراقيل القانونية، منها تلك المتعلقة بمعرفة طريقة الإصلاح المناسبة، حيث أنّ المضرور في كل الأحوال يسعى في المطالبة القضائية أو دعوى تعويض الضرر إلى الحصول على تعويض منصف وعادل يغطي كافة عناصر ومشتمات الضرر البيئي، هذا التعويض الذي يكون سواء تعويض عيني أو تعويض نقدي (المبحث الأول)، إضافة إلى ذلك فإنّ عمليات تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تواجهها صعوبات إجرائية متعددة بدءاً من تحديد المسؤولية وانتهاءً بالتكاليف المرتبطة بالحاكمات القانونية وتتطلب هذه الصعوبات التعاون المشترك بين الأطراف المعنية وتطوير آليات فعالة للتسوية وتعويض الأضرار بطرق تحقق العدالة والسرعة (المبحث الثاني).

المبحث الأول

تحديد طرق تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن طبقاً لقواعد

المسؤولية المدنية

يعد التعويض النتيجة لتحقيق المسؤولية في مجال الأضرار البيئية لاسيما تلك الناجمة عن نشاط السفن، ذلك بتوافر أركانها، فهو الوسيلة المثلى لجبر الضرر الناجم عن تلوث البيئة ومحو أو تخفيف أو ما يعادل المضرور من ضرر بيئي وما فاتته من كسب بسبب الفعل الضار، وعليه فإنّ التعويض يمثل جزءاً لجبر الضرر الذي أصاب المضرور، ولما كان الضرر يتمثل في الاعتداء على حق أو مصلحة للمضرور، فإنّ التعويض يمثل عندئذ في إزالة أثر ذلك الاعتداء⁽¹⁾.

يتطلب تحديد طرق تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تقييم الأضرار البيئية بشكل دقيق، سواء كانت أضرار مباشرة مثل تسرب النفط والمواد الكيميائية، أو أضراراً غير مباشرة تؤثر على النظام البيئي والصحة العامة، وطبقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية، فإنّ التعويض إما أن يكون عينياً يتمثل في إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل قوع الإخلال بالالتزام الذي ينشأ عنه ذلك من خلال تنفيذ مشاريع إعادة التأهيل البيئي وتحسين المناطق المتضررة وتقديم موارد خدمات بديلة للمتضررين (المطلب الأول)، أو أن يكون التعويض بمقابل يتجسد في صورة مبلغ من النقود يتم دفعها للجهات المتضررة لتمويل عمليات التنظيف واستعادة البيئة البحرية (المطلب الثاني).

¹ - علي صلاح ياسين، هالة صلاح الحديثي، مرجع سابق، ص ص 83، 84.

المطلب الأول

صعوبة الحكم بالتعويض العيني في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

عرفت الممارسات والنظريات المتعلقة بحماية البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بشكل خاص، تطبيق أساليب إصلاح عديدة، من بينها التعويض العيني الذي يعتبر أكثر أشكال التعويض توافقاً مع المبدأ العام للمسؤولية الدولية، وهو يعد قاعدة عامة لإصلاح الضرر ويقصد منه الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، وهذا النوع من التعويض هو الأفضل إذا كان ممكناً لأنه يعني محو الضرر تماماً، ووضع المضرور في نفس الحالة التي كان عليها قبل وقوعه⁽¹⁾.

بناءً على ذلك، يستوجب لوضع التعويض العيني حيز التنفيذ إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر البيئي الذي مس بالبيئة البحرية هذا من ناحية (الفرع الأول)، ومن ناحية أخرى وقف النشاط الذي أدى لوقوع الضرر من ناحية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

نظام إعادة الحال إلى ما كان عليه

تعدّ آلية إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر البيئي صورة متميزة من الصور التي يتم من خلالها إصلاح الضرر الناجم عن العمل غير المشروع وهو يؤدي دوراً هاماً في المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية وبالأخص تلك الناجمة عن نشاط السفن، إذ يسعى إلى إزالة آثار العمل غير المشروع الذي يمس بالبيئة، فسلامة البيئة تقتضي عدم ترك آثار العمل غير المشروع الضار بالبيئة حتى لا تحدث مزيداً من الآثار التراكمية الضارة والملوثة على أن يعوض بعدها المضرور عما لحقه من ضرر.

استناداً إلى ذلك، فإنه يجب لإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر البيئي تحديد الإجراءات الضرورية التي تهدف لرد الحقوق لأصحابها وإصلاح الأضرار البيئية (أولاً)، مع

¹ - حبيب بلقنيشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب، مرجع سابق، ص 188.

بيان المرجعية القانونية لنظام إعادة الحال إلى ما كان عليه (ثانيا) إضافة إلى ذلك لابد من تبيان مدى إمكانية الاعتماد عليه في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (ثالثا).

أولاً: إجراءات إعادة الحال إلى ما كان عليه

يختلف الفقه الدولي في مفهوم مبدأ إعادة الحال إلى ما كان عليه مما يؤدي إلى عدم اتفاق الفقهاء على الهدف الذي يسعى إليه هذا المبدأ، فبعض الفقهاء يرون أنه يعني إعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل وقوع الفعل غير المشروع، في حين يرى فريق آخر أن إعادة الحال تهدف إلى إقرار الحالة التي كانت ستوجد لو لم يحدث الفعل الدولي غير المشروع، وبمعنى آخر إزالة آثار الفعل الدولي غير المشروع، ويرى هذا الفريق أنّ قضاء المحكمة الدائمة للعدل الدولية قد اعتمد على هذا المفهوم لإعادة الحال في حكمها الشهير في قضية مصنع شورزوف السالفة الذكر⁽¹⁾.

يشكل إجراء إعادة الحال إلى ما كان عليه أحد التطبيقات الفعالة لإصلاح الأضرار البيئية الإيكولوجية الخالصة بعد أن كان الإصلاح محصوراً في التعويض النقدي الذي لا يلاءم الأضرار التي تصيب العناصر الطبيعية لأن التعويض النقدي عن الأضرار الإيكولوجية الخالصة سواء قدم للأفراد أو جمعيات أو هيئات عامة فإنه يشكل نوعاً ما الإثراء بلا سبب على حساب العناصر الطبيعية التي لا مالك لها، ولا يحل مشكلة التدهور البيئي التي تصيب هذه العناصر⁽²⁾.

تتم إعادة الحال إلى ما كان عليه بإيقاف المسؤول لعمله غير المشروع ورد الحقوق لأصحابها بموجب الالتزامات والقوانين الواجبة التطبيق والتي تنتج عن خرقه لها قيام

¹ - صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 333.

² - يحي وناسي، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، مرجع سابق، ص 274.

مسئوليته وانه يستمد نظام إعادة الحال إلى ما كانت عليه أهمية وجوده من ضرورة وقف وإزالة الضرر بالنسبة للمستقبل⁽¹⁾.

يشترط في إجراءات إعادة الحال إلى ما كان عليه أن تكون معقولة ومناسبة، ذلك أنه لا يمكن للقاضي أن يأمر أو يعرض إلا بالوسائل أو الإجراءات المعقولة والمناسبة التي تم أو سيتم اتخاذها في سبيل إزالة التلوث الحاصل، هذا كله من أجل تحقيق الانسجام بين الحفاظ على البيئة وتعويض الوسائل التي تهدف لإعادة الحالة التي كتنت عليها قبل وقوع التلوث⁽²⁾.

تضمنت اتفاقية لوجانو رغم الصعوبات التي تواجه القاضي في مجال التعويض العيني النص على إعادة الحال إلى ما كان عليه وإرجاع البيئة إلى حالتها الأولى وذلك عن طريق اتخاذ الإجراءات الضرورية والمعقولة التي تهدف إلى رد الحقوق لأصحابها وإصلاح المكونات البيئية التي أتلقت أو التي أفسدتها الملوثات إذا كان ذلك ممكنا ويجب أن يكون التعويض العيني يوازي هذه المكونات في البيئة⁽³⁾.

يتخذ إجراء إعادة الحال إلى ما كان عليه من هذا المنطلق، إحدى صورتين:
تتمثل الصورة الأولى في التدخل المباشر وذلك بإصلاح وترميم الوسط البيئي الذي تعرض للتلوث كأن تتخذ دولة قامت إحدى سفنها بتلويث البيئة البحرية عن طريق النفط، بإزالة البقع النفطية أو وقف ما تقوم به من أنشطة سببت التلوث أو الالتزام بتنفيذ التدابير والإجراءات الاتفاقية أو العرفية المتفق عليها، ذلك عن طريق الاسترجاع الكلي أو الجزئي للعناصر البيئية المتضررة⁽⁴⁾.

¹ - أمال بن قو، " التعويض العيني عن الضرر البيئي"، *مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية*، المجلد 06، العدد

02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2016، ص 119.

² - عبد الرحمن بوفلجة، مرجع سابق، ص 171.

³ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص ص 302، 303.

⁴ - فايزة الطيب، مرجع سابق، ص 510.

تجدر الإشارة أنّ إصلاح أو ترميم الوسط البيئي لإعادته لطبيعته الأولى عادة ما تتسم بالتكلفة العالية جدا وهذا ما تؤكدُه الوقائع المادية الخاصة بحوادث التلوث البحري، خاصة حوادث تصادم السفن في البحر السالفة الذكر، فضلا عن أنّ عملية إعادة الحال إلى ما كان عليه عادة ما تتطلب إمكانيات فنية وعلمية خاصة، لذا فقد تمتنع بعض الدول عن فرضها في حين يمكن أن تفرضها دول أخرى⁽¹⁾.

أما الصورة الثانية فتتخذ شكلا غير مباشر في إعادة الحال إلى ما كان عليه، ويتمثل في إعادة إنشاء شروط معيشية مناسبة للأماكن التي يهددها الخطر وفي الحالة التي يستحيل أو يصعب فيها إعادة الحال كما كان عليه فينبغي إنشاء وسط يمكن مقارنته بالتقريب للوسط المضروب قبل وقوع الفعل المنشئ للتلوث كما في حالة ما إذا كانت البيئة البحرية تحوي على كائنات مائية تعرضت إلى التلوث النفطي، وأدى ذلك إلى موت تلك الكائنات ففي هذه الحالة سيتم إنشاء وسط بيئي جديد مقارب أو مشابه نظريا من الوسط البيئي الأصلي الذي تعرض إلى التلوث، إلا أنه لا يمكن أن يكون مطابقا له تماما فهذا ضرب من المستحيل، وعادة ما يكون الالتزام باطل، وما بني على باطل فهو باطل⁽²⁾.

استنادا إلى ذلك، فإنّ الهدف من الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني هو وضع المكان الذي أصابه التلوث في الحالة التي كان عليها قبل صدور الفعل المنشئ للتلوث، أو في حالة تكون أقرب لها بقدر الإمكان⁽³⁾.

يمكن للقاضي المدني أو الإداري أن يأمر بإعادة الحال إلى ما كان عليه في الأماكن المتضررة بالتلوث كتعويض عيني لأضرار التلوث، ويملك في هذا الشأن سلطة تقديرية في تعتمد على ظروف كل حالة، وفي الحالات المستعجلة يمكنه أن يأمر باتخاذ تدابير مؤقتة

¹ - من بين هذه الدول التي تفرض هذه الصورة من التعويض نجد قانون حماية البيئة الألماني الصادر في 1990/12/10، والذي يلزم محدث الضرر البيئي بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث التلوث. أنظر في ذلك:

- علي صلاح ياسين، هالة صلاح الحديثي، مرجع سابق، ص 90.

² - مرجع نفسه، نفس الصفحة.

³ - رضا هداج، مرجع سابق، ص 182.

بهدف إعادة الحال إلى ما كان عليه كنوع من التعويض العيني، ويعتقد المختصون في قانون البيئة أنه ينبغي إعطاء الأولوية لإعادة الحال إلى ما كان عليه في البيئة أي إصلاحها، إلا أن ذلك لا يعني أن القضاة يجب عليهم أن يحكموا على الدوام بالتعويض العيني، إذ قد لا يكون ملائم كما في الحالة التي لا تتوفر فيها المقدرة اللازمة لدى المحكوم عليه لإجراء هذا الإصلاح⁽¹⁾.

إجمالاً، يمكن القول مما سبق، أن الهدف من الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني هو استعادة الوضع الطبيعي للمكان الذي تعرض للتلوث، بحيث يتم إعادة الحالة التي كان عليها قبل وقوع التلوث، أو إلى حالة مشابهة لها قدر الإمكان، وهذا يعني أن التعويض العيني يهدف إلى إصلاح الضرر البيئي بشكل ملموس وفعلي، بدلاً من مجرد تقديم تعويض مالي للمتضررين.

ثانياً: المرجعية القانونية لنظام إعادة الحال إلى ما كان عليه

تضمنت العديد من الاتفاقيات والمواثيق الدولية المبرمة في مجال حماية البيئة وبالأخص البيئة البحرية، وكذا القوانين الوطنية على مبدأ إعادة الحال في إطار التعويض عن الأضرار البيئية لاسيما الناجمة عن نشاط السفن.

نصت اتفاقية لوجانو على مبدأ إعادة الحال إلى ما كان عليه وإرجاع البيئة إلى حالتها الأولى بمقتضى اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية والمعقولة التي تهدف إلى رد الحقوق لأصحابها وإصلاح المكونات البيئية التي أتلفت أو أفسدتها الملوثات إذا كان ذلك ممكناً ويجب أن يكون التعويض العيني ما يوازي هذه المكونات في البيئة⁽²⁾.

¹ - عودة عبد الكريم الحسان، "طرق التعويض عن الضرر البيئي"، *مجلة الشريعة والقانون*، المجلد 27، العدد 02،

كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، 2023، ص 1950.

² - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 302، 303.

يمكن القول أنّ الهدف من الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني هو إعادة المكان المتضرر من التلوث إلى حالته التي كان عليها قبل حدوث الفعل المسبب للتلوث أو إلى حالة تكون أقرب ما يمكن لتلك الحالة الأصلية (1).

تنبعت كل من اتفاقيتي بروكسيل لعام 1969 CLC بشأن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار الزيت في المادة 1 فقرة 07، واتفاقية بروكسيل لعام 1971 FIPOL في المادة 4 فقرة 03 على أهمية نظام إعادة الحال إلى ما كان عليه، فقررت تعويض النفقات الناتجة عن اتخاذ إجراءات وتدابير الإنقاذ التي يتخذها مالك السفينة أو تتخذها الدولة وهي الإجراءات التي تكون لازمة لمنع وقوع الضرر البيئي أو الحد من الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط بما في ذلك إجراءات نظافة الشاطئ وإجراءات استرداد بقعة النفط ونفقات إصلاح متطلبات تحلية المياه التي تكون قد تضررت من ذلك (2).

تضمن اتفاق توفالوب الصادر لعام 1992 المعدل لاتفاقية 1969 (3) بعض التعديلات لاتفاقية بروكسيل أهمها ما تضمنته المادة 02 حيث جاء فيها ما يلي: " يشترط أن يكون التعويض عن أضرار البيئة خلافا لفوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار محدودا بتكاليف الإجراءات المعقولة التي تم القيام بها فعلا أو سيتم القيام بها لإعادة الوضع إلى ما كان عليه".

استنادا لهذا النص الذي يقضي بإحياء البيئة البحرية، وهذا يستدعي تكاليف وإجراءات معينة مع استبعاد طلبات التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية بحد ذاتها استنادا إلى أنّ الأضرار المتسببة للموارد الطبيعية البحرية كالأسماك والحيوانات البحرية لا يمكن تقييمها بثمن أو قيمة تجارية.

1- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 30.

2- مريم حلامي، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، ص 320.

3- صادقت الجزائر على بروتوكول توفالوب بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-1323 المؤرخ في 18 أبريل 1998، ج. ر. ج. عدد 25، الصادرة في 26 أبريل 1998.

نجد كذلك الاتفاقية الأوربية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تنتج أثناء نقل البضائع الخطيرة قد نصت على: "التعويضات التي يحكم بها بصفة الأضرار البيئية تحدد حسب قيمة الوسائل المعقولة التي تم اتخاذها لإعادة الحال إلى ما كانت عليه بالنسبة للمكان الذي لحقه الضرر"، فيشترط في إجراءات إعادة الحال إلى ما كانت عليه أن تكون معقولة ومناسبة فلا يمكن للقاضي أن يأمر أو يعرض إلا بالوسائل أو الإجراءات المعقولة والمناسبة التي تم أو سيتم اتخاذها في سبيل إزالة التلوث الحاصل وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث هذا التلوث⁽¹⁾.

نص الكتاب الأبيض كذلك المتعلق بالمسؤولية البيئية الصادر في سنة 2000 على إجراء إعادة الحال إلى ما كان عليه بأنه: " كل إجراء يهدف إلى الإصلاح بقصد إنشاء حالة للمصادر الطبيعية تكون مماثلة للحالة التي كانت عليها قبل وقوع الضرر"⁽²⁾.

يتضح من النص أعلاه، أنّ إجراء إعادة الحال إلى ما كان عليه هو كل إجراء يهدف إلى إصلاح الأضرار البيئية الناتجة عن التلوث أو الكوارث البيئية بحيث يتم إعادة المصادر الطبيعية المتضررة إلى حالتها الأصلية أو إلى حالة مشابهة لتلك التي كانت عليها قبل وقوع الضرر ويتضمن هذا الإجراء مجموعة من الأنشطة مثل تنظيف المناطق الملوثة، إعادة تأهيل الأنظمة البيئية المتضررة وإصلاح البنية التحتية البيئية لضمان استعادة التوازن البيئي من أجل تحقيق حالة بيئية مماثلة لما كانت عليه قبل وقوع الضرر البيئي مما يسهم في الحفاظ على البيئة واستدامة الموارد الطبيعية للأجيال القادمة.

أشارت كذلك التعليمات الصادرة من المجلس الأوروبي في 21 أبريل 2004 حول تعويض الأضرار البيئية على مجموعة من الأساليب والإمكانيات لتعويض الأضرار البيئية، من بينها نجد التعويض في صورة إعادة الحال إلى ما كان عليه، وما يمكن استخلاصه من

¹ - أمين بن قري، مرجع سابق، ص 72.

² - صافية زيد المال، "معوقات التعويض عن الأضرار البيئية وفقا لأحكام المسؤولية المدنية"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021، ص 234.

هذه التعلّمة الأوربية هو منح السلطة التقديرية للقاضي من أجل اختيار أسلوب من أساليب تعويض تتماشى والطبيعة الخاصة للأضرار البيئية والتي نجد من ضمنها تلك الناجمة عن نشاط السفن⁽¹⁾.

تضمنت كذلك العديد من القوانين الداخلية مبدأ إعادة الحال إلى ما كان عليه، من بينها التشريع الفرنسي الذي أدرج هذا المبدأ في قوانينه الداخلية، ونذكر منها على سبيل المثال لا الحصر، قانون النفايات الصادر في 15 جويلية 1975 والذي نص في المادة 24 منه على إمكانية أن تأمر المحكمة في بعض الحالات المخالفة بإعادة الحال إلى ما كان عليه، بالنسبة للنفايات غير المعالجة، كما نجد قانون المخلفات الصادر في 15 جويلية 1985 والذي أعطى للقاضي سلطة الحكم على وجه الإلزام بإعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للمواقع والأماكن المتضررة جراء استعمال المخلفات⁽²⁾.

تضمن أيضا هذا المبدأ قانون المحميات الطبيعية الفرنسي الصادر في 25 نوفمبر 1977 الذي نص في المادة 32 منه على أنّ الحكم بالإدانة يمكن أن يتضمن إصلاح الضرر البيئي الذي يصيب الحيوانات والنباتات والعناصر الطبيعية المتواجدة بها وإزالة الضرر بإعادة الحال إلى ما كان عليه. كما أنّ التعلّمة الصادرة في 21 أبريل 2004 حول التعويض عن الأضرار البيئية أنها نصت على إمكانية تعويض الأضرار البيئية في صورة إعادة الحال إلى ما كان عليه⁽³⁾.

أما بالنسبة للمشروع الجزائري، فبالرجوع إلى القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالف الذكر، نجد أنّه نص على مبدأ إعادة الحال إلى ما كان عليه وذلك في المادة 100 فقرة 03 منه، التي تنص على أنّه: " يمكن للقاضي في حالة

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 299.

² - حكيم شتوي، نصيرة بلعبيد، "التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق قواعد المسؤولية المدنية"، *مجلة المعيار*، المجلد

09، العدد 02، معهد العلوم القانوني والإدارية، المركز الجامعي يحيى الونشريسي، تيسمسيلت، 2018، ص 34.

³ - حكيم شتوي، نصيرة بلعبيد، مرجع سابق، ص 35.

رمي أو إفراغ أو ترك تسربات في المياه السطحية أو الجوفية إما في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائي بصفة مباشرة أو غير مباشرة لمادة أو مواد تسبب مفعولها أو تفاعلها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السباحة فهنا يمكن للمحكمة أن تفرض على المحكوم عليه إصلاح الوسط المائي"، وهذا ما تضمنته المادتين 03/102 والمادة 105 من نفس القانون⁽¹⁾.

يتضح من خلال المادة أعلاه، أنه في حالة قيام أي شخص برمي، إفراغ، أو ترك تسربات في المياه السطحية أو الجوفية، سواء في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائي بشكل مباشر أو غير مباشر، بحيث تسبب هذه المواد أضرارا مؤقتة أو دائمة لصحة الإنسان، النبات والحيوان أو تؤدي إلى تقليص استخدام مناطق السباحة، يمكن للقاضي أن يأمر المحكوم عليه بإصلاح الوسط المائي المتضرر، هذا يعني أن المحكمة تملك سلطة فرض إجراءات ف إلى إعادة البيئة المائية إلى حالتها الطبيعية وتعويض الضرر الناتج عن تلك الأفعال.

يمكن القول مما سبق، أنه على الرغم من أن أغلب النصوص الدولية والداخلية، تضمنت مبدأ إعادة الحال إلى ما كان عليه، إلا أن هناك العديد من الأضرار البيئية يصعب تداركها، بالتالي مادام أن المشرع الجزائري لم يضع قواعد خاصة لتنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، فإنه يجب على القاضي المدني الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية المدنية وبالخصوص أحكام القانون المدني المتعلقة بإعادة الحال إلى ما كان عليه لضمان حماية شاملة للبيئة من أضرار التلوث، خاصة الأضرار الناجمة عن التلوث الصادر عن نشاط السفن، ذلك أن هذه

¹ - تنص المادة 03/102 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على أنه: " يعاقب بالحبس لمدة سنة واحدة (01) وبغرامة قدرها خمسمائة ألف دينار (500,000دج) كل من استغل منشأة دون الحصول على الترخيص المنصوص عليه في المادة 19 أعلاه.

ويجوز للمحكمة أن تقضي بمنع استعمال المنشأة إلى حين الحصول على الترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها في المادتين 19 و 20 أعلاه ويمكنها أيضا الأمر بالإنفاذ المؤقت للخطر".

القواعد تقضي بتعويض الأضرار التي تصيب الأشخاص والأموال، والأضرار البيئية البحتة متى كان ذلك ممكناً ويساهم ذلك القضاء على مصدر التلوث ونتائجه.

ثالثاً: استحالة إعادة الحال إلى ما كان عليه في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يعدّ التعويض العيني خاصة إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر البيئي، أفضل طرق التعويض العيني للإضرار بالبيئة، وهو أمر ممكن من الناحية الواقعية في كثير من حالات التلوث، كما في حالة إلقاء وطرح النفط الخام في البحار، وفي مثل هذه الحالات من التلوث فإنّ الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه مثل استرداد النفط المنسكب سوف يكون له أثر فعال على البيئة البحرية، إذ يحول دون تزايد أو تفاقمه، وفي غالب الأحيان يفضل القضاء الحكم به⁽¹⁾.

يتمثل التعويض العيني في مجال تلوث البيئة البحرية بالنفط في صورة إلزام الدولة المسؤولة بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الفعل المسبب للتلوث، ومن قبيل ذلك إلزام الدولة بإزالة البقع النفطية أو وقفها ما تقوم به من أنشطة تسبب التلوث أو الالتزام بتنفيذ التدابير أو أنشطة تسبب التلوث أو الالتزام بتنفيذ التدابير أو الإجراءات الاتفاقية أو العرفية المتفق عليها⁽²⁾.

لكن على الرغم من أنّ مبدأ إعادة الحال إلى ما كان عليه، يعد صورة متميزة من الصور التي يتم من خلالها إصلاح الضرر الناجم عن العمل غير المشروع وهو يؤدي دوراً هاماً في المسؤولية المدنية عن الضرر البيئي البحري، إذ يسعى إلى إزالة آثار العمل غير المشروع والمساس بسلامة البيئة البحرية ويحول دون تزايد أو تفاقمه وفي الغالب يفضل القضاة الحكم به⁽³⁾، إلا أنّه قد تطرأ عوامل تحول دون تنفيذ الدولة المسؤولة لالتزامها بإعادة

¹ - مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 319.

² - فاطمة عياشي، علي بودفع، " النظام القانوني لحماية البيئة من التلوث النفطي - حالة البحر الأبيض المتوسط -"، *مجلة العلوم القانونية والسياسية*، المجلد 11، العدد 03، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حمة لخضر، الوادي، 2020، ص 96.

³ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 378.

الحال ويعود ذلك إلى الاستحالة المادية والقانونية لإعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل الانتهاك.

تتحقق الاستحالة المادية عندما يتعرض الشيء محل الانتهاك للتلف بحيث يتعذر إصلاحه وإعادته إلى حالته الأصلية، أو عندما يحدث تغير جوهري في طبيعة الشيء محل الانتهاك مما يجعل إعادة الحال إلى ما كان عليه مستحيل⁽¹⁾.

يحدث هذا خصوصا عندما تكون الأضرار البيئية كبيرة أو ممتدة على نطاق واسع فتكون في بعض الأحيان وسائل إعادة الحال إلى ما كانت عليه باهضة ومكلفة مما يرهق كاهل المتسبب في الضرر ويسبب خسائر مالية كبيرة أي يكون في وضع لا يؤهله للقيام بإعادة الحال إلى ما كانت عليه⁽²⁾، ومثال على ذلك: قضية "الأحوال الحمراء" عام 1974 التي قامت بها شركة "Montedison" الإيطالية، التي تقدم الصيادون من خلالها بدعوى أمام القضاء لتعويضهم عن الضرر الاقتصادي الذي لحق بهم جراء تضرر السمك بعد تسرب النفايات في البحر المتوسط، فإنّ استحالة تحديد كميات السمك الموجود في البحر قبل حدوث التلوث يصبح الحكم بالتعويض العيني غير ممكن، كما قد لا يعود المشكل لغياب المعلومات العلمية الكافية وإنّما لسوء نية المضرور⁽³⁾.

أما الاستحالة القانونية لإعادة الوضع إلى ما كان عليه فتتحقق عندما تواجه الدولة المسؤولية تعارضا بين تنفيذ هذا الالتزام وما تفرضه عليها قواعد قانونها الداخلي، وعلى الرغم من اتفاق معظم الفقه الدولي على أن تعارض النظام القانوني للدولة المسؤولية مع الالتزام بإعادة الحال إلى ما كان عليه لا يشكل مبررا قانونيا يسمح للدولة بالتوصل من هذت الالتزام، فإنّ الفقيه "ريفان" يرى أنّ الاستحالة القانونية تتحقق أيضا في الحالات التي تتطلب

1- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 334.

2- يمينة عقبي، " دور القاضي المدني في تقدير التعويض عن الأضرار البيئية: مقارنة بين المفهوم التقليدي والحديث للمسؤولية"، *المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية*، المجلد 04، العدد 02، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي يحيى الونشريسي تيسمسيلت، الجزائر، 2019، ص 121.

3- صافية زيد المال، "موقوفات التعويض عن الأضرار البيئية وفقا لأحكام المسؤولية المدنية"، مرجع سابق، ص 244.

فيها قرارات القضاء الداخلي للدولة المسؤولة إلغاء أو عدم تطبيق قواعد قانونية وطنية أو إهدار أحكام قانونية أو إدارية نهائية معترف بهال في النظام القانوني للدولة⁽¹⁾.

يمكن القول مما سبق، أن التعويض بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر البيئي يكون مستحيلا خاصة إذا تعلق الأمر بإتلاف موارد بيئية غير قابلة للتجديد فتلك الأضرار التي تصيب الفصائل الحيوانية والنباتية نتيجة إلقاء المواد السامة أو تدفق المواد البترولية إلى البحار يصعب على القاضي الحكم عليها بالتعويض العيني، لأنه مهما تم إصلاح الوضع وتنقية المنطقة المتضررة من جراء التلوث الناجم عن نشاط السفن فيستحيل استحالة مطلقة إرجاعها إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر البيئي، بالتالي فإنّ التعويض البيئي يستحيل أن يكون عينيا لأنّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن هي أضرار غير قابلة للإصلاح ما دام أنّها تتسم بالطبيعة الانتشارية.

الفرع الثاني

وقف الأنشطة البحرية الضارة بالبيئة

يعد وقف النشاط الضار بالبيئة أول طرق التعويض لأنه بموجبه يوقف الضرر ولا يستمر في المستقبل وهو بمثابة الطريقة التي تحد من آثار التلوث السيئة في المستقبل، فإذا لم يشتمل الحكم على ذلك فلا جدوى منه لأنّ الضرر سيتواصل ويمتد ويمكن أن يلحق أضرار أكبر، لذلك فإنّ وقف النشاط الملوث يعد آلية منطقية وملائمة لخصوصية الأضرار البيئية وبالأخص تلك الناجمة عن نشاط السفن⁽²⁾.

بناءً على ذلك، يمكن القول أنّ النشاط الضار بالبيئة يشكل تحديا بيئيا هاما يتطلب اتخاذ إجراءات فورية وفعالة للحفاظ على صحة البيئة واستدامتها، ومن بين الإجراءات الرئيسية لمكافحة هذا النوع من الأنشطة هو مفهوم التعويض البيئي، الذي يهدف إلى

¹ - صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، 335.

² - محمد رحموني، مرجع سابق، ص 66.

تعويض الأضرار التي تسببها الأنشطة الضارة بالبيئة عن طريق إعادة إنشاء أو استعادة المواقع الطبيعية المتضررة ويعتمد نجاح هذا النهج على تقييم دقيق للأضرار البيئية وتحديد الإجراءات اللازمة لتعويضها بشكل فعال (أولاً)، كما يتطلب أيضاً وقف النشاط الضار بالبيئة تحديد حالات وقف النشاط غير المشروع هذه الأخيرة التي تعد ظاهرة تؤثر سلباً على البيئة والمجتمعات المحلية (ثانياً).

أولاً: وقف الأنشطة الضار بالبيئة البحرية كصورة من صور التعويض

تعتبر وقف الأنشطة غير المشروعة كصورة من صور التعويض وقائية بالنسبة للمستقبل وليس محو الضرر الحادث بسبب هذا النشاط، بل هو يمنع وقوع أضرار جديدة في المستقبل⁽¹⁾، لكن هذا لا يمنع المتضرر من المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به بسبب هذه الأنشطة، حيث سيتم تقدير التعويض بشكل مستقل عن الالتزام بوقف النشاط المسبب لهذه الأضرار، ويحق للمتضرر المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه، وفي الوقت نفسه، يمكنه المطالبة بإزالة مصدر هذا الضرر من خلال وقف النشاط الضار الذي تسبب في التلوث، بالإضافة إلى ذلك يمكنه المطالبة بإلزام المسؤول باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لمنع وقوع هذا الضرر في المستقبل⁽²⁾.

ومثال على ذلك انتهاك الدولة للالتزام الدولي المتعلق بخطر تصريف النفايات النووية في البحر المتوسط لأنه لا يؤدي إلى المساس بالبيئة البحرية للدول فحسب بل تمتد آثاره الإشعاع النووي ليؤثر في البيئة البحرية لدول ساحل البحر المتوسط من منطقة الحادث، لذلك فإن الوسيلة التي تبدو أكثر فعالية هو ضرورة إيقاف هذا التصرف لمنع تفاقم الضرر في المستقبل.

عملاً بذلك، فإنه لوقف النشاط غير المشروع ليس من الضروري إلحاق ضرر بالغير، فهذه الضرورة تكون فقط عندما يصاحب طلب وقف النشاط غير المشروع المطالبة بتعويض

¹ - حبيب بلقنشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب، مرجع سابق، ص 188.

² - عودة عبد الكريم الحسبان، مرجع سابق، ص 1951.

إذ لا تعوض إلا عن ضرر وقع بالفعل، بالتالي يكون للقاضي أن يحكم بالطلبين معا أي وقف النشاط وتعويض المضرور عن التلوث، بل الأكثر من ذلك أن القضاء المدني أو الجنائي يستطيع أن يحكم على المسؤول باتخاذ كافة الإجراءات التي تستهدف منع تكرار الضرر في المستقبل (1).

عليه فإنّه في حالة عدم التزام الدولة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن نشاط السفن، ينتج عن ذلك تلوث البيئة البحرية وقد يأخذ انتهاك هذا الالتزام صورة العمل الدولي غير المشروع ذي الطابع المستمر (2)؛ فإذا تحقق الفعل الضار نتيجة النشاط الملوث يجب إتباع إجراءات وتدابير لمنع تفاقم الضرر وانتشاره وهذا عن طريق اتخاذ وسائل الحماية عقب وقوع الفعل الضار مباشرة، حيث نصت اتفاقية بروكسيل لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية للأضرار الناتجة عن التلوث البحري بالزيت، على أن يتم التعويض عن الوسائل التي يتم اتخاذها قبل القيام بعمل أو مجموعة أعمال منشئة للتلوث قد حدثت فعلا، ثم بعد ذلك تم تعديل هذا النص في البروتوكول الخاص بالاتفاقية في عام 1984، والذي أجاز التعويض عن الوسائل التي تتخذ للحماية حتى في حالة التهديد الجسم والحال بخطر التلوث وهذا في مادته [فقرة 8 (3)].

ثانيا: حالات وقف الأنشطة الضارة بالبيئة بالبحرية

يعتبر وقف النشاط الضار بالبيئة البحرية من التحديات البيئية الكبرى نظرا لدور النقل البحري الهام في التجارة العالمية وتأثيره البيئي الكبير، وتشمل هذه الأنشطة التلوث الناتج عن تصريف مياه الصابورة، انسكاب النفط الانبعاثات الهوائية، والتلوث الضوضائي، وتتمثل حالات وقف الأنشطة غير المشروعة في مجال الأضرار البيئية البحرية الناجمة عن نشاط السفن فيما يلي:

¹ - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 18.

² - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 310.

³ - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 24.

1-الوقف النهائي للنشاط الملوث للبيئة البحرية

يقصد بالوقف النهائي للنشاط الملوث للبيئة البحرية. إنهاء النشاط الذي يسبب التلوث بشكل دائم، في هذا السياق إذا كانت السفن هي مصدر للتلوث البيئي فإن السلطات المختصة قد تأمر بوقف تشغيل السفن المتسببة في التلوث أو إيقاف النشاط البحري الذي يؤدي إلى التلوث كليا، هذا الإجراء يتم اتخاذه لضمان حماية البيئة البحرية ومنع حدوث المزيد من الأضرار البيئية.

يصطدم الوقف النهائي للنشاط الملوث بالعديد من العقبات تتمثل العقبة الأولى في تدخل القضاء في الاختصاصات المخولة قانونا للإدارة مما يعد انتهاكا صارخا لمبدأ الفصل بين السلطات، في حين تتمثل العقبة الثانية في كون القاضي المدني له أن يقضي في المنازعات التي تدخل في اختصاصه ومادام أنّ بعض النشاطات الملوثة تم تصنيفها على أنها منشأة مصنفة ما يجعلها تخضع خضوعا كاملا للقانون الإداري فيما يتعلق بأحكام الفتح والإغلاق وبالتالي فإنّ المنازعات التي تنشأ بسببها تدخل في اختصاص القاضي الإداري (1).

يلاحظ بالرجوع إلى النصوص القانونية المنظمة للأنشطة الصناعية في الجزائر وتلك المرتبطة بحماية البيئة أنّها لا تتضمن هذا النوع من الإجراءات، ومع ذلك تبقى المادة 69 من القانون المدني الجزائري سندا قانونيا يمكن للقاضي اللجوء إليه لإيقاف هذه الأضرار متى كانت من قبيل الأضرار غير المألوفة للجوار، وهذا عكس التشريعات المقارنة التي منحت للقاضي المدني سلطات واسعة في سبيل إيقاف الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (2).

يمكن القول أنّ الوقف النهائي للنشاط الملوث الضار بالبيئة البحرية هو هدف طموح يتطلب جهودا شاملة ومستدامة على المستويات الوطنية والدولية، ولتحقيق هذا الهدف يجب اتخاذ

¹ - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 18.

² - حمزة هبة، إسماعيل هبة، " العوائق القانونية التي تواجه القاضي المدني لإصلاح الأضرار البيئية"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 13، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، 2022، ص 464.

مجموعة من الإجراءات الصارمة والمترابطة لضمان حماية البيئة البحرية من جميع أشكال التلوث الناتجة عن الأنشطة البشرية، ومن بي الاستراتيجيات والخطوات اللازمة لتحقيق الوقف النهائي للنشاط الملوث الضار بالبيئة البحرية نجد وضع قوانين بيئية وطنية صارمة تنظم أنشطة النقل البحري والصيد البحري والتصريف الصناعي مع انشاء معايير دولية جديدة تغطي جميع أشكال التلوث البحري، بما في ذلك التلوث البلاستيكي والناجم عن نشاط السفن، كذلك استخدام الوقود النظيف ونظم المراقبة البيئية كتركيب أنظمة كشف التسربات النفطية والمواد الضارة على السفن وإعادة التدوير وإدارة النفايات الصلبة على السفن.

2- الوقف المؤقت للنشاط الملوث للبيئة البحرية

يقصد بالوقف المؤقت للنشاط الملوث للبيئة البحرية والناجم عن نشاط السفن، تعليق أو إيقاف هذا النشاط لفترة زمنية محددة، حتى يتم معالجة مشكلة التلوث والتأكد من اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع حدوثه مرة أخرى وخلال هذه الفترة يمكن للسفن المتسببة في التلوث أن تخضع للصيانة والإصلاحات، ويمكن تنفيذ تدابير للحد من الأضرار البيئية واستعادة التوازن البيئي، والهدف من الوقف المؤقت للنشاط الملوث هو حماية البيئة البحرية مع السماح باستئناف النشاط بعد معالجة أسباب التلوث والتأكد من عدم تكراره.

لهذا تستدعي الظروف أحيانا إلى وقف بعض الأنشطة الصناعية والتجارية مؤقتا إلى حين اتخاذ التدابير والاحتياطات الضرورية التي تتطلبها ممارسة بعض الأنشطة⁽¹⁾، حيث منح المشرع الجزائري لوكيل الجمهورية و القاضي الذي تحال إليه الدعوى وفقا للمادة 88 فقرة 01 من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة سلطة إيقاف السفينة أو الطائرة أو الألية أو القاعدة العائمة التي استخدمت في ارتكاب إحدى المخالفات المذكورة في المادة 52⁽²⁾ من هذا القانون إلى حين قيامه باتخاذ التدابير اللازمة التي تستهدف منع وقوع الأضرار في المستقبل.

¹ - عبد الرحمان بوقلجة، مرجع سابق، ص 175.

² - المادة 52 من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

أضافت المادة 88 فقرة 02 من نفس القانون على أنه: " يجوز للجهة القضائية المختصة أن تأمر في كل وقت برفع الإيقاف إذا تم دفع كفالة تحدد مبلغها وكيفيات تسديدها هذه الجهة القضائية".

يتبين من المادة أعلاه، أنّ الجهة القضائية المختصة يمكن لها أن تصدر قرارا برفع الوقف المؤقت للنشاط الملوث للبيئة البحرية في أي وقت، بشرط أن يتم تقديم كفالة مالية، ويتم تحديد مبلغ هذه الكفالة وطريقة دفعها من قبل الجهة القضائية المختصة، بمعنى آخر أنّه إذا النشاط قد تم إيقافه بسبب تلوث أو مشكلة أخرى، فإنّه يمكن السماح باستئناف هذا النشاط إذا قدم المسؤولون كفالة مالية تضمن التزامهم باتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع حدوث التلوث مرة أخرى وضمان الامتثال للشروط المحددة من قبل الجهة القضائية.

خلاصة القول، أنّ الطبيعة الخاصة للأضرار البيئية إلى جانب تعقيدها الجغرافي والزمني، فقد وضعت القضاء أمام تحديات كبيرة في تحديد الأسلوب الأنسب للتعويض، ففي بعض الأحيان يتم الاعتماد على التعويض العيني من خلال الحكم بإعادة الوضع إلى ما كان عليه بهدف إصلاح الضرر، وفي حالات أخرى يعتمد على وقف النشاط الملوث للبيئة، ومع ذلك تبقى الوسيلة الأكثر استخداما من قبل القضاء الدولي والوطني هي التعويض المالي مقابل الأضرار البيئية .

المطلب الثاني

محدودية التعويض النقدي في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يعد التعويض النقدي أحد أبرز الوسائل المستخدمة في تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، حيث يتم تقدير التعويض المالي استنادا إلى الأضرار التي لحقت بالبيئة أو المتضررين، لكن بالرغم من كونه آلية شائعة وفعالة في بعض الحالات إلا أنّ التعويض النقدي يواجه محدوديات كبيرة في مجال الأضرار البيئية خاصة منها الناجمة عن نشاط السفن والتي يصعب تقديرها ماليا.

بناء على ذلك، فإنّ الالتزام بتقديم التعويض النقدي يعد ضرورة قانونية في الكثير من التشريعات حيث يطلب من السفن أو شركات الشحن التي تحمل المسؤولية المالية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة نتيجة أنشطتها، لكن تحديات التعويض النقدي تظهر عندما يتعلق الأمر بالأضرار التي لا يمكن تقييمها بسهولة (الفرع الأول)، وتقدير التعويض النقدي يتضمن عدة طرق لتحديد قيمة الأضرار البيئية (الفرع الثاني)، كما أنّ تقدير هذا التعويض يعتبر أمراً معقداً حيث يعتمد على مجموعة من العوامل التي تتفاوت حسب نوع الضرر ومدى تأثيره وكذلك الخصائص البيئية المتضررة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

الالتزام بتقديم تعويض نقدي

تعتبر النفود خير وسيلة لتقويم الأضرار البيئية بما فيها الأضرار الأدبية الناجمة عن تلوث البيئة، ففي جميع الحالات التي يتعذر فيها الحكم بإزالة الضرر بيئياً، فلا مناص من اللجوء إلى التعويض النقدي، ومما لا شك فيه أنّ التعويض النقدي يعد صورة بديلة للتعويض العيني الذي أضحي غير ممكناً فهناك استحالة مطلقة وبذلك لا يبقى متاحاً إلا اللجوء إلى التعويض الاحتياطي في المسؤولية التصيرية بشأن التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة، ولا جدال في التعويض النقدي إذا كان الأمر متعلقاً بضرر مادي جسيم ناجم عن تلوث البيئة⁽¹⁾.

قدمت العديد من التعريفات للتعويض النقدي فهناك من عرفه على أنّه الحكم على المسؤول بمبلغ من المال يدفعه المضرور وذلك على سبيل التعويض عن الضرر الذي لحقه⁽²⁾.

¹ - علي صلاح ياسين، هالة صلاح الحديثي، مرجع سابق، ص ص 98-99.

² - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 382.

تم تعريفه أيضا على أنه: " دفع المدعى عليه المسؤول عن الضرر البيئي مبلغا معيناً من النقود للمضرور (المدعى بالضرر البيئي)، كتعويض له عما أصابه من ضرر"⁽¹⁾. استنادا إلى هاذين التعريفين، يمكن القول أنّ المدعى عليه الذي يكون مسؤولاً عن الضرر البيئي قد يلزم بدفع مبلغ معين من المال كتعويض للمدعى عن الأضرار التي لحقت به، هذا التعويض المالي يتم منحه للمدعي لتعويضه عن الخسائر أو الأضرار التي تعرض لها بسبب الضرر البيئي الناجم عن تصرفات المدعى عليه، بمعنى آخر إذا تسبب شخص أو جهة في إلحاق ضرر بالبيئة فقد يجبر على دفع مبلغ من المال للأشخاص أو الجهات المتضررة كتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم.

يقتضي الالتزام بتقديم تعويض نقدي بوجوب قيام الدولة المتسببة بالتلوث بتقديم تعويضات نقدية للدول المتضررة مساوية بالقدر اللازم لإعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر البيئي⁽²⁾، ويعد التعويض النقدي كنتيجة مرتبطة بكل نشاط يلحق ضرراً بالبيئة، ففي مشروع المادة السادسة الذي قدمه المقرر الخاص للجنة القانون الدولي السيد ريفاجن Riphagen ومشروع المادة الثامنة الذي قدمه المقرر الخاص أرانجيو Arangio لم يثر هذا الالتزام أي شكوك أمام لجنة القانون الدولي بخصوص كون هذا الالتزام مرتبطاً بكل عمل محظور يضر بالبيئة⁽³⁾.

أما بالنسبة للشكل الذي ينبغي أن يتخذه التعويض، فإنّ القاعدة العامة هي الدفع النقدي للضرر البيئي، فالبروتوكول الملحق باتفاقية حماية البيئة بين الدنمارك والسويد وفنلندا

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- فايزة الطيب، مرجع سابق، ص 512.

- نادية عمران، " المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة الطبيعية - البيئة البحرية نموذجاً -"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 09، العدد 03، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى أوق أحموك لتامنغست، معهد الحقوق والعلوم السياسية، 2020، ص 137.

² - سه نكه محمد داود، مرجع سابق، ص 200.

³ - محمد عبد الله نعمان، مرجع سابق، ص 165.

والنرويج لعام 1974 في ستوكهولم، تسمح للطرف الذي يدعي الضرر من التلوث عبر الحدود الطلب بشراء أملاكه الحقيقية، وتسمح معاهدة الحدود الفنلندية الروسية للطرفين بإجراء التعويض النقدي عن أية خسارة أو ضرر تسبب بالضمان للطرف الذي يعاني من الخسارة أو الضرر (1).

الفرع الثاني

طرق تقدير التعويض النقدي

يعتبر تقدير التعويض النقدي في القانون الدولي جزءاً مهماً في حل النزاعات الدولية، خاصة تلك التي تتعلق بالأفعال الدولية غير المشروعة، ولقد اصطدم الاعتراف بالضرر البيئي ولمدة طويلة بعدم إمكانية تقديره نقداً، خاصة وأنّ قيمة ما تم إنفاقه لا يمكن تحديده إلا بعد الانتهاء من أعمال إعادة الحال إلى ما كان عليه، وأمام هذه العقبات يصبح مطلوباً الوسائل المقترحة لتقييم الأضرار البيئية المحضة تقييماً نقدياً (2).

ونظراً لصعوبة تقييم الأضرار البيئية تقييماً نقدياً، فقد اقترحت العديد من الوسائل الأخرى لتقييمه من بينها نجد التقدير الموحد للضرر البيئي الذي يعد عملية تحديد القيمة المالية للأضرار التي تلحق بالبيئة نتيجة لنشاط بشري ويهدف هذا التقدير إلى تحديد التكاليف الاقتصادية المترتبة على الأضرار البيئية، بما في ذلك التكاليف المباشرة وغير المباشرة (أولاً)، إضافة إلى ذلك نجد التقدير الجزافي للضرر البيئي الذي يشير إلى تحديد قيمة التعويض عن الأضرار البيئية بطريقة تجاوزية أو تقريرية دون الاعتماد على بيانات محددة أو دراسات مفصلة (ثانياً).

¹ - سه نكه محمد داود، مرجع سابق، ص 201.

² - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 38.

أولاً: التقدير الموحد للضرر البيئي

يقوم التقدير الموحد للضرر البيئي أساساً على تكاليف الثروة الطبيعية التي تلوّثت أو تلتفت⁽¹⁾، يعني ذلك أنّ هذا التقدير يجب أن يراعي التكلفة المعقولة لإجراءات إعادة الحال إلى ما كان عليه، حيث تنص المادة 04 من اقتراح التوجه للجمعية الأوروبية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الحاصلة بسبب النفايات على الحق في استرداد النفقات التي تحملها المضرور في سبيل إصلاح البيئة وإعادة الحال إلى ما كان عليه واتخاذ إجراءات وقائية إلا إذا كانت هذه النفقات لا تتجاوز إجمالاً الفائدة التي تعود على البيئة، كما أنّ اتفاقية لوجانو 1993 السالفة الذكر، أخذت ذات الطريقة لتقدير الضرر البيئي في المادة 08 منها، والتي تقضي بأنّه لا يعوض إلاّ قيمة الوسائل المعقولة التي تم اتخاذها بقصد إعادة الحال إلى ما كان عليه⁽²⁾.

يعني التقدير الموحد في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن وضع معايير وإجراءات موحدة لتقييم وتقدير الأضرار البيئية التي تتسبب بها السفن، ويمكن تحقيق ذلك من خلال وضع معايير التقييم تشمل جوانب مثل نوع التلوّث، مدى انتشاره والآثار الجانبية على الحياة البحرية والنظم البيئية، إضافة إلى ذلك استخدام تقنيات موحدة لقياس التلوّث وتحديد مدى الضرر، كما يجب تدريب العاملين في مجال تقييم الأضرار البيئية لاسيما الناجمة عن نشاط السفن لاستخدام المعايير والتقنيات الموحدة لضمان تطبيقها بشكل متنسق ودقيق مع التعاون بين الدول لتبني معايير موحدة، خاصة أنّ التلوّث الناجم عن السفن قد يمتد عبر الحدود الدولية.

يقدم التقدير الموحد للضرر البيئي عدة مزايا، حيث أنّه يسمح بإعطاء تقدير نقدي للثروات الطبيعية، وهناك عدة نظريات تفرض نفسها في هذا المجال من بينها ما يلي:

¹ - فريد بقة، عمرو خليل، " التعويض كجزاء لقيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في نطاق الجوار"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 06، العدد 03، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2021، ص 461.

² - صافية زيد المال، " معوقات التعويض عن الأضرار البيئية وفقاً لأحكام المسؤولية المدنية"، مرجع سابق، ص 252.

النظرية الأولى: تقوم على أساس قيمة استعمال هذه الثروات والعناصر الطبيعية، ويقصد بهذه النظرية المنفعة التي تقدمها هذه العناصر للإنسان، وتعتمد هذه النظرية على سعر المتعة المؤسسة على القيم العقارية المؤدية في النهاية إلى تقدير قيمة مادية للبيئة ووفقا لهذه النظرية يكون متصورا وجود أموال غير عقارية تكون لها قيمة أعلى إذا توافرا فيها خصائص وسمات بيئية، ومع ذلك فيجب الأخذ في الاعتبار أيضا النفقات التي تصرف لإزالة التلوث أو ما يتم إنفاقه بقصد تحسين الانتفاع بالمال.

النظرية الثانية: لا تقوم على أساس الاستعمال الفعلي للأموال ولكن على أساس إمكانية استعمال هذه الثروات الطبيعية في المستقبل.

النظرية الثالثة: لا تقوم على أساس الاستعمال الفعلي والحالي أو الاستعمال المستقبلي للمال المعني بالقيمة، فهناك بعض العناصر التي توجد مستقلة في تقدير قيمتها عن استعمالها وتستمد قيمتها الطبيعية العالية من مجرد وجودها فقط، ويمكن تقديرها نسبيا من خلال ما يمكن أن يدفعه الأفراد من مبالغ نقدية ليعرفوا فقط وجود هذه الثروات الطبيعية⁽¹⁾

تجدر الإشارة أنّ هذه الثروات الطبيعية ليس لها من حيث الأصل قيم تجارية، وعلى ذلك فهذه الطريقة تعد وسيلة فعالة لإعطاء قيمة لهذه الثروات وتجنب فقدها⁽²⁾.

تعرضت طريقة التقدير الموحد للضرر البيئي للنقد من حيث أنّها لم تأخذ في الحسبان الحالة المعروضة عليها بالنسبة للعناصر والثروات الطبيعية، إذ يجب أن تقدر على أساس الوظائف البيئية وهي معطيات يستعصي تقديرها نقدا، إضافة إلى ذلك فإنّه يصعب تقدير تكلفة الإعادة لعدم وجود معيار محدد لها، فقد يصعب في بعض الحالات معرفة تقديرها قبل إعادة إصلاح نفسها⁽³⁾.

¹ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 184.

² - رضا هدا، مرجع سابق، ص 184.

³ - فيصل بوخالفة، مرجع سابق، ص 27.

ثانيا: التقدير الجزافي للضرر البيئي

يكون التقدير جزافيا يقدر على أساس إعداد جداول قانونية تحدد قيمة مشتركة للعناصر الطبيعية ويتم حسابها وفقا لمعطيات عملية يقوم بها متخصصون في المجال البيئي⁽¹⁾، ولقد أقر المشرع الفرنسي بهذه الطريقة في تطبيقات مختلفة منها على سبيل المثال قضية تلوث أحد الأنهار، وقد تم حساب التعويض على الأساس التالي:

- بالنسبة لطول المجرى المائي الذي أصابه التلوث يتم الحساب بواحد فرنك عن كل متر طولي.

- بالنسبة للمساحة العرضية للجزء الملوث من المياه يتم حساب التعويض على أساس 1 على 2 فرنك عن كل متر مربع⁽²⁾.

اعتمد نفس الاتجاه أيضا المحكمة العليا باستيا Bastia في قرارها الصادر في 03 جويلية 1985 حيث قبلت تعويض الأضرار المستقبلية نقدا مادامت أنها أضرار مؤكدة⁽³⁾ ومن الأمثلة أيضا عن التقدير الجزافي للضرر البيئي ما قضت به المحكمة الفرنسية للنفط العملاقة بدفع جانب من التعويضات بقيمة 200 مليون يورو لأطراف مدنية بالإضافة إلى الدولة الفرنسية بعد أن قامت بالمساهمة في نشاطات التنظيف وغيره⁽⁴⁾.

أقرت الولايات المتحدة الأمريكية بطريقة التقدير الجزافي للضرر البيئي، فوضعت الدوائر الأمريكية للساحل والصيد منذ 1982، جداول لتقدير العناصر الطبيعية كالنباتات والحيوانات وحتى كمية الرمال التي رفعها من على الساحل الملوث، حيث يمكن تحديد التعويض المستحق على الشخص المتسبب في إتلافها أو تدميرها، ووضعت إسبانيا جداول

¹- يمينة عقبي، مرجع سابق، ص 48.

²- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 43.

³- حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 319.

⁴- مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 320.

لتقدير كل أصناف الحيوانات والنباتات المعرضة لخطر الانقراض وتحدد هذه المبالغ من طرف الدولة حسب درجة التهديد على الفصيلة، فقد تقرر للصقر قيمة قدرها بيزا إسبانية⁽¹⁾. تم أيضا تطبيق طريقة التقدير الجزافي للضرر البيئي في القضاء، حيث طبقتها العديد من المحاكم، نذكر القضية التي عرضت أمام القضاء الأمريكي بمناسبة حادثة American Trader⁽²⁾ في عام 1990 والتي سببت حينها أضرار بيئية كبيرة بأحد الشواطئ وتم تقدير التعويض عن هذه الأضرار تقديرا جزافيا.

أخذ المشرع الجزائري بطريقة التقدير الجزافي للضرر البيئي في قانون الغابات أين قدر غرامة قطع الأشجار التي نقل دائرتها عن 20 سنتم ولا يتعد علوها 1 متر ب 2000 دج وتتضاعف الغرامة إلى 4000 دج بالنسبة للأشجار والنباتات التي تم غرسها بصفة طبيعية منذ أقل من 5 سنوات⁽³⁾، كما حدد بعض المبالغ الجزافية فيما يتعلق بكل مساس يطل الفصائل الحيوانية المهددة بالانقراض، حيث نص قانون الصيد رقم 04 فقرة 07 بموجب المادة 93 منه على أنه: "يعاقب بغرامة من 10.000 دج عن كل عملية صيد أو قبض أو نقل أو بيع للأصناف الحيوانية المحمية"، كما تعاقب المادة 94 من نفس القانون " بغرامة تقدر ب 2000 دج إلى 10000 دج لكل من تجاوز العدد المسموح بصيده من الطرائد إلى اليوم الواحد".

يلاحظ من خلال هذه النصوص أنّ التقدير الجزافي دائما مرتبط بعقوبة جزئية أي ينجر ارتكاب جنحة أو مخالفة جزائية، فنجد أنّ تلك الغرامات لا يعمل بها إلا إذا كنا بصدد

¹ - صافية زيد المال، " معوقات التعويض عن الأضرار البيئية وفقا لأحكام المسؤولية المدنية"، مرجع سابق، ص 253.

² - وقعت هذه الحادثة في 08 فيفري 1998 وتسرب من خلالها حوالي 400,000 جالون من البترول في مياه البحر على مسافة حوالي ميل ونصف من شواطئ هانتجتون في كاليفورنيا، وقد استمرت القضية 8 سنوات في المحكمة، حيث صدر الحكم بتاريخ 8 ديسمبر 1998، وقضى بتعويض المضرورين بمبلغ 18 مليون دولار عن الأضرار البيئية التي سببتها الناقل، وقد اعتمدت المحكمة على طريقة التقدير الجزافي لحساب قيمة التعويض بعد أيام الإغلاق التي سببها الضرر للشاطئ. أنظر في ذلك:

- محمد حمداوي، مرجع سابق، ص 85.

³ - فريد بقة، عمرو خليل، مرجع سابق، ص 463.

متابعة جنائية وفي غالب الأحيان تكون عقوبتها سالبة للحرية، مما يتبين معه أنّ العقوبة المالية هي عقوبة مكملّة للعقوبة السالبة للحرية⁽¹⁾.

كما أنّ المبالغ الجزافية التي جاءت بها قوانين حماية البيئة على اختلاف مجالاتها حددت سقف التعويض النقدي عن الضرر البيئي⁽²⁾، وهو ما نلمسه حقيقة من خلال المبادئ التي جاء بها القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالفة الذكر، كمبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار بالأولوية عند المصدر، هذا المبدأ الذي يلزم مستغلي السفن المحدثة للأضرار باستعمال أحسن التقنيات المتوفرة بما يتلاءم ويتناسب مع قدراتها الاقتصادية وهو ما يفتح باب الاعتذارات والإعفاءات والتهرب من المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها السفن بالتالي فإنّ تحديد سقف التعويض يجب أن يراعي ضمناً المصالح الاقتصادية للمسؤول بالرغم من أنّ هذا يتعارض مع مقتضيات حماية البيئة⁽³⁾.

تجدر الإشارة أنّ التقدير الجزافي للضرر البيئي يمكن وصفه بأنه نوع من نظام العقوبات على الانتهاك أو التعدي على البيئة، ولكن يعتمد على إحصائيات ودراسات بيئية مسبقة أفرغت في جداول محددة يسترشد بها القاضي لتقدير التعويض أو العقوبة المناسبة بحجم الضرر الحاصل، وكمثال على هذه المعايير الحسابية للتعويض والواردة في جداول التعويض الجزافي نذكر:

- **عدد الهكتارات:** يطبق هذا الحساب في تقدير التعويض النقدي عن ضرر التلوث الذي يصيب أشجار الغابات، عندما تكون هذه الغابات محروقة أو مدمرة فيحسب قيمة الهكتار المحروق أو المدمر ب 100 دولار.

- **المتر المكعب:** يكون في حساب التعويض النقدي لضرر التلوث الذي يصيب مسطحات الأراضي والبحار، كتلوثها بزيت البترول، فيحسب المتر المكعب الملوّث بوحدة معينة.

¹- حكيم شتوي، نصيرة بلعيد، مرجع سابق، ص 40.

²- يحي وناسي، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، مرجع سابق، ص 286.

³- حكيم شتوي، نصيرة بلعيد، مرجع سابق، ص 40-41.

- **المتر الطولي والمتر المربع العرضي:** يستخدم في تقدير التعويض عن التلوث الذي يصيب الأنهار طولاً وعرضاً، إذ يحسب قيمة تلوث المجرى المائي طولاً بفرنك واحد عن كل متر، وتحسب قيمة تلوث نفس المجرى عرضاً بنصف فرنك عن كل متر.

- **كمية المادة الملوثة الملقاة:** يكون في تقدير قيمة التعويض النقدي عن التلوث الذي يصيب المياه وما بها من ثروات مائية وطبيعية، إذ يحسب قيمة تلوث البحار والأنهار بالزيوت البترولية السوداء، بحسب وزن الزيوت التي تسربت إلى المياه، بحيث يدفع 100 دولار عن كل طن من المواد الملوثة والسامة⁽¹⁾.

لكن رغم أهمية طريقة التقدير الجزافي في مجال تعويض الأضرار البيئية لاسيما الناجمة عن نشاط السفن، إلا أن أحد الفقهاء يشير إلى طريقة حساب أخرى أكثر فنية، ففي ألاسكا نجد قانون حماية المياه من التلوث يقدر التعويض على أساس كمية الزيت الذي تم إلقائه في المياه مع الأخذ في عين الاعتبار حالة ما إذا كانت هناك مواد سامة تؤثر على نقاء المياه وصلاحيتها وكذلك الأحياء المائية الموجودة بها وفي ضوء كل هذه المعطيات الفنية يمكن تقدير التعويض على التلوث⁽²⁾.

بناءً على ما تقدم بيانه، فإنّ كلا من الطريقتين السابقتين لا تصلح بذاتها كأساس منفرد لتقييم الضرر البيئي وبالأخص الناجم عن نشاط السفن، ولا تفضل إحداها على الأخرى حيث أنّ كلاهما لم تأخذ في اعتبارها سوى القيمة الاقتصادية للعناصر البيئية دون النظر إلى القيم البيئية، يضاف إلى ذلك أنّ نظام الجداول قد يصبح غير فعال نظراً لخصوصية وذاتية كل حالة على الأخرى، وبمعنى آخر يجب مراعاة كل العوامل التي قد تكون لها تأثير اقتصادي أو بيئي عند تقدير التعويض عن الضرر البيئي بالمعنى الفني⁽³⁾.

¹- محمد حمداوي، مرجع سابق، ص ص 83، 84.

²- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 43.

³- عبد الرحمان بوقلجة، مرجع سابق، ص 182.

إزاء كل هذه الصعوبات لأي من الطريقتين، فإنّه يمكن تطبيق نظام الجداول بشرط أن يتم إعدادها عن طريق خبراء متخصصين أو حتى هيئات استشارية متخصصة في المجال البيئي، وأيضاً يجب لضمان فعالية هذه الطريقة إعطاء القضاء سلطة ملائمة وتقدير التعويض حسب كل حالة في ضوء معطياتها المختلفة⁽¹⁾.

يمكن القول مما سبق، أنّه رغم وجود هذه الطرق في تقدير التعويض النقدي إلا أنّ هذا الأخير يظل محدوداً من حيث قدرته على استعادة النظام البيئي بالكامل ومعالجة الأضرار غير المباشرة المستدامة، كما أنّ الأضرار البيئية قد تتطلب تدخلات معقدة لإصلاحها ما يجعل التعويض النقدي أداة غير كافية لوحدها في الكثير من الأحيان، لذا أصبح من الضروري أن تكون هناك وسائل مكملة تضمن تصحيح الوضع البيئي بشكل فعال وتحقيق العدالة للمتضررين.

الفرع الثالث

كيفية تقدير التعويض النقدي

يعتبر تقدير التعويض النقدي عملية معقدة تتطلب تحليل دقيق للأضرار البيئية وتحديد قيمتها المالية بطريقة ملموسة وعادلة، وتبدأ عملية تقدير التعويض النقدي بتحديد الأضرار البيئية الناجمة عن النشاطات الضارة، وتحديد الجوانب المتأثرة مثل الموارد الطبيعية والمجتمعات المحلية، وهذا النوع من التعويضات يعد جزءاً من العدالة البيئية ويهدف إلى استعادة التوازن البيئي وإصلاح الأضرار.

يشتمل تقدير التعويض النقدي على عدة عوامل تؤثر على عملية التقدير وتحديده (أولاً)، بالإضافة إلى أساليب متنوعة لتحديد قيمته (ثانياً).

¹ - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 44.

أولاً: العوامل المؤثرة في تقدير التعويض النقدي

تتمتع المحكمة المختصة بقدر كبير من الحرية في تقدير التعويض، إلا أنها قد تكون محكمة بجملة من العوامل المؤثرة والتي تختلف من عامل إلى آخر، كما أنّ قاضي الموضوع يتأثر بها بصورة مباشرة أو غير مباشرة حسب أهمية كل عامل في تقدير التعويض⁽¹⁾.

إنّ الكثير من الأضرار البيئية لا تظهر وقت رفع الدعوى بل قد يتأجل ظهورها إلى ما بعد صدور الحكم القضائي، كأضرار التلوث الناجم عن تسرب المواد البترولية أو أي مواد ضارة في البحر من قبل السفن، حيث يمر هذا التسرب عبر مراحل انطلاق من تسرب المواد مروراً بالتفاعل مع عناصر البيئة البحرية انتهاءً إلى حدوث ضرر التلوث، وهذا هو شأن الضرر البيئي الذي يتسم غالباً بطابع التأجيل والقابلية للتطور، وبحسب البعض فإنّ المادة 131 من القانون المدني الجزائري تتماشى مع طبيعة الضرر البيئي غير المستقر ما دام أنّه يتأثر في تقديره بما يطرأ على الضرر من تطور وتغير في نسبته، لذلك فإذا لم يستطيع القاضي إحاطة بالضرر البيئي إحاطة كافية فله حينئذ أن يقضي بتعويض عما يراه من ضرر قائم فعلاً مع بقاء حق التعديل للمضروب لإعادة المطالبة لاستكمال قيمة التعويض المحكوم به⁽²⁾، ولا يمكن للقاضي الحكم بالتعويض النقدي ما لم يطلبه، وإلا يكون قد حكم بما يطلب منه ويعرض حكمه للنقض والإبطال⁽³⁾.

ثانياً: أساليب تقدير التعويض النقدي

يتغير مبلغ التعويض بحسب طبيعة الضرر لذا للقاضي سلطة واسعة في تقدير هذا التعويض، حيث يمكن له الاعتماد على التقييم الذاتي الذي يراه ضرورياً للعناصر المتضررة أي تقدير ثمن كل عنصر، أما التقدير الجزافي فهو التقدير العام المعتمد عادة، هذا فيما

1

2- فريد بقة، خليل عمرو، مرجع سابق، ص 463.

3- فايزة طيب، مرجع سابق، ص 512.

يخص تعويض تلك الأضرار بالنظر إلى قيمتها الاقتصادية، لكن ما تجدر الإشارة إليه هو تقدير القاضي للضرر من خسارة أو فوات الكسب أو ما يسمى بالحرمان من الفرصة خصوصا وأنه يعتبر ضرر محقق وحال طالما أنّ المضرور يطالب بالتعويض من مجرد فوات الكسب، وهذا بعد ما كانت المحاكم لا تسمح سابقا بتعويضه باعتبار أنّه ضرر احتمالي⁽¹⁾.

كما يمكن للقاضي أن يستعين بأهل الخبرة لتقدير قيمة التعويض متى كانت المسألة المطروحة عليه فنية، وإن كان غير ملزم بالأخذ بما خلصت إليه الخبرة فإنّه يتعين عليه أن يذهب إلى استبعاد رأيهم بسبب قضائه، والعبرة في تقدير التعويض هي مجال الضرر يوم الحكم، ذلك أنّ الضرر وإن كان متغيرا تعين النظر فيه على أساس مت صار إليه عند الحكم وأنّه يجوز للقاضي إعادة النظر في قيمة هذا المقابل في ضوء تغير الحالة في المستقبل⁽²⁾.

يمكن القول مما سبق، أنّه توجد صعوبة في تقدير التعويض النقدي خاصة في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، لاسيما الزيت المتسرب من ناقلات النفط إثر تعرضها للحوادث البحرية، وهنا نطرح التساؤل عن مسألة التعويض وكيفية تقييم العناصر البيئية، فقيمة البيئة باهظة جدا ويتعذر تقييمها ماليا مهما بلغ هذا التعويض النقدي كحالة الأسماك المتواجدة في مياه البحر فهي تبقى على حالتها في وقت تحديد قيمتها التجارية.

عليه نظرا لصعوبة هذا التقييم أثّرت مشكلة التعويض النقدي عن الضرر البيئي الناتج عن تلوث مياه البحر بالزيت في معاهدتي 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط، ومعاهدة 1971 المتعلقة بمنع تلوث البحار بالنفط إثر وقوع حادثة Antonio أين طالبت الحكومة السوفياتية مالك السفينة إثر هذه الحادثة في الدعوى التي أقامتها ضده بمبلغ مالي كتعويض عن الأضرار اللاحقة بالموارد البحرية والنفقات المخصصة لإجراءات

¹ - حكيم شتوي، بلعيد نصيرة، مرجع سابق، ص 41.

² - فايزة طيب، مرجع سابق، ص 513.

تطهير المياه الملوثة مقدار التعويض بطريقة حسابية منصوص عليها في القوانين السوفياتية الخاصة قدرت ب 2 روبيل سوفياتي عن كل متر مكعب من المياه الملوثة وهي طريقة مؤسسة على افتراض أن كل من الزيت المتسرب من السفينة كافي لتلويث كمية محددة من مياه البحر.

إلا أن اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض أبدت رأيا معارضا للطلب المقدم من الحكومة السوفياتية بدعوى أنه لا يدخل في دائرة مفهوم ضرر التلوث المنصوص عليه في معاهدة 1969 ومعاهدة 1971 ولا يغطي سوى الأضرار والخسائر القابلة لتحديد مقدارها وعلى غرار هذا الموقف تبنت جمعية الصندوق بالإجماع قرار يقضي بأن التقدير المالي للتعويض لا يتم على أساس مجرد بمقدار الضرر وفقا لأساليب نظرية بحثة⁽¹⁾.

كما نجد أيضا صعوبة في التقدير المالي وتعويض الأضرار البيئية في قضية " إكسون فالديز " السالفة الذكر.

يظل تقدير التعويض النقدي أمرا معقدا بسبب الصعوبة في تحديد الأضرار البيئية غير الملموسة أو تلك التي تمتد تأثيراتها على المدى الطويل، كما أن الأضرار البيئية في بعض الأحيان تكون متشابكة مع قضايا اقتصادية واجتماعية أخرى، مما يجعل من الصعب حساب التعويض بدقة، لذلك رغم أهمية التعويض النقدي كوسيلة لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن فإنه يظل محدودا في بعض الحالات، ما يستدعي النظر في وسائل أخرى أكثر فعالية لضمان معالجة الأضرار بشكل كامل وفعال.

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 320.

المبحث الثاني

تحديات المطالبة بتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن في إطار قواعد المسؤولية المدنية

تعتبر المطالبات بتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، تحدياً معقداً يواجهه أصحاب السفن والجهات المتضررة، ويتسبب فيه مجموعة من التحديات القانونية والتقنية والمالية.

تمثل الدعوى وسيلة قانونية تمكن صاحب الحق من اللجوء إلى القضاء للمطالبة بحقه بالتعويض نتيجة لما أصابه من ضرر جراء التلوث البيئي⁽¹⁾، وقد يلجأ المضرور إلى القضاء من خلال رفع دعوى قضائية قد تكون مستعجلة، ذلك من أجل وقف النشاط الضار بالبيئة أو دعوى موضوعية مطالباً من خلالها بالتعويض عما لحق المضرور من ضرر، ويمنح القاضي سلطة تقديرية واسعة خصوصاً في حالة الضرر ذي النتائج الوخيمة⁽²⁾.

لكن المضرور عند مطالبته بالتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، تكتفه العديد من الصعوبات أهمها ما يتعلق بتحديد أطراف الدعوى خصوصاً صاحب الصفة ذلك أنّ الأضرار البيئية لا تفضي إلى أضرار شخصية فحسب فيكون من السهل تحديد المضرور وهو الشخص الذي يصيبه الضرر في جسمه أو في ماله (المطلب الأول)، إضافة إلى هذه الصعوبات نجد تلك الصعوبات التي تتعلق بمدد تقادم دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن (المطلب الثاني).

¹ - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 145.

² - علي صلاح ياسين، هالة صلاح الحديثي، مرجع سابق، ص 179.

المطلب الأول

تحديات تحديد الأطراف المعنية في دعوى المسؤولية المدنية

يشترط لقبول الدعوى البيئية من قبل المدعى أن يكون له مصلحة⁽¹⁾ في مباشرة الدعوى، عملاً بالمبدأ القائل لا توجد دعوى حيث لا توجد مصلحة، ومبدأ أنّ المصلحة هي مناط الدعوى⁽²⁾ فلا يمكن لأي شخص اللجوء إلى القضاء ما لم تكن لديه مصلحة شخصية ومباشرة في المطالبة بالحق، كما يجب أن تكون هذه المصلحة قانونية ومشروعة⁽³⁾، وصاحب المصلحة في الدعوى القضائية هو كل شخص يلحقه ضرر في ماله أو في جسده، إلا أنّ مسألة توافر المصلحة الشخصية المباشرة تثار بحدّة فيما يخص تعويض

¹ - تعرف المصلحة بأنها: " المنفعة المادية أو المعنوية اقتصادية كانت أو اجتماعية، أي المنفعة التي يجنيها المدعى من نتائجه إلى القضاء"، والمصلحة المشتركة لقبول دعوى الجمعية هي نفس المصلحة المشتركة لقبول دعوى الشخص الطبيعي لذا يشترط أن تكون المصلحة كما يلي:

- مصلحة قانونية ومشروعة: يقصد بها أن يطالب المدعى بحماية حق أو مركز قانوني يقره القانون.
- مصلحة قائمة أو محتملة: يشترط في المصلحة أن تكون قائمة لتفادي دعاوي لا متناهية بسبب احتمال الإضرار بالحقوق الذاتية، إلا أنّ أغلب التشريعات أقرت تعديلات تسمح بدعاوي وقائية للمطالبة بإجراءات تحقيق مقبولة قانوناً للانتقاع بها في دعوى مستقبلية وعليه اعتبرت المصلحة المنحصلة كافية لرفع الدعوى.
- المصلحة الشخصية والمباشرة: إنّ الفرد عند رفعه دعوى الدفاع عن حقوق يديها، فالمصلحة الشخصية المباشرة محققة فهذه المشكلة تطرح خصوصاً عندما ترفع دعوى المدعى من قبل الجمعيات إلا أنّ هذه الأخيرة في إطار حماية البيئة، إذا سمح لها القانون بذلك واكتسبت شخصيتها المعنوية، ثبت لها الحق في رفع الدعوى لحماية مصالحها الخاصة المادية وغير المادية وتبنى دعواه على وجود شخصية مباشرة. أنظر في ذلك:

- حبيب بلقنيسي، فاطمة الزهراء حاج شعيب، مرجع سابق، ص 187.

- نزار بلة، مرجع سابق، ص ص 429، 430.

- عبد الرحمن بوفلجة، مرجع سابق، ص ص 153، 154.

² - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 146.

³ - يربط بعض الفقهاء الفرنسيين بين شرط المصلحة المباشرة والضرر المباشر كشرط من شروط المسؤولية المدنية، ومعنى ذلك أنّه عندما يلحق بالمدعى ضرراً مباشراً كان له بالتبعية مصلحة مباشرة تعطيه الحق في ممارسة دعوى أمام القضاء وتجعل هذه الدعوى مقبولة عند توافر شروطها، ولذلك فقد استقر الفقه والقضاء على أن تكون المصلحة شخصية كي تقبل الدعوى، أما أن تكون المصلحة قانونية ومشروعة فينبغي ذلك أن يستند موضوع الدعوى إلى القانون وذلك بأن تكون المصلحة مادية أو معنوية. لمزيد من التفاصيل راجع كل من:

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص ص 59-64.

- عامر طراف، مرجع سابق، ص 305.

الأضرار البيئية سواء كان المضرور هو شخص طبيعي أو معنوي سواء فردا أو دولة تضررت من جراء نشاط دولة أخرى⁽¹⁾.

استنادا إلى ذلك، فإن أكثر الصعوبات التي تواجه إصلاح الأضرار البيئية تكمن في تعيين الأشخاص الذين لديهم الأهلية القانونية للمطالبة بإصلاح الضرر، وهو من تكون له الحق في رفع الدعوى أي صاحب الصفة في طلب التعويض (الفرع الأول)، ومن توجد الدعوى في مواجهته أي من له صفة المدين أو المسؤول عن الحق المدعى به (الضرر) (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تحديد صاحب الصفة في طلب التعويض

تمثيل مسألة الصفة في الدعوى مشكلة مشتركة في كل فروض الضرر البيئي أيا كان سببه، غير أنّ المهم في هذا الصدد أن نميز بينهم، فمن المعلوم أنّ عناصر البيئية التي يلحقها التلوث أو التدهور تنقسم إلى طائفتين الأولى: هي تلك العناصر التي تتبع شخصا معيناً خاصاً أو عاماً يتمتع عليها بحق خاص عيني كملكية أو انتفاع أو حق شخصي كحق الإيجار حيث يكون للمستأجر بمقتضى حقه الشخصي مصلحة شخصية في بقاء وسلامة العين المؤجرة، والثانية: عناصر مشتركة ينتفع بها أي كافة أفراد المجتمع دون أن يكون لأحدهم منع للآخرين: كالهواء، ومياه البحر، والمحيط النباتي وهذا التمييز ذو الأهمية في تحديد من تكون له صفة في رفع دعوى المسؤولية عن الأضرار البيئية، فطبقاً للأنظمة القانونية الوضعية يلزم فيمن يرفع هذه الدعوى من أجل المطالبة بالتعويض أن يكون قد أصابه الضرر في مصلحة يحميها القانون فتوافر هذه المصلحة يعني أنّ له الصفة في رفع دعوى المسؤولية⁽²⁾.

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 230.

² - عيسى مصطفى حمادين، مرجع سابق، ص 182.

بناء على ذلك، فإن ممارسة صاحب الحق أو المركز القانوني المعتدى عليه لحقه في الدعوى بنفسه هو ما يعبر عنه بالصفة في الدعوى وتكون عادية حينما يمارسها الشخص بمفرده (أولاً)، بينما تكون الحالة استثنائية عندما يمنح شخص مستقل عن صاحب الحق أو المركز القانوني الدعوى ويقرر ذلك بموجب نص قانوني (ثانياً).

أولاً: صفة المضرور الفردية في طلب تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يكون المدعى في دعوى المسؤولية عن الفعل الضار هو المضرور والذي يحق له بحسب الأصل أن يطالب بالتعويض عما أصابه من ضرر عن طريق دعوى يرفعها بصفة فردية⁽¹⁾ هذه الأخيرة التي مفادها قيام ضحية التلوث بمفرده برفع دعوى للمطالبة بوقف الفعل الضار بيئياً والحكم له بالتعويض حتى لو كانت آثار الضرر البيئي قد طالت جهات متعددة فإنه من حق كل متضرر أن يرفع دعوى خاصة به وأن يحدد السبب القانوني الذي يبنى على أساسه دعواه ولا يحول دون رفع الدعوى البيئية قيام أطراف آخرين متضررين من التلوث برفع دعاوي مشابهة للمطالبة بالتعويض عن أضرار مماثلة⁽²⁾.

يعتبر حق المضرور في مباشرة دعوى التعويض مبدأ دستوري يجد سنده في المادة 32 من الدستور الجزائري الصادر في 1996، بل إن المواثيق الدولية لحقوق الإنسان أكدت هذا الحق، حيث حرصت العديد من النصوص القانونية على حماية بعض المجالات التي لها علاقة مباشرة وأساسية بالمتضرر مثل الصحة العامة والسلامة العامة والغذاء وحماية الثروة النباتية والحيوانية المتواجدة في البحر لأغراض اجتماعية واقتصادية، ويستوي أن يكون الضرر جسدياً أو مالياً، ومثاله الصيادين الذين تضرروا بفعل انتشار بقع الزيت المتسربة من السفن أو أصحاب الفنادق السياحية المطلة على البحر المتضررين بفعل الملوثات الناجمة عن نشاط السفن، أو الأشخاص المصابين بأمراض خطيرة مثل السرطان

¹ - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص ص 151، 152.

² - مرجع نفسه، ص 158.

الذين يقطنون في أماكن قريبة من السواحل وهذه الأخيرة تضررت بفعل تلوث البيئة البحرية بالنفط أو مواد ملوثة أخرى ناجمة عن نشاط السفن⁽¹⁾.

يتوجب الإشارة إلى أمور مهمة في هذا الشأن من بينها أنّ الضرر البيئي قد يصيب شخصا معنويا (عاما أو خاصا)، عندئذ سيكون الشخص المعنوي ممثلا في شخص وكيله أو وكلائه الحق في الدعوى المدنية الناجمة عن تلوث البيئة⁽²⁾، ومن الناحية العملية في مجال تلوث البيئة، فإنّ الدعوى في الغالب مفتوحة أمام المالك الذي لحق بأمواله الضرر حيث أنّه في هذه الحالة صاحب المصلحة الشخصية والمباشرة في الدعوى والشخص الذي تأثرت أمواله جراء التلوث البيئي وأثاره الضارة له مصلحة شخصية ومباشرة في رفع دعوى الحصول على التعويض المناسب⁽³⁾.

تثبت للمضرور المباشر صفة التقاضي، مما يمكنه من مباشرة دعوى التعويض بنفسه وبواسطة من ينوب عنه قانونا، وعلى الرغم من أنّ الغالبية توكل محاميا للدفاع عن حقوقهم أمام الجهات القضائية ألا أنّ القانون الجزائري والفرنسي يوسعان في مفهوم المتضرر ليشمل ليس فقط الضحية المباشرة التي تضررت بفعل تلوث البيئة البحرية بواسطة نشاط السفن، بل أيضا المتضررين غير المباشرين الذين يطلق عليهم المتضررين بالارتداد وهم الأشخاص الذين يلحقهم أذى مادي أو معنوي من جراء موت المتضرر المباشر وفي غالب الأحيان يكونون من الأقرباء، والمضرور بالارتداد يملك الحق في التقاضي وله أن يباشر دعواه أمام القضاء مباشرة ويطلب بالتعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء الأذى الذي مس الضحية في شخصه أو ماله، وهي تختلف عن دعوى الحلول التي تثبت للخلف العام بعد

¹ - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 213.

² - علي صلاح ياسين، هالة صلاح الحديثي، مرجع سابق، ص 190.

³ - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 152.

وفاة المتضرر متأثر بأضرار مادية وجسمانية نتيجة مخلفات التلوث البحري الناجمة عن نشاط السفن (1).

يشترط لقبول الدعوى أن يكون للمدعي مصلحة وصفة للدعاء، فالمصلحة هي شرط أساسي لقبول الدعوى، وهي المنفعة التي يتوقع المدعي الحصول عليها من اللجوء إلى القضاء، فإذا قام شخص برفع الدعوى دون أن يظهر أن له مصلحة في ذلك، فإن الدعوى تعتبر غير مقبولة ويجب رفضها دون النظر في الموضوع، فالأصل هو أن يكون للشخص مصلحة في اللجوء إلى القضاء إذا اعتدى على حقه، حيث يسعى لتحقيق منفعة من هذا الإجراء بالتالي المصلحة هي الدافع وراء رفع الدعوى وهي أيضا الهدف المراد تحقيقه من خلالها (2).

تجدر الإشارة أنه لا توجد مشكلة في شرطي الصفة والمصلحة بالنسبة لدعوى الإضرار بالموارد البيئية الإقليمية، فإذا لحق بهذه الموارد أو أحدها ضرر ما نتيجة لأي نشاط، في هذه الحالة يكون للدولة صاحبة الاختصاص الإقليمي صفة في رفع دعوى المسؤولية ضد من قام بتلك الأنشطة، ومطالبته بإصلاح الضرر (3).

لكن يمكن أن تواجه الأفراد عند رفعهم لدعوى البيئية العديد من العقبات، فالصعوبة الأولى تكمن في معرفة أي من الملوثين هو الذي تسبب بالضرر، والطابع العام للضرر البيئي، وبالتالي فإن هذا النوع من الدعاوي لم تكن أداة فعالة ضد الملوثين فلذلك ومن أجل التغلب على هذه المعضلة يمكن أن يجد المتضررين جراء تلوث الأوساط البيئية المختلفة ضالتهم من خلال رفعه دعوى جماعية (4).

¹- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث-دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص 243.

²- عامر طراف، مرجع سابق، ص 305.

³- الجماعي ناصر مسعود الكلي، " الطبيعة الذاتية لدعاوي المسؤولية والتعويض عن الأضرار البيئية"، المجلة الإفريقية للدراسات المتقدمة في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 02، العدد 01، الأكاديمية الإفريقية للدراسات المتقدمة، ليبيا، 2023، ص 590.

⁴- عامر طراف، مرجع سابق، ص 321، 322.

ثانياً: صفة المضرور الجماعية في طلب تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن
 تمنح صفة المضرور الصلاحية لجمعيات حماية البيئة والهيئات العامة والأجهزة العامة للدولة وحتى الأفراد المتضررين من نشاط السفن بمشاركة في الدعاوي المرتبطة بالتعويض عن الأضرار البيئية وتعتمد هذه الصفة على فكرة توجيه المصالح المجتمعية نحو الحفاظ على البيئة وتحقيق العدالة البيئية حيث يمنح الحق للجماعات والأفراد بالمطالبة بالتعويضات عن الأضرار التي تسببت فيها السفن.

يثار التساؤل هنا حول من له صفة في تحريك دعوى المسؤولية ضد من قام بأنشطة ألحقت أضرار بالموارد المشتركة للإنسانية، فإذا كانت تراث مشترك للإنسانية فمن هو ممثل تلك الإنسانية في الحفاظ على عناصر ذمتها المالية، هذه فكرة الدعوى الجماعية أو الشعبية فهل لها وجود في قانون المسؤولية الدولية⁽¹⁾، هذه الدعوى الجماعية التي تسمى بالدعوى الطبيعية في الولايات المتحدة الأمريكية، يحق لكل من تضرر من ضرر بيئي أن يرفعها عن نفسه ونيابة عن المتضررين الآخرين شريطة أن يكون الضرر البيئي قد طال مجموعة من الأفراد مع ذكر اسم كل مضرور في لائحة الإدعاء والحكم الذي يصدر في هذه الدعوى يكون ملزماً لكل من ورد اسمه في لائحة الإدعاء، وله الحق بالحصول على مبلغ التعويض كاملاً⁽²⁾.

واللجوء إلى الدعوى البيئية في ميدان الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن له ما يبرره، إذ أنّ آثار التلوث البيئي في هذه الحالة لا تطال فرداً بعينه فقط بل غالباً ما تمتد إلى المئات بل الألوف من الأفراد، بالتالي فاللجوء للدعوى الفردية قد لا يكون مجدياً لأنّ الشخص قد يواجه صعوبات عند رفعه الدعوى بمفرده ضد مرتكب أفعال التلوث البيئي، كما أنّه حتى ولو تم كسب الدعوى فإنّها عادة ما تكون أقل كلفة بالنسبة للملوث الذي قد يفضل دفع مبلغ التعويض بدلاً من إلزامه بتركيب أجهزة لمنع التلوث إضافة إلى التكلفة العالية

¹ - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 440.

² - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص ص 158، 159.

للدعوى البيئية الفردية، وذلك فإنّ انتهاج سبيل الدعاوي الجماعية يؤدي إلى توزيع تكاليف الدعوى البيئية بين المتضررين على عكس الدعوى الفردية⁽¹⁾.

يوجد اتجاه فقهي يرفض فكرة الدعوى الجماعية أو الشعبية بدعوى أنّ القانون لا يعرف فكرة الدعوى الشعبية فالدعاوي المنظمة قانوناً معروفة وهي دعاوي مسماة ومحدودة وليس من بينها تلك الدعاوي الجماعية أو الشعبية ومعنى ذلك أنّه لا يجوز للشخص أن يرفع دعوى على أسس عامة بغرض منع التلوث الضار بالبيئة، إذ من الأصول العامة في قانون أصول المحاكمات (الإجراءات المدنية) أنّ الدعوى لا تكون مقبولة ما لم يكن لصاحبها مصلحة مباشرة⁽²⁾.

أما مجرد المصلحة العامة في الحفاظ على البيئة الإنسانية ككل فلا يعد أساساً قانونياً لقبول الدعوى، ونظراً للصلة الوثيقة بين شرط المصلحة وشرط الصفة في رفع الدعوى القضائية فإنّ غياب المصلحة الشخصية يؤثر سلباً على وجود الصفة في رفع الدعوى، فمن لا تتوفر لديه الصفة لرفع الدعوى القضائية بعدم الاعتداء على حقه أو مركزه القانوني لا تكون له سلطة التصرف باسم المجتمع واللجوء للقضاء لوقف الأعمال والأنشطة الضارة بالبيئة والحصول على تعويض عما لحقه من ضرر⁽³⁾.

يمكن القول في هذا الصدد، أنّه من المستطاع منح الحق في رفع الدعوى الشعبية الجماعية لبعض المنظمات الدولية المتخصصة باعتبارها تراعي جانباً أو أكثر من المصالح الدولية العامة، كالمنظمة البحرية الدولية (IMCO) بشأن تلوث البحار والمحيطات بالمواد النووية، وكذلك منظمة الأرصاد الجوية الدولية (WMO)، أو الوكالة الدولية للطاقة الذرية فيما يتعلق بتلوث بيئة الهواء الجوي، وغيرها من المنظمات المتخصصة مثل منظمة الأغذية والزراعة (FAO) ومنظمة الصحة العالمية (WHO).

¹ - عامر طراف، مرجع سابق، ص 322.

² - عيسى مصطفى حمادين، مرجع سابق، ص ص 191، 192.

³ - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 159.

من ناحية ثانية أنّ القول السابق يجد له سنداً من الواقع، إذ أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قد حلت المشكلة الخاصة بالصفة في رفع الدعوى، حيث أنشأت ما يسمى بـ "السلطة الدولية لقاع البحار"، بموجب نص المادة 156 من الاتفاقية⁽¹⁾، وتكون جميع الدول الأطراف أعضاء في هذه السلطة بحكم الواقع، وتقوم الدول عن طريقها بتنظيم الأنشطة في المنطقة، أي منطقة قاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية ورقابتها وإدارتها، ولما كان للسلطة الدولية لقاع البحار شخصية قانونية دولية⁽²⁾، فإنّ لها ضمن إطار هذه الشخصية الدولية الأهلية القانونية التي تمكنها من ممارسة وظائفها وتحقيق مقصدها⁽³⁾. ووفقاً لهذه الاتفاقية، فإنّه يجوز للجنة القانونية التابعة لمجلس السلطة الدولية أن توصي المجلس بإقامة الدعوى نيابة عن السلطة، أمام غرفة منازعات قاع البحار⁽⁴⁾، أو أمام المحكمة الدولية لقانون البحار.

وإذا كانت إحالة أي نزاع إلى المحكمة الدولية تخضع للجزء الحادي عشر والخامس عشر من الاتفاقية، وكان الجزء الأول هذا ينظم للأحكام القانونية للمنطقة، ويؤكد أنّ هذه المنطقة ومواردها تراث مشترك للإنسانية، وينيط بالسلطة الدولية لقاع البحار مهمة حماية البيئة البحرية والإنسانية، وهذا يعد اعترافاً قطعي من الاتفاقية بفكرة الدعوى الشعبية، ومن ناحية ثالثة، لا يمكن القطع بأنّ محكمة العدل الدولية قد حسمت بإطلاق موقفها الراض لللدعوى الشعبية، بل إنّها تعترف في بعض أحكامها بأنّ هناك نوع من الحقوق تهم الدول

¹- تنص المادة 156 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أنّه:

" 1- تنشأ بهذا السلطة الدولية لقاع البحار التي تقوم بعملها وفقاً لهذا الجزء.

2- تكون جميع الدول الأطراف أعضاء في السلطة بحكم الواقع.

3- للمراقبين في مؤتمر الأمم المتحدة الحق في الاشتراك في السلطة بوصفهم مراقبين وفقاً لقواعدها وأنظمتها وإجراءاتها.

4- يكون مقر السلطة جامايكا".

²- المادة 176 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³- المادة 2/170 من الاتفاقية.

⁴- المادة 165 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

جميعاً، ومن ذلك على سبيل المثال حكمها الصادر بشأن قضية برشلونة للجر والإنارة والطاقة المحدودة، ووفقاً لهذا الحكم إذا حدث اعتداء على تلك الحقوق، فإنه يكون لكل دولة مصلحة في الدفاع عنها وتحريك دعوى المسؤولية ضد الدولة المعتدية⁽¹⁾.

عليه متى حدث تلوث في البيئة البحرية فلا يوجد اعتداء على حق معين للشخص، بالتالي لا تكون له صفة في تحريك الدعوى ضد من قام بالعمل الذي أحدث التلوث لأن هذه الموارد هي ملك مشترك للجميع، ولا تخص شخصاً بالذات بحيث تكون له صفة رد الاعتداء الواقع عليها، وهذا النوع من الدعاوي الجماعية الموجودة في فرنسا، حيث يحق لجمعية حماية البيئة الفرنسية رفع دعوى جماعية لمصلحة شخصين نتيجة فعل ملوث واحد في مجال البيئة⁽²⁾.

تجدر الإشارة أنه بالرجوع إلى القوانين البيئية وبالتحديد التشريع الجزائري نجد أنه لا يوجد أي نص صريح يشير إلى الدعوى الجماعية، بل ذهب إلى منح الحق للهيئات العامة والخاصة و الجمعيات البيئية بتتصيب نفسها كمدعي عن الأضرار البيئية بشكل مباشر والتي يجب أن تملك الأهلية المطلوبة بشأن الادعاء القضائي⁽³⁾، و تلعب هذه الجمعيات البيئية دوراً هاماً بجانب السلطات العامة في نشر الإعلام البيئي فهي تقوم بتنمية المعارف

¹ - الجماعي ناصر مسعود الكلي، مرجع سابق، ص 593.

² - عيسى مصطفى حمادين، مرجع سابق، ص 192.

³ - لكي تحدد الأهلية المطلوبة للجمعيات بشأن الادعاء القضائي يجب أن نفرق بين الجمعيات المعلنة والجمعيات غير المعلنة:

- **الجمعيات المعلنة:** نقصد بها تلك الجمعيات التي تتمتع بالشخصية المعنوية ولكي تكتسب تلك الشخصية فهناك إجراءات إدارية معينة يحددها القانون يجب اتباعها مع إعلان هذا الوجود لدى الجهة الإدارية المختصة ومثل هذا التشدد يعد بمثابة فلتر لاستبعاد الدعاوي التي تستعير اسم دعاوي الجمعيات على خلاف الواقع، ومن الناحية العملية في مجال البيئة فإن العديد من جمعيات الدفاع على البيئة يكون هدفها الرئيسي الدفاع عن المصلحة الجماعية بالمعنى الفني السابق أكثر من الدفاع عن مصالح أعضاء الجمعيات.

- **أما الجمعيات غير المعلنة:** فهي تلك الجمعيات التي لها شخصية قانونية معنوية، وبالتالي تكون القاعدة العامة بشأنها هو عدم اللجوء للقضاء سواء بصفة مدعى أو مدعى عليها. أنظر في ذلك:

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 69، 70.

البيئية لدى فئات المجتمع المختلفة، وتساهم في توعية المواطن بكل القضايا والشؤون المتعلقة بالجانب البيئي وذلك من خلال المنشورات والإعلانات والحملات التحسيسية التي تبادر بها سواء من تلقاء نفسها أو بطلب من السلطات العامة التي تستعين بها في كثير من الأحيان لنشر الوعي البيئي وتعميم التربية البيئية لتشمل كل مستويات الهرم الاجتماعي⁽¹⁾. عمليا فإنّ الدعاوي التي ترفعها الجمعية من أجل الحصول على تعويض جبرا للأضرار التي أصابت المتضررين تمر بمرحلتين:

1-الحكم الابتدائي: وتجمع فيها الجمعية المكلفة بحماية البيئة المدعي (المتضرر أو المتضررين بالمدعى عليه (الملوث))، وفيما يتم عرض الوقائع والأسانيد، كما يسمح للملوث البيئي الرد على الدفوع المقدمة ضده وإبداء ما يدحضها من حجج وإثباتات ويعدها تتحدد مسؤولية المدعى عليه (الملوث البيئي) الذي تسبب نشاطه في إحداث الأضرار الذي أحدثها نشاطه الملوث من عدمه.

2-التحقق من مسؤولية المتسبب بالتلوث البيئي عن الأضرار الناتجة عن نشاطه الملوث: والتي تأثرت به المصالح الفردية والجماعية للبيئة البحرية حينما تقوم الجمعية المكلفة بحماية البيئة بتبليغ محتوى الحكم إلى كافة الأفراد الطبيعيين المتضررين من هذا الفعل الملوث، أما الممتنعين من الضحايا فيحتفظون بحق مباشرة الدعاوي الفردية في مواجهة الملوث البيئي مستندين على الحكم الذي قضي لصالح الجمعية⁽²⁾.

كان لصدور قانون بارنيي (BARNIER) الفرنسي بتاريخ 28 فيفري 1969 الأثر البارز في تفعيل دور الجمعيات البيئية حيث أنه قبل صدور هذا القانون كان القاضي يتمتع بالسلطة التقديرية لوضع معيار يتولى على أساسه قبول دعوى الجمعية⁽³⁾ فمثلا يراعي في

¹-فاطمة الزهراء دعموش، "دور الجمعيات في حماية البيئة"، *المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية*، المجلد 11، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016، ص 143.

²- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث -دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص ص 215، 216.

قبول ادعائها وإن كانت تتمتع بصفة تمثيلية أكثر من غيرها كأساس حتى يمنحها هذا الحق وقد تتحدد هذه الصفة التمثيلية سواء على قدم الجمعية المقصودة أو صفتها الدولية والمحلية أو مدى استقلالها أو عدد أعضائها⁽¹⁾.

حاول هذا القانون التنسيق بين الشروط المطلوبة لدعاوي جمعيات حماية البيئة، فمن خلال لائحته التنفيذية فقد وحد هذا القانون شروط الحصول على الترخيص المطلوب لهذه الجمعيات وقبولها معتمدة في مجال حماية البيئة ولقد تحددت الشروط التالية أن تكون الجمعية موجودة منذ ثلاث سنوات على الأقل، إعلان وجود الجمعيات بشكل منتظم، التطابق بين الوظائف التي تقوم بها الجمعيات وبين نظامها الأساسي، كذلك ممارسة أنشطة هذه الجمعيات داخل النطاق بشكل عام "الأنشطة الرئيسية في مجال حماية البيئة"⁽²⁾.

نجد أيضا قانون البيئة الفرنسي الصادر سنة 1976 الخاص بحماية الطبيعة منح حق التقاضي لجمعيات الدفاع على البيئة كطرف مدني بالنسبة للأضرار البيئية التي تمس البيئة وقانون 1975 الخاص بالنفايات، وقانون إصلاح التعمير الصادر سنة 1976⁽³⁾، ولقد أصدرت المحكمة التجارية الفرنسية حكما بتاريخ 06 ديسمبر 2000 أثناء النظر في النزاع الدائر بين بلدية ماسكير الساحلية وشركة توتال، حيث قضت المحكمة بالزام شركة توتال بصفتها مالكة للحمولة بأن تتحمل تعويض الأضرار الناجمة عن تسرب المواد البترولية من ناقلة النفط إريكا وذلك بغض النظر عن نوع الضرر وقد شملت الأضرار تكاليف إزالة التلوث البحري والخسائر المادية والمالية البيرة التي لحقت بالبلدية⁽⁴⁾.

¹ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 139.

² - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص ص 80-81.

³ - نزار بلة، "رفع دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية وفق شروطها وتأمينها"، مجلة القانون الدستوري والمؤسسات السياسية، المجلد 07، العدد 01، 2023، ص 427.

⁴ - صباح العشراوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 129.

منحت الولايات المتحدة الأمريكية لهيئاتها الإدارية حق المطالبة بالتعويضات عن الأضرار البيئية وذلك من خلال تشريعاتها مثل قانون حماية البيئة في ولاية ميشيغان الأمريكية الصادر سنة 1970 الذي منح للمؤسسات العامة الحق في أن تدعي على مؤسسة عامة كانت أو خاصة في حال سبب نشاطها تلوثاً للهواء أو الماء أو الموارد الطبيعية الأخرى، فالعناصر التي تتعرض لخطر التلوث البيئي، هي تلك التي تكون محل استعمال مشترك كالمياه البحرية⁽¹⁾ والقانون الفيدرالي الخاص بمكافحة التلوث المعروف باسم "ساركلا"⁽²⁾ الصادر في 11 ديسمبر 1980 والمتعلق بتعويض المضرور من جراء ممارسة الأنشطة الملوثة الخطيرة.

يتيح كذلك قانون التلوث بالزيت OPA للحكومة الفيدرالية وحكومات الولايات الحصول على التعويضات عن خسائر الضريبة الناتجة عن توقف الأنشطة في المناطق المتضررة من التلوث، كما يمكن لهذه الحكومات المطالبة بتعويضات عن فقدان حصيلة الرسوم وقيمة الإيجارات والإيداعات وخسائر الأرباح من المشاريع التي كانت تديرها وفقدان أي ملكية بالإضافة إلى ذلك يحق لها المطالبة بتعويض عن التكاليف والمصروفات الإضافية التي تكبدها لتقديم الخدمات العامة أثناء وبعد إزالة أثر التلوث مثل نفقات الحماية من الحرائق⁽³⁾.

¹ - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 161.

² - قانون ساركلا (cercla) لعام 1980، هو القانون الاتحادي للولايات المتحدة الأمريكية، مصمم لتحديد نطاق واسع للملوثات والعمل على تنظيف المواقع الملوثة بالمواد الخطيرة، يعمل كذلك على إعطاء السلطة وكذلك منح وكالات المواد الطبيعية وأيضاً الولايات الأمريكية إمكانية المطالبة بالتعويض عن الأضرار بالموارد الطبيعية الناجمة عن إطلاق المواد الخطيرة. لمزيد من التفاصيل حول هذا القانون راجع كل من:

-CERCLA IMINENT HAZARD MIWING AND MINERAL PROCESSING FACILITIES
OFFICE SOLID WASTE, U.S ENVIRONMENT PROTECTION AGENCY DEBROY
1997, P.P. 1-9. www.epa.gov, <http://www.epa.gov/superfund/about.htm>.
-COMPREHENSIVE ENVIRONMENTAL RESPONSE COMPENSATION AND
LIABILITY ACT OF 1980 "SUPERFUND" APRIL (24) 2013, p. 1-168.

³ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 144، 145.

أما من خلال مراجعة مشروع التوجيهات الأوربية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن المخالفات نجد أنه قصر الحق في الادعاء أمام القضاء عن الأضرار البيئية على السلطة العامة، هذا النص يعد منتقدا حيث قصر الحق في الادعاء على جهة وحيدة فقط يمكن أن يترتب عليه عدم إمكانية الحصول على تعويض، ولقد تركت المادة الرابعة من المشروع الحرية للتشريعات الداخلية للدول الأعضاء في اعيين الأشخاص الذين يحق لهم التدخل في الدعاوي القضائية في حالة الأضرار الحادثة أو التي يمكن أن تحدث للبيئة.

نجد بالرجوع إلى قانون البيئة المصري رقم 04 لسنة 1994⁽¹⁾، عدم منح الجمعيات المتخصصة في مجال حماية البيئة الحق في التقاضي بشأن الأضرار البيئية التي الحق البيئة وعناصرها، واكتفى المشرع المصري في ذلك القانون بمنح جمعيات حماية البيئة الحق في التبليغ عن أية مخالفة لأحكام هذا القانون، وفي محاولة لتوسيع هذا نطاق بالنسبة للجمعيات فإنّ قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 338 لسنة 1995 المتضمن إصدار اللائحة التنفيذية قانون البيئة نص على أنه يجوز لكل مواطن أو جمعية معينة بحماية البيئة اللجوء إلى الأجهزة الإدارية والقضائية المختصة بغرض تنفيذ أحكام قانون البيئة وما ورد في هذه اللائحة وعلى وزارة الداخلية التنسيق مع جهاز شؤون البيئة لإنشاء شرطة متخصصة لحماية البيئة بالوزارات والمديريات الأمن بالمحافظات، تختص بالعمل على تنفيذ الأحكام والقرارات المتعلقة بحماية البيئة وكذا تلقي الشكاوي والبلاغات في هذا الشأن⁽²⁾.

أجاز المشرع الجزائري من خلال القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، لجمعيات حماية البيئة حق رفع دعوى أمام الجهات القضائية المختصة عن كل مساس بالبيئة، كما نصت المادة 37 منه، على أنه يمكن للجمعيات المعتمدة قانونا

¹- القانون المصري رقم 4 لسنة 1994، مؤرخ في 15 شعبان لسنة 1914، الموافق ل 27 يناير سنة 1994، يتعلق بإصدار قانون في شأن البيئة، المعدل والمتمم بالقانون رقم 9 لسنة 2009، ج. ر. ج. ج عدد 5، الصادرة في 3 أوت 1994.

²- عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 143.

ممارسة الحقوق المعترف بها للطرف المدني بخصوص الوقائع التي تلحق ضررا مباشرا أو غير مباشر بالمصالح الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها، وتشمل هذه الوقائع مخالفة الأحكام التشريعية المتعلقة بحماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي وحماية الماء، الهواء، الجو، الأرض، وباطن الأرض والفضاء الطبيعي والعمران ومكافحة التلوث.

سمح المشرع الجزائري أيضا لجمعيات حماية البيئة برفع دعوى باسمها أمام أية جهة قضائية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الفردية التي أصابت الأشخاص الطبيعيين وتعود إلى مصدر مشترك في الميادين المنصوص عليها في المادة 37 أعلاه فإنه يمكن كل جمعية معتمدة بمقتضى المادة 35 أعلاه⁽¹⁾، وإذا ما فوضها على الأقل شخصان (2) طبيعيين معنيان أن ترفع باسمها دعوى التعويض أمام أية جهة قضائية ويجب أن يكون التفويض الذي يمنحه كل شخص معني كتابيا، ويمكن للجمعية التي ترفع دعوى قضائية عملا بالفقرتين السابقتين ممارسة الحقوق المعترف للطرف المدني أمام أية جهة قضائية وهذا طبقا للمادة 38 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر⁽²⁾.

الفرع الثاني

صعوبة تحديد المسؤول عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يشتمل تحديد المسؤول عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن عدة جوانب، منها المسؤولية المدنية والقانونية، وتحديد الطرف الذي يتحمل المسؤولية القانونية عن الحادث أو التلوث، وتتضمن عوامل تحديد المسؤولية عوامل مثل السببية والإهمال والامتناع عن اتخاذ التدابير الواجبة لتجنب الضرر.

¹ - تنص المادة 35 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ما يلي: " تساهم الجمعيات المعتمدة قانونا والتي تمارس أنشطتها في مجال حماية البيئة وتحسين الإطار المعيشي في عمل الهيئات العمومية بخصوص البيئة، وذلك بالمساعدة وإبداء الرأي والمشاركة وفق التشريع المعمول به"

² - حبيب بلقنيشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب، مرجع سابق، ص 187.

يمثل تحديد المسؤول عن الأضرار البيئية تحدياً معقداً يواجه السلطات القانونية والمجتمع الدولي، فالأضرار البيئية قد تكون نتيجة لأنشطة متعددة ومتنوعة، وقد تكون أثارها متعددة الأبعاد ومتداخلة، مما يجعل عملية تحديد المسؤولية في بعض الأحيان معقدة وصعبة. يتميز الضرر البيئي بخصائص ذاتية مقارنة بالضرر وفق القواعد العامة لاسيما الفترة الزمنية التي يستغرقها الفعل الضار من أجل ترتيب كافة أثاره، ذلك جعل من الصعب تحديد المسؤول عن هذه الأضرار، إذ أنّ هذه الفترة الزمنية تؤدي إلى تدخل العديد من العوامل والأسباب في إحداث النتيجة مما يزيد من جسامه الضرر⁽¹⁾، كحالة الإلقاء الغير المشروع للنفايات من قبل السفن للبحر واختلاطها ببعض المواد الأخرى الموجودة في ذلك الوسط ما يؤدي إلى تلوث خطير للوسط المائي، مما يترتب عنه ضرراً جسيماً يصعب نسب الضرر لمالك السفينة المسؤول الأول عن التلوث.

يكون المدعى عليه الطرف الثاني في الدعوى مسؤولاً عن الفعل الضار الذي أدى إلى وقوع الضرر البيئي، وهو ما يتطلب تعيينه في المسؤولية محل البحث، إذ أنّ ذلك يعيننا في تحديد من سيتحمل عبء التعويض الذي تقضي به المحكمة، ومما لا شك فيه أنّ دعوى المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة ترفع على من يكون ملزماً بتعويض الضرر البيئي، أما إذا كان المدعى عليه قاصراً أو محجوراً عليه، فلا يجوز رفع الدعوى عليه بل ترفع على من يمثله قانوناً، لكن نقص أهلية المدعى عليه لا يعفيه من المسؤولية بل انعدام الأهلية هو الذي يعفيه⁽²⁾.

تجدر الإشارة أنّه في دعوى التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، فإنّ المدعى عليه هو مالك السفينة في غالب الأحيان التي تحدث أضراراً للبيئة البحرية، ومن الممكن أن يكون المدعى عليه المؤمن أو الشخص الأخر الموفر للضمان المالي بشأن مسؤولية المالك عن أضرار التلوث، وذلك بطريقة الدعوى المباشرة، بحيث يحق للمضرور

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 251.

² - علي صلاح ياسين، هالة صلاح الحديثي، مرجع سابق، ص 193.

في حالة وقوع حادث، الرجوع بدعوى مباشرة على المؤمن، بحيث يستطيع أن يتقاضى التعويض المستحق في حدود قيمة التأمين من المؤمن، ويحق للمؤمن المطالبة بضم المالك إلى الدعوى⁽¹⁾.

وهذا ما جاءت به اتفاقية بروكسيل لعام 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي بقولها: " يمكن رفع أي مطالبة بالتعويض عن أضرار التلوث ضد المؤمن أو الشخص الآخر الموفر للضمان المالي بشأن مسؤولية المالك عن أضرار التلوث وفي مثل هذه الحالة فإنّ بإمكان المدعى عليه، وبغض النظر عن الخطأ الفعلي للمالك أو ضلوعه أن يلجأ إلى حدود المسؤولية الموصوفة في الفقرة الأولى من المادة الخامسة، وبمقدوره أيضا أن يلجأ إلى الدفع (غير إفلاس المالك أو إقفاله)، التي يحق للمالك ذاته اللجوء إليها ، فضلا عن ذلك فإنّ المدعى عليه يمكن أن يلجأ إلى أي دفاع آخر قد يحق له استخدامه في الدعاوي المرفوعة من قبل المالك عليه ويتمتع المدعى عليه في كل حالة يحق المطالبة بضم المالك إلى الدعاوي"⁽²⁾.

وفي حال كان الضرر الذي لحق بالغير بسبب أفعال أو أنشطة تمارسها الدولة بصفة غير سيادية، وإنّما بصفة تجارية فعليها أن تقبل المثل (كمدعى عليها)، أمام محاكم أي دولة أخرى متعاقدة يقع الضرر في إقليمها شأن في ذلك بشأن الأشخاص الطبيعيين والمعنويين الآخرين، وعليها أن تتنازل عن الدفع التي يمكنها التمسك بها بوصفها دولة صاحبة السيادة، وهذا ما نصت عليه المادة 02/11 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969، بقولها: "بشأن السفن المملوكة لدولة متعاقدة والمستخدم لأغراض تجارية، فإنّ لكل دولة يمكن مقضاتها أمام محاكم أي دولة أخرى متعاقدة يقع الضرر على إقليمها، أن تتنازل عن المدافعات التي يمكنها التمسك بها باعتبارها دولة صاحبة سيادة"⁽³⁾.

¹ - خالد أحمد الناصر، مرجع سابق، ص ص 153، 154.

² - المادة 8/7 من اتفاقية بروكسيل بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1969.

³ - نقلا عن: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص ص 154، 155.

يطرح تساؤل هنا مفاده أنه هل يشترط لقبول الدعوى المتضرر في حال كان أجنبياً، أن يكون منتمياً إلى إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية؟ أم أنه يجوز قبول دعوى التعويض من أي متضرر حتى وأن لم تكن الدولة التي ينتمي إليها المدعى طرفاً في الاتفاقية؟

لم تجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، على هذا التساؤل وإنما ألزمت الدول في المادة 2/235 بأن يكون الرجوع إلى قضائها متاحاً وفقاً لنظمها القانونية للحصول على تعويض عن الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو المعنويون الخاضعون لولايتها⁽¹⁾.

يمكن أن يكون الضرر البيئي قد تم إحداثه من قبل عدة أشخاص، فهنا يمكن للمتضرر أن يطالب أي منهم بالتعويض كاملاً وله أن يرجع على الآخرين كل بنسبة نصيبه بقدر مساهمته في إحداث هذا الضرر. فمن مزايا المسؤولية التضامنية في مجال أضرار التلوث البيئي أنها تعطي لضحية التلوث حق ملاحقة الملوث الأكثر مقدرة على الدفع لتطلب منه إصلاح الضرر البيئي والتي عليها أن تدخل كل الملوثين في الدعوى⁽²⁾، فمثلاً وقوع حادث بحري يتضمن تسرب نفطي كبير ناتج عن تصادم بين ثلاث سفن مختلفة تابعة لثلاث شركات شحن دولية، وهذا التسرب سبب تلوث بحري كبير أثر على السواحل والحياة البحرية في عدة دول ففي هذه الحالة يمكن للمتضرر الذي تأثر من جراء هذا التلوث المطالبة بالتعويض من أي الشركات الثلاث المشاركة في الحادث حيث أن القانون الدولي يتيح للمتضررين أن يطالبوا أي من الأطراف المسؤولة بالتعويض الكامل عن الأضرار، حتى ولو كان الضرر ناتجاً عن عمل مشترك بين عدة دول.

بناءً على ذلك، فإن مساهمة أكثر من شخص في إحداث التلوث ليس في ذاته عائقاً في رفع دعوى المسؤولية ويكون لها جدواها وفعاليتها حيث يكفي استنتاج أن من أقيمت هذه

¹ - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 155.

² - عامر طراف، مرجع سابق، ص ص 317-318.

الدعوى بحقه قد ساهم بجزء من الضرر الحاصل وليس من الأهمية التحقق من أنه قد تسبب في إحداثه بالكامل.

تجدر الإشارة إلى أنّ دعاوي الضرر البيئي الناجم عن نشاط السفن، ذات طبيعة خاصة تتميز بعدة تحديات، من أبرزها طول الإجراءات القضائية، لذا من الضروري إدراج هذه الدعاوي ضمن اختصاص القضاء المستعجل، مما يتيح البت فيها بسرعة إلى جانب ضمان تنفيذ أحكامها مباشرة ودون تأخير.

المطلب الثاني

التحديات المتعلقة بدعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط

السفن

تعتبر الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من بين القضايا المعقدة التي تواجه الأنظمة القانونية البحرية والبيئية، لهذا تتطلب دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار معالجة قانونية متخصصة، حيث تعتبر هذه الدعوى دفع موجه من الشخص المسؤول حيث يؤدي هذا الدفع إلى سقوط الحق في المطالبة بالتعويض، إذ يجب على المدين في هذه الحالة أن يتمسك بانقضاء المدة الزمنية المحددة لسماع الدعوى⁽¹⁾.

تضمنت العديد من الاتفاقيات الدولية المبرمة في مجال التلوث البحري الناجم عن نشاط السفن النص على دعوى المسؤولية عن الأضرار البيئية وكذلك مختلف التشريعات الوطنية للدول ، وبالرجوع إلى القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة وكذلك الأنظمة ذات العلاقة بحماية البيئة البحرية، نجدها لم تأتي بأي نص تبين فيه مدة تقادم الدعوى البيئية، الأمر الذي يجعل هذه المسألة تخضع للقواعد العامة في القانون المدني، وبما أنّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تتميز بطبيعة خاصة، حيث أنّ نتائجها لا تظهر مرة واحدة وإنما أغلبها تتوزع على فترات زمنية بالتالي يمكن

¹ - عامر طراف، مرجع سابق ، ص 208.

التساؤل عن مدى انسجام مدد التقادم مع طبيعة هذه الأضرار (الفرع الأول)، لكن تواجه دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية لا سيما الناجمة عن نشاط السفن العديد من التحديات والصعوبات القانونية والجغرافية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التحديات المتعلقة بمدد تقادم دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن

نشاط السفن

تعتبر الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من بين القضايا القانونية المعقدة التي تتطلب فهما دقيقا للإطار القانوني الذي يحكمها لا سيما فيما يتعلق بمدد تقادم دعوى المسؤولية المدنية.

تثير الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تحديات قانونية كبيرة بالنسبة لتقادم الدعاوي المدنية، حيث يتعين على الأطراف المتضررة من هذه الأضرار التغلب على عدة عقبات قانونية متعلقة بالمدد الزمنية لتقديم الدعاوي (أولا)، لكن نظرا لخصوصية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن كونها عابرة للحدود وتمتد من منطقة بحرية إلى منطقة بحرية أخرى بالتالي فإن مثل هذه الأضرار يصعب استيعاب مدد تقادمها (ثانيا).

أولا: المدد القانونية لتقادم دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يعرف التقادم على أنه جزاء تهاون الشخص الذي امتنع مدة من الزمن عن التمسك بحقه، ويعتبر الدفع بتقادم الدعوى من الدفوع القانونية التي تثار كثيرا على مسرح النزاعات الإقليمية والدولية سواء من قبل الأفراد أو الدول والمنظمات الدولية، والحكمة التي يقصدها المشرع أيا كان من النص على التقادم هو ضرورة استقرار المراكز القانونية سواء على مستوى رفع الدعاوي وسقوط الحق في رفعها بمضي مدة زمنية محددة أو على مستوى تنفيذ

الأحكام القضائية أو أحكام التحكيم، حيث ينص في بعض الأحيان على مواعيد سقوط تنفيذ هذه الأحكام وكل ذلك بغية استقرار المراكز القانونية لذوي الشأن والأغيار⁽¹⁾.

أجازت الاتفاقية الدولية المنظمة للمسؤولية المدنية في مجال الأضرار النووية للتشريع الوطني أن يحدد مدة للتقادم أو السقوط لا اقل عن سنتين وفقا لاتفاقية باريس 1960(المادة 3/7) أو عن ثلاث سنوات طبقا لاتفاقية فينا 1963 (المادة 3/6) وبروكسيل 1963 (المادة 3/5) وذلك اعتبارا من الوقت الذي يعلم فيه المضرور أو كان من المفروض عليه أن يعلم بالضرر وبالشخص المسؤول عنه المستغل للمنشأة النووية⁽²⁾.

تنص كذلك الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لعام 1962 على "سقوط حقوق التعويض في حالة عدم إقامة الدعوى في غضون 10 سنوات من تاريخ الحادث النووي، ويجوز للقانون المحلي للدولة المانحة للترخيص أن تنص على فترة تقادم أطول إذ من الممكن أن تكن مسؤولية المشغل مغطاة بالتأمين أو بأية ضمانات مالية أخرى أو بتعويض مقدم من الدولة لفترة أطول من 10 سنوات ولكنها لا تتجاوز الفترة التي تغطيها المسؤولية بمقتضى قانون الدولة المانحة للترخيص"⁽³⁾.

عالجت هذه الاتفاقية مشكلة سقوط الحق في المطالبة بالتعويض في غضون عشر سنوات تبدأ من تاريخ وقوع الحادث للبيئة البحرية مع إتاحة الفرصة أمام التشريعات الوطنية لإطالة المدة لأكثر من عشر سنوات -خمس عشر سنة أو ثلاثين سنة إلا أنّ بعض الفقه يرى أن تبدأ مدة التقادم بالنسبة للأضرار النووية من تاريخ ظهورها وليس من تاريخ وقوع الحادث النووي بغض النظر عن طول أو قصر المدة التي يسقط الحق بعدها في التعويض. كما يرى البعض الآخر من الفقه أنّ هذا التحديد الزمني يثير كثيرا من المشاكل في التطبيق من حيث الشكوك التي تحيط ببدء سريان هاتين المهلتين خاصة وأنّ الحادث النووي كما

¹ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 438.

² - المرجع نفسه، ص 441.

³ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 165.

عرفته اتفاقية باريس لعام 1960 لا يلزم في كل الأحوال أن يتمثل في واقعة عنيفة أو واحدة مفاجئة وإنما يمكن أن يتمثل في سلسلة وقائع متدرجة أو متصاعدة ترجع لمصدر واحد وقد تستغرق عدة شهور أو عدة سنوات بما لا يمكن معه التحديد القاطع للحظة التي بدأ منها خطر المواد النووية (1).

كما تنص الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث بالزيت، التي تم اعتمادها ببروكسيل بتاريخ 29 نوفمبر 1969، في المادة الثامنة منها على أنه "تدفع حقوق التعويض بموجب هذه الاتفاقية ما لم ترفع خلال 03 سنوات من تاريخ حدوث الضرر، ومع ذلك لا يتخذ أي إجراء بأي حال من الأحوال بعد 06 سنوات أخرى متتالية، وتحسب مدة 06 سنوات من تاريخ الحادث الأول وتقرر هذه الاتفاقية سقوط الدعوى عن أفعال التلوث بالزيت ب 03 سنوات، إلا أن ذلك يمتد إلى 06 سنوات في حال تأخر ظهور الآثار والأضرار الناتجة عن حادث إلقاء الزيت، أو تأخر معرفة المسؤول عنه".

يتبين من خلال نص هذه المادة أنّ حقوق التعويض بموجب هذه الاتفاقية تدفع فقط إذا تم رفع الدعوى خلال ثلاث سنوات من تاريخ حدوث الضرر، ومع ذلك إذا لم تتخذ أي إجراءات خلال هذه الفترة، فلا يمكن رفع أي دعوى بعد مرور ست سنوات من تاريخ الحادث الأول، بعبارة أخرى تسقطك حقوق التعويض عن أضرار التلوث بالزيت بعد مرور ثلاث سنوات، إلا أنّ هذه الفارة يمكن أن تمتد إلى ست سنوات إذا تأخر ظهور الآثار والأضرار الناتجة عن الحادث، أو إذا تأخرت معرفة المسؤول عن الحادث.

نجد أيضاً أنّ الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناشئ عن التلوث النفطي الناتج عن استكشاف واستغلال الموارد المعدنية لقاع البحار لعام 1976 والتي تقضي بإعفاء المشغل من المسؤولية إذا أثبت أنّ الحادث الذي سبب الضرر قد وقع قبل مدة

¹ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 447.

تتجاوز خمس سنوات من تاريخ التخلي عن البئر، في إطار سلطة الدولة المشرفة، وبموجب شروطها بحيث تم التخلي عن البئر في ظروف أخرى تخضع مسؤولية المشغل للقانون الوطني الواجب التطبيق⁽¹⁾.

تضمنت اتفاقية لوجانو لعام 1993 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الخطرة على البيئة ضمن الاتحاد الأوروبي، نصوصا متعلقة بمدد تقادم المسؤولية، حيث تنص المادة 17 من الاتفاقية على أنّ مدة التقادم هي ثلاث سنوات من الوقت الذي يعلم فيه المتضرر بالضرر والشخص المسؤول عنه، وفي جميع الأحوال تتقادم الدعوى بمرور ثلاثين سنة من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للضرر، وفي حالة التلوث المستمر أو الناتج عن تسلسل الوقائع من نفس المصدر وتكون مدة التقادم ثلاثين سنة تبدأ من تاريخ انتهاء هذه الوقائع أو الأفعال المتسلسلة مما يمنح المتضرر مدة ثلاثين عاما بعد انتهاء تلك الوقائع⁽²⁾.

أما بالرجوع للنصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية في الجزائر وبالتحديد القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، أنّ المشرع الجزائري لم يتطرق إلى مسألة التقادم في هذا المجال، وبالتالي فإنّ تقادم دعوى التعويض عن الأضرار البيئية تخضع للقواعد العامة في القانون المدني، حيث جاء في نص المادة 133 على أنّه: "تسقط دعوى التعويض بانقضاء 15 سنة من يوم وقوع الفعل الضار وهذا بالنسبة للمسؤولية التقصيرية".

يمكن القول من خلال نص المادة أعلاه، أنّ مدة سقوط دعوى المسؤولية التقصيرية هي خمسة عشر سنة (15) من تاريخ وقوع الفعل الضار سواء علم به المضرور أو لم يعلم به ومدة السقوط لا تقبل الوقت أو الانقطاع، غير أنّه إذا كانت أضرار التلوث ناشئة عن

¹ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص ص 446-447.

² - عيشة سنقرة، " خصوصية الدعوى البيئية"، *مجلة العلوم القانونية والاجتماعية*، المجلد 08، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2023، ص 1398.

جريمة فإنّ الدعوى المدنية لا تسقط إلا بسقوط الدعوى الجزائية، فإذا كانت الدعوى الجزائية لم تتقدم بعد فإنّ الدعوى المدنية تبقى قائمة.

وفي القانون المدني الفرنسي فإنّ دعوى المسؤولية تسقط حسب نص المادة 1/2270 بمرور 10 سنوات ابتداء من ظهور الضرر أو أثاره مهما كان الوقت الذي حدثت فيه الحادثة (1).

يلاحظ من خلال المقاربة بين هذين النصين أنّ المشرع الفرنسي كان أكثر دقة مقارنة بالمشرع الجزائري، حيث حدد مدة التقادم بعشر سنوات يبدأ حسابها من يوم وقوع الضرر وليس من يوم وقوع الحادثة، في حين أنّ المشرع الجزائري جعل حساب التقادم من يوم وقوع الحادثة (2).

استناداً إلى ذلك، فإنّ النص الفرنسي يعد أكثر استجابة للأضرار التي قد لا تظهر نتائجها وأثارها إلا بعد فترة زمنية ممتدة، بينما إذا أخذنا بما نص عليه المشرع الجزائري فإنّ الأمر يختلف فأثار الضرر قد لا تظهر إلا بعد سنوات ومع ذلك يبدأ حساب مدة التقادم من يوم وقوع الحادثة الضارة رغم عدم ترتيب أثاره (3).

حدد كذلك المشرع المصري مدة التقادم في المادة 172 من القانون المصري رقم 04 لسنة 1994 المعدل والمتمم للقانون رقم 09 لسنة 2009، مع مراعاة حساب مدة تقادم الدعوى للمطالبة بالتعويض والخضوع لأحكام الوقف والانقطاع (4)، ووفقاً للتشريعين المصري والأردني فإنه لا يبدأ تقادم الدعوى في السريان إلا من اليوم الذي يعلم فيه المتضرر علماً حقيقياً أو مفترضاً بالأمرين معاً، الضرر والمسؤول عن الضرر المنشأ أي مستغل المنشأة محدثة عمليات التلوث، ولا تثير مسألة علم المضرور بشخص المستغل

¹ - عيسى مصطفى حمادين، مرجع سابق، ص 209.

² - نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 119، 120.

³ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 287.

⁴ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 165.

للمنشأة محدثة التلوث صعوبات تذكر خاصة وأنّ معظم المنشأة تخضع لنظام الترخيص الإداري من قبل السلطة العامة المختصة وما يتمتع به من إجراءات دقيقة تؤدي إلى تمكين المضرور من التعرف على المستغل⁽¹⁾.

يمكن القول مما سبق، أنّ غالبية الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية تحدد بداية مدة التقادم من تاريخ وقوع الحادث، ومع ذلك تفضل بعض التشريعات بدء احتسابها من تاريخ علم المجني عليه أو المتضرر بالضرر وبالشخص المسؤول عنه، ويعود ذلك إلى أنّ مدة التقادم قد تنتضي دون أن يكون المتضرر أو ورثته على علم بالضرر أو بالمسؤول عنه، مما يساعد على تحقيق العدالة وتجنب إفلاس المسؤول، هذا النهج يحافظ في نفس الوقت على حقوق المجني عليه أو ورثته.

ثانياً: مدى ملائمة المدد القانونية لتقادم الدعوى مع طبيعة الأضرار البيئية الناجمة عن

نشاط السفن

تعتبر الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، من بين الأضرار التي تمتاز بطبيعة خاصة مقارنة بالأضرار الأخرى، كون أنّها سريعة الانتشار، ولا تظهر مرة واحدة بل أنّ أغلبها تتوزع على فترات زمنية ممتدة، لتمس جميع المناطق البحرية. بناءً على ذلك فإنّ مثل هذه الأضرار يصعب استيعاب مدد تقادمها، فإذا كانت القواعد العامة تجعل الحد الأقصى للمطالبة بالتعويض هو خمس عشر سنة (15) من يوم وقوع الفعل غير المشروع أي من تاريخ وقوع الحادث بسبب عمليات التلوث سواء علم المضرور بالضرر وبالشخص المسؤول عنه أو لم يعلم⁽²⁾، كما اتجه إلى ذلك كل من المشرع المصري والجزائري، فإنّ هذه المدة لا تتلاءم مع طبيعة الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، بل إنّها تؤدي إلى طرح صعوبات كثيرة في الواقع بالنظر إلى خصوصياتها وأثارها، فالمعروف

¹ - عيشة سنقر، مرجع سابق، ص 1397.

² - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 441.

أنّ الأصل في بداية حساب مدة التقادم هي علم المضرور بوقوع الضرر بمعنى أنّ عنصرها الأساسي هو العلم بالضرر لكن في الحقيقة لا يعد هذا الشرط وحده هو الذي يحدد حساب مدة التقادم وإنّما هناك قيد آخر إذ حدده المشرع بمدة خمس عشرة سنة (15) كحد أقصى من يوم وقوع الحادثة سواء علم بها أو لم يعلم، وعليه يفترض علم المضرور بالضرر في مدة أقصاها خمس عشر سنة (15)، فإذا لم يتحقق هذا العلم خلالها سقط الحق في التعويض وهنا تكمن الصعوبة مقارنة بالطبيعة المتراخية للضرر البيئي⁽¹⁾.

نتيجة لتراخي ظهور الأضرار البيئية بما يفوق المدة المقررة لتقادم دعوى التعويض بما يؤدي إلى ضياع حقوق المتضررين، فإنّه من الأفضل أن تحدد مدة لسقوط دعوى التعويض عن الضرر البيئي موازية للمدة المحددة في المادة 133 السالفة الذكر، إلا أنّها لا تكون مرتبطة بيوم وقوع الفعل الضار، وإنّما بيوم تحقق الضرر وهو ما يتلاءم مع خصوصيات هذه الأضرار⁽²⁾.

أجازت الاتفاقيات الدولية المنظمة للمسؤولية المدنية في مجال الأضرار النووية للتشريع الوطني أن يحدد مدة للتقادم أو السقوط لا تقل عن سنتين وفقا لاتفاقية باريس 1960 (المادة 4/8) أو عن ثلاث سنوات طبقا لاتفاقيتي فينا 1963 (المادة 3/6)، وبروكسيل 1963 (المادة 3/5) كما سبق وأن ذكرنا، وذلك اعتبارا من الوقت الذي يعلم فيه المضرور أو كان من المفروض عليه أن يعلم بالضرر وبالشخص المسؤول عنه (المستغل للمنشأة النووية)، وهذا ما أخذت به معظم التشريعات الوطنية⁽³⁾، بالمدة الأخيرة حيث تحددت المدة

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 289.

² - نور الدين يوسف، جبر ضرر التلوث (دراسة تحليلية في ظل أحكام القانون المدني والتشريعات البيئية)، مرجع سابق، ص 371.

³ - من بين هذه التشريعات نجد التشريع الألماني (المادة 2/32) والفرنسي (المادة 1/15) والبلجيكي (المادة 23) والكندي (المادة 13)، وغيرها من التشريعات الأخرى. أنظر في ذلك:

- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 444.

بثلاث سنوات، كما جاءت بعض التشريعات الأخرى خالية من أية إشارة للتقادم بالمدة القصيرة، كما هو الحال في التشريع الإنجليزي والإسباني، والتشريع البرازيلي والنرويجي. كما حددت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث النفطي السالفة الذكر، المدة التي ترفع من خلالها الدعوى البيئية في المادة الثامنة منها، وهذه المدة هي ثلاث سنوات من تاريخ الحادث الذي تسبب بالضرر إلا أنه لا يجوز بأي حال من الأحوال رفع الدعوى بعد ست سنوات من تاريخ الحادث الذي تسبب بالضرر، وفي حال كان الضرر مؤلفاً من سلسلة من الأحداث فإن فترة السنوات الست تبدأ من تاريخ وقوع الحادث الأول⁽¹⁾.

تجدر الإشارة أن أحكام هذه الاتفاقية لا تنطبق على السفن الحربية أو السفن الأخرى المملوكة أو المستغلة فقط في الخدمات الحكومية وغير الحكومية.

حدد الكتاب الأخضر الخاص باللجنة التابعة للمجموعة الأوربية كذلك والصادر في 17 مارس 1993 بكل واقعية عدم ملائمة طابع المسؤولية المدنية كطريقة من طرق إصلاح الأضرار التي تلحق بالبيئة خاصة بالنسبة لحالات التلوث المزمّن الذي تصرّح به السلطات أو التلوث المورث من الماضي لذلك ذهب البعض إلى أنّ المسؤولية المدنية لا تنطبق إلا على حالات التلوث المفاجئ، أما في حالة التلوث المزمّن فغالبا ما يكون تحديد التاريخ الحقيقي لوقوع الضرر دقيقا للغاية بل وحتى مستحيلا والحال كذلك بالنسبة لمعرفة المسؤول عنها وهو أيضا ما ينطبق على التلوث التدريجي.

بناء على ما سبق، فإنّ مدة التقادم المنصوص عليها وفق القواعد العامة للمسؤولية المدنية لا تتلاءم مع خصوصيات الأضرار البيئية خصوصا الطبيعة المتراخية والتدرجية لهذه الأضرار لذا لا بد من ضرورة إعادة النظر في مدة التقادم المنصوص عليها وفقا

¹ - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 163.

للاتفاقيات الدولية حتى تكون أكثر استجابة لمثل هذه الأضرار أو صياغة قواعد خاصة لحساب مدة التقادم تأخذ بعين الاعتبار هذه الطبيعة الخاصة⁽¹⁾.

إجمالاً، يمكن القول أنّ المدد القانونية لتقادم دعوى التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن غالباً ما تكون غير ملائمة لطبيعة الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ذلك أنّ مثل هذه الأضرار تتسم بالتعقيدات وتأثيراتها طويلة الأمد التي قد لا تظهر على الفور، كما أنّ الأطر الزمنية الصارمة لبدء تقادم الدعوى من تاريخ وقوع الحادث قد أوّدي إلى ضباغ حقوق المتضررين، حيث قد لا يكونون على علم بالضرر أو بالشخص المسؤول عنه في الوقت المناسب، هذه الفجوة الزمنية يمكن أن تعرقل الجهود المبذولة لتحقيق العدالة البيئية والاقتصادية لذا من الضروري إعادة النظر في هذه المدد القانونية لضمان أن تعكس الطبيعة الخاصة للأضرار البيئية وتوفر الحماية الكافية للمتضررين من نشاط السفن.

الفرع الثاني

تحديات تحديد المحكمة المختصة للنظر في دعاوي المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تعتبر مشكلة تحديد اختصاص المحكمة المختصة في دعاوي المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، من بين المشاكل التي لاتزال محل بحث لحد اليوم، ذلك كون أنّ مثل هذه الأضرار تمتد أثارها خارج حدود الدولة الواحدة لتمس بذلك جميع المناطق البحرية الخاضعة لسيادة وولاية الدولة الساحلية وغير الخاضعة لسيادتها. بناء على ذلك، نجد أنّ هناك العديد من الاتفاقيات الدولية والقوانين المحلية حاولت تحديد اختصاص المحكمة في الدعاوي المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 292.

- عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص ص 165، 166.

الناجمة عن نشاط السفن مع تباين في تطبيقها وتفسيرها (أولاً)، وبالنظر إلى الحوادث البحرية الناجمة عن نشاط السفن نجد أنها يمكن أن تقع في أي منطقة بحرية لتمس بذلك المناطق الأخرى بالتالي توجد هناك صعوبة في تحديد الاختصاص القضائي (ثانياً)، إضافة إلى ذلك فإن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تمتاز بالخصوصية لهذا من الصعب تحديد الضرر البيئي الناجم عن نشاط السفن مما يعقد من إجراءات رفع الدعوى (ثالثاً)، وبما أن هناك سفن تحمل علم دول أخرى ففي حالة وقوع تلوث بحري من هذه السفينة فمن الصعب تحديد المحكمة المختصة في النظر في القضية (رابعاً).

أولاً: تعدد القوانين الدولية والمحلية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

توجد العديد من الاتفاقيات الدولية التي تعقد الاختصاص إلى المحاكم الدولية التي يوجد في إقليمها المنشأة التابعة للمشغل المسؤول، هذا ما نصت عليه اتفاقية باريس لسنة 1960 الخاصة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن استخدام الطاقة النووية واتفاقية فينا لسنة 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية السالفتين الذكر، حيث جاء في المادة 11 فقرة 02 من اتفاقية فينا على أنه "إذا وقعت الحادثة النووية بيقين، فإن الولاية القضائية للبت في تلك الدعاوي تكون المحاكم دولة المنشأ التي ينتمي إليها المشتغل المسؤول"⁽¹⁾.

يتضح من خلال المادة أعلاه، أنه في حالة حدوث حادث نووي، فإن المحكمة المختصة للنظر في دعاوي التعويض هي محكمة الدولة التي يقع فيها المشتغل المسؤول عن الحادث، وهذا يعني أن الضحايا يجب أن يرفعوا دعاويهم أمام المحاكم الوطنية لتلك الدولة بغض النظر عن مكان وقوع الحادث أو جنسيات الضحايا.

¹ - أحمد عبد النور، " الاختصاص القضائي الدولي بشأن المنازعات الضرر الناتج عن التلوث البيئي العابر للحدود"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 09، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تامنغست،

أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة 235 فقرة 02 حق الأفراد في اللجوء للقضاء من أجل المطالبة بالتعويض عن أضرار التلوث البيئي لاسيما تلك الناجمة عن نشاط السفن.

تكفلت أيضا اتفاقية بروكسيل لعام 1969 فقرة (أ) من المادة التاسعة منها على تحديد الاختصاص القضائي في دعوى التلوث البيئي وذلك على النحو التالي " عندما يسبب حادث ضرا ناجما عن تلوث نفطي في أرض دولة من الدول المتعاقدة، كما في ذلك بحارها الإقليمية أو عند اتخاذ إجراءات وقائية لمنع ضرر التلوث أو التقليل منه إلى أقصى حد في هذه الأرض بما في ذلك المياه الإقليمية لا تقام الدعاوي المتعلقة بالتعويض إلا أمام محكمة الدولة المتعاقدة هذه ويجب إخطار المدعى عليه بأن الدعوى من هذا القبيل بمهلة كافية".

تتعلق هذه المادة بالإجراءات القانونية المتعلقة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث في أرض دول متعاقدة، بما في ذلك مياهها الإقليمية والإجراءات الوقائية التي تتخذ لمنع أو تقليل هذه الأضرار، فعندما يحدث تلوث في أراضي إحدى الدول المتعاقدة أو مياهها الإقليمية ويسبب هذا التلوث أضرارا نفسية أو بيئية، ففي هذه الحالة يحق للمتضررين من جراء ذلك المطالبة بالتعويض عن الأضرار وتشمل هذه المطالبات الأضرار الناتجة عن اتخاذ إجراءات وقائية تهدف إلى منع أو تقليل أثار التلوث.

أقرت كذلك هذه الاتفاقية في الفقرة(ب) من المادة التاسعة منها الاختصاص القضائي للمحاكم حيث جاء فيها " تكفل الدول المتعاقدة لمحاكمها الولاية الازمة للنظر في الدعاوي التعويض هذه".

نجد أيضا الاتفاقية المسماة بالاتفاقية الشمالية لعام 1974 المتعلقة بحماية البيئة المبرمة بين كل من الدنمارك وفنلندا والنرويج والسويد. حيث نصت في المادة 03 منها على أن: " لكل شخص، تأثر أو يمكن أن يتأثر من الأضرار التي تسببها الأنشطة البيئية الضارة التي

تتم في دولة متعاقدة أخرى، الحق أن يرفع أمام المحكمة أو السلطة الإدارية المختصة طلبا بخصوص جواز تلك الأنشطة بما في ذلك مسألة تدابير منع الضرر، كما له الحق في استئناف قرار المحكمة أو السلطة الإدارية في الحدود نفسها والشروط نفسها المقررة لأي وحدة قانونية في الدولة التي تمت فيها تلك الأنشطة، وتلك الأحكام تكون واجبة التطبيق في حالة الدعاوي المتعلقة بتعويض الأضرار التي تسببها الأنشطة البيئية الضارة".

يتضح من هذا النص أنّ الاتفاقية تعترف بحق كل شخص لحقه ضرر من أنشطة بيئية ضارة اللجوء إلى القضاء الداخلي من أجل المساءلة عن مدى جواز أو سماح القيام بهذه الأنشطة وطلب اتخاذ التدابير والإجراءات الفنية للوقاية من الأضرار التي قد تنشأ عنها أم سواء للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناتج عن ممارسة تلك الأنشطة⁽¹⁾، ذلك من أجل توفير حماية قانونية للأشخاص المتأثرين بالأنشطة البيئية الضارة حتى لو كانت هذه الأنشطة تقع في دولة مختلفة عن الدولة التي يعيشون فيها، ذلك لضمان العدالة والإنصاف في التعامل مع الأضرار البيئية.

تجدر الإشارة أنّه من خلال المقارنة بين اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار ومحكمة العدل الدولية نجد أنّ هذه الأخيرة لا تنتظر سوى المنازعات بين الدول وأشخاص القانون الدولي، أما محكمة العدل الدولية لقانون البحار فهي منازعات أشخاص أخرى غير الدول والمنظمات الدولية، كما أنّ هذه المحكمة تختص كذلك بكل اتفاقية أخرى على صلة بهذه الاتفاقية وتعتبر القرارات التي تصدرها المحكمة قطعية وعلى جميع أطراف النزاع الامتثال لها⁽²⁾.

لكن يمكن القول أنّ القضاء الدولي قد فشل في العديد من النزاعات المتعلقة بالأضرار البيئية والدليل على ذلك قلة المنازعات الدولية والتناقض الكبير الموجود بين

¹ - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ص 532، 533.

² - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 157.

القضاة الدوليين في أحكامهم حول نزاع واحد، ومثال على ذلك: النزاع الفرنسي الأسترالي حيث أصدرت المحكمة بأغلبية ثمانية أصوات ضد ستة، بتاريخ 22 جويلية 1973، بأن تكف الحكومة الفرنسية عن إجراء التجارب النووية التي تسبب تساقط الغبار الذري على إقليم أستراليا وذلك بصفة مؤقتة إلى حين صدور الحكم النهائي في الدعوى، ويستنتج من حيثيات المحكمة مدى قناعتها بوجود الأضرار التي يمكن أنه تنتج الأسلحة الذرية. وقد كان لبعض القضاة آراء مخالفة أرفقت بالقرار⁽¹⁾.

تتميز المنازعات المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار البيئية بأنها ذات طبيعة دولية في غالبها، مما يعزز الدعوى إلى تقرير اختصاص القضاء الوطني بالفصل فيها بل أن الرأي يتجه إلى أن المحاكم الوطنية لدولة معينة تبدو ملائمة بالاختصاص في المنازعات الناشئة من جراء التلوث الناجم عن السفن⁽²⁾، ونجد أن الاختصاص القضائي في الجزائر بشأن المنازعات البيئية حسب المادة 37-38 من القانون رقم 08-09 المتعلق بقانون الإجراءات المدنية والإدارية⁽³⁾ تتعدد للمحاكم الوطنية وفقا للقواعد العامة، فمن حيث الاختصاص الإقليمي فإنه طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية يؤول الاختصاص إلى محكمة موطن المدعى عليه، أو محكمة مكان وقوع الفعل الضار في حالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار.

أما بالنسبة للدعوى الحاصلة بفعل الإدارة أمام الجهات القضائية التي وقعت بدائرة اختصاصها تلك الأضرار، وفي الدعوى المرفوعة ضد شركة في شكل منشأة ملوثة أمام الجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها إحدى مؤسساتها، أما بالنسبة للمنازعات

¹ - عيشة سنقرة، مرجع سابق، ص 1396.

² - عيسى مصطفى حمادين، مرجع سابق، ص 193.

³ - القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج. ر. ج. ج. عدد 21 الصادر في 23 أفريل 2008.

البيئية المترتبة عنها أضرار بيئية بفعل عنصر أجنبي فتحال إلى قواعد القانون الدولي الخاص أي يتم الفصل فيها وفقا لقواعد التنازع الدولي (1).

رغم أن المشرع الجزائري قد نظم قواعد الاختصاص الإقليمي في المنازعات المدنية العادية، إلا أن هناك العديد من التساؤلات حول قواعد الاختصاص في المنازعات الناجمة عن مخاطر التلوث وبالتحديد تلك الناجمة عن نشاط السفن، فإذا تم تطبيق قاعدة أن الجهة القضائية المختصة هي التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار الناشئ عن جنائية أو جنحة أو مخالفة أو مسؤولية تقصيرية فإنه من الصعب تحديد الجهة القضائية المختصة بدقة، مما يؤدي إلى مشكلة التنازع القضائي السلبي من جهات الحكم، وفي حالة الأضرار البيئية التي يتدخل فيها عنصر أجنبي يجب عليها اللجوء إلى قواعد القانون الدولي (2).

يمكن القول إذن مما سبق، أنه على الرغم من الاتفاقيات الدولية ومختلف القوانين الوطنية التي حددت الاختصاص في مجال التلوث البيئي، إلا أنها قد تتباين في تطبيقاتها وتفسيرها في غالب الأحيان هذا التباين الذي يظهر في عدة جوانب، ويعقد من عملية تحقيق العدالة البيئية ذلك كون أن الدول تختلف في معاييرها المتعلقة بحماية البيئة والإجراءات القانونية للتعامل مع الأضرار البيئية.

ثانيا: تعقيدات إثبات الضرر البيئي الناجم عن نشاط السفن

يعد الضرر البيئي الناجم عن نشاط السفن من المواضيع التي تحتاج إلى دراسات معمقة، ذلك نظرا للاعتداءات الخطيرة التي الحق بالبيئة البحرية خاصة في الأونة الأخيرة. بناء على ذلك ترتب الدول الاختصاص القضائي في مسائل التعويض عن الضرر لمحاكم الدولة التي ينشأ فيها الالتزام المترتب عن الفعل الضار، غير أن المسألة تتعقد في

¹ - نزار بلة، "رفع دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية وفق شروطها وتأمينها"، مجلة القانون الدستوري والمؤسسات السياسية، المجلد 07، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2023، ص 430.

² - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 158.

مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، عندما يكون مثالا التلوث قد وقع في مياه إقليمية لدولة معينة والأضرار وصلت إلى دولة أخرى مجاورة، حيث من الصعب تحديد المكان الذي نشأ فيه الالتزام المترتب عن الفعل الضار، فهل هو مكان وقوع الضرر أم مكتن وقوع الخطأ⁽¹⁾.

يمكن أن يتم اسناد الاختصاص القضائي في ذلك إلى ما يلي:

- من ناحية أن جمع الأدلة في دولة النشاط يبدو سهلا ذلك أن المحكمة التي ستنتظر الدعوى، تكون قريبة من مكان ممارسة النشاط الذي انبعثت عنه التلوث الذي رتب الضرر في حق الأشخاص أو الممتلكات.

- ومن ناحية أخرى فإن اختصاص محاكم الدولة التي تم فيها النشاط الضار والتي يوجد بها من قام بذلك النشاط، فيه ضمان لفعالية الحكم الصادر لصالح المضرور، ذلك أن المحكمة التي تصدر الحكم، سيتم التنفيذ في دائرة اختصاصها وتلك ميزة لا تتوفر لأي محكمة أخرى.

يثير اختصاص محكمة ممارسة النشاط البيئي الضار صعوبة بالنسبة للأضرار البيئية بوجه خاص خاصة في حالة انعدام النص الاتفاقي، فقد يكون مصدر التلوث مشتركا بين مجموعة من الدول، وهذا وضع مألوف في مجال تلوث الهواء الجوي والبيئة البحرية، وهنا يثور التساؤل عن أي دولة ترفع دعوى المسؤولية، هل في دولة النشاط الرئيسي أو في الدولة التي يعتبر نشاطها الضار ناتجا عن مخالفة التزاماتها الدولية نحو البيئة؟ هل في الدولة التي يوجد فيها أحد مصادر التلوث ويكون المضرور فيها محل إقامة، وكان موجودا بالخارج وقت وقوع الضرر به؟

بالإضافة إلى ذلك، يصعب تحديد المحكمة المختصة بمكان وقوع النشاط الضار في

المناطق التي لا تخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة⁽²⁾.

¹ - أحمد عبد النور، مرجع سابق، ص 411.

² - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 538.

تجدر الإشارة أنّ بعض الدول تأخذ بضابط مكان وقوع الفعل الضار وضابط مكان نشوء الفعل المسبب للضرر كمعيار لاختصاص محاكمها، بحيث تترك الخيار الاختيار للمدعى في الأخذ بأحدهما، هذه القاعدة تسمح بتوزيع الاختصاص بين المحاكم، وفيما يخص المسائل المتعلقة بالأضرار البيئية فإنّ اختيار أحد الضابطين يمكنه أن يزيد من ضمان التعويض بشكل جيد فسهولة الوصول إلى المدعى عليه يسمح باختيار محكمة الفعل المسبب للضرر، بينما اختيار محكمة حدوث الضرر تتمثل أهميتها خاصة في مسائل الأدلة، هذا الاتجاه أخذت به اتفاقية بروكسيل المتعلقة بالاختصاص القضائي، الاعتراف وتنفيذ الأحكام في المسائل المدنية والتجارية الصادر عن البرلمان والمجلس الأوروبي⁽¹⁾. يمكن القول مما سبق، أنّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تتطلب إجراءات علمية وقانونية معقدة، والتي تحتاج إلى خبرة من جهات متعددة ومتخصصة.

ثالثاً: اختلاف الاختصاص القضائي

يقصد بالاختصاص القضائي بصفة هامة السلطة المخولة للمحكمة بمقتضى القانون للتحقق والفصل في خصومة معينة، أما الاختصاص القضائي الدولي فهو بيان الحدود التي تباشر فيها الدولة سلطاتها القضائية بالمقابلة مع الحدود التي تباشر فيها الدولة سلطاتها الأخرى سلطاتها القضائية وهذا بواسطة محاكمها الوطنية، ومن خلال قواعد الاختصاص القضائي الدولي تتبين القواعد التي تحدد سلطة محاكم الدولة في المنازعات التي تتضمن عنصراً أجنبياً، وهذا مقابل قواعد الاختصاص القضائي الداخلي وتنسب صفة الدولي لطبيعة المنازعة وليس لمحكمة التي تنظر في النزاع⁽²⁾.

¹ - أحمد عبد النور، مرجع سابق، ص ص 412، 413.

² - سميرة كمال، "طبيعة قواعد الاختصاص القضائي في منازعات الأحوال الشخصية المشتملة على عنصر أجنبي"، *المجلة الأكاديمية للبحث القانوني*، المجلد 11، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة،

يجب على الدول المتعاقدة الاعتراف بالحكم الصادر عن محكمة مختصة في أي دولة متعاقدة أخرى، وفقا للمبادئ العامة والاتفاقيات الدولية الثنائية والجماعية، إلا في حالة الحصول على حكم بالاحتياط أو في حالة عدم منح المدعى عليه إخطارا معقولا وفرصة عادلة لعرض قضيته (1).

تجدر الإشارة أنه في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن هناك تعقيدات في تحديد الدولة التي لها الاختصاص القضائي، خاصة عندما تقع حوادث بحرية بين السفن في المياه الإقليمية، فهنا يقع التنازع بين الدول المجاورة التي وصل إليها التلوث حول الاختصاص، ذلك نظرا للطبيعة الخاصة التي تتميز بها الأضرار البيئية عموما وتلك التي تصيب البيئة البحرية خصوصا، إذ أنها أضرار تتميز بطابعها المنتشر واللامحدود تنتقل من خلالها الملوثات البحرية لتشمل الاختصاص الإقليمي لأكثر من جهة قضائية، حيث أنه إذا تم تطبيق قاعدة الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار الناشئ عن جناية أو جنحة أو مخالفة أو مسؤولية تقصيرية فإنه يصعب تحديد الجهة التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار الشيء الذي قد يولد مشكلة التنازع القضائي السلبي بين جهات الحكم (2).

رابعا: مبدأ دولة العلم

يقصد بدولة علم السفينة، الدولة التي يتم تسجيل السفينة فيها والتي ترفع علمها، وهذه الدولة لديها سلطة وضع قوانين وأنظمة من أجل منع التلوث الناجم عن نشاط السفن التي ترفع علمها أو تلك المسجلة فيها إلا أنها ملزمة بمراعاة القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا للاتفاقية بغرض منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه،

¹ - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 168.

² - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث-دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص 228.

وأن تتخذ أيضا ما يلزم من إجراءات لتنفيذ هذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة وهذا طبقا للمادة 217 فقرة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

تقتضي كذلك دولة العلم في سياق الإجراءات الضبطية التي تتخذها ضد سفنها، أنه يجب على هذه الدولة ضمان أن تتوفر السفن الرافعة لعلمها على الشهادات اللازمة التي تثبت توافرها على المواصفات والمعايير الدولية لمنع التلوث البحري هذا إضافة إلى قيام دولة العلم بعمليات تفتيش دورية للتحقق من أن الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفن وتقبل الدول الأخرى هذه الشهادات كبنية دالة على حالة السفينة وتعتبرها ذات حجية مماثلة لحجية الشهادات التي تصدرها هي وذلك ما لم تكن هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة لا تطابق إلى حد بعيد مع البيانات المدونة في الشهادات⁽¹⁾.

وإذا انتهكت السفينة القواعد والمعايير الدولية فعلى دولة العلم مع مراعاة الأحكام المقررة لسلطات دولة الميناء والدولة الساحلية ومع مراعاة القيود الفنية أن تجري تحقيق فوريا وتقييم الدعوى الجنائية حيثما كان ذلك مناسبا بشأن الانتهاك⁽²⁾، ولها أن تطلب المساعدة من أي دولة أخرى متى كان ذلك مفيدا في ظروف القضية وتهمل الدول على تلبية الطلبات المناسبة المقدمة من دولة العلم⁽³⁾.

يجوز لأي دولة أن تطلب كتابة من دولة العلم أن تجري تحقيق في أي انتهاك يدعى أن سفنها قد ارتكبه وتعمل دولة العلم دون تأخير على إقامة الدعوى وفقا لقوانينها إذا اكتفت بتوافر الأدلة الكافية التي تمكنها من ذلك وفي هذه الحالة تبادر دولة العلم إلى إبلاغ الدول الطالبة بالإجراء المتخذ وبنتيجه وتكون هذه المعلومات متاحة للجميع⁽⁴⁾.

¹ - المادة 217 / 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² - المادة 4/217 من نفس الاتفاقية.

³ - المادة 5/217 من نفس الاتفاقية.

⁴ - المادة 6/217 من نفس الاتفاقية.

تتخذ كذلك دولة العلم بشأن رفع الدعوى تدابير سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى أو من الدول الطالبة وتسهل حضور الممثلين الرسميين لهذه المنظمة لدولة العلم ولأي دولة تأثرت بالتلوث الناتج عن أي انتهاك ويكون لهؤلاء الممثلين الحقوق والواجبات التي قد تنص عليها القوانين والأنظمة الوطنية أو القانون الدولي وينبغي أن تكون العقوبات المنصوص عليها لمعاقبة مرتكبي المخالفات من الجسامة بما يؤدي إلى ردع كل من تسول له نفسه مخالفة أحكام التلوث بصرف النظر عن مكان حدوث المخالفة⁽¹⁾.

لكن عادة ما ترفع السفن علم دولة معينة وتلك الدولة لها اختصاص قضائي على السفينة حتى عندما تكون في مياه دولية كمنطقة أعالي البحار ، وهنا يمكن أن يحدث تعارض بين الدولة التي ترفع السفينة علمها والدولة التي تضررت ومثال على ذلك إذا تسببت سفينة مسجلة في دولة "أ" بتلوث بيئي في المياه الإقليمية لدولة "ب"، فيمكن لدولة "ب" أن تطالب بالتعويضات وتقديم الدعاوي القضائية في محاكمها المختصة، لكن يمكن لدولة "أ" أن تصر على أن محاكمها هي المختصة بالنظر في النزاع استناداً إلى أن السفينة تحمل علمها واخضع لقوانينها، لكن الشركة المالكة للسفينة والمسجلة في دولة "أ" قد تفضل التقاضي في محاكم "أ" حيث يمكن أن تكون القوانين أقل صرامة أو حيث تكون لديها فرصة أفضل للدفاع، لهذا سيحدث تضارب في الاختصاصات حول المحكمة المختصة في النزاع، هذا الأخير الذي يتطلب تدخلات قانونية معقدة لتحديد الولاية القضائية المناسبة، مما يزيد من تعقيد وكلفة التقاضي.

بناء على ما سبق، يمكن القول أنه انسجاماً مع التحولات الاجتماعية والسياسية والاقتصادية وتطور نشاط الملاحة البحرية، وما أفرزه من أضرار خطيرة ذات طبيعة خاصة، بالتالي كان لا بد من إعادة النظر في مسألة التقادم في قضايا التلوث البحري بواسطة السفن

¹ - المادة 8/217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

والمدة المحددة لها وذلك من أجل حث صاحب الحق في التعجيل بإقامة الدعوى وكذا المحكمة المختصة بالنظر في دعاوي المسؤولية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

كخلاصة، يمكن القول أنّ وسائل تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن وفقا لقواعد المسؤولية المدنية، تتضمن تحديد طرق التعويض من تعويض عيني الذي يتضمن تنفيذ مشاريع إعادة التأهيل البيئي وتحسين المناطق المتضررة، وتقديم موارد وخدمات بديلة للمتضررين، وتعويض نقدي الذي يشمل دفع مبالغ مالية للجهات المتضررة مثل الدول الساحلية والمجتمعات المحلية والشركات لتمويل عمليات التنظيف البيئية، وتواجه المطالبات بتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن وفقا لقواعد المسؤولية المدنية العديد من الصعوبات والتحديات أبرزها تتعلق بتحديد الأطراف المعنية بدعوى المسؤولية المدنية، إذ يصعب تحديد الجهة المسؤولة بدقة بسبب تداخل الأنظمة القانونية وتعدد الجهات المتضررة، كما تواجه دعاوي المسؤولية المدنية تحديات تتعلق بإثبات وتقييم الضرر وتنفيذ الأحكام الصادرة وتفاوت القوانين البيئية بين الدول خاصة فيما يخص مدد تقادم دعوى التعويض وكذا تحديد الجهة المختصة لرفع دعوى التعويض أمامها.

بناء على ذلك، فإنّ الطبيعة الدولية للنشاطات البحرية والتأثيرات البيئية الكبيرة التي يمكن أن تنجم عنها، جعلت من قواعد المسؤولية المدنية محدودة في تغطية جميع جوانب التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، بالتالي كان لا بد من اللجوء إلى وسائل تكميلية لتعزيز فعالية هذه القواعد وضمان تحقيق العدالة البيئية والتعويض العادل للأطراف المتضررة.

الفصل الثاني

وسائل الضمان المالي المكملّة لقواعد المسؤولية المدنية في مجال تعويض

الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

أدى قصور وعجز قواعد المسؤولية المدنية في تغطية مختلف الأضرار البيئية، لاسيما تلك الناجمة عن نشاط السفن، بسبب صعوبة حصرها في كثير من الأحيان، إلى البحث عن وسائل قانونية مكملّة لقواعد المسؤولية المدنية وتكون أكثر فعالية لضمان حصول المضرور على حقه في التعويض.

تتمثل هذه الوسائل المكملّة لقواعد المسؤولية المدنية في نظام التأمين الذي يعدّ من أهمّ الأنظمة المطبقة من أجل تعويض المتضررين جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وذلك نظرا للدور الفعّال الذي يلعبه هذا الأخير في تعويض المضرور من جراء إفسار قد يواجهه مالك السفينة، وليس هذا فقط بل الوقاية وتجنّب وقوع الخطر مستقبلا كهدف أول، ثمّ جبر الضرر عن طريق التعويض كهدف ثان، وهذا ما لا نجده في قواعد المسؤولية المدنية التقليدية (المبحث الأول)، وأمام عجز وقصور قواعد المسؤولية المدنية ونظام التأمين في تغطية وتعويض المتضررين جراء هذه الأضرار، فقد بادرت بعض الدول الأوروبية إلى استحداث أنظمة جديدة بالتأمين تكون أكثر تلاؤما مع المخاطر البيئية الحالية في مجال التلوث الصّادر عن السفن، كما تم استحداث آلية جديدة لصالح المعرّضين لخطر التلوث وتتدخل هذه الآلية بصفة تكميلية أو احتياطية بجانب نظامي المسؤولية المدنية والتأمين نزولا عند اعتبارات اجتماعية وعدلية وتعويضية وهي آلية جماعية للتعويض تلعب دورا فعّالا في تغطية مختلف الأضرار البيئية لاسيما تلك الناجمة عن نشاط السفن (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الاستعانة بنظام التأمين في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن يتولد عن اتساع دائرة النقل البحري مجموعة من العلاقات القانونية التي تتطلب قدرا كبيرا من التنظيم القانوني لكي يكفل الحماية لأطراف العلاقة التعاقدية، وبالتالي استلزم وجود ضمان مالي لتغطية الأضرار البيئية يتمثل في نظام التأمين، وهو ما تم اعتماده من طرف كل الدول سواء فيما يتعلق بالتأمين على السفن أو التأمين على البضائع أو كما يسميه البعض بالتأمين على الشحنات ويعود السبب في ذلك إلى ضخ حجم المبالغ المالية المستثمرة في الملاحة البحرية سواء لشراء سفن كبيرة أو في البضاعة وأهميتها في تحقيق الربح.

يقتضي الأمر لتبيان مدى فعاليته نظام التأمين من المسؤولية في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن التعامل مع الإطار العام لنظام التأمين من المسؤولية أولا (المطلب الأول)، ثم التعرض إلى أنظمة التأمين المعتمدة لتغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن المتمثلة في الأنظمة التقليدية لنظام التأمين، كنظام التأمين الاختياري (نوادي الحماية والتعويض) أو نظام التأمين الإجباري (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الإطار العام لنظام التأمين البحري من المسؤولية ضد الأضرار البيئية الناجمة عن

نشاط السفن

يعد نظام التأمين من المسؤولية من أهم الآليات المطبقة في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن خاصة مع كثرة الأضرار والكوارث البيئية التي أصبحت تحيط بالأفراد في الآونة الأخيرة وما تخلفه من أضرار في غاية الخطورة، إذ تهدف تقنية التأمين إلى نقل كل تكاليف إصلاح الضرر على عاتق مجموع المؤمنين، وبالتالي فإن هذه التقنية تمثل حلاً مفيداً لمشاكل الإفلاس الجزئي للمسؤول عن وقوع الضرر الناجم عن التلوث، كما أن لهذا النظام (التأمين) فعالية حقيقية في ضمان تعويض ضحايا الأضرار الناجمة عن التلوث الخطير بالإضافة إلى أن له أثراً رادعاً ضد عمليات التلوث الإرادي وأثراً وقائياً ضد الإهمال⁽¹⁾.

يتطلب الأمر لتبيان الدور الذي يلعبه نظام التأمين في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، التعرض لمفهوم نظام التأمين باعتباره آلية مكملة لقواعد المسؤولية المدنية، وذلك من خلال تحديد المفاهيم ذات الصلة بالموضوع سواء تعلق الأمر بتعريف الفقهاء لنظام التأمين أو تعريف المشرع له وبالتحديد المشرع الجزائري مع ضرورة التطرق لكيفية تطوره ونشأته وتبيان الطبيعة القانونية له (الفرع الأول)، كما أنه طبقاً للقواعد العامة في عقد التأمين فإنه يتطلب الأمر معرفة مدى إمكانية تأمين الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن سواء من الناحية القانونية أو الفنية (الفرع الثاني).

¹ - نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 126.

الفرع الأول

مفهوم نظام التأمين من المسؤولية

أصبح التأمين البحري جزءاً لا يتجزأ في مختلف العمليات التجارية التي تتم عن طريق النقل أو البيع ويعتبر الركيزة الأساسية للتجارة الدولية فهو فرعاً متميزاً من فروع التأمين من الأضرار، حيث يهدف إلى ضمان تغطية تعويض الأضرار المترتبة في حالات من المسؤولية قد يعجز المؤمن له المسؤول عن دفعها بسبب ضخامة هذه التعويضات أحياناً⁽¹⁾.
 يتتبع نظام التأمين من المسؤولية نجد أنه تطور على مرّ العصور، هذا ما سنبينه من خلال استعراض نشأته وتطوره (أولاً) وبما أنّ نظام التأمين من المسؤولية يعتبر أحد الوسائل الفعّالة في تعويض المتضررين جراء الأضرار البيئية، فقد حاول العديد من الفقهاء تقديم تعريف واضح لفكرة التأمين، لكن مع اختلاف في مضمون كلّ واحد منهم وليس هذا فقط بل سارعت مختلف تشريعات الدول هي أيضاً لإيجاد تعريف محدد لهذا النظام، ونجد من بينها التشريع الجزائري (ثانياً)، إضافة إلى أنّ نظام التأمين من المسؤولية المدنية يتميز بطبيعة قانونية تميّزه عن غيره من الأنظمة والأنواع الأخرى من التأمين (ثالثاً).

أولاً: التطور التاريخي لنظام التأمين من المسؤولية

يعتبر التأمين البحري أحد الضمانات التي تكفل للمضروب الحصول على تعويض كافي من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، فهو يحتل مركزاً مهماً في القوانين البحرية، فالسفينة في الوقت الراهن من النادر أن تقوم بالرحلات البحرية دون أن يقوم أصحاب البضائع المشحونة عليها بالتأمين عليها، مادام أنّ مثل هذه الرحلات البحرية كما هو معروف عليها تواجه العديد من الأخطار البحرية التي تسبب أضراراً سواء للسفينة أو البضاعة، وكذا البيئة البحرية.

¹ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 552.

اختلف الباحثين في تحديد بؤادر ظهور فكرة التأمين البحري بين من يرجعها للعصور القديمة، ومن يرى أنّها تعود للعصور الوسطى، أما البعض الآخر فيرى أنّها برزت مع الدولة الحديثة.

1- تطور نظام التأمين البحري في العصور القديمة

ظهر نظام التأمين في العصور القديمة بصورة بدائية وليس بصورة حديثة كما هو عليه الأمر في الوقت الحاضر، لأنّ الإنسان في القديم كان يعيش حياة بسيطة، لا تتعدى سد احتياجاته اليومية الضرورية، وقد كان بعث الأمان وسد احتياجاته ودرء الخطر يحقق من خلال خصوصية التكوين الاجتماعي، فالترابط والتكاتف والتضامن الشديد بين أعضاء الأسرة أو القبيلة الواحدة، أو المجتمع في القيام بخدمات معينة أو درء أخطار لصالح فرد أو مجموعة من أفراد المجتمع أو القبيلة من الآليات التي يقوم عليها التأمين البدائي⁽¹⁾.

ترجع البؤادر الأولى لعقود التأمين إلى المصريين والرومان والعرب، ولكنها فكرة تعاونية إنسانية، فهناك من يرى أنّ جذور فكرة التأمين تعود للحضارة الفرعونية، حيث قام القدماء المصريون بتكوين جمعيات لدفن الموتى والقيام بتحنيط الجثث وبناء وتجهيز القبور إيمان منهم بالحياة الأخرى، وقد كان الغرض من هذه الجمعيات مساعدة الغير على تحمل تكاليف الوفاة الباهظة، حيث تتولى الإنفاق على هذه المراسيم نيابة على أسرة المتوفى مقابل سداد اشتراك سنوي يدفعه الشخص أثناء حياته من مدخول زراعته أو تجارته، وهناك من يرى أنّ فكرة التأمين جسدتها رؤية سيدنا يوسف عليه السلام خلال الحضارة الفرعونية في مصر حول تخزين القمح في سنوات الرخاء لمواجهة السنوات العجاف اللاحقة وهذه الرؤية تعبر عن الحيطة والحذر لوقوع مخاطر مستقبلا، ويرى الفقيهان جروتوريوس وبافندورف أنّ ظهور نظام التأمين يعود للعهد الروماني، وأول تطبيقاتها كانت أثناء حرب الإمبراطورية الرومانية مع إسبانيا أين تعاقد الرومان

¹ - سعيد مقبل سعيد عبد الحبار، محل عقد التأمين البحري (دراسة مقارنة)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية القانون، جامعة النيلين، 2019، ص11.

مع أشخاص يقومون بتوريد المعدات البحرية والمؤونة إلى ميدان القتال مقابل أن تأخذ الإمبراطورية الرومانية على عاتقها الخسائر والأضرار التي تنشأ عن الأعمال العدوانية.

أما بالنسبة للعرب فيرى ابن خلدون أنهم عرفوا تأمين الممتلكات بصورة مختلفة ففي رحلة الشتاء والصيف جرى العمل على اتفاق أعضاء القافلة على تعويض من ينفق له جمل أثناء الرحلة من حصيلة أرباح التجارة الناتجة عن الرحلة، ويتحدد مقدار ما يقدمه كل عضو في ضوء ما حقق من أرباح أو على مقدار ما حقق من رأسمال في الرحلة، كما كانوا يتفقون على تعويض من تبور تجارته منهم بنفس الطريقة السابقة، ويرى البعض أن فكرة التأمين قد ظهرت في التعاون التبادلي بين من يقومون برحلات في قوافل إذ كانوا يحملون جميعا الخسارة التي تلحق أيا منهم⁽¹⁾، أما الإسلام فقد عرف التأمين الاجتماعي التعاوني منذ ظهوره.

يعتبر التأمين البحري أول أنواع التأمين وأقدمها في الظهور، حيث كان النشاط الاقتصادي يعتمد بالدرجة الأولى على الملاحة البحرية، ما يساعد على انتشارها خاصة في البلاد الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط، وكانت هذه الملاحة تواجه مخاطر بحرية جسيمة مقارنة بالمخاطر التي كانت تستعمل في الملاحة البحرية كانت بدائية وغير مجهزة لمواجهة مخاطر البحر⁽²⁾.

يعود أصل التأمين البحري إلى عقد القرض المخاطرة الكبير (عقد القرض البحري)⁽³⁾ المعروف في العصور القديمة، الذي مفاده أن يقرض شخص من مجهز السفينة أو الشاحن

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- سطحي سعاد، "عقد التأمين (التعريف، النشأة، العناصر، الخصائص)"، مجلة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، المجلد 22، العدد 01، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، 2007، ص 177.

- سعيد مقبل سعيد عبد الجبار، مرجع سابق، ص 12.

² - سمارة رحيمة، صبرينة زعموم، فاطمة بن صغير الزهرة، "التأمين البحري ودوره في تطوير التجارة الخارجية"، مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة، المجلد 03، العدد 02، جامعة العربي تبسي، تبسة، 2020، ص 16.

³ - ظهرت فكرة القرض البحري في ميناء لندن على نهر التايمز في مقهى يدعى مقهى لويديز حيث كان رواد هذا المقهى من أصحاب السفن وربانها والأشخاص المهتمون بالملاحة البحرية والتجارة حيث كانوا يتداولون أخبار المخاطر التي تتعرض لها سفنهم خلال رحلاتهم في أعالي البحار إلى أن جاء شخص واقترح فكرة القرض البحري. أنظر في ذلك:

ما يحتاجه من نقود حتى إذا انتهت الرحلة البحرية بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة أما إذا تحقق الخطر فإنّ المجهز أو الشاحن يحتفظ بالمبلغ المقرض من ما اقترضه⁽¹⁾.

عرف الإغريق عقد القرض في القرن الرابع قبل الميلاد، وليس من المعروف على وجه الدقة مدى الأثر الذي تركه العرف السائد في جزيرة رودس على التشريع الإغريقي الخاص بالتجارة البحرية، فإن صح وجود مثل هذا الأثر تعين أن ننسب الفضل الأول في ذلك إلى البابليين⁽²⁾، إذ ورد في قانون حمورابي عام 2250 قبل الميلاد نص يتضمن في شكل بدائي العناصر الجوهرية لعقد القرض البحري الذي يعتبر أصل التأمين البحري⁽³⁾.

أما في أوروبا فقد بلغت ممارسة عقد القرض البحري على السفينة في إيطاليا درجة كبيرة من التوسع في بداية القرن الثالث عشر، ويبدو أنّه كان معروفا في العمل قبل ذلك بعدة قرون، إذ كانت إيطاليا نشطة تجاريا منذ القرن الخامس الميلادي على الأقل حتى الحرب الصليبية، وهناك فارق جوهري بين عقد القرض على السفينة كما عرف قديما وبين الشكل الذي آل إليه والذي استمر حتى العصور الحديثة، إذ كان المقرض قديما يقوم بتقديم القرض قبل بدء الرحلة وهذا يعتبر بمثابة تمويل لها، ولكن أصبح القرض بعد ذلك يقدم لربان السفينة في أحوال الضرورة لتمكينه من متابعة الرحلة، وفي سنة 1230، أصدر البابا جريجوار التاسع أمرا بتحريم عقد القرض على السفينة تأسيسا على أنّ الفائدة التي تدفع على هذه القروض ربوية، ومن هنا بدأت فكرة ضمان ما ينتج عن أخطار النقل البحري من

-- رتيبة بن دخان، "عقد التأمين البحري كإستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري"، *مجلة الدراسات القانونية*، المجلد 07،

العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحي فارس، المدينة، 2021، ص728.

¹ -QUASHIE Frédérick, ROLLANI Edourd, SPIWEC AyeI, VALARD Camille, L'assurance maritime : Evolution de l'aperception du risque, Isemar, n 192, 2017, p. 04.

² - رتيبة بن دخان، مرجع سابق، ص 730.

³ - محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص17.

أضرار تنفصل عن فكرة إقراض مبلغ من النقود وأصبح ضمان نتائج الخطر البحري يتم بدفع قسط التأمين⁽¹⁾.

وأول مستند وجد على هيئة اتفاق نقل البضاعة كان في إيطاليا، وهذه الوثيقة البحرية كانت تغطي تأمين أربع باللات من منتوجات شحنت من بيزا إلى سافونا سنة 1348، وصدرت عن شركة Bollettins Assicnraizion⁽²⁾، ومحل التأمين فيها السفينة Santa Clara على رحلة من جنوا إلى مايور الإسبانية، مما يجعل أول مجال تجسدت فيه فكرة التأمين هو مجال المخاطر البحرية بسبب تكثيف التبادل التجاري بين الدول الواقعة على ضفتي البحر المتوسط⁽³⁾.

يمكن القول أنّ العصر القديم، لم يعرف فكرة وتقنيات التأمين البحري، وتوقف عند حد قرض المخاطرة البحرية الذي فسره البعض تفسيراً مقلوباً لعقد التأمين، حيث اعتبروا المقرض مؤمناً والمقترض مؤمناً له ومبلغ القرض تعويضاً مسبقاً واسترجاع مبلغ القرض مع الفائدة قسطاً.

2- تطوّر نظام التأمين في العصور الوسطى

أدى قيام الحروب الصليبية في القرون الوسطى إلى إنشاء القانون البحري بمفهومه الحديث في القرن الحادي عشر ميلادي، مما أدى إلى انتعاش الملاحة البحرية ومكن من ازدهار التجارة خاصة في المدن الإيطالية⁽⁴⁾، هذه المدن التي كانت تستخدم قرض المخاطرة الكبير في العصور الوسطى إلى أن ظهر التأمين البحري بدله⁽⁵⁾، ولقد نشأت في غرب أوروبا عادات وأعراف بحرية تم تدوينها في مجموعات بحرية أشهرها ما يلي:

¹ - رتيبة بن دخان، مرجع سابق، ص ص 730، 731.

² - علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص 14.

³ - سعيد مقبل سعيد عبد الجبار، مرجع سابق، ص 19.

⁴ - محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 20.

⁵ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 244.

أ-قواعد أورليان

اتخذت هذه التسمية نسبة إلى محكمة بحرية كانت تحمل هذا الاسم في برشلونة.

ب-مرشد البحر

ظهرت هذه المجموعة في مدينة روان الفرنسية، حيث انتقلت هذه القواعد إلى القانون الفرنسي الصادر في 1671، ومن هذا القانون استقى قانون التجارة الفرنسي الصادر في 1807 أحكام التأمين البحري، ومنه انتقلت إلى أغلب الدول التي تأثرت بالقانون الفرنسي.

ج-قنصلية البحر:

اتخذت هذه التسمية نسبة إلى محكمة بحرية كانت تحمل هذا الاسم في برشلونة⁽¹⁾. يتبين مما سبق، أنه لا أثر للتأمين البحري رغم ظهور قرض المخاطرة البحرية الذي مر عليه عدة قرون، والذي يعتبره البعض سببا مؤثرا على تأخير ظهور التأمين البحري.

3-تطور نظام التأمين في العصور الحديثة

أدى التطور الهائل الذي حدث في القرن العشرين من ثورة صناعية وانتشار الآلات الميكانيكية، ووسائل المواصلات البرية والبحرية والجوية، وزيادة هائلة في النشاط التجاري إلى نشاط منقطع النظير للإنسان سواء للعاملين أو أرباب العمل، ومنه نتج عن ذلك زيادة الحوادث وكثرة الإصابات، لهذا لجأ الناس إلى التأمين من المسؤولية عما يقع منهم من ضرر للغير⁽²⁾.

يأتي تأمين أخطار النقل البحري في مقدمة فروع التأمين الذي حقق الضمان الكافي لقسم وسائل التجارة الدولية، حيث ظهر التأمين البحري بمعناه الحديث في بداية القرن الحالي بصدور مجموعة من القوانين في عدة دول أوروبية، وقد انتشر بشكل واسع جدا

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص ص 244، 245.

- محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 20.

² - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص ص 559-560.

بحيث يصح القول أنّ البضائع التي تنقل عن طريق البحر لا بد أن تكون مغطاة بتأمين إلى الحد الذي يقترب فيه التأمين من الإلزام في النشاط الاقتصادي⁽¹⁾.

أوضحت محكمة النقض الفرنسية في العديد من المناسبات وبوضوح عن إرادتها في تقييد مفهوم (الخطأ الإرادي) والقائم على التّذليل الذي لا يقبل أن يكون موضوع تأمين، وقاومت بشدّة الشّروط التي تفيد بصفة تعسفية الضّمان الذي يقّمه مؤمن المسؤولية المدنية، والذي لا يستبعد الآثار الضّارة لبعض أنواع الخطأ، كما أنّ التّشريع تدخل في العديد من الحالات ليفرض واجب تأمين المسؤولية المدنية، فوفقاً للقانون الفرنسي المؤرخ في 26 جانفي 1985م أصبح كلّ شخص يضع في السّير سيارة بريّة ذات محرّك مجبر على تأمين المسؤولية المدنية، أو حتّى الممارسين لبعض النّشاطات المهنية المنصوص عليها بالقانون المؤرخ في 26 ماي 1977م الذي ينص على إلزامه التّأمين بالنّسبة لمالكي العربات النّاقلة لمواد الهيدروكربونية⁽²⁾.

كما قامت معظم الدّول بإقرار التّأمين من المسؤولية وأصبح يغطي العديد من حالات المسؤولية المدنية، حيث نجد المشرع المصري⁽³⁾ أصدر قوانين خاصّة بتنظيم التّأمين من المسؤولية المدنية وتكون إلزامية.

¹ - إبتسام حاوشين، منال الطيب يوسف، حياة كيجل، "تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر"، *مجلة الإبداع*، المجلد 09، عدد 01، مخبر الإبداع وتغير المنظمات والمؤسسات، جامعة لونسي علي، البليدة 02، 2019، ص 130.

² - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص ص 246، 247.

³ - من بين القوانين التي قام بإصدارها المشرع المصري: القانون رقم 79 لسنة 1979م الخاص بالتأمين الاجتماعي، وهو قانون شامل لمختلف العاملين سواء بالقطاع العام أو الخاص يقرر تأميناً إجبارياً عن إصابات العمل والأمراض المهنية، وعدلها بعدة قوانين صدرت بهذا الشأن ثم إصدار القانون رقم 652 لسنة 1955م بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيّارات، وكذا قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث المصاعد رقم 78 لسنة 1974م، وقانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث التّهدم الكلّي أو الجزئي للمباني والمنشآت رقم 02 لسنة 1982م، والقانون رقم 28 لسنة 1987م المتعلّق بالتأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث الطّائرات. أنظر في ذلك:

- عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 247.

- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص ص 560، 561.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد سار على هذا الاتجاه في كل من تقنين التأمينات لسنة 1980م وسنة 1995م، فهذا الأخير جعل التأمين على المسؤولية المدنية تجاه الغير إلزاميا على الشركات والمؤسسات التابعة للقطاعات الاقتصادية وهذا ضمن القسم المعنون بتأمينات المسؤولية المدنية ابتداء من المادة 198 سواء تعلق الأمر بالأشخاص الطبيعيين أو المعنويين على حدّ سواء، والحكم ذاته في مجال التأمين من الحرائق، والتأمين في مجال البناء، وفي مجال الصيد والسيارات، والتأمينات البحرية والجوية وغيرها.

ثانيا: تعريف نظام التأمين من المسؤولية

يسعى الشخص من خلال نظام التأمين لحماية نفسه وأمواله لأنّ مسؤوليته تجاه الغير تقوم في أحوال كثيرة فلا تكون نتيجة إهمال وعدم الحيلة فقط، بل قد تكون نتيجة الخطأ الشخصي أو خطأ تابعيه، أو قد تترتب مسؤوليته حارسه الأشياء، الأمر الذي يجعله دائما محلا للمطالبة بالتعويض.

قدّمت العديد من التعاريف لنظام التأمين⁽¹⁾ من المسؤولية سواء من الناحية الفقهية، حيث حاول العديد من الفقهاء تقديم تعريف واضح لفكرة التأمين كما سارعت مختلف الدول إلى إيجاد تعريف محدّد لهذا النظام، ومن بينهم التشريع الجزائري.

1-التعريف الفقهي لنظام التأمين

حاول العديد من الفقهاء تقديم تعريف شامل لنظام التأمين كلّ بأسلوبه الخاص مع الاختلاف في المضمون، حيث نجد من عرفه على أنّه "ذلك التأمين الذي يكون الغرض منه

¹ - التأمين بوجه عام هو عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد أو أي أداء مالي آخر في ماله تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفع مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن، فالتأمين عن الأضرار خلافا للتأمين عن الأشخاص هو تأمين يكون فيه خطر المؤمن منه أمر يتعلق بمال المؤمن له أو مال غيره طالما كانت له مصلحة فيه. أنظر في ذلك كلّ من:

- فيصل بوخالفة، "أنماط ووسائل التعويض عن الضرر البيئي"، مجلة القانون العقاري والبيئة، المجلد 7، العدد 13، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019، ص 29.

- قادة عبادة، مرجع سابق، ص 19.

- حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 383.

ضمان المؤمن له الرجوع الذي قد يتعرّض له من جانب غيره بسبب ما أصاب هذا الغير من الضرر، ويكون المؤمن له مسؤول عن تعويضه⁽¹⁾.

وعرفه (بيكال وبشون) بأنه "عقد بموجبه يضمن المؤمن الأضرار الناتجة عن الدعاوي الموجهة من الغير ضدّ المؤمن"⁽²⁾.

كما عرّفه (الشهوري) على أنّه "عقد بموجبه يضمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤوليات"⁽³⁾.

يغطي التأمين من المسؤولية في هذا النوع من التأمين الأضرار التي تلحق المؤمن له نتيجة تحقق مسؤوليته نحو الغير إضافة إلى الأضرار التي تصيبه بفعل مطالبة الغير له بالتعويض لتحقيق مسؤوليته.

ونجد أيضاً تعريف الفقيه الفرنسي الأستاذ " هيمار " الذي يفضله الفقه، فهو يعرف التأمين بأنه " يحصل بموجبه أحد المتعاقدين، وهو المؤمن له في نظير مقابل يدفعه على تعهد بمبلغ يدفعه له للغير في حالة تحقق خطر معين، للمتعاقد الآخر، وهو المؤمن، الذي يدخل في عهده مجموعاً من هذه المخاطر يجري المقاصة بينها وفقاً لقوانين الإحصاء"⁽⁴⁾. يتميز هذا التعريف من أنّه تعرض للتأمين بالتفصيل مبرراً عناصره القانونية والفنية.

يمكن القول من خلال هذه التعاريف المقدّمة من قبل الفقهاء أنّها كلّها تنصب حول مصطلح (الضمان) أي أنّ الفقه قد اتفق على فكرة واحدة وهو تحمّل المؤمن له مسؤولية الأضرار التي لحقت بالمؤمن، لكن نلاحظ في الوقت نفسه أنّ الفقه لم يحدد نوع هذا التأمين، هل هو تأمين بحري أو جوي... إلخ وبالتالي كان له أن يحدد نوع هذا التأمين، كما أنّ الفقهاء لم يقدّم أي تعريف صريح حول التأمين عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط

¹ - نقلا عن: عبد الرحمن بوفلجة، مرجع سابق، ص 244.

² - نقلا عن: حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 382.

³ - نقلا عن: محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 557.

⁴ - نقلا عن: عبد الكريم بن حميش، التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث، تخصص: القانون البيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، 2019-2020، ص ص 140، 141.

السفن، والتي تعدّ من أخطر الأضرار البيئية على الإطلاق خاصّة في الوقت الرّاهن، لهذا كان عليه إعطاء أهمية كبرى لهذا النوع من التّأمين.

2- التعريف القانوني لنظام التّأمين من المسؤولية

قدّمت العديد من التعاريف القانونية لنظام التّأمين من المسؤولية، سواء من خلال القوانين المقارنة أو المشرع الجزائري هذا ما سنوضحه فيما يلي

أ- تعريف القوانين المقارنة لنظام التّأمين من المسؤولية

ورد تعريف نظام التّأمين في كل من القانونين الفرنسي والإنجليزي، باعتبارهما نموذجين للشريعة الانجلوساكسونية، كما نجد أن مختلف القوانين العربية هي أيضا حاولت تقديم تعريف محدد وبسيط لنظام التّأمين هذا ما سنبينه فيما يلي:

أ.1- تعريف المشرع الفرنسي لنظام التّأمين

كان للقضاء الفرنسي دور مهم في تطوير فكرة التّأمين البحري القائمة على الخطر البحري، وأخذ بمبدأ امتداد التّأمين البحري إلى الأخطار البرية والبحرية باعتبارها تابعة للرحلة البحرية جاء هذا التعريف في المادة الأولى من القانون 03 جويلية 1967 والتي أصبحت المادة 1/171 من تقنين التّأمين الفرنسي والتي استندت إلى معيار جديد للتفرقة بين التّأمين البحري وباقي التّأمينات ألا وهي " العملية البحرية" بدلا من " الرحلة" سابقا ولقد عرفته بأنّه: " يخضع لهذا الباب المتعلق بالتّأمين البحري كل عقد تأمين يكون محله ضمان المخاطر المتعلقة بعملية بحرية ما"⁽¹⁾.

كما عرفه المشرع الفرنسي أيضا كما يلي: "التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن مقابل دفع قسط بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به من جراء التحقق المحتمل خلال عملية بحرية معينة لخطر أو أكثر منصوص عليه في البحر"⁽²⁾.

¹- فوضيل بن معروف، " التّأمين البحري في الجزائر"، *المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل*، العدد 07، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 161.

²- *نقلا عن*: رحيمة سمارة، صبرينة زعموم، فاطمة الزهراء بن صغير، مرجع سابق، ص 17.

أ-2- تعريف المشرع الإنجليزي لنظام التأمين

مر مفهوم التأمين في إنجلترا بمراحل مختلفة، وتطور بتقدم وازدهار الملاحة البحرية، واحتلال إنجلترا مركزا هاما في عمليات التأمين وإعادة التأمين على المستوى الدولي هو الدافع لإصدار أول قانون الذي أصبح مصدرا للقوانين الحديثة¹ وهو قانون 1906 الذي عرف عقد التأمين في المادة الأولى منه على أنه: "عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة وإلى الحد المتفق عليه من خسائر بحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية".

اتسم هذا التعريف المقدم من قبل المشرع الإنجليزي للتأمين البحري بالدقة والوضوح إذ أصبح مصدر للقوانين الحديثة في المجال البحري، إذ بين طبيعة العقد وأخضعه للنظرية العامة للعقود وذكر أطرافه والتزامات المؤمن وبين محله المتمثل في الخطر إذ يعتبر الأسبق في تعريف التأمين البحري بواسطة الخطر، كما تقطن إلى أن الأخطار البحرية غير قابلة للحصر، حيث أنها محل التطور والتغيير مما جعله يبتعد عن التعريف الحصري، كما أنه أدخل في المادة 02 من هذا القانون التأمين على الأخطار التي لا تعد بحرية أصلا إذا كانت تابعة للرحلة البحرية، وما يؤخذ عليه أنه لم يذكر التزامات المؤمن له بدفع القسط⁽²⁾.

أ-3- تعريف المشرع المصري لنظام التأمين

عرف المشرع المصري نظام التأمين في المادة 747 من القانون المدني الصادر في 29 جويلية 1948 بأنه: "عقد يلتزم المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد مرتب أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك في نظير قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"⁽³⁾.

¹- فوضيل بن معروف، "التأمين البحري في الجزائر"، مرجع سابق، ص 192.

²- حياة بن عيسى، التأمين على هيكل السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2003، ص 21.

³- نقلا عن: أمال قداري، مرجع سابق، ص 20.

يبير هذا التعريف عنصر الخطر البحري باعتباره العنصر الجوهرى الذى يخلع على التأمين البحرى المميز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة به التى ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى (1).

يعاب على هذا التعريف أنه أغفل الجانب الفنى للتأمين واقتصره فقط على العلاقة القانونية بين المؤمن والمؤمن له.

أ-4- تعريف المشرع الأردنى لنظام التأمين

عرف المشرع الأردنى نظام التأمين فى المادة 296 من الأمين البحرى على أنه: " عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به فى معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقى لقيمة ما مقابل دفع قسط على ألا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة" (2).

أ-5- تعريف المشرع الجزائرى لنظام التأمين من المسؤولية:

عرف المشرع الجزائرى نظام التأمين من المسؤولية على أنه: "عقد يلتزم بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو المستفيد الذى اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد أو أي عوض مالى آخر فى حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين فى العقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له" (3).

يلاحظ من خلال هذه المادة أن التأمين من المسؤولية يهدف إلى ضمان وحماية الذمة المالية للمؤمن له نتيجة قيام المسؤولية فى شخصه والتزامه بالتعويض، وهو ما يفسر الطبيعة القانونية للتأمين من المسؤولية والمتمثلة فى تأمين الدين (4).

¹ - مصطفى كمال طه، التأمين البحرى (الضمان البحرى)، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1996، ص 16.

² - نقلا عن: عادل على المقدادى، مرجع سابق، ص 246.

³ - المادة 619 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ فى 29 رمضان 1395 الموافق لـ: 26 سبتمبر 1975م، يتضمن القانون المدنى الجزائرى، ج، ر، ج، ج عدد 78 الصادرة فى 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ فى 13 ماي 2007، ج، ر، ج، ج، العدد 31 الصادرة فى 13 ماي 2007.

⁴ - سهام زروالى، مرجع سابق، ص 269.

أعدت المادة 02 من الأمر رقم 95-07⁽¹⁾ المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، نفس التعريف مع إضافة هذه العبارة (لا يمكن تقديم الأداء عينياً في تأمينات المساعدة والمركبات البرية ذات المحرك).

الملاحظ إذاً في هذا الإطار أنّ التأمين لا بد أن ينظر إليه من جانبين:

• **جانب قانوني:** يحكم العلاقة التعاقدية بين أطرافه من مؤمن ومؤمن له، وطرف ثالث مستفيد، وخطر أو حادث يخشى وقوعه ويرجى التأمين منه، وقسط أو أي عوض مالي آخر يؤديه المؤمن له للمؤمن، أو أداء يلتزم المؤمن بأن يؤديه للمؤمن له عند تحقق الخطر المنصوص عليه في متن العقد.

• **جانب فني:** يقوم على أساس تجميع المخاطر وتوزيع الخسائر من المؤمن لهم جميعاً، طبقاً لقوانين الإحصاء والتي من خلالها يحدّد عبر القسط على نحو يضمن تغطية ما يتحقق من المخاطر المؤمن منها، بالإضافة إلى نسبة الرّيح للشركة المؤمنة مقابل قيامها بالعملية⁽²⁾.

يمكن القول إذن أنّ نظام التأمين من المسؤولية بالرجوع إلى ما أورده مختلف القوانين والنظريات الفقهية، أنّه عملية قانونية وفنية في نفس الوقت يهدف لتنظيم التعاون بين المؤمن له والمؤمن، باعتبار أنّ الفرد وحده لا يمكن أن يواجه بعض الكوارث أو الحوادث الجسيمة خاصة تلك الناجمة عن نشاط السفن، والتي خلفت أضراراً في غاية الخطورة نجم عنها تعويض كبير جدّاً الأمر الذي يجعل نظام التأمين يلعب دوراً فعالاً في هذه الحالة، من خلال تغطية ولو جزء من هذه الأضرار ويحقق به التعاون.

¹ - الأمر رقم 95/07 مؤرخ في 25 يناير 1995، يتعلق بالتأمينات، ج، ر، ج، ج عدد 13 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 مؤرخ في محرم 1421 الموافق ل 20 فبراير 2006، يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات ج، ر، ج، ج عدد 15، الصادرة في 12 مارس 2006.

² - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 202.

ثالثاً: الطبيعة القانونية لنظام التأمين من المسؤولية

يعتبر نظام التأمين من المسؤولية، كما سبق وأن ذكرنا من الأنظمة الجماعية للتعويض التي تأخذ على عاتقها تعويض الأضرار والمخاطر وهو ما يعرف بالمسؤولية الجماعية وبعبارة أخرى فإنّ نظام التأمين من المسؤولية يخرجنا من المسؤولية الفردية التي تقرها المسؤولية المدنية إلى المسؤولية الجماعية التي تتحمل فيها ذمة الجماعة التعويض. بناءً على ذلك، يمكن القول أنّ نظام التأمين من المسؤولية المدنية يتميز بطبيعة قانونية تميّزه عن غيره من الأنظمة والأنواع الأخرى من التأمين، فهو من ناحية أولى هو تأمين يضمن المؤمن فيه الأضرار التي تصيب المؤمن له جراء رجوع الغير عليه بدعوى المسؤولية، ومن ناحية ثانية يعتبر تأميناً من الأضرار، أما من ناحية ثالثة وأخيرة فالتأمين من المسؤولية يعتبر تأميناً لدين.

1- ضمان تأمين المؤمن فيه للمؤمن له

يهدف نظام التأمين من المسؤولية إلى تعويض المؤمن له (المسؤول عن الضرر)، عما يلحق ذمته المالية من ضرر بسبب رجوع الغير عليه، بمعنى آخر أنّ المؤمن في هذا النوع من التأمين لا يعرض الضرر الذي يصيب المضرور، وإنما يعرض الأضرار التي تلحق المؤمن له نتيجة التزامه بدفع تعويض للمضرور، فالمؤمن له قصد بالتأمين أن يؤمن نفسه لمصلحة نفسه، لا أن يؤمن المضرور، ولا أن يؤمن نفسه لمصلحة المضرور، لذلك نجد أن العلاقة في مثل هذا النوع من التأمين تنحصر في المؤمن (شركة التأمين، والمؤمن له الذي يريد حماية ذمته المالية)، أما بالنسبة للغير المضرور الذي يستفيد من التأمين فليس طرفاً في هذا العقد⁽¹⁾.

¹ - عبير عبد الله أحمد درباس، المسؤولية المدنية عن مزار الجوار غير المألوفة الناجمة عن تلوث البيئة في فلسطين "دراسة مقارنة"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والإدارة العامة، جامعة بيرزيت، 2014، ص ص 192، 193.

2- التأمين من المسؤولية كأحد صور التأمين عن الأضرار

يعتبر التأمين من المسؤولية تأميناً من الأضرار، وبالتالي فإن هذا التأمين يتّصف دائماً بالطابع التعويضي كسائر عقود التأمين من الأضرار وبذلك فهو يتميز عن عقد التأمين من الإصابات التي لا يخضع لتطبيق المبدأ التعويضي كسائر عقود التأمين على الأشخاص وإن كان يشبه تأمين الإصابات وذلك لأنّ كلّ منهما يضمن الإصابات التي تلحق بالجسم، إلا أنّ الإصابات التي تلحق في عقد التأمين من الإصابات بالمؤمن له، في حين يكون التأمين من المسؤولية بالغير، ولا يقصد في التأمين من المسؤولية تأمين الغير وإلا كان تأميناً على الأشخاص⁽¹⁾.

بناءً على ذلك فإنّ المؤمن له لا يقصد إلاّ تأمين نفسه بالنسبة للأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ذلك من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية.

3- التأمين من المسؤولية تأميناً لدين

يتّجه الفقه التقليدي إلى تعريف المسؤولية على أنّه تأميناً لدين المؤمن له المسؤول، وليس تأميناً لحقّ المضرور في التعويض، فالخطر المؤمن في تأمين المسؤولية لا يتمثّل في الضّرر الذي أحدثه المؤمن له في مواجهة الغير، ولكن مطالبة المضرور بالتعويض في مواجهة المؤمن له، فالمؤمن يتحمّل تبعه النتائج الضارة التي أحدثها المؤمن له⁽²⁾.

بناءً على ذلك فإنّه في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، مسبب الضّرر هو من يتحمّل تبعه النتائج الضارة التي خلفها نشاطه الملوّث للبيئة البحرية.

تجدر الإشارة أنّ التأمين من المسؤولية هو تأمين من الأضرار بمعية التأمين على الأشياء، يختلفان من حيث المحل، حيث يعتبر تأميناً لدين في ذمة المؤمن له في تأمين

¹ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 572، 573.

² - نبيل صالح العرابوي، "علاقات التأمين بالمسؤولية المدنية وتأثير تأمين المسؤولية على نظام المسؤولية المدنية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 135.

المسؤولية، ويكون تأميناً لشيء مملوك للمؤمن له في التأمين على الأشياء، أما محل التأمين على الأشياء فهو ما للمؤمن له من مال، ومحل التأمين من المسؤولية فهو ما على المؤمن له من مال (1).

يتضح لنا أن التأمين من أعباء المسؤولية يقوم بدور الضمان المزدوج، من ناحية فهو يهدف إلى وقاية وصيانة ذمة المؤمن له المالية، مما قد يعترها من أخطار المسؤولية، ولذلك قيل أنه تأمين وقائي أو اتقائي، ومن جهة أخرى فإنه يضمن للمؤمن له الآثار السلبية التي قد تلحق بذمته المالية تبعاً لتحريك دعوى المسؤولية، بحيث يلقي هذا العبء على كاهل المؤمن الذي قبل تحمل عبء الخسارة، هذا إضافة إلى أنه يكفل لغير المضرور وسيلة الحصول على التعويض الذي يمحو ويخفف ضرره (2).

الفرع الثاني

مدى إمكانية تأمين الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يقوم نظام التأمين من المسؤولية باعتباره أحد الضمانات المالية لتعويض المتضرر عما يصيب ذمته المالية بسبب رجوع الغير عليه، نتيجة الأضرار التي أصابته من جراء التلوث الناتج عن نشاط السفن على أسس قانونية تضمن سلامة الشكل والإطار القانوني لعقد التأمين، لما يترتب عليه من آثار قانونية ويتطلب الأمر إسقاط هذه الأسس أو الشروط على الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن لمعرفة مدى انطباق هذا النوع من التعويضات على الأضرار البحرية (أولاً) وبما أنّ هذه الأسس القانونية لا تكفي لوحدها في تغطية مثل

¹ - عبد الكريم بن حميش، الطيب ولد عمر، "التأمين عن المسؤولية من الأضرار البيئية"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، 2021، ص ص 174، 175.

² - أنظر في ذلك:

- فضيلة ميسوم، "الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)"، مجلة دراسات وأبحاث، المجلد 09، العدد 27، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2017، ص ص 05، 06.

- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 575.

هذه الأضرار فإنّه لابد من توفر مجموعة من الأسس الفنيّة التي يتطلبها نظام التأمين بوجه عام، ما دام أنّ استمرارية العملة التأمينية تتطلب استجابة الخطر لمثل هذه الأسس (ثانياً).

أولاً: مدى إمكانية تأمين الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من الناحية القانونية
يعد نظام التأمين من المسؤولية، من بين الأنظمة التي تطورت كثيراً خاصة في الآونة الأخيرة، لتشمل بذلك مخاطر لم تكن معروفة من قبل في ميدان التأمين، فتوسعت هذه الأخطار وأصبحت قابلة للتأمين.

يتطلب القول بإمكانية ضمان الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من الناحية القانونية معرفة شروط الخطر المؤمن منه، ومن ثمّ تبيان مدى توافق أو انسجام مثل هذه الأضرار مع الشّروط القانونية للخطر المؤمن عنه.

1- الخطر المؤمن منه

يعد الخطر ⁽¹⁾ المحور الأساسي في التأمين، فهذا الأخير يفترض دائماً وجود خطر معين يسعى الرّاعب في التأمين إلى تحصين نفسه من آثاره المالية، أي أنّ الخطر يعتبر بمثابة المحلّ الذي يرد عليه عقد التأمين، وهو بذلك أحد أهمّ عناصر هذا العقد والذي من خلاله يتحدّد الالتزامات الناشئة عنه ⁽²⁾.

¹ - يعني الخطر في معان التأمين الحادثة *risque événement*، فيقال أنّ الخطر المؤمن منه، هو الحادثة التي يخشى المرء وقوعها، كما أنّ لفظ الخطر قد يطلق ويراد به معنى آخر يتصل بالخطر الحادثة، ولكنه لا يغيّبها في ذاتها وإنما بعينها من حيث درجة احتمال وقوعها، وهو بهذا المعنى يكون مقصوداً به قيمة الخطر *la valeur de risque*، أي درجة احتمال وقوع الخطر الحادثة التي قد تكون ثابتة، فيقال خطر ثابت *risque constant*، أو متغيرة فيقال خطر متغير *risque variable*، كما للخطر معنى ثالث حيث يقصد به محل الضمان *risque objet de la garantie*، أي عنصر الذمّة المالية أو النشاط أو الشخص الذي يهدده الخطر الحادثة، والذي ينص عليه الضمان الذي أبره تأمين له وأخيراً هناك معنى رابع للخطر حيث يقصد به الضرر الناشئ عن الكارثة *risque dommages*، وهو الذي تعنيه كلمة الخطر حيث يقال "استعداد بعض الأخطار من نطاق التأمين، يقصد بذلك استبعاد بعض الأضرار المتولدة من نطاق التأمين". انظر في ذلك:

- أحمد محمود سعيد، مرجع سابق، ص 319.

² - سهام زروالي، مرجع سابق ص 275.

اجتمع الفقه في (فرنسا ومصر) على تعريف الخطر بأنه: "حادثة احتمالية لا يتوقف تحققها على محض إرادة أحد الطرفين خاصة إرادة المؤمن له"⁽¹⁾.

يتّضح من خلال هذا التعريف أنه لكي يعتبر حادثة ما (خطر) يجوز التأمين منها لأبد أن يتوقّر شرطان:

أ- أن يكون الخطر احتمالي

يعتبر شرط احتمالية حدوث الخطر في التأمين البحري العنصر الجوهرى فيه، وهو يعني أن يكون الخطر المؤمن منه غير محقق الوقوع، أي يحتمل أن يقع كما يحتمل أيضا ألا يقع، فإذا كانت الأضرار مؤكّدة الوقوع فإنّها لا تصلح أن تكون محلا للتأمين ذلك أنّ التأكيد يتنافى مع الاحتمال⁽²⁾.

ولا يقصد بعدم التأكد من وقوع الخطر أن يكون عدم التأكد هذا مطلقا، بل يقصد به أن تكون لحظة وقوع الخطر غير معلومة، وغير مؤكّدة وغير مستحيلة، إذ لا فائدة من التأمين ضد خطر مؤكّد الوقوع، كون أنّ قيام شركات التأمين بالتأمين على خطر لن يتحقق أبدا مستحيل الحدوث سيجعل من عملها يخرج من نطاق مبدأ حسن النية وضربا من ضروب الاحتيال، فالخطر فكرة مجردة تشير إلى احتمال وقوع خسائر أو أضرار، والشرط الاحتمالي لحدوث الخطر قد لا ينصب على الخطر ذاته في بعض الأحيان ولكن قد

¹- انظر في ذلك:

- نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، ص22.
- أحمد محمود سعد، مرجع سابق، ص319.
- صليحة صابور، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة، مرجع سابق، ص108 .
- BESSON et Picard, les assurances terrestres en droit-français tome 01 (le contrat d'assurance) 4^{eme} édition, Dalloz, Paris, 1975, p. 35.

²- انظر في ذلك كل من:

- حميدة جميلة، مرجع سابق، ص385.
- سهام زروالي، مرجع سابق، ص275.
- نبيلة إسماعيل رسلان، نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2007، ص22.

ينصب على تاريخ حدوث الخطر في أحيان أخرى⁽¹⁾، فمثلا إلقاء مواد ملوثة من السفن إلى البيئة البحرية يمكن أن تسبب أضرار لها ويمكن أن لا تسبب تلك الأضرار. يلاحظ أنه إذا كان الخطر يعرف بأنه حادث احتمالي، أو محتمل الوقوع، فإنه بهذا يقترب من تعريف الشرط الذي يعد وصفا من أوصاف الالتزام، إذ يعرف الشرط بأنه أمر مستقبلي غير محقق الوقوع، إلا أن هناك فرقا جوهريا بين الخطر المؤمن منه وبين الشرط، فالشرط سواء أكان فاسخا أو واقفا ليس إلا وصفا معدلا لأثر الالتزام، بينما الخطر هو أهم العناصر عقد التأمين، أي أن الشرط وصف يدخله المتعاقدان على عقدهم الذي اكتملت العناصر الضرورية لوجوده، بينما الخطر عنصر جوهري ومهم لوجود عقد التأمين، ولا يمكن أن يتم استبعاده بإرادة أحد الطرفين⁽²⁾.

ب- ألا يتوقف الخطر على إرادة أحد المتعاقدين

إن الخطر المؤمن منه لا يتوقف تحققه على محض إرادة أحد الطرفين خاصة المؤمن له، لأن التأمين في الأصل يقوم على فكرة حماية الإنسان ضد ما يخبئه له القدر من صدفة سيئة، وعليه إذا تحقق الخطر بمحض إرادة الطرفين فإنّ الحادثة تصبح بذلك غير محتملة فضلا عن كونها غير متوقعة، لهذا اعتبر الخطأ العمدي غير قابل للتأمين قانونا⁽³⁾ فأفعال التلوث وإن كانت ترجع في أغلبها إلى أفعال إرادية إلا أنّ ذلك لا ينفي عنها الصفة الاحتمالية، فالملوث لا يقصد ولا يردي الآثار الضارة الناجمة عنها. كما أنّها وإن كانت تشكل أفعال عمدية، إلا أنّها لا تشكل أخطار عمدية، بالتالي فهي أخطار يمكن تأمينها من الناحية القانونية ولا تكون مستبعدة من نطاق التأمين⁽⁴⁾.

¹ - شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2010، ص 22.

² - أية سالم محمد مراجع، تغيير الخطر في عقد التأمين والآثار المترتبة عليه (دراسة مقارنة)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2019، ص 24.

³ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 276.

⁴ - فايزة طيب، مرجع سابق، ص 515.

بناءً على ذلك، إذا عمد المؤمن له إيقاع هذا الخطر أو ساعد على إيقاعه نفي عن الخطر صفة الاحتمالية وأصبح حدوث الخطر أمراً إرادياً، وانقلب التأمين في هذه الحالة إلى وسيلة كسب غير مشروعة من قبل المؤمن له، ضرباً من ضروب الاحتيال، الذي يؤدي إلى بطلان عقد التأمين وتعريض المؤمن له للمسؤولية الجزائية، وعليه فإن وقوع الخطر يجب أن لا يكون معلقاً على إرادة أحد طرفي عقد التأمين بل يجب أن يتدخل فيه عوامل طبيعية أو عامل الصدفة⁽¹⁾.

يطرح سؤال حول مدى التأمين في الحالات التي تشترك فيها إرادة المؤمن له مع المصادفة؟

إن اشتراك إرادة المؤمن له في إحداث الخطر، قد يكون متعمداً أو غير متعمد عن طريق الخطأ، والمقرر قانوناً أنه لا يجوز للشخص أن يؤمن نفسه من خطئه العمدي، لأنه يتعلق بمحض إرادته، لأنّ العمد يعدم الخطر، حيث ينافي الاحتمال الذي هو أساس الخطر، كما أنّ منع التأمين من الخطأ العمدي يتصل في حقيقة الأمر باعتبار النظام العام والآداب العامة⁽²⁾.

أما خطأ المؤمن له غير العمدي، مهما كانت درجته حتى وإن بلغ درجة من الجسامه فيجوز التأمين ضده، ما لم يبلغ درجة العمد، باعتبار أنّ الفاعل الخطأ الجسيم يكون قد انحرف في السلوك، ولكن دون أن تكون له النية في الإيذاء، بل هوم حسن النية على عكس الخطأ الذي يكون فيه الفاعل سيء النية، لأنّ جعل الخطأ الجسيم والخطأ العمد سواء فيه تعارض مع الأصل الذي هو حسن النية وليس سوءها، إضافة إلى أنّ تأمين الخطأ الجسيم قد أراد دون شك الفعل الذي أتاه فهو لم يكن يريد النتيجة المترتبة عليه ومن ثم فإنّ إرادته لم يكن لها الدور الوحيد في وقوعها إذ أنّ هناك عوامل أخرى تضافرت معها في إحداثها⁽³⁾.

¹ - شيرين عبد حسن يعقوب، مرجع سابق، ص 23.

² - عبد الكريم بن حميش، التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 187.

³ - المرجع نفسه، ص 188.

يمكن القول إذن بالنسبة للأسس القانونية للتأمين من المسؤولية هو ضرورة وجود خطر احتمالي وغير متوقع، في حين أنّ صفة الجسامة لا تتنافى مع وجود خطر احتمالي⁽¹⁾.

2- صعوبة تطبيق الشروط القانونية للخطر على الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن
تتميز أخطار التلوث البيئي بخصوصية تجعل من الصعب تطبيق القواعد القانونية التقليدية، سواء من حيث قيام المسؤولية المدنية أو إثباتها، لذلك حاول الفقه مواجهة الأمر بالدعوة لتطويع هذه القواعد أو من قواعد قانونية جديدة، كذلك الحال في تأمين مثل هذه المسؤولية فلم يكن الأمر سهلاً ولم يخل من معوقات⁽²⁾.

تكمن الصعوبة في خطر التلوث البحري الناجم عن نشاط السفن، في كونه من الأخطار التكنولوجية الحديثة، التي تنشأ بفعل التدخل الإرادي من طرف المؤمن له هذا من جهة، ومن جهة أخرى الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن لها طابع التراخي، فهي قد تظهر بصفة تتويجية ولا تتكشف أضرارها إلا بعد فترة زمنية طويلة مما يجعلها تتعارض مع شرط من شروط الجوهرية للتأمين، وهي الصفة الاحتمالية والفجائية ومثال ذلك الضرر الإشعاعي الذي يتسم بصفة التراخي والبطء⁽³⁾.

كما أن أخطار البيئية الناجمة عن نشاط السفن قد ترجع أسبابها إما إلى الحوادث أو وقائع فجائية وعرضية، فهنا لا يوجد أدنى شك في توفر خاصية الاحتمالية في شباكها، حيث أنّها وقائع محتملة قد تحدث وقد لا تحدث، وبالتالي ليس هناك شكّ حول إمكانية تأمينها قانوناً، أمّا إذا كانت هذه الأخطار نتيجة للاستغلال المألوف للأنشطة الملوثة كعمليات البحث والتنقيب عن البترول، وما ينجم عنه من أخطار تهدد البيئة البحرية، حيث تكون أضرارها ذات طابع مزمن وتدرجي، فالخطر في هذه الحالة حتى وإن كان محقق

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 387.

² - انظر كل من:

- أمال قداري، مرجع سابق، ص 27.

- عيسى مصطفى حمادين، مرجع سابق، ص 167.

³ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 288، 389.

الوقوع إلا أن وقت وقوعه غير محقق، خاصة وأن هناك أنظمة طبيعية في البيئة تعمل على إزالة هذا النوع من التلوث، عن طريق امتصاصها ولا تصبح لها أي آثار ضارة مما يستدعي التساؤل حول إمكانية تأمينها والتعويض عنها⁽¹⁾.

ثانياً: مدى إمكانية تأمين الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من الناحية الفنية
تعتبر أخطار التلوث من المخاطر الحديثة بالنظر إلى تغطيتها التأمينية، وطبيعتها الخاصة تجعل تطبيق النصوص القانونية القائمة أمراً صعباً، كما هو عليه الحال بالنسبة للقواعد المتعلقة بالمسؤولية عن خطر التلوث، وهو ما يقتضي البحث عما إذا كان الأمر نفسه في حال التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، لذلك نبحت عن مدى استيعاب الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن لعقد التأمين⁽²⁾.

يظهر الطابع الفني للتأمين في الخطر المؤمن منه، وتقدير القسط في تتابع هذا القياس على نحو يقيّم نوعاً من الارتباط بين الخطر والقسط ومبلغ التأمين، ولبوغ هذه المرحلة فإن هذه الأسس الفنية للتأمين تتمثل في أن يكون الخطر متوتراً وموزعاً ومتفرّقا، هذا من جهة، ومن جهة أخرى أن يكون هناك التعاون بين المؤمن لهم أو تجميع المخاطر، وأخيراً حساب الاحتمالات.

1- أن يكون الخطر موزعاً ومتوتراً في وقوعه

يشترط في الخطر أن يكون موزعاً أو متفرّقا، بمعنى أن مجموع أخطار المؤمن عليها لا تقع مرة واحدة فتصيب مجموع المؤمن لهم، بل تقع موزعة أو متفرقة فتصيب فرداً أو عدداً بسيطاً من المؤمن لهم، لكنّها لا تصيبهم كلّهم دفعة واحدة⁽³⁾ فمن هنا كان هناك

¹ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 272.

² - أمال قداري، مرجع سابق، ص 39.

³ - أنظر في ذلك كلّ من:

- حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 387.

- أمال قداري، مرجع سابق، ص 37.

أخطار لا تقبل من الناحية الفنية التأمين عليها، مثل الكوارث الطبيعية كالزلازل والثورات البركانية، لأنها تصيب عادة مناطق محدّدة، ومن ثمّ لا تكون موزّعة بدرجة تسمح بالتأمين منها ولكن في ذات الوقت وخارج نطاق الكوارث الطبيعية هناك أنواعا أخرى من الأخطار تتسم بعمومية وقوعها، ومن ثمّ لا يمكن فنيا تأمينها مثل أخطار الأزمات الاقتصادية والحروب سواء دولية أو أهلية⁽¹⁾.

يتّضح بالنظر إلى أخطار التلوث أنّها ليست من العمومية ويصعب فنياً تغطيتها، كما أنّها لا تتركز في منطقة بعينها وإن كانت هناك بعض الأخطار تتسم بشيء من العمومية، فإنّ شركات التأمين تستبعدّها من ضمانتها بنص صريح في عقد التأمين، كما هو الحال بالنسبة للأضرار التي تصيب عناصر البيئة الطبيعية ذاتها، كالماء والهواء والتربة، والتي يكون استعمالها شائعا للجميع والمعروفة بالأضرار البيئية المحضة، وأيضا الأضرار الناجمة عن التلوث العام الصادر عن مجموع الأنشطة الإنسانية، أو الأضرار الناجمة عن التلوث الشامل المرتبط بنشاط متعدد النشأة، وعلى هذا النحو فإنّه لا يوجد ما يحول دون التغطية التأمينية لأخطار التلوث من حيث المبدأ، وإن كانت هناك بعض الصعوبات خاصّة في قيمة التعويضات، ولكن يمكن التغلب عليها عن طريق الأساليب الفنية المتعارف عليها كإعادة التأمين أو تحميل المؤمن له جزء من قيمة الخطر⁽²⁾.

2- أخطار التلوث وتجميع المخاطر

لكي تكون حسابات المؤمن دقيقة قدر الإمكان لابد أن يختار المخاطر المنتشرة التي تهدد الكثير من الأشخاص، لأنّ دائرة إمكان تحققها، والتي يجري عليها الإحصاء، تكون

=- أشرف محمد إسماعيل، "التغطية التأمينية من مخاطر الأضرار البيئية" دراسة مقارنة، مؤتمر البيئة والقانون، كلية الحقوق، جامعة طنطا 2018م، ص 29.

¹- نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضدّ أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 34.

²- أشرف محمد إسماعيل، مرجع سابق، ص 30.

متسعة مما يساعد على حسن تطبيق الأعداد الكبيرة، والتوصل إلى ضبط احتمال وقوع الخطر (1).

يترتب على هذا الشرط أنّ المخاطر الحديثة ومنها أخطار التلوث، لا تصلح فنياً أخطار التلوث للتأمين عنها لأنها لا تسمح بتجميعها في مجموعة واحدة تعامل بنفس المنهج والطريقة في التغيير، فهي متشعبة ومتعددة وبالتالي فإنّ وضع قائمة محددة لعوامل الخطر ذات الصلة من الأمور الصعبة، لهذا نجد التأمين لا يغطي جميع أخطار التلوث (2) لهذا فإنّ هذا النوع من الأخطار يلاحظ فيه تردد المؤمنین عادة على قبول التغطية التأمينية لهذه الأخطار، إما بسبب ما تتميز به هذه الأخطار من ضخامة الحجم وفداحة الكارثة حيث تعجز كبرى شركات التأمين على أن تأخذ على عاتقها عددا كبيرا منها، وإما بسبب الصعوبات الفنية المتعلقة بقصور الإحصاءات وصعوبة المعرفة المسبقة لحجم هذه الأخطار التي تلتزم بتغطيتها وصعوبة التحديد الواضح للقسط الذي يجب دفعه من طرف المؤمن له (3).

يكون قبول المؤمنین للتغطية التأمينية لخطر التلوث وفق الاختيارات التالية:

- إما أن تستغني عن القيام بتقرير غير دقيق وتطبيق نظام النقاط، والذي تجمع فيه عناصر الخطر قائمة واحدة، ثم تعطي النقاط وبالتالي يتم تجميع عناصر الخطر مع بعضها على أساس هذه القائمة التي يتم ربطها بعد ذلك بالخصومات والإضافات لكل سوق.

¹- نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 69.

²- فتحي بن جديد، بغشام زقاق، "دور التأمين في التعويض عن الضرر البيئي"، *مجلة القانون*، المجلد 01، العدد 02، 2010، جامعة غليزان، ص 128.

³- عبد الكريم بن حميش، التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث، تخصص: القانون البيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2019-2020، ص 195.

- أحمد محمد سعيد، مرجع سابق، ص 331.

- أن يقوم بتقييم مبدئي في البداية، وذلك بأن يكون مجموعة من فئات المخاطر ثم يقوم بتقدير أكثر دقة داخل كل هذه الفئات (1).

عليه فإنّه نظراً لما تتميز به أخطار التلوث من ضخامة الحجم وفداحة الكارثة، يجعل الشركات عاجزة على إجراء المجانسة بين ما يستطيع جمعها منها، إذ أنّ التجانس بين المخاطر المجمعة هو شرط فني ضروري لعملية تأمين المخاطر، علماً أنّ أسباب الضرر في الغالب تظل مجهولة غير معروفة ومتعددة، وفي هذا الإطار فإنّ هذا النوع من الأخطار يواجه قلة العدد في التغطية التأمينية من أخطار التلوث مقارنة بالأخطار التقليدية، وهذا يشكل في حد ذاته عوائق وصعوبات يقتضي الأمر لمواجهتها اللجوء إلى الوسائل الفنية المعروفة في النظرية العامة للتأمين (2).

3- حساب الاحتمالات

يكون الخطر قابلاً للتأمين متى أمكن تحديد نتائج توقعه، بأن يستطيع المؤمن حساب احتمالات وقوعه وفرض تحققه، مستعيناً في ذلك بقواعد الإحصاء، وضماناً لدقة نتائجه يعتمد على قانون الأعداد الكبيرة، بأن يشمل عدد كبير من المخاطر متواترة الحدوث، مما يجعلها قابلة للتحقق بدرجة كافية (3).

بناءً على ذلك، فإنّ الأخطار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من حيث المبدأ تستجيب لشرط حساب الاحتمالات فيمكن حساب فرص تحقيقها بالاستناد إلى قوانين الإحصاء، خاصة إذا تم اعتماد الأسس الفنية المقررة بالقواعد التقليدية للتأمين، غير أنّ هناك صعوبة تثار في حساب الاحتمالات بالنسبة لمثل هذه الأخطار، تتمثل في الحدود الزمنية للتغطية

¹ - نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 30.

² - عبد الكريم بن حميش، التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 196-197.

³ - أنظر في ذلك كل من:

- نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 35.

- حميدة جميلة، مرجع سابق ص 388.

- أمال قداري، مرجع سابق، ص 38.

التأمينية، وفي المعيار المعتمد في حساب الاحتمالات، وتجنباً لهذه الصعوبة فغنّ النظر إلّ التأمين من ناحية المؤمن لهم فقط غير كاف، بل يتعين نسبه إلى معلم آخر يتمثل في معلم الزمن، مثال ذلك أن يكون احتمال وقوع الأخطار هو مرة خلال مدة زمنية معينة، بغض النظر إن كانت تصيب جزءاً من المجموعة المؤمنة أو المجموعة كلها، ومن ثم فإنّ مجموع الأقساط المجموعة بمدة زمنية معينة بإمكانها تغطية الضرر الحاصل عدة مرات⁽¹⁾.

يمكن القول إذن أنّه لكي يكون الخطر قابلاً للتأمين لأبد من توافر مجموعة من الشّروط القانونية فضلاً عن الشّروط الفنيّة، لكن على الرّغم من ذلك تبقى الأسس الفنيّة للتأمين هي الأقرب للتطبيق فيما يخصّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن مادام أنّها تتلاءم وخصوصية هذا النوع من الأخطار.

المطلب الثاني

أنظمة التأمين المعتمدة في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يعتبر نظام التأمين من المسؤولية إحدى الضمانات المالية التي تكتسي أهمية كبيرة في ميدان النّقل البحري على وجه العموم⁽²⁾ ذلك نظراً للدور الفعّال الذي يلعبه في تعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، إذ نادراً ما تسافر سفينة أو تنقل بضاعة معينة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها أو مستغلها تجارياً، بالتأمين عليها بغية الضمان خوفاً من المخاطر البحرية التي قد تواجهها السفينة أثناء إبحارها.

ولقد كانت شركات التأمين بتنظيمها المتطور والمتقدّم في البداية هي التي تقوم بتغطية الأضرار البيئية لاسيما الناجمة عن نشاط السفن حيث أخذت طريقها إلى تأمين المسؤولية وهكذا أخذت أعباء التّعويضات تنتقل من عاتق المسؤول إلى عاتق الملوّثين

¹ - أمال قداري، مرجع سابق، ص 43.

² - RODIERE René, op. cite, p. 503.

(الفرع الأول)، لكن نظرا لزيادة حالات التدهور البيئي الناجم بالأخص عن حوادث تصادم السفن أو التلوث المتدرج، وجدت شركات التأمين نفسها غير قادرة على تغطية المبالغ الباهظة لطلبات التعويض بسبب أنها تتجاوز بكثير قدراتها المالية، ما دفع بمجهزي السفن للتفكير في إيجاد بديل لهذه الشركات يضمن لكل واحد منهم تغطية مسؤوليته المدنية ذلك عن طريق إنشاء جمعيات تبادلية للتأمين والتي يطلق عليها تسمية نوادي الحماية والتعويض (الفرع الثاني).

الفرع الأول

صلاحية نظام التأمين الإجباري في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط

السفن

يلعب نظام التأمين كما سبق وأن ذكرنا دورا هاما في المجتمعات الحديثة في ظل تعدد أنواعه حتى كاد يغطي كافة أوجه الأنشطة، وما ذلك إلا لمحاولة تغطية التطور الحاصل في شتى المجالات الحياة وما يصاحبها من خطورة المسؤوليات المرتبطة بها، وظهور مخاطر جديدة كالطاقة النووية وأخطار المنتجات المعبئة وأخطار المعلوماتية وأخطار التلوث البحري، حيث هذه المخاطر الحديثة تتميز بأضرار بالغة الخطورة أصبح نظام التأمين عليها إجباريا⁽¹⁾.

وبما أن نظام التأمين الإجباري يهدف إلى تفعيل المسؤولية الموضوعية من خلال تعيين الشخص المسؤول عن تعويض المتضررين من آثار التلوث حيث يغطي التأمين الإجباري للأنشطة التي تلحق بالبيئة، بالتالي يتطلب الأمر تبيان المقصود بهذا النظام (أولا) ثم بعد ذلك نبين موقف المشرع الجزائري من نظام التأمين الإجباري أو الإلزامي (ثانيا).

¹ - جمال واعلي، "نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري" -دراسة مقارنة-، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، ص 78.

أولاً: إجبارية التأمين ضد الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن في النصوص المتعلقة بالمسؤولية المدنية

يحتل تأمين المسؤولية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن مكاناً أساسياً، ذلك أنّ المسؤولية في هذا المجال هي مسؤولية موضوعية أساسها الضرر، وتبنى مثل هذه المسؤولية دون وجود ضمان لدى المسؤول لتحمل أثارها يكون أمراً نظرياً ليس له فعالية بشأن حماية المضررين، وعلى هذا النحو تصبح كل من المسؤولية الموضوعية ونظام التأمين وجهان ذو عملة واحدة (1).

تقتضي النصوص المتعلقة بالمسؤولية المدنية من أجل توفير حماية فعّالة لضحايا النشاط الملوث إلزامية التأمين ضد التلوث، قد عملت هذه النصوص على تنظيم كيفية إلزامية التنفيذ، وفي وضع الضوابط التي يجب الاستناد إليها لتحقيق هذا الهدف (2) وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

1- الإلتزام بإجراء التأمين

الأصل أنّ التأمين عامة يتسم بالرضائية، فيخضع لمبدأ حرية التعاقد ومبدأ سلطان الإرادة فهو غير ملزم سواء بالنسبة لشركات التأمين التي تعمل في مجال التأمين ولا بالنسبة للأفراد أو الشركات طالبة التأمين (3).

يترتب عن إلزامية التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، تردد المؤمنين عن قبول التغطية التأمينية للأخطار البيئية وذلك لجسامتها واتساعها أو بسبب بعض الصعوبات الفنية، وفي حال قبول هذه التغطية تكون جزئية لكثرة الاستبعادات أو لوضع حد أقصى لمبلغ الضمان كما أنّ أصحاب السفن الملوثة للبيئة البحرية يحجمون عن عرض أخطار التلوث الناجم عن هذه السفن للتغطية التأمينية بسبب

¹ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 265.

² - جمال واعلي، "نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري"، مرجع سابق، ص 78.

³ - عبد الكريم بن حميش، التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 210.

الارتفاع المبالغ فيه لسعر القسط، هذا الموقف المزدوج للمؤمنين والمستأمنين معا ينعكس بدوره على مصالح المضرورين من التلوث، والذين يجدون أنفسهم في النهاية غير معوضين عما أصابهم من أضرار بسبب إفلاس المسؤول أو عدم قدرته المالية الكاملة على تعويض تلك الأضرار، وأمام هذا الوضع تبدوا الحاجة ملحة لفرض التأمين وجعله إما ملزما لطرفي العلاقة التأمينية وذلك نظرا لهذا النوع من التأمين⁽¹⁾.

تقتضي غالبية النصوص المتعلقة بالمسؤولية المدنية من أجل توفير حماية فعالة لضحايا النشاط الملوث إلزامية التأمين ضد التلوث، ففيما يخص الأضرار النووية، تنص بأن يكون مستغل السفينة أو المنشأة النووية ملزما بالتوفير على التأمين، أو أية ضمانات مالية أخرى لتغطية مسؤوليته بالنظر إلى سقف التعويض عن هذه الأضرار حد مرتفع، ويتجاوز الإمكانيات المالية للمؤمنين ومن أجل حماية أفضل ضد الأضرار النووية، فقد نصت هذه القواعد بشأن المسؤولية المدنية على أنه في حال عدم كفاية التأمين، أو أي ضمانات مالية أخرى يكون من واجب الدولة التي تخضع لولايتها هذه السفينة أو المنشأة النووية أن تضمن إجراء التعويض إلى حدود سقف المسؤولية الذي يحدده القانون⁽²⁾.

تضيف قواعد هذه الاتفاقية بأنه يجب على الدولة المتعاقدة أن تتأكد من حقيقة الضمانات المالية التي تمت إقامتها، ووفقا لقواعد هذه الاتفاقية، ولهذا الغرض ومن أجل تسهيل النقل الدولي للمواد النووية، يلتزم المشغل المسؤول بالإدلاء للتأهل بشهادة الضمان المالية مسلّمة من طرف المؤمن أو من أي شخص آخر منح الضمانات المالية⁽³⁾.

أما فيما يخص أضرار التلوث النقطي أو التلوث الكيماوي وغيرها من المواد الضارة والخطيرة، فقد قررت القواعد الاتفاقية ضرورة توفير حماية للمضرورين، حيث نصت على التزام المالك بضرورة تقديم تأمين مالي للمسؤولية عن أضرار التلوث، فبالرجوع إلى اتفاقية

¹ - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 265.

² - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 386.

³ - المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

لبروكسيل الموقع عليها في 29 نوفمبر 1969م الخاصة بالمسؤولية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمرحوقات (1).

يلاحظ مما سبق، أنها بيّنت فكرة هائلة وهي إلزام ملاك السفن المعنية في ضوء الاتفاقية إبرام تأميناً إجبارياً من مسؤوليتهم عن أضرار التلوث، والحقيقة أنّ هذه الفكرة قد طرحت من قبل الاتفاقية من خلال المؤتمر الدبلوماسي في طوكيو عام 1969م، ووجد خلافاً بشأن هذا النظام (2).

أبرزت المناقشات التي شهدتها اللجنة القانونية لمنظمة أمكو خلافات شديدة في وجهات النظر، إذ أنّ هناك دول معارضة لفكرة التأمين الإجباري ضدّ مخاطر التلوث البحري من بينها نجد كلّ من المملكة المتحدة البريطانية ألمانيا، اليونان، النرويج، وبالمقابل أيدت كلّ من فرنسا، أستراليا، الوم، أ، اليابان، البرازيل، السويد ورومانيا لنظام التأمين الإجباري، وظلّ الانقسام في الرّأي حولها قائماً أثناء انعقاد المؤتمر قبل أن تعيد في النهاية مكاناً لها بين نصوص الاتفاقية (3).

تركزت حجج المعارضين لمبدأ التأمين الإجباري فيما يلي:

أولاً: القيمة الباهظة للتأمين الإجباري على المستوى الدولي لتغطية مخاطر ضخمة وضرورة إعادة التأمين مع مؤمنين عاديين.

ثانياً: عدم قدرة سوق التأمين وصعوبات تحديد شروط التأمين وعدم تماثل الضمانات المقدمة بسبب اختلاف القواعد القانونية للتأمين من دولة إلى دولة أخرى، علاوة على الصعوبات التي ستواجهها وهي بصدد التحقق من صحة هذا التأمين، والمعاملة المميزة التي يتسبب فيها قبول هذا المبدأ حيث أنّ الأضرار الأخرى ليست بحاجة لمثل هذا التأمين (4).

¹ - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 134.

² - لمزيد من التفاصيل حول تباين مواقف الدول فيما يخص إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري راجع كل من:

- محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص 366.

³ - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 135.

⁴ - محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص 340، 341.

انطلاقاً من هدف حماية المضرور فقد تمّ إقرار نظام التأمين الإجباري، بالإضافة إلى أنّ هذا النظام هو الأكثر تماشياً من الناحية الفنيّة مع تبني المسؤولية الموضوعية في مجال التلوث البحري، لذلك نصّت الاتفاقية الدوليّة بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969م في المادة 07 فقرة 01 على إلزام مالك السفينة بتقديم تأمين أو أي ضمان آخر حيث نصت على أنّه: " يجب على كلّ صاحب سفينة مسجلة في دولة متعاقدة وتنتقل أكثر من 2.000 طن من المحروقات المشحونة جزافاً كحمولة أن يكتب في تأمين أو في كلّ ضمان مالي آخر مثل كفالة مصرفية أو شهادة مسلمة من مؤسسة صندوق دولي للتعويض طبقاً للمبالغ المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 1/5 لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الاتفاقية".

كما أعطت اتفاقية 1969م للدول سلطة الرقابة على احترام وتنفيذ التأمين، وذلك بأنّ تحدد دولة تسجيل شروط منح شهادة التأمين ومدة سريانها في حدود الأحكام الواردة في الاتفاقية.

تحتوي شهادة التأمين على مجموعة من المعلومات منصوص عليها في المادة 7 فقرة 02 من الاتفاقية تضم كلّ من المالك والمؤمن مع مدّة سريان الضمان. تجدر الإشارة إلى أنّ شهادة تحرر باللّغة الرّسمية للدولة التي تسلّمها، فإن كانت اللّغة المستعملة ليست الإنجليزيّة أو الفرنسيّة يجب أن تحمل ترجمة لها بإحدى هاتين اللّغتين⁽¹⁾، كما يجب أن تكون الشّهادة موجودة على متن السفينة وأن تكون نتيجة منها مودعة لدى المصلحة التي تمسك دفتر تسجيل السفينة⁽²⁾.

أمّا بالنسبة للسفن المملوكة للدولة فقد خصّتها اتفاقية 1969م بمعاملة خاصّة، حيث أعتفتها من الالتزامات السابقة أي من أي شهادة أو ضمان مالي، كما اشترطت أيضاً الاتفاقية أن لا تقل مدّة صلاحية التأمين على أساسه أحد ثلاثة أشهر ابتداء من يوم توجيه

¹ - المادة 3/7 من اتفاقية بروكسل لعام 1969م.

² - المادة 4/7 من نفس الاتفاقية.

الإشعار بالتوقف إلى السلطة المختصة بانتهائه، إلا إذا تم إعادة الشهادة إلى السلطة أو إذا تم تسليم شهادة أخرى قبل نهاية المدّة وتطبق هذه المقتضيات كذلك على أي تعديل يدخل على التأمين أو الضمان المالي، وينتج عنه عدم استجابة هذا الضمان لمقتضيات هذه المادة⁽¹⁾.

نظرا للصعوبة التي يمكن أن تقابل الدول المتعاقدة عند تصدير الضمان المالي المقدم من المؤمن الذي يقيم عادة في الخارج، ويعمل في ظلّ قانون ورقابة تأمينية أجنبية، فقد أجازت الاتفاقية لأي دولة متعاقدة أن تطلب من دولة سجل السفينة في أي وقت، والتشاور وتبادل الآراء إذا اعتقدت أنّ المؤمن أو الضامن المذكور في الشهادة غير قادر ماليا على مواجهة الالتزامات التي تفرضها هذه الاتفاقية⁽²⁾.

2- الدّعى المباشرة وممارستها

منحت اتفاقية (بروكسل) لعام 1962 م واتفاقية (باريس) لعام 1960 م السالفة الذكر، الحقّ للتشريعات الداخلية للدول الأعضاء في تقرير الدّعى المباشرة من عدمها في هذا المجال، وعلى ذلك نجد القانون الفرنسي الصادر في 1968 م قد أعطى المضرور الحقّ في رفع الدّعى المباشرة ضدّ شركة التأمين أو الضامن المالي للمسؤول حسب طبيعة الضمان المقدم، مع مراعاة أنّ المادة الثامنة من الاتفاقية قد وضعت مدّة لتقادم هذه الدّعى، فيسقط الحقّ في رفع الدّعى إذا لم تقدّم خلال 10 سنوات من يوم وقوع الحادثة النووية⁽³⁾.

أمّا فيما يخصّ أضرار التلوث النّفطي، فقد أعطت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 م، شأنها شأن بروتوكول سنة

¹ - المادة 5/7 من اتفاقية بروكسل لعام 1969 م.

² - محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص 373.

³ - لمزيد من التفاصيل راجع:

- سعيد السيد فنديل، مرجع سابق، ص 165.

1992م المعدّل لها للمتضرر من التلوث، الحقّ في ممارسة الدّعى المباشرة l'action direct ضدّ المؤمن وضدّ كلّ ضامن لمالك السفينة⁽¹⁾.

تسمح الدّعى المباشرة للمتضررين من التلوث بأن يطالب باسمه الخاصّ ولحسابه الخاصّ، مدين مدينه (الجهة المؤمنة)، وفقاً لمضمون نص المادة 7 فقرة 08 من اتفاقية 1969م، فكلّ طلب تعويض عن أضرار التلوث يمكن تقديمه بشكل مباشر ضدّ شركة التّأمين أو أي شخص آخر يحمل الضّمان المالي الذي يعطي مسؤولية مالك السفينة لما يترتب عنها من أضرار التلوث، ويلاحظ أنّ المدّعي في هذه الدّعى غير محدّد بشكل صريح، وعليه يصبح كما نصّت عليه اتفاقية 1969م، وتتمثّل في "كلّ" شخص طبيعي أو معنوي من أشخاص القانون الخاصّ بها في تلك الدّولة وأقسامها السّياسية⁽²⁾.

لكن لكي يستطيع أي من هؤلاء ممارسة الدّعى المباشرة، يجب أن يثبت مصلحة في الإدّعاء كشرط للدّعى لو أن يثبت ما أصابه من ضرر كشرط التّعويض. كما منحت الاتفاقية للمؤمن أو الضّامن إلزام المالك المؤمن الانضمام إلى الدّعى المباشرة المقامة ضدّه. تجدر الإشارة أنّه لا يجب أن تنقل السفينة محلّ التّأمين أو الضّمان المالي أكثر من 2000 طن من المحروقات سائبة، كبضاعة وهذا من أجل تمكين إقامة دعوى مباشرة من المؤمن أو الضّامن، لأنّ هذه الحمولة قد اشترطت فقط لإلزام المالك بتقديم الضّمان المالي أو التّأمين، إذ يمكن للمضرور من التلوث إقامة دعوى الرجوع للمطالبة بالتّعويض مباشرة ضدّ مؤمن أو ضامن مالك السفينة، التي تنقل أقل من 2000 طن من المحروقات سائبة كبضاعة، شرط أن تكون هذه الأخيرة قد احتفظت بتأمين أو ضمان مالي آخر⁽³⁾.

¹ - سعيد السيّد قنديل، مرجع سابق، ص 165.

² - نقلاً: عن منير الفتني، مرجع سابق، ص 162.

³ - سعيد السيّد قنديل، مرجع سابق، ص 140.

هذا رغم عدم مطابقتها بذلك والسبب في إيضاح هذه النقطة هو التفسير الخاطئ للمادة 8/7 من طرف البعض، وهذا ما وقع في حادثة سفينة (Akart) (1).

ثانيا: موقف المشرع الجزائري من إجبارية التأمين ضدّ أضرار البيئة الناجمة عن نشاط السفن

اشترط المشرع الجزائري إلزامية التأمين على بعض الأخطار التي تشكل عبئا على ميزانية الدولة، مثل إلزامية التأمين على الكوارث الطبيعية وإلزامية التأمين عن المسؤولية المدنية لنشاط المهنيين اتجاه المستهلكين، وإلزامية التأمين على المسؤولية المدنية للشركات والمؤسسات التابعة للقطاعات الاقتصادية والمدنية (2).

لكن مجموع النصوص المكوّنة لمنظومة التأمين في الجزائر لم تنص صراحة على إلزامية التأمين ضدّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن على الرغم من خطورة هذه الأضرار على البيئة البحرية، الأمر الذي يدفعنا للبحث عن إجبارية التأمين ضدّ هذه الأضرار ضمن بعض النصوص العامة المتضمنة للتأمين في المنظومة القانونية الجزائرية، بداية من المواد 619 إلى 625 من القانون المدني الجزائري التي جاءت بصفة عامة، وغيرها من القوانين والأوامر الأخرى التي أدرجت فيها نظام التأمين الإجباري فيما يلي:

1- إجبارية التأمين ضدّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن في الأمر رقم 07/95 المتعلّق بالتأمينات:

تعرّض المشرع الجزائري لنظام التأمين الإلزامي من المسؤولية على بعض الأخطار، ومن بينها الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وترتّب عن هذا الإخلال بالالتزام

¹ - وقع هذا الحادث بدولة الإمارات العربية حيث كانت الناقلة تنقل 1340 طن من الزيت السائب كبضاعة أي أقل من 2000 طن، وقد اعترض مؤمنها عن تطبيق المادة 8/7 من اتفاقية 1969م على أساس أنّ السفينة لم تكن تنقل وقت الحادث أكثر من 2000 طن من الزيت السائب كبضاعة، مما ترتّب عليه رفض الدعوى. أنظر في ذلك:

- فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 172.

² - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث -دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص 291.

بجزاءات، وهذا ضمن الكتاب المدرسي من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم⁽¹⁾.

نصّ المشرع الجزائري على التأمين الإجباري ضدّ البيئية الناجمة عن نشاط السفن بصفة ضمنية فقط وليس صريحة، وهذا ما نلاحظه من خلال بعض المواد المتفرقة، فبالرجوع للمادة 56 من هذا الأمر نجد أنّها نصّت على أنّه يتمّ التأمين بموجب عقد يتضمّن بمقتضاه شركة التأمين الأضرار التي تلحق المؤمن له نتيجة رجوع المتضرر عليه، أي أنّه تأمين لدين في ذمّة الملوّث البحري، لذا لا تظهر آثاره بمجرد وقوع الضّرر وإنّما بتحقيق دعوى المسؤولية⁽²⁾.

كما نصّت المادة 92 فقرة 01 من هذا الأمر على أنّه: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين، بهدف ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري".

يتّضح طبقاً لنص هذه المادة أنّ المشرع الجزائري قد نصّ صراحة على انطباق أحكام هذا الباب من الأمر رقم 07-95 على كافة عمليات النقل البحري، بحيث تطرّق هذا القانون لعقد التأمين البحري من كلّ جوانبه "كيفية إبرامه وإثباته وأشكاله... الخ"⁽³⁾.

نصت المادة 145 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات إضافة إلى ذلك على تأمين مسؤولية مالك السفينة، وذلك كما يلي: "يهدف تأمين مسؤولية مالك السفينة إلى تعويض الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها، غير أنّ هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة وفقاً لأحكام المادة 132 من هذا الأمر، إلّا إذا تبين أنّ مبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كافٍ".

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 401.

² - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوّث -دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص 291، 292.

³ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 293.

ونظرا لأهمية التأمين عن مسؤولية المهنيين أين يعتبر الملوّث البحري مهني في غالب الأحوال فقد تدخل المشرع الجزائري بنص عام وجعله إجباريا من خلال المادة 168 من الأمر رقم 07-95 المعدّل والمتمم، ورتب عقوبات جزائية على الامتثال للإلزامية في المادة 184 من نفس الأمر، وعلى إثر ذلك يلتزم كلّ صاحب نشاط ملوّث باكتساب في عقد التأمين يعطي به مسؤوليته عن الأضرار التي يحدثها نشاطه الملوّث، ليتحمّل شركات التأمين بتعويض المتضررين عن الأضرار المادية والجسمانية التي وقعت لهم⁽¹⁾.

زيادة على ذلك فقد أكد المشرع الجزائري على إلزامية التأمين على جميع السفن المسجّلة في الجزائر حيث نصّ في هذا المجال بمقتضى المادة 192 من قانون التأمينات على أنه "كلّ سفينة مسجّلة في الجزائر يجب تأمينها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يمكن أن تلحق بها، وعن طعون الغير أيضا حسب مفهوم المادة 132 من هذا القانون".

يلاحظ مما سبق أنّ التزام الملوّث البحري بالتأمين يقوم على هدف أساسي، وهو تحقيق مصلحة المضرور من خلال وجود شخص موسر يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر، ولذلك فإنّ الأمر رقم 07-95 قد تبنى من خلاله المشرع الجزائري نظام التأمين الإجباري، ويمكن تبرير هذا النظام من خلال سببين:

الأول: هو أنّه لا يمكن أن تضمن تحت أي ظرف أن يقوم كلّ المستغلين والموثّنين للبيئة البحرية بإبرام عقود تأمين عن أنشطتهم الضارة بالبحر وما يترتب على ذلك من مسؤولية، فالواقع يثبت لنا وجود طائفة ولو كانت صغيرة ستفكّر في ترشيد نفقاتها للحصول على أقصى ربح ممكن.

الثاني: في أن يبني مثل هذا النظام في مجال الأنشطة الملوّثة للبيئة البحرية بعده بمثابة وسيلة وقاية ضدّ هذه المخاطر، لأنّ ربط القسط ومقدار التغطية بوسائل الأمان والوقاية،

¹ - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوّث -دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص 292.

سيترتب عنه بلا شك محاولة من جانب كلّ الملوثين اتّخاذ الحيطة والحذر لتقليل ما سيدفعونه عن طريق تطوير، وتحديث وسائل الأمان والوقاية⁽¹⁾.

2- إجبارية التّأمين ضدّ الأضرار البيئية النّاجمة عن نشاط السفن في القانون البحري الجزائري:

سار المشرع الجزائري في القانون البحري حذو الاتفاقيات الدّولية والقوانين العربية خاصّة القانون الفرنسي⁽²⁾ إذ نصّ صراحة على نظام التّأمين الإجباري ضدّ الأضرار البيئية النّاجمة عن نشاط السفن في المادة 130 منه، تنصّ على أنّه "يلتزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود دون ترتيب كحمولة، بإنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل ضمان مصرفي، أو شهادة صادرة عن صندوق دولي للتّعويض، بمبلغ يحدد طبقاً لحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 121 من القانون البحري الجزائري⁽³⁾ لتغطية المسؤولية عن ضرر التلوث طبقاً لأحكام هذا الفصل".

يتّضح من خلال نص هذه المادة أنّ المشرع الجزائري قد استمد مضمونها من نص المادة السّابعة الفقرة الأولى من اتفاقية (بروكسل) لعام 1969م، والتي صادقت عليها الجزائر، وتقابلها أيضا المادة 12 الفقرة الأولى من اتفاقية المواد الخطيرة باستثناء أنّ المشرع الجزائري قد حدد طبيعة البضاعة المشحونة بمصطلح دون ترتيب، على عكس اتفاقية (بروكسل) والمواد الخطيرة التي جاءت بصفة عامّة وغير محددة لطبيعة البضاعة، فيما إذا كانت سائبة أو غير ذلك⁽⁴⁾.

¹ - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث -دراسة مقارنة-، مرجع سابق، ص ص 292، 293.

² - أمال قداري، مرجع سابق، ص 83.

³ - تنصّ المادة 121 من القانون البحري الجزائري على أنّه: "يحقّ لمالك السفينة المذكورة في المادة 117 أعلاه تحديد مسؤوليته، بمبلغ يحسب في كلّ حالة حسب النّظام المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدّولية المتعلّقة بهذا الشأن والتي تكون الجزائر طرفاً فيها".

⁴ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 294.

تقوم السلطات الإدارية الجزائرية المختصة بتسليم كل سفينة شهادة تتضمن الإقرار بوجود التأمين أو الضمان المالي الساري المفعول علة ألا تتجاوز مدة صلاحية الشهادة المدة المقررة للتأمين وهذا وفقا للمادة 130 من القانون البحري الجزائري.

بيّنت المواد 132 إلى 135 من التقنين البحري المعلومات التي يجب أن تتضمنها تلك الشهادات بأن تكون باللّغة العربية مع ترجمة لها باللّغة الفرنسية والإنجليزية، ووجوب وجودها على ظهر السفينة كما يجب إيداع نسخة منها لدى أمين دفتر تسجيل السفينة، كما نظم القانون البحري الجزائري أيضا مسألة الدّعى المباشرة، أو حقّ الرجوع الذي يحوّل للمضروبين الرجوع المباشر على المؤمن أو مقدّم الضمان المالي بدلا من مالك السفينة المسؤول، وهذا ما نصّت عليه المادة 139 الفقرة الثالثة من القانون البحري الجزائري.

يلاحظ أنّ المشرّع الجزائري سار حذو الاتفاقيات الدولية، حيث أنه يتبنى نفس الأحكام الخاصة بالتأمين الإلزامي لمسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث، وخاصة التلوث النفطي الواردة في كلّ من اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969م، والمعدّلة ببروتوكول 1992⁽¹⁾.

3- إجبارية التأمين ضدّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن في القانون رقم 03-10 المتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة:

تم النصّ على نظام التأمين الإجباري ضدّ الأضرار البيئية سواء في قانون التأمينات أو القانون البحري الجزائري، هذا على الرّغم من أنّ النصّ على هذا التأمين في مواد متفرقة فقط، لكن بالرجوع إلى القانون رقم 03-10 المتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة نجد عدم وجود أي نص صريح يتحدّث فيه عن التأمين الإجباري ضدّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وذلك على الرّغم من الإشارة في بعض من مواده إلى تحديد مسؤولية مالك السفينة في حالة الأضرار البيئية.

¹ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 295.

يدلّ ذلك على عدم اهتمام المشرع الجزائري بمثل هذه الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، كما أنّ هذا القانون جاء خصيصا لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، وبالتالي كان لزاما توافر مجموعة من المواد القانونية التي تحتوي على إجبارية التأمين ضدّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

استنادا إلى كلّ ما سبق، يمكن القول أنّ المشرع الجزائري لم يشر ضمن أحكام المواد على نظام التأمين الإجباري ضدّ الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، بل نجد فقط بعض من النصوص المتفرقة التي تضمّنت بعض الأنواع من التأمينات ذي العلاقة بالبيئة، لذا كان لا بدّ على المشرع الجزائري أن يعيد النظر في مثل هذه المواد، وأن يخصص جزء منها للتحدث على التأمين بالنسبة للأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وذلك نظرا لخطورة هذا النوع من الأضرار على البيئة البحرية، وكذا ما عرفته الجزائر من أخطار بيئية خطيرة خاصّة تلك الناجمة عن نشاط السفن في الآونة الأخيرة.

بناءً على ذلك، فإنّ نظام التأمين في الجزائر مازال يعتمد على نظام التأمين التقليدي، كالتأمين على المنتجات الخطيرة، التأمين على الكوارث الطبيعية... الخ، وهذا ما يستدعي ضرورة إيجاد تغطية تأمينية متخصصة.

تجدر الإشارة أنّ نظام التأمين الإجباري يقدم بعض المزايا للمضروب من جراء تلوث البيئة البحرية والمتمثلة في:

- 1- يضمن للمضروب الحصول على تعويض مناسب يحميه من إفسار المسؤول.
- 2- هذا النظام يوفر نوع من المساعدة للقضاة من خلال إلزام المسؤول بالتعويض.
- 3- يحقق نوع من أنواع العدالة التعويضية⁽¹⁾.

¹ - علي صلاح ياسين، مرجع سابق، ص 252.

يمكن القول مما سبق، ومن خلال تعرّضنا لكلّ من نظام التأمين الاختياري (نوادي الحماية والتّعويض)، وكذا نظام التأمين الإلزامي أنّ هناك فروقا جوهرية بينها، فشرركات التأمين البحري هي شركات ربحية هدفها في المقام الأول تحقيق الرّبح، لكن أندية الحماية والتّعويض تقوم على أساس التّعاون بين ملاك السفن لتعويض الخسائر التي تقع لأحد الملاك، بالإضافة إلى ذلك فإنّ شركات التأمين هي شركات هادفة للرّبح، فتقوم بتغطية المخاطر المحسوبة، ويعتمد التّأمين على نوع الوثيقة الموقعة والمخاطر التي تغطيها تلك الشّرركات، وهذا عكس نوادي الحماية والتّعويض.

الفرع الثاني

نوادي الحماية والتّعويض كبديل لشركات التأمين في مجال تعويض الأضرار البيئية

الناجمة عن نشاط السفن

تعتبر نوادي الحماية والتّعويض من بين الهيئات التّأمينية التي تغطي تأمينيا المسؤولية عن الأخطار البحرية التي لا تستطيع شركات التأمين العادية تغطيتها، لهذا فهي بمثابة الملاذ الأكثر أمانا وقبولا على المستوى الدّولي، حيث أنّ شهادة التّأمين التي يقدّمونها مقبولة لدى جميع الموانئ في العالم في حال حدوث خسارة أو ضرر، فهذه التّبادلية بين مالكي السفن المؤمنة في نفس النّادي⁽¹⁾ بالتّالي فهي تعدّ أفضل بديل لشركات التأمين التّجارية لضمان المسؤولية المدنية لمجهزي السفن ضدّ المخاطر البحرية.

وتماشيا مع ما تمّ ذكره فإنّه يستدعي الأمر إعطاء لمحة عامّة عن نوادي الحماية والتّعويض، من خلال نشأتها وتعريفها وكذا خصائصها وطبيعتها عملها (أولا) علاوة على ذلك لا بد من معرفة قواعد نوادي الحماية والتّعويض (ثانيا)، وبما أنّ هذه النّوادي تؤدي

¹ -HAY Julien, Analyse Économique Du Système prévention des marées noires, Thèse doctorat centre de droit et d'économie de lamer, Université de Bretagne occident a le école doctoral des sciences de la mer, 2006, p .182.

وظيفة محورية في ضمان تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، بالتالي كان لابد من معرفة مدى مساهمة هذه الأخيرة في تغطية مثل هذه الأضرار (ثالثاً).

أولاً: نوادي الحماية والتعويض كمثال نموذجي لهيئات التأمين التبادلي

أدى التعرض المتزايد للمسؤولية الذي نتج عن تطبيق قوانين الحوادث المميتة عام 1846م، وما تلاه من قوانين إلى قلق كبير لملاك السفن، الأمر الذي أدى بهم للبحث عن بديل لشركات التأمين بهدف تحقيق التغطية التأمينية لملاك السفن ومستغليها، لهذا قاموا بتأسيس نوادي الحماية والتعويض لتغطية المسؤولية عن الأخطار البحرية، على أساس التعاون بين أعضائها في تحمل تبعات التعويض عن الأضرار البيئية وبالأخص الناجمة عن نشاط السفن.

بناءً على ذلك سنعاول فيما يلي إعطاء لمحة تاريخية عن نشأة هذه النوادي، ومن ثم تقديم تعريف لها، إضافة للخصائص التي تتميز بها هذه النوادي.

1- نشأة نوادي الحماية والتعويض

يرجع الشراح بروز نوادي الحماية والتعويض واحتلالها لواجهة نشاط التأمين البحري في بريطانيا ودول جنوب أوروبا إلى عوامل محددة برزت في بريطانيا مع انطلاق القرن التاسع عشر، أهمها إلغاء احتكار هيئة "اللويبرز" على نشاط التأمين التجاري البحري عن طريق القانون الصادر سنة 1924، ثم بعد ذلك جاء القرار الذي تضمن الاعتراف بمسؤولية المجهزين في وفاة الأشخاص الذين كانوا على متن السفن بواسطة القانون الصادر في 1846، وأخيراً الآثار التي تترتب عن الحكم القضائي الصادر ضد مجهزي الباخرة المسماة (WESTERHOPE)، والتي أدى غرقها بسواحل رأس الرجاء الصالح إلى تضرر مالكي البضائع التي كانت تحملها⁽¹⁾.

¹ - كريم مخالفة، "رسائل ضمان نوادي الحماية والتعويض في مواد الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الجزائر: بين الخضوع وحتمية التشريع"، *المجلة الأكاديمية للبحث القانوني*، المجلد 13، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، 2022، ص 430.

تم إنشاء أول نادي حماية وتعويض في المملكة المتحدة البريطانية (إنجلترا) سنة 1855، وكان يسمى "the shipowners' Mutual Protectio Society"، ذلك حينما شعر تجهزي السفن بكثرة الأعباء المالية الملقاة على عاتقهم، من جراء المسؤوليات العقدية والقانونية المترتبة عن المخاطر البحرية التي يفرضها عليهم نشاطهم⁽¹⁾.

لكن قبل ذلك ظهرت نوادي الحماية والتعويض في صورة كيانات قانونية غير مسماة لا يشترط فيها شكل معين كما يشترط فيها عدد معين من الأعضاء، إلا أنه وبصدور قانون الشركات في إنجلترا عام 1862م، والذي تضمنت مادته الرابعة وضع تنظيم لنوادي الحماية والتعويض، والذي ينص على أنه الشركة أو الهيئة أو الجمعية التي يزيد عدد المساهمين فيها عن 20 عضوا لا تكتسب الشخصية القانونية إلا بعد التسجيل، واستمرت نوادي الحماية والتعويض تخضع لقانون الشركات حتى الآن، حيث تضمنت غالبيتها خاصة تلك الموجودة بإنجلترا أو الترويج، النص على خضوعها لقانون الشركات وبالتالي أصبحت هذه النوادي كيانات قانونية مسماة تخضع لقانون الشركات، وتكتسب الشخصية القانونية ويترتب على اكتسابها الشخصية المعنوية، الحق في الاسم والموطن والجنسية والحق في التقاضي⁽²⁾.

كما يلتزم النادي بالتزامات ويكتسب الحقوق دون أن يكون العضو مسؤولا عن التزامات النادي غير المرتبطة بالمطالبات⁽³⁾.

¹ - كمال تيغلت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2022، ص 323.

² - أنظر في ذلك كل من:

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 86-91.

- بن حمو فتح الدين، "النوادي البحرية كشكل من أشكال التأمين البحري"، *المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل*، المجلد 03، العدد 4، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 135-136.

³ - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 136.

يوجد على المستوى الدولي حاليا 13 ناديا رئيسيا للحماية والتعويض⁽¹⁾، كل نادي يمارس نشاطه بشكل مستقل عن الآخر، غير أنهم يجتمعون في إطار الهيئة المعروفة " بالمجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض"، والتي تتكفل أساسا بمهمة إعادة التأمين والتعاون بين جميع هذه النوادي في مواجهة طلبات التعويض الضخمة التي قد تتعرض لها أي منها، والتي تتجاوز بكثير طاقتها المالية نتيجة وقوع حوادث بحرية تترتب عنها أضرار جسيمة، كما تمارس هذه المجموعة مهمة وضع القواعد العامة لعمل نوادي الحماية والتعويض، والإشراف على عقد اجتماعات لها لتبادل المعارف والتجارب فيما بينها، بالإضافة إلى البحث عن سبل ترقية مصالح مجهزي السفن في مجال تأمين مسؤولياتهم فيما يتعلق بمختلف المخاطر المرتبطة بالنشاط البحري والاستغلال التجاري لسفنهم⁽²⁾.

وإزاء حالة القصور التي برزت في سوق التأمين الإنجليزية آنذاك، وعدم قدرته على توفير تغطية تأمينية كاملة ولجميع المسؤوليات المترتبة من جراء المخاطر البحرية، ومجهزي السفن أنفسهم أمام وضعية، دفعتهم إلى التفكير في الاحتشاد لغاية إنشاء نظام تأمين تشاركي يقوم على أساس التعاون فيما بين الأعضاء المكونة له، وبممتلك القدرة المالية

¹ - ومن هذه النوادي ما يلي: (جمعية الحماية والتعويض المتبادلين لمالكي السفن (لوكسمبورغ)، جمعية steanship mutual underwriting (برمودا المحدودة)، رابطة مالكي السفن الأمريكية للحماية المتبادلة والتعويض، جمعية التأمين على السفن البريطانية المحدودة، جمعية الحماية المتبادلة والتعويض لمالكي السفن في اليابان، جمعية لندن للتأمين التعاوني لمالكي السفن المحدودة، جمعية شمال إنجلترا للحماية والتعويض، النادي السويدي sveriges angfartygs assurans forenning، رابطة ضمان السفن المتبادلة بالمملكة المتحدة (برمودا المحدودة)، جمعية التأمين المتبادل لمالكي السفن في غرب إنجلترا (لوكسمبورغ)، standard club ltd. لمزيد من التفاصيل أنظر:

- MONTAS Armand, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012, p p. 242-243.

² - مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 335.

اللازمة لتغطية كافة تلك المسؤوليات، ومعالجة مشكلة التغطية التأمينية المحدودة وغير الشاملة لشركات التأمين التجارية ونوادي هياكل السفن (1).

2- تعريف نوادي الحماية والتعويض

تعرف نوادي الحماية والتعويض على أنها جمعيات متخصصة تمارس أنشطة تأمينية في تغطية المسؤولية عن الأخطار البحرية دون أن تهدف إلى تحقيق الربح، على أساس التعاون بين أعضائها في تحمل تبعه هذه المسؤولية مقابل اشتراكات يتحملها هؤلاء الأعضاء (2).

كما عرفت أيضا بأنها كل جمعية تضم مجموعة من الأفراد المعرضين لمخاطر متشابهة، يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر المؤمن عليه من مجموع الاشتراكات المدفوعة من طرفهم (3).

تعتبر نوادي الحماية والتعويض أحسن مثال عملي على تعاونيات التأمين التي تأمن أعضائها من أعباء المسؤوليات الناجمة عن المخاطر البحرية والتي تؤدي وظيفة محورية في ضمان المسؤولية المدنية لملاك السفن الناقلة للنفط ضد مخاطر التلوث البحري (4). يتضح من خلال هذين التعريفان أنّ نوادي الحماية والتعويض هي عبارة عن جمعيات متبادلة لمالكي السفن، أي أنها غير ربحية ويستخدمها أصحاب السفن للحصول على التأمين ضدّ المسؤوليات القانونية التي قد تترتب على السفينة.

¹ - كمال تيغلت فرحات، "نوادي الحماية والتعويض ودورها في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضدّ مخاطر التلوث بالمحروقات، *مجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية*، المجلد 16، العدد 03، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو -، 2021، ص 167.

² - أنظر في ذلك كلّ من:

- صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 91.

- HAY Julien، op.cit، p. 182.

³ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 396.

⁴ - مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 334.

تجدر الإشارة أنّ قانون التأمين البحري الإنجليزي الصادر في 1906 لم يتضمن أي تعريف لنوادي الحماية والتعويض ذلك على الرغم من أنّ ظهور نوادي الحماية والتعويض يرجع إلى عام 1855، بل إنّ هذا القانون تضمن فقط تعريف للتأمين التبادلي وذلك في المادة 85 منه⁽¹⁾.

3- خصائص نوادي الحماية والتعويض

تعتبر نوادي الحماية والتعويض من آليات التعويض البيئي المهمة في مجال النقل البحري، حيث تهدف إلى تقديم حلول فعالة للتعويض عن الأضرار البيئية التي تسببها السفن للبيئة البحرية، وتتضمن هذه النوادي عدة خصائص تشمل ما يلي:

أ- عدم تحقيق الربح

تعتبر هذه الخاصية، من بين الخصائص الجوهرية التي تمتاز بها نوادي الحماية والتعويض، فهذه الأخيرة تسعى جاهدة في توفير التغطية التأمينية لمجهزي السفن الأعضاء فيها وحمايتهم من الأعباء المالية الكبيرة للمسؤوليات التي قد يتعرضون لها بمناسبة ممارسة نشاطهم، دون أن يكون الدافع أو الغرض منها هو تحقيق الربح⁽²⁾.

استناداً إلى ذلك فإنّ بعض الفقه يعتبر هذه النوادي بمثابة المثال النموذجي لهيئات التأمين التعاوني كما سبق وأن ذكرنا، ذلك بحكم أنّ كل شخص مشارك في عضويتها، يقوم بدور المؤمن والمؤمن له في نفس الوقت، حيث أنّه مؤمن بالنسبة لباقي الأعضاء في النادي ومؤمن له بالنسبة لسفينته⁽³⁾.

¹ - تنص المادة 85 من القانون الإنجليزي لعام 1906 التأمين التبادلي كالآتي:

"أ- إذا قبل شخصان أو أكثر على أن يؤمن كل منهما الآخر ضد أخطار بحرية فإنّ ذلك يعتبر تأميناً تبادلياً.

ب- لا تطبق النصوص المتعلقة بالأقساط في التأمين التجاري على التأمين التبادلي ولكن تخضع لإنفاق الأطراف

ج- يمكن لأطراف التأمين التبادلي الاتفاق على مخالفة بعض النصوص والقواعد، في هذا القانون، وذلك باتفاق الأطراف من خلال بوليصة التأمين الصادرة من النوادي أو من خلال قواعد النوادي".

- نقلاً عن: محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 90.

² - فتح الدين بن حمو، مرجع سابق، ص 136.

³ - كمال تيغلت فرحات، مرجع سابق، ص 325.

وإذا كانت نوادي الحماية والتعويض باعتبارها جمعية تهدف إلى تحقيق التغطية التأمينية لأعضائها دون أن تستهدف تحقيق الربح، فإنها تخضع في نشأتها وتسجيلها لقانون الشركات إلا أنها تتمتع بذاتيتها المستقلة عن الأعضاء.

ب- التأمين لديها تأمين تعاوني

يقوم التأمين لدى نوادي الحماية والتعويض على أساس تعاوني بين الأعضاء في داخل النادي في تحمل ما يمكن أن يتعرض له كل واحد منهم من أعباء مالية، نتيجة المسؤوليات الناتجة عن المخاطر البحرية التي تكتف نشاطهم⁽¹⁾.

استنادا إلى ذلك فإنّ الفقه يعتبر أنّ مثل هذه النوادي هي عبارة عن مثال نموذجي لهيئات التأمين التعاوني، ذلك بحكم أنّ كلّ شخص مشارك في عضويتها يقوم بدور المؤمن والمؤمن له في نفس الوقت حيث أنّه مؤمن بالنسبة لباقي الأعضاء في النادي، ومؤمن له بالنسبة للسفينة.

تضمنت القاعدة الأولى من قواعد نادي جراد وهو نادي دنمركي، أنّ الغرض من النادي هو تأمين أعضائه وحمايتهم من المسؤوليات التي قد يتعرضون إليها دون أن يهدف إلى الربح⁽²⁾.

ج- عدم وجود رأسمال لها أثناء التأسيس

تتميز نوادي الحماية والتعويض بعدم وجود رأسمال لها عند التأسيس، حيث تختلف عن شركات التأمين التجارية التي يلتزم الشريك فيها بتقديم حصة مالية كاملة قبل دخوله كشريك في الشركة على عكس هذه التعاونيات التي لا يتم فيها تقديم حصص تأسيس مسبقة من طرف الأعضاء عند إنشائها⁽³⁾.

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- مريم بليج، مرجع سابق، ص 139، 138.

-HAY Julien، op.cit، p. 182.

² - محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 77.

³ - كمال تيغلت فرحات، مرجع سابق، ص 326.

يتكون رأس مال النادي من اشتراكات الأعضاء التي يقوم النادي بجمعها ، أو من الاحتياطي الذي يجنيه النادي من السنوات السابقة بموافقة باقي الأعضاء، ومما حققه النادي من أرباح نتيجة للدخول في بعض الأعمال الأخرى، أو في حالة قيام النادي بعملية إعادة تأمين لنادي أخرى، أو غيرها من الاستثمارات فيتحقق عائد معين يدخل في رأس مال النادي (1).

يكتسب كل مجهزة سفينة العضوية في النادي فهو مسؤولاً مسؤولية تضامنية مع باقي الأعضاء الآخرين فيما يتعلق بالالتزامات المالية التي تقع على عاتق النادي الذي يعتبر مجهزة السفينة أحد المنخرطين فيه (2).

تقوم العضوية أيضا في النادي تقوم على اعتبارات شخصية ويظهر ذلك من ضرورة تقديم شهادة عن الحوادث البحرية التي تعرضت لها السفينة خلال السنوات الخمسة السابقة على بدء العضوية في النادي، ولذلك كانت هذه النوادي معروفة باسم هيئات الصداقة، والجدير بالذكر أنّ مثل هذه النوادي تضم أعضاء من جنسيات مختلفة دون أن تقتصر على إقليم معين كما كان عليه الوضع في نوادي هياكل السفن، ومع زيادة حركة الملاحة البحرية في دول العالم وحاجة السفن في الدول إلى تأمين ضد المسؤوليات وبأقل اشتراك ممكن أدى ذلك إلى اشتراك السفن من دول مختلفة في عضوية النادي، ومن النوادي التي لها الطابع الدولي النوادي الإنجليزية، النرويجية (3).

د-التغطية غير المحدودة

تقوم نوادي الحماية والتعويض بتغطية ما قد يتعرض له العضو من مسؤوليات، وهذه التغطية غير محدودة بحد معين، إذ يلتزم النادي بدفع التعويض الذي يدفعه العضو للغير مهما كان هذا التعويض، غير أنّ ذلك يرد عليه استثناءات منها أنّ النادي لا يلتزم بدفع

¹ - محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 98..

² - HAY Julien, op.cit, p.182.

³ - محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 100.

التعويض الذي يدخل ضمن حد السماح، الذي يلتزم العضو بدفعه ويتحمله العضو وحده، هذا إضافة إلى أنّ التغطية عن المسؤولية عن التلوث البحري محدودة بحدود اتفاقية معينة يحددها النادي⁽¹⁾.

تجدر الإشارة إلى أنّ لدى نوادي الحماية والتعويض مرونة كافية لتغطية المسؤوليات المتنوعة التي تواجه الأعضاء، نتيجة للتطور المستمر في صناعة السفن وتنوع المخاطر تبعا لذلك، وكذا بالنسبة للمسؤوليات القانونية الكبيرة التي تفرضها المعاهدات الدولية والقوانين البحرية الوطنية على ملاك السفن، خاصة ناقلات البترول وسفن البضائع، والتي أدت إلى عجز شركات التأمين العادية على تغطيتها تأمينيا، مما أظهر دور نوادي الحماية والتعويض في التغطية التأمينية⁽²⁾.

4- النظام الإداري لنوادي الحماية والتعويض

تتبنى نوادي والتعويض هياكل إدارية متطورة تهدف إلى تحقيق أهدافها بشكل فعال ومستدام، يتمثل الهيكل الإداري لهذه النوادي في عدة عناصر مختلفة، ويسهم هذا الهيكل الإداري في تحقيق الشفافية والمساءلة والكفاءة في إدارة أنشطة النادي، مع تعزيز القدرة على التكيف مع التحديات البيئية والاقتصادية التي قد تواجهها هذه النوادي في مجال التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

نجد من بين هذه الهياكل الإدارية الجمعية العمومية ومجلس الإدارة اللذان يعتبران جزءا أساسيا من هذه الهياكل وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

أ- الجمعية العمومية

تمثل الجمعية العمومية مجتمع أصحاب السفن الذين يشتركون في النادي، تعقد الجمعية اجتماعات دورية تهدف إلى استعراض التقارير السنوية وتحديد السياسات العامة

¹ - بن حمد فتح الدين، مرجع سابق، ص 140

² - محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 101.

للنادي، وانتخاب أعضاء مجلس الإدارة واتخاذ القرارات الهامة بشأن المسائل الكبرى التي تؤثر على النادي وأعضائه.

تعتبر الجمعية أعلى هيكل إداري داخل التعاونيات، بحكم ما لها من سلطة الإشراف والرقابة على إدارتها، حيث تتألف من جميع الأعضاء في النادي ومعاونيهم⁽¹⁾ وتتشابه هذه الجمعية إلى حد كبير مع شركات المساهمة، وتتنوع الجمعية إلى نوعين:

أ-1- الجمعية العمومية العادية:

تعتبر الجمعية العمومية أعلى السلطات الإدارية داخل التدرج الهرمي للسلطة الإدارية لنادي الحماية والتعويض، بما لها من سلطة الإشراف والرقابة على إدارة نوادي الحماية والتعويض، وتعتبر المهيمنة على الإدارة، ولكن الجمعية العمومية لا تمارس سلطتها يوماً بيوم، وإنما تمارس هذه السلطة عن طريق مجلس الإدارة الذي تختار أعضائه والمجلس التنفيذي وهيئات الرقابة، ولهذه الجمعية أيضاً اختصاصات تمارسها وتصدر قرارات بشأن الموضوعات المعروضة عليها، وللتصويت على هذه القرارات أسس معينة لا بد من مراعاتها⁽²⁾.

أ-2- الجمعية العمومية غير العادية:

تعد الجمعية العمومية غير العادية الوجه الآخر لاشتراك الأعضاء في إدارة نوادي الحماية والتعويض، إذ أنه إذا كانت الجمعية العمومية هي المهيمنة والمسيطرة، على إدارة نوادي الحماية والتعويض بما لها من سلطة الإشراف والرقابة، سواء عن طريق مجلس الإدارة أو المجلس التنفيذي أو غيرها إلا أن ذلك يكون في الظروف العادية، غير أنه قد تطرأ بعض المسائل الهامة بما يؤدي إلى ضرورة عقد اجتماع غير عادي للجمعية العمومية⁽³⁾.

¹- كمال تيغلث فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري بالمحروقات، ص 327.

²- محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص ص 103، 104.

³- المرجع نفسه، ص ص 106-107.

ب-مجلس الإدارة:

يتولى مجلس الإدارة مسؤولية إدارة شؤون النادي وتنفيذ سياساته وتوجيهاته، ويتألف مجلس الإدارة من مجموعة من الأعضاء المنتخبين من قبل الجمعية العمومية حيث يشرف على عمليات النادي بشكل مستمر بما في ذلك اتخاذ القرارات اليومية والإشراف على التنفيذ الفعلي للبرامج والمشاريع والأنشطة، وتضمن هذه الهياكل الشفافية والمشاركة الفعالة لأصحاب السفن في إدارة نوادي الحماية والتعويض، وتعزز الديمقراطية في عمليات اتخاذ القرارات وتحقيق الأهداف البيئية والمالية للنادي.

يوجد على رأسه عدة مدراء ينتخبون من طرف الجمعية العمومية لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد، إذ من مهامهم الرئيسية التكفل بتنفيذ سياسة النادي وتحصيل الاشتراكات من الأعضاء، حيث يساعدهم في ذلك مجموعة من الأعضاء، يختلف عددهم من ناد إلى آخر، يختارون كذلك بواسطة الجمعية العمومية للنادي⁽¹⁾.

ينعقد مجلس إدارة النادي مرتين سنويا بناء على دعوة من رئيس مجلس الإدارة ويكون انعقاد مجلس الإدارة صحيحا بحضور نصف عدد الأعضاء على الأقل، ويجوز لعضو مجلس الإدارة أن ينيب عنه غيره في حضور اجتماعات للمجلس بشرط أن يكون النائب عضوا أيضا في مجلس الإدارة، وعلى الرغم من عدم إشارة قواعد نوادي الحماية والتعويض إلى تقييد حق عضو مجلس الإدارة في أن يكون وكيلا عن أكثر من عضو، وتصدر قرارات مجلس الإدارة بأغلبية أعضاء مجلس الإدارة الحاضرين، وفي حالة التساوي يرجع الجانب منه الرئيس ويحضر أعضاء المجلس التنفيذي اجتماعات مجلس الإدارة من دون أن يكون لهم صوت معدود⁽²⁾.

5-قواعد نوادي الحماية والتعويض

تعدّ قواعد نوادي الحماية والتعويض دستور النادي الذي يحدد الخطوط العريضة لنشاط نادي الحماية والتعويض من حيث بيان المخاطر المغطاة، والالتزامات الملقاة على عاتق

¹ - كمال تيغلت فرحات، مرجع سابق، ص 327.

² - محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 165، 166.

- الطرفين، وحدود التغطية وخلافه وتتضمن قواعد النادي عدة جوانب مهمة من بينها:
- تحدد قواعد النادي مسؤولية أصحاب السفن ومسؤوليتهم المالية تجاه النادي واتجاه الأضرار البيئية التي قد تحدث نتيجة لأنشطة السفن.
 - تحدد قواعد النادي اللغة التي يتم بها تحرير العقد وشهادة العضوية، بحيث إذا تم ترجمة هذه القواعد بلغة أخرى، فما هي اللغة الواجبة التطبيق عند التعارض، وتحتوي نوادي الحماية والتعويض على مجموعة من البيانات كما أنها تخضع في تفسيرها لما تخضع له العقود من أحكام في التفسير وشروط لتطبيق قواعد الحماية والتعويض في دولة ما ألا تكون مخالفة للنظام العام في هذه الدولة⁽¹⁾.
 - دفع الاشتراكات هو من بين الالتزامات الأساسية التي تقع على عاتق العضو، وهي قاعدة لا يجوز مخالفتها.
 - يشترط النادي أن تكون السفينة مصنفة طول فترة العضوية مع ضرورة التقيد بقيود معينة على الخطوط الملاحية للسفينة.
 - عدم تسليم العضو بالمسؤولية ضمانا لعدم تواطئه أو تكاسله.
 - إمكانية إقصاء العضو من التجمع في حالة قيامه بتصرفات بدرت منه عن سوء نية مثل الإقصاء من أي حماية في حالة تصريح العضو ببضاعة تزيد بكثير عما هو في حقيقة الأمر أو تحريره لسند وإرساله نظيفا رغم درايبته بفساد البضاعة المنقولة قبل إصدار السند أو في حالة أي انقطاع اختياري في تنفيذ عقد النقل من طرف المجهز أو ممثليه.

ثانيا: مساهمة نوادي الحماية والتعويض في تعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

تلعب نوادي الحماية والتعويض دورا فعالا في ضمان حصول المضرور على تعويض ملائم من جراء الأخطار التي تعرّض لها، والناجمة عن نشاط السفن، إذ تجبر بعض

¹- بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص ص 142، 143.

التشريعات الرجوع المباشر على مثل هذه النوادي للحصول على تعويض مناسب، والسبب وراء ذلك عجز شركات التأمين التجارية عن توفير تغطية تأمينية لمثل هذه المخاطر، وما يترتب عنها من تبعات جسيمة تستدعي توافر قدرات مالية ضخمة، بالتالي فإن تأمين هذه المسؤولية من الناحية العملية يكاد يكون حكرا على هذه التعاونيات، بدليل أنها تغطي حوالي 98 % من مسؤولية مجهزي السفن في جميع أنحاء العالم⁽¹⁾.

توجد العديد من الأمثلة التي تقضح عن تكفل نوادي الحماية والتعويض بتعويض ضحايا حوادث التلوث البحري الناجمة عن نشاط السفن، وبالأخص التلوث النفطي والتي من بينها ما يلي:

- حادثة ناقلة النفط الملغاشية Janid بتاريخ 07 مارس 1980م في قصة ناقلة النفط الملغاشية أودع مؤمن مالك هذه السفينة، المتمثل في نادي الحماية والتعويض مبلغا ماليا قدرت قيمته بـ: 11,833,718 فرنك فرنسي في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة على إثر وقوع هذا الحادث، وذلك أمام محكمة brest في فرنسا.

- حادث السفينة الصهرجية اليونانية paimos أودع مؤمن مالك هذه السفينة، المتمثل في نادي الحماية والتعويض مبلغا ماليا قدرت قيمته في ذلك الوقت بـ: 13,263,703,650 بالعملة الإيطالية في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث وذلك على مستوى محكمة messine في إيطاليا.

- حادث السفينة الصهرجية القبرصية haven بتاريخ 11 أبريل 1991م، عقد وقوع الحادث المدمر للسفينة الصهرجية القبرصية haven بتاريخ 11 أبريل 1991م قبالة سواحل Genes الإيطالية قام مباشرة المؤمن على المسؤولية المدنية لمالك السفينة، المتمثل في نادي الحماية والتعويض، بإيداع مبلغ مالي قدرت قيمته بـ: الإيطالية قام مباشرة المؤمن على المسؤولية المدنية لمالك السفينة، المتمثل في نادي الحماية والتعويض، بإيداع مبلغ

¹ - كمال تيغلت فرحات، نوادي الحماية والتعويض ودورها في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات، مرجع سابق، ص ص 174، 175.

مالي قدرت قيمته بـ: 23,950,22,000 بالعملة الإيطالية، في صندوق تحديد المسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، وذلك على مستوى محكمة الدرجة الأولى لمدينة Genes في إيطاليا.

بناء على ذلك، يمكن القول أن نواصي الحماية توفر تأمين أعم وأوسع نطاق للمخاطر التي لا تؤمنها شركات التأمين البحري مثل مطالبات الطرف الثالث، وتشمل مسؤولية الناقل اتجاه مالك البضائع عن الأضرار التي لحقت بالبضائع، أو مسؤولية المالك بعد التصادم والمطالبات من الأطراف الأخرى المتضررة من التصادم والتلوث البيئي من إسكاب الزيت ومخلفات السفن، والتأمين ضد مخاطر الحرب وإصابات الطاقم والركاب نتيجة الحوادث على متن السفن والمصاريف الطبية، وتعويضات الوفاة والبنود التي لا تغطيها بوليصيات التأمين الخاصة بالبدن والماكينات، وتختلف طبيعة التعويضات لأندية التأمين⁽¹⁾.

يتم فضلا عن ذلك استثناء المسؤولية الناتجة عن التلوث النووي، أو الإشعاعي وأخطار الحرب من تغطية الناصي، وهناك أندية متخصصة في تغطية أخطار الحرب ولكن غالبية الملاك يحصلون على تغطية المسؤوليات عن أخطار الحرب من سوق التأمين التجارية، وبصفة عامة فإن الأندية تستثني تغطية العمليات المتخصصة، إلا أن معظمها تنظم تغطية خاصة لهذه العمليات مقابل إبداعات وشروط معدلة، وهذه العمليات الخاصة تتضمن مثل هذه الأمور (تجريف القاع، وضع الكابلات البحرية، سفن التنقيب عن البترول، الحفر، الإنتاج، الغوص، والإنقاذ التجاري).

يلاحظ إذا أنه علاوة على تأمين نواصي الحماية والتعويض للمسؤولية المدنية ضد الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، فإنها تلعب أيضا وظيفة ذات أهمية كبيرة تتمثل في العمل على تشجيع الجانب الوقائي لتفادي وقوع حوادث التلوث، ذلك تماما ما أفصح عنه التقرير البريطاني "safer ships, cleaner seas" الذي أفصح عن قدرة هذه النوادي

¹ - لمزيد من التفاصيل حول دور هذه النوادي في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن راجع كل من:

- سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2019م، ص 307، 309.

على حدّ ملاك السفن على تفادي المخاطر التي تسبب التلوث البحري عن طريق تزويدهم بالمعلومات الضرورية عن القواعد الدولية المعتمدة في هذا الشأن، والتي تجنّبهم التعرض لمثل هذه الكوارث من جهتها، أشادت لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (o.c.d.e) بالدور المحوري لنوادي الحماية والتعويض، باعتبارها تشجّع زيادة عن ملاك السفن جميع المنخرطين في صناعة النقل البحري للبضائع، على التقليل من حوادث التلوث، حيث صنّفتها من بين الهيئات الدولية الناشطة في سبيل تحقيق سلامة الملاحة البحرية.

تضطلع هذه النوادي كذلك إلى تغطية التكاليف الضخمة لتنظيف أو إصلاح خسائر المناطق التي تعرضت لتلوث ضخم بالنفط، ومن ثم عادة ما تتصل الدولة الساحلية مباشرة بالأندية فور وقوع أي من هذه الحوادث للتشاور بشأن حجم الأضرار وبتعويضاتها، باعتبار أنّ الأندية هي التي تقوم حالياً في معظم الأحوال بتغطيتها، ففي الأحوال التي لا يتم تسوية تعويض أضرار التلوث مباشرة مع مالك السفينة الصادر عنها التلوث، تتدخل الأندية لدى الدولة الساحلية المتضررة، بأن تتعهد لها بالقيام بإيداع وتخصيص مبلغ تحديد المسؤولية نيابة عن مالك السفينة العضو بالنادي وقد يتدخل النادي بشكل آخر حين يقوم بتقديم خطاب ضمان إلى الدولة المذكورة، تحسباً من الحجز على السفينة أو أية من السفن أو ممتلكات أخرى للمالك، أو لرفع هذا الحجز حال وقوعه⁽¹⁾.

تدخل تكاليف التنظيف أو الإصلاح ضمن إجراءات المنع أو الوقاية من التلوث ومن ثم تعتبر عنصراً هاماً من عناصر الضرر، يتم مراعاتها حين احتساب قيمة التعويض. يظهر أيضاً الدور الفعال لنوادي الحماية والتعويض في مجال الوقاية من وقوع حوادث التلوث البحري، عندما تبدي رفضها على توفير تغطية تأمينية للسفن التي تمارس ما سيطر بالملاحة البحرية تحت مقاييس السلامة البحرية "la navigation maritime"

¹ - عبد الحكيم محمد عثمان، مرجع سابق، ص ص 225، 226.

"sous-normes" حيث تفرض على كل مالك للسفينة قبل التأمين على مسؤوليته، الخضوع للقواعد الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، خاصة مقتضيات المدونة الدولية بشأن التسيير السليم للسفن "International safety management code" (1).

تجدر الإشارة أنّ الجزائر تعتمد على ستة نوادي حماية وتعويض يوجد مقرها في الجزائر العاصمة ولها بعض الفروع في بعض الولايات وهي: (R.U.D.D) و (A.M.C.S)، (B.E.M.I) و (C.A.E.I) و (E.T.S.M.O.R.Y)، (S.E .A.M.A.R)، وهذه الأخيرة لا تخضع للتشريع الوطني، وتعتمد دوما لحماية مصالح ناقلي ومجهزي السفن التجارية من أعضائها في نشاطاتها مع الموانئ الجزائرية إلى تقديم رسائل ضمان لذوي المصلحة الخاصة الحكومية منها (مصالح الموانئ- إدارة الضرائب- شركات التأمين....الخ) المتضررة من تصرفات هؤلاء المجهزين المختلفة، والتي تقيم مسؤولياتهم التعاقدية أو التصيرية، فعن طريق رسائل الضمان تحل نوادي الحماية والتعويض محل المجهزين أو الناقلين، وذلك لتبليغ مبالغ التعويض المقررة سواء بصورة اتفاقية أو قضائية، بهدف منع خضوع السفن التابعة لهم لإجراءات الحجز عليها أو رفعه عنها والسماح لها بمغادرة ميناء الوصول.

يتبين مما سبق، أنّ نوادي الحماية والتعويض التي تنشط منذ سنوات طويلة في الجزائر لا تخضع لأي تشريع وطني، فمراسلي هذه الهيئات لا يرتبطون بنوادي الحماية بأية علاقة تعاقدية من أجل تمثيلها لدى الدول.

¹ -كمال تيغلت فرحات، نوادي الحماية والتعويض ودورها في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضدّ مخاطر التلوث بالمحروقات، مرجع سابق، ص 179.

المبحث الثاني

استحداث آليات جديدة لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

أدى قصور وعجز قواعد المسؤولية المدنية وكذا أنظمة التأمين التقليدية في تغطية مختلف الأضرار البيئية، لاسيما تلك الناجمة عن نشاط السفن، بسبب صعوبة حصرها في كثير من الأحيان أو عدم تأقلمها مع الأسس التقليدية والفنية والقانونية لنظام التأمين، إلى البحث عن آليات جديدة أكثر فعالية لضمان حصول المضرور على حقه في التعويض.

لهذا استجابت بعض شركات التأمين للدول الأوروبية لطلب التأمين عن مثل هذه الأضرار، وذلك في إطار بعض النماذج التأمينية والتي حاولت من خلالها تغطية أخطار التلوث المتزايدة خاصة في الآونة الأخيرة (المطلب الأول)، إضافة إلى هذه النماذج نجد آلية أخرى متكاملة أكثر فعالية لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، على أن تكون متفقة مع طبيعة هذه الأضرار، ومداها وآثارها الوخيمة على الأفراد والمجتمع، وهذه الآلية هي صناديق التعويض التي تهدف إلى توزيع المخاطر على مجموع الممارسين للأنشطة المتسببة في التلوث، ولا تتدخل إلا بصفة تكميلية أو احتياطية، إلى جانب نظامي المسؤولية المدنية ونظام التأمين (المطلب الثاني).

المطلب الأول

النماذج المستحدثة في مجال التأمين

دفع التقدم التكنولوجي شركات التأمين إلى اعتماد أساليب وأنظمة تأمينية بديلة تهدف ضمان تغطية تأمينية للأضرار البيئية لجبر الضرر الذي يلحق بالمضرور وضمان تعويضه.

استحدثت مجموعة من النماذج في مجال التأمين، هذه الأخيرة التي تسعى إلى تقديم حلول تأمينية مبتكرة لتغطية التحديات البيئية وحماية البيئة بشكل أفضل، مما يعكس الانتباه المتزايد لقضايا البيئة والاستدامة في القطاع التأميني ومن بين هذه النماذج نجد تجربة في

سوق التأمين الإنجليزية التي تعتبر بمثابة ثورة على نظام التأمين العادي، فهي تتعارض كلياً مع الأسس الفنية للتأمين (الفرع الأول)، بالإضافة إلى هذه النماذج نجد أن فرنسا أيضاً بدورها بادرت بإنشاء أنظمة تأمين خاصة بأضرار التلوث، وذلك من خلال إصدارها لوثائق تأمين تعالج من خلالها القصور الواضح في القواعد التقليدية للتأمين (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الاكتتاب في سوق التأمين الإنجليزي

استجابت بعض الشركات الإنجليزية لطلب التأمين عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ذلك نظراً لعدم ملائمة القواعد العامة للتأمين لضمان مثل هذه الأضرار، بالتالي فإن استجابة مثل هذه الشركات لطلب التأمين يعد خطوة إيجابية نحو التصدي لتحديات المحافظة على البيئة في صناعة النقل البحري، مع تحسين إدارة المخاطر البيئية المتعلقة بنشاط السفن وضمان التعويض اللازم في حالة وقوع حوادث تسبب أضرار بيئية. ومن بين النماذج المستحدثة نجد وثيقة (كلاركسون clarkson) كتجربة رائدة في سوق التأمين الإنجليزي التي تم تطويرها خصيصاً لتغطية الأضرار البيئية الناجمة عن حوادث السفن (أولاً)، بالإضافة إلى هذه الوثيقة نجد نظام (كريستال cristal) الذي يعتمد على استخدام صناديق خاصة ذات تمويل مختلط للتعامل مع الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ويمكن لهذا النظام توفير تغطية تأمينية متعددة الطبقات تتناسب مع مختلف المخاطر البيئية (ثانياً).

أولاً: وثيقة (كلاركسون clarkson) كتجربة رائدة في سوق التأمين الإنجليزي

استحدث نظام التأمين الإنجليزي وثيقة تأمين جديدة سميت بوثيقة (كلاركسون) التي تنتسب لمكتب الوساطة البريطاني ويرمز لهذه الوثيقة بـ E . I . L وهو من رموز مختصرة لعبارة Environment Impaviement Libility⁽¹⁾ وتعد هذه الوثيقة بمثابة ثورة على

¹ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 278.

أنظمة التأمين التقليدية وثورة نظام التأمين العادي، فهي تتعرض كلياً مع أسس التأمين الفنية، وتخلت عن التفرقة التقليدية بين التلوث العارض وغير العارض⁽¹⁾.

تكمن الركيزة الأساسية لهذه الوثيقة في تحليلها لمختلف أشكال أو نماذج (types) التلوث المتضررة، لتحديد ما يكون منها قابلاً للتغطية وما سيكون مستبعداً، ثم وضع جدول تعريفية أقساط بحيث يكون لكل شكل أو نموذج من التلوث غير المستبعد ما يقابله من تعريفه للقسط المحددة فيه⁽²⁾ وقد حددت هذه الوثيقة نماذج للتلوث على الشكل التالي:

أ- التلوث المتعمد: وهو الذي يظهر فيه الإهمال الجسيم أو القصد بعدم مراعاة التنظيمات الخاصة بالوسائل الواجبة الإثبات من أجل حماية البيئة؛

ب- التلوث العارض: وهو الذي ينشأ من نسب غير متوقع وفجائي؛

ت- التلوث المتخلف: وهو الذي ينتج عن إصدار كميات من الملوثات في حدود المسموح به، ولم يكن بالإمكان تجنبها رغم الالتزام بقواعد الرقابة؛

ث- التلوث بالتزامن أو الاتحاد: ينتج من التزامن غير المسموح في لوائح وإصدارات نشاط معين، أو الاتحاد غير المسموح بين مواد هي في حدود المسموح؛

ج- التلوث الكامن: وهو ما ينتج عن إصدار مواد لم تكن ذات خطورة معروفة عند هذا الإصدار، ولم تظهر هذه الخطورة إلا بعد أن تم الكشف عملياً ممن ضرره⁽³⁾.

تضمنت وثيقة (كلاركسون) التغطية التأمينية لأشكال وصور التلوث على أساس أن جميع أشكال التلوث المذكورة في هذه الوثيقة قابلة للتغطية التأمينية، باستثناء التلوث المتعمد

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 640.

- حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 396.

² - أحمد محمد سعيد، مرجع سابق، ص 330.

³ - أنظر في ذلك:

- أشرف محمد إسماعيل، مرجع سابق، ص 33.

- أحمد محمود سعيد، ص ص 330، 331.

- أمال قداري، مرجع سابق، ص 110.

أو الناتج عن الإهمال الجسيم لتتأهيه مع الاعتبارات الأخلاقية والمبادئ العامة في التأمين، إذ يجب على المؤمن أن لا يقدموا عوناً لأعمال غير مشروعة متعمدة⁽¹⁾.

واستبعاد التلوث المتعمد هو أمر مفهوم في الحقيقة، ويتماشى مع المبادئ العامة في التأمين، حيث لا يغطي المؤمن أفعال المؤمن له العمدية، كما تملية الاعتبارات الأخلاقية نفسها إذ يجب على المؤمن أن لا يقدموا المساعدة للأعمال غير المشروعة والمتعمدة، وهذا أمر منطقي لأنّ التأمين في هذه الحالة سيفقد قيمته، لأنّه لا معنى لأن يؤمن الإنسان نفسه ضد خطر يتوقف تحققه على إرادته، ذلك أنه من الشروط القانونية للخطر أن يكون حادثاً احتمالية وألا يتوقف على محض إرادة أحد الطرفين، خاصة إرادة المؤمن له⁽²⁾.

فضلاً عن ذلك، إذا توافرت أحد صور التلوث الأخرى فإنّ الوثيقة تضمن تعويض الأضرار الناجمة عنها، سواء كانت أضراراً مادية أو جسمانية، أيّاً كان سببها بثّ مادة سائلة أو صلبة أو غازية أو نشرها أو تخزينها أو تسريبها... الخ، كما تغطي هذه الوثيقة فضلاً عن ذلك مصاريف الدعاوي والمصاريف التي تتفق من أجل إبعاد أو تحديد أو تنظيف المواد الضارة التي فلتت من سيطرة المستأمن، وأخيراً فهذه الوثيقة تكفل ضماناً حدّه الأقصى ثلاثة ملايين جنيه إسترليني عن الكارثة أو عن مدّة سنة التأمين بكاملها⁽³⁾.

يمكن القول إذن أنّ النظام الإنجليزي يقوم على حصر أنواع الملوثات التي هي قابلة للتغطية التأمينية دون استثناء ومن بينها تلك الناجمة عن نشاط السفن، إلّا فيما يتعلّق بالتلوث الناتج عن التعمد أو الخطأ الجسيم، ومن جهة أخرى فقد وسّع من نطاق التأمين ليشمل أيضاً التلوث التدريجي فضلاً عن التلوث العارض، إذ يعدّ فضلاً عن ذلك بمثابة ثورة

¹ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 641.

² - عبد الكريم بن حميش، مرجع سابق، ص 207.

³ - أحمد محمد سعيد، مرجع سابق، ص 331.

على نظام التأمين في مفهومه التقليدي، بما يتضمنه من أسس ومبادئ لا تتماشى حالياً مع طبيعة وخصوصية الأضرار البيئية ومنها ضرر التلوث⁽¹⁾.

ثانياً: نظام كريستال (cristal)

يعتبر نظام كريستال صورة أخرى لتعاون شركات البترول الدولية، ويعكس الاهتمام الشديد من جانب المشروعات الصناعية البترولية بمخاطر التلوث البحري وفيما يلي سنحاول تقديم لمحة عامة عن هذا النظام.

1- نشأة نظام كريستال (cristal)

تم إبرامه بتاريخ 03 جانفي 1971 وهو اتفاق تكميلي لاتفاق (توفالوب touvalop)⁽²⁾ ومعاهدة (بروكسل) عام 1969م بعد حادثة (توري كاينون) الشهيرة، ناقلة البترول العملاقة التي تسببت كارثة التلوث البحري بالزيت والسالفة الذكر، يهدف نظام (كريستال) إلى تكملة الضمان المالي الوارد في اتفاق (توفالوب) وكفالة الضحايا، ومراعاة مالكي ناقلات البترول⁽³⁾، ويشترط لانضمام أي عضو إلى نظام كريستال أن يكون عضواً أيضاً في اتفاق توفالوب، كما يشترط أن تكون السفينة ملك الطرف في توفالوب ومسجلة فيه وأن يكون النفط نفسه مملوكاً للطرف في اتفاق توفالوب.

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 397.

² - تم هذا الاتفاق بين عدد من مجهزي الناقلات البترولية في 07 جانفي 1969م، ودخل حيز النفاذ في 06 أكتوبر من نفس السنة، والذي خصص للوقاية من الأضرار وتأمين التعويض للدول فيما يخص نفقات التنظيف عند تجاوزها الحد الأقصى المعمول به في اتفاقية 1969م، وفي سنة 1987م أضيف إلى توفالوب 05 ملاحق له لتنظيف فقط على الحوادث التي تسبب فيها ناقلات تحمل شحنة ممنوحة لطرف في اتفاق كريستال، وقد بلغ عدد أعضاء هذا الاتفاق في سنة 1992م 3600 عضواً يملكون 6600 ناقلة بترول، أي ما يعادل 97% من ناقلات البترول في العالم. لمزيد من التفاصيل حول هذا النظام راجع كل من:

-BONASSIS Pierre، droit maritime، Dalloz، Paris، 2006، p. 961.

- أحمد محمود سعد، مرجع سابق، ص 332، 334.

- أمال قداري، مرجع سابق، ص 104، 106.

³ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 642.

2- تعريف نظام كريستال (cristal)

يعد نظام (كريستال cristal) ⁽¹⁾ عقد متعلق بتكملة التعويض عن مسؤوليات ناقلات البترول عن التلوث بالزيت تم إبرامه بين شركات البترول لتنظيم حصول المضرورين من التلوث بالزيت على التعويض، وذلك في حالة عدم إمكانية التعويض وفقا لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، أو اتفاق توفالوب أو أي قانون داخلي آخر ⁽²⁾.

أخذ نظام (كريستال) بالمسؤولية الموضوعية لمالكي المنتجات البترولية المتفرقة عن الأضرار الذي يحدث ويجاوز الضمانات المعروضة على مالكي الناقلات بموجب اتفاق (توفالوب)، أو عندما يعجز الناقل عن السداد وفي حدود ثلاثون مليون دولار، وقد وصل أعضاء نظام (كريستال) خلال ثلاث سنوات من تاريخ إنشائها إلى ستمائة وخمسون شركة بترول، وخصه العضو في هذا النظام خمسة ملايين دولار تضاف إليها حصص تكميلية حسب ظروف الحال.

تم بموجب هذا النظام إنشاء صندوق تبادلي وتعاوني لضمان مسؤولية المنضمين إليه والذين بلغوا خلال ثلاثة أعوام من تأسيسه 650 شركة بترول ⁽³⁾، كان العضو منها يدفع لهذا الصندوق الذي تم تكوينه لضمان مسؤولية المنضمين (I.T.I.A)، حصة أساسية قدرها 05 مليون دولار، تضاف إليها حصص تكميلية تتغير حسب مقتضيات الحال، وقد استمر تعديل اتفاق توفالوب وكريستال عدة مرات ليتحدد نطاق وتطبيق الأول على السفن التي لا تتجاوز 140 ألف طن بتعويض يبلغ حده الأقصى 70 مليون دولار عن الحادث، وليطبق

¹ - تم إبرام نظام كريستال بتاريخ 14/01/1971م، ودخل حيز التنفيذ في أبريل من نفس السنة، وقد تم تعديل هذا النظام لأكثر من مرة منها سنة 1978م، 1987م، 1989م، وآخر تعديل كان سنة 1992م، إلى أن تم إنهاء العملية اعتبارا من 1997/02/01، أنظر في ذلك من:

- محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 654.

² - أمال قداري، مرجع سابق، ص 107.

³ - علي صلاح ياسين، مرجع سابق، ص 259.

الأخر على الناقلات العملاقة التي تتجاوز حمولتها 140 ألف طن وبتعويض حده الأقصى 135 مليون دولار لكل حادث⁽¹⁾.

3- شروط إعمال نظام كريستال

يشترط لإعمال نظام (كريستال) أن تكون ناقلة الزيت مملوكة لأحد أطراف هذا الاتفاق ومسجلة ومدرجة في النظام، وقد حلّ محلّ هذا النظام الصندوق الدولي للضمان الذي نصّت عليه اتفاقية (بروكسل) لعام 1971م والمكملة لاتفاقية (بروكسل) عام 1969م⁽²⁾.

تم تحديث نظام CRISTAL من جهة أخرى باتفاق لمسؤولية مالكي السفن عن التلوث يعرف بـ "Plato" وهو المختصر الإنجليزي لهذا التحديث « pollution liability agreement among- TANKER OWNERS » ويتميز اتفاق بلاتو PLATO بسمات معينة فالحد الأقصى للتعويض الوارد به يعد أكثر ارتفاعاً مما ورد في اتفاقية بروكسل لعام 1966 المذكورة إذ يبلغ 10 مليون دولار بالنسبة للسفن حتى سعة 5000 طن فضلاً عن 500 دولار عن كل جزء زائد عن تلك السعة بحد أقصى قدره 60 مليون دولار كما تقرر أيضاً بموجب الاتفاق رفع قيمة تلك الحدود مرة أخرى في 31 ديسمبر 1989، ومن حيث الضرر القابل للتعويض تعهد كل طرف في الاتفاق باتخاذ الإجراءات الكفيلة بمكافحة التلوث بالنفط بقدر الإمكان، أما بالنسبة للأضرار البيئية فقد تم استبعادها في هذا الصدد⁽³⁾، فإذا كانت خطة كريستال تتضمن تغطية الأضرار كحد أقصى (135)

¹- أحمد محمود سعد، مرجع سابق، 335.

²- أنظر في ذلك كلّ من:

- عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص ص 298، 299.

- علال قاشي، "الجوانب القانونية للتغطية التأمينية للأضرار الناتجة عن التلوث البيئي"، *مجلة المفكر للدراسات القانونية والسياسية*، المجلد 01، العدد 4، جامعة الجبلالي بونعامة خميس مليانة، 2018، ص 84.

³- عبد الحكيم عثمان، مرجع سابق، ص ص 234، 235.

مليون دولار يرتفع إلى (200) مليون اعتباراً من عام 1990، فقد تضمن هذا التحديث رفع هذا الحد إلى أربعة أضعاف⁽¹⁾.

يشترط لتطبيق نظام كريستال توافر مجموعة من الشروط منها:

- أن تكون ناقلة الزيت مملوكة لأحد أطراف هذا الاتفاق ومسجلة ومدرجة.
 - أن يكون الزيت نفسه مملوكاً لأحد أطراف اتفاق كريستال مما أدى إلى توسع نطاق التعويضات على اعتبار أن قرابة 90 بالمائة من الواردات البترولية للعالم مغطاة بهذا النظام
 - أن تكون الحادثة البيئية وليدة سبب أجنبي وإلا يعفى من المسؤولية⁽²⁾.
- وقد كان نظام كريستال مقصوداً به بداية أن يكون مجرد نظام تعويض تكميلي لما هو وارد في اتفاق توفالوب من التزامات مالية، إلا أن اتفاق كريستال قد تضمن أيضاً أحكاماً تحت المجهزين على أن يضطلعوا بأنفسهم، أو من خلال من يكلفونه بتنظيف البحر، منذ لحظة وقوع حادث التلوث، وكمقابل لذلك فهم يستردون جزءاً من النفقات التي يبذلونها في هذا السبيل⁽³⁾.

4- الأخطار المغطاة في نظام كريستال

اقتصر اتفاق (كريستال) على ضمان أخطار التلوث البحري دون باقي أنواع التلوث البيئية الأخرى، كما أنه مجرد اتفاق تكميلي لاتفاق (توفالوب)، وقد تمّ إلغاء العمل بكلّ من اتفاق (توفالوب) و(كريستال) ولم يعود لهما أيّ وجود فعلي الآن، وبالتحديد من شهر (فيفري)

1998م حيث تمّ وقف العمل بتلك الاتفاقيات الإرادية نظراً لفقدانها قيمتها بسبب تماثل أحكامها مع الاتفاقيات الدولية بعد تعديلها، ودخولها حيز التنفيذ⁽⁴⁾.

¹- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 643.

²- عبد الكريم بن حميش، مرجع سابق، ص 208.

³- عبد الحكيم عثمان، مرجع سابق، ص 233.

⁴- أمال قداري، مرجع سابق، ص 107.

5- نطاق تدخل نظام كريستال

بعد التعديلات التي دخلت على نظام كريستال سنة 1994 في حالة تجاوز مبلغ التعويض الحد الأقصى الممنوح بموجب اتفاق توفالوب وكان المستأجر قد دفع هذا المبلغ المحدد بوحدة الحساب الخاصة في توفالوب فإن اتفاق كريستال يطبق كما يلي:

- 3.000.000 وحدة الحساب الخاصة (SDR) لغاية 5.000 طن من الحمولة.

- 420 وحدة الحساب الخاصة عن كل طن زائد ليصل إلى مبلغ 59.000.000

وحدة الحساب الخاصة وهو الحد الأقصى لتدخل توفالوب، ومنه فإن اتفاق كريستال

تكميلي لاتفاق توفالوب حيث أنه يقوم بتقديم تعويض تكميلي للتعويض الذي يقدم

بموجب اتفاق توفالوب⁽¹⁾.

الفرع الثاني**الاكتتاب في سوق التأمين الفرنسي**

بادرت بعض الدول مثل (فرنسا) بإنشاء أنظمة تأمينية خاصة بأضرار التلوث، خصوصا في نهاية الثمانينات، وقد ظهرت في بداية الأمر وثيقة تجمع التأمين (جاربول Garopol) التي تهدف إلى توفير تغطية المسؤولية المدنية للأشخاص أو الشركات الناجمة عن التلوث الصادر عن السفن والمرافق البحرية الأخرى، ولقد تم تصميم هذه الوثيقة لتوفير تغطية للتلوث النفطي والكيميائي وغيرها من أشكال التلوث البيئي (أولا)، بجانب ذلك تم تطوير نظام التأمين (Assurpol) الذي ضمّ العديد من المؤمنين الفرنسيين لتوفير تأمين عن الأضرار البيئية الناجمة عن تسرب المواد الخطرة من المنشآت الصناعية (ثانيا).

أولا: وثيقة جاربول (Garopol)

بذلت بعض الدول مجهودات من خلال إصدارها لوثائق تأمين تعالج من خلالها القصور الواضح في القواعد التقليدية للتأمين، والتي لا تتناسب مع مخاطر التلوث البيئي،

¹ - مريم بليح، مرجع سابق، ص 134.

وفي هذا الصدد نذكر وثيقة التأمين النموذجية المعروفة باسم وثيقة كاربول (Caropol)، هذه الأخيرة التي سنحاول فيما يلي معرفة كيفية نشأتها، تعريفها، ومدة التأمين فيها.

1- نشأة وثيقة جاربول Garopol

ظهرت وثيقة التأمين (جاربول) بفعل الجهود التي بذلتها الدول منذ عام 1979م والتي توجت باستحداث نموذج تأمين فرنسي للمسؤولية الناتجة عن الاعتداء على البيئة، فنشأ أول تجمع لإعادة التأمين وهو تجمع تأمين مخاطر التلوث بين شركات التأمين ومعيدي التأمين الذي اصطلح عليه تجمع (Garopol) وهو مقرر لأخطار التلوث الناتج عن التأثيرات الناتجة عن الطاقة النووية، يعتبر التجربة الأولى التي وضع من خلالها نموذج خاص مستقل لتغطية المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي⁽¹⁾.

2- تعريف وثيقة جاربول Garopol

تعد وثيقة جاربول Garopol وثيقة تأمين نموذجية في فرنسا حيث تم من خلالها استحداث مجالات تأمين جديدة مثل تغطية أخطار التلوث الطارئة والتدرجية، وكذلك تم من خلالها تغطية الحوادث غير الفجائية، أي أنّ هذه الوثيقة كانت تفصل بصفة خاصة في المسؤولية المدنية التي تثبت في حالة الضرورة، أو بناء على أمر إداري بمنع التلوث، أي أنّ أحكام هذه الوثيقة للتأمين ضدّ أضرار أخطار التلوث⁽²⁾.

3- مدة التأمين في وثيقة جاربول Garopol

أثارت وثيقة جاربول صوبة إزاء قصر مدة الوثائق المغطية لأخطار التلوث ذلك على الرغم من التوسع المحمود لهذه الوثيقة، حيث تقصر التغطية صراحة دعاوي المسؤولية عن الضرر المكتشف (أو الثابت) خلال فترة سريان الوثيقة والمبلغ المؤمن في نفس الفترة⁽³⁾.

¹ - أمال قداري، مرجع سابق، ص 110.

² - عبد الرحمن بوفلحة، مرجع سابق، ص 299.

³ - محمد سعيدي عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 646.

أصدرت وثيقة (Garopol عام 1978م) وتضمنت تعديلا بصدد المدّة، وقررت أنّ التّغطية تمتد إذا ما انقضت الوثيقة لأي سبب غير عدم دفع القسط أو سوء نية المؤمن له، لتشمل دعاوي المسؤولية عن الضّرر الذي يكون قد انكشف خلال فترة الضّمان، ولو كان المؤمن قد أخطر بعد انتهائها مادام أنّ الأخطار قد تمّ خلال المدّة التي تعقب هذا الانتهاء والمساومة لمدّة الوثيقة الأصلية وهي عادة سيئة، وعند تعديل هذه الوثيقة سنة 1980م تضمنت أنّه في حالة توقف نشاط المؤمن له الذي كان يكمن فيه خطر التلوث، فإنّها تغطي وبدون قسط إضافي كلّ ضرر انكشف خلال الخمس سنوات التالية.

4- تقييم وثيقة جاربول Garopol

حققت وثيقة جاربول عدة مزايا تأمينية أهمها اتساعها لتشمل مختلف أنواع التلوث البيئي الذي عملت على التصدي لأضراره عند المصدر من حيث أصوله، مظهره، ومجمل مصاريف إزالته، لكن ما يعاب عليها أنّها لا تغطي الأضرار المذكورة إلاّ في حدود مبلغ 130 مليون فرنك فرنسي⁽¹⁾.

يمكن القول أنّه على الرّغم من محاولة نظام (كاربول) من تغطية الأضرار التي يعجز النّظام العامّ للتأمين عن تغطيتها، إلاّ أنّه بات بالفشل واسبب الرئيسي في ذلك هو أنّ تجميع رجال التّأمين للشركات المعنية كان ضعيفا وهذا بسبب تحديد قيمة التّأمين بثلاثين فرنكا كحدّ أقصى، بالإضافة إلى أنّ 20 % من طلبات التّأمين بمعدّل طلب من بين كلّ خمسة طلبات كان يتمّ رفضها بسبب عدم كفاية مستوى الأمان المراد التّأمين عليه ، هذا ما جعل رجال التّأمين يفكرون بوضع نظام آخر يحل محله، وبالفعل توصلوا إلى إنشاء نظام آخر وهو نظام أسوربول Assurpol.

¹ - علال قاشي، مرجع سابق، ص 83.

ثانيا: وثيقة التأمين أسو ربول (Assurpol)

بادرت فرنسا بإنشاء أنظمة تأمين خاصة بأضرار التلوث البيئي بصفة عامة، ذلك على الرغم من أن أغلب شركات التأمين كانت ترفض تغطية الأضرار البيئية بسبب عدم استجابتها وانسجامها مع الأسس الفنية للتأمين بمفهومه التقليدي، خاصة وأنها قبلت التأمين لأسباب تجارية محضة فإنها بلا شك ستعتمد على أقساط جد مرتفعة تجعل المؤمن عليه يرفض اللجوء إليها وتغطية مثل هذه الأضرار⁽¹⁾.

وجد من بين الأنظمة التي لجأت فرنسا إلى إنشائها نظام أسو ربول هذا الأخير الذي يعد بمثابة نظام خاص يختلف في مضمونه عن الأنظمة التقليدية، كما أنه يغطي نوع محدد من الأضرار البيئية، بالتالي سنحاول فيما يلي التطرق إلى نشأة هذا النظام، تعريفه، تحديد طبيعته القانونية، الهيئات المنوط لها اتخاذ القرارات في هذا النظام، بالإضافة إلى أسلوب عمل نظام أسوربول وأخيرا مدة التغطية في هذه الوثيقة.

1-نشأة نظام أسوربول (Assurpol)

إنّ نظام التأمين أسوربول لم ينشأ من العدم، بل سبقه نظام تأمين آخر وهو نظام كاربول الذي تطرقنا له سابقا، لكن على الرغم من محاولة نظام كاربول من تغطية الأضرار التي عجز النظام العام من تغطيتها خصوصا الأضرار المترخية وغير الفجائية إلا أنه في النهاية لم يكتب له النجاح والاستمرار، هذا ما أدى برجال الأعمال إلى حله ووضع نظام التأمين الجديد للأضرار الناتجة عن التلوث وهو المعروف بنظام أسوربول وهذا انطلاقا من جانفي 1989⁽²⁾.

2-تعريف نظام أسوربول (Assurpol)

يعتبر نظام التأمين (Assurpol) بمثابة تجمع لإعادة التأمين ذو هدف اقتصادي يضم حوالي خمسين مؤمنا، وخمسة عشر متخصصا في إعادة التأمين، وبلغ رأسماله عند تأسيسه

¹ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 276.

² - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 393، 394.

في عام 1989م مائة وخمسة وعشرين مليون فرنك، ويمكن حاليا أن يلتزم بتغطية حوادث تبلغ قيمتها 192 مليون فرنك في العام، بل إنه يمكن أن يضم أكثر من ذلك، بفضل مساهمة تجمع التأمين الإيطالي المعروف باسم (انكينامنتو Inquinamento)⁽¹⁾. ويعتبر نظام أسوربول Assurpol تجمعا لإعادة التأمين بالمشاركة في التجمع بالتنازل عن عقود التأمين الخاصة بها لهذا التجمع الذي يقوم هو الآخر بتوزيع أقساط التأمين والأضرار وفقا لبعض شركات المساهمة⁽²⁾.

3- الطبيعة القانونية لنظام أسوربول (Assurpol)

يعتبر نظام أسوربول نظام تأمين خاص يختلف في مضمونه وفحواه عن عقود التأمين التقليدية ومنها عقد Assurpol ITF94 الذي يغطي مخاطر التلوث البحري التي تتسبب فيها المنشآت البرية الثابتة⁽³⁾، وهو عبارة عن آلية من الآليات القانونية المتعلقة بالتأمين من الأخطار، وهو يخص نوعا معينا من الأضرار البيئية المتمثلة في أضرار التلوث البيئي هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى نجد أنّ لهذا النظام مميزات خاصة مقارنة بنظام التأمين التقليدي كونه غير مقيد بالشروط القانونية والفنية التي يقوم عليها النظام التقليدي، وهو آلية من الآليات المكتملة لنظام المسؤولية عن الأضرار البيئية لاسيما الناجمة عن نشاط السفن، لأنّه غير مقيد بالشروط العامة للضرر التي تستجيب لإمكانية التعويض⁽⁴⁾.

4- الجهات المنوط لها اتخاذ القرارات في نظام أسوربول (Assurpol)

يتكون نظام أسوربول من مجموعة من الهيئات المنوط لها اتخاذ القرارات من بينها نجد الجمعية العمومية، مجلس الإدارة، اللجنة الفنية ولجنة تسوية الحوادث ولكل جهة

¹ - نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضدّ أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 65.

² - عبد الكريم بن حميش، مرجع سابق، ص 201.

³ - CHIKHAOUI Leila، le financement de la protection de l'environnement، thèse de doctorat en droit privé، université de Paris, 1996، p. 445.

⁴ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 394.

اختصاصات مخولة لها بموجب نص في تجمع أسوربول، بالتالي سنحاول فيما يلي التعريف بكل هيئة من هذه الهيئات:

أ- الجمعية العمومية

تتكون من أعضاء التّجمع، ويكون لكلّ عضو من أعضائها صوت واحد، وتؤخذ القرارات داخل الجمعية العمومية بالأغلبية النسبية، غير أنّها تكون ملزمة بالنسبة لكافة الأعضاء.

ب- مجلس الإدارة

يتكون من اثني عشر عضواً إلى خمسة عشر عضواً معنيين لمدة عام ينحصر عملهم في دراسة المخاطر، وفي تحديد كيفية حساب الأقساط بالنسبة لنفقات إعادة التأمين، كما يوكل إليهم تقرير استبعاد التنازل عن المخاطر المتعلقة بعمليات نقل الرغبة في التمسك بها وذلك إما بسبب طبيعتها أو بسبب نتائجها.

ج- اللجنة التنفيذية

تتكون من خمسة عشر مؤمناً واثنتين من المتخصصين في إعادة التأمين، يتم تعيينهم عن طريق مجلس الإدارة، وتختص اللجنة الفنية بتحديد أنواع المخاطر التي يمكن أن يتم تغطيتها بالرجوع إلى دليل التعريف التأميني... تحديد مواصفات المخاطر الأخرى عن طريق فحص كل حالة على حدة، كما يعهد إلى هذه اللجنة تقرير إمكانية توسيع مجال النشاط وتحديد القواعد التي يجب أن تتبع في حالة الأضرار التي تقل قيمتها عن 200 ألف فرنك، كما تحدد هذه اللجنة شروط تطبيق الاتفاقيات المتعلقة بنقل التأمين المعاد التي يحددها مجلس الإدارة.

د- لجنة تسوية الحوادث

تقوم هذه اللجنة بالتحقق في ملفات الحوادث التي تزيد قيمتها عن مائتي ألف فرنك، ويتغير أعضاء هذه اللجنة وفقاً لطبيعة ملفات الحوادث⁽¹⁾.

5- الانضمام إلى نظام أسوربول (Assurpol)

يمكن أن ينضم إلى هذا التّجمع كلّ شركة تأمين أو إعادة تأمين مصرح لها بالعمل في جمهورية فرنسا سواء كانت شركة فرنسية أو أجنبية، ويوجد نوعان من المنظمين لهذا التّجمع هم المؤمنون الذين يلزمون بالتنازل بالتّجمع عن 90% من التزاماتهم التأمينية، والمنظمون

¹ - نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، مرجع سابق، ص ص 69-70.

المشاركون المتخصصون في إعادة التأمين، وهم أيضا المشاركون في إعادة التأمين المشترك لمجموع المخاطر التي يتم التنازل عنها للتجمع، ويساهم هؤلاء بالأكثر من نصف رأسمال التجمع، ويلتزم كل من منظم مؤمن كان أو معيد للتأمين، بأن يغطي مجموعة من المخاطر تتناسب وحجم مساهمته في رأسمال التجمع وحصصة المنظم يمكن أن تتغير من عام إلى آخر.

6- أسلوب عمل نظام أسوريول (Assurpol)

يختلف أسلوب عمل نظام أسوريول بالنظر إلى طلب التأمين، فقد يقدم الطلب إلى إحدى شركات التأمين الأعضاء في التجمع، فينبغي عليها حينئذ أن تطرح هذه المخاطر لإعادة التأمين المشترك من قبل التجمع مع ملاحظة أن إعادة التأمين خارج نطاق التجمع ليس أمرا محظورا ويمكن لأي شركة تأمين أن تقوم به بعد الحصول على تفويض كامل بدراسة المخاطر مع تحديد القسط المناسب، أما في بقية العمليات فإن المؤمن لا يتمتع إلا بتفويض جزئي ينصب فقط على دراسة المخاطر أما العمليات الأخرى فنتولى أجهزة التجمع دراستها⁽¹⁾.

يعتمد نظام أسوريول في مجال تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن على عدة مراحل تبدأ ببعض الوسائل التقنية والميدانية، التي تهدف إلى تحليل المخاطر وتحديد تعريفه للتأمين ومبلغ الضمان ومن أمثلة هذه الوسائل نذكر على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

- دراسة سعر التأمين ومبلغه حسب كل حالة على حدة.
- الاستعانة بالخبراء تكون مهمتهم الخروج للميدان وإثبات الأضرار ووصفها وتقديرها⁽²⁾.

¹- أمال قدراري، مرجع سابق، ص 113.

²- حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 395.

أما المرحلة الثانية فتتمثل في ملئ المؤمن له لوثيقة التأمين بحسب نوع النشاط، وكذا إثبات عناصر الاحتياط والسلامة من خلال بيان تنظيم المنشآت والتحكم في عملية إلقاء أو تخزين مختلف أشكال النفايات وفعالية وساءل مقاومة التلوث، وتقديم الوثائق الخاصة بملف طلب ترخيص الاستغلال المكون من:

- دراسة مدى التأثير على البيئة البحرية

- دراسة الأخطار وسبل مواجهتها

- نتائج التحقيق العمومي في حدود البيانات المتعلقة بأسرار الصنع⁽¹⁾.

تتولى وثيقة أسوربول Assurpol شأنها شأن نظام كاربول Carpol تغطية كافة أضرار التلوث بما فيها الأضرار التدريجية ولكن في الواقع العملي لقي نظام أسوربول صعوبات كبيرة للإمام بهذه المخاطر بسبب وجود العديد من العقبات الفنية والتقنية فيما يخص تحليل المخاطر التي ينتج عنها ضرر التلوث.

وهناك أيضا وسائل قانونية حسب المادة 12 من وثيقة أسوربول في الدعوى التي يديرها المؤمن في حالة رفع دعوى المسؤولية المدنية أو الجنائية أمام القضاء ضد المؤمن عليه وفي هذه الحالة يحق للمؤمن ممارسة كل طرق الطعن المخولة قانونا في حدود الضمان المقدم⁽²⁾.

7-مدة الضمان في نظام أسوربول Assurpol

تعتبر المدة الزمنية من البيانات الجوهرية في عقد التأمين، ولقد نصت المادة السابعة من وثيقة أسوربول على أنه: " يكون العقد تاما عندما يتم الاتفاق بين المؤمن عليه والمؤمن الذين يستطيعان منذ هذه اللحظة متابعة تنفيذ هذا العقد، ويبدأ سريان هذا العقد ابتداء من التاريخ المحدد في الشروط الخاصة ومع مراعاة القيام بسداد القسط، وهذه الأحكام عامة قابلة للتطبيق في كل وثيقة ويتم إنشاء العقد لمدة عام ابتداء من تاريخ سريانه أو للفترة

¹- سهام زروالي، مرجع سابق، ص 278.

²- المرجع نفسه، ص 395.

المحددة في الشروط الخاصة. وتعد فترة صلاحية العقد هي الفترة التي تتوسط تاريخ سريانه وتاريخ انتهائه أو فسخه⁽¹⁾.

استنادا إلى نص هذه المادة فإنّ مدة التأمين أو الضمان في وثيقة أسوربول هي سنة كاملة قابلة للتجديد، ذلك نظرا للطبيعة الخاصة للأضرار البيئية ، حيث أنّ بع الأضرار لتظهر إلا بعد مرور مدة زمنية عليها كالأضرار الناجمة عن نشاط السفن التي يمكن أن تستمر لأعوام حتى يظهر الضرر الذي خلفته خاصة وأن مثل هذه الأضرار يمكن أن تنتقل من مكان إلى آخر حيث يعرف عن الأضرار البيئية بأنّها عابرة للحدود مثلما حدث في حادثة الناقله توري كانيون الشهيرة السالفة الذكر إذ امتد حجم الأضرار البيئية من منطقة أعالي البحار ليمس سواحل إنجلترا.

ينتهي ضمان العقد بكل آثاره في الوقت المحدد والمنصوص عليه إلا في حالة الضرورة عند تطبيق المادة 05 فقرة 04، حيث تنص هذه الأخيرة على أنّه في "حالة فسخ العقد، نتيجة التوقف النهائي لنشاط المؤمن عليه، فإنّ الضمانات المنصوص عليها في المادة الثانية تظل تطبق على الكوارث التي تحدث لمدة خمس سنوات بعد نهاية الفسخ مباشرة وعندما تقع هذه الكوارث نتيجة المساس بالبيئة يكون قد بدأ خلال فترة صلاحية العقد وسريانه".

إضافة إلى ذلك فقد أشارت المادة الخامسة فقرة خامسة من نفس الوثيقة على أنّ القيمة التي يتم ضمانها بالنسبة لمجموع الكوارث مقصورة على القيمة المستخدمة للارتباط السنوي⁽²⁾.

بناءً على ما سبق، فإنه يمكن للضمان أن يستمر في سريان آثاره حتى بعد انتهاء فترة العقد، وذلك بالنسبة للاعتداءات على البيئة بصفة عامة، والبيئة البحرية بصفة خاصة التي حدثت أثناء فترة العقد وعندما يكون توقف سريان العقد لآثاره ناتج عن الفسخ بسبب التوقف النهائي لنشاط المؤمن عليه، وفي هذه الحالة فإنّ الحادث أو الخسائر التي تحدث خلال

¹ - نقلا عن: نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 95.

² - أمال قداري، مرجع سابق، ص 120.

خمس سنوات بعد فسخ العقد يتم ضمانها، ولكن في حدود المبلغ الذي يتم استعماله في خلال سنة التأمين التي حدث فيها فسخ العقد، وهذا ما أشارت إليه المادة 5 فقرة 05 السالفة الذكر من أنّ القيمة التي يتم ضمانها بالنسبة لمجموع الكوارث مقصورة على القيمة المستخدمة للارتباط السنوي، كما هو منصوص عليه في المادة 6 فقرة 01 من عام التأمين الذي تم خلاله فسخ العقد⁽¹⁾.

يمكن القول إذن أنّ وثيقة أسوربول على الرغم من تغطيتها للعديد من الأضرار البيئية بما فيها تلك الناجمة عن نشاط السفن، إلا أنها عجزت في غالب الأحيان في تعويض المتضررين من جراء هذه الأضرار، ذلك نتيجة لعدم وجود الضمانات الكافية لهذا الغرض هذا من جهة، ومن جهة أخرى نقص الوسائل التقنية الميدانية التي يستعان بها لتحليل أخطار التلوث البيئي.

عموماً يمكن القول أنه على الرغم من مساهمة كلا من النظامين الإنجليزي والفرنسي في التوسع في نطاق التغطية التأمينية للأضرار البيئية وبالأخص الناجمة عن نشاط السفن، وتجاوز الأسس والمبادئ التقليدية التي تقف عائقاً أمام خصوصية الضرر البيئي، مع ضمان التعويض في حال تحققه إذا كان المسؤول عاجزاً عن الدفع مالياً.

يلاحظ من خلال تتبع هذين النظامين وجود عراقيل وصعوبات حالت دون تطبيقهما، ففي غالب الأحيان لا يغطيان كافة الأضرار البيئية حتى قيل بشأنها أنّها ناقصة من جهة ومحددة من جهة أخرى، إضافة إلى وجود صعوبات في تقدير وحساب الاحتمالات بسبب الطابع التدريجي للأضرار البيئية، كما أنّ هناك بعض الحالات تبقى دون تعويض بالرغم من وجود ضرر كما هو الشأن بالنسبة للحالة التي يظل فيها مرتكب الضرر مجهولاً.

يفقد المضرور في بعض حالات التلوث النفطي كل الآمال للحصول على التعويض كلياً أو جزئياً، إذا كان الضرر جسيماً ولم يتمكن مرتكبه سواء كان شركة أم شخصاً طبيعياً من أداء المبالغ المحكوم بها لأنّها تتجاوز إمكانياته وقدراته المالية خصوصاً إذا كان الأمر متعلق بشركة محددة الرأسمال، وإذا حاولت بعض الشركات أن تتجمع مع بعضها البعض لتواجه كل مطالبة بالتعويض كما هو الشأن في اتفاق توفالوب Tovalop واتفاق كريستال Cristal، فإنّ هذا التجمع يقف فقط عند حد الأضرار الناتجة عن الزيوت أما الأضرار

¹ - نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 99.

الأخرى كالأضرار الإشعاعية مثالا التي تخلف آثار جسيمة للبيئة البحرية، والأضرار الناجمة عن مواد أخرى تترك دون تعويض لعدم وجود الضمان الكافي للتعويض⁽¹⁾. خلاصة القول، أنه على الرغم من الدور الذي يلعبه نظام التأمين في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، إلا أنّ فعالية هذا النظام مرتببا ارتباطا وثيقا بقيام المسؤولية المدنية، مما يستدعي معه تدخل آليات أخرى تضمن للمضرور الحصول على تعويض كافي وعادل من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن والتي لحقت به، ولعل الآلية الفعالة لتغطية مثل هذه الأضرار هي صناديق التعويض.

المطلب الثاني

آلية التحمل الجماعي لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

يمكن القول أنّ الآلية الجماعية للتعويض، تأتي في المرتبة الثالثة في تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، حيث تسبقها مرحلتان الأولى تتمثل في مرحلة إصلاح قواعد المسؤولية البيئية باعتناق مسؤولية موضوعية تحد من صعوبات إثبات المسؤولية كما هو الشأن بالنسبة للمسؤولية القائمة على أساس الخطأ ثم المرحلة الثانية والتي تعتمد على إبرام التأمين من المسؤولية المدنية البيئية، ويبرز في الأخير هذه الآلية كنظام تكميلي يتقرر للمضرور الذي لا يحصل على تعويض كامل عما لحقه من أضرار التي تعذر تغطيتها بواسطة عقد التأمين، وفي الحالة التي لا يتم فيها تحديد المسؤول أو في حالة إفساره⁽²⁾.

تسمح هذه الآلية بتخفيف بعض المشاكل الخاصة باستخدام المسؤولية المدنية ذلك من خلال توزيع تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن على مجموعة من الأشخاص، إذ لا يتحمل مسؤوليتها الشخص الذي أحدث التلوث فقط فكل عضو في هذه المجموعة يأخذ جزءا من المسؤولية على عاتقه.

¹ - أحمد محمود سعد، مرجع سابق، ص 338.

² - عطا سعد محمد حواس، مرجع سابق، ص 119.

بناءً على ذلك يمكن أن تكون آلية التحمل الجماعي لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن إما مؤسسة دولية تقوم بتعويض مثل هذه الأضرار (الفرع الأول)، كما يمكن أن تكون مؤسسة محلية يكون الغرض منها هو إعادة البيئة البحرية المتضررة من جراء التلوث الناجم عن نشاط السفن إلى الحالة التي كانت عليها قبل وقوع الضرر البيئي (الفرع الثاني).

الفرع الأول

اتفاق الدول الأطراف على إنشاء مؤسسة دولية لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن

نشاط السفن

سعت العديد من الدول للبحث عن الآليات الكفيلة لمواجهة الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وذلك من خلال إنشاء آلية جماعية للتعويض تتكفل بتعويض المتضررين من جراء هذه الأضرار، ولعلّ هذا القرار تمّ اتخاذه من خلال الصّعوبات التي كانت تواجه نظام المسؤولية الحالي، نظراً لعدم ملاءمته مع خصوصيات الضرر البيئي، كما أنّ مثل هذه الآلية تلعب دوراً هاماً في تعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية خاصة تلك الناجمة عن نشاط السفن بسبب آثارها الضارة على البيئة البحرية.

بناءً على ذلك سوف نتطرق إلى البنية التنظيمية الفعالة لمؤسسة التعويض الجماعية (أولاً)، ومن ثمّ نتطرق إلى حالات التدخل وإعفاء آلية التحمل الجماعي للتعويض (ثانياً).

أولاً: بنية التنظيم الفعالة لمؤسسة التعويض الجماعية

تتميز الآلية الجماعية لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن بأنّها ذات طبيعة مؤسسية من خلال اتفاق الدول على إنشاء مؤسسية الهدف منها هو تعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن مادام أنّ هذه الأضرار خطيرة جداً وتمس جميع المناطق البحرية سواء الخاضعة لسيادة وولاية الدولة الساحلية أو تلك غير الخاضعة لسيادتها والتي يحكمها مبدأ الحرية، ويتمثل نظام التحمل الجماعي للتعويض في صناديق التعويض، التي تلعب دوراً فعّالاً في تعويض ضحايا الأضرار البيئية،

وبالأخص تلك الناجمة عن نشاط السفن، إذ تتدخل هذه الآلية لتتحمل التعويض عن أضرار التلوث التي لا يكون المضرور معوّضا عنها بطريقة أخرى، حيث تسمح مثل هذه الآلية بإصلاح الأضرار التي تمس إحدى المصالح الجماعية، بالتالي فإن مهمة تعويض الأضرار البيئية تنتوّع على مجموعة من الأشخاص، ولا يتحمل مسؤوليتها الشخص الذي أحدث التلوث أو الضرر البيئي⁽¹⁾.

إن الطبيعة القانونية لهذه الآلية الجماعية التي تتكفل بتغطية الأضرار البيئية لاسيما تلك الناجمة عن نشاط السفن، عبارة عن كيان قانوني مستقل ذات شخصية اعتبارية، بحيث يتمثل في قيام مشروع تعاوني ذي شخصية معنوية لتعويض كل مضرور عن تلوث البيئة، وقد أفاض هذا المشروع في شكل معين مع تحديد مصادر تمويله وكيفية الاكتتاب فيه، الوضع الذي يسمح لها باستعمال التخصّصات المالية الممنوحة لها من قبل الدولة والإسهامات المالية الأخرى الواردة لها من الأشخاص العامة أو الخاصة، لذلك يجب أن تتوفر شروط النشأة لهذه الشخصية الاعتبارية من خلال وجود شرط المصلحة الاجتماعية الذي تسعى إلى تحقيقه، و الذي يتطلب نشأتها لأتّها من جهة أقدر على تحقيقه من الفرد العادي الطبيعي ومن جهة أخرى لأن الشخص المعنوي يتميز بالدوام والاستمرار على عكس الأفراد الطبيعيين⁽²⁾.

1- أجهزة مؤسسة التعويض الجماعية

تعتبر مؤسسة التعويض الجماعية من المؤسسات والمنظمات الدولية التي تخضع للقانون الدولي العام، بالتالي فإنّ مسألة تنظيمها تبقى من المسائل الأكثر أهمية نظرا لكون أنّه لا يمكن تصور وجود هذه الآلية الجماعية ما لم يكن لها هيكل تنظيمي إداري يضمن سير شؤون الصندوق وتتكون من:

¹ - نبيلة سماويل رسلان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 129.

² - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 306.

أ- الجمعية

يتشكل كل من الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي والصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الكيماوي من الجمعية⁽¹⁾، هذه الأخيرة التي تعد المهيمنة للجهاز الإداري داخل الصندوق، إذ يعتبر الجهاز العمومي الذي يضم كافة الدول المتعاقدة، وتتألف هذه الجمعية من مثلي حكومات كافة الدول المتعاقدة الأعضاء في الصندوق، فهي مجلس الإدارة الأعلى للصندوق والمسؤولة على كافة عملياته⁽²⁾.

يتولى هذا الصندوق بمقتضى اتفاقية 1971 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها، واتفاقية سنة 1996، الإشراف على جميع عمليات الصندوق حيث خولت له ممارسة صلاحيات عامة، إذ تكلف الجمعية بشكل خاص بإقرار ميزانية الصندوق وتحديد التمويل السنوي أي مبلغ المساهمات المتأتية من القطاعات الصناعية المعنية بتمويل الصندوق، وكذلك البت في تسوية طلبات التعويض، والقيام بانتخاب مدير الصندوق الذي يوجد على رأس الأمانة العامة⁽³⁾.

يتنوع اجتماع هذه الجمعية إلى اجتماع عادي يتم انعقاده مرة كل سنة بناء على دعوة مدير الصندوق، واجتماع غير عادي تعقده الجمعية بناء على طلب الأعضاء، أو بناء على مبادرة المدير بعد استشارة رئيس الجمعية.

تختص هذه الجمعية في تنفيذ سياسة الصندوق وتحقيق الغرض من إنشاء الصندوق، ويتم التصويت على قرارات الجمعية بأغلبية الأعضاء الموجودين، ويكون لكل عضو من الأعضاء صوت واحد وفي بعض الحالات التي يتطلب لإصدار القرار فيها أغلبية خاصة

¹ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 306.

² - محمد السيد أحمد الفقهي، مرجع سابق، ص 363.

³ - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 397.

مثل المطالبة بزيادة الحد الأقصى لتدخل الصندوق وزيادة الاشتراكات، فإنّه يجب موافقة ثلاثة أرباع الأعضاء، أو ثلثي الأعضاء الحاضرين حسب مقتضى الحاجة⁽¹⁾.

ب-السكرتارية (الأمانة العامة)

تعتبر السكرتارية جهاز يمارس العديد من المهام في إطار الصناديق الدولية للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، إلى جانب الأجهزة الأخرى والمتمثلة في الجمعية واللجنة التنفيذية، وتشكل السكرتارية من المدير وعدد من الأعضاء اللّازمين لإدارة الصندوق، ويعد المدير الموظف الأعلى للصندوق والممثل القانوني له، ويقع على عاتقه هو ومن يختاره للعمل معه في السكرتارية، وتصريف الأعمال اليومية لإدارة الصندوق وبوجه خاص جميع الاشتراكات، وإعداد وتنظيم المستندات والمعلومات المطلوبة أو اللّازمة لأعمال الجمعية واللجنة التنفيذية⁽²⁾.

ج-اللجنة التنفيذية

تعتبر اللجنة التنفيذية المهيمنة على تنفيذ هذا الصندوق وفقا لما يتم تحديده بواسطة الجمعية، ولقد تمّ إلغاء هذا الجهاز بمقتضى التعديل سنة 1974-1992، وهذه اللّجنة تنتخب بواسطة الجمعية العامّة، فتشكّل من ثلث أعضاء هذه الأخيرة شريطة ألا يقل عدد أعضائها عن سبعة دول، ولا تزيد عن خمسة عشرة دولة، وتقوم أساسا بالمصادقة على تسوية طلبات التعويض المقدّمة للصندوق، والتي تمّ بعثها بواسطة السكر تريا تجتمع اللجنة التنفيذية مرة كل سنة بناء على دعوة من المدير سواء بصفة تلقائية منه، أو بناء على طلب عدد الأعضاء على الأقل الثلث، ويمكن أن يتم انعقاد الاجتماع في المكان الذي تراه مناسبا⁽³⁾.

¹ - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 616.

² - محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص 363.

³ - محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص ص 618، 619.

2- وسائل تمويل مؤسسة التعويض الجماعية

تتحلى مؤسسة التعويض الجماعية بالشخصية المعنوية مما يسمح لها بتلقي التمويلات المالية بوسائل مختلفة، فبعضها يمول بوسائل وطرائق مباشرة عن طريق اشتراكات الملوثين الذين يقومون بإنشاء وتمويل وتسيير هذه الصناديق وغالبا ما تكون الشركات الكبرى التي تسبب التلوث كشرركات المتعلقة بالمحروقات مثلا التي ساهمت في إنشاء صندوق فيبول الذي يتحمل تعويض أضرار التلوث البحري في حين أنّ البعض الآخر يمول بطريقة غير مباشرة بتدخل الدولة بفرضها على عاتق الملوثين في شكل رسوم سابقة على مباشرة النشاط وغرامات وضرائب على الأنشطة التي يباشرونها والتي تسبب أضرار للبيئة البحرية.

أ- نظام الاشتراكات كمورد أساسي لمؤسسة التعويض الجماعية

يعد نظام الاشتراكات ⁽¹⁾ كأداة تمويل رئيسة لمؤسسة التعويض الجماعية، حيث يتولى دفع هذه الاشتراكات ملوثي البيئة البحرية، والتي في الغالب تكون عبارة عن شركات ضخمة تصنّف على أنّها المستفيد الأكبر من الأنشطة الخطيرة على البيئة، وتتنوع هذه الاشتراكات ⁽²⁾ وهناك العديد من الأشخاص الملومون بدفع الاشتراكات من بينهم شركات النقل البحري،

¹ - يعد نظام الاشتراكات المورد الأساس والوحيد لصندوق 1992، والاشتراكات في هذا الأخير مقارنة بمثلتيها في صندوق 1971، لم يطرأ عليها أي تغيير من ناحية الأشخاص الملزمين بأدائها، فهي تدفع ما يتعلّق بالدول المتعاقدة بواسطة أي شخص تلقى في إحدى الدول المتعاقدة أثناء السنة المعنية غرامات إجمالية تزيد عن 150.000 طن من الزيت محل الاشتراكات المنقولة بحرا، على العكس فإنّ تغييرا قد طرأ على أنواع الاشتراكات في صندوق 1992، إذ أصبح هذا الأخير نوعا واحدا وهي الاشتراكات السنوية، وذلك بعدما ألغى بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1971 الاشتراكات الأولية في الصندوق المنشأ بواسطته. لمزيد من التفاصيل راجع كل من:

- محمد السيد أحمد الفقهي، مرجع سابق، ص 389.

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 145.

- محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 620.

² - تتنوع الاشتراكات التي يلتزم بها الشخص الذي يتلقى كمية من الملوثات لا تقل عن مائة وخمسون ألف طن سنويا إلى نوعين: الاشتراكات الأولية والاشتراكات السنوية. لمزيد من التفاصيل حول هذه الأنواع راجع كل من:

- محمد السيد أحمد الفقهي، مرجع سابق، ص 376، 377.

- محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 625.

وملاك السفن البحرية ومستغليها بالإضافة إلى الشركات المنتجة للمواد الكيميائية، هذه الأخيرة التي تقوم بدفع اشتراكات لصناديق التعويضات وقد أشارت منظمة السلام الأخضر (قريسي) (1) بأن ما يزيد عن 210276,00 طن من المخلفات سنويا تقذف في مياه البحر الأبيض المتوسط من طرف دول الحوض منها 85% غير معالجة (2).

يتم حساب نظام الاشتراكات وفقا لطريقة حساب المخاطر الاقتصادية التي تعتمد عليها جُلّ شركات التأمين، حيث يتم التنازل عن هذه الاشتراكات مسبقا، وتستخدم الأموال التي يتم تحصيلها فقط في تمويل الصندوق الذي تم إنشائه، ويتعين أن تكون القيمة النهائية لهذه الاشتراكات متساوية مع التعويضات التي يكون قد دفعها الصندوق لإزالة الضرر البيئي.

هناك العديد من الصعوبات التي تواجه مسألة تمويل الآلية الجماعية للتعويض، ومن بين الصعوبات كيفية تحديد الأشخاص الملزمون وجوبا بدفع هذه الاشتراكات، والتي تتحدد في أغلب الأحيان وفقا للضرر الذي تتدخل مؤسسة التعويض الجماعية لتغطيته وكذا بالنسبة للضرر الناجم عن التلوث التدريجي، وبالنسبة للضرر الناجم عن التلوث العارض، وأخيرا وفقا للاشتراك في ضرر التلوث.

=- محمد السيد أحمد الفقهي، مرجع سابق، ص 377.

1- نشأت منظمة السلام الأخضر في فانكفور بكندا عام 1971، ويطلق عليها عدّة تسميات منها: (غرينسي، جرينسيس جماعة السلام الأخضر، وهي منظمة عالمية مستقلة تعنى بشؤون البيئة، تتألف من السلام الأخضر الدولية التي تتخذ أمستردام في هولندا مقرا لها، وهي من المنظمات غير الحكومية التي تمثلت المرتبة الاستشارية العامة (من الصنف الأول)، وهذه المنظمات تهتم بأغلبية أعمال المجلس مثل الكونفدرالية الدولية، اتحاد البنوك العربية، السلام الأخضر وتشتهر هذه المنظمة وفقا لأهدافها بأنها من أبرز المنظمات المدافعة عن البيئة إذ تعرف بموقفها التاريخي بتلك المواجهات مع السلطان الفرنسية لوقف تجاربها النووية المقامة في عرض البحار والمحيطات، والتي نتج عنها دمار كبير للبيئة البحرية وأدى لهدم توازنها الإيكولوجي، وتعرف منظمة السلام الأخضر طبقا لخصائصها وتمثيلها الدولي الواسع بأنها منظمة بيئية عالمية لا تتوخى الرّبح ممثلة في 44 دولة في أوروبا وآسيا وأمريكا وإفريقيا، وحرصا منها على استقلالية قرارها ترفض المنظمة المساهمة المالية من الحكومات والشركات والمؤسسات الملحقة بها، وتعتمد على مساهمات فردية في دعمها وهبات من جمعيات مانحة خيرية. أنظر في ذلك:

- قويدر شعشوع، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة مقدّمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2014، ص ص 212، 213.

2- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث - دراسة مقارنة -، مرجع سابق، ص 313.

ب- نظام الضرائب والرسوم والغرامات كطرق للتمويل غير المباشرة لمؤسسة التعويض الجماعية

يكون التمويل غير المباشر لآلية التحمل الجماعي عن طريق قيام الدولة بفرض رسوم أو ضرائب على عاتق الملوثين للبيئة البحرية، وذلك على النحو التالي:

ب-1- الرسوم كوسيلة للتمويل غير المباشر لمؤسسة التعويض الجماعية

يتم تمويل الآلية الجماعية للتعويض عن طريق رسوم منح تراخيص بمزاولة النشاط الضار بالبيئة بحسب حجم وطبيعة المرسوم، وفي السويد مثلا للحصول على ترخيص مزاولة النشاط المتعلق بالبيئة خصوصا بإلقاء أشياء تضر بها، فإن الشركات ملزمة بدفع رسم يتم تحديده وفقا لطبيعة وحجم المنشأة، وهذه المبالغ يتم إيداعها في صندوق لتعويض الأضرار التي تصيب الأشخاص الطبيعيين فقط⁽¹⁾.

اعتمد المشرع الجزائري نفس الرسم وذلك بموجب قانون المالية الصادر في 1992⁽²⁾ إذ فرض رسم جبائي سنوي على الأنشطة الملوثة والخطيرة على البيئة، على أن يحصل هذا الرسم لفائدة الصندوق الوطني للبيئة.

ب-2- الضرائب كأهم مصادر التمويل غير المباشر لمؤسسة التعويض الجماعية

تعتبر الضرائب أهم مصادر التمويل غير المباشر للآلية الجماعية للتعويض، وذلك تبعا لفعالية في مجال تكريس مبدأ الملوث الدافع في مجال الأضرار البيئية، ويتم ذلك من خلال فرض ضرائب بيئية على الملوثين بطريقة وقدر مناسب للتلوث الناجم عن نشاطاتهم الملوثة للبيئة⁽³⁾.

¹ - أنظر في ذلك كل من:

- عبد الرحمن بوقلجة، مرجع سابق، ص 276

- محمد رحموني، مرجع سابق، ص 122.

- أمال قداري، مرجع سابق، ص 141.

² - القانون رقم 91-25 مؤرخ في 16 ديسمبر 1991، يتضمن قانون المالية لسنة 1992، ج، ر، ج، ج عدد 65 الصادر في سنة 1992.

³ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 314، 315.

ومن أمثلة صناديق التعويض التي يتم تمويله عن طريق الضرائب نجد الصندوق الهولندي لسنة 1992⁽¹⁾، كذلك صندوق (super fund) المنشأ وفقا للقانون الأمريكي (cercla) الصادر في 11 ديسمبر 1980، والمتعلق بتعويض المضرور من جراء ممارسة الأنشطة الملوثة الخطرة، ويتم تمويله عن طريق ضريبة تفرض على الشركات الملوثة وبصفة خاصة شركات البترول الخام والمواد الكيميائية، كذلك يتم تمويله عن طريق رسم عام ضد التلوث المفروض على كل الشركات الأمريكية⁽²⁾.

ب-3- الغرامات المالية كمصدر من مصادر تمويل مؤسسة التعويض الجماعية:

تعتبر الغرامات المالية مصدر من مصادر تمويل الآلية الجماعية لتعويض أضرار التلوث البيئي وهي عبارة عن قيم مالية تفرض على المنشآت التي يكتشف أنّ التلوث الصادر عنها أكبر من المعادلات والنسب المسموح به⁽³⁾ من بين الدول التي أخذت بهذا النظام في تمويل صناديقها نجد صندوق حماية البيئة المصري⁽⁴⁾.

¹ - أنشأ هذا الصندوق في سنة 1972 ويتعلق بتعويض المضرورين من تلوث الهواء، ويتم تمويله عن طريق ضريبة تفرض على الأنشطة مصدر التلوث، وهذا الصندوق يتم إدارته عن طريق وزارة الصحة الهولندية، أنظر في ذلك كل من: محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 655.

- أمال قداري، مرجع سابق، ص 141.

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث - دراسة مقارنة -، مرجع سابق، ص 314.

² - أنظر في ذلك كل من:

- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 655؛

- نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2007، ص 130.

- فيصل بوخالفة، "أنماط ووسائل التعويض عن الضرر البيئي، مجلة القانون العقاري والبيئة، المجلد 07، العدد 13، 2019، ص 31.

- BONDELAIRE Assama, MARTIAL Ngessan, La réparation du dommage à l'environnement du fait des déchets en côté d'Ivoire, thèse de doctorat, université côté AZUR , 2019, p

³ - سهام زروالي، مرجع سابق، ص 315.

⁴ - فيما يتعلق بالقانون المصري: فإنّ قانون البيئة قد أنشأ في المادة 14 من صندوق حماية البيئة، وهذا الصندوق يتم إدارته عن طريق مجلس إدارة جهاز شؤون البيئة، وأما عن كيفية تمويل هذا الصندوق فقد حددت المادة 14 المصادر التالية على سبيل المثال:

- المبالغ التي تخصصها الدولة في موازنتها لدعم الصندوق.

- الغرامات التي يحكم بها والتعويضات التي يحكم بها أو يتفق عليها عن الأضرار التي تصيب البيئة.

يمكن القول إذن أنه على الرغم من وجود طرق كثيرة لتمويل الآلية الجماعية للتعويض سواء مباشرة عن طريق الاشتراكات التي يدفعها ملوثي البيئة بطرق غير مباشرة بواسطة الضرائب، الرسوم والغرامات التي تقوم الدولة بفرضها على عائق الملوثين البيئية البحرية، إلا أن المبالغ التي تدفع لصناديق التعويضات من أجل تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، لا تكفي في كثير من الأحيان في تعويض ضحايا مثل هذه الأضرار، بالتالي فإنّ صناديق التعويضات تجد نفسها عاجزة عن دفع مبالغ التعويض الضخمة التي يستحقها المتضررين من جراء الأضرار الناجمة عن نشاط السفن، لهذا كان لا بدّ على الشركات والمؤسسات ذات الخطورة العالية على البيئة البحرية أن تدفع أقساط أعلى نظرا لحجم الأضرار التي تسببها سفنها أو بالأخص شركات قطاعي البترول والكيماويات.

يلاحظ بالنظر إلى ما تم ذكره سابقا، أنّ بنية التنظيم الفعالة لمؤسسة التعويض الجماعية يماثل البنية التقليدية للكثير من المنظمات، بالتالي فإنّ التحول الحقيقي يكمن في كيفية أداء الصندوقين مهامهما في تعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

ثانيا: حالات التدخل والإعفاء لمؤسسة التعويض الجماعية

تتعدد وتتنوع حالات تدخل وإعفاء مؤسسة التعويض الجماعية من تعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، منها ما تتدخل فيها بصورة مكتملة لقواعد المسؤولية المدنية ونظام التأمين، كما يمكن أن يكون لها دورا احتياطيا في الحالات التي يثبت فيها إفسار المسؤول، وفي الحالة التي لا يستطيع المضرور تحديد الشخص المسؤول في الحالات التي لا يمكن فيها تحديد المسؤول عن الأضرار أو عسره هذا ما يمكن توضيحه فيما يلي:

=موارد صندوق المحميات المنصوص عليها في القانون رقم 106 لسنة 1983.

لمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك كل من:

- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 656.

- عيسى مصطفى حمادين، مرجع سابق، ص 172-178.

- أشرف محمد إسماعيل، التغطية التأمينية من مخاطر الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 43.

1- حالات تدخل مؤسسة التعويض الجماعية

يمكن أن تتدخل صناديق التعويض لتعويض المتضررين سواء بصفة مكملة أو احتياطية وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

أ- التدخل التكميلي لمؤسسة التعويض الجماعية

يمكن أن تتدخل آلية التحمل الجماعي للتعويض كدور مكمل وتعتبر هذه الحالة هي الأكثر أهمية من بين حالات تدخل صناديق التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ذلك أنّ معظم الحوادث التي تقع تدخل ضمن هذه الحالة، حيث تلعب آلية التحمل الجماعي للتعويض دورا تكميليا، عندما تتجاوز قيمة الأضرار البيئية الناجمة عن النشاط الملوّث الحد الأقصى لمبلغ التأمين المحدد في العقد⁽¹⁾، كما تتدخل أيضا آلية التحمل الجماعي في حالة ما إذا كان هناك تحديد لمبلغ التعويض، بحيث لا يتمّ تجاوزه فالمسؤولية في مجال أضرار التلوّث هي مسؤولية موضوعية، وفي هذا النوع من المسؤولية يكون هناك حدّ أقصى للتعويض تغطيه في الكثير من الحالات⁽²⁾.

ب- التدخل الحلوي لمؤسسة التعويض الجماعية

بالإضافة إلى التدخل التكميلي للصناديق التعويضات هناك نوع آخر للتدخل، وهو التدخل الاحتياطي أو ما يعرف بالتدخل الحلوي لصناديق التعويض، بحيث يحل هذا الأخير محل المسؤول عن التلوّث أو مؤمنه في تعويض المضرور بصفة كلية أو جزئية، ويكون ذلك في الحالات التالية:

ب-1- توافر سبب من أسباب الإغفاء من المسؤولية أو استبعاد عقد التأمين

يعفى الملوّث ومن ثمة مؤمنه عن تعويض الضرر الذي لحق المضرور من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وذلك إذا ثبت أنّ هذا الضرر نتج عن أحد الأسباب المعفية من المسؤولية، كأن يثبت أنّ هذا الضرر كان نتيجة لقوة قاهرة كالكوارث الطبيعية التي لا يستطيع دفعها أو أنّ الضرر كان محدثه شخصا آخر غير الملوّث... إلخ،

¹ - لمزيد من التفاصيل راجع في ذلك كلّ من:

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوّث - دراسة مقارنة -، مرجع سابق، ص 211.

- محمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 84.

² - أحمد لعروسي، نسيمه بن مهرة، مرجع سابق، ص 66، 67.

فلما يجد المضرور من التلوث نفسه أمام إحدى هذه الحالات، فإنه يعفى فيها من المسؤولية (1).

ب-2- حالة إنكار المسؤول أو انقضاء المدّة المحددة دون وصول الطرفان إلى حلّ لتقادم الحقوق

تتدخل آلية التحمل الجماعي للتعويض أيضا في حالة إنكار المسؤولية أو انقضاء المدّة المحددة دون وصول الطرفان إلى حلّ لتقادم الحقوق، كانقضاء مثلا سبعين يوما في حالة صندوق تمويل المسؤولية عن التلوث البترولي في أمريكا، وفي مثل هاتين الحالتين يمكن للمضرور أن يقدم بطلباته إلى الصندوق (2).

يلاحظ من خلال الحالات السالفة الذكر، أنّ آلية التحمل الجماعي تتدخل لتغطية الأضرار البيئية وتارة كمكمل لقواعد المسؤولية المدنية أو نظام التأمين، وكذلك في حالة صعوبة تحديد الشخص الذي تقع عليه مسؤولية تعويض الأضرار البيئية، وتارة يتدخل بصفة احتياطية في حالة توافر سبب من أسباب إعفاء المسؤولية أو استبعاد عقد التأمين، وحالة إنكار المسؤولية وانقضاء المدّة المحددة، وهذا إن دلّ على شيء إنما يدلّ على استقلالية الصندوق، ما يجعل الاعتماد عليه في مثل هذه الحالات أمر مضمون.

2- حالات إعفاء مؤسسة التعويض الجماعية

حددت اتفاقية 1971م الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الحوادث الناجمة عن النفط والمكملة لاتفاقية بروكسل لعام 1969م الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط، الحالات التي يعفى فيها الصندوق من أداء التعويضات، ذلك في المادة الرابعة والخامسة من الاتفاقية، ووفقا لهاتين المادتين فهناك حالات يعفى فيها الصندوق من أداء التزاماته بالتعويض بشكل كلي فلقد اقترح وفد الولايات المتحدة الأمريكية أثناء مناقشة مشروع 1971 عن إلغاء إعفاء الصندوق من الالتزام بالتعويض وذلك وفقا لحالات منصوص عليها في المواد 4فقرة 2 و3 معاهدة 1971 منها:

¹ - نور الهدى كرميش، "صناديق التعويض عن الأضرار البيئية"، *مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية*، المجلد 02

العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البشير الإبراهيمي، برج بوعريج، 2017، ص 155.

² - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث - دراسة مقارنة -، مرجع سابق، ص 112.

- وجود أضرار ناتجة عن أعمال الحرب أو العدوان أو حرب أهلية أو عصيان أو في حالة ثبوت أنّ التلوث ناجم عن تسرب للزيت من سفينة حربية، أو سفينة تملكها الدولة أو تستغلها لمعرفة إذا كان وقوع الحادث استخدم للأغراض التجارية⁽¹⁾؛

- حالة عجز المتضرر لطالب التعويض عن إثبات أنّ الأضرار الناجمة عن الحادث ترتب المسؤولية على سفينة واحدة أو أكثر⁽²⁾؛

- يمكن أن يعفى الصندوق من مسؤولية من أقام الدليل على أنّ الضرر حدث بفعل خطأ متعمد من المالك⁽³⁾.

كما سبقت الإشارة إلى أنّ التلوث الناتج عن حادث نتيجة عمل من أعمال الحرب سواء حرب نتيجة لنزاع مسلح أو أعمال عدائية، أو ثروات، أو حرب أهلية، أو تمرد أو عصيان يؤدي إلى إعفاء مالك السفينة من المسؤولية، ويتطابق هذا السبب للإعفاء بالنسبة لتدخل الألية الجماعية للتعويض حيث تعفى الصناديق كليا من التدخل عن الأضرار الناتجة عن التلوث الناجم عن عمل من أعمال الحرب.

تجدر الإشارة أنّ الوفد الأمريكي أثناء مناقشات الاتفاقية اقترح أن يلغى هذا السبب للإعفاء ويلتزم الصندوق بالتدخل لتعويض المتضررين من التلوث الناجم عن عمل من أعمال الحرب حيث أنّ اتفاقية سنة 1971 قد وضعت لسد الثغرات في اتفاقية سنة 1969، إلا أنّ هذا الرأي قد تم رفضه في غالبية الوفود، وقد ذهب رأي من الفقه إلى أنّ هذا السبب يمثل ظلما فادحا للمضرورين خاصة إذا ما تسببت سفينة تنقل البترول سائبا كبضاعة بتلويث شواطئ لدولة معينة نتيجة عمل من أعمال الحرب الدائرة بين دولتين أخرتين في هذه الحالة لن يجد المضرورين في الدولة التي تلوثت شواطئها من يحمل عنهم الضرر، بالتالي فإنّ هؤلاء المضرورين أولى بالرعاية من المضرورين في الدولتين المتحاربتين⁽⁴⁾.

¹ - لمزيد من التفاصيل راجع كلّ من:

- عيسى مصطفى حمادين، مرجع سابق، ص ص 177-178.

- محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص ص 438-448.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص ص 603-608.

² - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 85.

³ - المادة 1/5 من اتفاقية بروكسل لعام 1971، نقلا عن محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص ص 449، 450.

⁴ - محمد السيد أحمد الفقهي، مرجع سابق، ص 439.

غير أنّ هذا المؤتمر، وبأغلبية كبيرة أخذ بالاقتراح السابق، وأبقى على النص السابق بعد إجراء تعديلات على صيغته ليظهر نص المادة 4 فقرة 2 (ب) في صياغته النهائية وقد ألقى الصندوق من الالتزام بتعويض المضررين من التلوث إذا عجز المدعى عن إثبات أنّ الضرر ناتج عن حادث شاركت فيه أو أكثر، هذا النص يواجه أساساً الحالة التي يكون فيها مصدر التلوث مجهولاً أي عند عدم التحقق من السفينة التي تسرب منها الزيت الناتج عنه التلوث، وهذا ما يحدث غالباً في الحالات التي يكون فيها التلوث قليلاً وذا نطاق ضيق، بعكس التسربات الكبيرة للزيت والتي تنشئ في ذاتها تلوّثاً حقيقياً، حيث يسهل اكتشاف مصدرها⁽¹⁾.

إضافة إلى إعفاء الصندوق بأداء التزاماته بشكل كلي فقد تضمنت اتفاقية بروكسل لعام 1971م الحالات التي يعفى فيها الصندوق من أداء التزاماته بتعويض المتضررين من التلوث، بشكل كلي أو جزئي⁽²⁾، وتتحدد هذه الحالات فيما يلي:

أ- متى كانت أضرار التلوث ناجمة بشكل كلي أو في جزء منها نتيجة قيام المضرور بعمل أو امتناعه عن القيام بعمل قصد إحداث الضرر، أو على أثر إهمال ذلك المضرور، وفي هذه الحالة يمكن أن يعفى الصندوق بشكل كلي أو عن جزء من الضرر⁽³⁾؛
ب- في حالة ثبوت أنّ الضرر ناجم بسبب خطأ المالك الشخصي⁽⁴⁾.

يتضح من خلال هذه المادة أنّ هناك حالات لإعفاء الصندوق بشكل كلي أو جزئي، من بينها قيام المضرور بعمل أو امتناعه عن القيام بذلك العمل قصد إحداث ضرر، أو نتيجة لإهماله أو في الحالة التي يعفى فيها الصندوق بشكل كلي أو جزئي عن أداء التزامه بتعويض المضرور عن الضرر الذي أصابه من جراء التلوث الناجم عن نشاط السفن، ضف إلى ذلك الحالة التي يثبت فيها المضرور أنّ مالك السفينة هو المسؤول عن الأضرار بسبب خطأ ناجم عنه.

¹ - محمد السيد أحمد الفقهي، مرجع سابق، ص 442.

² - LAMBERT, FAIVRE Yvonne, Risque et assurance entreprises, 3^{eme} édition, Paris, 1991, p.p. 576, 577.

³ - المادة 3/04 من اتفاقية بروكسل لعام 1971، نقلاً عن: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 86.

⁴ - المادة 03/05 من اتفاقية بروكسل لعام 1971 م، نقلاً عن نفس المرجع.

الفرع الثاني

تعزيز تنفيذ آلية التحمل الجماعي للتعويض

سارعت العديد من الدول للبحث عن آلية جماعية لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ذلك نظرا لجسامة هذه الأضرار إذ تمس البيئة البحرية والإنسان في حد ذاته، ذلك بعد فشل قواعد المسؤولية التقليدية ونظام التأمين في توفير تعويض عادل وكامل للمتضررين.

ونظرا للدور الذي تلعبه هذه الآلية في تعويض المتضررين من جراء الأضرار التي تسببها السفن للبيئة البحرية فقد تم الأخذ بها سواء على المستوى الدولي وذلك في العديد من المجالات لمواجهة مختلف الأضرار البيئية، خاصة تلك الناجمة عن نشاط السفن وضمن التعويض عنها (أولا)، كما نجد أنّ هناك العديد من تشريعات الدول على المستوى الوطني تبنت آلية التحمل الجماعي للتعويض (ثانيا).

أولا: تعزيز التنفيذ الدولي لآلية التحمل الجماعي للتعويض

أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية لغرض البحث عن آلية جماعية لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، حيث انفردت اتفاقية التلوث بالنفط باستحداث هيئة دولية تسمى بالصناديق الدولية للتعويض لتكون مسؤولة موضوعية إلى جانب مالك السفينة، وهكذا أصبح لضحايا التلوث البحري ضمان وجبر الأضرار التي يتكبدها وهما مالك السفينة والصندوق الدولي للتعويض وإلى جانب هذه الاتفاقية نجد اتفاقية أخرى لا تخلو أهمية من الأخرى إذ هي أيضا انفردت باستحداث الصناديق الدولية للتعويض، ألا وهي اتفاقية التلوث بالمواد الضارة والخطيرة المنقولة بحرا بالإضافة إلى هاتين الاتفاقيتين نجد أنه تم إنشاء صندوق آخر ولديه أهمية هو أيضا في ميدان الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن ألا وهو الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار النووية الذي أنشئ بموجب الاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية منها اتفاقية باريس 1960 واتفاقية فيينا لعام 1963.

تعتبر اتفاقية (بروكسل) لعام 1971، التي تم من خلالها إنشاء الصندوق الدولي عن أضرار التلوث النفطي الذي يبعث اختصار بصندوق (الفيبول FIPOL)، مع اشتراط أن تكون

كلّ دولة عضوا في الصندوق طرفا في اتفاقية (بروكسل لسنة 1969 م) بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي (CLC)⁽¹⁾، ولكي تقبل الدول التعديلات التي أحدثت على بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1971 فقد قامت بإدراج أحكام هذا البرتوكول ضمن بروتوكول آخر تم إبرامه في 27 نوفمبر 1992، لهذا أصبحت تسمى اتفاقية 1971 بالاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالمحروقات لعام 1992 أو اتفاقية الصندوق لعام 1992⁽²⁾ كما تم إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد الضارة والخطيرة (HNC) بموجب اتفاقية لندن بتاريخ 3 ماي 1996 كذلك تم إبرام بروتوكول جديد تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية في 26 ماي 2003 عدلت بمقتضاه اتفاقية إنشاء صندوق 1992، ومن خلال هذا الصندوق تم إنشاء صندوق آخر للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات سمي بالصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003⁽³⁾.

ثانيا: تعزيز التنفيذ الوطني لآلية التحمل الجماعي للتعويض

تبنّت العديد من التشريعات الوطنية للدول سياسة إنشاء مؤسسة محلية لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ومن بين هذه التشريعات نجد التشريع الأمريكي والفرنسي والمصري، وغيره من التشريعات الأخرى على مستوى القانون المقارن، كما نجد أنّ المشرّع الجزائري هو أيضا لجأ إلى إنشاء مجموعة من الآليات الجماعية لتعويض الأضرار

¹ - دخلت اتفاقية 1971 المنشئة للصندوق حيز التنفيذ بتاريخ 16 أكتوبر 1978، في حين اتفاقية 1969 سبق وأن دخلت حيز التنفيذ في وقت قريب بتاريخ 6 ماي 1978 م، أنظر في ذلك:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 394.

² - انضمت الجزائر إلى صندوق 1992 م بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-124 المؤرخ في 18 أبريل 1998 يتضمن المصادقة على بروتوكول سنة 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971 م، ج، ر، ج، ج، العدد 25، الصادرة في 26 أبريل 1998.

تجدد الإشارة إلى أنّ الجزائر انسحبت من صندوق 1971.

³ - دخل هذا الصندوق حيز التنفيذ في 3 مارس 2005 م، ويعتبر هذا الصندوق الخطة التي يتم التخلّص بها من قسمة الغرماء PRO-Rating Payment of claims هذه الأخيرة التي كانت نتيجة حتمية لعدم توفر القدر الكافي من التعويضات الآتية على الرّغم من التعديلات التي جاء بها صندوق 1992، الوضع الذي أدى إلى العديد من الانتقادات إثر حادثتي الناقلتين (إريكا لسنة 1999) و(برسييتج لسنة 2010) السالفتين الذكر. لمزيد من التفاصيل راجع:

- مرزاققة زيتوني، الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار تلوث البحار بالنفط سنة 1971، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، فرع قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2015، ص 123.

البيئية الناجمة عن نشاط السفن، البعض منها يصب بصفة مباشرة والأخر يشملها بصورة غير مباشرة في حمايتها.

1-آلية التحمل الجماعي للتعويض في القانون المقارن

انتهجت العديد من التشريعات فكرة وجود آلية جماعية لتعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ومن بين أهم هذه التشريعات التي تبنت هذه الآلية نجد ما يلي:

أ-الصندوق الأمريكي المعروف باسم super fund:

قامت العديد من الدول بإنشاء صناديق قطاعية لحل مشاكل التلوث، والأكثر شهرة هو الصندوق الأمريكي المعروف باسم super fund والذي تم إنشائه بموجب قانون cerla (سر كلا) 1980 السالف الذكر، ولقد بقي هذا الصندوق ساري المفعول إلى غاية إنشاء صندوق التعويض بمقتضى قانون التلوث بالزيت لعام 1990م، وهو يعدّ من أهم الوسائل التكميلية لتغطية وإصلاح الضرر البيئي الناتج عن التلوث بالزيت، وعلى هذا الأساس فقد منحه المشرع الأمريكي الشخصية المعنوية حتى يتسنى له أداء مهامه في مجال التعويض، مع العلم أنّ المشرع الأمريكي حدّد مبلغ التعويض بما لا يزيد عن 9000.000 دولار، خصوصا لتغطية الأضرار الناتجة عن الكوارث الطبيعية⁽¹⁾.

يتم تمويل الصندوق أساسا من فرض ضريبة مقدارها خمسة سنتات عن كلّ برميل من الزيت، يتم نقله من أوروبا إلى الولايات المتحدة الأمريكية، علاوة على المبالغ التي يتم تحصيلها من الجزاءات المالية التي تفرض وفقا للقانون، وكذلك مبالغ التعويضات التي يستردها الصندوق من الأشخاص المسؤولين ومن الضامنين لهم، وتعتبر الفوائد التي تحسب على المبالغ القائمة بالصندوق من المصادر الرئيسية أيضا لتمويله.

كما ضمت إلى أموال الصندوق كافة المبالغ التي كانت مترصدة في صندوق المياه النظيفة السابق على إصدار قانون (OPA)، وكذلك المبالغ الموجودة في غيره من الصناديق

¹ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 415.

كصندوق التعويضات عن الأضرار التي تسببها التسهيلات غير الشاطئية، و أتاح القانون للصندوق القيام بالافتراض في حدود مبلغ مليار دولار لصرف التعويضات اللازمة، ويقضي القانون بوقف تحصيل الضريبة البالغ مقدارها خمسة سننات عن كل برميل من الزيت كلما ترصد في الصندوق مبلغ مليار دولار، ثم يعاد تحصيل تلك الضريبة مرة أخرى إذا نقص مبلغ الصندوق عن هذا الحد لأي سبب من الأسباب، كالقيام بتغطية معينة عن حادث من الحوادث التسرب بالزيت⁽¹⁾ ولقد أنشأت قوات حرس الحدود الأمريكية عام 1991 المركز الوطني لصناديق التلوث، وعلى غرارها تم تقسيم الصندوق إلى جهازين هما صندوق الطوارئ والصندوق الأساسي the principal fund⁽²⁾.

بناءً على ذلك، فإنّ الصندوق المنشأ وفق التشريع الأمريكي تؤدي دوراً احتياطياً، مادام أنّه لا يمكن اللجوء إليها إلاّ بعد استنفاد إجراءات رفع الدعوى، أو عندما يقوم الصندوق بالوفاء بأي مبلغ كان له أن يتقدّم ليحلّ محلّ المضرورين، في مطالبة الشخص المسؤول وضامنه، أمّا إذا قدّم المضرور دعواه ضدّ المسؤول فإنّه لا يستطيع طوال نظر الدعوى الحصول على التعويض⁽³⁾.

¹ - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص ص 117، 118.

² - صندوق الطوارئ: إنّ الصندوق لا تزيد فيه المبالغ عن 50 مليون دولار سنوياً، ووظائفه تتمثل فيما يلي:
أولاً: دفع المصاريف الفيدرالية لإزالة التسرب الزيتي؛

ثانياً: تلبية طلبات حكومات الولايات للانتفاع بموارد الصندوق لمباشرة أعمال إزالة التسرب الزيتي؛

ثالثاً: مساعدة الأمين Trustee للقيام بالعمليات المتعلقة بتقدير الخسائر الحاصلة للمصادر الطبيعية؛

رابعاً: يتولى هذا الصندوق أيضاً القيام بتمويل الإجراءات الأولية والسريعة لمواجهة حالات التسرب الزيتي، دون الحاجة إلى اللجوء إلى الحكومة الأمريكية.

- الصندوق الأساسي the principal fund أو the parent fund:

يكون هذا الصندوق مخصص للوفاء بكافة التعويضات عن أضرار المصادر الطبيعية وتكاليف استعادتها وإحيائها، وسدّ المطالبات التعويضية غير المدفوعة عن الإزالة والتنظيف، وكذلك المصاريف اللازمة لبعض الهيئات الفيدرالية التي تتولى تنفيذ قانون التلوث بالزيت، كما تنصدر أموال هذا الصندوق لدفع المطالبات عن تكاليف وتعويضات إزالة آثار التسرب الزيتي. أنظر في ذلك:

- حميدة جميلة، مرجع سابق، ص ص 415، 416.

³ - حميدة جميلة، مرجع السابق، ص 417.

ب-آلية التحمل الجماعي في التشريع الفرنسي

يعدّ نظام الصناديق في فرنسا نوعاً من التأمين تتولاه هيئة تعمل تحت إشراف الحكومة تسمى الصندوق، وتكون مهتمة بتعويض المضرورين في الحالات التي لا يغطيها نظام التأمين الإجباري، على أن للصندوق حق الرجوع على المسؤول ومؤمنه لاستعادة ما دفعه من تعويض⁽¹⁾.

يسمح هذا الصندوق بإصلاح الأضرار التي تمس المصالح الجماعية، كما أنّه بفضل هذه التقنية فإنّ مهمة تعويض الأضرار تتوزع على مجموعة من الأشخاص ويأخذ كلّ عضو من أعضاء هذه المجموعة جزء من المسؤولية على عاتقه، وإجمالاً فإنّ نظام صندوق التعويضات يسمح بتخفيف بعض المشاكل الخاصة باستخدام المسؤولية المدنية، بيّدا أنّ الأمر يتعلّق هنا بالتضامن وليس بالمسؤولية⁽²⁾.

اهتم المشرّع الفرنسي كثيراً بهذه التقنية الجماعية للتعويض (صناديق التعويض)، بحيث قام بإنشاء عدّة صناديق مهمّة في السنوات الأخيرة، إلّا أنّه في المجال البيئي تبقى ناقصة وقليلة جدّاً⁽³⁾ حيث سارع المشرّع الفرنسي بدوره إلى إنشاء مثل هذه الصناديق، وتعدّ بمثابة تعاونيات لجميع الأخطار التي تمس المجتمع المهني من جهة، ومن جهة أخرى فهي أداة لتعويض الضحايا بطريقة أسهل مقارنة بنظام التأمين عن المسؤولية، فهذا الأخير وعلى حدّ تعبير البعض يتضمّن إجراءات معقدة تستغرق وقتاً طويلاً، بالإضافة إلى المصاريف التي تتطلبها الدّعوى القضائية⁽⁴⁾.

¹ - أمال قداري، مرجع سابق، ص 144.

² - نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضدّ أخطار التلوث، مرجع السابق، ص 179.

³ - AGATHE Van lang, Droit de l'environnement, Thémis Droit, 5édition, Paris, 2002, p. 293.

⁴ - أنظر في ذلك كلّ من:

- نبيلة إسماعيل رسلان، مرجع السابق، ص 180.

- حميدة جميلة، مرجع السابق، ص 417.

- عبد الرحمان بوفلجة، مرجع السابق، ص 284.

تم إنشاء العديد من الصناديق في النظام الفرنسي، لها علاقة وثيقة بالتعويض عن الأضرار، نذكر صندوق التعويض المتعلق بإصلاح الأضرار البيئية التي تلحقها عملية الصيد الكبير بالمحاصيل الزراعية، والذي تم إنشاؤه بمقتضى المادة الرابعة عشرة من قانون المالية لسنة 1969م، كذلك صندوق تعويض المصاريف بالنسبة لسكان المناطق المجاورة للمطارات، وهذا بمقتضى القانون الصادر في 13 فيفري 1973م، بالإضافة إلى صندوق الضمان المخصص لتعويض ضحايا حوادث المرور من الأضرار الواقعة للأشخاص في حالة عدم معرفة المسؤول عن وقوعها، أو حينما يكون الشخص غير مؤمن عليه أو يكون مفلساً⁽¹⁾.

يلاحظ من دراسة مختلف الصناديق التي أنشأها المشرع الفرنسي أنها تخلو من أي صندوق خاص بتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، بالرغم من جسامته مثل هذه الأضرار الناجمة عن هذا النوع من التلوث، خاصة التلوث البترولي والنووي، وذلك الخاص بالمواد الضارة والخطيرة الذي له تأثير بليغ على البيئة البحرية، ولا يخفى علينا أن المشرع الفرنسي حاول اقتراح إنشاء صندوق لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث العرضي FAD، بحيث يستعد من نطاقه جميع حالات التلوث الغير العرضي، وكذلك التلوث البحري والنووي، ونظرا لخضوعهم لأنظمة خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية، ونظام الضمان المتبع بشأنه، ويتم إدارته وتمويله عن طريق الصناعيين وذلك على أساس تبادلي، دون إنشاء نظام التأمين الإجباري، إلا أنه لحد الآن لم يتم إنشائه.

ج-آلية التحمل الجماعي في التشريع المصري:

أشار المشرع المصري بدوره في قانون البيئة المصري رقم 4 لسنة 1994م، المعدل والمتمم للقانون رقم 9 لسنة 2009 على معنى التعويض عن الأضرار البيئية وذلك من خلال المادة الأولى فقرة 28 التي تنص على ما يلي: "التعويض يقصد به التعويض عن كل الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث المترتبة عن مخالفة أحكام القوانين، وكذلك الاتفاقيات

¹ - لمزيد من التفاصيل حول هذه الصناديق راجع كل من:

- نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين عن أضرار التلوث، ص ص 179-183.

- حميدة جميلة، مرجع سابق، ص ص 417-420.

الدولية التي تكون جمهورية مصر العربية طرفاً فيها، أو عن حوادث التلوث بالمواد السامة وغيرها من المواد الضارة، أو الناجمة عن التلوث من الجو أو عن جنوح السفن أو اصطدامها، أو التي تقع خلال شحنها وتفريغها، أو أية حوادث أخرى، ويشمل التعويض جبر الأضرار التقليدية والبيئية وتكاليف إعادة الحال كما عليه أو إعادة إصلاح البيئة".

يلاحظ من خلال هذه المادة أنها نصت على الأضرار التي يجب التعويض عنها، سواء تلك المتعلقة بحوادث التلوث المترتبة عن مخالفة أحكام القوانين، وكذا الاتفاقيات الدولية التي تكون جمهورية مصر طرفاً فيها أو تلك الحوادث المتعلقة بالتلوث بالمواد الضارة والسامة، كما أنه لم يغفل عن النص على الأضرار الناجمة عن نشاط السفن مثلها تلك الناتجة عن جنوح واصطدام السفن أو تلك التي تقع خلال شحن أو تفريغ البضاعة، أو أية حوادث أخرى، هذا على الرغم من قصوره عن تحديد مجموعة من الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، والتي تشكل أخطاراً بالغة على البيئة البحرية نظراً لجسامتها، كالأضرار النووية والنفطية التي لا بد من التعويض أيضاً عنها لما تلحقه من أضرار مادية وجسدية، كما يشمل التعويض أيضاً جبر الأضرار التقليدية، وتكاليف إعادة الحال لما عليه وإصلاح البيئة.

نصت المادة 14 من قانون البيئة المصري على أنه يتمّ بجهاز شؤون البيئة إنشاء صندوق خاصّ يسمى صندوق حماية البيئة، وتؤول إليه مجموعة من المبالغ والإتاوات والإعانات والغرامات والتي تعتبر هذه الأموال أموالاً عامّة.

يفهم من نص المادة 14 أنّ جهاز شؤون البيئة يستطيع من خلال صندوق حماية البيئة مواجهة الأضرار البيئية باتخاذ الإجراءات الوقائية والعلاجية في الحال، ثمّ يمكنه لاحقاً أن يرجع على المسؤول من وجد هذا الأخير، وبذلك يكفل القانون مواجهة فورية وفعالة للمخاطر البيئية، وبالطبع تؤدي هذه القواعد الخاصة دورها إلى جانب ما تقوم له القواعد التقليدية لتعويض الأضرار البيئية طبقاً لنظام المسؤولية المدنية⁽¹⁾.

أما المادة 15 من نفس القانون فقد نصت على إلزامية أن يكون للصندوق الشخصية الاعتبارية المعنوية، ويتبع الوزير المختص بشؤون البيئة، وتخصص موارد الصندوق للصرف منها في تحقيق أغراض.

¹ - عيسى مصطفى حمادين، مرجع السابق، ص 180.

يجتمع مجلس إدارة الصندوق بناء على دعوة من رئيسه مرة على الأقل كل شهرين، أو كلما دعت الحاجة إلى ذلك، وتكون اجتماعاته صحيحة بحضور أغلبية أعضائه، وتصدر القرارات بأغلبية أعضاء المجلس، وعند التساوي يرجح الجانب الذي منه الرئيس، ويتعين دعوة ممثلي الوزارات الأخرى المعنية عند مناقشة موضوعات ترتبط بالقطاعات التي يشرفون عليها، ويجوز للمجلس أن يستعين بمن يراه من ذوي الخبرة لدى بحث مسائل معينة دون أن يكون لأي منهم صوت معدود في المداولات.

يلاحظ أنّ صندوق حماية البيئة المصري على الرغم من وضعه استراتيجية عامة لمواجهة الأضرار البيئية، إلا أنه لم ينص على التعويض من خلال المواد التي قمنا بدراستها بصفة صريحة، وإنما تعرض فقط إلى الحق بالتعويض ضمناً.

كما أنه من خلال دراستها لهذه المواد لم نجد أية مادة تحدّثت عن كيفية تعويض الصندوق بالنسبة للأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تعويضاً كاملاً للمضور على الرغم من الإشارة إلى الأضرار التي يمكن التعويض عنها، من خلال التعويض عن الأضرار بالمواد السامة والمواد الضارة الأخرى، وتلك الناجمة عن جنوح السفن والشحن البحري، لذا لا بدّ للمشرع المصري أن يتدارك هذا النقص، ويحاول تعديل أو إضافة مجموعة من المواد التي تولي أهمية بالنسبة لتعويض الصندوق للأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ذلك أنّ مثل هذه الأضرار تنجرّ عنها أخطار جسيمة وغاية الخطورة تمس المضور جسدياً ومالياً.

2-آلية التحمل الجماعي للتعويض في التشريع الجزائري

لجأ المشرع الجزائري هو الآخر إلى إنشاء مجموعة من الصناديق الخاصة بتعويض الأضرار البيئية البعض منها يصب مباشرة في حمايتها، والبعض الآخر يشملها بصورة مباشرة، ومن خلال دراستنا هذه سنحاول التركيز على البعض من هذه الصناديق وبالأخص تلك التي تصب مباشرة في حماية البيئة وذلك نظراً لارتباطها الوثيق بالأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ومن بينها ما يلي:

أ- الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث

يعتبر هذا الصندوق من أهم الصناديق الوطنية في مجال التعويض عن أضرار التلوث البيئي، حيث لا نجد من بين اهتماماته بباب النفقات، عبارة واضحة بخصوص تعويض المتضررين بفعل النشاط الصناعي الملوث⁽¹⁾.

تم إنشاء الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث بموجب قانون المالية لسنة 1992م، والذي حددت كفاءات عمله بموجب المرسوم التنفيذي رقم 98-147، الذي عدل بدوره سنتي 2001⁽²⁾، 2002⁽³⁾ وأعيدت تسميته بالصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، ويستخدم هذا الصندوق كوسيلة تقنية للتصدي للمشاكل البيئية، ويخصص مبالغ مالية لمواجهة تكاليف حماية البيئة وإزالة التلوث وأهم مصادر إيراداته حصيلة الرسم على الأنشطة الملوثة وكذا التلوث.

أما بالنسبة لمصادر وإيرادات هذا الصندوق فنجد حصيلة الرسم على الأنشطة الملوثة والخطيرة على البيئة، بالإضافة إلى ناتج الغرامات الناجمة عن مخالفات التنظيم البيئي، كما يشمل إيرادات هذا الصندوق أيضا التعويضات بعنوان: النفقات لإزالة التلوث العرضي الناجم عن تفريغ المواد الكيماوية الخطيرة في البحر، وفي مجال الري والطبقات المائية والباطنية وفي الفضاء، بالإضافة إلى القروض الممنوحة للصندوق والموجهة لعمليات إزالة التلوث فضلا عن الوصايا والهبات الوطنية والدولية والتعويضات المتعلقة بنفقات إزالة التلوث العرضي الناجم عن تفريغ المواد الكيماوية الخطيرة في مجال الري والطبقات الباطنية في الجو⁽⁴⁾.

¹ - بوعلام بوزيدي، مرجع سابق، ص 230.

² - المرسوم التنفيذي رقم 1-408 المؤرخ في 13 ديسمبر 2001، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 98/147، الذي يحدد كفاءات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة"، ج.ر. عدد 78 الصادر في 2001.

³ - المرسوم التنفيذي رقم 6/237 المؤرخ في 4 جويلية 2003، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 98/147 الذي يحدد كفاءات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث" المعدل والمتمم ج.ر.ج. عدد 45 الصادرة في 2006.

⁴ - أنظر في ذلك كل من:

يتولى الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث في باب النفقات مساعدة المنشآت القائمة نحو التكنولوجيات النظيفة تماشيا مع مبدأ الاحتياط والوقاية، ويتولى الاتفاق على عمليات مراقبة التلوث في المصدر، وتمويل عمليات مراقبة حالة البيئة والدراسات والأبحاث العلمية المنجزة من طرف مؤسسات التعليم العالي، أو بواسطة مكتب الدراسات الوطنية والأجنبية، وتمويل العمليات المتعلقة بالتدخل الاستعجالي في حالة التلوث الناتج عن الحوادث، كما يتولى نفقات الإعلان والتّحسيس والتّوعية المرتبطة بالمسائل البيئية، أو الجمعيات ذات المنفعة العامة، والتي تنشط في مجال البيئة، وتمويل عمليات تشجيع مشاريع الاستثمار المدمجة للتكنولوجيات النظيفة، والدعم الموجّه لتمويل العمليات المشتركة للمنشآت من أجل إزالة التلوث، والمنفذة بواسطة مقاولين عموميين أو خواص⁽¹⁾.

يشير البعض أنّ صندوق البيئة وإزالة التلوث لا يشكّل وسيلة لتطبيق مبدأ الملوث الدافع، وإنّما يعدّ وسيلة لتخفيف الأعباء المالية ولترجمة الجباية بصورة فعّالة نحو العمليات البيئية، بمعنى أنّ الصندوق يهدف إلى تحقيق الصّعوبات المالية وخاصّة في الاقتصاديات المالية الانتقالية⁽²⁾.

=صليحة حنفي، بن حاج جيلالي حنفي، مغراوة فتيحة، "سياسات وإنجازات التّمية المستدامة تجسيدا للأمن الاقتصادي في الجزائر" -دراسة نظرية وتحليلية-، مجلة هيروودوت للعلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 02، العدد 04، مؤسسة هيروودوت للبحث العلمي والتكوين، الجزائر، 2018، ص ص 218، 219.

- وناسي يحي، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، رسالة مقدّمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2007، ص ص 97، 98.

- أحمد لعروسي، نسيم بن مهرة، مرجع سابق، ص 78.

¹- المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 147/98، المؤرخ في 13 ماي 1998، المحدد لكيفيات تسيير الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، المعدّل والمتمم.

²- ميلود قايش، "النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية-صناديق التعويض نموذجاً"، المجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شليف، المجلد 10، العدد 01، 2018، ص 139.

ب- الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية

نص القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية وتثمينه في المادة 33 منه على ضرورة إنشاء صندوق خاص لتمويل تنفيذ التدابير المتخذة لحماية الساحل والمناطق الشاطئية ذلك نظرا للآثار المدمرة للتلوث البيئي الناجم عن السفن، الشيء الذي تكرر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04-273⁽¹⁾، من خلال إحداث الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية.

خصص المشرع الجزائري المادة 3 لباب النفقات غير أنه وعلى نفس وتيرة المرسوم التنفيذي رقم 98-147 فقد خصصت نفقات الصندوق لإزالة التلوث وتثمين السواحل وكذا التدخلات الاستعجالية في حالة وقوع تلوث بحري مفاجئ بالإضافة إلى تمويل الدراسات والبحوث المنجزة من قبل معاهد التعليم العالي ومكاتب الدراسات الوطنية والأجنبية المهمة بمكافحة التلوث البحري بدون أن يكون أمر تعويض الضحايا إحدى مهامه⁽²⁾.

لكن المشرع الجزائري في هذا الصندوق لم يولي أهمية كبيرة فيما يخص تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، إذ نجد قصور من هذا الصندوق في تحديد الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وكذا كيفية التعويض عن مثل هذه الأضرار خاصة وأنّ مثل هذه الأضرار تكون خطيرة نتيجة لجسامتها وتأثيرها على البيئة البحرية، لذا كان لابد على المشرع الجزائري أن يعير الاهتمام لمثل هذه الأخطار البيئية التي عرفت صدى واسع في الوقت الراهن، وكيفية تعويض المضرور في مثل هذه الحالات من قبل صناديق التعويض البيئية.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 04-273 المؤرخ في 02 سبتمبر 2004، يحدد كيفية سير حساب التخصيص الخاص رقم 113-302 الذي عنوانه الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية، ج. ر. ج. ج عدد 56 الصادرة في 2004.

² - راجع في ذلك كل من:

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث - دراسة مقارنة -، مرجع سابق، ص 316.

- فريد مقاني، مرجع سابق، ص 170.

يمكن القول أنّ النظام القانوني الحالي للصندوق الوطني للبيئة والصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية لا يضع حدوداً فاصلة لتدخل هذه الصناديق، باعتبار أنّه لا يحق للدولة استعمال أموال الخزينة العمومية لمكافحة التلوث الناجم عن مخلفات المؤسسات الصناعية أو مخلفات السفن التي كان همها الوحيد هو تحقيق الربح دون مراعاة أي اعتبار آخر، وهو أمر من شأنه تشجيع سبل الاعتداء على البيئة، بالإضافة إلى تسيير تخصصاتها بطريقة غير شفافة، حيث يتعذر القيام بمراقبة أوجه الاتفاق التي صرفت فيها الحكومة هذه التخصصات، الأمر الذي من شأنه أن يؤدي إلى عدم معرفة حصيلة الرسوم البيئية والأوجه التي صرفت ضمنها⁽¹⁾.

تجدر الإشارة أنّه إضافة إلى هذه الصناديق هناك صناديق أخرى، خاصة اهتمت بحماية البيئة بوجه عام، لكن نظراً لعدم ارتباطها الوثيق بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، بالتالي لم يتم إدراجها في هذه الأطروحة كالصندوق الوطني للتراث الثقافي، الصندوق الوطني للطاقت المتجددة، صندوق التنمية الريفية واستصلاح الأراضي عن طريق الامتياز، الصندوق الوطني للمياه الصالحة للشرب، كل هذه الصناديق بعضها ينصب بصفة مباشرة في حماية البيئة والبعض الآخر ينصب بصفة غير مباشرة في حمايتها كما سبق الذكر.

لا بد أن نشير أيضاً إلى أنّ الآلية الجماعية للتعويض تقوم بأداء التعويضات عن طريق التسوية الودية⁽²⁾ لكن في حالة فشل مساعي التسوية الودية بعدم حصول اتفاق بين

¹ - فيصل بوخالفة، مرجع سابق، ص 34.

² - يتم أداء التعويضات بناء على التسوية الودية، حيث يقوم الصندوق بتقديم خدمات بدور بديل أو دور تكميلي، فهو يقدم بدور بديل في حال استحالة ضحايا التلوث الحصول على التعويض، وتعتبر التسوية الودية إحدى الطرق التي يلجأ إليها المضرور من أجل الحصول على تعويض ملائم من صناديق التعويض، وتتسم التسوية الودية بسهولة إجرائها وسرعة الحصول على تعويض، وذلك بمقارنتها بالتسوية القضائية التي تصاحبها مشاكل لا حصر لها، لا سيما الانتظار لوقت طويل لاستقاء مبلغ التعويض من طرف الصناديق. أنظر في ذلك كل من:

²-FIPOL: Rapport annuel de 1989, p 15-28.

- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 87.

صناديق التعويض والمتضررين، فإنه في هذه الحالة يتم اللجوء إلى التسوية القضائية¹ لإرغام صناديق التعويض على تقديم تعويض مناسب لحجم الضرر البيئي الناتج عن نشاط السفن.

يمكن القول مما سبق، أنه على الرغم من جميع المزايا التي تتميز بها الآلية الجماعية للتعويض كونها تغطي كافة الأضرار الناجمة عن التلوث، خصوصاً الأضرار الجسيمة التي يصعب تغطيتها بمقتضى نظام المسؤولية المدنية والتأمين، إضافة إلى تغطيتها أضرار التلوث على أساس الخطأ أو المخاطر، مما يجعلها نظاماً قائماً بذاته، يقوم على أساس الضمان المالي الجماعي الذي تساهم فيه مخاطر التلوث لاسيما التلوث المفاجئ أو الكارثي والمزمن، وكذا الأضرار الناجمة عن التلوث البترولي، إلا أن كل هذا لا يكفي إذ هناك عقبات قانونية وإدارية تحول دون أداء مهامها ووظيفتها على أحسن وجه، باعتبار أنها تسير وفقاً لمسارات إدارية محضّة، وذلك راجع إلى ارتباط طرائق اعتمادات بالسلطة التقديرية للإدارة الأمر الذي يستوجب اعتماد صيغ واضحة وشفافة لإضفاء فعالية ومصداقية كبيرة عليها.

كما أنه على الرغم من تدارك المشرع الوطني والدولي للدور الفعال الذي تلعبه هذه الآلية الجماعية لتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، إلا أن هذه الآلية تبقى مقتصرة فقط على حدّ أقصى للتعويض، لذلك في بعض الأحيان تكون هناك أضرار جسيمة مما لا يمكن معها الاكتفاء بهذه الصناديق لوحدها، خاصة عندما يتعلق الأمر بالصناديق الوطنية والدّاخلية، ومع كلّ هذه النقصات التي تشوب صناديق التعويض، فإنه كان لزاماً

¹ - تعتبر التسوية القضائية الحلّ النهائي الذي يمكن للمتضرر اللجوء إليه، وذلك عندما يفشل في الحصول على تعويض ملائم لما أصابه من ضرر بشكل ودي من الصناديق، وفي هذه الحالة يتوجّه إلى القضاء من خلال رفع دعوى أمام المحاكم الوطنية، وذلك بغية إرغام صناديق التعويض على تقديم تعويض مناسب لحجم الضرر. أنظر في ذلك كل من:

- أنظر في ذلك كل من:

- مرزاقّة زيتوني، مرجع سابق، ص 105.
- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 88.

البحث عن آليات أخرى قادرة على تعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن تعويضا كاملا.

خاتمة:

يُنْضَح من خلال دراسة موضوع التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، أنه يمثل تحدياً قانونياً وبيئياً يتطلب تضامراً الجهود على المستويين الدولي والوطني إذ أنّ حماية البيئة البحرية ليست مجرد مسؤولية قانونية بل هي واجب أخلاقي اتجاه الأجيال القادمة، ومن خلال دراسة القوانين والتشريعات الدولية والوطنية المتعلقة بالتعويض عن الأضرار البيئية، يتبين أهمية توفير إطار قانوني صارم يضمن مساءلة الجهات المتسببة في التلوث ويشمل آليات واضحة لتقدير التعويض وتعزيز التعاون الدولي لمواجهة التحديات المرتبطة بتطبيق القوانين وضمان تنفيذها بشكل عادل.

إلى جانب ذلك تبين أنه لتجاوز العراقيل القانونية التي تعترض سبل المتضرر في المطالبة بالتعويض، أنّه لا بد من إقرار مجموعة من المبادئ النابعة من انشغالات حماية البيئة البحرية من بينها مبدأ المسؤولية الموضوعية، المركزة والمحددة.

تم التوصل من خلال هذا البحث إلى نتيجة مفادها أنه يتم الأخذ بمبدأ المسؤولية الموضوعية في كثير من الحالات، خاصة وأنّ هذا المبدأ يحقق حماية كبيرة للمتضرر من تبعات حوادث التلوث، مادام أنّ هذه الأخيرة تؤدي إلى أضرار جسيمة للأفراد والبيئة البحرية على حد سواء، بالتالي فإنّ مبدأ المسؤولية الموضوعية يكون هو الأساس القانوني المناسب لضمان حماية فعالة للمتضررين، بحكم أن القانون يؤمن الجمهور المتعامل مع البيئة البحرية من الأضرار التي قد تنجم من جراء نشاط السفن.

بنتبع نظام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، نجد أنها يكتنفها الغموض وعدم التحديد الدقيق للمصطلحات كالسفينة، والضرر البيئي وكذا مصطلح التلوث إذ لم يتم التوصل لحد الآن لتعريف محدد يمكن أن ينظم بشأنه قواعد المسؤولية المدنية أو حق تحديد المسؤول في ضوئه، ففي هذا الشأن المشرع الجزائري لم يشير إلى هذه

المسؤولية في القانون المدني والقوانين الأخرى، وهذا ما أدى إلى مشكلة تحديد الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

يتبين إضافة إلى ذلك من خلال دراسة أسس المسؤولية المدنية، أن هذه الأخيرة تنقسم إلى أسس تقليدية تم الاعتماد عليها في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، هذه الأسس التي تقوم على مجموعة من النظريات الفقهية التي تحدد أساس المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، من بينها نظرية الفعل الدولي غير المشروع التي لعبت دورا هاما في إقامة المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي، لكنها يشوبها القصور في بعض الحالات التي ينتفي صفة الفعل الدولي غير المشروع، فقد يتسم الفعل بالمشروعية، وعلى الرغم من ذلك يتسبب في أضرار بيئية وخيمة، إضافة إلى هذه النظرية نجد نظرية المخاطر التي تم الأخذ بها في حالة حصول الضرر البيئي، مع استبعاد نظرية الخطأ نظرا لقصورها في مثل هذا المجال.

اتجه الباحثين والمهتمين في موضوع المسؤولية المدنية من أجل مواجهة الصعوبات التي تعترض تطبيق القواعد أو الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية للبحث عن أسس جديدة تتناسب وخصوصيات الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن ، هذه الأسس التي تقوم على ركيزتين أساسيتين، الأولى تقوم على ضرورة اتخاذ التدابير الوقائية مثل وقوع الضرر البيئي أي منع الأضرار البيئية قبل حدوثها دون الاكتفاء بجانب التعويض فيها، وذلك وفقا للمبادئ القانونية المنظمة لحماية البيئة والمعترف بها دوليا، كمبدأ الحيطة ، مبدأ الوقاية، ومبدأ الإعلام والمشاركة، أما الثاني فهو التعويض في حال وقوع الضرر، وهو الحال بالنسبة لمبدأ الملوث الدافع الذي يعد من أهم المبادئ التي تركز عليها مختلف التشريعات البيئية المعاصرة لتعويض المتضررين من جراء مختلف الأضرار البيئية لاسيما الناجمة عن نشاط السفن، والذي بمقتضاه يتحمل محدث الضرر أو التلوث من أشخاص القانون الخاص أو العام على السواء المسؤولية عن هذه الأضرار.

تبين أنه بالإضافة للصعوبات التي تعترض تطبيق الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية نجد أن هناك صعوبات أخرى تتعلق بإصلاح الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من بينها تلك الصعوبات التي تتعلق بتحريك دعوى المسؤولية المدنية المتعلقة بتحديد أطراف دعوى التعويض خصوصا تحديد صاحب الصفة، ذلك أن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن لا تفضي إلى أضرار شخصية فحسب فتكون من السهل تحديد المتضرر وهو الشخص الذي يصيبه الضرر في جسمه أو حاله، أما بالنسبة للبيئة البحرية فإن المسؤولية تصبح شائكة حول من له الصفة في تحريك دعوى المسؤولية ضد من يرتكب أفعالا ملوثة تضر بها، إذ أن بعض الدول كما رأينا سمحت لجمعيات حماية البيئة برفع دعوى التعويض عن الأضرار البيئية على عكس القوانين والأنظمة الوطنية المحلية التي لم تنص على هذا الأمر.

إلى جانب هذه الصعوبات هناك صعوبات متعلقة بمدد تقادم الدعوى التي يستوجب إعادة النظر فيها وتمديدها بما يتلاءم مع الطبيعة المتراخية للأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

تجدر الإشارة إلى أن على الرغم من المجهودات المبذولة من طرف الدول بغرض تطوير قواعد المسؤولية المدنية لضمان حماية فعالة وكافية للبيئة البحرية والعمل على إصلاحها إن كان ممكنا مع تعويض ضحايا التلوث البيئي تعويضا عادلا، لأن الطرق المتعلقة بالتعويض هذه الأضرار غير كافية وجزئية، فعلى الرغم من أن التعويض العيني بإعادة الحال إلى ما كان عليه يمثل العلاج البيئي الوحيد الأكثر ملائمة لهذه الأضرار ، غير أن الحكم به ليس دائما ممكنا إذ يصادف القاضي عدة صعوبات وعقبات تحول بينه وبين التعويض العيني، ومن ثم لا يكون أمامه سوى الحكم بالتعويض النقدي، وحتى بالنسبة لهذا الأخير فإن القاضي يجد العديد من الصعوبات التي تعترضه بخصوص تقييم هذا النوع من الأضرار في ظل نقص وغياب المعايير التي يستند إليها القاضي المدني لتقدير التعويض عن مثل هذه الأضرار.

وعليه من بين النتائج المتوصل إليها أن مسألة التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن في ظل القواعد المسؤولية المدنية تشوبها العديد من التساؤلات والإشكالات القانونية، ذلك نظرا لخصوصية هذه الأضرار وعجز المسؤول عن تغطية حجمها لجسامتها وتعدد مصادرها بل في كثير من الأحيان يكون المسؤول مجهولا ويتعذر من الأساس تأكيد وجود الضرر وتحديد مصدره.

ذهبت العديد من التشريعات الوطنية والدولية من هذا المنطلق للبحث عن آليات مكملة للآليات الكلاسيكية لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ولعل من بين هذه الآليات نجد نظام التأمين، هذا الأخير الذي يعد من أهم الأنظمة المطبقة في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، ولقد تبين أن هناك أنظمة تقليدية تتمثل في كل نظام التأمين الإلزامي، ونظام التأمين الاختياري (نواحي الحماية والتعويض)، لكن على الرغم من الدور الذي تلعبه هذه الأنظمة في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، إلا أنها تبقى عاجزة في بعض الأحيان بالتالي بادرت الدول الأوروبية إلى استحداث أنظمة خاصة بالتأمين، ذلك في إطار نماذج تأمينية والتي حاولت من خلالها تغطية أضرار التلوث المتزايدة خاصة في الآونة الأخيرة والتي نجد من بينها تجربة في سوق التأمين الإنجليزي، وتجربة في سوق التأمين الفرنسي.

يتضح أن نظام التأمين في الجزائر مازال يعتمد على نظام التأمين التقليدي كالتأمين على المنتجات الخطيرة، التأمين على الكوارث الطبيعية، وهذا ما يستدعي ضرورة إيجاد تغطية تأمينية متخصصة في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، بالإضافة إلى ذلك من خلال دراستنا لنظام التأمين في التشريع الجزائري يتجلى بوضوح أن المشرع لم ينص بصورة صريحة على هذا النظام، خاصة بالنسبة لنظام التأمين الإلزامي، بل نجد فقط مجموعة من المواد المتفرقة التي تضمنت ذلك.

استحدثت جل التشريعات بغرض تحقيق تغطية فعالة للأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وسيلة ضمان أخرى تتمثل في الآلية الجماعية للتعويض التي لا تتدخل إلا

بصفة تكميلية أو احتياطية في حالة عجز نظام المسؤولية المدنية والتأمين عن تغطية الأضرار البيئية خاصة تلك الناجمة عن نشاط السفن.

تم الاستعانة أيضا بهذه الآلية على المستوى الوطني، إذ أنشأ المشرع الجزائري العديد من صناديق التعويض أهمها الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث الذي يتحمل النفقات المتعلقة بالتدخلات الاستعجالية في حالة التلوث، والصندوق الوطني لحماية الساحل وتثمينه إلى غيره من الصناديق الأخرى، غير أنه من خلال عرض بعض التطبيقات المقارنة لتدخل الصناديق لتأمين العجز في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، يمكن أن نلمس اختلافا جوهريا لأن التدخل في الحالة الأولى يكون صريحا وموجها لتحقيق التكامل في التعويض حتى ولو كان بصورة احتياطية.

إلى جانب ذلك لا أحد ينكر أن الآلية الجماعية للتعويض تقدم ضمانا فعالة للمضروبين، غير أنه في الوقت ذاته تشكل عبئا إضافيا على عاتق الملوّثين المحتملين مما يفرض ضرورة تحقيق توازن بين مصلحة المضرور في الحصول على حقه في التعويض، وبين العبء المالي الملقى على عاتق الشخص الملوّث.

عموما يمكن القول أنه لا يوجد قانون متكامل أو قانون شامل للبيئة البحرية يحدد المسؤولية والتعويض خاصة في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، فمعظم التشريعات البيئية نجدها متناثرة ومتعددة في قوانين عديدة، كما أن معظم الدول تعاني من ثغرات في التطبيق لأن إمكانات التطبيق والقصاص مازالت نادرة، لهذه الاعتبارات نرى أنه تحتاج هذه الآليات والأدوات القانونية لمزيد من التطور، عبر التوسع أكثر من نطاق تطبيق قواعدها في جميع النواحي مع إضفاء نوعا من التشديد عند أعمال الحماية الكافية للبيئة البحرية ومصالح المتعاملين فيها.

كنقطة أخيرة يمكن القول أن نظام الوقاية يظل أفضل من النظام العلاجي مادام أن التعويض مهما كان مناسبا إلا أنه ليس بإمكانه أن يصلح إلا جزئيا من أثار التلوث بالتالي لا بد من منح الأولوية لجانب الوقاية باعتبار الوقاية خيرا من العلاج.

انطلاقاً مما سبق ذكره، تم التوصل إلى جملة من الاقتراحات التي يمكن إبرازها في

النقاط التالية:

- التشديد عن عدم صرف المواد الملوثة من السفن، خاصة النفطية نظراً لخطورتها على البيئة البحرية ومختلف الكائنات المتواجدة في البحر، مع فرض إجراءات أكثر صرامة على السفن التجارية وناقلات النفط فيما يخص تصريف مخالقاتها والتعامل مع السفن التي لا تستوفي مقاييس السلامة بصفة عامة والمقاييس الخاصة بضوابط نقل المواد الملوثة الخطيرة على وجه الخصوص، مع عمل الاحتياطات اللازمة أثناء سير ناقلات البترول العملاقة في المجاري المائية وسرعة التحرك فيها.

- يتعين على المشرع الجزائري الحرص على تبني الأضرار البيئية وقبولها في مجال القضاء بكل جدية والتكفل بها، حتى يتمكن المتضرر الحصول على تعويض ملائم يغطي الأضرار التي لحقت بهم من جراء التلوث.

- نشر الوعي البيئي وتكثيف البرامج الداعية لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث الناجم عن نشاط السفن، وإطلاع الأفراد بمختلف المخاطر التي يمكن أن تهدد البيئة البحرية، مع إقامة مواقع إلكترونية متخصصة بالتلوث البحري الناجم عن نشاط السفن، لتبنيه المجتمع الدولي بخطورة هذه الأضرار على صحة الإنسان والبيئة البحرية على حد سواء.

- وضع آليات عقابية صارمة للحد من ظاهرة انتشار الجرائم الماسة بالبيئة البحرية مع ضرورة تأصل القضاة وتوفير قضاء استعجالي متخصص للتصدي الفوري لمختلف الأضرار البيئية لاسيما تلك الناجمة عن نشاط السفن، وإنشاء محكمة بيئية متخصصة بقضايا التلوث البيئي، أو محكمة بيئية يكون جزء منها لدراسة القضايا الخاصة بالتلوث الناجم عن السفن.

- إقامة معاهد وكليات متخصصة بالبيئة البحرية وملوثاتها سواء على المستوى الدولي أو الداخلي.

- تطوير نظام التأمين القائم بحيث تتناسب مع خصوصيات الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وإنشاء جهات متخصصة بمكافحة حالات التلوث التي يمكن مطالبتها بالتعويض أو إصلاح الضرر في حالة ما إذا كان المتسبب فيه مجهولا معسرا عن دفع التعويض أو القيام بإصلاح الضرر جزئيا أو كليا فنقوم تلك الجهات بدفع تعويض كاف عن ذلك.

- تفعيل فكرة الصندوق الخاص بتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وإسناد له وظيفة مزدوجة تتمثل الأولى في تعويض المضرور من التلوث، خاصة إذا كان المضرور هو البيئة البحرية نفسها، حيث يعمل على حمايتها بما يشمل هذا المصطلح من إصلاح وإجراءات وقائية، وتهيئة وتشجيع البحوث المهمة بهذا المجال، وتتمثل الوظيفة الثانية في مساعدة وإعانة الملوث على إصلاح الوسط البحري الذي تسبب في تلويثه.

قائمة المراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية:

1. الكتب:

1. أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية القاهرة 1989.
2. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية)، الطبعة الأولى، جامعة الملك سعود، الرياض، 1997.
3. أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994.
4. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، بدون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
5. أشرف عرفات أبو حجارة، مبدأ الملوث يدفع، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
6. أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
7. السيد إبراهيم مصطفى، أحمد رمضان نعمة الله وآخرون، اقتصاديات الموارد البيئية، بدون طبعة، الدار الجامعية، مصر، بدون سنة النشر.
8. الشيخ العافية ولد خونا، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في القانون، معهد البحوث والدراسات القانونية، جامعة الدول العربية، القاهرة، 2009.

9. السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 2012.
10. إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطية الملاحي في القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
11. جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
12. خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011.
13. ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، دون طبعة، السنهاني للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1993.
14. شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه والمعاهدات الدولية، بدون طبعة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
15. صلاح هاشم محمد، المسؤولية المدنية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990.
16. صليحة علي صداقة، "النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، الطبعة الأولى، منشورات جامعة قان يونس، بنغازي، 1996.
17. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
18. صالح محمد بدر الدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.

19. صلاح عبد الرحمان الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
20. طارق إبراهيم الدسوقي، النظام القانوني لحماية البيئة في ضوء التشريعات العربية والمقارنة، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
21. عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث (دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985.
22. عبد الحكيم محمد عثمان، أضرار التلوث البحري بين الوقاية والتعويض، بدون طبعة، دار الثقافة الجامعية العباسية، القاهرة، 1992.
23. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
24. عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي (دراسة قانونية)، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
25. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، بدون طبعة، المكتب الجامعي الحديث، اليمن، 2006.
26. عبد الرحمن ملزي، محاضرات في القانون البحري، بدون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، 2010.
27. عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
28. عيسى مصطفى حمادين، المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية (دراسة مقارنة بين القانون الأردني والمصري)، الطبعة الأولى، دروب للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.

29. عامر طراف، المسؤولية الدولية والمدنية في قضايا البيئة والتنمية المستدامة، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2012.
30. عبد الله تركي حمد العيال الطائي، الضرر البيئي وتعويضه في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون بلد النشر، لبنان، 2013.
31. عبد السلام منصور الشويبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، بدون طبعة، الناشر دار النهضة العربية، القاهرة 2014.
32. علي صلاح ياسين، هالة صالح الحديثي، نحو نظام قانوني لتعويض الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2019.
33. مصطفى عبد التواب، معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986.
34. مصطفى كمال طه، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، بدون طبعة، الدار الجامعية للطباعة والنشر، لبنان، 1993.
35. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، بدون طبعة، الدار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1999.
36. محمد السيد أحمد الفقهي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
37. محمد توفيق سعودي، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، الطبعة الأولى الناشر دار الأمين، مصر، 2001.
38. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، بدون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.

39. محمد صلاح سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
40. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري-دراسة مقارنة-(السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان أو التأمين البحري)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
41. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطيرة (النفايات الخطرة بين مطرقة الفساد وسندان العولمة) - دراسة تحليلية في إطار القانون الدولي للبيئة-، بدون طبعة، دار النهضة العربية، 2007.
42. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوط للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
43. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
44. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
45. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2008.
46. محمد سه نكه رداود، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث (دراسة قانونية تحليلية)، بدون طبعة، دار الكتب القانونية، مصر، 2012.
47. نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2007.
48. نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2007.

49. نصر الدين هنونى، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دون طبعة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.
50. نواردهام مطر الزيدي، الحماية الجنائية للبيئة - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2014.

II. الرسائل والمذكرات:

أ- الرسائل:

1. إسكندري أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995.
2. إمبرك علوانى، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون، تخصص: قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2016-2017.
3. بوعلام بوزيدي، الآليات القانونية للوقاية من تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018.
4. جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث - دراسة مقارنة -، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.
5. خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2011-2012.
6. سعاد حسان، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون

- الخاص، تخصص: القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019.
7. سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطيرة (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، 2018-2019.
8. سعيد مقبل سعيد عبد الحبار، محل عقد التأمين البحري (دراسة مقارنة)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية القانون، جامعة النيلين، 2019.
9. سمية بوغانم، النظام القانوني الجزائري لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث (ل. م. د) في الحقوق، تخصص: حماية البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، 2021-2022.
10. الشارف بن تالي، المسؤولية على أساس المخاطر في القانون الدولي البيئي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص: حقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، جامعة حسيبية بن بوعلي، الشلف، 2020-2021.
11. صوفيا شراد، تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار، (دراسة تطبيقية لمبدأ التعويض عن الضرر)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق، تخصص قانون دولي، كلية الحقوق وعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013، 2014.
12. صفا العيا، التعويض عن الضرر البيئي في القانون الدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، فرع: القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01 بن يوسف بن خدة، 2014-2015.
13. صبرينة أيت يوسف، مبدأ الحيطة بين حماية البيئة وتحرير التجارة الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021.

14. عبد القادر لعبيدي، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي، رسالة مقدّمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان 2018.
15. عبد الكريم بن حميش، التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث، تخصص: القانون البيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، 2019-2020.
16. العربي بوكعبان، أثار جنسية السفينة على سلامة وأمن الملاحة البحرية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجبيلي اليايس، سيدي بلعباس، 2017.
17. قويدر شعشوع، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة مقدّمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2014.
18. كمال تيغلت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2022.
19. لخضر زارة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010.
20. ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

21. محمد تركي عباس العبيدي، حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط (دراسة في القانون الدولي)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية القانون، جامعة بغداد، 2005.
22. مريم حلايمية، التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في الحقوق، تخصص: القانون الدولي العام، كلية الحقوق، قسم الحقوق، جامعة العربي تبسي، تبسة، 2020-2021.
23. نوردين بوشليف، الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن الضرر البيئي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020.
24. وناسي يحي، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، رسالة مقدّمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2007.

ب-المذكرات:

1. أية سالم محمد مراجع، تغير الخطر في عقد التأمين والآثار المترتبة عليه (دراسة مقارنة)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2019.
2. بتول جمال عبد المجيد أبو صبيح، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2021.
3. بن عليّة بوعبدلي، المسؤولية عن جرائم البيئة في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: تنظيم دولي وعولمة، كلية الحقوق، جامعة البليدة 02، 2012، 2013.

4. جعفر داودي، المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بأنشطة غير مجرمة دولياً، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، بدون سنة النشر.
5. جمال عبد المجيد أبو صبيح بتول، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2021.
6. حياة بن عيسى، التأمين على هيكل السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2003.
7. حياة رصاح، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص: اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير التجارية، المدرسة الدكتورالية للاقتصاد والتسيير، جامعة وهران، 2012-2013.
8. سعيدة ولد لغواصي، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية (دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري SNTM/CNAN)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، قسم العلوم الاقتصادية، فرع: اقتصاد الخدمات، جامعة الجزائر 03، 2014.
9. سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص: القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2014-2015.
10. شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2010.

11. صافية زيد المال، المسؤولية الدولية عن الأضرار الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، رسالة مقدمة للحصول على شهادة ماجستير، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 1994.
12. عصاد لعمامري، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.
13. علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2011.
14. عبير عبد الله أحمد درياس، المسؤولية المدنية عن مضار الجوار غير المألوفة الناجمة عن تلوث البيئة في فلسطين "دراسة مقارنة"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والإدارة العامة، جامعة بيرزيت، 2014.
15. عبد الحفيظ بتغة، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق والعلوم السياسية، تخصص: قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2015.
16. عبد اللاوي عبد الكريم، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: قانون إداري معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017.
17. فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع: عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2012-2013.
18. كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثره على البحارة (دراسة ميدانية بميناء الصيد (بوديس جيجيل)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2010.

19. محمد رحموني، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص: قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف، 2015-2016.
20. مرزاققة زيتوني، الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار تلوث البحار بالنفط سنة 1971، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، فرع قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2015.
21. محمد رضا عبد الرؤوف محمد شبانة، " المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، قسم القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، 2018.
22. محمد عبد الرحمن المرزوقي، المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطيرة (دراسة مقارنة في الاتفاقيات الدولية وقانون دولة الإمارات والمملكة المتحدة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2018.
23. نور الدين دعاس، مبدأ الملوث يدفع في القانون الدولي للبيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص: قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين سطيف، 2016.
24. وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون تخصص: قانون العمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2007-2008.

III. المقالات:

1. أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، "تأثير النفط على البيئة من خلال مرحلة النقل-حالة الجزائر-"، مجلة الباحث، العدد 12، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2013، ص ص 19-23.

2. أمال بن قو، "التعويض العيني عن الضرر البيئي"، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 06، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2016، ص ص 118-124.
3. أمين قري، الطاهر عباس، حميدة نادية، "ممارسة الحق في الإعلام والإطلاع البيئي وأثره في حماية البيئة في الجزائر"، مجلة جيل حقوق الإنسان، المجلد 04، العدد 25، مركز جيل البحث العلمي بالجزائر، فرع لبنان، 2017، ص ص 59-66.
4. أحمد حمي، زهيرة كيسي، "تقرير المسؤولية الدولية عن جرائم البيئة الطبيعية (الأسس والشروط)"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 09، العدد 02، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى أق أحموك تامنغت، 2020، ص ص 353-373.
5. أحمد بوغانم، "اختصاصات محكمة العدل الدولية في تسوية النزاعات الدولية"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 06، العدد 01، معهد العلوم القانوني والإدارية، المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريسي تسمسيلات، 2021، ص ص 135-155.
6. الجماعي ناصر مسعود الكلي، " الطبيعة الذاتية لدعاوي المسؤولية والتعويض عن الأضرار البيئية"، المجلة الإفريقية للدراسات المتقدمة في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 01، العدد 01، الأكاديمية الإفريقية للدراسات المتقدمة AAAS ، ليبيا، 2023، ص ص 580 - 596.
7. إبتسام حاوشين، منال الطيب يوسف، حياة كيجل، "تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر"، مجلة الإبداع، المجلد 09، العدد 01، مخبر الإبداع وتغير

- المنظمات والمؤسسات، جامعة لونسي علي، البليدة 02، 2019، ص ص 129-143.
8. إسرى قازي ثاني، "المسؤولية المدنية عن المساس بالبيئة الطبيعية، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 09، العدد 01، 2020، ص ص 814-841.
9. بن حمو فتح الدين، "النوادي البحرية كشكل من أشكال التأمين البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 03، العدد 4، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص ص 133-148.
10. بن فاطمة بوبكر، "الحق في الإعلام والمشاركة البيئية في الجزائر"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، المجلد 02، العدد 07، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، 2016، ص ص 42-55.
11. بولنوار بلي، سليمان النحوي، "المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالنفط وفق اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها"، مجلة أفاق علمية، مجلد 12، العدد 01، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى، تمنراست، 2020، ص ص 502-524.
12. بسام محمد أحمد، "المسؤولية الموضوعية عن التلوث البحري"، مجلة جامعة تشرين للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 43، العدد 02، كلية الحقوق، جامعة تشرين، اللاذقية، سوريا، 2021، ص ص 289-307.
13. جمال والي، "مشكلة التلوث البحري والآليات القانونية الكفيلة لمحاربه-دراسة في القانون الجزائري-"، مجلة الحجة، العدد 01، كلية الحقوق، تلمسان، 2007، ص ص 110-127.

14. جمال واعلي، "نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري" - دراسة مقارنة-، مجلة المحكمة العليا، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 78.
15. حياة بن عيسى، "التحديات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 137-156.
16. حورية رداوية، "تكريس مبدأ الملوث الدافع في الممارسات الدولية"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المجلد 05، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 02، 2016، ص ص 21، 22.
17. حكيم شتوي، نصيرة بلعبيد، "التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق قواعد المسؤولية المدنية"، مجلة المعيار، المجلد 09، العدد 02، المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريسي، تيسمسلت، 2018، ص ص 32-46.
18. حياة بن عيسى، "الحماية الجنائية للبيئة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 07، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 23-39.
19. حبيب بلقنشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب "المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة"، مجلة الفقه القانوني والسياسي، المجلد 01، العدد 01، مخبر الدراسات القانونية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2019، ص ص 181-191.
20. حورية حساني، محمد صغير سعداوي، "مبدأ الملوث الدافع كأساس للمسؤولية المدنية البيئية"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 07، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شليف، 2021، ص ص 192-208.

21. حسين المشهداني، " الاستدامة البيئية في قطاع النقل البحري العالمي والتحديات التي تواجهها"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 15، العدد 02، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2022، ص ص 46-55.
22. حمزة هبة، إسماعيل هبة، " العوائق القانونية التي تواجه القاضي المدني لإصلاح الأضرار البيئية"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 13، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حفة لخضر، الوادي، 2022، ص ص 460-475.
23. خالد الجيلالي، "المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار تليجي، الأغواط، 2015، ص ص 308-323.
24. خالد عطوي، "دور محكمة العدل الدولية في تطوير اختصاصها القضائي"، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية السياسية، المجلد 01، العدد 08، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف، مسيلة، 2017، ص ص 116-188.
25. دينا كوثر وارث، كمال حدوم، " التعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري (قضية إريكا نموذجاً)"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 08، العدد 02، جامعة حسيبة بن بولعيد، شليف، 2022، ص ص 374-392.
26. رداوية حورية، "تكريس مبدأ الملوث الدافع في الممارسات الدولية"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المجلد 05، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة، 2016، ص ص 13-26.

27. رضا هداج، " التعويض كآلية من آليات جبر الضرر البيئي"، المجلة القانونية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 55، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 01 بن يوسف بن خدة، 2018، ص ص 175-185.
28. رتيبة بن دخان، "عقد التأمين البحري كإستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 07، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحي فارس، المدية، 2021، ص ص 727-736.
29. رمضان حجاج، بلقاسم بريشي، "دواعي قيام المسؤولية الدولية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة ذات الأبعاد الفضائية، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، المجلد 06، العدد 02، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي، أفلو، 2023، ص ص 767-782.
30. زينب بليل، " البيئة البحرية في المتوسط واقع وتحديات"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، المجلد 15، العدد 01، كلية الحقوق، جامعة عباس لغرور، خنشلة، 2022، ص ص 2135-2158.
31. سعاد سطحي، "عقد التأمين (التعريف، النشأة، العناصر، الخصائص)"، مجلة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، المجلد 22، العدد 01، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، 2007، ص ص 171-188.
32. سالم مبارك بن قديم، ليبيبا عبود صالح باحويرت، " دور شركات نقل النفط في تلويث البيئة في دول مجلس التعاون الخليجي: السعودية والكويت نموذجا"، مجلة الاقتصاد الخليجي، المجلد 32، العدد 30، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، العراق، 2016، ص ص 78-111.

33. سمير شوقي، "طبيعة قواعد القانون الدولي الإنساني في قضاء محكمة العدل الدولية"، مجلة المفكر، العدد 15، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017، ص ص 287-306.
34. سمارة رحيمة، صبرينة زعموم، فاطمة بن صغير الزهرة، "التأمين البحري ودوره في تطوير التجارة الخارجية"، مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة، المجلد 03، العدد 02، جامعة العربي تبسي، تبسة، 2020، ص ص 14-25.
35. سامية عباس، "دعوى التعويض عن أضرار التصادم البحري"، تعليق على قرار المحكمة العليا رقم 593110 بتاريخ 2009/09/09 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية المنشور في العدد الثاني 2009 من مجلة المحكمة العليا ص 220، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 58، العدد 04، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 01، 2021، ص ص 201-223.
36. سمية مرابط، كمال حدوم، "مبدأ الملوث الدافع كآلية لتعزيز الحماية عن أضرار التلوث البيئي"، مجلة الاجتهاد القضائية، المجلد 13، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2021، ص ص 683-696.
37. سامية قرجع، "المسؤولية المدنية عن الضرر البيئي في التشريع الجزائري"، مجلة تجسير للبحوث والدراسات، المجلد 02، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 01، 2022، ص ص 109-124.
38. صافية زيد المال، "معوقات التعويض عن الأضرار البيئية وفقا لأحكام المسؤولية المدنية"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد

- 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021، ص 237-258.
39. صليحة حنفي، بن حاج جيلالي حنفي، مغراوة فتيحة، "سياسات وإنجازات التنمية المستدامة تجسيدا للأمن الاقتصادي في الجزائر" -دراسة نظرية وتحليلية- مجلة هيروودوت للعلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 02، العدد 04، مؤسسة هيروودوت للبحث العلمي والتكوين، الجزائر، 2018، ص ص 212-235.
40. صباح حواس، "تكريس مبدأ الحيطة في مجال البيئة - دور القانون والقضاء الدولي"، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 11، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2021، ص ص 153-173.
41. ضامن محمد الأمين، "إشكالات تحديد الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن التلوث البيئي العابر للحدود"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 06، العدد 2021، 01، ص ص 83-98.
42. عبد السلام منصور الشيوبي، " الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث"، المجلة العملية لقطاع كليات التجارة، المجلد 10، العدد 01، جامعة الأزهر، 2013، ص ص 422-536.
43. علي عمر ميدون، أحمد بن محمد حسني، "أساس المسؤولية الدولية عن الفعل غير المشروع وأركانه في القانون الدولي"، المجلة الدولية للدراسات الغربية، المجلد 05، العدد 01، 2013، ص ص 77-92.
44. عبد النور عيساوي، "تكريس مبدأ الحيطة لحماية البيئة البحرية من التلوث في اتفاقية برشلونة"، مجلة القانون، العدد 06، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانة غليزان، 2016، ص ص 154-169.

45. عتيقة معاوي، "خصائص الضرر البيئي"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 20، العدد 01، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة باتنة 01، 2019، ص ص 239-256.
46. عطاء الله غريبي، "الشراكة المينائية البيئية: معالجة مياه الصابورة نموذجاً"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 01، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 02، 2019، ص ص 56-69.
47. عماد فاضل ركاب المالكي، عقيل حمزة كاظم، " الحماية الجزائرية للبيئة البحرية من التلوث النفطي (دراسة مقارنة)"، مجلة دراسات البصرة، مركز الدراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، المجلد 13، العدد 30، 2018، ص ص 59-116.
48. علال قاشي، "الجوانب القانونية للتغطية التأمينية للأضرار الناتجة عن التلوث البيئي"، مجلة المفكر للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 01، العدد 4، جامعة الجيلالي بونعامة خميس مليانة، 2018، ص ص 72-89.
49. عطوي داود، "مبدأ الملوث الدافع كآلية بعدية لحماية البيئة"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المجلد 4، العدد 02، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي مرسلبي عبد الله، الجزائر، 2020، ص ص 37-50.
50. عبد القادر عباس، " النظام القانوني للضرر البيئي"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 06، العدد 03، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2021، ص ص 865-886.
51. عبد الكريم بن حميش، الطيب ولد عمر، " التأمين عن المسؤولية من الأضرار البيئية"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد 02،

- كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، 2021، ص ص 163-183.
52. عبد الناصر معمري، مليكة هنان، "مبدأ الحيطة لحماية البيئة وتعزيز التنمية المستدامة"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 11، العدد 01، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى أق أحموك، تامنغست، 2021، ص ص 137-460.
53. عدنان محمد عبد الوهاب، معمر رتيب عبد الحافظ، عبد الحافظ محمد، "المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية"، مجلة البحوث والدراسات الإفريقية، وبول حوض النيل، المجلد 04، العدد 01، 2022، ص ص 210-225.
54. عبد الرزاق قادري، عبد المجيد خطوي، "تطبيق مبدأ الملوث الدافع يضمن تعويض الضرر البيئي"، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد 07، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار تلجي الأغواط، 2023، ص ص 1323-1338.
55. عيشة شنقرة، "خصوصية الدعوى البيئية"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 08، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2023.
56. عودة عبد الكريم الحسبان، "طرق التعويض عن الضرر البيئي"، مجلة كلية الشريعة والقانون، كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، المجلد 27، العدد 02، 2023، ص ص 1933-1964.
57. غسان علي علي، ميلاد أديب عثمان، "تطور نظرية المسؤولية الدولية"، مجلة جامعة تشرين للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 44، العدد 04، جامعة تشرين اللاذقية، سوريا، ص ص 497-490.

58. غفران بنت عايض القحطاني، صابر بنت مذكور الجدعاني، "المسؤولية الدولية الناجمة عن تلوث البيئة"، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، العدد 42، كلية الشريعة والقانون بدمنهور، جامعة الأزهر، 2023، ص ص 1651 - 1699.
59. فتحي بن جديد، بغشام زقاق، "دور التأمين في التعويض عن الضرر البيئي"، مجلة القانون، المجلد 01، العدد 02، 2010، جامعة غليزان، ص ص 117-131.
60. فاطمة سماعين، "الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات ومكافحته"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 02، العدد 01، كلية الحقوق، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 2015، ص ص 132-140.
61. فطيمة بوغولة، "المسؤولية الدولية على أساس المخاطر الناجمة عن تلوث المياه والبيئة البحرية"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 09، العدد 01، جامعة يحي فارس المدينة، 2015، ص ص 602-617.
62. فاطمة الزهراء دعموش، "دور الجمعيات في حماية البيئة"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 11، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص ص 153-159.
63. فتيحة باية، "المسؤولية على أساس المخاطر في القانون الدولي العام"، مجلة القانون والمجتمع، العدد 08، مخبر القانون والمجتمع، جامعة أحمد دراية، 2016، ص ص 142-163.
64. فضيلة بوطورة، نوفل سمايلي، " دور آليات النقل البحري في توزيع المنتجات البترولية مع الإشارة لحالة الجزائر"، مجلة دراسات وأبحاث اقتصادية في الطاقات

- المتجددة، المجلد 03، العدد 05، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة باتنة 01، 2016، ص ص 121-137.
65. فايزة الطيب، " الأنظمة القانونية لتعويض الأضرار البيئية ودور القاضي المدني في تطبيقها"، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 09، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2017، ص ص 503-522.
66. فضيلة ميسوم، "الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)"، مجلة دراسات وأبحاث، المجلد 09، العدد 27، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2017، ص ص 79-98.
67. فوضيل بن معروف، " التأمين البحري في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 160-182.
68. فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، مجلة حوليات، المجلد 33، العدد 04، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2019، ص ص 154-179.
69. فيصل بوخالفة، "أنماط ووسائل التعويض عن الضرر البيئي"، مجلة القانون العقاري والبيئة، المجلد 7، العدد 13، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019، ص ص 20-37.
70. فاطمة عياشي، علي بودفع، " النظام القانوني لحماية البيئة من التلوث النفطي - حالة البحر الأبيض المتوسط-"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 11، العدد 03، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حمة لخضر، الوادي، 2020، ص ص 74-101.

71. فرحات حمو، راوية مطماطي، نور دين دعاس، "مبدأ الملوث الدافع كأساس للمسؤولية المدنية البيئية"، مجلة قانون البيئة والعقاري، المجلد 08، العدد 14، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2020، ص ص 27-41.
72. فراس نعيم حاسم، " الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري"، مجلة الآداب، العدد 138، كلية الآداب واللغات، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، 2021، ص ص 338-370.
73. فريد بقة، عمرو خليل، " التعويض كجزاء لقيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في نطاق الجوار"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 06، العدد 03، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2021، ص ص 453-466.
74. قويدر شعشوع، "دور المؤتمرات والمعاهدات الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي"، مجلة المعيار، المجلد 06، العدد 02، المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريسي، تيسمسلت، 2015، ص ص 106-115.
75. كمال كيجل، "المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، عدد 05، كلية الحقوق، المركز الجامعي غرداية، 2010، ص ص 207-220.
76. كميلة أعراب، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص ص 189-202.
77. كمال تيغلت فرحات، "نوادي الحماية والتعويض ودورها في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضدّ مخاطر التلوث بالمحروقات"، المجلة النقدية

- لل قانون والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد 03، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو-، 2021، ص ص 162، 185.
78. كريم مخالفة، "رسائل ضمان نوادي الحماية والتعويض في مواد الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الجزائر: بين الخضوع وحتمية التشريع"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 13، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، 2022، ص ص 428-452.
79. لافي محمد درادكة، "النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري (دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية الأردني وقواعد روتردام)"، مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 09، جامعة آل البيت، عمادة البحث العلمي، 2007، ص ص 109-135.
80. ليث الدرابيع، "الغواصات النووية تشكل مصدرا من مصادر التلوث الإشعاعي في البحار والمحيطات"، مجلة الأمن والحياة، العدد 373، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2013، ص ص 62-64.
81. ليلي قماز، " دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 48-82.
82. محمد بن عمار، "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، المجلد 32، العدد 4، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01 بن يوسف بن خدة، 1995، ص ص 829-838.
83. مجبر محمد، "الحجز على السفن"، مجلة المحكمة العليا، العدد 01، 2010، ص ص 14-26.

84. مراد بسعيد، " قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 27-53.
85. محمد بواط، "فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 08، العدد 01، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شليف، 2016، ص ص 169، 175.
86. ميلود قايش، "النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية-صناديق التعويض نموذجاً"، المجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شليف، المجلد 10، العدد 01، 2018، ص ص 135-141.
87. محمد زايد، " دور الاتفاقيات الدولية في تحديد المسؤولية عن الأضرار البيئية"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 09، العدد 02، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز أمين العقال الحاج موسى أوق أمموك، تامنغست، 2020، ص ص 285-309.
88. مصطفى كراوة، "اهتمام الامم المتحدة بالبيئة"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 09، العدد 02، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى أوق أمموك، تامنغست، 2020، ص ص 240-254.
89. منصور محاجي، "مبدأ الملوث الدافع-المدلول الاقتصادي والمفهوم القانوني-"، مجلة حوليات، المجلد 34، العدد 01، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01 بن يوسف بن خدة، 2020، ص ص 150-165.

90. معيزي خالدية، "تطبيقات مبدأ الحيطة في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 06، العدد 01، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي بن يحيى الونشريسي، تيسمست، 2021، ص ص 674-659.
91. مريم حلايمية، "حادثة توري كانيون والقواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار"، مجلة الدراسات القانونية (صنف ج)، المجلد 08، العدد 02، 2022، ص ص 844-818.
92. نبيل صالح العرياوي، "علاقات التأمين بالمسؤولية المدنية وتأثير تأمين المسؤولية على نظام المسؤولية المدنية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 152-131.
93. نور الدين بوشلف، فاتح خلاف، "الحيطة: مبدأ الوقاية أم المسؤولية المدنية في مجال حماية البيئة"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 14، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2019، ص ص 252-231.
94. نادية عمران، "المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة الطبيعية - البيئة البحرية نموذجاً-مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية"، المجلد 09، العدد 03، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى أق أخموك لتامنغست، معهد الحقوق والعلوم السياسية، 2020، ص ص 143-119.
95. نعيمة علواش، سليمة بلال، "إشكالات الإقرار القانوني لمبدأ الإعلام والمشاركة البيئية بين النص والتجسيد"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد

- 07، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شليف،
2021، ص ص 2610-2638.
96. نور الهدى كرميش، "صناديق التعويض عن الأضرار البيئية"، مجلة البيان
للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 02 العدد 02، كلية الحقوق والعلوم
السياسية، جامعة البشير الإبراهيمي، برج بوعريج، 2017، ص ص 148-
169.
97. نورة بن بوعبد الله، "المبادئ العامة لتحقيق البيئة المستدامة في التشريع
الجزائري"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 12، العدد 01، كلية
الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حفة لخضر، الوادي، 2021، ص ص
710-725.
98. نورة بنت عبد العزيز الحمد، "المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد حماية
البيئة في أثناء النزاعات المسلحة"، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، المجلد
11، العدد 01، كلية القانون الكويتية العالمية، الكويت 2022، ص ص 97-
143.
99. هبة حمزة، محمود أمين بن قادة، "فعالية مبدأ الوقاية لحماية البيئة أمام
القضاء المدني والجزائري"، مجلة القانون العقاري والبيئة، المجلد 08، العدد 14،
كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2020،
ص ص 156-177.
100. هيفاء رشيدة تكار، "الوسائل الإدارية للحماية القانونية للشواطئ، (دراسة في
التشريع الجزائري)"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 08،
العدد 04، جامعة تامنغست، 2019، ص ص 113-135.

101. وناسة بوخسيس، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى أق أخموك، تامنغست، 2012، ص ص 69-95.
102. وائل أبوظة، "الضرر النووي (المفهوم وشروط التحقق)، دراسة مقارنة بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 13، العدد 02، كلية الحقوق، جامعة الشارقة، 2016، ص ص 89-119.
103. وليد زرقان، " نظرية المخاطر كأساس لمسؤولية الدولة عن أنشطتها النووية السلمية (بين النظرية والممارسة الدولية)، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، العدد 06، جامعة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عباس لغرور خنشلة، 2016، ص ص 418.
104. وليد غسان عبد الله، " الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بواسطة مياه اتزان السفن ورواسبها، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 43، العدد 02، الجامعة الأردنية عمادة البحث العلمي، الأردن، 2016، ص ص 729-739.
105. ياسين غراف، " مجالات تعويض الضرر البيئي ودور القاضي في تقديره"، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، المجلد 05، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2018، ص ص 34-56.

106. يمينة برباج، "التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية"، مجلة القانون العام الجزائري، المجلد 07، العدد 02، مخبر المرافق العمومية التقنية، جامعة جيلالي اليابس سيدي بلعباس، 2021، ص ص 200-219.

107. يوسف محمد عطاري، "القانون الدولي وتلويث البيئة البحرية بالنفط (عرض مشكلة)"، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد 33، العدد 01، كلية الحقوق الجامعة العربية الأمريكية، فلسطين، 2006، ص ص 71-86.

108. يمينة عقبي، " دور القاضي المدني في تقدير التعويض عن الأضرار البيئية: مقارنة بين المفهوم التقليدي والحديث للمسؤولية"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 04، العدد 02، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي يحيى الونشريسي تيسمسيلت، الجزائر 2019، ص ص 42-57.

IV. النصوص القانونية:

أ- النصوص التشريعية:

1. الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسيل في 29 نوفمبر 1969، ج. ر. ج. ج. عدد 53، الصادرة في 04 جويلية 1972.

2. الأمر رقم 74-55 المؤرخ في 13 ماي 1974، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويضات عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لعام 1971، ج. ر. ج. ج. عدد 45، الصادرة بتاريخ 06 جوان 1976.

3. الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 29 رمضان 1395 الموافق لـ: 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، ج. ر. ج. ج. عدد 78، الصادرة في 30 سبتمبر

- 1975، المعدّل والمتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007، ج. ر. ج. عدد 31، الصّادرة في 13 ماي 2007.
4. الأمر رقم 76-86، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري ج. ر. ج. عدد 29، مؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم:
- بالقانون رقم 98-65، المؤرخ في 25 جويلية 1998، ج. ر. ج. ج. عدد 47، مؤرخة في 27 جويلية 1998.
- وبالقانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 أوت سنة 2010، ج. ر. ج. ج. عدد 46، مؤرخة في 18 أوت 2010.
5. قانون رقم 91-25 المؤرخ في 18 ديسمبر 1991، يتضمن قانون المالية لسنة 1992، ج. ر. ج. ج. عدد 65، الصادرة في 18 ديسمبر 1991.
6. القانون المصري رقم 4 لسنة 1994م، مؤرخ في 15 شعبان لسنة 1414، الموافق لـ 27 يناير سنة 1994، يتعلق بإصدار قانون في شأن البيئة، المعدّل والمتمم بالقانون رقم 9 لسنة 2009، ج. ر. ج. ج. عدد 05 الصّادرة في 3 أوت 1994.
7. الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995م المتعلّق بالتأمينات ج، ر، ج، ج عدد 13، الصّادر بتاريخ 08 مارس 1995م، المعدّل والمتمم للقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006م، ج. ر. ج. ج. عدد 15 الصّادر بتاريخ 08 مارس 2006.
8. القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فيفري 2002، يتعلق بحماية الساحل وتنميته، ج. ر. ج. ج. عدد 10، الصادرة في 2002.
9. قانون رقم 04-20 المؤرخ في 25 سبتمبر 2004، يتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وسير الكوارث في إطار التنمية المستدامة، ج. ر. ج. ج. عدد 84، الصادرة في 29 ديسمبر 2004.

10. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج. ر. ج. ج. عدد 43، المؤرخة في 20 جويلية 2003.
أ. النصوص التنظيمية:

1. المرسوم الرئاسي رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية لندن للوقاية من التلوث البحري بالمحروقات المبرمة في 12 ماي 1954، ج. ر. ج. ج. عدد 66، الصادرة في 11 سبتمبر 1963.

2. المرسوم الرئاسي رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وبرتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج. ر. ج. ج. عدد 22، الصادرة بتاريخ 10 جوان 1988.

3. المرسوم الرئاسي رقم 96-23 المؤرخ في 22 سبتمبر 1996، يتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ج. ر. ج. ج. عدد 06، الصادرة بتاريخ 14 سبتمبر 1996.

4. المرسوم الرئاسي رقم 98-124 المؤرخ في 18 أبريل 1998 يتضمن المصادقة على بروتوكول سنة 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971، ج. ر. ج. ج. عدد 25، الصادرة في 26 أبريل 1998

5. المرسوم الرئاسي رقم 98-1323 المؤرخ في 18 أبريل 1998، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على بروتوكول توفالوب ج. ر. ج. ج. عدد 25، الصادرة في 26 أبريل 1998.

6. المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعدل بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية

- لسلامة الأرواح في البحار المبرمة في لندن في 01 نوفمبر 1974، ج. ر. ج. ج، عدد 03، الصادرة في 10 جانفي 2001.
7. المرسوم الرئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 08 شعبان 1432 الموافق لـ 10 جويلية 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث سبب أو إمكانية تسبب تلوث زيتي المعتمدة ببروكسيل في 29 نوفمبر 1973، ج. ر. ج. ج عدد 45، الصادرة في 14 أوت 2011.
8. المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26 جانفي 1980، يتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1976، ج. ر. ج. ج عدد 05 المعدل والمتمم بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04/141، ج. ر. ج. ج عدد 28.
9. مرسوم تنفيذي رقم 98-338 مؤرخ في 3 نوفمبر 1998، يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة ويحدد قائمتها، ج. ر. ج. ج عدد 82، الصادرة في 1998.
10. مرسوم تنفيذي رقم 98-147 مؤرخ في 13 ماي 1998، يحدد كفاءات تسيير حسابات التخصيص الخاص رقم 65-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة"، ج. ر. ج. ج عدد 31، الصادرة في 1998.
11. المرسوم التنفيذي رقم 1-408 المؤرخ في 13 ديسمبر 2001، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 147/98، الذي يحدد كفاءات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 65-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة"، ج. ر. ج. ج عدد 78، الصادر في 2001.

12. المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 07 شوال 1424 هـ الموافق ل 01 ديسمبر 2003 الذي يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطيرة عبر الطرقات، ج. ر. ج. ج عدد 75، الصادرة في 2003.
13. المرسوم التنفيذي رقم 04-273 المؤرخ في 02 سبتمبر 2004، يحدد كفاءات سير حساب التخصيص الخاص رقم 113-302 الذي عنوانه الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية، ج. ر. ج. ج عدد 56، الصادرة في 2004.
14. المرسوم التنفيذي رقم 237/06 المؤرخ في 4 جويلية 2006، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 147/98 الذي يحدد كفاءات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302، الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث" المعدل والمتمم ج. ر. ج. ج عدد 45، الصادرة في 2006.
15. المرسوم التنفيذي رقم 14-264، المؤرخ في 22 سبتمبر 2014، يتعلق بتنظيم مكافحة التلوث البحري وإحداث مخططات استعجاليه لذلك، ج. ر. ج. ج عدد 58، المؤرخة في 01 أكتوبر 2014.
16. المرسوم التنفيذي رقم 16-203 مؤرخ في 25 جويلية 2016، يحدد شروط وكفاءات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج. ر. ج. ج عدد 44، الصادرة في 27 جويلية 2016.

V. الوثائق:

1. تقرير مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية UNCED المنعقد في ري ودي جانيرو، في جوان 1992، وثيقة رقم 8. 1. A.93، نيويورك 1993.
- تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 42 القائمة الأولية A56/58، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 09 مارس 2001.

2. لجنة مصائد الأسماك، معالجة المسائل البيئية خلال عمليات الصيد: التقدم المحرز باتجاه الحد من معدات الصيد المتروكة أو المفقودة، أو المهمة بحلول عام 2025، الدورة الثالثة والثلاثون، 09-13 جويلية 2018.
3. محمد عماد بدير قدار، تعيين الراديو 226 في المياه العذبة باستخدام مطيافية ألفا، تقرير عن تجربة استطلاعية مخبرية، قسم الوقاية والأمان، الجمهورية العربية السورية، هيئة الطاقة الذرية، 2006.
4. المنظمة العربية للتنمية الزراعية، الدليل الاسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، جامعة الدول العربية، الخرطوم، جويلية، 2008.

ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية:

I. Ouvrages :

1. AGATHE Van lang, Droit de l'environnement, 5^e édition, Thémis droit, Paris, 2002.
2. BESSON et Picard, Les assurances terrestres en droit-français tome 01 (le contrat d'assurance) 4^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1975.
3. BEURIER Jean- Pierre, Droit maritimes, 3^e édition, Dalloz, Paris, 2016.
4. BONASSIES Pierre, droit maritime, Dalloz, Paris, 2006
5. BONNASSIES Pierre, SCAPEL Christiane, Droit maritime, Librairie générale de droit de jurisprudence, 2006.
6. DELEBECQUE Philippe, Droit maritime, 13^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2014.
7. EISEMANN Pierre Michel, La convention des nations unies sur le droit de la mer, La documentation française, Paris, 1983.
8. LAMBERT, FAIVRE Yvonne, Risque et assurant entreprises, 3^{ème} édition, Paris, 1991.
9. LANGAVANT (E), Droit de la mer, 1^{er} édition, Edition Cujas, Paris, 1979.

10. LUCCHINI Laurent, VOELKCKEL Michel, droit de la mer, tome 2, délimitation et navigation et pêche, Volume 02, édition PEDONE, Paris, 1996.
11. MONTAS Arnand, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012.
12. Philippe Jean barre, économie et politique de l'environnement, presse universitaire de France, 2^{ème} édition, Paris, 1992.
13. REMOND Maritime, L'exploration pétrolière en mer et le droit (droit maritime, droit de la mer), Edition Techno, Paris, 1970.
14. ROCHE Catherine, L'essentiel du droit de l'environnement, 4^{ème} éditions, L'extenso éditions, Paris, 2011.
15. RODIERE René, Droit maritime, Huitième édition, Dalloz, Paris, 1979.
16. VINCENT Philippe, Droit de la mer, Edition Lancier, Paris, 2008.

II. Thèses et mémoire :

A. Thèses :

1. ALBAKJAJI Mohamad, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, thèse de doctorat, école doctorale, université Paris-Est Marne-La-Vallée, juin 2010.
2. BONDELAIRE Assama, MARTIAL Ngessan, La réparation du dommage à l'environnement du fait des déchets en côté d'Ivoire, thèse de doctorat, université côted AZUR, 2019.
3. BOUSHABA Abdela Madjid, L'Algérie et le droit des pêches maritimes, thèse de doctorat d'Etat en droit international public, faculté de droit, Université Montouri, Constantine, 2008.
4. BOUTOUCHENT Abdennour , Les incidences du nouveau droit de la mer sur les transports maritimes, thèses de doctorat, faculté de droit et des sciences économiques, université de Montpellier, Juin, 1991.
5. CHALGHMI Housseem, Etude de la pollution Marine par les hydrocarbures et caractérisation de leurs effets Biochimique sur la palourde de Ruditapes sp, thèse de doctorat en Géochimie , Université de Bor-deaux : Université de Monastir (Tunisie),2015.

6. CHIKHAOUI Leila, Le financement de la protection de l'environnement, thèse de doctorat, université de paris en droit prive, 1996.
7. HAY Julien, Analyse Economique Du Système prévention des marées noires, Thèse doctorat, centre de droit et d'économie de la mer, Université de Bretagne occident à l'école doctoral des sciences de la mer, 2006.
9. LARABA Ahmed, L'Algérie et le droit de la mer, thèse pour le doctorat d'Etat, Institut de droit et des sciences administratives, université d'Alger, 1985.
8. SAVADOGO Yacouba, Le protection communautaire de l'environnement dans le cadre de L'UEMOA enjeux, portée et perspectives, thèses de doctorat, Ecole doctorale pierre couvrat, droit et science politique, Université de limoges, 2019.
11. ZGHEIB Sally, Fluxait et Sources des polluants prioritaires, dans les eaux urbains en lieu avec l'usage du territoire, thèse présentée pour l'obtention du grade de doctorat, école nationale des ponts et chaussées, Etablissement Marne la Volée UNPC , 2009.

III. Articles :

1. BARDONNET Daniel et VIRALLY Michel, "Le nouveau droit international de la mer" , *Revue générale de droit international public*, N°39, Edition PEDONE, Paris, 1983, p.p. 44- 48.
2. BENAMMAR Mohammed, « La responsabilité des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit algérien », *Revue algérienne des sciences juridiques économiques et politiques*, Volume 35, N° 4, université d'Alger, 1997, p.p. 1203- 1211.
3. DOUAY Claude, «l'indemnisation des dommages dus a la pollution par les hydrocarbures», *Revue juridique de l'environnement*, DMF, 1981, p. p. 337- 355.
4. EWALD François, Le principe de précaution : entre politique et responsabilité, N°90, 2000/2, Institut national du service public, Centre de ressources et D'ingénierie documentaires, Paris, p.p. 365- 376.

5. GOEURY David, « la pollution marine », Raymonde Woessner, Mers et Océans, Paris, 2014, p.p. 01-16.
6. HADDOUM Kamel, « Les efforts internationaux en matière de protection de l'environnement marine, Revue de droit et science juridique, N° 3, centre universitaire de naama, Algérie, janvier 2016, p.p. 540- 550.
07. JOLLIVEL Marcel et PAVE Alain, « L'environnement un champ de recherche en formation », Revue Natures sciences sociétés, Volume 01, N° 01, S, 1993, p.p. 06- 20.
8. KHODJET El Khil, L, « La valeur juridique de code maritime international des marchandises dangereuses code IMDG », Evolution et perspectives du point de vue de son application, Revue juridique de l'environnement, société française pour le droit de l'environnement , 2006, p.p. 25- 41.
09. MOREAU Rémi, « Cinquante ans de marées noires Radios copie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures », Revue Assurance et gestion des risqué, volume 76, N° 01, France, 2008, pp 99-141.
10. OMAR Sofiane, « Les incohérences du régime juridique de l'environnement. l'exemple de la mise en œuvre du principe pollueur payeur », Revue algérienne des sciences juridique et politique, volume 35, N°02, faculté de droit, université de Alger 01 BENYOUCEF BENKHIDA, 1998, p.p. 07-24.
11. RIZKO Laura, « Le Prestige : une convention internationale peut elle émerger de cette marée noire », Revue juridique Thémis, Volume 53, N°02, Université de Montréal, 2019, p.p. 240- 262.

IV. Documents :

A- Rapport sur les activités des fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : www.iopcfunds.org.

1. FIPOL : Rapport annuel 2010.
2. FIPOL : Rapport annuel de 2007.

B-WWF : Wold Wide Fund :

1. LAURENTE Lisa-NOEMIE, CASTELLANT Frédéric, Rapport sur la pollution marin par hydrocarbures et les dégazages sauvages en méditerranée, coordonné par Laurent dabas responsable de la mission océans et cotes chargée de communication Carine parant, WWF, France, 2003, p.p. 01- 21.

2. Programme des nations unies pour l'environnement, Rapport conseil d'administration, septième session, extraordinaire, N0° 25 (A/57/27), New Yourk, 13 et 15 février, 2002.

V. Conférence :

1. KISS Alixandre et DOUMBE-BELLE Stefane, «Conférence des Nation Unies sur L'environnement et le développement », Rio de Janeiro, CNRS, Editions, AFDI, juin 1992.

VI. Colloque :

1. LUCCHINI Laurent, « le navire et les navires », le navire en droit international, colloque de Toulon, société française pour le droit international, éditions A, PEDON, 13 rue Soufflot, Paris, 1992.

VII. Sources Internet :

1. RICHARDSON Kelsey, TALOULI Anthony, DONOGUE Michael, et HAYNES David, « Pollution marine induite par les activités des navires de pêche a la senne coulissante dans la région du pacifique central et occidental 2004-201 »,26CP/représentants official/WP.10.3 3/Ann. 1,17juillet 2015, p.01, consulté sur le site internet suivant :

<http://www.sprep.org/attachements/2015SM26/official/french/WP10.3.3Att.1-> Marine pollution originating from purse seine 2004, visité le 01/01/2022 a : 12H00.

ثالثا: المراجع باللغة الإنجليزية**I. Articles :**

1. COMPREHE WSIVE ENRIRO, NMENIAL RESOO, SE COMPENSATION AND LIABILITS ACTOF 189 "SUPERFUND" APRIL (24) 2013, p. p. 1-168.

II. Internet sites:

1. CERCLA IMINENT HAZARD MIWING AND MINERAL PROCESSIWG FAXILITE SOFFICE SOLID WASTE, U.S ENVIRONMENT PROTECTION AGENCY DEBROY 1997,P.P.1-
[www.ata chive-epa.gov](http://www.epa.gov), <http://www.epa.gro>, [super fund/about.bin](http://www.epa.gov/superfund/about.htm).

الفهرس

مقدمة..... 1

الباب الأول

إعمال قواعد المسؤولية المدنية في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

الفصل الأول

قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

- المبحث الأول: عناصر المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن ... 19
- المطلب الأول: السفينة المسيبة للضرر البيئي..... 20
- الفرع الأول: مفهوم السفينة 20
- أولاً: تعريف السفينة..... 22
- ثانياً: أنواع السفن..... 32
- الفرع الثاني: طبيعة المواد الملوثة الناجمة عن نشاط السفن 48
- أولاً: المواد الملوثة الناجمة عن عمليات تفريغ السفن في البحر 49
- ثانياً: المواد الملوثة الناجمة عن حوادث تصادم السفن في البحر 60
- المطلب الثاني: وقوع الضرر البيئي بفعل نشاط السفن..... 70
- الفرع الأول: صعوبة ضبط تعريف للضرر البيئي..... 70
- أولاً: التعريف الفقهي للضرر البيئي..... 71
- ثانياً: التعريف القانوني للضرر البيئي..... 73
- الفرع الثاني: خصائص الضرر البيئي..... 78
- أولاً: الضرر البيئي ضرر ذو طابع انتشاري 78
- ثانياً: الضرر البيئي ذو طابع متراخي 79
- ثالثاً: الضرر البيئي ذو طابع غير مباشر 80
- رابعاً: الضرر البيئي ذو طابع غير شخصي 80
- الفرع الثالث: تصنيف الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن 81
- أولاً: تصنيف الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن حسب درجة خطورتها ... 81
- ثانياً: تصنيف الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن حسب تأثيرها 83
- الفرع الرابع: متطلبات تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن 87

- 88 أولاً: تحقق الضرر البيئي الناجم عن نشاط السفن
- 89 ثانياً: إثبات العلاقة السببية بين الضرر والأنشطة البحرية الضارة
- 91 ثالثاً: ألا يكون الضرر البيئي الناجم عن نشاط السفن قد سبق التعويض عنه
- 93 المبحث الثاني: النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن
- 93 المطلب الأول: تحديد الشخص المسؤول عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن
- 94 الفرع الأول: المسؤول عن تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث النووي
- أولاً: المسؤولية المطلقة لمشغل السفينة النووية في مجال تعويض الأضرار البيئية
- 96 الناجمة عن نشاط السفن
- 97 ثانياً: حالات إعفاء مشغل السفينة النووية من المسؤولية
- 99 الفرع الثاني: المسؤول عن تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي
- 100 أولاً: مسؤولية مالك السفينة عن تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي ...
- 101 ثانياً: حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية في حالة التلوث النفطي
- الفرع الثالث: المسؤول عن تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث بالمواد الخطيرة
- 104 والضارة
- 105 أولاً: مسؤولية مالك السفينة عن تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن ...
- 107 ثانياً: حالات إعفاء مالك السفينة في حالة التلوث بمواد خطيرة وضارة
- المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية الملوث في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط
- 108 السفن
- الفرع الأول: تبني مبدأ المسؤولية الموضوعية للملوث في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن
- 109 نشاط السفن
- 109 أولاً: مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النووي ...
- 110 ثانياً: مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النفطي ..
- 110 ثالثاً: مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة للأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد
- 111 خطيرة أو ضارة
- الفرع الثاني: تبني مبدأ المسؤولية المركزة للملوث في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن
- 111 نشاط السفن
- 112 أولاً: مبدأ المسؤولية المركزة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النووي
- 113 ثانياً: مبدأ المسؤولية المركزة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النفطي

- الفرع الثالث: تبني مبدأ المسؤولية المحدودة في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن 116
- أولاً: مبدأ المسؤولية المحدودة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النووي 116
- ثانياً: مبدأ المسؤولية المحدودة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النفطي 117

الفصل الثاني

أسس قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

- المبحث الأول: الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن 123
- المطلب الأول: نظرية الفعل الدولي غير المشروع كأساس عام للمسؤولية المدنية 125
- الفرع الأول: موقف الفقه من نظرية الفعل الدولي غير المشروع 126
- أولاً: الفقه المؤيد لنظرية الفعل الدولي غير المشروع 126
- ثانياً: الفقه المعارض لنظرية الفعل الدولي غير المشروع 128
- الفرع الثاني: موقف القضاء الدولي من نظرية الفعل الدولي غير المشروع 130
- أولاً: قضية مصنع شورزوف بين ألمانيا وبولندا عام 1928 130
- ثانياً: قضية مضيق كورفو بين ألمانيا وبريطانيا عام 1946 131
- ثالثاً: قضية برشلونة تراكشن بين بلجيكا وإسبانيا عام 1970 134
- رابعاً: قضية شركة أرمسترونغ كورك عام 1953 135
- الفرع الثالث: صعوبة تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن 136
- أولاً: الصعوبات القانونية المتعلقة بالسيادة البحرية 136
- ثانياً: الصعوبات المتعلقة بالتعاون الدولي والتنسيق 137
- ثالثاً: الصعوبات التقنية والتقليدية 140
- المطلب الثاني: نظرية المخاطر كأساس جديد للمسؤولية المدنية 140
- الفرع الأول: موقف الفقه من نظرية المخاطر 141
- أولاً: الفقه المؤيد لنظرية المخاطر 142
- ثانياً: الفقه المعارض لنظرية المخاطر 144
- الفرع الثاني: موقف القضاء الدولي من نظرية المخاطر 146
- أولاً: قضية مصهر ترايل عام 1896 147

- 149.....le phan ثانيا: قضية السفينة الفرنسية
- 149..... 1977 ثالثا: حادثة بين كندا والإتحاد السوفياتي عام
- 151..... 1916 رابعا: قضية "Tubantia" بين هولندا وألمانيا عام
- الفرع الثالث: محدودية تطبيق نظرية المخاطر في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن
- 152..... نشاط السفن
- 152..... أولا: التحديات الاقتصادية والمالية
- 153..... ثانيا: التحديات الدولية والتنسيق بين الدول
- 154..... ثالثا: التحديات التقنية والتقليدية
- المبحث الثاني: تدعيم نظام المسؤولية التقليدية بأسس حديثة تتناسب مع خصوصيات الأضرار
- 156..... البيئية الناجمة عن نشاط السفن
- المطلب الأول: اعتماد المبادئ الوقائية في السياسة الحديثة للمسؤولية المدنية عن
- 156..... الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن
- الفرع الأول: إقرار مبدأ الوقاية في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن. 157
- 158..... أولا: تعريف مبدأ الوقاية
- 159..... ثانيا: التكريس القانوني لمبدأ الوقاية
- 162... ثالثا: دور مبدأ الوقاية في تقليل الأضرار البيئية المحتملة الناتجة عن نشاط السفن
- الفرع الثاني: إقرار مبدأ الحيطة في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن 164
- 165..... أولا: تعريف مبدأ الحيطة
- 167..... ثانيا: التكريس القانوني لمبدأ الحيطة
- 167..... ثالثا: دور مبدأ الحيطة في تقليل الأضرار البيئية المحتملة الناتجة عن نشاط السفن
- 173.....
- الفرع الثالث: إقرار مبدأ الإعلام والمشاركة في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط
- 174..... السفن
- 175..... أولا: تعريف مبدأ الإعلام والمشاركة
- 176..... ثانيا: التكريس القانوني لمبدأ الإعلام والمشاركة
- 176..... ثالثا: دور مبدأ الإعلام والمشاركة في تقليل الأضرار البيئية المحتملة الناتجة عن
- 180..... نشاط السفن

المطلب الثاني: مبدأ الملوث الدافع: آلية اقتصادية جديدة لتعويض الأضرار البيئية الناجمة
عن نشاط السفن 180

الفرع الأول: مفهوم مبدأ الملوث الدافع 181

أولاً: تعريف مبدأ الملوث الدافع 182

ثانياً: خصائص مبدأ الملوث الدافع 184

ثالثاً: الطبيعة القانونية لمبدأ الملوث الدافع 188

الفرع الثاني: تطبيقات مبدأ الملوث الدافع: الإجراءات والسياسات القانونية 189

أولاً: تطبيقات مبدأ الملوث الدافع على المستوى الدولي 189

ثانياً: تطبيقات مبدأ الملوث الدافع على المستوى الوطني 191

الفرع الثالث: مدى تطبيق مبدأ الملوث الدافع في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن
نشاط السفن 194

أولاً: أهمية تطبيق مبدأ الملوث الدافع في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط
السفن 194

ثانياً: تحديات تطبيق مبدأ الملوث الدافع في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط
السفن 196

الباب الثاني

وسائل تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

الفصل الأول

وسائل تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن طبقاً لقواعد المسؤولية المدنية
المبحث الأول: تحديد طرق تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن طبقاً لقواعد
المسؤولية المدنية 202

المطلب الأول: صعوبة الحكم بالتعويض العيني في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن
نشاط السفن 203

الفرع الأول: نظام إعادة الحال إلى ما كان عليه 203

أولاً: إجراءات إعادة الحال إلى ما كان عليه 204

ثانياً: المرجعية القانونية لنظام إعادة الحال إلى ما كان عليه 207

- ثالثا: استحالة إعادة الحال إلى ما كان عليه في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط
السفن 212
- الفرع الثاني: وقف الأنشطة البحرية الضارة بالبيئة 214
- أولا: وقف الأنشطة الضار بالبيئة البحرية كصورة من صور التعويض 215
- ثانيا: حالات وقف الأنشطة الضارة بالبيئة بالبحرية 216
- المطلب الثاني: محدودية التعويض النقدي في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط
السفن 219
- الفرع الأول: الالتزام بتقديم تعويض نقدي 220
- الفرع الثاني: طرق تقدير التعويض النقدي 222
- أولا: التقدير الموحد للضرر البيئي 223
- ثانيا: التقدير الجزافي للضرر البيئي 225
- الفرع الثالث: كيفية تقدير التعويض النقدي 229
- المبحث الثاني: تحدّيات المطالبة بتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن في إطار
قواعد المسؤولية المدنية 233
- المطلب الأول: تحدّيات تحديد الأطراف المعنية في دعوى المسؤولية المدنية 234
- الفرع الأول: تحديد صاحب الصفة في طلب التعويض 235
- الفرع الثاني: صعوبة تحديد المسؤول عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن 247
- المطلب الثاني: التحديّات المتعلقة بدعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة
عن نشاط السفن 251
- الفرع الأول: التحديّات المتعلقة بمدد تقادم دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية
الناجمة عن نشاط السفن 252
- أولا: المدد القانونية لتقادم دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الناجمة عن
نشاط السفن 252
- ثانيا: مدى ملاءمة المدد القانونية لتقادم الدعوى مع طبيعة الأضرار البيئية الناجمة عن
نشاط السفن 257

الفصل الثاني

وسائل الضمان المالي المكتملة لقواعد المسؤولية المدنية في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

- المبحث الأول: الاستعانة بنظام التأمين في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن..... 273
- المطلب الأول: الإطار العام لنظام التأمين البحري من المسؤولية ضد الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن..... 274
- الفرع الأول: مفهوم نظام التأمين من المسؤولية..... 275
- أولاً: التطور التاريخي لنظام التأمين من المسؤولية..... 275
- ثانياً: تعريف نظام التأمين من المسؤولية..... 282
- ثالثاً: الطبيعة القانونية لنظام التأمين من المسؤولية..... 288
- الفرع الثاني: مدى إمكانية تأمين الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن..... 290
- أولاً: مدى إمكانية تأمين الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من الناحية القانونية..... 291
- ثانياً: مدى إمكانية تأمين الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن من الناحية الفنية.. 296
- المطلب الثاني: أنظمة التأمين المعتمدة في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن..... 300
- الفرع الأول: صلاحية نظام التأمين الإلزامي في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن..... 301
- أولاً: إلزامية التأمين ضد الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن في النصوص المتعلقة بالمسؤولية المدنية..... 302
- ثانياً: موقف المشرع الجزائري من إلزامية التأمين ضد أضرار البيئة الناجمة عن نشاط السفن..... 308
- الفرع الثاني: نوادي الحماية والتعويض كبديل لشركات التأمين في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن..... 314
- أولاً: نوادي الحماية والتعويض كمثال نموذجي لهيئات التأمين التبادلي..... 315
- ثانياً: مساهمة نوادي الحماية والتعويض في تعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن..... 325

المبحث الثاني: استحداث آليات جديدة لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن ...	330
المطلب الأول: النماذج المستحدثة في مجال التأمين	330
الفرع الأول: الاكتتاب في سوق التأمين الإنجليزي.....	331
أولاً: وثيقة (كلاركسون) كتجربة رائدة في سوق التأمين الإنجليزي.....	331
ثانياً: نظام كريستال	334
الفرع الثاني: الاكتتاب في سوق التأمين الفرنسي	338
أولاً: وثيقة جاربول	338
ثانياً: وثيقة التأمين أسو ريول	341
المطلب الثاني: آلية التحمل الجماعي لتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن .	348
الفرع الأول: اتفاق الدول الأطراف على إنشاء مؤسسة دولية لتعويض الأضرار البيئية	
الناجمة عن نشاط السفن	349
أولاً: بنية التنظيم الفعالة لمؤسسة التعويض الجماعية	349
ثانياً: حالات التدخل والإعفاء لمؤسسة التعويض الجماعية.....	357
الفرع الثاني: تعزيز تنفيذ آلية التحمل الجماعي للتعويض.....	362
أولاً: تعزيز التنفيذ الدولي لآلية التحمل الجماعي للتعويض.....	362
ثانياً: تعزيز التنفيذ الوطني لآلية التحمل الجماعي للتعويض	363
خاتمة	376
قائمة المراجع:	383
الفهرس	423

ملخص:

يشكل موضوع التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، أهمية بالغة بالنسبة للمجتمع الدولي في الوقت الراهن، خاصة مع زيادة نشاط السفن في البحر وما تخلفه من أضرار وعواقب وخيمة مست بالبيئة البحرية وبصحة الإنسان، ومختلف الكائنات الحية المتواجدة في البحر، ذلك من خلال الإلقاء بالمواد الملوثة للبيئة البحرية سواء بطريقة عمدية أو غير عمدية عن طريق حوادث تصادم السفن في البحر.

بناء على ذلك، قامت الدول بالبحث عن الآليات والوسائل القانونية العلاجية الكفيلة بتعويض المتضررين من جراء هذه الأضرار، ذلك من خلال وضع نظام خاص بالمسؤولية المدنية يتناسب مع خصوصيات الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، هذه المسؤولية التي تلعب دورا فعالا في توفير الحماية للبيئة البحرية، وما لها من إمكانية في ردع السلوك المحدث للضرر لما تقدمه من ضمانات لحماية المضرور، وتتحقق هذه المسؤولية بتوافر ركنيها وهما الضرر وعلاقة سببية دونما الحاجة لوجود الخطأ، وتبقى الغاية من مبدأ المسؤولية هو الأثر الذي ترتبه والمتمثل في التعويض.

غير أنّ حجم الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن جعلت من قواعد المسؤولية المدنية غير كافية لتغطية مثل هذه الأضرار بسبب عجز المسؤول عن تغطيتها نظرا لجسامتها ولتعدد مصادرها، أو أن يكون المسؤول عنها مجهولا ويتعذر من الأساس وجود الضرر وتحديده ما يعرقل إمكانية التعويض عنها، هذا ما أدى بالتشريعات الوطنية والدولية إلى استحداث آليات وتقنيات مكملة في أهدافها لقواعد المسؤولية المدنية أهمها نظام التأمين وكذلك آلية التحمل الجماعي للتعويض الخاصة بتغطية الأضرار البيئية وخصوصا الأضرار المفاجئة والكارثية التي تعجز قواعد المسؤولية المدنية عن تعويضها.

Résumé :

La question de l'indemnisation des dommages environnementaux résultant de l'activité des navires revêt actuellement une grande importance pour la communauté internationale, en particulier compte tenu de l'augmentation de l'activité des navires en mer et des dommages et conséquences graves qui en résultent pour le milieu marin, la santé humaine et divers organismes vivants présents dans la mer, par le biais de déversements de matières polluantes dans le milieu marin, intentionnellement ou non, par le biais d'accidents de collision de navires en mer.

En conséquence, les pays ont recherché des mécanismes juridiques de réparation et des moyens d'indemniser les personnes touchées par ces dommages, en établissant un système de responsabilité civile compatible avec les spécificités des dommages environnementaux résultant de l'activité des navires. Cette responsabilité joue un rôle efficace dans la protection du milieu marin et ses implications. Elle a le potentiel de dissuader les comportements nuisibles en raison des garanties qu'elle offre pour protéger la personne blessée. Cette responsabilité est réalisée par la disponibilité de ses deux piliers, qui sont le préjudice et une relation causale sans la nécessité de l'existence de l'erreur. La finalité du principe de responsabilité reste l'effet qu'il produit, qui est la compensation.

Cependant, l'ampleur des dommages environnementaux résultant de l'activité des navires a rendu les règles de responsabilité civile insuffisantes pour couvrir ces dommages en raison de l'incapacité du responsable à les couvrir en raison de sa gravité et de ses sources multiples, ou du fait que le responsable en est inconnu. et l'existence du dommage est impossible à déterminer et à déterminer, ce qui entrave la possibilité d'indemnisation. C'est ce que la législation nationale et internationale a conduit au développement de mécanismes et de techniques complémentaires dans leurs objectifs aux règles de responsabilité civile, la plus importante dont le système d'assurance ainsi que les fonds d'indemnisation destinés à couvrir les dommages environnementaux, notamment les dommages soudains et catastrophiques que les règles de responsabilité civile ne sont pas en mesure d'indemniser.