

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة أمحمد بوقرة بومرداس

كلية الحقوق بودواو



رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية والإدارية

تخصص : قانون خاص

المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة

-دراسة مقارنة-

تحت إشراف الأستاذ

أ. د / حدوم كمال

إعداد الطالبة

زروالي سهام

لجنة المناقشة

رئيسة

جامعة بومرداس

أستاذة محاضرة " أ "

د/ جبارة نورة

مشرفا

جامعة بومرداس

أستاذ

أ.د/ حدوم كمال

عضوا

جامعة وهران

أستاذة

أ.د / بوخاتي فاطمة ز

عضوا

جامعة تيزي وزو

أستاذ محاضر " أ "

د/ بوتوشنت عبد النور

السنة الجامعية 2018 – 2019

## مقدمة

يقول الله عز وجل في محكم كتابه بعد بسم الله الرحمن الرحيم ﴿ ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ ﴾ 1 ، فهذه الآية الكريمة كانت بمثابة إنذار لخطر يهدد البشرية جمعاء و الذي عرف لاحقا بظاهرة التلوث البيئي<sup>2</sup> الذي تتعدد أنواعه و صورته، و من بينها التلوث البحري<sup>3</sup> الذي يعتبر من أخطر صور المساس بالبيئة على العموم، فالأرض كما قيل عنها هي عالم مائي<sup>4</sup> و ذلك على إعتبار أن البحار تشكل نسبة 71 % من سطح الكرة الأرضية ، كما أنها مصدر أساسي لمد الإنسان بمختلف الثروات سواء المعدنية أو الحيوانية ، إضافة إلى إعتبارها أهم طرق المواصلات بين مختلف أنحاء العالم.

لذلك فظاهرة التلوث البحري من المشكلات الهامة و الخطيرة التي تواجه المجتمع

1- الآية 41 من سورة الروم .

2- يعرف التلوث البيئي بأنه : إدخال مواد صلبة، أو غازية، أو سائلة، أو أي شكل من أشكال الطاقة، مثل الحرارة، أو الصوت، أو النشاط الإشعاعي إلى البيئة، مما يجعلها غير آمنة للعيش فيها؛ و ذلك لتجاوزها النسب التي يمكن للبيئة استيعابها، أو تحليلها، أو تحويلها إلى مواد غير مؤذية، وقد تكون هذه الملوثات عبارة عن مواد ضارة أو مواد طبيعية . كما يعرف التلوث البحري بأنه إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة لأية مواد من شأنها أن تلحق أضرار بالموارد الحية أو أن تعرض صحة الإنسان للخطر ، أو تعيق الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد البحري أو تؤدي إلى إفساد صلاحية الماء للإستعمال -د/ عباس هشام سعدي ، حماية البيئة البحرية من التلوث ، دراسة قانونية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 2002 ، ص 6 .

3- كما عرف المشرع الجزائري التلوث البحري، في نص المادة الرابعة الفقرة التاسعة من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المؤرخ في 19 جويلية 2003 ، الجريدة رسمية عدد 43 لسنة 2003 ، بأنه " إدخال أية مادة في الوسط المائي ، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية و الكيماوية و /أو البيولوجية للماء، و تتسبب في مخاطر على صحة الإنسان ، و تضر بالحيوانات و النباتات البرية و المائية و تمس بجمال المواقع ، أو تعرقل أي أستعمال طبيعي آخر للمياه " .

4- د/ الحميدي سعيد عبد الله محمد ، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة ، دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين العربية ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2008 ، ص 81 .

الدولي بأسره لما لها من إنعكاسات و تأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها و على مصالح المتعاملين فيها<sup>1</sup>، وعلى الرغم من أن مصادر هذا التلوث تتعدد بتعدد الأنشطة الإنسانية ، إلا أن النقل البحري بمختلف وسائله يبقى من أخطر و أكبر المصادر الملوثة للبيئة البحرية<sup>2</sup> .

فالنقل البحري يعتبر شريان الحياة الاقتصادية و عصب حركة تداول السلع و البضائع المختلفة ، و خاصة المحروقات و البضائع الخطرة بمختلف أنواعها و التي إزدادت حركتها في السنوات الأخيرة و إرتفع معدل تداولها بالموانئ تبعا للتقدم التكنولوجي و التوسع في الصناعات الكيماوية ، إلا أن هذه الأساطيل البحرية الكبرى و الأعداد الهائلة للسفن الناقلة للمواد الخطرة التي تجوب بحار العالم تعتبر الملوث الأساسي للبيئة البحرية .

و ذلك إما من خلال طرح معظم فضلاتها في مياه البحر مثل الزيت و مختلف المواد البتروكيماوية الناتجة عن تشغيل محركاتها ، إضافة إلى إلقاءها لمياه الاتزان<sup>3</sup> و تنظيف صهاريجها في عرض البحر ، أو من خلال الحوادث البحرية<sup>4</sup> للناقلات الكبرى لهذه النوعية من البضائع و ما تسببه من أضرار بالبيئة البحرية مثل البقع النفطية الواسعة النطاق

---

1- د/ جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، مصر ، 2001 ، ص3.

2- KISS , A , Droit International de L'environnement , Edition Pedone , PARIS , 2000, P 152.

3- تؤمن مياه الموازنة عملية توازن وثبات السفن، عبر إدخال مياه إلى خزانات السفن من أجل الحصول على وزن إضافي، يؤمن عملية الثبات والتوازن، حيث أن السفن الغير محملة تحتاج إلى وزن إضافي من أجل سلامة بنيتها وتوازنها، بينما السفن المحملة تفرغ من مياه الموازنة، وبالتالي تتعرض هذه السفن إلى عملية إفراغ وملاً بمياه الموازنة بشكل متكرر تبعاً للحمولة -لمزيد من التفصيل حول مياه الاتزان أنظر : د/ عباس هشام السعدي ، مرجع سابق ، ص 02 .

4- وقع خلال الفترة الممتدة من 1970 إلى 1990 أكثر من 1000 حادث بحري لناقلات كبرى للنفط و مشتقاته تسببت في تلوث مساحات شاسعة من مياه البحر -د/ مقري عبد الرزاق ، مشكلات التنمية و البيئة و العلاقات الدولية ، الطبعة الأولى ، دار الخلدونية ، الجزائر ، 2008 ، ص 355 .

أو الأضرار النووية و الكيماوية الناتجة عن المواد الخطرة بمختلف أنواعها .

و في سبيل علاج هذه الأضرار و المشاكل الناتجة عنها وضع المشرع الدولي نظام قانوني متكامل ، بحيث كانت الأسبقية في هذا النظام للأضرار النووية التي تعززت بجملة من الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية لعام 1960 المعدلة بموجب بروتوكولات 1964 و 1982 و 2004 ، وكذلك اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1963 ، المعدلة ببروتوكول 1997.

دعماً لاتفاقيتي باريس 1960 ، وفيينا 1963 ، فقد تلتها مجموعة من الاتفاقيات والبروتوكولات، وهي اتفاقية بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن النووية 1962 ، ثم اتفاقية بروكسل التكميلية لاتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية لعام 1963 ، والبروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس لعام 1988، وختاماً اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية لعام 1997.

أما إهتمام المشرع الدولي بالتلوث النفطي نتج بعد سلسلة من الحوادث البحرية الواقعة خلال خمسينيات القرن الماضي و على رأسها " **Torrey Canyon** " و مانج عنها من أضرار تلوث وصلت حد الكوارث ، حيث وجد العالم نفسه أمام فراغ قانوني لمعالجة مشكلة هذه الأضرار ، و لذلك تعتبر حادثة الناقل **Torrey Canyon** بمثابة الناقوس الذي نبه العالم إلى حجم و أبعاد مشكلة التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة و

---

1- وائل أبو طه ، الضرر النووي " المفهوم و شروط التحقق " دراسة مقارنة بين الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية و القانونية ، المجلد 13 ، العدد 02 ، ديسمبر 2016 ، ص ص 92 ، 93 .

2- من أهم هذه الحوادث نذكر على سبيل المثال : حادثة **Torrey Canyon** : 18 مارس 1967 ، حادثة **Amoco-Cadiz** 16 مارس 1978 حادثة **L'Erika** 12 ديسمبر 1999 ، حادثة **Le Prestige** 13 نوفمبر 2002.

بخاصة المحروقات .

فبعد هذه الحادثة أيقن المشرع الدولي بضرورة تبني نظام قانوني جديد من شأنه السيطرة على مشكلة التلوث البحري و معالجة الأضرار الناتجة عنه ، و هو ما أثمر عن ظهور العديد من الاتفاقيات و البروتوكولات في هذا المجال من أهمها اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات 1 CLC المعدلة ببروتوكول 1992 ، و اتفاقية الصندوق 2 FIPOL لسنة 1971 المعدلة سنة 1992 ، و الخاصة بنظام التعويض عن هذه الأضرار و المكملة لاتفاقية 1969 .

لكن بالرجوع إلى التشريعات المنظمة لأحكام نقل البضائع الخطرة و الضارة الأخرى غير المحروقات ، نجد أنها موجودة و معروفة منذ القدم ، و لها تاريخ طويل في تنظيم هذا النوع من البضائع ، إلا أنه بسبب قلة البضائع الخطرة سابقا جعل نطاق هذه التشريعات محدودا ، و هذا حتى القرن التاسع عشر و تزامنا مع التطور التكنولوجي الحاصل في شتى المجالات أدى إلى اتساع نطاق هذه البضائع و تنوع أصنافها ، مما استلزم الأمر أن يتخذ طابع دولي لتنظيم عملية نقلها و المسؤوليات المترتبة عن أضرارها .

بحيث بدأ إهتمام المشرع الدولي بهذا النوع من البضائع و المواد منذ تاريخ غرق السفينة Titanic في 15 أبريل سنة 1912 في رحلتها إلى الولايات المتحدة الأمريكية بعد اصطدامها بالجبل الجليدي ، مما أدى إلى غرقها بالمحيط الأطلنطي ، و قد كان على متنها أكثر من 1500 شخص ، و على الرغم من ان حادثة Titanic لا تتعلق بموضوع البضائع الخطرة بشكل مباشر لكون هذه السفينة خاصة بنقل المسافرين ، لكن الحكومات اتفقت على

---

1- صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1392 الموافق ل 07 جوان 1972 ج.ر رقم 53 ، الصادرة بتاريخ 04 جويلية 1972 .

2- صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 74-55 المؤرخ في 21 ربيع الثاني 1394 الموافق ل 13 ماي 1974 ج.ر رقم 45 ، الصادرة بتاريخ 13 ماي 1974 .

ضرورة عقد مؤتمر في 1914 بحيث اعتبرت مسألة سلامة الأرواح هي من المسائل البحرية التي يجب أن تأخذ بعين الاعتبار ، و من هذا المؤتمر ظهرت أول اتفاقية تتعلق بسلامة الأرواح في البحر و هي اتفاقية 1974/1978 Solas<sup>1</sup> .

تعرف هذه الاتفاقية باسم " الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر " Safety of Life at Sea SOLAS ، و لهذه الاتفاقية أهمية كبيرة في حماية السفن التجارية ، أول نسخة منها كانت سنة 1914 ، بعد غرق سفينة Titanic و تصف هذه الاتفاقية عدد قوارب النجاة و معدات الطوارئ و إجراءات السلامة بما فيها الرقابة اللاسلكية المستمرة

كما قضت هذه الاتفاقية بأن البضائع التي بسبب طبيعتها و خواصها أو طريقة رصها من المحتمل أن تؤدي إلى تعريض أرواح المسافرين للخطر ، أو من شأنها أن تؤدي إلى تعريض سلامة السفينة للخطر محظورة نهائياً ، بمعنى أن هذه الاتفاقية منعت شحن البضائع الخطرة ، و مع ذلك فإن هذه الاتفاقية تركت مسألة تحديد نوع البضاعة إذا كانت خطيرة أم لا إلى الدول المتعاقدة في الاتفاقية<sup>2</sup>، إلا أن هذه الأخيرة لم تدخل حيز النفاذ ، مما أصبح الموضوع بكامله منوطاً بقوانين الدول المتعاقدة في اتخاذ القرار حول تعريف البضائع الخطرة و التعامل معها ، و قد نجم عن ذلك تنوع و إختلاف في التشريعات المنظمة لها ، كما تعددت و تنوعت في الوقت نفسه الممارسات الخاصة بالتعامل مع هذا النوع من البضائع<sup>3</sup> ، و نظراً لهذه الأسباب قد عدلت هذه الاتفاقية عدة مرات على النحو التالي :

- **التعديل الأول** : و كان سنة 1929 ، غير ان هذا التعديل لم يأتي بأي جديد فقد اعتمد فيه نفس المنهج السابق للاتفاقية الام ، و ذلك بمقتضى المادة 24 من نفس الاتفاقية و

---

1 - د/ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت لبنان ، 2015 ، ص 22.

2 - د/ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص 22 .

3 - المرجع نفسه ، ص 29 .

التي كان عنوانها ( Dangerous Goods ) البضائع الخطرة و قد ذكرت مع أدوات سلامة الحياة ، و قد كان المبدأ هو أيضا الحضر النهائي لنقل البضائع الخطرة ، مع ترك الأمر للدول في تحديدها لتعريف و التدابير الخاصة بالبضائع الخطرة .

- **التعديل الثاني :** منذ انعقاد اتفاقية Solas سنة 1914 و حتى التعديل الأول لها في 1929 كانت أنواع و كميات البضائع الخطرة التي يتم نقلها عن طريق البحر قليلة ، إلى غاية 1948 حيث تم التعديل الثاني لهذه الاتفاقية ، و كانت التجارة في ذلك الوقت قد تطورت بشكل واسع، و أصبحت كميات و أنواع البضائع الخطرة التي يتم نقلها عن طريق البحر كبيرة جدا مما أدى إلى ضرورة التفكير في وضع قانوني جديد يتناسب مع هذه المستجدات ، و نظرا لذلك فقد أضاف تعديل 1948 فصلا كاملا لهذه الاتفاقية و هو الفصل السادس المتعلق بنقل الحبوب و البضائع الخطرة و لم يدخل هذا التعديل حيز التنفيذ حتى سنة 1958<sup>1</sup> .

- **التعديل الثالث :** كان هذا التعديل في سنة 1960 ، بحيث تم فيه اقتراح صيغة قانونية تغطي المسائل المتعلقة بالبضائع الخطرة كافة ، سواء من حيث نقلها أو شحنها و كيفية رصها على سطح السفينة و في الأماكن المخصصة لها ... الخ ، كما تم في هذا التعديل مراجعة الفصل السابع من الاتفاقية من قبل لجنة خاصة ، بحيث تم فيه معالجة موضوع النقل البحري للبضائع الخطرة بشكل حصري و خاص ، و قد دخلت اتفاقية Solas لسنة 1960 حيز التنفيذ في 26 جوان سنة 1965 ، ثم بعد ذلك تم إعادة النظر و مراجعة المسائل المتعلقة بالبضائع الخطرة المنصوص عليها في الفصل السابع من الاتفاقية ، سنة 1994 و أصبحت سارية المفعول حتى الآن ، إذ أن قواعد اتفاقية

---

1 - Colinvanx , Carvers Carriage by sea thirteenth Edition , London Stevens 1982 , P 1116.

Solas هي ذات تطبيق عام<sup>1</sup>، تخص كل أنواع السفن بما في ذلك السفن التي حمولتها أقل من 500 طن<sup>2</sup>.

- **التعديل الرابع** : بالرجوع إلى التعديل الأخير لاتفاقية<sup>3</sup> Solas ، سنة 1974 نجد أن الفصل السابع منها قد منع نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر ، باستثناء حالة ما إذا كانت هذه البضائع تنقل على نحو مطابق تماما مع نصوص اتفاقية Solas لسنة 1974 و التي تشترط على حكومات الدول المتعاقدة ضرورة إصدار التعليمات التفصيلية حول سلامة رزم و رص البضائع الخطرة ، و التي تتضمن بالضرورة اتخاذ التدابير الاحترازية و الضرورية لتحقيق سلامة البضائع الأخرى ، و قد دخل هذا التعديل جيز النفاذ في 25 من شهر ماي سنة 1980<sup>4</sup>.

بعد إتفاقية Solas و في نفس السياق ظهر قانون جديد يعرف بالقانون الدولي البحري للبضائع الخطرة International Maritime Dangerous Goods Code ، حيث كان مؤتمر Solas لسنة 1960 بمثابة الخطوة الأولى لنشأة هذا القانون IMDG ، بحيث خرج المؤتمر بمجموعة من التوصيات مفادها أنه يجب على حكومات الدول المتعاقدة، تبني قانون دولي موحد ينظم عملية النقل البحري للبضائع الخطرة ، مع ضرورة أن يغطي هذا

---

1 - تعتبر اتفاقية Solas 1974/1978 ذات تطبيق عام لأنها تصنف من بين الاتفاقيات الشارعة ، و يعرف هذا النوع من الاتفاقيات " الشارعة " بأنها الاتفاقيات التي تبرم بين عدد غير محدود من الدول ، و تهدف إلى وضع قواعد عامة لتنظيم و ضبط علاقات التجارة الدولية بشكل عام ، بحيث تعتبر من أهم مصادر قانون التجارة الدولية ، لأنها تضع قواعد عامة للتطبيق على كافة الدول في المجال التجاري الدولي .

2 - د/ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص 24 .

3 - صادقت الجزائر على اتفاقية solas لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر ، المبرمة في لندن في أول نوفمبر 1974 و بروتوكولها التطبيقي المؤرخ في 17 فبراير 1978 بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 غشت 1983 ، ج.ر عدد 36 لسنة 1983.

4 - أنظر : <http://www.imo.org>



القانون المسائل المتعلقة بالتعبئة و التغليف و الحاويات ، مع ضرورة الفصل بين المواد غير المتوافقة ، و يكون بمثابة ملحق لتعليمات Solas . و استجابة لهذه التعليمات فإن لجنة السلامة البحرية<sup>1</sup> MSC ،شكلت مجموعة عمل لتحضير هذا القانون سنة 1961 و ذلك بالتعاون مع لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة التابعة للمجلس الاقتصادي و الاجتماعي للأمم المتحدة ، و في سنة 1965 خرجت إلى النور وثيقة جديدة خاصة بالنقل البحري للبضائع الخطرة و هي التي تعرف اليوم ب " التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة" ، و الجدير بالذكر أن هذا القانون الصادر عن المنظمة البحرية الدولية IMO<sup>2</sup> له

---

1 - **The Maritime Safety Committee (MSC)**: is a subsidiary body of the Council. MSC, which consists of all Member States, is the highest technical body of the Organization. The functions of the Maritime Safety Committee are to "consider any matter within the scope of the Organization concerned with aids to navigation, construction and equipment of vessels, manning from a safety standpoint, rules for the prevention of collisions, handling of dangerous cargoes, maritime safety procedures and requirements, hydrographic information, log-books and navigational records, marine casualty investigations, salvage and rescue and any other matters directly affecting maritime safety".  
www.uscg.mil/imo/MSC

2 - تعريف المنظمة البحرية الدولية IMO : هي منظمة دولية تأسست في لندن سنة 1948 تحت إسم المنظمة الإستشارية للملاحة البحرية IMCO ، ثم تم تغيير إسمها سنة 1982 إلى المنظمة البحرية الدولية IMO ، و الجدير بالذكر أن هذه المنظمة دخلت حيز النفاذ حتى سنة 1958 ، من بين أهم أهدافها :

✓ العمل على تحسين الأمان في البحار .

✓ مكافحة التلوث البحري .

✓ إرساء نظام لتعويض الأشخاص الذين يتكبدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري.

✓ تأسيس نظام دولي لنداءات الاستعانة و عمليات البحث و الإنقاذ .

و الهيئة العليا في هذه المنظمة هي جمعية ال IMO ، التي تتبنى القرارات و التوصيات التي تعدها الهيئات المساعدة ، و تقوم بانتخاب المجلس الذي يعتبر كهيئة حاكمة بين اجتماعات الجمعية ، و يعمل على تنسيق أنشطة الهيئات المساعدة و التي تشمل " لجنة السلامة الملاحية " و " لجنة حماية البيئة البحرية " و التي تقود العمل الرئيسي المتعلق بالكيماويات .

أنظر : <http://www.imo.org/>

صلة وثيقة جدا بنصوص الفصل السابع من اتفاقية Solas إلا أنه يعتبر وثيقة منفصلة عنها<sup>1</sup> .

يحتوي هذا القانون على قائمة تشمل أكثر من 1000 مادة مصنفة كبضائع خطيرة و كل عملية نقل بحري خاصة بها النوع من البضائع فإن هذا القانون هو المطبق بشأنها ، وينقسم قانون IMDG إلى خمسة أجزاء ، الجزء الأول عبارة عن مقدمة عامة لهذا القانون، أما الجزء الثاني و الثالث و الرابع يتضمن معلومات تقنية تفصيلية لبعض البضائع الخطرة الخاصة و التي تقسم بدورها إلى تسعة أصناف مختلفة ، بينما الجزء الخامس هو ملحق للقانون ، و كل فصل تسبقه مقدمة توضح خصائص و تعريف البضاعة و تحديد الاجراءات و الشروط التفصيلية الخاصة بعملية نقلها ، و كيفية رصها و عزلها و كذا الدرجة التي يجب أن تكون فيها البضاعة الخطرة عن البضائع الأخرى العادية عند نقلها بواسطة السفن ، كما تتضمن مقدمة كل فصل على المعلومات الخاصة بالإجراءات الواجبة الإلتباع أثناء شحن و تفريغ هذه البضائع<sup>2</sup> ، كما تضمن هذا القانون مجموعة من التوصيات تتعلق بالإسعافات الأولية الواجبة الإلتباع ، و الإجراءات الخاصة في حالة الطوارئ التي يجب تنفيذها و العمل عليها ، في حالة وقوع حوادث على سطح السفينة بسبب البضائع الخطرة .

و لهذا اعتبر هذا القانون من المصادر القيمة و الهامة في مجال النقل البحري للبضائع الخطرة ، و هذا على اعتبار أنه جامع و شامل لجميع المعلومات و الإجراءات و التوصيات الخاصة بعملية التعامل و نقل مثل هذه النوعيات من البضائع الخطرة<sup>3</sup> .

---

1- د/ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، مرجع سابق ، ص 25.

2 - أنظر كلا من : - الموقع الإلكتروني الخاص بالمنظمة البحرية الدولية <http://www.imo.org>

- د/ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل المواد الخطرة ، مرجع سابق ، ص 26 .

3- لمزيد من التفصيل حول الطبيعة القانونية لقانون IMDG أنظر :

كما خضع هذا القانون منذ اعتماده من قبل جمعية المنظمة البحرية الدولية سنة 1965 ، لمجموعة من التعديلات و التغييرات شكلا و مضمونا كان آخرها التعديل رقم 33 و الذي دخل حيز التنفيذ سنة 2008 ، و ذلك نتيجة للتطور التكنولوجي و الصناعي الذي شهده العالم في الفترة الأخيرة ، و الذي نجم عنه ازدياد ملحوظ في التعامل بالبضائع الخطرة، مما استلزم مواكبة تلك التطورات التكنولوجية و كذا الاحتياجات المتغيرات للصناعة<sup>1</sup> .

كما صدر عن منظمة الأمم المتحدة في ذات الموضوع مجموعة من التوصيات أعدتها لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة التابعة للمجلس الاقتصادي و الإجتماعي للأمم المتحدة سنة 1956، و عملا بالقرار 645 المؤرخ في 26 /04/ 1957 و القرارات اللاحقة التي أصدرها هذا المجلس، جرى تعديل لهذه التوصيات و تحديثها بصورة منتظمة في الدورات اللاحقة التي عقدتها لجنة الخبراء و ذلك لمواكبة التطورات التكنولوجية.

وقد اعتمدت لجنة الأمم المتحدة أيضا في دورتها التاسعة عشر المنعقدة بتاريخ 10/12/1996 صيغة أولية لللائحة التنظيمية النموذجية لنقل البضائع الخطرة و كان الهدف من ذلك هو تيسير إدراج هذه اللائحة مباشرة في جميع اللوائح الوطنية و الدولية، و بالتالي تعزيز التنسيق و تسهيل التحديث المنتظم لجميع الصكوك القانونية المعنية بذلك . و بحسب القرار رقم 65/1999 الصادر في 26 /10/ 1999 ، وسع المجلس الاقتصادي و الاجتماعى نطاق تفويضه للجنة ليشمل تحقيق التنسيق على الصعيد العالمي بين مختلف الأنظمة المتعلقة بتصنيف ووسم المواد الكيميائية التي يمكن تطبيقها ضمن اللوائح التنظيمية المتعلقة بقطاعات مختلفة، مثل النقل و السلامة في مكان العمل، و حماية المستهلك و

---

- KHODJET EL KHIL , L , La valeur Juridique du Code maritime international des marchandises dangereuses Code IMDG , Evolution et perspectives du point de vue de son application , Revue Juridique de l'Environnement , 2016 , PP 25 , 41 .

1 - أنظر الموقع الإلكتروني : <http://www.imo.org>

البيئة....الخ، ثم أعيد تشكيل اللجنة و أطلق عليها إسم " لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة و بالنظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها، و التي أضحت مدعومة بلجنة فرعية متخصصة في نقل البضائع الخطرة، و لجنة أخرى المعنية بالتنسيق العالمي لتصنيف المواد الكيميائية و وسمها 1 .

أما في نطاق عمل المنظمة البحرية الدولية فقد تم في 2 نوفمبر 1973 تبني اتفاقية Marpol الخاصة بمنع التلوث البحري من السفن 2 ، بحيث إهتمت بتنظيم التلوث الحاصل من النفط و المواد الكيماوية و المواد الضارة التي تكون على هيئة رزم أو نفايات ، ثم نتيجة لسلسلة الحوادث البحرية التي وقعت في 1976 و 1977 و مانجم عنها من كوارث بيئية ، ثم إصدار بروتوكول خاص بتعديل هذه الاتفاقية سمي ب Marpol Protocol و ذلك بمقتضى المؤتمر المنعقد في فيفري 1978<sup>3</sup>

و قد تضمنت هذه الاتفاقية في الملحق الخاص بها و الذي يعتبر مكمل لها ، حث الدول إلى إصدار تعليمات تفصيلية حول كيفية رص ، ووضع العلامات و البطاقات على البضائع الخطرة هذا من جهة ، و من جهة اخرى قد أوصى مؤتمر Marpol المنعقد سنة

---

1- - أنظر : - اللائحة التنظيمية النموذجية " توصيات نقل البضائع الخطرة " ، الصادرة عن الأمم المتحدة ، الطبعة المنقحة السابعة عشر ، نيويورك و جنيف، 2011 ، ص 01 .

- موقع : <http://www.unece.org/trans/danger.htm>

2- النسخة الأولى من هذه الاتفاقية كانت تسمى ب ( Oil Pollution ) OILPOL أبرمت سنة 1954 و دخلت حيز النفاذ في 1958 - أنظر في ذلك :

- **HADDOUM , K** , Les efforts internationaux en matière de protection de L'environnement marin , Revue de Droit et Sciences Politiques N°03 , Centre Universitaire de Naama , Algérie , Janvier 2016 , P 548.

3- المرسوم الرئاسي رقم 108/88 المؤرخ في 31 ماي 1988 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 ، حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر المبرمة بلندن في 02 نوفمبر 1973 ، و بروتوكولها لسنة 1978 ، جريدة رسمية عدد 22 الصادرة بتاريخ : 01 جوان 1988.

1973 بضرورة تبني المنظمة البحرية الدولية توصيات تفصيلية حول هذا الموضوع ، و ذلك لكون أن نقل البضائع الخطرة و الضارة بحرا من شأنه أن يثير خطرا جديا على البيئة البحرية<sup>1</sup> .

و الملاحظ عن التطور التاريخي للتشريعات المنظمة لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة و الضارة أن جل هذه التشريعات قد إهتمت بالجانب التنظيمي لهذه العملية فقط ، و ذلك من حيث تنظيم مسائل شروط و إجراءات الأمن و السلامة في نقل هذه النوعية من البضائع ، إلا أن مسألة المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل هذه المواد لم تتطرق إليها هذه التشريعات الدولية مما أدى إلى فراغ قانوني في مجال المسؤولية المدنية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة و من بينها أضرار التلوث البحري ، و لذلك قامت العديد من الدول بتنظيم نقل هذه المواد الخطرة من خلال تشريعاتها الداخلية ، إلا أن هذه الأنظمة تباينت في إطارها و مضمونها من دولة إلى أخرى مما أدى إلى وجود تعقيدات و خلق صعوبات و مشاكل لكل من له صلة مباشرة أو غير مباشرة بنقل مثل هذه النوعيات من البضائع .

و عملا على توحيد الأحكام المنظمة للمسؤولية المدنية المترتبة عن عملية النقل البحري للبضائع الخطرة عقدت المنظمة البحرية الدولية في 03 ماي 1996 بلندن مؤتمر دولي تم من خلاله إعتقاد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا ، و التي عرفت باسم اتفاقية HNS أو اتفاقية SNPD ، و قد إعتمدت المنظمة في صياغة نصوص هذه الاتفاقية على النموذج الناجح لاتفاقية المسؤولية المدنية CLC و اتفاقية الصندوق FIPOL المكمل لها في مجال المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.

---

1 - د/ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل المواد الخطرة ، مرجع سابق ، ص ص 28 . 29 .

تضمنت اتفاقية HNS الخاصة بالمواد الخطرة و الضارة على 54 مادة إحتوتها 6 أبواب تمثلت في أحكام عامة تعاريف و مجال التطبيق ، المسؤولية و حدودها و التأمين الإجباري ، التعويض من جانب الصندوق و الإسهامات بأنواعها ، المطالبات و الدعاوي ، المعلومات عن البضاعة المساهمة ، إضافة إلى أحكام ختامية في شأن التصديق و الإنسحاب و تصفية الصندوق ، كما تضمنت ملحقين الأول خاص بنموذج شهادة التأمين و الثاني في مجال لوائح المساهمات السنوية في الحساب العام .

و قد فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مقر المنظمة البحرية إبتداء من 01 أكتوبر 1996 إلى غاية 30 سبتمبر 1997 ، و أشتراط لدخولها حيز النفاذ أن يصادق عليها 12 دولة على الأقل من بينهم 5 دول تملك حمولة إجمالية لا يقل قدرها عن 2 مليون وحدة ، إلا أن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بسبب قلة الدول المصادقة عليها ، فحتى شهر أوت 2005 لم يصادق عليها سوى 08 دول فقط .

لذلك أبرم مؤتمر دولي ثاني في شهر أبريل 2010 أعتمد من خلاله بروتوكول معدل لاتفاقية 1996 ، بهدف إلى معالجة بعض المشاكل العملية التي حالت دون قيام العديد من الدول بالتصديق على اتفاقية HNS ، كما تم الاتفاق في هذا المؤتمر على أنه بدخول بروتوكول 2010 حيز النفاذ يتم دمج نصوص اتفاقية 1996 مع تعديلات هذا البروتوكول لتصبح اتفاقية جديدة تحمل إسم اتفاقية المواد الخطرة HNS لسنة 2010 .

و نتيجة لما سبق إرتأينا دراسة موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الناجمة عن عملية النقل البحري للبضائع الخطرة ، و إختيارنا لهذا الموضوع كان نابغ عن مجموعة من الإعتبارات و الدوافع التي تمثلت أساسا في:

أولاً : أن الجزائر تعتبر من بين الدول التي لها إهتمام واسع بمجال التلوث البحري<sup>1</sup>، و تحرص على بذل الجهود الميدانية لمكافحة هذه الظاهرة و الوقاية منها ، و ذلك لكونها دولة ساحلية يبلغ طول سواحلها 1400 كلم بالإضافة إلى موقعها الإستراتيجي الهام الذي يجعلها أكثر عرضة لأخطار التلوث نظرا لكثافة حركة النقل في البحر الأبيض المتوسط ، و الذي يعد بحرا مغلقا مما يجعل مياهه لا تتجدد باستمرار و بالتالي سهولة تلوثها<sup>2</sup>.

و هذا بالإضافة إلى أن الجزائر دولة ناقلة للمحروقات و المواد الخطرة بصفة عامة، حيث تمتلك أسطولا بحريا يتكون من 38 سفينة منها 18 ناقلة مخصصة لنقل المواد البترولية ، الغاز المميع و المواد الكيماوية و ذلك من خلال موانئها 12 ، كما أن 1300 ناقلة نفطية تدخل الموانئ الجزائرية من بين 10000 سفينة تمر عبر البحر الأبيض المتوسط سنويا<sup>3</sup>.

ثانيا إن موضوع المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري و إن كان قد لقي إهتمام كبير سواء من قبل المشرع الدولي من خلال جملة الاتفاقيات السابقة الذكر ، و كذا من قبل الفقه القانوني و ذلك من خلال العديد من الأبحاث و الدراسات، إلا أن معظم هذه الجهود كانت منصبه حول مسألة التلوث البحري بالزيت " المحروقات" أو المواد النووية ، في حين أن باقي المواد الخطرة الأخرى لم تحظى بذات الإهتمام مقارنة مع الأخطار الناجمة عنها و التي قد تصل إلى درجة الكوارث البيئية.

---

1- تجاوزت الجزائر كارثة كبرى وقعت على سواحل مدينة سكيكدة في 31/01/2003 على إثر جنوح ثلاث ناقلات نفطية " Keymar – Val Bruna – L'alliance Spirit" نتيجة لرياح قوية .

- HADDOUM , K , Pollution Marine prévention et lutte , Colloque sur le contentieux maritime, 2 et 3 mai 2009 , Université d'Oran , P 01

2- سماعيل فاطمة ، نظام المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، مذكرة ماجستير في القانون البحري ، كلية الحقوق ، جامعة وهران ، 2009 ، ص 03 .

3 - HADDOUM , K , Pollution Marine prévention et lutte , op.cit, P 01 .

لذلك فموضوع المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة يحتاج إلى دراسات متخصصة و مفصلة ، خاصة من قبل الفقه و التشريعات العربية و ذلك قصد توعية الشعوب من مخاطر و أضرار هذه المواد و مدى تأثيرها على البيئة و الإنسان و سائر الكائنات الحية.

و قد حاولنا من خلال هذه الدراسة الإجابة على الإشكالية الأساسية التي يقوم عليها بحثنا هذا و المتمثلة في : كيف عالج المشرع الدولي نظام المسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث البحري الناجم عن نقل المواد الخطرة و الضارة وفقا لاتفاقية 1996-2010 ؟ و هل تميزت هذه الاتفاقية بنوع من الخصوصية مقارنة بالاتفاقيات الدولية الأخرى الخاصة بالتلوث البحري و بخاصة اتفاقية المحروقات 1969-1992 ؟ دون أن ننسى موقف المشرع الجزائري في هذا المجال ، و للإجابة على هذه الإشكالية قسمنا هذه الدراسة إلى بابين ، بحيث تناولنا في الباب الأول الأحكام العامة للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالبضائع الخطرة ، أما الباب الثاني فتعرضنا فيه لمسألة خصوصية التعويض كأثر للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالبضائع الخطرة .

معتمدين في ذلك على المنهج المقارن خاصة و أن مسألة التلوث البحري تحكمها العديد من الاتفاقيات الدولية و البروتوكولات الخاصة بمختلف أنواع المواد الخطرة و الضارة، لذلك و من أجل الإحاطة بكل القواعد و الأحكام و الأليات القانونية المتعلقة بهذه المسألة كان إلزاما علينا إجراء مقارنة بين نصوص و أحكام هذه الاتفاقيات ، هذا و إن كان المنهج المقارن هو أساس دراستنا إلا أننا إعتمدنا على بعض المناهج الأخرى كالمنهج التاريخي في مجال تطور التشريعات المنظمة لأحكام نقل البضائع الخطرة ، إضافة إلى المنهج التحليلي و الوصفي من أجل الوصول إلى صورة واضحة لمشكلة التلوث البحري .



## الباب الأول

### الأحكام العامة للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالبضائع الخطرة

كما هو معروف أن موضوع البضائع الخطرة يعد من الموضوعات المهمة في مجال النقل عموماً سواء كان برياً أو جوياً أو بحرياً ، إلا أنه في المجال البحري تزداد أهميته نظراً لعدة اعتبارات من أهمها أن معظم شحنات وحمولات هذا النوع من البضائع التي تنقل عبر مختلف دول العالم تتم غالباً عن طريق أساطيل بحرية ، و نظراً لخطورة هذه البضائع إما لكونها مواد خطيرة و ضارة بحكم تكوينها و طبيعتها أو قد تصبح مادة خطيرة نتيجة لظروف و ملابسات نقلها ، لذلك فإن أي نقص أو تقصير في اتخاذ الإجراءات و التدابير و كذا الاحتياطات اللازمة<sup>1</sup> لنقل مثل هذه النوعيات من البضائع ، يمكن ان تؤدي إلى أضرار قد تصل إلى حد الكوارث سواء على الأشخاص العاملين على متن السفينة أو على البيئة البحرية .

و على الرغم من أن المسؤولية الناشئة عن نقل هذا النوع من البضائع تتعلق أساساً بملاك السفن و المستأجرون لمشارطات الإيجار السفينة لمدة زمنية معينة ، غير ان الواقع العملي يفرض تدخل أشخاص آخرين في حالة وقوع ضرر ناجم عن عملية نقلها خاصة في مجال تعويض هذه الأضرار ، و لذلك تعتبر المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة معقدة و متداخلة بين عدة أشخاص ، كون أن معظم الحالات المتعلقة بحوادث البضائع الخطرة تكون نتيجة تزامن عدة أسباب في تحققها.

وكما رأينا أنه قبل عام 1996 كان هناك فراغ قانوني في مجال هذه المسؤولية خاصة و أن كل الاتفاقيات الموجودة آنذاك كانت تتعلق بنوع واحد فقط من البضائع الخطرة و هي المحروقات ، مما يعنى خضوع باقي المواد الخطرة و الضارة الأخرى للقوانين الداخلية للدول ، و لا يخفى على أحد أن هذا الأمر يؤدي إلى تنازع الإختصاص القضائي و القانوني ، و لذلك تبنى

---

1- لمزيد من المعلومات حول هذه الاحتياطات أنظر : سهام زروالي ، إجراءات الأمن و السلامة في أنماط النقل الثلاث للبضائع الخطرة ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ،كلية الحقوق ، جامعة باتنة ، العدد الثالث عشر ، جويلية 2018 ، ص ص 443-458 .

المشرع الدولي نظام قانوني جديد يسد به هذا الفراغ من خلال اتفاقية 1996 " اتفاقية 2010 حاليا " .

و تقديمًا لما سبق سنحاول في هذا الباب دراسة النظام العام للمسؤولية المدنية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية بالمواد الضارة و الخطرة وفقا لاتفاقية 1996 -2010 و مقارنة أحكامها مع النظام الدولي للتلوث البحري<sup>1</sup>، وخاصة بمعاهدة 1969 و البروتوكول المعدل لها لسنة 1992 ، و ذلك بتقسيم هذا الباب إلى فصلين :

**الفصل الأول :** النطاق الموضوعي للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة

**الفصل الثاني :** النطاق الشخصي للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة

## الفصل الأول

**النطاق الموضوعي للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالبضائع**

### الخطرة

تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع و المنتوجات بين الأشخاص و الدول المختلفة، ففي الغالب لا يتم استهلاك ما ينتج في المكان ذاته ، و إنما ينقل إلى مكان آخر و من ثم فإن النقل يعتبر من أهم وسائل الاتصال و التبادل التجاري في العصر الحالي ، فهذا الأخير يتنوع بتنوع وسائله فقد يكون نقلا بريا عن طريق الشاحنات أو القطارات و العربات ، و قد يكون جويا بواسطة الطائرات ، كما يمكن ان يكون بحريا عن طريق السفن، غير أنه في مجال التجارة خاصة التجارة الدولية يعتبر النقل البحري هو النوع الغالب من بين أنماط النقل الأخرى ، بحيث يشكل النقل البحري للبضائع الوسيلة الرئيسية في حركة المبادلات التجارية الدولية .

---

1- يقصد بالنظام الدولي للتلوث البحري أهم الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال و على رأسها اتفاقية المحروقات

1992/1969 ، اتفاقية الوقود 2001 ، إضافة إلى الاتفاقيات في المجال النووي .

إلا أنه و بعد الحرب العالمية الثانية و اتساع الصناعة أدى إلى ظهور أنواع جديدة و غير مألوفة من البضائع الخطرة ، كما ازدادت عمليات النقل البحري لهذا النوع من البضائع بصفة خاصة و ارتفع معدل تداولها بالموانئ خلال السنوات الأخيرة ، بعدما كان دورها محصور جدا في القرن التاسع عشر ، و يرجع ذلك إلى التطور التكنولوجي والتوسعات في الصناعات الكيماوية مثل : البتروكيماويات الأسمدة و المواد المصنعة من البلاستيك البويات ألمبيدات الألياف الصناعية ، المواد الملتهبة.....الخ .

و على الرغم من أن عملية نقل هذا النوع من البضائع تعتبر من النشاطات المربحة لملاك السفن و الأساطيل البحرية ، إلا المسؤولية المترتبة عنها تعتبر مسؤولية مشددة و مركزة تختلف من حيث عناصرها و طبيعتها القانونية عن المسؤولية المدنية في مجال القواعد العامة ، فعناصر هذه الأخيرة هي الخطأ و الضرر و علاقة السببية بينما في مجال المسؤولية المدنية عن التلوث بالمواد الخطرة يكتفي عنصر الخطأ نهائيا حيث أن اتفاقية 1996 / 2010 تشترط لانعقاد المسؤولية مجرد وقوع حادث يترتب عليه ضرر ، و هو ما سنقف عليه في هذا الفصل من خلال ما يلي :

## المبحث الأول

### الحادث المنشئ للمسؤولية

يعتبر حادث التلوث أول عناصر المسؤولية المدنية في مجال التلوث البحري بالبضائع الخطرة ، فهو يعتبر أول حلقة في سلسلة التلوث ، و حتى يمكن القول أن هناك حادث قد وقع يجب أن تكون هناك سفينة ناقلة لمواد خطرة و ضارة تتعرض لواقعة مادية تؤدي إلى تسرب هذه المواد الخطرة للبيئة البحرية مسببة التلوث ، بمعنى أن الحادث يشترط فيه ثلاث عناصر : 1- السفينة 2- المواد الخطرة و الضارة 3- الواقعة المادية ، و هو ما سنفصله من خلال المطالب التالية :

## المطلب الأول

### السفينة كأداة لإحداث الضرر

تعتبر السفينة الأداة الأساسية للملاحة البحرية ، و أهم المحاور التي تندرج تحت نطاق أحكام القانون البحري بصفة عامة ، كما أنها الوسيلة الأساسية في مجال النقل البحري للأشخاص أو البضائع على حد سواء .

### الفرع الأول

#### السفينة في إطار القواعد العامة

عرف القانون البحري الجزائري السفينة<sup>1</sup> في المادة 13 منه على أنها " كل عمارة عائمة أو آلية بحرية تقوم بالملاحة البحرية بوسائلها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة ". و إنطلاقا من هذا التعريف يمكننا تمييز السفينة عن غيرها من المنشآت الأخرى، و ذلك من خلال تحديد المعايير الرئيسية المحددة لتعريف السفينة :

#### أولا : معايير تعريف السفينة

- 1-المعيار الأول: القابلية للطفو: و هي كل منشأة أو عمارة تتمتع أو قابلة للطفو تعتبر سفينة وفقا لنظرية أرخميدس فكل المنشآت الجديدة صنعت و بنيت وفقا لهذه النظرية.
- 2-المعيار الثاني: صلاحية السفينة للملاحة البحرية : و مفاد ذلك أن تتوفر لدى السفينة القدرة الذاتية للسير في البحر و مواجهة مخاطره بوسائلها الخاصة، و يكون ذلك بمراعاة الأصول الفنية في بناء السفن و إعدادها بالأدوات اللازمة، و تطبيقا لذلك لا يعد داخلا في عداد السفن المنشآت العائمة التي لا تصلح للملاحة البحرية، و من أمثلتها الأحواض و الأرصفة

---

1 - كان تعريف السفينة في بداية الأمر سهلا و لكن مع ظهور المنشآت الجديدة أصبح تعريفها أكثر تعقيدا، خصوصا و أن جل اهتمام فقهاء القانون البحري كان منصب على التمييز ما بين السفينة و المركب. و الفرق بينهم يكمن في أن المركب يمارس الملاحة النهرية أما السفينة فتمارس الملاحة البحرية.

العائمة، و الصنادل و الكراكات و المواعين و البراطيم و الرافعات و كذلك المنشآت التي تنقل البضائع و المسافرين من السفن إلى الأرصفة<sup>1</sup>.

كما أنه لا يشترط لاكتساب وصف السفينة<sup>2</sup> أن تتوفر للسفينة الصلاحية للقيام بنوع معين من الملاحة البحرية ، حيث تكتسب المنشأة وصف السفينة سواء كانت مخصصة للقيام بالملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو النزهة، كذلك يستوي تخصيصها لملاحة أعالي البحار أو الملاحة الساحلية، كما يستوي أن تكون لأهداف الملاحة الرئيسية أو لأغراض الملاحة المساعدة.

**3- المعيار الثالث: تخصيص السفينة للملاحة البحرية:** أن يتم تخصيص السفينة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، فيشترط لكي تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة أن يتم تخصيصها للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، فلا يدخل في عداد السفن المراكب التي تخصص للملاحة في الأنهار فإن كانت المنشأة العائمة مخصصة للملاحة النهرية، فإنها لا تكتسب وصف السفينة حتى و لو قامت برحلات بحرية عارضة<sup>3</sup>.

إلا أن الجدير بالذكر أن للسفينة في مجال التلوث البحري بصفة عامة سواءا بالمواد الخطرة أو المحروقات ، مفهومها خاصا يختلف عن مفهومها وفقا للقواعد العامة، و هو ما سيتضح لنا من خلال الفروع اللاحقة

**ثانيا : مدى إعتبار الحطام البحري بمثابة سفن :**

---

1 - د/ وفاء جلال محمدين ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 1994 ، ص 35.

2 - لا يشترط لاكتساب وصف السفينة أن يكون قد اكتمل بناؤها فعلا، ذلك أنه ينطبق عليها هذا الوصف في بعض الأحوال حتى و هي مازالت في طور البناء حيث تكون محلا لبعض أنواع التصرفات القانونية " المادة 56 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/32 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25 المتضمن القانون البحري الجزائري ، ج ر عدد 47، الصادرة بتاريخ 27 يونيو 1998 .

3 - و هذا التعريف مقارب لما يأخذ به القانون الأمريكي للسفن التي تخضع للقانون البحري، حيث أن معيار السفينة في القانون الأمريكي يعتمد على استخدامها و ما إذا كانت قادرة على نقل الأشياء و الأشخاص بطريق البحر.

بالرجوع إلى المادة 13 من القانون البحري الجزائري ، نجد أنه تنص على أنه حتى تعتبر العمارة أو الألية البحرية سفينة : يجب أن تكون مخصصة وصالحة للقيام بالملاحة البحرية و هذا إما بوسيلتها الخاصة أو بقطرها بمساعدة سفينة أخرى أو سفينة مخصصة لذلك ، فوصف السفينة مرتبط بشرط صلاحيتها للملاحة البحرية ، حيث تفقد العمارة البحرية وصف السفينة متى فقدت تلك الصلاحية ، كما لو صارت حطاما مثلا ، و بالتالي فالحطام البحري يخرج من نطاق مفهوم السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري.

أما المقصود بالحطام البحري فقد نص عليه المشرع الجزائري ، في نص المادة 358 من القانون البحري الجزائري، و التي تقضي بأنه : " يعد حطاما بحريا :- السفن أو الأجهزة أو المنشأة العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية ، و كذا حمولتها و مؤونتها . - الآلات و عتاد السفن ، و آلات الرسو و السلاسل و عتاد الصيد البحري المهمة ، و شظايا السفن و الطائرات . "

إذن فالمشرع الجزائري و بمقتضى نص المادتين إشتراط في الحطام البحري عدم الصلاحية للملاحة من جهة، و أن لا تكون هذه المنشآت البحرية تحت الحراسة أو المراقبة و حتى حمولتها و مؤونتها و هذا من جهة ثانية. و بالتالي يكون المشرع الجزائري قد إشتراط نفس الشروط التي حددها القانون الفرنسي في الحطام البحري<sup>1</sup> ، بحيث عرف المشرع الفرنسي في المادة الأولى من المرسوم رقم 847 الصادر في 03 أوت 1978 الحطام البحري بأنه : " يصير حطاما بحريا الأدوات البحرية و السفن التي تفقد صلاحيتها للطفو ، أو تترك من قبل طاقمها<sup>2</sup> . "

---

1- ينص المشرع المصري على أن المنشأة البحرية لا تكتسب وصف السفينة ، إلا من وقت صلاحيتها للملاحة و قدرتها على الطفو ، و ينتفي عنها هذا الوصف متى فقدت نهائيا تلك الصلاحية ، كما لو صارت حطاما مثلا ، و بذلك يخرج الحطام البحري في القانون المصري من نطاق تعريف السفينة . أنظر في ذلك : د/ علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، 1983 ، ص 14.

2- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 2000 ، ص 24.

فالمشرع الفرنسي إشتراط توفر شرطين حتى تجرد السفينة من وصفها ، و تدخل في نطاق الحطام و هما : عدم الصلاحية للطفو بالمعنى العام للكلمة ، أي غير صالحة لأن تقاد حتى و لو بالقطر في أمان إلى أي ميناء ، أما الشرط الثاني فأن تكون متروكة و غير محروسة أو مراقبة من طرف طاقمها.

و تجدر الإشارة إلى أن السفن القادرة على الطفو ، أو الملاحه البحرية بصفة عامة ، و لكنها متروكة من قبل طاقمها ، لا تعد حطاما بحريا و إنما تدخل في إطار ما يسمى ب " السفن المتروكة "، و هي عبارة عن فئة جديدة أنشئت حديثا ، تخضع لقانون خاص بها<sup>1</sup> .

## الفرع الثاني

### السفينة في إطار الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية عن التلوث البحري

كما ذكرنا سابقا أن وقوع حادثة Torrey Canyon سنة 1967<sup>2</sup> ، كان السبب الرئيسي الذي دفع بالمشرع الدولي و تحت ضغط من الرأي العام ، التدخل و وضع نظام قانوني خاص لمواجهة حالات التلوث الناتجة عن مثل هذه الحوادث و سد الفراغ القانوني السائد آنذاك ، و هو ما أثمر عن معاهدة 1969 الخاصة بالمسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات ، و

---

1- **RODIERE , R , et Du PONTAVICE**, Droit Maritime , 11 Edition, 1991 , Dalloz , Paris , P 56.

2- **حادثة Torrey Canyon**: وتتلخص وقائع الكارثة في أن ناقلة ليبيرية كانت محملة بالنفط الخام الكويتي وفي 18 مارس 1967 م اصطدمت بالصخور والشعاب المرجانية في الجنوب الغربي للسواحل البريطانية ، وبسبب هذا الاصطدام انشقت الناقله العملاقة إلى شقين ، وعلى أثر ذلك تسربت منها كميات هائلة من البترول الخام إلى عرض البحر قدرت بنحو 100 طن ، وغطت هذه الكمية من النفط مسافة مائيه لا تقل عن 320 كم<sup>2</sup> من الشواطئ البريطانية، وسرعان ما حملت التيارات المائية البقعة النفطية المتكونة باتجاه الشواطئ الفرنسية وبقية الشواطئ البريطانية حيث استقرت في نهاية المطاف على المناطق الساحلية للدولتين، أنظر في هذه الحادثة :

- **QUENEUDEC , J ,P** , Les Incidences du L'affaire du Torrey Canyon sur le Droit de la Mer , AFDI , 1968, P 701 , 702 .

التي كان من الطبيعي تأثر المشرع عند وضع أحكامها بالحادثة السابقة الذكر ، لذا فإن تعريف السفينة في معاهدة 1969 جاء مرتبطا إلى حد بعيد بالناقلة Torrey Canyone ، إلا أن 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 خطرة تابعة لها ، و هو ما أدى بالمشرع الدولي إلى تدارك هذا النقص و التوسع في مفهوم السفينة في المعاهدات و الاتفاقيات اللاحقة لمعاهدة 1969 المعدلة ببروتوكول 1992 .

كما أن معيار قدرة السفينة على الطفو و قابليتها للملاحة ، لم يعد المعيار المعول عليه ، فمعظم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمجال تلوث البيئة البحرية لم تأخذ بالمعايير العامة في وصف السفينة ، و إنما كلا منها حددت مفهوما للسفينة يتماشى مع الهدف من إبرامها ، فالبعض قد توسعت في مفهوما و البعض الآخر أخذت بالمفهوم الضيق .

### أولا : المفهوم الضيق للسفينة في إطار اتفاقية المحروقات

كما رأينا أن معاهدة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط ، تعتبر من أهم المعاهدات التي أخذت بالمفهوم الضيق للسفينة ، بحيث نصت المادة "01" فقرة أولى بأن " السفينة هي أي منشأة أو أداة بحرية أيا ما كانت تنقل فعلا المحروقات سائبة كبضاعة<sup>1</sup> " .

القراءة الأولى للمادة تعطي إنطبعا على أنها من أكثر الاتفاقيات إتساعا في تعريف السفينة فهي بهذا التعريف تشمل كافة المنشآت و الأدوات البحرية التي يمكن أن تدخل في المفهوم العام للسفينة وفقا للقوانين الداخلية<sup>2</sup> ، إلا ان الشق الثاني للمادة قد حصر و ضيق من مفهوم

---

1- عرفت المادة 147 فقرة أ من القانون البحري الجزائري ، السفينة بأنها " كل عمارة بحرية أو آلية بحرية مهما كانت و التي تنقل الوقود بدون ترتيب كحمولة " ، فعبارة بدون ترتيب يقصد بها عبارة " سائبا " ، و هي العبارة المطابقة لنص المادة بالفرنسية . Qui transporte effectivement des hydrocarbure en vrac . و نص المادة 1/1 من اتفاقية 1969.

- BENAMAR, M , La responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures en droit Algérien , R.A.S.J.E.P , n° 04 , 1997 , P209.

2 - د/ محمد أحمد سيد الفقي ، مرجع سابق ، ص16.



السفينة إلى حد بعيد بحيث إشتراط أن تنقل هذه المنشأة أو الأداة البحرية فعلا المحروقات السائبة كبضاعة .

و هنا تنثور مشكلتين ، الأولى ماذا قصد المشرع بعبارة " أن تنقل فعلا المحروقات " ، فهل يقصد ناقلات البترول فقط ؟ أم يمتد التعريف إلى السفن الأخرى حسب الشطر الأول من المادة، أما الإشكال الثاني يتعلق بمسألة الحطام البحري ، الذي قد يتسبب في تلوث من جراء ما يحمله من شحنات لمواد ضارة قد تتسرب للبيئة البحرية، فهل يندرج هذا الحطام في مفهوم السفينة أم لا ؟

## 1 - السفن الناقلة للبترول : Navires Pétroliers

إشتراط المشرع الدولي أن تكون المنشأة أو الأداة البحرية مخصصة لنقل البترول سائبا كبضاعة، مما يعني أنه قد قصد ناقلات البترول<sup>1</sup> فقط دون غيرها من السفن الأخرى ، و بمعنى آخر أن إشتراط المشرع الدولي أن تنقل السفينة المحروقات سائبة كبضاعة ، يكون قد أخرج من مفهوم السفينة الناقلات الفارغة ، كما أنه بهذا النص قد أدخل عنصرا خارجيا لتحديد معيار السفينة، و المتمثل في حمولة السفينة .

أ- معيار حمولة السفن النفطية : لقد جعلت المادة الأولى في جزئها الثاني من معاهدة 1969 حمولة السفينة هو المعيار الأساسي لتحديد وصفها كسفينة ، فهذا النص يشمل كل ناقلات البترول طالما كانت معدة فعلا لنقل شحنات النفط سائبا كبضاعة، كما يمكن أن يتسع أيضا ليشمل سفنا أخرى غير ناقلات البترول ، متى كانت صالحة لأن تستقبل في

---

1- تعرف **ناقلة النفط** بأنها سفينة مصممة لنقل النفط، وهي عادة ضخمة ومصممة لعبور المحيطات بين القارات. وهناك نوعان أساسيان من ناقلات النفط ، ناقلة النفط الخام وناقلة مشتقات النفط. **ناقلات النفط الخام**: تكون عادة في غاية الضخامة وتقوم بنقل النفط الخام إلى مصانع التكرير. **ناقلة مشتقات النفط**: وعادة تكون أصغر من ناقلة النفط الخام بكثير، وتهدف إلى نقل البتروكيمياويات من مصانع التكرير إلى الأسواق المستهلكة. وغالبا ما تصنف ناقلات النفط حسب الحجم وكذلك الوظيفة. يبدأ التصنيف من ناقلات مشتقات النفط الساحلية أو الداخلية والتي تبلغ حمولتها الوزنية بضعة آلاف من الأطنان وصولا إلى ناقلات النفط الخام الهائلة الضخامة والتي تصل حمولتها إلى 550,000 طن - **قاسم صلاح** ، تأثير الصناعة النفطية على البيئة البحرية ، مجلة الدراسات القضائية و القانونية ، جامعة الكويت، السنة الثامنة، العدد 17 ، جوان 2006 ، ص 124.

أحواضها البترول سائبا كبضاعة مثل سفن البضائع الجافة ، بشرط أن تكون وقت الحادث محملة بالنفط السائب باعتباره بضاعة<sup>1</sup>. كما أن معاهدة 1969 لم تعطي أهمية لمقدار الحمولة و لم تشترط حد أدنى لها ، بحيث تخضع المسؤولية عن التلوث البحري لأحكام هذه المعاهدة مهما كان مقدار الشحنة المنقولة عليها<sup>2</sup> ، و ذلك لأن الأضرار لا تتوقف على كمية المحروقات المتسربة.

**ب- السفن المستثناة من أحكام معاهدة 1969** : إن الاعتماد على معيار الحمولة يؤدي إلى نفي وصف السفينة في مفهوم هذه المعاهدة عما يلي :

- **أولا** : ناقلات البترول الفارغة التي تبحر دون أن تكون حاملة لشحنة بترول سائبة ، و عليه فإن التلوث الناجم عن زيت وقود تشغيل هذه السفن لا يخضع لأحكام هذه المعاهدة ، إلا أن هذا الأمر يتناقض مع تعريف المحروقات<sup>3</sup> الوارد في المعاهدة ، و في هذا المجال يرى الدكتور محمد أحمد الفقي " لا يوجد أي تناقض ما بين الفقرتين ، فالتلوث الناتج عن زيت وقود تشغيل السفينة تغطيه المعاهدة بشرط أن تكون تلك التي تحمل المحروقات كبضاعة لحظة وقوع الحادث سواء حدث هذا التلوث بسبب وقود تشغيلها أو بسبب الشحنة المنقولة عليها<sup>4</sup> ، صحيح أن الهدف الأول من المعاهدة هو تغطية التلوث الناتج من الشحنة

---

1 - محمد السيد احمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 18.

2 - **LEGENDRE , C** , Projet de Convention internationale sur la responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures , DMF , 1969 , P 131.

3- عرفت المحروقات في المادة 5/1 من اتفاقية 1969 على أنها " تعني جميع المحروقات الثقيلة ، و لا سيما البترول الخام و زيت الوقود و زيت الديزل الثقيل ، و زيت التشحيم و زيت البلين ، المنقولة كلها على ظهر السفينة كحمولة أو في عنابر هذه السفينة .

4- يظهر من الأعمال التحضيرية أن المشاركين في مؤتمر بروكسل 1969 قد شعروا بهذه المشكلة دون أن يسعوا لحلها، و بهدف الهروب من أي لبس ، إقترح الوفد الايرلندي إلغاء أو حذف أي إشارة لعنابر السفينة من تعريف المحروقات قاصرين تطبيق المعاهدة على المحروقات المنقولة كبضاعة ، كما طالب وفد الأمم المتحدة بتصحيح النص المتعلق بعنابر السفينة بحيث يفهم على أن النية تتجه إلى ضمان عدم إنطباق المعاهدة على زيت العنابر إلا في حالة إستخدامه كوقود لسفينة تحمل شحنة محروقات ، حيث إذا ذكر زيت العنابر في هذه الحالة الأخيرة فمن المستحيل التمييز

المنقولة فعلا و ليس من زيت وقود التشغيل ، غير أن صعوبة التمييز بينهما كان السبب وراء بسط أحكام المعاهدة لتشمل النوعين معا <sup>1</sup>.

- **ثانيا** : السفن الناقلة للبتروول في البراميل أي شحنة غير سائبة ، غير أنه كان من الواجب على واضعي المعاهدة عدم التركيز على الكيفية التي تشحن بها المحروقات، حتى و إن كان تسرب البتروول من البراميل عند وقوع حادث ، لا يقارن باحتمال تسرب الزيت السائب، إلا أنه لا يجب إستبعاده و العمل على المساواة بينهما .

- **ثالثا** :السفن الناقلة وقت الحادث لرواسب أو بقايا البتروول بعد تفريغ الشحنة ، فإذا ما وقع حادث و تسببت هذه الرواسب و البقايا ، أو حتى زيت وقود تشغيل هذه السفينة، في وقوع ضرر التلوث، فالمضرورين في هذه الحالة لا يمكنهم التمسك بأحكام معاهدة 1969-1992 ، و القانون الوطني هو المطبق في هذا الوضع ، و مثال ذلك حادث السفينة Tolmiros الذي أحدث تلوث على الساحل السويدي بسبب المحروقات المتبقية في مضخات و أنابيب السفينة بعد إفراغ شحنتها ، حيث تقرر أن رواسب المحروقات المتبقية في عناصر السفينة بعد تغريغها لا يمكن إعتبارها كشحنة منقولة <sup>2</sup> .

- **رابعا** : منصات أو محطات الحفر و التنقيب عن البتروول و التي توجد على بعد معين من الشاطئ، فهذه المحطات حتى و إن كانت تتدرج تحت طائفة أي أداة بحرية من أي نوع كانت، إلا أنه عندما تكون غير مرتبطة بمركز ثابت ، لا يمكن القول بأنه تنقل البتروول كشحنة ، مع الإشارة أن هذه المنصات تخضع لأحكام معاهدة لندن <sup>3</sup> 1976 الخاصة

---

بين النوعين فيما لو حدث تسرب - الوثائق الرسمية للمؤتمر القانوني الدولي عام 1969 حول الأضرار الناشئة من تلوث مياه البحر - أشار إليه د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، هامش رقم 8 ، ص 18.

1 - المرجع نفسه ، ص 19.

2 - **REMOND-Gouilloud, M** , Quel avenir pour les conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noires ? DMF 1993 , P 269.

3 - أجازت الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الناجمة عن استكشاف و إستغلال المواد المعدنية في قاع البحار ، التعويض عن ضرر التلوث بالزيت الناتج عن محطات مخصصة للبحث أو استغلال ليس المحروقات فقط بل أيضا الغاز الطبيعي ، و أي مواد معدنية أخرى .

بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالبترول الناشئة عن البحث و استغلال الثروات المعدنية لقاع البحر<sup>1</sup>.

- **خامسا** : السفن العادية : و تتمثل أساسا في سفن الركاب و السفن التجارية ، إذا ما تسبب زيت وقود تشغيل هذه السفن في أضرار تلوث بحري<sup>2</sup> ، سينطبق عليها القانون الداخلي و ليس اتفاقية 1969 ، بحيث أنها مستبعدة من نطاق تطبيق أحكامها<sup>3</sup>.

- **سادسا** : السفن الحربية و سفن الدولة المستخدمة لأغراض غير تجارية ، أخرجت السفن الحربية من أحكام معاهدة 1969 ، بموجب المادة 01/11 بحيث نصت على انه : " لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على السفن الحربية و السفن الأخرى التي تستغلها الدولة للقيام بخدمات غير تجارية لفائدة هذه الدولة " .

## 2- خصوصية الحطام البحري في مجال التلوث بالمواد الخطرة

إذا كان الوضع في القوانين الداخلية هو خروج الحطام البحري من نطاق مفهوم السفينة ، فهل هو نفسه في مجال الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد الخطرة و الضارة بما فيها المحروقات ، فإذا ما وقع حادث لسفينة ناقلة للمواد الضارة ، و أدى إلى غرقها دون أن تبرح الحمولة مكانها في الناقلة التي صارت حطاما و تركت من قبل طاقمها ، فهل يدخل هذا الحطام في مفهوم السفينة إذا ما تسرب منها و أحدث ضرر التلوث؟ .

---

1 - **سليمة محمد صلاح** ، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، الطبعة الأولى ، 2006 ، ص 472.

2- من بين الحوادث التي تعرضت لها السفن العادية و أدت إلى تسرب المحروقات ، نذكر على سبيل المثال حادثت غرق السفينة Treasure و الذي وقع بتاريخ 23 جوان 2000 ، في سواحل جنوب إفريقيا و الذي أدى إلى تسرب 400 طن من الوقود الزيتي- **د/نادر محمد إبراهيم** ، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001 ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية و الإقتصادية ، العدد الثاني 2002 ، كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية ، ص 68.

3 - تم وضع اتفاقية جديدة من قبل المنظمة البحرية الدولية ، بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي ، و فتح باب التوقيع عليها منذ 2001/10/01 إلى غاية 2002/09/30 ، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ لعدم استكمال نصاب الدول المصادقة عليها - **المرجع نفسه** ، ص 59.

لم تتطرق الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا ، لسنة 1996 و المعدلة ببروتوكول 2010 ، لمسألة الحطام البحري، و نفس الشيء بالنسبة للاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات بصفة عامة التي سبقتها ، و لهذا فقد أثارت الإجابة على هذا التساؤل جدلا فقهيًا كبير ، بحيث أثرت هذه المسألة أول مرة في مجال تطبيق أحكام معاهدة 1969، حول مدى إمكانية تطبيق هذه المعاهدة في حالة ما إذا كانت السفينة المتسببة في التلوث عبارة عن حطام بحري ، حيث ذهب رأي من الفقه إلى إستبعاد تطبيق أحكام اتفاقية 1969 على التلوث النفطي الناتج عن الحطام البحري ، كون أنه لا يمكن إعتبار النفط في هذه الحالة شحنة لعم إمكانية نقله من مكان إلى آخر، فيما ذهب رأي آخر إلى أن الاتفاقية قابلة لتغطية ضرر التلوث الناتج عن التسرب من الحطام ، تأسيسا على أن هذا التسرب يجد مصدره في الواقعة المسببة للتلوث<sup>1</sup>.

و يرى البعض<sup>2</sup> أن الرأي الثاني هو الأصح ، فالاتفاقية قد اشترطت في المنشأة البحرية حتى تدخل في مفهوم السفينة أن تنقل الزيت فعلا سائبا كبضاعة ، لحظة حدوث الواقعة المسببة للتلوث ، دون إعتبار لما تؤول إليه هذه السفينة بعد ذلك<sup>3</sup> ، فالمسألة مرتبنا أساسا بالعلاقة السببية ما بين ضرر التلوث و الحادث الذي بموجبه أصبحت السفينة حطاما، فإذا ما ثبت أن

---

1- د/رضا محمود الشرفاوي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ، مصر ، 2010 ، ص 35 .

2- سليمة محمد صلاح ، مرجع سابق ، ص476.

3 - و هو نفس الرأي الذي أخذت به اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض 1992 ، و ذلك بمقتضى حادث الناقل الإماراتية Aljazia 1 و الذي وقع بتاريخ 24 جانفي 2000 ، حيث غرقت الناقل و تسرب من حطامها كمية تقدر ب 100 إلى 200 طن من النفط ، و قد قررت اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 ، بأن العبارة بوصف السفينة هي بلحظة وقوع الحادث المسبب للتلوث ، و أن الناقل أنشأت للملاحة البحرية و لها القدرة على نقل النفط و عليه يمكن لنا وصفها بالسفينة - Rapport Annuel de 2002 : Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les Hydrocarbures, P 107.

- أشارت إليه : مونية كرواط ، المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع قانون البيئة و العمران ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 01 ، 2015 ، هامش رقم 02 ، ص 16.

هناك علاقة مباشرة بينهما فإن أحكام الاتفاقية في المطبقة ، اما إذا كانت هذه العلاقة غير مباشرة فلا سبيل لتطبيق احكام الاتفاقية عليها ، و تقدير هذا الأمر يرجع لقاضي الموضوع ، كما أن الزمن الفاصل بين الواقعة و ضرر التلوث يعتبر من المعايير الأساسية التي يأخذ بها القاضي في تقديره إذا كانت هناك علاقة سببية مباشرة أم لا ، فالضرر الناتج بعد فترة زمنية قصيرة ، عن تسرب الزيت من حطام السفينة يدخل تحت نطاق السفينة ، إما إذا وقع هذا الضرر بعد فترة طويلة ، ثلاث سنوات مثلا بعد غرق السفينة ، و بفعل العوامل الطبيعية كالصدأ أو التآكل في أجزاء هذا الحطام أدى إلى تسرب كميات الزيت منها ، ففي هذه الحالة لا يمكن القول أن حادث الغرق الذي أدى إلى سيرورة السفينة حطاما ، هو المتسبب في وقوع ضرر التلوث .

### ثانيا : المفهوم الواسع للسفينة و أهم الاتفاقيات التي تبنته

كما هو معلوم أن حادث Torrey Canyone السابق الذكر ، يعتبر الحادث الأول من نوعه من حيث ضخامته و جسامة الأضرار المترتبة عنه ، في مقابل غياب تام للقواعد القانونية التي تحكم هذا النوع من الحوادث، و لهذا فتأثر المشرع الدولي به في صياغة اتفاقية 1969 جعل أحكامها متماشية و مطابقة لوقائعه ، لكن التلوث البحري بالزيت أو المواد الضارة بصفة عامة أبعد من أن يحكمه حادث واحد ، و هذا ما ثبت بالفعل بعد وقوع عدة حوادث أخرى أبرزت بموضوح عيوب و نقائص اتفاقية 1969 ، و من بينها حادث Olympic Bravery ، و الذي كان السبب الرئيسي في تبني المفهوم الموسع للسفينة .

### أ- أسباب تبني المفهوم الموسع للسفينة

يعتبر حادث ناقلة البترول الليبيرية Olympic Bravery الذي وقع بتاريخ 13 مارس 1976، أهم أسباب تبني المفهوم الموسع للسفينة ، و تتلخص وقائع هذا الحادث في تعطل أجهزة الدفع و التسيير لهذه الناقلة ، عندما كانت تبحر فارغة و رغم تدخل التقنيين إلا أنها لم تفقد سرعتها ، و بسبب الرياح جنحت عن مجراها بالتجاه الساحل، و لم تتجح عمليات المساعدة التي طلبها الريان ، و بقيت السفينة على الساحل لمدة شهر كامل ، تم الاتفاق خلاله بين المجهز و شركة هولندية لرفع و ضخ زيت وقود التشغيل من ماكنات السفينة ، و قبل بدأ تنفيذ الاتفاق بيوم واحد فقط هبت عاصفة هوجاء أدت إلى تحطم السفينة و تسرب 1200 طن من زيت وقود

التشغيل التي كانت تحمله عنابرها ، و لم تتمكن الشركة الهولندية التي تدخلت فيما بعد بطلب من السلطات الفرنسية من فعل أي شيء للحد من جسامه الأضرار الناتجة عن الحادث<sup>1</sup> .

و يتضح أن النتائج و الأضرار الكارثية المنجزة عن هذا الحادث ، كانت نتيجة إهمام كل من المجهز و السلطات الفرنسية في اتخاذ الإجراءات و التدابير اللازمة في الوقت المحدد لتفادي هذه الكارثة ، و يعود سبب ذلك إلى عدم شعور المجهز بالمسؤولية القانونية بسبب عدم إنطباق اتفاقية 1969 في جانبه ، كون أن سفينته كانت تبحر فارغة في حين أن الاتفاقية تشترط لانطباقها أن تحمل السفينة فعلا المحروقات كبضاعة وقت الحادث، أما السلطات الفرنسية فخشيت عدم إسترجاع تكاليف الوقاية فيما لو اتخذتها<sup>2</sup>.

و بالتالي فحادث Olympic Bravery سلط الضوء على أهم عيوب و نقائص اتفاقية 1969 ، والمتمثل في التلوث الناتج عن ناقلات البترول الفارغة ، التي تبحر دون أن تحمل في أحواضها شحنات نطف كبضاعة ، بل تحتوي فقط على زيت الوقود اللازم لتشغيلها، خاصة و أن هذه الناقلات الضخمة يحتاج تسيرها لكميات كبيرة من الزيت ، إذ ما تسرب نتيجة حادث فسوف يؤدي إلى نفس أضرار التلوث الناتجة عنه كما لو كان سائبا كبضاعة في أحواضها.

و لذلك كان على المشرع أن يتدخل و يتدارك هذا النقص ، و ذلك بتبنيه للمفهوم الموسع للسفينة ، و قد ظهر ذلك في معظم الاتفاقيات اللاحقة لاتفاقية 1969 و حتى في البروتوكول المعدل لها لسنة 1992.

#### ب- الاتفاقيات التي تبنت المفهوم الموسع للسفينة

من بين أهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بمجال المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد الضارة بصفة عامة ، و التي اخذت بالمفهوم الواسع للسفينة نذكر ما يلي :

1- أنظر في ذلك :

- Langavant E, et Beurier JP , La Lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures devant le droit administratif Français , a propos de l'affaire de l'olympic Bravery , DMF , 1976 , PP 515 , 516.

2/د/ رضا محمود الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 37 .

## أولاً : بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات 1969 CLC

إن بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 ، جاء متضمناً تعريفاً موسعاً لمفهوم السفينة، وذلك قصد تفادي العيوب و النقائص الواردة في اتفاقية 1969 السالفة الذكر ، بحيث نص في المادة 2 المعدلة للمادة 1/1 من اتفاقية 1969 على أن السفينة هي " أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع كانت ، تبنى أو تهيأ لنقل المحروقات سائبة كبضاعة ، و لا تعد من قبيل السفينة في مفهوم البروتوكول السفينة القادرة على نقل المحروقات و بضائع أخرى ، إلا في حالة نقلها بالفعل للمحروقات سائبة كبضاعة ، و في حالة ثبوت وجود بقايا لتلك المحروقات في أي رحلة تالية لهذا النقل " .

يتضح من نص المادة السابقة أن بروتوكول 1992 قد تضمن في تعريفه للسفينة ، السفن أو الناقلات الفارغة من جهة ، و السفن المختلطة من جهة أخرى .

### 1- السفن الفارغة :

عرف بروتوكول 1992 في الجزء الأول من المادة الثانية في فقرتها الأولى السفينة بأنها : " أي منشأة أو أداة بحرية ، من أي نوع كانت ، تبنى أو تهيأ لنقل المحروقات سائبة كبضاعة ... " فهذا النص إشتراط من جهة أن تكون المنشأة أو الأداة مصممة أو مشيدة لنقل البترول سائبة كبضاعة، مما يعني أن المشرع الدولي قصد قصد ناقلات البترول فقط دون غيرها من السفن الأخرى التي يمكن أن تنقل البترول في أحواضها كبضاعة ، ومن جهة أخرى لم يشترط النص أن تحمل الناقلات فعلاً المحروقات سائبة لحضة وقوع الحادث ، كما هو الحال في اتفاقية 1969 ، الأمر الذي يسمح بانطباقه على ناقلات البترول الفارغة التي تبحر دون أن تحمل في أحواضها شحنة بترول<sup>1</sup>.

---

1- و هذه الشروط نفسها كانت قد توفرت في الناقلات Olympic Bravery ، و هذا ما دفع البعض في مؤتمر 1984 ، إلى الإستناد على الحادث المذكور و الإشارة إليه لتبرير امتداد المعاهدة للحالة التي يمكن أن تتسبب فيها أضرار تلوث بواسطة زيت و قود التشغيل المتسرب من عنابر ماكنات ناقلات البترول الفارغة ، و قد وافق على هذا الرأي أغلبية المشاركين في المؤتمر ، و من بينهم : ألمانيا ، المملكة المتحدة ، النرويج ، فرنسا ، اليابان .... - أنظر في ذلك : د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 29.



## 2- السفن المختلطة

نصت المادة الثانية فقرة أولى في جزءها الثاني من بروتوكول 1992 على أنه " ..... و لا تعد من قبيل السفينة في مفهوم البروتوكول السفينة القادرة على نقل المحروقات و بضائع أخرى إلا في حالة نقلها بالفعل للمحروقات سائبة كبضاعة ، و في حالة ثبوت وجود بقايا لتلك المحروقات عليها في أي رحلة تالية لهذا النقل " ، بمعنى أن المشرع الدولي أعطى وصف السفينة للسفن المختلطة في حالتين و بشروط معينة .

• **الحالة الأولى :** إشتراط بروتوكول 1992 لانطباقه على السفن المختلطة أن تحمل فعلا المحروقات سائبة كبضاعة لحضة وقوع الحادث ، و هو نفس الشرط الوارد في المادة 01 فقرة أولى من اتفاقية 1969 ، مما يفيد أن السفن المختلطة كانت تدخل أيضا في مفهوم السفينة وفقا لاتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 .

• **الحالة الثانية :** كما ينطبق بروتوكول 1992 على السفن الفارغة أيضا و لكن فقط بعد رحلة تالية ، متى ثبت وجود بقايا أو رواسب متبقية فيها لحضة وقوع الحادث ، و المقصود بالرحلة في هذا الصدد رحلة العودة في مجموعها<sup>1</sup> ، و ذلك لأن السفن عادة لا يتم تفريغها من الرواسب إلا بعد عودتها النهائية إلى ميناء قيامها حيث يتم تنظيف أحواضها من البقايا المترسبة عليها، غير أن عبء إثبات وجود بقايا المحروقات في السفينة لا يقع على المضرور ، و إنما يقع على من له مصلحة في إثبات عدم وجود هذه الرواسب لحضة وقوع الحادث ، أي على مالك السفينة و الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث ، و الذي من مصلحته إثبات ذلك بحيث يكون في هذه الحالة غير مطالب بالتعويض<sup>2</sup> .

### ثانيا : اتفاقية المواد الخطرة 1996HNS / 2010

---

1- لقد ثار لبس و خلاف لدى مندوب إنجلترا في مؤتمر 1984 حول المقصود بالرحلة التالية مما أدى إلى إنقسام بين الدول المؤيدة لتحديد الرحلة مباشرة ، و تلك المؤيدة لأي رحلة تالية ، و قد كانت الغلبة للاتجاه الأخير - نقلا عن : مونية كرواط ، مرجع سابق ، ص 12 هامش رقم 01.

2- د/ رضا محمود الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 42.

نصت المادة 01 فقرة 01 من اتفاقية 1996 ، على السفينة بأنها " أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع كان<sup>1</sup> " ، فتعريف السفينة وفقا لهذا المفهوم يقتضي منا تحديد معنى المنشأة أو الأداة البحرية من جهة ، و البحث فيما إذا كانت هناك سفن مستثناة من هذا التعريف من جهة ثانية .

#### 1- معنى المنشأة أو الأداة البحرية :

إن كلمة أي منشأة بحرية لا تثير أي إشكال ، بحيث تعني فكرة بناء السفينة في ورشات معينة، و بمفهوم المخالفة فكل آلية غير مبنية لا تعتبر سفينة ، رغم امتلاكها لخاصية الطواف بالبحر مثل الألواح الشراعية التي تستعمل للنزهة أو الرياضة<sup>2</sup> ، إلا أن التساؤل يدور حول معنى الأداة البحرية ، فاتفاقية 1996 و كذا بروتوكول 2010 لم يعطي أي تعريف أو توضيحه لهذا المصطلح ، و بالتالي يجب الرجوع إلى القوانين الوطنية لتحديد مدلوله .

و في هذا الشأن عرف المشرع الجزائري السفينة بمقتضى المادة "13" من القانون البحري بأنها " كل عمارة أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، إما بوسيلتها الخاصة أو بواسطة قطرها بسفينة أخرى مخصصة لهذه الملاحة " ، فالمشرع في هذا التعريف ركز على معيار قدرة السفينة على الملاحة البحرية فقط ، و لم يحدد لنا معنى الأداة أو الآلية البحرية، و هذا على عكس المشرع الفرنسي ، الذي عرف الأداة البحرية في نصوص القانون المتعلق بالتصادم البحري ، الصادر في 1967/07/07 ، بأنها : " أي وحدة عائمة باستثناء تلك المربوطة بمركز ثابت ، و تعتبر هذه الوحدة بحسب الأحوال في حكم السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية"<sup>3</sup> ، بمعنى

---

1- يجري النصين الأصليين للمادة 01 فقرة 01 بالفرنسية و الإنجليزية كما يلي :

- Tout bâtiment de mer ou engin marine , quel qu'il soit .

- Any seagoing vessel and seaborne craft , of any type whatsoever.

2- بلقاسم فطيمة ، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، مذكرة ماجستير في القانون، تخصص عقود و مسؤولية ، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر 01 ، 2013 ، ص 65 ، 66 .

3 - RODIERE, R , Traité Général de droit maritime , Evénements de mer , N°16 , PARIS , P28.

أن الأداة البحرية يتوفر فيها شرطان : القدرة على الطفو فوق سطح البحر من جهة ، و غير مربوطة بمركز ثابت من جهة ثانية ، و يتربط على تعريف السفينة على هذا النحو استبعاد المراكب النهرية و مراكب البحيرات لأنها ليست سفنا تجوب البحار<sup>1</sup>.

## 2- السفن المستثناة من أحكام اتفاقية المواد الخطرة HNS 1996-2010 .

إستبعدت اتفاقية 1996 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن نقل البضائع الخطرة و الضارة بحرا ، و المعدلة ببيروتوكول 2010 ، السفن الحربية و سفن الدولة المخصصة لأغراض غير تجارية من نطاق تطبيقها و ذلك لاعتبارات معينة .

### أ- السفن الحربية :

نصت المادة 04 فقرة 04 من اتفاقية 1996 على أنه : " لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على السفن الحربية ، أو السفن الحربية المساندة أو السفن الأخرى التي تمتلكها أو تشغلها دولة ما معينة فقط في الوقت الحالي للخدمة الحكومية غير التجارية<sup>2</sup> " ، و المقصود بالسفن الحربية<sup>3</sup> كما جاء في المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982: " السفينة الحربية هي سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما ، و تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها

---

1- إن عبارة أي أداة بحرية من أي نوع كانت تشمل الزلاقات أو الزحافات الهوائية ، و هي المركبات التي تسير منزلقة على وسائد هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسيا على سطح اليابسة أو الماء ، و هذه المركبات التي استبعدت من تعريف الطائرة ، تعتبر سفينة إذا كانت تمارس نشاطها فوق سطح البحر - نقلا عن د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 17.

2 - Aux termes de l'article 4/4 de la convention HNS , ( Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires , et aux autre navires appartenant à un état ou exploités par lui et affectés exclusivement à l'époque considérée , à un service non commercial d'état ) . Néanmoins selon l'article 4/5 , un Etat partie peut décider le contraire pour ses propres navires.

3- السفينة الحربية هي سفينة مدرعة كبيرة، مثقلة بالأسلحة وتستخدم لأغراض الحرب، بالإضافة إلى المدافعية المكونة من عدد من أعيرة المدافع، السفن الحربية أكبر وأفضل في التسليح من المدمرات، والزوارق، كما أن السفن الحربية يتم تحديثها دوما بأحدث ما وصل إليه العلم ويدمج فيها دوماً كافة التقنيات الجديدة ، د/ أحمد رضا صالح ، القانون الدولي للبحار ، الطبعة الثانية ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، 1997 ، ص 58 .

جنسية هذه الدولة ، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة، كما يظهر إسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها و يشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الإنضباط في القوات المسلحة النظامية" ، كما عرفت المادة 11 من الاتفاقية الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية لسنة 1962 على أنها: " كل سفينة تخص البحرية الحربية لدولة ما، و تحمل الشارات المميزة الخارجية لجنسية السفن البحرية ، يجب على قائد هذه السفينة أن يكون في خدمة الدولة و أن يكون أسمه مدون في لائحة ضباط الأسطول العسكري ، كما يجب أن يكون ريانتها خاضعين للأنظمة التأديبية العسكرية "

و بالرجوع إلى موقف اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 المستبعد للسفن الحربية من نطاق تطبيقها نجد أنه كان منتقدا ، على أساس أنه من غير اللائق أن تستأثر السفن الحربية بمعاملة خاصة في وقت السلم ، فظروف الحرب وحدها هي التي يمكن أن تبرر أو تؤيد الإعفاء ، و في مثل هذه الحالة يتعلق الأمر بالإعفاء من المسؤولية و ليس بانطباق أحكام المعاهدة بأكملها، فبما أنها تنقل بالفعل مواد ضارة و خطيرة، ككشحات زيت الوقود اللازمة لسيرها أو لتزويد سفن حربية أخرى ، فإن ذلك يبقى يشكل مصدرا لخطر التلوث .

#### ب- سفن الدولة المخصصة لأغراض غير التجارية

أما بالنسبة لسفن الدولة المخصصة لأغراض غير تجارية ، هي الأخرى أستبعدت من نطاق تطبيق أحكام اتفاقية 1996 المعدلة ببروتوكول 2010<sup>1</sup> ، و يمكن إنتقاد هذا الإستبعاد على اساس أنه إذا كان مبررا بالصفة غير التجارية لسفن الدولة ، فلماذا لا يتم تعميمه على كافة السفن التي تنقل البترول لغرض غير تجاري ، حتى و لو كانت غير تابعة للدولة ، و هو نفس الموقف الذي اتخذته من قبل كل من اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992 و اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ، باستبعادها للسفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لأغراض غير تجارية من نطاق تطبيقها كما رأينا سابقا ، فهذه الحصانة المعطاة لسفن الدولة يعود السبب فيه ، إلى رغبة المشرع

---

1 - HUIBAN , A , La convention HNS , une atomisation du droit aux fins d'une meilleure indemnisation des dommages liés au transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses, Annuaire de Droit Maritime et Océanique (ADMO), TOME XXXII – 2014 , P 204.

الدولي على حث الدول على التصديق على المعاهدات و الاتفاقيات السابقة الذكر ، حتى لا يكون مصيرها الفشل الذي تعرضت له المعاهدة الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية<sup>1</sup> لسنة 1962 بسبب عدم تصديق الدول عليها و ذلك لامتداد نطاق تطبيقها للسفن الحربية و السفن المملوكة للدولة<sup>2</sup> .

و خلاصة القول أنه إذا كان الوضع السائد في جل الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بمختلف المواد الضارة ، هو استبعاد السفن الحربية و سفن الدولة غير التجارية من نطاق تطبيقها ، إلا أنه في أحكام اتفاقية 1996 كان هناك نوع من الخصوصية ، بحيث انها من جهة سارت على نهج الاتفاقيات التي سبقتها ، بحيث إستبعدت هذه السفن من نطاق تطبيقها، و ذلك بموجب المادة 4 فقرة 4 ، و التي تنص على أنه " و باستثناء الحالة المنصوص عليها في الفقرة 5 فإن أحكام هذه الاتفاقية لا تنطبق على السفن الحربية ، أو السفن الحربية المساندة أو السفن الأخرى التي تمتلكها أو تشغلها دولة ما ، معينة فقط في الوقت الحالي للخدمة الحكومية غير التجارية " ، و لكن من جهة أخرى وضعت إستثناء في نص الفقرة 05 من نفس المادة و التي تقضي بأنه " يجوز لدولة طرف أن تطبق هذه الاتفاقية على السفن الحربية التابعة لها أو سفن أخرى موصوفة في الفقرة 04 ، و يتعين عليها في هذه الحالة أن تخطر الأمين العام بذلك محددة أحكام و شروط هذا التطبيق".

---

1- و قد تقرر في نص المادة 02 من هذه المعاهدة مسؤولية مستغل السفينة الذرية ، سواء كانت مخصصة لأغراض التجارية أو الحربية. - أسيل باقر جاسم محمد ، قيام مسؤولية مستغل السفينة الذرية ، مجلة واسط للعلوم الإنسانية ، المجلد 11 العدد 29 لسنة 2015 ، جامعة واسط ، ص 144.

2 - نصت المادة 2/11 من اتفاقية 1969 على أنه فيما يتعلق بالسفن المملوكة لدولة متعاقدة و المستخدمة لأغراض تجارية ، فإن كل دولة يمكن مقاضاتها أمام محاكم أي دولة أخرى متعاقدة يقع الضرر على إقليمها و عليها أن تتنازل عن أوجه الدفاع التي يمكنها التمسك بها باعتبارها دولة ذات سيادة ، و تطبيقا لذلك فإن السفن حتى و لو كانت مملوكة للدولة، المستخدمة لأغراض تجارية لا تقلت من قواعد المسؤولية المبينة في المعاهدة . - د/كمال رجب ، نظام المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، رسالة دكتوراه في القانون ، كلية الحقوق بجامعة عين شمس ، مصر ، 2016 ، ص 40 .

و بالتالي يتضح أن اتفاقية 1996 لم تستبعد سفن الدولة و السفن الحربية من نطاق تطبيقها بصفة مطلقة و إنما سمحت للدولة التي تكون طرفا في هذه الاتفاقية ، كإستثناء أن تطبق أحكام هذه الأخيرة على هذا النوع من السفن ، و لكن ذلك بشروط خاصة من بينها :

- إخطار الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بذلك .
- تحديد الأحكام و الشروط الخاصة بهذا التطبيق .

### ثالثا : اتفاقية لندن 1954 Oil Pol و اتفاقية ماريول 1973 MARPOL - 1978

لم يتم التطرق في اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري بالزيت لتعريف السفينة ، و لكن سرعان ما تم إستكمال ما جاء فيها من نقص في الضوابط و الأحكام اللازمة للحد من ظاهرة التلوث البحري بالزيت ، في التعديلات اللاحقة للاتفاقية في سنوات 1962 ، 1969 ، 1970 ، 1971 ، و المؤتمر الدولي الأخير في عام 1973 ، الذي دعت لإنعقاده المنظمة الإستشارية الحكومية للملاحة البحرية من أجل البحث في موضوع التلوث البحري الناتج عن السفن ، و سد ما كان في اتفاقية لندن 1954 من ثغرات<sup>1</sup> .

أخذت اتفاقية لندن بمفهوم السفينة الوارد في المادة الأولى من تعديل 1962 ، و الذي ينص على أن : " أي سفينة من أي نوع تعبر البحار ، بما في ذلك الوحدات البحرية العائمة أثناء قيامها برحلة بحرية ، سواء كانت تسير بألاتها أو كانت تقطرها سفينة أخرى القائمة بالرحلة البحرية"<sup>2</sup> ، فالملاحظ أن تعديل 1962 قد أخذ بالمفهوم الضيق للسفينة .

و لما كان من الضروري تأمين أكبر قدر ممكن من الحماية للبيئة البحرية من التلوث بالسفن، تم إبرام الاتفاقية الدولية الخاصة بمنع التلوث البحري بالسفن سنة 1973 و التي عرفت بالاتفاقية MARPOL ، بحيث وضعت مفهوما واسعا للسفينة من أجل مواجهة التلوث البحري المتفاقم بسبب تزايد كميات النفط التي تنقل باستمرار عن طريق البيئة البحرية، و قد جاء تعريف

1- د/ محسن أفكيرين ، القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2014 ، ص 307.

2- د/ عبد الهادي محمد عشري ، الإختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث ، رسالة دكتوراه في القانون ، جامعة الزقازيق ، مصر ، 1989 ، ص 133.

السفينة في المادة 4/2 من الاتفاقية على النحو التالي : " السفينة هي مركب من أي نوع كان يعمل في بيئة بحرية ، و تشمل القوارب الزلافة ، و المركبات ذات الوسائد الهوائية ، و الغواصات و الطافيات ، و المنصات المثبة أو الطافية"<sup>1</sup> .

و هكذا فقد اشتملت المادة الثانية من اتفاقية ماريول كل السفن أيا كان نوعها ما دامت تعمل في مجال البيئة البحرية ، بحيث تضمنت قوارب الهيدروفيل و المركبات المزودة بوسائد هوائية ، و الغواصات و الطائرات العائمة و المنصات أو الأرصفة الثابتة أو العائمة<sup>2</sup> .

أما بالنسبة لاتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث في البحار المبرمة في 20 نوفمبر 1972 ، فقد عرفت السفينة بأنها : " كل مركبة أو جهاز مهما كانت طبيعته بما في ذلك المركبات بدون غاطس و الطائرات العائمة المستخدمة أو غير المستخدمة كوسيلة للنقل في الماء"<sup>3</sup> .

#### رابعا : اتفاقية 2001 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي

يعد نجاح إبرام الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001 في لندن بتاريخ 2001/03/23 ، نتوجا لجهود اضطلعت بها المنظمة البحرية الدولية في إطار ما يعرف بالنظام الدولي للتعويض عن التلوث الناتج عن السفن و هو النظام الذي بدأ في وضع أسسه عقب تداعيات حادثة ناقلة البترول " توري كانيون"<sup>4</sup> .

---

1 - راجع المادة 2 فقرة 4 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973.

2 - روان دياب ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، فرع البيئة و العمران ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 1 ، 2014 ، 2015 ، ص 8.

3- د/ جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام ، المجال الوطني للدولة البري البحري الجوي ، الجزء الثاني ، دار العلوم ، عنابة ، الجزائر ، بون سنة النشر ، ص 205.

4- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 47 ، 48 .

و يعتبر وضع هذه الاتفاقية بمثابة إستكمال لركن أساسي في بنيان نظام المنظمة البحرية الدولية للتعويض عن التلوث البحري الناتج عن السفن ، فهذه الاتفاقية تأتي مكملة للنظامين التاليين: نظام اتفاقيتي المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت 1969 و اتفاقية الصندوق، و نظام اتفاقية المواد الخطرة و الضارة 1996<sup>1</sup>.

و قد اهتمت اتفاقية الوقود بتحديد المقصود من السفينة ، بحيث عرفت في المادة الأولى فقرة 1 بأنها " السفينة هي أي مركب صالح للملاحة البحرية و أية مركبة عائمة في البحر من أي نوع كان " ، كما عرف في هذا المجال الدكتور نادر محمد إبراهيم السفينة بأنها : " أي منشأة بحر أو أداة بحرية أيا ما كانت " ، حيث يرى أن هذه الترجمة هي الأقرب للنصين الرسميين الفرنسي و الإنجليزي<sup>2</sup> .

و بالتالي فإدراج اتفاقية 2001 لمصطلح " الأداة البحرية " ضمن مفهوم السفينة يعد توسعا لما هو عليه مفهومها في القوانين الداخلية ، و هو ما جعل البعض يرى أن الاتفاقية لا تقتصر على السفينة بمعناها الفني فقط، بل تكتسب مفهومها واسعا يجعلها تغطي كل " كيان عائمة " .

### الفرع الثالث

#### مدى جاهزية السفينة لنقل البضائع الخطرة

يقصد بصلاحية السفينة للملاحة البحرية ، القدرة على مواجهة المخاطر البحرية الإعتيادية التي قد تتعرض لها أثناء الرحلة ، إضافة إلى صلاحيتها لنقل البضائع الخطرة ، بحيث يجب أن تتوفر صفات و وسائل خاصة في السفينة حتى تتلائم و الطابع الخاص لهذه النوعية من البضائع، و ذلك لضمان وصولها في حالة سليمة و بدون أي أضرار.

---

1- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 49.

2 - Navire signifie tout bâtiment de mer ou engin marin , qu'il soit .

- Ship means any seagoing vessel and seaborne craft of any type whatever .



بمعنى أن صلاحية السفينة لنقل البضائع الخطرة يتضمن جانبين : الأول صلاحية السفينة نفسها للملاحة، و هي متوفرة في جميع أنواع السفن كما أنها خاصة أساسية حتى تكتسب وصف السفينة ، و الجانب الثاني : صلاحيتها لنقل نوع معين من أنواع البضائع خاصة ذات الطبيعة الخطرة ، مثل المحروقات أو المواد الكيماوية بصفة عامة ، و التي تحتاج إلى حرص و خبرة في مجال التعامل معها أو نقلها ، بمعنى جاهزيتها لنقل المواد الخطرة ، و صلاحية السفينة أو جاهزيتها لنقل البضائع الخطرة يركز على ثلاث عناصر أساسية :

- الصلاحية المادية للسفينة .
- الصلاحية البشرية للسفينة .
- الصلاحية الوثائقية للسفينة .

#### أولاً : الصلاحية المادية للسفينة :

الصلاحية المادية للسفينة يقصد بها صلاحية السفينة نفسها باعتبارها هيكل متكامل و أداة أساسية في عملية النقل البحري للبضائع الخطرة ، لمواجهة مخاطر البحر الإعتيادية أثناء الرحلة البحرية، و التي تعتمد بدرجة كبيرة على جميع الظروف التي تتعلق بهذه الرحلة، و على الوقت الذي ستجرى به خلال مواسم أو فصول السنة، فالسفينة الصالحة للملاحة في فصل الصيف قد لا تكون صالحة للملاحة في الشتاء ، كما أنها تتأثر بنوع المياه الملاحية، فيما إذا كانت هذه المياه عذبة أم مالحة أو مياه أنهار أو محيطات ، فالسفينة الصالحة لنقل المواد الخطرة في المياه الداخلية قد لا تكون صالحة للملاحة في مياه البحار و المحيطات<sup>1</sup>، كما تجدر الإشارة ان نوع السفينة هو الآخر يؤثر على مدى صلاحيتها لنقل البضائع الخطرة ، لهذا يجب تقدير نوع السفينة عند الالتزام بنقل البضائع الخطرة<sup>2</sup> .

---

1- د/ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص 84.

2 - هناك عدة أنواع من السفن من أهمها : سفن الحاويات ، الحاوية هي عبارة عن عربة حديدية ترص فيها البضائع ، بحيث معظم عمليات النقل البحري للبضائع يتم حالياً عن طريق السفن الحاويات، و هناك نوع آخر من السفن هي سفن الصهاريح : تنقل السوائل مثل البترول و الغاز و جميع السوائل بصفة عامة إضافة إلى المواد الكيماوية، السفن المبردة:

كما تتطلب الصلاحية المادية للسفينة أن تكون المعدات التابعة لها تعمل وفق نظام محكم، و في مستوى جيد قبل بدأ الرحلة البحرية و أثناءها ، مما يستوجب المعاينة و المراقبة المستمرة على ماكنة السفينة و أجزائها الأخرى ، و تأكد أنها مزودة بكل المعدات الضرورية لضمان نجاح عملية النقل البحري للبضائع الخطرة<sup>1</sup> .

و تجدر الإشارة إلى أهمية التفرقة ما بين عدم الصلاحية المادية للسفينة ، و بين عملية سوء الرص أو التخزين للبضائع الخطرة على متنها ، لأنه في بعض الحالات تكون السفينة صالحة من الناحية المادية ، إلا أن الحمولة الخطرة عند شحنها خضعت لعملية رص غير صحيحة ، مما أثر على السفينة و جعلها غير صالحة للملاحة ، إذن فعدم الصلاحية المادية للسفينة تتمثل في عدم صلاحيتها من الأساس لإستلام شحنات البضائع الخطرة ، كأن تكون عنابرها غير نظيفة أو عدم عمل وسائل التبريد ، أو وجود تسرب في أنابيب العنابر ، أو خلو السفينة من الروافع الملائمة و المناسبة لوضع الحمولة الخطرة على سطحها، لذا يستوجب إجراء الترتيبات المناسبة على السفينة حتى تتلاءم مع الطبيعة الخطرة للبضائع المشحونة<sup>2</sup> .

### ثانيا : الصلاحية البشرية للسفينة " العامل البشري " :

و يقصد بها العامل البشري المتواجد على ظهر السفينة ، و المشترط فيه التمييز بالكفاية و الكفاءة لضمان التسيير الجيد للسفينة ، فالناقل البحري أو مالك السفينة في هذه الحالة عليه أن

---

و هي السفن التي تختص بنقل المواد التي تحتاج إلى درجة معينة، مثل البضائع سريعة التلف مثل اللحوم و الأسماك ، السفن العادية: و هي سفن عامة تنقل كل البضائع بجميع أنواعها. إضافة إلى السفن الخاصة بنقل الأشخاص.

1- د/ وليد خالد عطية ، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية ، العدد الأول ، 2013 ، ص 272.

2 - د/ وليد خالد عطية ، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ، مرجع سابق ، ص 282.

يوظف عدد كافي من أفراد الطاقم القادر على القيام بالخدمات المطلوبة لجعل السفينة صالحة في الحالات الخطرة<sup>1</sup>.

إضافة إلى التزام الناقل البحري ببذل العناية اللازمة في اختيار و توظيف الطاقم العامل على ظهر السفينة ، بحيث يجب أن يكون هذا الأخير ذو كفاءة عالية في مجال عمله ، بحيث يستطيع التعامل مع الحالات الطارئة بمنتهى المهارة ، و يتحقق ذلك من خلال مجموعة من التدريبات و الاحتياطات الواجب على الطاقم البحري العامل في مجال البضائع الخطرة ، إحترامها و الالتزام بمقتضياتها ، و قد نصت منظمة الأمم المتحدة من خلال اللائحة النموذجية التي أصدرتها بشأن نقل البضائع الخطرة على أهم معايير الأمان الواجب إحترامها و التقيد بها في مجال الأنماط المختلفة لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة ، و من أهم هذه المعايير مايلي :

## 1 - التدريب " التكوين " :

يجب ان يخضع الأشخاص العاملون في مجال نقل البضائع الخطرة إلى تدريبات خاصة حول أشتراطات نقل هذه البضائع، كما يجب أن لا يقوموا بأي عمل أو مهمة لم يحصلوا بشأنها على التدريب المطلوب إلا تحت الإشراف المباشر لشخص مدرب ، و من بين هذه التدريبات<sup>2</sup> :

أ- **التدريب الهادف إلى التوعية العامة :** و الهدف من هذا التدريب هو تعريف الشخص بالأحكام العامة لشروط نقل البضائع الخطرة و يشمل هذا التدريب :

- وصف رتب البضائع

- وضع بطاقات التعريف و العلامات

- التعبئة ، الرص ، التخزين

---

1 - دالع سعيد ، إلتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، مخبر القانون البحري و النقل ، العدد 04 ، 2016 ، ص 54 .

2- توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة ، لائحة تنظيمية نموذجية ، المجلد الأول ، الطبعة المنقحة السابعة عش ، الصادرة عن منظمة الأمم المتحدة ، نيويورك و جنيف، 2011 ، ص 37.

- الإجراءات المتخذة في حالة الطوارئ

ب- **التدريب الخاص بالوظيفة** : بحيث يدرّب كل شخص تدريبا مفصلا حول شروط نقل البضائع الخطرة و التي تنطبق على الوظيفة التي يؤديها هذا الشخص<sup>1</sup> .

ت- **التدريب على معايير الأمان** : يدرّب كل شخص حسب ما يتناسب مع احتمال تعرضه للخطر تبعا للوظيفة التي يؤديها، و يكون هذا التدريب حول ما يلي :

- طرق و إجراءات تفادي الحوادث

- المعلومات المتاحة لمواجهة الطوارئ و كيفية إستخدامها

- كيفية تفادي التعرض للمخاطر التي تنطوي عليها مختلف رتب البضائع الخطرة<sup>2</sup>.

2 - **اللباس** : يجب ان يرتدي العاملون في مجال شحن البضائع الخطرة لباسا خاصا إما بدلة حماية كاملة أو مريلة بلاستيك، بحيث يجب أن يكون يتناسب مع عمله ووضعه قفازات و نظارات خاصة سواء كانت زجاجية او بلاستيكية إضافة إلى وضع كمامات سواء ضد الأتربة أو الأبخرة و هذا تفاديا لأي ملامسة أو استنشاق لهذه المواد الضارة و الخطرة<sup>3</sup> . إضافة إلى عدم التدخين خلال عملية الشحن أو بالقرب من البضائع .

**ثالثا : الصلاحية الوثائقية للسفينة :**

تتطلب القواعد و التعليمات الدولية و حتى الوطنية مجموعة من الوثائق ، التي يجب على السفينة حملها لضمان الإبحار السليم ، كما أنها تساعد في دخول السفينة و خروجها من الموانئ المختلفة بدون أي مشاكل ، وتتمحور هذه الوثائق في مجموعتين، الأولى تضم وثائق عامة يشترط توافرها في جميع السفن ، أما الثانية فهي وثائق خاصة تحتاجها السفن الناقلة للبضائع الخطرة .

---

1- المرجع نفسه ، ص 39 .

2 - توصيات الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الخطرة ، المرجع السابق ، ص 39 .

3- إحتياجات شحن البضائع الخطرة على مستوى السفن ، مقالة منشورة على موقع المنارة البحرية :

<http://www.q8ship.com/qqq/ships.htm> ب تاريخ 2008/3/08 ، تم الإطلاع عليه في 2016/10/19.

## 1 - المجموعة الأولى : الوثائق العامة

تضم هذه المجموعة ثلاث فئات من الوثائق ، التي يجب على كل سفينة مهما كان نوعها أو إختصاصها، أن تحملها :

أ - **الفئة الأولى :** و هي الوثائق الملاحية و يقصد بها مجموعة الخرائط و البيانات البحرية الحديثة ، والنشرات البحرية الضرورية للقيام بالرحلة البحرية ، كما أن السفينة يجب أن لا تتضمن فقط الخرائط والبيانات الملاحية لغرض تحديد مسارها ، و إنما أيضا تحديد المسارات البديلة ، التي تتخذها السفينة عند حدوث الحالات الطارئة بدلا عن المسارات الأصلية<sup>1</sup> .

ب - **الفئة الثانية :** و هي مجموع الوثائق الخاصة بخرائط السفينة ، و يقصد بها الوثائق التي تبين كيفية عمل أجزاء السفينة ، و ذلك لغرض التشغيل الصحيح لها ، كما أن وجود هذه الوثائق و الخرائط ستساعد الطاقم على فهم خصوصيات السفينة و آلية عملها ، و تساعد أيضا على منع الخسارة أو التقليل منها، فالطاقم البحري حتى و إن كان لا يملك الخبرة الكافية في التعامل مع خصوصيات السفينة التي يديرونها ، إلا أن وجود الخرائط الخاصة بها يساعدهم في فهمها .

و تأكيدا على ذلك القرار الصادر في قضية Robin Hood Flour Mills سنة 1967 و التي تتلخص وقائعها في أن الناقل البحري وضمف مهندسا ، في نفس اليوم الذي أبحرت فيه السفينة بعد أن إطلع على شهادته ، لكن لم يوجه له أي سؤال حول خبراته السابقة ، و لسوء الحظ لم يكن على ظهر السفينة أي خرائط خاصة بمكائنها و نظام الأنابيب الخاص بها ، و لغرض جعل السفينة مستقرة في ميناء مونتريال أمر الريان المهندس بملأ الصهاريج بالمياه ، إلا أن المهندس الجديد و عن طريق الخطأ فتح الصمام الخطأ مما سمح لمياه البحر بالدخول إلى الحمولة الموجودة في العنابر.

---

1- دالع سعيد ، مرجع سابق ، ص 55 .

و في ذلك قضت المحكمة بأن : " الناقل البحري حتى و إن لم يبذل العناية اللازمة بتعيين المهندس ، إلا أن وجود الخرائط الخاصة بالسفينة ستجعل المهندس الجديد في العمل على إطلاع بتقنيات السفينة ، و حثه على أخذ الحيطة اللازمة لتجنب الوقوع في الخطأ".<sup>1</sup>

ج - الفئة الثالثة : و هي الوثائق الصحية الضرورية التي تثبت صلاحية السفينة لدخولها و مغادرتها للموانئ، كشهادة السند الصحي النظيف " الشهادة الصحية " ، و التي تجعل السفينة تحت الحجر الصحي في حالة عدم توافرها<sup>2</sup> .

## 2 - المجموعة الثانية : الوثائق الخاصة

إضافة إلى الوثائق السابقة ، هناك مجموعة كبيرة من الوثائق الأخرى التي يجب على بعض السفن حملها ، بحيث تختلف هذه الوثائق باختلاف نوع السفينة و حمولتها<sup>3</sup> ، من سفن

---

1- د/ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص 90.

2- و من التطبيقات القضائية المؤكدة على هذه الفئة من الوثائق القرار الصادر في قضية The Madeleine India Shipping ، بحيث أكدت فيها المحكمة بأن السفينة غير صالحة للملاحة لعدم وجود الشهادة الصحية أو السند الصحي الذي تفرضه القوانين في الموانئ الهندية، و التي من شأنها أن تمنع السفينة من الدخول أو مغادرة موانئها - أشار إليه : د/ وليد خالد عطية ، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية ، مرجع سابق ، ص 280.

3- يجب أن تحمل جميع السفن الوثائق التالية : الشهادة الدولية لحمولة السفينة ، شهادة خط الشحن الدولي ، شهادة الإعفاء من خط الشحن الدولي ، كتيب سلامة الاتزان ، خطط و كتيبات السيطرة على الأضرار ، وثيقة الحد الآمن للتطعيم السفن ، كتيب التدريب على السلامة من الحرائق ، سجل التدريب و التطبيقات التدريبية على ظهر السفينة ، شهادة الربانة و ضباط البحر ، الشهادات الدولية لمنع التلوث بالزيت ، دفتر سجل الزيت ، خطة الطوارئ لمواجهة التلوث بالزيت على ظهر السفينة ، الشهادة الدولية لمنع التلوث من الصرف الصحي للسفن ، خطة إدارة نفايات السفن ، دفتر سجل النفايات ، وثيقة مطابقة لإدارة السلامة البحرية ، الشهادة الدولية لأمن السفينة، خطة أمن السفينة و السجلات المرتبطة بها ، خرائط البحر ....، أما سفن الركاب فعلاوة على الوثائق السابقة الذكر يجب حمل : شهادة السلامة لسفينة الركاب ، شهادة سفن الركاب للرحلات الخاصة ، أما سفن البضائع يجب أن تحمل إضافة على الوثائق السابقة باستثناء تلك المتعلقة بسفن الركاب ، الوثائق التالية : شهادات إنشاء سلامة البضائع ، شهادة معدات سفينة البضائع ، شهادة سلامة أجهزة الاتصال اللاسلكية لسفينة البضائع ..... راجع موقع المؤسسة العامة للموانئ ، المملكة العربية السعودية :

الأشخاص إلى سفن البضائع سواء عادية أو خطرة ، إلى ناقلات النفط ، و على سبيل المثال من أهم الوثائق التي يجب على سفن البضائع الخطرة حملها نجد :

- شهادة الاسم العلمي للبضاعة .
- مستند شحن يحوى المعلومات التالية : (التغليف - العدد - الكمية - درجة الخطورة - الرقم - الاسم - نقطة الوميض).
- شهادة إقرار من الشاحن بأن الشحنة قد غلفت بشكل صحيح ووضعت عليها العلامات المميزة وأنها بحالة صالحة للنقل.
- خريطة تستيف الحاوية بأماكن البضائع الخطرة فيها وكمياتها ، و شهادة تعبئتها.
- دليل ال IMDG code .
- القاموس الكيميائى .
- شهادة صلاحية السفينة من حيث البناء والتجهيزات لشحن البضائع الخطرة ، كما تسمى أيضا ب وثيقة المطابقة مع المتطلبات الخاصة للسفن التي تحمل بضائع خطرة، و شهادة مانيفيست البضائع الخطرة و خطة تستيفها<sup>1</sup>
- شهادة تأمين أو أي ضمانات مالية بنكية أخرى فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت أو البضائع الخطرة الأخرى<sup>2</sup>
- الشهادة الدولية لمنع التلوث من بضائع الصب من المواد السائلة الضارة بالصحة، و تعرف بشهادة NLS ، و شهادة خطة الطوارئ لمكافحة التلوث البحري على ظهر السفينة من المواد السائلة الضارة بالصحة<sup>3</sup>.

---

1 - نصت عليها كل من اتفاقية SOLAS 1974 ، و الملحق الثالث من اتفاقية ماريول MARPOL 1973.

2- المادة 07 فقرة 01 من اتفاقية المحروقات 1969 " 1992 " ، المادة 12 فقرة 1 ، 2 ، من اتفاقية المواد الخطرة 1996 " 2010 "

3 - تم النص عليها في الملحق الثاني من اتفاقية ماريول MARPOL لسنة 1973.

## المطلب الثاني

### مفهوم البضائع الخطرة

بما أن المسؤولية المدنية عموماً تقوم على ثلاث عناصر الخطأ ، الضرر و علاقة السببية، فمن المنطقي التساؤل و البحث عن الشيء المسبب للضرر ، و لما كان موضوع هذه الدراسة يندرج ضمن المسؤولية المدنية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة ، فإن هذه الأخيرة و ما تنطوي عليه من خطورة هي أساس هذا الضرر الموجب للمسؤولية .

و بالتالي فالعنصر الثاني من عناصر الحادث المنشئ للمسؤولية في هذا المجال يتمثل في البضائع الخطرة ، إلا أن تعريف هذا النوع من البضائع في مجال النقل عموماً و النقل البحري بصفة خاصة ، يعد من المواضيع المثيرة للجدل و الاختلاف ما بين القوانين و الاتفاقيات الدولية، و ذلك نظراً لغموض مفهومها من جهة "الفرع الأول" ، و صعوبة حصر أنواعها من جهة أخرى "الفرع الثاني" .

### الفرع الأول

#### صعوبة تعريف البضائع الخطرة

قبل التطرق لمفهوم البضائع الخطرة ، يجب أولاً تحديد المعنى العام للشيء الخطر، و المعيار الذي من خلاله نستطيع التمييز و التفرقة ما بين الشيء الخطر و الشيء غير الخطر، بحيث أن جل القوانين الوضعية لم تتخذ موقفاً موحداً في معالجتها للمسؤولية الناجمة عن الأشياء غير الحية عموماً ، مما أوجد خلافاً بين فقهاء القانون و تعدد آرائهم بشأن مسألة وضع معيار محدد للشيء الخطر .

#### أولاً : تعريف الشيء الخطر في مجال مسؤولية حارس الأشياء

لقد أثارَت مسألة تعريف الشيء الخطر جدلاً كبيراً في الفقه ، بحيث أثيرت أول مرة في مجال مسؤولية حارس الأشياء عن ما يحدثه الشيء من أضرار للغير، و انقسم الرأي في شأنها إلى اتجاهين : الأول هو اتجاه موسع في مفهوم الشيء الخطر ، أما الثاني فهو يضيق في هذا المفهوم.



## 1 - الاتجاه الموسع لمفهوم الشيء الخطر :

لا يعترف أنصار هذا الاتجاه بالتفرقة بين الأشياء الحية عموماً سواء كانت خطيرة أو لا ، فهو يخضعها لنفس القواعد ، و حسب رأيهم أن الشيء يكون خطراً يكون في حالتين:

(1) **الأشياء الخطرة بحكم طبيعتها** : قد يكون الشيء خطراً بحكم تكوينه أو تركيبه ، بمعنى أن طبيعة الشيء في حد ذاته تقتضي عناية خاصة في الحراسته و مثال ذلك المواد الكيماوية المواد القابلة للاشتعال و الانفجار ، مواد التنظيف السامة و مبيدات الحشرات<sup>1</sup>.

(2) **الأشياء الخطرة بحكم ظروف و ملابسات** : و هي مجمل الأشياء التي لا تشكل خطراً بحكم طبيعتها ، و لكن نتيجة تفاعل عناصرها و مكوناتها مع بعض العوامل الخارجية تجعل منها أشياء خطيرة ، فالشجرة و السلم و الصخر ليست أشياء خطيرة بطبيعتها ، و لكنها قد تصبح خطيرة في ظروف معينة ، فالشجرة ليست خطيرة ما دامت في وضعها الطبيعي ، و لكن إذا إقتلعها الريح و رمى بها في عرض الطريق أصبحت شيء خطر ، و السلم يصبح خطراً إذا دهن بمادة لزجة تجعل الانزلاق عليه أمراً محتملاً<sup>2</sup> ، و نفس الشيء بالنسبة للمشروبات الغازية يمكن أن تتخمر بفعل حرارة الجو مما يحولها إلى مادة سامة و ضارة<sup>3</sup> . و قد تبنت هذا الاتجاه الموسع العديد من القوانين العربية و الغربية من أهمها نجد :

- **القانون اللبناني** : بحيث نصت المادة 131 من قانون الموجبات و العقود اللبناني على أنه "حارس الجوامد المنقولة و غير المنقولة يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تحدثها تلك

---

1- مرفت ربيع عبد العال ، الالتزام بالتحذير في مجال عقود البيع ، دار النهضة العربية مصر ، 2003 ، ص 61.

2- حمدي أحمد سعد ، الالتزام بالإفشاء بالصفة الخطرة للشيء المبيع ، دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري و القانون الفرنسي و الفقه الإسلامي ، المكتب الفني للإصدارات القانونية ، مصر ، 1999 ، ص 9.

3- عامر قاسم أحمد القيسي ، الحماية القانونية للمستهلك ، دراسة مقارنة في القانون المدني و القانون المقارن ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان الأردن ، 2002 ، ص 117.

الجوامد" بمعنى أن المشرع اللبناني لم يعتد في نص هذه المادة بصفة الشيء و لم يفرق بين الشيء الخطر و غير الخطر<sup>1</sup> .

- القانون الايطالي : نصت المادة 2051 من القانون المدني الإيطالي على أنه : " كل شخص يكون مسؤولاً عن ضرر الأشياء التي في حراسته ، إلا إذا أثبت الحادث المفاجئ " فالمشرع الإيطالي بدوره لم يفرق في نص قواعد المسؤولية بين الشيء الخطر و الشيء غير الخطر.

- القانون الفرنسي : جاء في نص المادة 1384 فقرة 01 من القانون المدني الفرنسي أنه : " لا يسأل الشخص عن الأضرار الناتجة عن فعله الشخصي فقط ، إنما أيضاً عن تلك التي تنتج عن الأشخاص التابعين له أو الأشياء التي في حراسته " . و بالرغم من أن لفظ الأشياء جاء عاماً غير مقيد بحيث يمكن القول أن جميع الأشياء غير الحية ، عدا ما استثنى بنص خاص تخضع للمسؤولية التي يقرها هذا النص ، إلا أن جانب من الفقه الفرنسي يتزعمه الفقيه "جورج ريبير" يرى وجوب التفرقة بين الشيء الخطر و الشيء غير الخطر، فإذا كان الشيء الذي سبب ضرر غير خطر، فإن قواعد المسؤولية عن الفعل الشخصي هي التي تطبق ، أما المسؤولية عن فعل الشيء التي تقرها المادة 1384 فقرة 01 من القانون المدني الفرنسي فلا تسري إلا إذا تحقق الضرر عن فعل شيء خطر ، و من ثم فهو يرى أن الأشياء التي تحتاج إلى حراسة هي الأشياء الخطرة أما الأشياء غير الخطرة فإنها لا تحتاج إلى حراسة<sup>2</sup>.

و هذا ما تبنته محكمة النقض الفرنسية ، حيث تقرر في حكمها الصادر في 21 فبراير 1927 أن الأشياء تخضع لضرورة الحراسة بسبب الأخطار التي يمكن أن تسببها للغير<sup>3</sup> .

---

1 - MOUKADDEM , N , La responsabilité du fait des choses inanimées en droit Libanais , compare avec le droit Français , thèse Aix Marseilles , 1971 , P . 101.

2- د/ محمود جلال حمزة ، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، دراسة مقارنة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1988 ، ص 189.

3 - Cass .Civ .1<sup>er</sup> , 21 février 1927, D.H. 1927, P.97.

إلا أن هذا الرأي لم يد رواجاً لدى غالبية الفقهاء ، و ذلك بسبب صعوبة التمييز بين الأشياء الخطرة و غير الخطرة ، حيث أن كل شيء قد يصير خطراً إذا استعمل بطريقة غير صحيحة ، و نتيجة لهذا هجرت محكمة النقض الفرنسية هذا التمييز فيما بعد في حكمها الصادر في 13 فبراير 1930 ، و لم تشير فيه المحكمة إلى التمييز بين الأشياء الخطرة و غير الخطرة ، مما اعتبره البعض تخلياً عن هذا المعيار<sup>1</sup> .

## 2 - الاتجاه الضيق في تعريف الشيء الخطر :

يرى أنصار هذا الاتجاه أن معيار خطورة الشيء يجب أن يبحث عنه في طبيعة الشيء و خواصه الذاتية ، فالشيء لا يكتسب صفة الخطورة إلا إذا كان بحكم تكوينه أو تركيبه خطراً ، فالخطورة ليست فكرة نسبية تختلف باختلاف الظروف و الملابسات التي يوجد فيها الشيء وقت حصول الضرر ، و إنما هي فكرة مطلقة تقتضي أن يكون الشيء خطراً في جميع الحالات و بالنسبة إلى جميع الأشياء و الأشخاص بصرف النظر عن كيفية استعمال الشيء وقت حصول الضرر<sup>2</sup> ، و من أهم التشريعات التي تبنت هذا المفهوم الضيق للشيء الخطر نجد :

- **القانون الروسي** : تلزم المادة 454 من القانون المدني الروسي الصادر سنة 1964 " الهيئات و المواطنين الذين يرتبط نشاطهم بخطر متزايد على من حولهم ، كهيئات النقل و المنشآت الصناعية و المنشآت الخاصة بالبناء ، و حائزي السيارات و ما إلى ذلك بتعويض الضرر الناشئ عن مصدر الخطر المتزايد ما لم يقيموا الدليل على أن الضرر قد نجم عن القوة القاهرة أو عن تعمد المضرور " و بالتالي فالمشرع الروسي قد اعتبر أن المسؤولية عن فعل الأشياء الخطرة ، هي مسؤولية قائمة على أساس فكرة المخاطر " الخطر المتزايد"<sup>3</sup>

---

- أشار إليه د/ حمدي احمد سعد ، مرجع سابق ، هامش رقم 2 ، ص 3 .

1- المرجع نفسه ، ص 4 .

2- د/ مرفت ربيع عبد العال ، مرجع سابق ، ص 56.

3- د/ حمدي احمد سعد ، مرجع سابق ، ص 05.

- **القانون المصري** : بحيث نصت المادة 178 من القانون المدني المصري<sup>1</sup> على أنه :  
" كل من يتولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية ، يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ، مالم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه ، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة " و هذا يعني أن المشرع المصري تبني فكرة التفرقة ما بين الأشياء الخطرة و غير الخطرة ، فقد حصر تطبيق نص هذه المادة على الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة ، إضافة إلى الآلات الميكانيكية دون غيرها من الأشياء نظرا لما تحمله من خطورة<sup>2</sup>.

غير أن أنصار هذا الاتجاه واجهتهم صعوبة كبيرة في وضع تعريف دقيق للأشياء الخطرة بطبيعتها ، لذلك فقد حاولوا مواجهة هذه الصعوبة عن طريق وضع قائمة بالأشياء الخطرة بطبيعتها ، مشيرين إلى أن هذه القائمة تتشكل من خلال مراقبة محكمة النقض لأحكام المحاكم الأدنى في شأن تحديد الأشياء الخطرة<sup>3</sup>.

هذا و قد كان المشرع المصري قد قصد قصر حكم المادة 178 من القانون المدني ، على تلك الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة بسبب الخطر الملازم لها ، إلا أنه بالرجوع للأحكام الصادرة بعد ذلك عن محكمة النقض المصرية نجد أنها قد توسعت في مفهوم الشيء الخطر ، حيث أكدت أن الشيء في حكم المادة 178 من القانون المدني هو ليس ما تقتضي حراسته عناية خاصة إذا كان خطرا بحكم طبيعته فقط و إنما أيضا بسبب ظروف أو ملاسبات قد

---

1- و قد سار على نفس منهج المشرع المصري كل من الكويت في نص المادة 19 من القانون المدني الصادر سنة 1961 ، و القانون المدني السوري في المادة 179 ، إضافة إلى القانون المدني الليبي في نص المادة 181 .

2- د/ عبد الرازق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، نظرية الالتزام بوجه عام ، مصادر الالتزام، دار النشر للجامعات المصرية ، مصر 1952 ، ص 1084 .

3 - في هذا المجال يرى الأستاذ محمد لبيب شنب أن وضع قائمة ثابتة لهذه الأشياء الخطرة ، بحيث تلتزم بها المحاكم في جميع الحالات أمر يخرج عن نطاق وظيفة المحكمة النقض التي تراقب تطبيق القانون في الحالات الفردية المعروضة عليها دون أن تتعدى ذلك إلى وضع قواعد عامة . د/محمد لبيب شنب ، المسؤولية عن الأشياء ، مرجع سابق ، ص 71.

تسمح عادة بأن يحدث ضرر ، و هذا ما أكدته محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر بتاريخ 15 يناير 1989<sup>1</sup> .

## ثانيا : تعريف البضائع الخطرة في مجال النقل البحري

إن موضوع تعريف البضائع الخطرة في مجال النقل البحري يعد من الموضوعات التي تثير الكثير من الجدل و الاختلاف ما بين الفقهاء ، و حتى ما بين القوانين و الاتفاقات الدولية ، فالبعض وضع لها تعريفا ضيقا و محصور ، أما البعض الآخر فقد توسع في مفهومها و لم يحصرها في حالات معينة بل توسع أيضا في الحالات و الأنواع التي يشملها هذا التعريف .

### 1 التعريف الضيق للبضائع الخطرة :

يقوم هذا التعريف أساسا على فكرة مفادها أن البضائع الخطرة هي تلك البضائع التي قد تؤدي بسبب طبيعتها أو خواصها أو طريقة رصها إلى تعريض أرواح المسافرين أو البيئة إلى الخطر ، كما تجعل السفينة في حد ذاتها في وضع خطر ، و معنى ذلك ان هذا التعريف يقتصر على البضائع الخطرة ماديا أو فيزيائيا فقط ، و من أهم الأسباب التي دفعت بالفقهاء إلى تعريف البضائع تعريفا ضيقا ، هو عزوف التشريعات الوطنية و كذا الاتفاقيات الدولية أو المعاهدات الدولية على وضع تعريف للبضائع الخطرة ، فاتفاقية " Solas " و قواعد لاهاي و الملحق الخاص بها و قواعد هامبورغ و كذا قواعد روتردام لم تتضمن في بنودها أو نصوصها تعريف

---

1- و قد كان الحكم المطعون قد استخلص أن حمام السباحة الذي وقع فيه الحادث هو من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة بالنظر إلى ظروف الحادث و ملبساته ، استنادا إلى ما قرروه من أن عرضه 25 مترا و عمقه من 5 - 6 أمتار ، و أنه كان ممثلا يوم وقوع الحادث ، و ثابت من أقوال مسئول النشاط الرياضي بأندية الشركة أن الحمام يقع في وسط النادي و لا يمكن منع الاقتراب منه لرواد النادي ، و مثل هذا الحمام يعتبر شيئا خطرا في مثل هذه الظروف ، طالما أنه غير محاط بسور يمنع الدخول إليه إلا بإذن مالكة ، أو تعيين عليه حراسة تمنع ذلك و هو الأمر الذي انتفى ساعة وقوع الحادث و أن الثابت من أقوال المسؤولين المذكورين أن الحمام بعد الساعة الثانية لا يكون به مسئول عن الانقاذ \_  
نقض مدني في 15/01/1989 مجموعة القواعد القانونية -الطعن رقم 1781 - أشار إليه د/ حمدي احمد سعد ، مرجع سابق ، ص 10.

البضائع الخطرة ، فقد تركت هذه الاتفاقيات تعريفها إلى أحكام التشريعات الوطنية و ذلك في القوانين الداخلية المنظمة لها<sup>1</sup>.

## 2- التعريف الموسع للبضائع الخطرة :

الفكرة الأساسية التي يقوم عليها هذا التعريف تقضي أن البضائع الخطرة ليست فقط تلك البضائع التي تشكل خطورة بسبب طبيعتها المادية أو الفيزيائية ، و إنما البضاعة تكون خطرة استنادا إلى المفهوم الموسع بالنظر إلى الظروف التي تحصل عند نقلها ، فإذا ما أدت هذه الظروف إلى تأخير النقل أو خضوع البضاعة للحجز ، أو إصدار أوامر قضائية بوضع اليد على البضاعة ، فإن هذه جميعا تجعل البضاعة خطرة من الناحية القانونية<sup>2</sup> ، و من ثم تكون متساوية من حيث الدرجة مع البضائع الخطرة استنادا إلى طبيعتها و خواصها.

و قد كان للقضاء الإنجليزي الدور الكبير في لإيجاد تعريف موسع للبضائع الخطرة ، فحسب هذا القضاء أن التعريف الضيق للبضائع الخطرة يؤدي إلى ظهور تصنيف فردي يقوم على أساس البضاعة نفسها ، بحيث أن هذا التصنيف خال من أي درجات المرونة و لا يركز على الظروف التي تحيط بعملية نقل البضاعة و ما يترتب عليه من مخاطر ، لذلك اتجهت المحاكم الانجليزية إلى وضع مفهوم واسع لهذا النوع من البضائع لغرض تغطية الحالات التي يصعب إدراجها ضمن التعريف الضيق<sup>3</sup>.

---

1 - عمار فيصل ، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، مخبر القانون البحري و النقل ، العدد 04 ، 2016 ، ص 33 .

2 - و مثال ذلك القرار الصادر عن القضاء الإنجليزي في قضية 1923 In transoceanic V .Hs shipton بحيث قضت المحكمة بأن حمولة الحبوب التي تحتوي على الحصى و الرمل هي بضاعة خطرة على نحو قانوني ، لا مادي بسبب أن مادة الحصى كانت عائقا أمام معدات التفريغ ، مما سبب ذلك التأخير في تفريغها ، و بما أن الطريقة الاعتيادية لعملية تفريغ الحبوب كانت عن طريق استعمال مضخات ماصة هوائية إلا أن مادة الحصى الموجودة في حمولة الحبوب قد تسببت في اختناق للمضخات ، و من ثم فإن عملية التفريغ بسبب ذلك تأخرت يوما و نصف . أشار إليها : د/ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، المرجع نفسه ، ص 47.

3 - عمار فيصل ، مرجع سابق ، ص 34 .

و من أهم القرارات التي كان لها الدور الكبير في إبراز المفهوم الموسع للبضائع الخطرة، نجد القرار الصادر عن القضاء الإنجليزي في قضية " in Micada Compania Naviera S.A.V. Texim ( the Agios Nicolas. 1968.) بحيث تتلخص وقائع القضية في أن مشاركة الإيجار تضمنت شرطا يقضي بعدم وجود بضائع حية أو مضرّة أو ملتهبة أو بضائع خطرة من حيث الشحن ، و على الرغم من أن السفينة كانت قد استأجرت لغرض نقل معدن الحديد ، لكن هذا المعدن كان مركزا ، كما أن معدل الرطوبة التي يتأثر بها الحديد عالي التركيز تستلزم عملية نقل و تحويل محكم على سطح السفينة ، و هذا الإجراء لم يحصل أصلا ، لذلك قررت المحكمة في هذا الصدد أن مثل هذه الظروف التي رافقت عملية النقل ترجع للبضائع خطرة<sup>1</sup>

كما أكد القضاء الانجليزي على المعنى الموسع للبضائع الخطرة في قضية أخرى و هي قضية " In the Athanasia Comminos 1995 " و تتلخص وقائع هذه القضية في حصول انفجار على سطح السفينة بسبب اشتعال غاز الميثان المنبعث من حمولة الفحم، و أن انبعاث هذا الغاز من الفحم عند نقله يعتبر مصدر خطر ، و أن الانفجار الحاصل كان من الممكن تجنبه إذا أخذ الناقل البحري التدابير المناسبة ، و كان السؤال المطروح أمام المحكمة : هل تعد حمولة الفحم مادة خطرة ؟ على الرغم من أنها غير مصنفة كذلك في التشريعات الدولية أم لا ؟ و قد جاء قرار المحكمة على ان حمولة الفحم تعد بضاعة خطرة و بالتالي فالناقل البحري يكون مسؤولا عن الضرر الحاصل ، و ذلك بسبب قبوله نقل هذه البضاعة التي من شأنها أن تؤدي إلى أضرار خطرة بسبب الظروف المحيطة بعملية نقلها<sup>2</sup>.

و هكذا فإن المعنى الموسع للبضائع الخطرة قد جمع بين البضائع الخطرة بحكم طبيعتها مثل المواد المشعة و المواد المتفجرة و كذا المواد الآكلة أو المواد الكيماوية ، فهذه المواد ليست آمنة أصلا بل هي مواد ذات خطورة اكيدة ، كما أن تحديد و جمع هذه المواد ضمن قائمة

---

1- د/ وليد خالد عطية ،مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص 17.

2 - Chang, Lu , Comparative Study of liability arising from the carriage of dangerous goods between Chinese and English law , 2009 , P 39.

يعتبر أمر سهل لأن طبيعتها و تركيبها تحددتها كونها بضاعة خطيرة ، و بين نوع آخر من البضائع التي تكون سليمة و آمنة على نحو واضح و صريح و لا تحتاج إلى أي إجراءات أو احتياطات أثناء عملية نقلها أو شحنها و من أمثلة هذه البضائع الكميات الكبيرة من النسيج التي تنتقل بين مختلف دول العالم و كذلك المنتجات الالكترونية التي تنتقل عبر البحار فهذه البضائع لا تمثل أي خطر ، إلا أنه بين هاذين النوعين من البضائع الخطرة و غير الخطرة يوجد نوع ثالث من البضائع و هي تلك التي لا تكون خطيرة بحكم طبيعتها أو تركيبها و لكن قد تصبح خطيرة إذا لابتها ظروف معينة مما يستوجب اتخاذ احتياطات و تدابير خاصة سواء أثناء عملية شحنها و رصها على مستوى السفن و كذا أثناء عملية النقل<sup>1</sup> .

و بالتالي فالاتجاه الموسع لتعريف البضائع الخطرة في مجال النقل البحري قد شمل كل أصناف البضائع ، سواء كانت بضائع خطيرة إما بحكم طبيعتها و تركيبها ، او بحكم ظروف و ملابسات ادت بها إلى صفة الخطورة ، و قد كان الهدف من هذا الجمع هو تغطية كل حالات الخطورة أو الضرر التي قد تنتج خلال الرحلة البحرية ، اما الاتجاه الضيق فلم يعر أي اهتمام للظروف و الملابس المرافقة لعملية النقل البحري ، و إنما اكتفى بالبضائع الخطرة بحكم طبيعتها المادية أو الفيزيائية فقط .

### ثالثا : تعريف البضائع الخطرة في التشريعات المختلفة

اختلفت القوانين الداخلية أو الوطنية و الاتفاقيات الدولية في وضع تعريف للبضائع الخطرة، بحيث أن بعض وضع تعريف شامل جامع للبضائع الخطرة بينما البعض الآخر اكتفى بتعداد أنواعها فقط .

**1- تعريف المواد الخطرة في الاتفاقيات الدولية :** من بين هذه الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمواد الخطرة نذكر :

أ- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن النقل البحري للبضائع الخطرة و الضارة - اتفاقية المواد الخطرة 1996/ 2010 :

1- د/ وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص 16.



إن اتفاقية المواد الخطرة HNS 1996 المعدلة ببروتوكول 2010 ، لم تعطي تعريفا واضحا للمواد الخطرة و إنما أحالت إلى قائمة من هذه المواد و الواردة في نصوص قانونية مختلفة<sup>1</sup> ، مثل الملحق الأول و الثاني للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ماربول لسنة 1973 ، التقنين الدولي للبضائع الخطرة IMDG ، الباب رقم 17 من المدونة الدولية لبناء و تجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة لسنة 1983 ، كما تشترط الاتفاقية أن تكون هذه المواد الخطرة لا تتعدى درجة وميضها 60% .

**ب- اتفاقية بازل BASEL بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود :**

لم تتطرق اتفاقية بازل<sup>2</sup> لتعريف النفايات الخطرة ، و إنما أحالت بدورها إلى قائمة هذه المواد حيث جاء في نص المادة الأولى فقرة 01 بأن النفايات الخطرة هي : " أ - النفايات التي تنتمي إلى أية فئة واردة في الملحق الأول إلا إذا كانت لا تتميز بأي من الخواص الواردة في الملحق الثالث، ب- النفايات التي لا تشملها الفقرة أ لكنها تعرف أو تعتبر بموجب التشريع المحلي لطرف التصدير أو الاستيراد أو العبور بأنها نفايات خطرة " .

**ت- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ماربول MARPOL 1973-1978:**

لم تعرف الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المواد الخطرة و الضارة و إنما تضمنت قائمة من هذه المواد في كل من المرفق الأول و الثاني التابع لها.

**ث- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات 1992/1969 CLC :**

---

1 - HUIBAN, A , La convention HNS , op.cit , P 200.

2- أبرمت اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود في 22 مارس 1989 ، و دخلت حيز النفاذ في 05 ماي 1992 ، و قد إنضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية في 1998 بموجب مرسوم رئاسي رقم 158 - 98 المؤرخ في 19 محرم عام 1419 الموافق ل 16 مايو 1998 ، جريدة رسمية رقم 32 سنة 1998.

عرفت هذه الاتفاقية المحروقات بموجب مادتها الأولى فقرة 05 على أنها " كافة المحروقات الثقيلة خاصة البترول الخام ، زيت الوقود و زيت الديزل الثقيل و زيت التشحيم ، زيت الحوت سواء كانت منقولة كبضاعة أو كوقود في عنابر ماكناتها " .

2- **تعريف البضائع الخطرة في القوانين الوطنية** : سوف نتطرق في هذا المجال إلى تعريف البضائع الخطرة في كل من القوانين التالية :

أ- **القانون الجزائري** : لقد عرف المشرع الجزائري المواد أو البضائع الخطرة بمقتضى المادة " 02 " من المرسوم التنفيذي رقم 03-452 الذي يحدد بالشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات ، بحيث نصت على أن المادة الخطرة هي " كل منتج و بضاعة يعرضان للخطر ، أو يسببان أضرارا أو يضران بصحة السكان و البيئة و يتلفان الممتلكات و المنشآت القاعدية<sup>1</sup>

ب- **القانون البلجيكي** : لم ينص القانون البلجيكي على تعريف المواد الخطرة ، غير أنه سمح بالاعتقاد على أنها تلك المحصاة في تقنين IMDG " القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة " ، و قد جاء في حكم لمحكمة Anvers التجارية ، الصادر في 2007/01/05 بأنه : " لا تعتبر البضائع خطرة في القانون البلجيكي ، إلا إذا كانت واردة في قوائم IMDG " <sup>2</sup>.

ت- **القانون المصري** : عرف التشريع المصري المواد و النفايات الخطرة في القانون رقم "04" لسنة 1994 ، حيث أن المادة " 1/18 " عرفت البضائع الخطرة بأنها " المواد ذات الخواص التي من شأنها الإضرار بصحة الإنسان ، أو تؤثر تأثيرا ضارا على البيئة وذلك في حالة التداول غير الآمن لها وغير المطابق لإجراءات صحيفة بيانات الأمان الخاصة بكل مادة من تلك المواد ، ومن أمثلتها الأسمدة الكيماوية ، مبيدات الآفات الزراعية بأنواعها المختلفة حشري ، فطري ، حشائش وأيضا المواد الكيماوية التي تستخدم في

---

1 - المادة "02 " من المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 07 شوال 1424 هجري الموافق ل 01 ديسمبر 2003 الذي يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات ، جريدة رسمية عدد 75 لسنة 2003 .

2 - Droit Maritime Français (DMF) , N 689 , FEV , 2008 , P 123 .

المنشآت الصناعية مثل المواد المشعة ، المواد القابلة للانفجار أو السامة والمواد المسببة للتآكل وغيرها .

أما النفايات الخطرة فقد عرفتها المادة " 1/19 " من نفس القانون بأنها " مخلفات الأنشطة و العمليات المختلفة أو رمادها المحفوظة بخواص المواد الخطرة التي ليس لها استخدامات تالية أصلية أو بديلة مثل النفايات الإكلينيكية من الأنشطة العلاجية و النفايات الناتجة عن تصنيع أي من المستحضرات الصيدلانية و الأدوية أو المذيبات العضوية أو الأحبار و الأصباغ و الدهانات " .

ث- **القانون المغربي** : عرفت المادة " 02 " من القانون رقم 05-30 الخاص بنقل البضائع الخطرة عبر الطرق ، المواد الخطرة بأنها " المواد أو الأشياء أو الأجسام ، التي يمكن أن تلحق بطبيعتها ضررا بالأشخاص أو الممتلكات أو البيئة <sup>1</sup> .

## الفرع الثاني

### تصنيفات البضائع الخطرة

لقد ذكرنا سابقا أنه نتيجة للتطور الصناعي و التكنولوجي ، في السنوات الأخيرة ، و خاصة التوسع في مجال الصناعات الكيماوية مثل البتروكيماويات ، الأسمدة و المواد المصنعة من بلاستيك البويات ، المبيدات و الألياف الصناعية المواد الملتهبة و المتفجرة... الخ ، هذا من جهة و حاجة العالم بأسره إلى ما يسمى بالذهب الأسود و كل مشتقاته من زيوت و وقود من جهة أخرى ، أدى إلى الزيادة في عمليات النقل البحري لهذه المواد الخطرة و الضارة و ارتفع معدل تداولها بمختلف الموانئ ، و في المقابل ترتب على ذلك زيادة هائلة في أعداد السفن الناقلة لهذه المواد .

ونظرا لخطورة هذه المواد و ما ينجم عنها من أضرار تصيب الإنسان و البيئة على حد سواء، فقد اهتمت العديد من الدول و المنظمات الدولية بوضع قواعد تنظم عملية نقل البضائع

---

1 - ظهير شريف رقم 37-11-1 صادر في 29 جمادى الثانية 1432 الموافق ل 02 يونيو 2011 ، الخاص بتنفيذ القانون رقم 05-30 المتعلق بنقل البضائع الخطرة عبر الطرق ، جريدة رسمية للمملكة المغربية عدد 5956 لسنة 2011.

الخطرة عن طريق أنماط النقل الثلاث ، كما سعت بصفة خاصة إلى ضبط قائمة جامعة لأنواع هذه المواد.

### أولاً : الأنواع العامة للبضائع الخطرة :

أصدرت الأمم المتحدة كتاباً يتضمن عمل لجنة من الخبراء<sup>1</sup> ، تمثلت في توصيات حول نقل البضائع و المواد الخطرة ، و تطمح هذه التوصيات لتشكيل قاعدة و برنامج يسمح بتنظيم مختلف أنماط النقل \_ بري ، بحري ، جوي \_ و السيطرة عليها و تطويرها بشكل محدد و متمائل ، و هذا الطموح يتجه إلى تحقيق تأثيرات جيدة و نجاح عملية نقل هذه النوعيات من المواد و البضائع، و حماية الناس و العاملين و البيئة ، كما جاء في هذه التوصيات الأصناف أو الرتب التسع للمواد الخطرة و الضارة<sup>2</sup> ، و قد وضع نظام تصنيف هذه البضائع تبعاً لطبيعة المخاطر

---

1 - لقد صدرت الصيغة الأولى من هذه التوصيات التي أعدتها لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة التابعة للمجلس الاقتصادي و الاجتماعي للأمم المتحدة في عام 1956 ، و عملاً بالقرار 645 المؤرخ في 26 /04/ 1957 و القرارات اللاحقة التي أصدرها المجلس الاقتصادي و الاجتماعي ، جرى تعديل لهذه التوصيات و تحديثها بصورة منتظمة في الدورات اللاحقة التي عقدتها لجنة الخبراء ، و ذلك لمواكبة التطورات التكنولوجية ، كما اعتمدت لجنة الأمم المتحدة في دورتها التاسعة عشر 1996/12/10 ، صيغة أولى للائحة التنظيمية النموذجية لنقل البضائع الخطرة و كان الهدف من ذلك هو تيسير إدراج اللائحة التنظيمية النموذجية مباشرة في جميع اللوائح الوطنية و الدولية ، و بالتالي تعزيز التنسيق و تسهيل التحديث المنتظم لجميع الصكوك القانونية المعنية بذلك ، و بحسب القرار رقم 65/1999 الصادر في 26 /10/ 1999 ، ووسع المجلس الاقتصادي و الاجتماعي نطاق تفويضه للجنة ليشمل تحقيق التنسيق على الصعيد العالمي بين مختلف الأنظمة المتعلقة بتصنيف ووسم المواد الكيميائية التي يمكن تطبيقها ضمن اللوائح التنظيمية المتعلقة بقطاعات مختلفة ، مثل النقل ، و السلامة في مكان العمل ، و حماية المستهلك ، و حماية البيئة... الخ ، ثم أعيد تشكيل اللجنة و أطلق عليها اسم " لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة و بالنظام المنسق عالمياً لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها " ، و التي أضحت مدعومة بلجنة فرعية متخصصة في نقل البضائع الخطرة ، و لجنة أخرى معنية بالتنسيق العالمي لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها - لمزيد من المعلومات ارجع للموقع الإلكتروني : <http://www.unece.org/trans/danger.htm> .

2- و قد كان الهدف من هذه الرتب و التعاريف الموصى بها من قبل لجنة الخبراء و تحديد ماهية البضائع الخطرة ، و في أي رتبة ينبغي إدراجها تبعاً لخصائصها ، و قد صممت التعاريف بحيث توفر نمطاً عاماً يمكن اتباعه في اللوائح الوطنية و الدولية المختلفة .

الكامنة فيها ، و تجدر الإشارة إلى أن الترتيب العددي لهذه الرتب لا يمثل ترتيباً لدرجات الخطر،  
و تتمثل هذه الرتب التسع فيما يلي :

- الرتبة الأولى : المواد المتفجرة
- الرتبة الثانية : الغازات
- الرتبة الثالثة : المواد سريعة الإشتعال
- الرتبة الرابعة : المواد الصلبة القابلة للإشتعال
- الرتبة الخامسة : المواد المؤكسدة
- الرتبة السادسة : المواد السامة و المعدية
- الرتبة السابعة : المواد المشعة
- الرتبة الثامنة : المواد الآكالة
- الرتبة التاسعة : مواد و سلع خطرة بما في ذلك المواد الخطرة بيئياً .

## 1- الرتبة الأولى : المواد المتفجرة : Explosifs

و هي أي مادة صلبة أو سائلة أو خليط من مواد قادرة في حد ذاتها نتيجة تفاعل كيميائي على توليد غازات لها درجة حرارة و ضغط بسرعة ، يترتب عليها حدوث أضرار بالمنطقة المحيطة، و يندرج تحت هذا التعريف كل من : مواد الألعاب النارية و هي عبارة عن مواد أو مخاليط الغرض منها إحداث تأثير حراري أو ضوئي أو صوتي أو توليد غاز أو دخان أو مجموعة من هذه التأثيرات نتيجة لتفاعلات كيميائية غير تفجيرية طاردة للحرارة و ذاتية المداومة . إضافة إلى ملطف أو مخفض الحساسية و هي عبارة عم مواد تضاف إلى متفجر لتعزيز سلامته في المناولة و النقل ، و تجعل المادة الملطفة المتفجر غير حساس أو أقل حساسية للأفعال التالية : الحرارة ، الارتطام ، النقر أو الاحتكاك و تشمل المواد الملطفة على سبيل المثال : الشمع و الورق و البوليمرات مثل : " الكلور و فلور و بوليمرات " و الكحول و الزيوت مثل " هلام البترول و الرافين"<sup>1</sup> . و تنفرع هذه الرتبة إلى ست شعب على النحو التالي :

---

1 - اللائحة التنظيمية النموذجية " توصيات نقل البضائع الخطرة " ، الصادرة عن الأمم المتحدة ، الطبعة المنقحة

السابعة عشر ، نيويورك و جنيف ، 2011 ، ص ص 57 ، 58 .

- **الشعبة الأولى :** و هي المواد و السلع التي تتسم بمخاطر انفجار شامل ، " الانفجار الشامل هو الذي يحدث في الشحنة بأكملها في آن واحد "
  - **الشعبة الثانية :** المواد و السلع التي تتسم بخطر الإنتثار و ليس لها خطر الانفجار الشامل .
  - **الشعبة الثالثة :** المواد و السلع التي تتسم بخطر اشتعال النار ، و لها إما خطر عصف ضئيل أو خطر إنتثار ضئيل أو كلاهما ، و لكنها لا تتسم بخطر الانفجار الشامل ، و تشمل هذه الشعبة المواد و السلع التي إما : تولد حرارة إشعاعية كبيرة ، أو التي تحترق الواحدة تلو الأخرى ، و ينتج عنها تأثير عصف أ إنتثار ضئيل أو كلاهما .
  - **الشعبة الرابعة :** المواد و السلع التي لا تمثل خطرا كبيرا ، و تشمل هذه الشعبة المواد و السلع التي لا تمثل إلا خطرا ضئيلا إذا اشتعلت أو بدأ تشغيلها أثناء النقل ، و تقتصر الآثار إلى حد كبير على العبوة ذاتها ، و لا يتوقع أن تنتشر منها أي قطع ذات حجم كبير أو أن تصل إلى مدى بعيد .
  - **الشعبة الخامسة :** المواد ذات الحساسية الضعيفة جدا و التي تنطوي على خطر الانفجار الشامل : و تشمل هذه الشعبة المواد التي تتسم بخطر الانفجار الشامل و لكن حساسيتها ضعيفة ، بحيث تقل إلى حد كبير جدا احتمال اشتعالها أو انتقالها من حالة الاحتراق إلى حالة الانفجار في ظروف النقل العادية.
  - **الشعبة السادسة :** السلع ذات الحساسية البالغة الضعف و التي تنطوي على خطر الانفجار الشامل : تشمل هذه الشعبة السلع التي لا تحتوي إلا على مواد قليلة الحساسية و التي تقل احتمالات اشتعالها أو انتشارها إلى حد كبير جدا <sup>1</sup> .
- كما تجدر الملاحظة أن أي سلعة لها خصائص تفجيرية أو يشتبه أن تكون لها خصائص

1 - لمزيد من المعلومات حول هذه الشعب انظر : توصيات الأمم المتحدة لنقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص

تفجيرية ، يجب أن ينظر أولاً في تصنيفها في الرتبة الأولى وفقاً لإجراءات معينة<sup>1</sup>، و لا تصنف البضائع في هذه الرتبة في الحالات التالية :

- عندما يكون نقل مادة متفجرة محظوراً بسبب فرط حساسية المادة ، و بالتالي لا تنقل إلا بإذن خاص.
- عندما تندرج المادة أو السلعة في نطاق المواد المتفجرة المستبعدة من تعريف الرتبة الأولى.
- عندما لا تتسم السلعة أو المادة بخصائص تفجيرية .

## 2- الرتبة الثانية : الغازات Gaz

الغاز هو عبارة عن مادة ضغطها البخاري عند درجة حرارة 50°س أعلى من 300 كيلو باسكال ، أو مادة غازية تماماً عند درجة حرارة 20°س و ضغط معياري قدره 101,3 كيلو باسكال ، و ينقسم الغاز وفق حالته الفيزيائية إلى :

- أ- **غاز مضغوط** : و هو الذي يكون عند تعبئته تحت الضغط لغرض النقل ، في حالة غازية تماماً عند درجة حرارة قدرها 50°س تحت الصفر ، و تشمل هذه الفئة جميع الغازات التي تقل درجة حرارتها الحرجة عن 50°س تحت الصفر أو تعادلها.
- ب- **غاز مسيل** : يكون عند تعبئته تحت الضغط لغرض النقل ، في حالة سائلة جزئياً عند درجات الحرارة التي تفوق 50°س تحت الصفر ، و يجب التمييز بين :
  - **الغاز المسيل عالي الضغط** : و هو الغاز الذي تتراوح درجة حرارته الحرجة بين 50°س تحت الصفر و 65°س فوق الصفر.
  - **الغاز المسيل المنخفض الضغط** : و هو الغاز الذي تزيد درجة حرارته الحرجة عن 65°س.
- ت- **غاز مسيل مبرد** : و هو غاز يتحول جزئياً عند تعبئته تحت الضغط ، لغرض النقل إلى سائل بسبب درجة حرارته المنخفضة .

---

1 - انظر : الجزء 2-1-3 الخاص بإجراءات تصنيف المواد المتفجرة ، توصيات نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ص 61 و ما يليها .

ث- غاز مذاب : هو غاز يذاب عند تعبئته تحت الضغط لغرض النقل ، في مادة مذيبة في طورها السائل<sup>1</sup> .

كما يندرج تحت رتبة الغازات ثلاث شعب على أساس الخطر الأساسي للغاز أثناء عملية النقل :

- **الشعبة الأولى : الغازات اللهوية " سريعة الاشتعال "** : و هي الغازات التي تكون عند درجة 20°س و ضغط معياري قدره 101,3 كيلو باسكال إما : قابلة للاشتعال عندما تكون مخلوطة بالهواء بنسبة 13 % أو أقل ، او أن نطاق التهابها مع الهواء يبلغ 12 نقطة مئوية على الأقل بصرف النظر عن الحد الأدنى ، مثل الأسيتلين أو الهيدروجين، و تحدد القابلية للانتهاب بإجراء اختبارات أو حسابات وفقا للطرق التي اعتمدها المنظمة الدولية للتوحيد القياسي<sup>2</sup> ، أو إجراء هذه الاختبارات بالطريقة التي تعترف بها السلطة الوطنية المختصة .
- **الشعبة الثانية : الغازات الخاملة " الغازات غير اللهوية و غير السامة "** : و هي الغازات التي تكون إما خانقة بحيث تخفف أو تحل محل الأكسجين الموجود عادة في الجو ، أو تكون مؤكسدة بحيث يمكن بفعل انطلاق الأكسجين منها أن تسبب أو تساهم في احتراق مواد أخرى أكثر مما يفعله الهواء . كما تضم أيضا الغازات و السوائل المبردة ، المستخدمة لحفظ البرودة و وقود للصواريخ ، مثل : النيتروجين و النيون .

---

1 - تعريف الغازات الموقع الالكتروني : <http://www.wikipedia.org> سحب بتاريخ 2016/01/22.

2 - المنظمة الدولية للتوحيد القياسي : Organisation International de Normalisation ، و هي منظمة تعمل على وضع المعايير ، و تضم ممثلين من عدة منظمات قومية للمعايير ، تأسست هذه المنظمة في 1947/02/23 ، و هي تصرح عن المعايير التجارية و الصناعية عالميا ، يكمن مقرها في جنيف ، سويسرا و تعرف باسم ISO ، و بالرغم من كونها منظمة غير حكومية إلا أن قدرتها على وضع المعايير التي تتحول عادة إلى قوانين ، تجعلها أكثر قوة من بعض المنظمات غير الحكومية ، تتكون هذه المنظمة من 162 عضوا وطنيا من مجموع 195 بلدا في العالم و لديها ثلاث فئات للعضوية : أعضاء الهيئة : و هي الهيئات الوطنية الأكثر تمثيلا للمعايير في كل بلد ، و هي فقط الاعضاء التي يحق لها التصويت ، الأعضاء المراسلة : و هي الدول التي ليس لها منظمات معايير ، هؤلاء الأعضاء على علم بأعمال المنظمة و لكنها لا تشارك في إصدار المعايير ، الأعضاء المشتركة : من البلدان ذات الاقتصاديات الصغيرة ، فهم يدفعون رسوم مخفضة للعضوية ، ولكن لهم متابعة تطور المعايير . أنظر : [www.iso.org](http://www.iso.org)



- **الشعبة الثالثة : الغازات السامة :** و هي الغازات المسببة للموت و الأذى الخطير لصحة البشر إذا استنشقت مثل غازات الفلور و الكلور و السيانيد الهيدروجيني<sup>1</sup> .

### **3- الرتبة الثالثة : السوائل اللهوية " المواد سريعة الاشتعال Liquides Inflammables**

السوائل اللهوية أو السريعة الاشتعال هي المواد و السوائل التي لها درجة وميض<sup>2</sup> أقل من 60 درجة مئوية ، و هي مادة قادرة على إحداث حريق عن طريق الاحتكاك أو امتصاص الرطوبة ، أو يمكن أن تتفاعل كيميائياً و بشكل تلقائي ، الأمر الذي يتسبب في حدوث احتراق و تتمثل خاصة في المواد القابلة للاحتراق و زيت الوقود و البنزين و تتضمن هذه الرتبة الشعب التالية :

- **الشعبة الأولى :** و هي أخطر السوائل القابلة للاشتعال على الإطلاق ، و تشمل السوائل ذات درجة الاشتعال المنخفضة حيث تشتعل في درجة حرارة أقل من 18 درجة مئوية ، و هي درجة يمكن توافرها في المستودعات أو أماكن تخزينها السيئة التهوية ، و مثال ذلك مادة الأسيتون .

- **الشعبة الثانية :** و تضم السوائل ذات درجة الاشتعال المتوسطة ، حيث تشتعل في درجات حرارة من 18 إلى 23 درجة مئوية ، و مثال ذلك السوائل الكحولية<sup>3</sup> .

---

1 - توصيات نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص ص 73 ، 74 .

2 - **تعريف درجة الوميض :** تعرف درجة أو نقطة الوميض لسائل سريع الاشتعال بأنها أدنى درجة الحرارة يمكن أن يشكل عندها مزيج مع الهواء قابل للاشتعال. وعند درجة الحرارة هذه يمكن إيقاف اشتعال البخار عند إزالة مصدر الإشعال. نقطة الاشتعال ، تعرف بأنها درجة الحرارة التي يستمر فيها البخار بالاحتراق بعد إشعاله. لا يتعلق أي من هذه المعايير بدرجات حرارة مصدر الإشعال أو السائل المحترق ، التي تكون أعلى من ذلك بكثير. تستخدم نقطة الوميض كثيراً كسمة توصيف للوقود السائل ، ولكنها تستخدم أيضاً لوصف السوائل التي لا تستخدم بغرض الوقود

3 - **الرائد عبد الله أحمد العمري ،** ضوابط نقل البضائع الخطرة عبر البحار ، مجلة الأمن و الحياة ، العدد 225 ، صفر 1422 ، ص 58.

#### 4- الرتبة الرابعة : المواد الصلبة القابلة للاشتعال **Matériau Inflammable**

تضم هذه الرتبة ثلاث شعب تمتك خصائص و درجات مختلفة ، بحيث تحوي بعض المنتجات الشائعة و المعروفة ، أغلبها ضارة بما فيه الكفاية إلا إذا تمت تعبئتها أو مناولتها بالطريقة المناسبة .

- **الشعبة الأولى : مواد صلبة ملتهبة " لهوبة " :** و هي المواد الصلبة التي تكون في ضل

الظروف العادية للنقل ، قابلة للاحتراق بسهولة ، و تضم المجموعات التالية :

أ- **المواد الصلبة القابلة للاحتراق :** و هي مواد مسحوقة أو حبيبية أو عجينية تتسم

بالخطر إذا كان يسهل اشتعالها بتلامسها لفترة وجيزة مع مصدر إشعال، مثل عود ثقاب مشتعل ، أو إذا كان اللهب ينتشر فيها بسرعة ، و الخطر فيها لا يأتي فقط من النار و لكن أيضا من نواتج الإحتراق السمية ، و مساحيق الفلزات خطرة بنوع خاص بسبب صعوبة إطفاء الحريق الناتج عنها نظرا لأن مواد إطفاء الحريق العادية مثل ثاني أكسيد الكربون أو الماء يمكن أن تزيد من الخطر .

ب- **المواد ذاتية التفاعل :** و هي مواد غير ثابتة حراريا ، قابلة لحدوث إنحلال طارد للحرارة بشدة و حتى بدون وجود أكسجين " هواء " .

ت- **المتفجرات الصلبة المنزوعة الحساسية :** المتفجرات المنزوعة الحساسية هي عبارة عن مواد مرطبة بالماء أو الكحول ، أو مخففة بمواد أخرى لتكوين مخلوط صلب متجانس لكبت خواصها الانفجارية<sup>1</sup> .

- **الشعبة الثانية : المواد القابلة للاحتراق التلقائي :** و هي المواد التي ترتفع درجة حرارتها

تلقائيا ، في ظروف النقل العادية أو لدى تلامسها مع الهواء مما يؤدي إلى اشتعالها ، و بالتالي فهذه الشعبة تتكون من مجموعتين :

أ- **المواد التلقائية الاشتعال بملامسة الهواء :** هي مجموعة من المواد أو المحاليل و

المخاليط السائلة أو الصلبة ، التي تشتعل حتى و لو بكميات صغيرة خلال خمس دقائق من تلامسها مع الهواء ، و تعتبر من المواد الأشد قابلية للاحتراق التلقائي.

1 - توصيات نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص 82 و ما يليها .

ب- **المواد الذاتية التسخين** : و هي بخلاف المواد التلقائية الاشتعال ، قابلة للتسخين الذاتي بتلامسها مع الهواء بدون وجود مصدر لإمدادها بالطاقة، و لا تشتعل هذه المواد إلا عندما تكون بكميات كبيرة ، و بعد مرور فترة زمنية طويلة " ساعات أو أيام"<sup>1</sup>

- **الشعبة الثالثة** : **المواد التي تطلق غازات لهوبة لدى تلامسها مع الماء** : و هي المواد القابلة للاشتعال تلقائيا ، أو التي تطلق غازات قابلة للالتهاب بشكل خطير إذا تفاعلت مع الماء ، و مثال هذه المواد الصوديوم ، كالسيوم ، و بوتاسيوم<sup>2</sup> .

## 5- **الرتبة الخامسة : المواد المؤكسدة Les matières Oxydantes**

هي مواد غير قابلة بذاتها للاحتراق ، و لكنها تتسبب أو تساهم في حدوث حريق لمادة أخرى " تساعد على أكسدة المواد الأخرى " عن طريق إنتاج أكسجين ، و تتضمن هذه الرتبة شعبتين :

- **الشعبة الأولى : عوامل مؤكسدة** : و هي المواد التي تطلق غاز الأكسجين عندما يشملها حريق ، يجعل من عملية مكافحتها أمرا صعبا ، كما أن بعض هذه المواد تكون حساسة عندما تتعرض للاحتكاك ، أو ارتفاع في درجة الحرارة مما يزيد من خطرها ، و تشمل هذه الشعبة كلا من نترات الأمونيوم ، الكالسيوم ، و بلورات البوتاسيوم .

- **الشعبة الثانية : البروكسيدات العضوية** : تحتوي هذه المواد العضوية على بنية الأكسجين الثنائية التكافؤ ، و هي تعتبر من مشتقات أكسيد الهيدروجين ، و تعتبر هذه البروكسيدات بمثابة مواد غير ثابتة حراريا بحيث يمكن أن تتحلل انحلالا طاردا للحرارة و ذاتي التسارع ، و إضافة لهذا يمكن أن تكون لها واحدة أو أكثر من الخصائص التالية :

- قابلة للانحلال انفجاريا .

---

1 - التسخين الذاتي للمادة : هو عملية ينتج عنها حرارة نتيجة التفاعل التدريجي للمادة أو المخلوط مع الأكسجين في الهواء ، فإذا كان معدل إنتاج الحرارة يتجاوز معدل فقدانها ، سترتفع درجة حرارة المادة مما يؤدي بعد فترة إلى اشتعال ذاتي أو احتراق. توصيات نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص 93.

2 - الرائد عبد الله أحمد العمري ، مرجع سابق ، ص 58.

- سريعة الاحتراق .
- حساسة للصدم أو الاحتكاك .
- قابلة للتفاعل على نحو خطر مع مواد أخرى .
- مسببة لأضرار للعيون .

و بالتالي يجب الحذر الشديد عند نقل هذه النوعية من المواد ، بحيث يمنع الاحتكاك أو جرها على الأرض ، لأن ذلك يؤدي إلى اشتعالها و انفجارها ، كما تعتبر من المواد ذات الخطورة العالية في حالة اختلاطها بالأحماض<sup>1</sup> .

## 6- الرتبة السادسة : المواد السامة و المعدية و **Matières Toxiques et Infectieuses**

تضم هذه الرتبة المواد التي تحدث أثرا عكسيا على الصحة عموما و ذلك بالتسبب بالجرح أو مرض أو وفاة ، و يتم وسم هذه المواد عادة بجمجمة و عظمتين متقاطعتين ، و تنقسم هذه الرتبة إلى شعبتين :

- **الشعبة الأولى : المواد السامة :** و هي المواد التي يمكن ان تتسبب في الوفاة أو في أذى خطير أو في الإضرار بصحة الإنسان في حالة ابتلاعها أو استنشاقها ، أو تلامسها مع الجلد ، مثل : سيانيد الباريوم ، ثالث أكسيد الزرنيخ ، سيانيد الزنك .
- **الشعبة الثانية : المواد المعدية :** هي مواد يعرف عنها أو يتوقع على نحو معقول أنها تحتوي على كائنات ممرضة ، و الكائنات الممرضة هي كائنات دقيقة تشمل البكتيريا و الفيروسات ، و الطفيليات و الفطريات ، أو عوامل كالبريونات يمكن أن تسبب أمراضا في البشر أو في الحيوانات<sup>2</sup>.

1 - الرائد عبد الله أحمد العمري ، مرجع سابق ، ص 59.

2 - الرائد عبد الله أحمد العمري ، مرجع سابق ، ص 60 .

## 7- الرتبة السابعة : المواد المشعة

هي مادة تحتوي على نويدات ، أو مزيج من نويدات مشعة إما لوحدها أو متحدة كيميائيا مع عناصر أخرى ، و للمواد المشعة أخطار كبيرة على صحة الإنسان ، و الأوساط البيئية بحيث:

- **على صحة الإنسان** : تؤثر على الأنسجة الحية بشكل كبير ، كما تؤثر على الجنين عند تعرض المرأة الحامل للإشعاع مما ينتج عنه تشوهات خلقية ، و تؤدي إلى ارتفاع نسبة الإصابة بالسرطان .

- **على البيئة** : للمواد المشعة تأثير بليغ على البيئة ، بحيث تؤثر على جميع الأوساط البيئية من تربة و ماء ، كما تنتقل إلى الكائنات الحية ، و تتراكم عبر حلقات السلاسل الغذائية.

و تخضع هذه المواد لأحكام منظمة الطاقة الدولية ، و قوانين النقل الآمن للمواد المشعة، بحيث توفر هذه القوانين إرشادات لأولئك المتعاملين مع شحن و تفريغ هذه المواد المشعة عبر الموانئ أو في السفن ، كما تم تضمين قوانين منظمة الطاقة الذرية بهذا الشأن في ضوابط نقل المواد المشعة بالقواعد البحرية الدولية للمواد الخطرة<sup>1</sup>.

## 8- الرتبة الثامنة : المواد الأكلالة

هي المواد التي تسبب بفعالها الكيميائي ضررا بالغا للأنسجة الحية التي تلمسها ، أو قد تسبب في حالة تسربها ضررا بالغا أو حتى تدمير للبضائع الأخرى المنقولة أو لمركبات النقل ، و تتفرع مواد الرتبة الثامنة إلى ثلاث شعب أو مجموعات ، حسب درجة خطورتها في عملية النقل و هي :

---

1 - لمزيد من المعلومات حول المواد المشعة و خصائصها ، أنظر كلا من :

- توصيات نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص 129 ، و ما يليها .

- تعليمات النقل الآمن للمواد المشعة ، المملكة العربية السعودية ، الطبعة الأولى ، 2002 ، ص ص 35، 36 .

- **المجموعة الأولى : المواد الشديدة الخطورة :** و هي المواد التي تسبب تدميرا لنسيج الجلد السليم بكل طبقاته ، خلال فترة ملاحظة تصل إلى 60 دقيقة تبدأ بعد التعرض لمدة ثلاث دقائق أو أقل .

- **المجموعة الثانية : المواد التي تنطوي على خطر متوسط :** تسبب هذه المواد تدميرا لنسيج الجلد السليم بكل طبقاته خلال فترة ملاحظة تصل إلى 14 يوما بعد التعرض لمدة تزيد عن ثلاث دقائق و لا تتجاوز 60 دقيقة .

- **المجموعة الثالثة : المواد التي تنطوي على خطر ضئيل :** و تضم المواد التي تسبب تدميرا لنسيج الجلد السليم بكل طبقاته خلال فترة ملاحظة تصل إلى 14 يوما بعد التعرض لمدة تزيد عن 60 دقيقة و لا تتجاوز 4 ساعات ، أو المواد التي لا تسبب تدمير لنسيج الجلد و لكن تؤدي إلى تآكل الأسطح الفولاذية و الألومنيومية<sup>1</sup> .

#### 9- **الرتبة التاسعة : مواد وسلع خطرة متنوعة بما في ذلك المواد الخطرة بيئيا**

تشمل هذه الرتبة المواد الخطرة التي لم يتم إدراجها تحت أي صنف أو رتبة مما سبق ذكره، و ذلك بسبب أن خصائصها متغيرة ولا يتم التعرف عليها إلا من خلال الخبرة العملية، أو أنها مادة جديدة لم يتم التعرف عليها إلا حديثا ، و بها صفات و خصائص تجعلنا ندرجها ضمن قائمة المواد الخطرة و الضارة<sup>2</sup> ، و من أمثلة مواد و سلع الرتبة التاسعة ما يلي :

- المواد التي تشكل خطرا على الصحة في حالة استنشاقها كأغبرة دقيقة مثل : كروسيوليت و أموزيت .

- المواد التي تنطلق منها أبخرة لهوية ، مثل : مركبات قولبة بلاستيكية في شكل عجينة أو ألواح تتبثق منها أبخرة لهوية .

- بطاريات الليثيوم .

- أدوات إنقاذ الحياة ، مثل : أدوات الإنقاذ سواء كانت ذاتية أو غير ذاتية الانتفاخ ، منافخ و وسائل هوائية .

---

1 - توصيات نقل البضائع الخطرة ، مرجع سابق ، ص 159 و ما يليها .

2 - الرائد عبد الله أحمد العمري ، مرجع سابق ، ص 60.

- المواد المنقولة في درجات الحرارة المرتفعة ، سواء كانت سوائل تنقل في درجات حرارة أعلى من درجة غليان الماء ، أو المواد الصلبة الساخنة .
- المواد الخطرة بيئيا .

و تجدر الإشارة إلى أن توصيات نقل البضائع الخطرة الصادرة عن منظمة الأمم المتحدة قد أدرجت في الرتبة التاسعة المواد التي تشكل خطرا على البيئة البحرية بصفة خاصة ، ونصت على هذه المواد بأنها " كل المواد السائلة أو الصلبة الملوثة للبيئة المائية ، و محاليل و مخاليط هذه المواد مثل التركيبات و النفايات " .

### ثانيا : الأنواع الخاصة للمواد الخطرة

نقصد الأنواع الخاصة للمواد الخطرة في هذا الجزء ، كلا من المحروقات ، النفايات الخطرة و المواد الذرية أو النووية ، و إرتأينا أن نسميها بالأنواع الخاصة نظرا لخصوصيتها في مجال النقل البحري و ما لها من تأثير خطير على البيئة البحرية عموما ، كما أن المشرع الدولي إهتم بها بشكل خاص بحيث أورد لكل نوع منها قواعد قانونية خاصة بها سواء في مجال نقلها أو التعامل بها إضافة إلى المسؤوليات المترتبة عنها .

#### 1- المحروقات : Hydrocarbures

تعتبر المحروقات أي البترول الخام والغاز الطبيعي من المصادر الطاقوية الأكثر استعمالا، وهي عبارة عن مزيج من مواد تسمى هيدروكربونات، هذه الأخيرة كما يدل عليها إسمها تتكون من ذرات الكربون والهيدروجين وكل واحدة من الهيدروكربونات تتكون من عدد مختلف من ذرات الكربون والهيدروجين، وبالتالي من جزيئات ذات حجم وتركيب مختلفين تحدد حالتها الفيزيائية، بمعنى إما تكون صلبة ،سائلة أو غازية، فالهيدروكربونات التي تحتوي على أربعة ذرات كربون هي عموما غازات والتي تحتوي من تسعة عشر ذرة هي سوائل، وأكثر من ذلك تكون مواد

صلبة كما تحتوي المحروقات بالإضافة إلى الهيدروكربونات على بعض الشوائب، كالكبريت والأكسجين والنيتروجين والماء والأملاح، وكذلك بعض المعادن مثل الحديد والصوديوم<sup>1</sup>.

## 2- النفايات الخطرة: Déchets Dangereux

هناك تباين و إختلاف دولي في تعريف و تصنيف النفايات الخطرة ، و هي بشكل عام جزء من النفايات التي هو مواد أو أشياء يتم التخلص منها أو يراد التخلص منها أو يطلب التخلص منها ، حيث تشكل تهديدات للإنسان و البيئة على حد سواء ، و يرجع معيار التفريق ما بين النفايات الخطرة و النفايات العادية إلى المشرعين و يتم ذلك عادة بالإستناد إلى مجموعة من الخصائص تجعل من تلك النفايات خطرة<sup>2</sup> ، من بين هذه الخصائص السمية ، القابلية للإشتعال ، الانفجار ، القابلية للتآكل ، العدوى ، شدة التفاعل<sup>3</sup> .

## 3- المواد النووية " الذرية " : Matières Nucléaires

يعرف الإشعاع النووي بأنه طاقة متحركة في صورة موجات كهرومغناطيسية، أو جسيمات تتحرك بسرعة عالية جدا ، و لها القدرة على تغيير الحالة الطبيعية لذرات الأجسام فتحولها إلى ذرات مشحونة بشحنة كهربائية<sup>4</sup> ، كما يعرف بأنه تلك الطاقة المتحركة الصادرة عن النواة في حالة عدم إستقرار ، حيث لها القدرة على إختراق الأجسام التي تعترض سبيلها ، فتحدث خلل في مكوناتها الطبيعية ، فتختل بها العمليات البيولوجية و الكيميائية ، نتيجة إختراق الإشعاع

---

1- د/ صفية علاوي ، ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر و آليات الحد منها ، دراسة حالة قطاع المحروقات بشركة سونطراك حاسي الرمل ، رسالة دكتوراه ، علوم إقتصادية ، جامعة عمار تليجي الأغواط ، كلية العلوم الإقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، 2014 ، ص 71.

2 - د/ بواط محمد ، حماية البيئة من النفايات الخطرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام ، رسالة دكتوراه في القانون العام ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2016 ، ص 26 .

3-د/ عبد السلام منصور الشويبي ، الحماية الدولية من النفايات ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2011 ، ص 03.

4- د/ هدى حامد قشقوش ، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1997 ، ص 16.



## المطلب الثالث

### الواقعة المسببة للتلوث

حتى تكتمل عناصر الحادث الموجب للمسؤولية المدنية عن التلوث البحري وفقا لاتفاقية 1996 المعدلة سنة 2010 ، يجب أن تتعرض السفينة بما تحمله من مواد خطرة و ضارة لواقعة أو حادثة معينة مثل تصادم أو جنوح أو غرق...الخ يؤدي إلى تسرب أو تدفق لهذه المواد إلى مياه البحر مسببة التلوث<sup>2</sup>، و في هذا الصدد عرفت المادة 01 فقرة 08 اتفاقية 1996 الحادثة المسببة للتلوث بأنها " أي حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد يتسبب في أضرار أو تنشئ وضعا خطرا يهدد بإحداث أضرار " .

و لدراسة الواقعة المسببة للتلوث وفقا للتعريف السابق ، يجب التطرق أولا إلى الصور المختلفة لهذه الواقعة أو الحادثة " الفرع الأول " ، ثم تبيان الشروط اللازم تحققها في هذه الإخيرة من حيث إرادية و فعلية و مصدر وقوعها " الفرع الثاني " .

## الفرع الأول

### صور الواقعة المسببة للتلوث

يمكن أن تتخذ الواقعة المسببة للتلوث البحري بفعل المواد الخطرة و الضارة صوراً متعددة تتمثل أساساً فيما يلي :

**1- الجنوح :** يعتبر جنوح السفينة و كما يسمى بالإنجليزية Ship Grounding ، بأنه نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن إرتطام السفينة بقاع البحر أو ممر مائي ، مما يؤدي إلى

---

1- د/ علي سعيدان ، الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري ، رسالة دكتوراه في القانون العام ، جامعة الجزائر يوسف بن خدة ، 2007 ، ص 26

2 -REBEYROL, V ، L'affirmation d'un Droit à l'environnement et la réparation des dommages environnement , Ed Alpha , Liban , 2010 , P 317.

تلف الجزء المغمور من بدن السفينة و خاصة الهيكل السفلي ، مما يؤدي إلى تعرض سلامة السفينة للخطر، وهو يعتبر من أكثر الحالات المسببة للتلوث ، حيث أن غالبية حوادث التلوث<sup>1</sup> كانت نتيجة جنوح السفن .

**2- التصادم :** يعتبر التصادم البحري من أهم و أخطر الحوادث البحرية شيوعا ، و ذلك بالنظر إلى أثاره و نتائجه الجسيمة على الأرواح و كذلك بالنسبة للخسائر المادية و لا سيما البيئة البحرية خاصة إذا نتج عن التصادم تسرب لمواد سامة أو خطرة منقولة بحرا<sup>2</sup> ، و قد عرفته المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالتصادم بأنه " إصدام ما بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية و مركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم " .

**3- الإرتطام :** يعرف الإرتطام بأنه إحتكاك مادي للسفينة من إحدى المنشآت الثابتة ، مما يؤدي إلى إحداث خلل في هيكل السفينة ينتج عنه تسرب أو إنسكاب للمواد الخطرة و الضارة المنقولة على متنها<sup>3</sup>.

**4- الحريق و الانفجار:** قد يؤدي سوء رص المواد الخطرة على ظهر السفينة إلى حدوث إنفجارات و حرائق<sup>4</sup> ، و ذلك نظرا لخصائص هذه المواد و التي تكون في غالبيتها قابلة للإشتعال أو الانفجار بفعل إحتكاكها أو ملامستها للهواء أو الأجسام أخرى<sup>5</sup>.

---

1- من أشهر هذه الحوادث حادثة الناقل الشهيرة Torrey Canyon و الناقل Amoco Cadiz

2- د/فراح عز الدين ، التصادم البحري ، مجلة المفكر ، العدد الثاني عشر ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، ص167.

3- راوي محمد عبد الفتاح ، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري -دراسة مقارنة - رسالة دكتوراه في الحقوق ، كلية الحقوق بجامعة اسيوط ، مصر ، 2008 ، ص 05.

4- يعرف الانفجار بأنه زيادة مفاجئة في حجم المادة مصحوبة بانطلاق كمية كبيرة من الطاقة ، بحيث يتم ذلك بصورة بالغة الشدة ، و عادة ماتولد حرارة مرتفعة و إطلاق غازات . [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) سحب بتاريخ 12-05-2015.

5- من أشهر حالات التلوث البحري الناتج عن واقعة الحريق نجد حادث الناقل القبرصية Haven لمزيد من التفصيل حول هذا الحادث أنظر :

- Fond International d'indemnisation pour les Dommages Dus à la Pollution par les Hydrocarbures , Rapport Annuel de 1999 , P 51.

5- سوء الأحوال الجوية : تعتبر سوء الأحوال الجوية في الكثير من الحالات السبب الرئيسي في غرق أو تحطم أو جنوح السفن ، و خير مثال على ذلك حادث الناقة المالطية <sup>1</sup>Erika.

6- إلقاء الزيت أو تفرغته من السفن : تأخذ عملية إلقاء الزيت أو تفرغته من السفن صورتين، فإما أن يكون في صورة غير شرعية بحيث يهدف إلى التخلص من الشحنة الزائدة على السواحل و الإضرار بالبيئة ، أو يكون في صورة شرعية في حالة ما إذا كان ذلك تجنباً لغرق السفينة ، و عدم زيادة حجم التلوث الناتج فيما إذا غرقت السفينة .

## الفرع الثاني

### شروط الواقعة المسببة للتلوث

من أجل الإلمام بالشروط الواجب توافرها في الواقعة المسببة للتلوث ، يجب الإجابة على مجموعة من التساؤلات التي تتمحور أساساً في :

- مدى إرادية الواقعة المسببة للتلوث .
- مدى فعلية الواقعة المسببة للتلوث .
- من حيث وحدة مصدر التلوث .

---

1- **حادثة ERIKA** وقع هذا الحادث في 12 ديسمبر 1999 لناقلة النفط إريكا التي كانت ترفع علم مالطا ، و حصلت على تصريح نقل من شركة رينا الإيطالية، مالكها يتخذ من لندن مقراً له وتشغلها شركة تابعة لتوتال مقرها في بنما. الحادث وقع مقابل الشواطئ الغربية لفرنسا، في المنطقة الاقتصادية أي أبعد من 12 ميلاً بحرياً من المياه الإقليمية الفرنسية و تسبب في تلوث حوالي 400 كم من سواحل فرنسا.

- **NDENDE , M** , L'accident de L'Erika , Procédures d'Indemnisation des victimes et enjeux Judiciaires autour d'une catastrophe Pétrolière , Revue de Droit des Transports, N°01 , 2007 , P 12 .
- **ODIER** , Les Incertitudes en Matière d'application du droit de la Pollution illustrations relatives à la catastrophe de l'Erika (Jurisprudence Française et européenne ) ADM , 2007 , P 101 .

## أولاً : مدى إرادية الواقعة المسببة للتلوث :

بمعنى هل اتفاقية 1996 - 2010 تغطي التلوث الفجائي " غير إرادي " فقط ، أم أنها تشمل أيضا التلوث العمدي أو الإرادي الناتج عن إلقاء أو رمي للمواد الخطرة في البحر ؟ إلا أن الاتفاقية لم تجب عن هذا التساؤل بحيث أن نص المادة 01 فقرة 08 جاء غامض و بصفة عامة، و لم يحدد لنا طبيعة هذا التلوث هل هو ناتج عن فعل أو حادث فجائي أم إرادي .

و الشيء نفسه بالنسبة لاتفاقية 1969 بحيث نصت المادة الأولى فقرة 08 منها على أن الواقعة هي "كل حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر و ينتج عنها تلوث " فهي الأخرى لم تجب عن هذا التساؤل<sup>1</sup>، إلا أن الآراء الفقهية اختلفت في هذه المسألة ، حيث أن البعض يرى أن المعاهدة تغطي فقط التلوث الفجائي غير العمدي و ذلك إستنادا على اتفاقية 1970 الخاصة بالتدخل في أعالي البحار<sup>2</sup> ، أما البعض الأخر فيرى أن المعاهدة تنطبق على التلوث العمدي و غير العمدي و ذلك إستنادا على ماتضمنته المادة الثالثة فقرة 01 من معاهدة 1969 ، و التي تقضي أن " مالك السفينة لحظة الحادث .... يعتبر مسؤولا عن أي ضرر تلوث نتج عن تسرب أو إلقاء للزيت من سفينته " ، فحسب رأي هذا الإتجاه أن عبارة " التسرب " تغطي التلوث الفجائي غير العمدي ، بينما عبارة " الإلقاء " فتتطوي على التلوث العمدي .

إلا أن هذا النقص في معاهدة 1969 قد تم أستدراكه بموجب بروتوكول 1992 ، الذي نص صراحة على تغطيته لأضرار التلوث البحري سواء كان بصفة عمدية أو غير عمدية ، و ذلك بمقتضى المادة 02 فقرة 03 منه ، و هو ما نقلته عنه بدورها اتفاقية الوقود لسنة 2001

---

1- على الرغم من إدراج لفظ التلوث العمدي في مشروع هذه الاتفاقية إلا أنه لم يرد في النص النهائي لهذه الاتفاقية .

- LEGENDRE , C , La Conférence de Tokyo du comité Maritime International , DMF,1969 , P 452.

2 - QUENEUDEC, J P , Convention Maritime International , Ed Pedone , Paris 1979 , P121.

عندما نصت على تغطيتها للمسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار التلوث بوقود السفن سواء أخذ صورة تسرب " غير عمدي " أو تصريف بمعنى تلوث عمدي<sup>1</sup> .

### ثانيا : مدى فعلية الواقعة المسببة للتلوث " شرط الوقوع و حالات التهديد "

تعرف اتفاقية 1996 الحادثة أو الواقعة المسببة لضرر التلوث بأنها " أي حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد تتسبب في أضرار أو تنشئ وضعا خطرا يهدد بإحداث أضرار " ، إلا أن ترجمة العربية لهذا النص الواردة في الجريدة الرسمية غير حرفية للنص الأصلي بالغة الفرنسية<sup>2</sup> ، و بالتالي فالترجمة القريبة منه تكون على النحو التالي : " أي حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد تتسبب في أضرار أو تسفر عن تهديد خطير و وشيك بإحداث أضرار " .

و بهذا تتوافق اتفاقية 1996 مع ما انتهى إليه التنظيم الدولي في شأن عدم حصر حادثة التلوث في الحادثة الواقعة فقط ، و إنما تمتد إلى تغطية الأضرار الناجمة عن تفادي حالات التهديد بوقوع ذلك التلوث ، و في هذا المجال اشترطت الاتفاقية في هذا التهديد توافر شرطين<sup>3</sup> و هما :

- ✓ أن يكون التهديد خطيرا أو جسيما .
- ✓ أن يكون التهديد و شيك الوقوع .

---

1- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 108.

2 - "Evénement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage, Art 01/08 de la convention HNS 1996 .

3- و هو نفس ما تضمنته المادة 01 فقرة 08 من اتفاقية الوقود لسنة 2001 و التي تنص على أن " الحادثة هي أي واقعة أو أي سلسلة من الوقائع ذات منشأ واحد تسبب أضرار تلوث أو تنشئ تهديد جسيم و داهم بتسبب هذه الأضرار " .

إلا انه بالرجوع إلى الفقرة 08 من المادة الأولى من اتفاقية 1969 السابقة الذكر نجد أنها لم تتضمن مصطلح حالات التهديد بالتلوث<sup>1</sup> ، أي الحالات التي تنشأ قبل حدوث أي تسرب أو إلقاء للزيت من السفينة ، و هو ما تم إستدراكه بموجب المادة 02 فقرة 04 من بروتوكول 1992 المعدل لها<sup>2</sup> .

### ثالثا : من حيث وحدة مصدر التلوث

بملاحظة نص المادة 01 فقرة 08 من اتفاقية 1996 السالفة الذكر نجد أن المشرع الدولي قد أخذ بمبدأ وحدة الواقعة ، عندما إشتراط وحدة المصدر عند وقوع سلسلة من الأحداث ينتج عنها تلوث بالمواد الخطرة و الضارة<sup>3</sup> ، و يتضح هذا المبدأ في حالتين :

- **حالة الجنوح** : في حالة ما إذا جنحت سفينة ناقلة للمواد الخطرة و الضارة أثناء الرحلة مما أدى إلى تسرب جزء من هذه المواد إلى مياه البحر محدثة تلوث ، و في أثناء إستكمال رحلتها إصطدمت بسفينة أخرى فتسربت كمية أخرى من المواد الضارة مسببة تلوث آخر، ففي هذه

---

1- لقد كان وقوع حادث **Tarpenbeck** الأثر الكبير في الكشف عن أوجه النقص الكبيرة في اتفاقية 1969 و المتمثل في تعريف الواقعة المسببة للتلوث و عدم تضمنها لحالات التهديد التي تسبق الحادث ، و تعود وقائع هذا الحادث إلى تاريخ 21 يونيو 1979 عندما أصطدمت هذه الناقلة الألمانية و التي كانت تنقل حوالي 1600 طن من زيت التشحيم ، بإحدى سفن الأسطول البريطاني بالقرب من السواحل الإنجليزية مما أدى إلى جنوحها ، و بالتالي تم قطرها إلى مكان آمن لتتم عملية ضخ شحنة الزيت و خلال قيام مالك هذه الناقلة بهذه العمليات قامت الحكومة الإنجليزية باتخاذ بعض الإجراءات بهدف تفادي تسرب الزيت من السفينة و تلويث البيئة البحرية ، و قد قدرت تكلفة هذه الإجراءات ب 1.588.670 جنيه استرليني و هو مبلغ يتعدى بكثير مبلغ تحديد مسؤولية مالك السفينة طبقا لمعاهدة 1969 الأمر الذي أدى بالحكومة الإنجليزية و مالك السفينة بمطالبة صندوق التعويض 1971 بالتعويض عن هذه التكاليف ، إلا أن مدير الصندوق رفض هذه المطالب مؤكدا أن الصندوق غير مسؤول عن دفع أي تعويض إلا إذا كان هناك تسرب فعلي للمحروقات إثر وقوع الحادث - د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 42 ، 43 .

2- نصت المادة 02 فقرة 04 من بروتوكول 1992 على أن الواقعة المسببة للتلوث هي " كل حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر ينتج عنها تلوث أو تنشئ تهديدا جسيما و محققا به " .

**3 - BONASSIES , P** , La Convention International sur la Responsabilité et L'indemnisation pour les Dommages liés au Transport par Mer de Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses , IMTM , Annales 1996 , P 190.

الحالة لا يمكن التحدث عن وحدة مصدر التلوث لأننا أمام حادثين الأول ناتج عن الجنوح و الثاني ناتج عن التصادم<sup>1</sup> .

- حالة التصادم بسبب الجنوح : إذا ما تسبب جنوح السفينة في تسرب جزء من المواد الضارة الموجودة على منبتها مسببة تلوث ، ثم إصطدمت بسفينة أخرى نتيجة تواجدها في مكان خطأ بسبب جنوحها مما أدى إلى تلوث ثاني ، ففي هذه الحالة نكون أمام نفس المصدر المسبب للتلوث و هو الجنوح.

## المبحث الثاني

### الضرر في مجال المسؤولية المدنية للتلوث بالبضائع الخطرة

لا يكفي لقيام المسؤولية المدنية مجرد وقوع الخطأ أو الفعل المنشئ للمسؤولية ، و إنما يجب أن يترتب على ذلك الفعل ضرر باعتباره العنصر الأساسي لقيام هذه الأخيرة ، و يعرف هذا الضرر بصفة عامة بأنه : "الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له أو حق من حقوقه " .

و نفس الشيء بالنسبة للمسؤولية الناشئة عن التلوث البحري من جراء نقل المواد الخطرة و الضارة ، بحيث لا يكفي مجرد وقوع حادث التلوث و إنما يتطلب الأمر وقوع ضرر باعتباره عنصر أساسي من عناصر هذه المسؤولية ، و لذلك فإن جل الاتفاقيات و المعاهدات الدولية الخاصة بالتلوث البحري و من بينها اتفاقية 1996المواد الخطرة و بروتوكول 2010 ، قد أخذت على عاتقها مهمة وضع و تحديد تعريف واضح و دقيق لضرر التلوث .

و بالتالي إذا تحقق هذا الضرر \_ التلوث \_ بالمفهوم الذي اشتطرتة الاتفاقيات الدولية الخاصة في هذا المجال ، سيثور التساؤل حول ماهو النطاق الجغرافي اللازم وقوع الضرر بداخله حتى يخضع لأحكام هذه الاتفاقيات ؟

---

1 - Le Couviour , K , La Convention SNPD , Quelques réflexions sue la dernière pièce du dispositif , DMF , 1999 , P 15.

و من أجل توضيح هذه المسائل قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب ، بحيث تناولنا مفهوم التلوث البحري بصفة عامة في مطالب أول ثم ضرر التلوث في حد ذاته كمطلب ثاني ، أما المطلب الثالث فخصصناه للإجراءات أو التدابير الوقائية

## المطلب الأول

### مفهوم التلوث البحري

لقد أدى التقدم التكنولوجي و النمو الإقتصادي المتطور إلى إحداث إضطراب في توازن الأنظمة البيئية و تدهورها ، بحيث أصبح التلوث يشمل كل مظاهر الحياة فيلحق الهواء و الماء و التربة و الغذاء ، و يعد هذا التلوث البيئي إفسادا لمكونات هذه الأوساط الطبيعية ، حيث يحول عناصرها المفيدة إلى عناصر ضارة يفقدها الكثير من أدوارها في صنع و ترقية الحياة، و قد عرف التلوث على أنه " التغيير المفاجئ الذي يحدث للمادة عند تعرضها لبعض العوامل البيئية ، و يشمل تغيير في تركيبها الأساسي مصاحبا للتغير في لونها أو شكلها ، أو طعمها و محولا تلك المادة إلى مركبات ذات أضرار بالغة على النظام البيئي "<sup>1</sup> هذا التغيير الذي يبدأ أولا في عناصر البيئة الرئيسية كالماء والهواء، و بدرجات أقل في الوسط اليابس الذي يكون فيه التلوث موضعي.

كما أخذت العديد من الهيئات الدولية<sup>2</sup> على عاتقها مهمة وضع تحديد لمفهوم التلوث، و نذكر على سبيل المثال المجلس الإقتصادي و الإجتماعي التابع للأمم المتحدة ، الذي عرف

---

1- د/ عبد الوهاب رجب ، د/ هاشم بن صادق ، التلوث البيئي ، جامعة الملك سعود ، الرياض ، 1997 ، ص 18.

2 - لقد عرف البنك الدولي التلوث بأنه كل ما يؤدي نتيجة التكنولوجيا المستخدمة إلى إضافة مادة غريبة إلى الماء أو الهواء أو الغلاف الأرضي في شكل كمي تؤدي إلى آثار ضارة على نوعية الموارد و عدم ملائمتها و فقدان خواصها أو تؤثر على استقرار استخدام تلك الموارد . أما منظمة التعاون و التنمية الأوروبية فقد عرفته بأنه " قيام الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر بالإضرار بالبيئة الطبيعية و الكائنات الحية - منى قاسم ، التلوث البيئي و التنمية الاقتصادية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1993 ، ص 36 و 48 - أما مؤتمر البيئة العالمي الذي إنعقد في استوكهولم سنة 1972 فقد عرف التلوث على أساس أن النشاطات الإنسانية تؤدي حتما إلى إضافة مواد و مصادر للطاقة إلى البيئة على نحو متزايد يوما بعد يوم ، و حينما تؤدي تلك تلك المواد أو الطاقة إلى تعريض صحة الإنسان و رفاهيته و موارده للخطر ، أو يحتمل أن تؤدي إلى ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة فإن هذا هو التلوث - عادل ماهر الألفي ، الحماية الجنائية للبيئة ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2009 ، ص 136.



التلوث على انه " يوجد التلوث عندما يحدث التأثير المباشر أو غير المباشر للأنشطة الإنسانية نتائج تؤدي إلى تغيير الوسط الطبيعي الذي يمكن أن تكون آثاره خطيرة على كل كائن حي<sup>1</sup> .

و يعد التلوث البحري أحد أهم صور المساس بالبيئة بصفة عامة و البيئة البحرية بصفة خاصة و أكثرها شيوعا ، كما أن مصطلح التلوث يختلف عن المصطلحات الأخرى مثل الإضرار بالبيئة ، أو الإعتداء عليها أو إفسادها ، و سنحاول في هذا المطلب تسليط الضوء على المفهوم العام لتلوث البيئة البحرية و أهم أنواعه و تحديد مصادره من خلال الفروع التالية :

## الفرع الأول

### تعريف التلوث البحري

إن مسألة تلوث البيئة البحرية من المسائل التي لاقت إهتمام كبير من قبل كل من فقهاء القانون البحري و كذا المنظمات و الهيئات العلمية ، و حتى الاتفاقيات الدولية و التشريعات المختلفة، فكل منها حاولت إعطاء أو تحديد تعريف دقيق و واضح لمعنى التلوث البحري.

#### أولا : التعريف الفقهي للتلوث البحري :

عرف التلوث البحري من قبل فريق من خبراء في برنامج الأمم المتحدة للبيئة على انه " قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال مواد أو طاقة للبيئة البحرية ينتج عنها أو يمكن أن ينتج عنها آثار ضارة تؤدي الموارد الحية و النظم الإيكولوجية البحرية ، و الأخطار على الصحة البشرية ، و تعويق الأنشطة البحرية ، بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحر ، و إتلاف نوعية المياه و التقليل من المنافع<sup>2</sup>.

أما الفقيه Clark فيرى أن كلمة تلوث تستخدم بشكل عام للدلالة على الضرر البيئي الحاصل نتيجة إلقاء الفضلات في البحر ، و قد فرق بين مصطلح Contamination و

---

1 - منى قاسم ، مرجع سابق ، ص 35 ، 36 .

2 - الفتني منير ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث ، مذكرة ماجستير في القانون العام ، فرع البيئة و العمران ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 1 ، 2013 ، 2014 ، ص 29.

Pollution ، فالمصطلح الأول يقصد به تواجد مواد مركزة في الماء تتجاوز المستوى الطبيعي في الوسط ، أما المصطلح الثاني فيقصد به إدخال مواد و طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بواسطة الإنسان للبيئة البحرية ، يترتب عليها تأثيرات ضارة كإلحاق الأذى بالموارد الحية و

تعرض صحة الإنسان للخطر و إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد<sup>1</sup> .

كما عرفه الدكتور " أحمد سكندري " بأنه إدخال أي مواد أو طاقة بواسطة الإنسان في تلك البيئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة ، مما ينتج عنه أثر ضار بالأحياء المائية أو يهدد صحة الإنسان أو يعيق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و إفساد صلاحية الماء للإستعمال و حفظ مزاياه<sup>2</sup> .

كما نجد أيضا تعريف " سيد عاشور أحمد " للتلوث البحري على أنه " أي تغيير كمي أو كيميائي في مكونات البحر ، أي في الصفات الكيميائية أو الفيزيائية أو الحياتية لعناصر البيئة البحرية بحيث يزيد التغيير على استعاب طاقة البحر ، و ينتج عن هذا التلوث أضرارا بحياة الإنسان أو ثرواته الحيوانية و الزراعية أو بقدرة الأنظمة البيئية على الإنتاج<sup>3</sup>

### ثانيا : تعريف التلوث البحري في الإتفاقيات الدولية و الإقليمية :

إن معظم الاتفاقيات سواء الدولية أو الإقليمية الخاصة بحماية البحار من خطر التلوث بشتى أنواعه، تطرقت لتحديد مفهوم تلوث البيئة البحرية ، بحيث ان بعض هذه الاتفاقيات عرفت التلوث البحري بشكل عام، أما البعض الأخر فقد وضعت تعريف خاص ينصب على نوع معين من أنواع هذا التلوث.

---

1 - CLARK , R , Marine pollution , fourth edition , Clarendon press , oxford , 1997 , p 5.

2- د/ احمد سكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام ، رسالة دكتوراه ، معهد الحقوق و العلوم الإدارية ، بن عكنون ، جامعة الجزائر ، 1995 ، ص 24.

3 - سيد عاشور أحمد ، التلوث البيئي في الوطن العربي " واقعه و حوله و معالجته " ، الشركة الدولية للطباعة ، 2006 ، ص 130.

# 1- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 و بروتوكول 1978 " اتفاقية ماربول " :MARPOL

يعرف التلوث البحري إستنادا إلى الفقرة الأولى من المادة الثانية في معاهدة ماربول<sup>1</sup> MARPOL لسنة 1973 بأنه " أي حدث يتضمن إفراغ حال أو محتمل لمادة ضارة في البحر أو أي تدفقات لهذه المادة " ، و من أجل إيضاح هذا التعريف يجب شرح و الوقوف على عناصره الأساسية و المتمثلة في " الإفراغ " و " المادة الضارة " و التي تمثل الجوهر الملوث لمياه البحر ، و هو الشيء الذي لم تغفل عنه الإتفاقية بحيث عرفت الإفراغ للجوهر الملوث بأنه أي إفلات أو طرح أو تدفق أو تسرب أو ضخ أو قذف أو إنسكاب لمادة ضارة في البحر .

أما المادة الضارة فقد عرفت المادة 2/2 من معاهدة ماربول بأنها " أي مادة يمكن أن يفسر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر ، أو الإضرار بالموارد الحية و الحياة البحرية ، أو إتلاف المرافق الاستجمامية أو عرقلة الإستخدامات المشروعة للبحر<sup>2</sup> .

و يتسع هذا المصطلح ليشمل المواد الخطرة أو البضائع الخطرة كما تسمى أيضا ، و تمثل خطورة هذه المواد بالدرجة الأولى على الأرواح البشرية الموجودة على متن السفينة ، أو أثناء مناولتها في الموانئ بحيث يكون لها طبيعة قابلة للانفجار أو الإشتعال ، بمعنى أنها ذات طبيعة ملتهبة فيمكن أن يكون انفجارها أو اشتعالها ذاتيا أو بسبب شحنها بجانب مواد أخرى ، أو لإختلاطها بالهواء تولد غازات متفجرة أو خانقة أو سامة<sup>3</sup> .

---

1 - صادقت الجزائر على معاهدة منع التلوث من السفن لسنة 1973 و البروتوكول الخاص بها لسنة 1978، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 108/88 المؤرخ في 31 ماي 1988 ، جريدة رسمية ، العدد 22 الصادرة بتاريخ 01 /06 /1988.

2- راجع المادة 02 من اتفاقية منع التلوث من السفن لسنة 1973 السالفة الذكر .

3- أحمد محمد الجمل ، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الإقليمية و المعاهدات الدولية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، بدون سنة نشر ، ص 32.

## 2- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 :

تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>1</sup> المبرمة بمدينة مونتيجوباي بجمايكا ، في 10 ديسمبر 1982<sup>2</sup> ، أخر ما توصل إليه المجتمع الدولي في تنظيم و تقنين البيئة البحرية ، بحيث عرفت التلوث البحري بأنه : " إدخال الإنسان في البيئة البحرية ، بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، مواد أو طاقة تتجم عنها آثار مؤذية ، مثل الإضرار بالموارد الحية و الحياة البحرية ، و تعريض الصحة البشرية للأخطار و إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الإستخدام المشروعة للبحار و الحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال و الاقلال من الترويج"<sup>3</sup>.

---

1- تم إنشاء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (CNUMD) من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة، بموجب القرار رقم 3067 و اعتمدها الأمم المتحدة في 16 نوفمبر 1973. و قد نتجت هذه الاتفاقية عن المؤتمر الثالث للامم المتحدة لقانون البحار و الذي جاء لأول مرة في نيويورك في ديسمبر كانون الأول عام 1973 واستكمل عمله في عام 1982 بعد التوقيع في 10 ديسمبر 1982 التي وقعت في مونتيجو باي جامايكا ، ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994 بعد أن صادقت عليها 60 دولة. صادق الاتحاد الأوروبي على الاتفاقية في عام 1998 أما الولايات المتحدة فوقعت ولم تصادق على الاتفاقية. وتنص الاتفاقية على عدد من المفاهيم التي ظهرت في القانون العرفي مثل:

- المياه الإقليمية

- المنطقة الاقتصادية الخالصة

- الجرف القاري

2- انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 05/96 المؤرخ في 10/01/1996 ، جريدة رسمية عدد رقم 03 الصادرة بتاريخ 14/01/1996.

3 - أنظر المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

و هو نفس التعريف الذي اخذت به كل من اتفاقية برشلونة<sup>1</sup> الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976 ، و اتفاقية الكويت<sup>2</sup> بشأن حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث لعام 1978 ، و كذا اتفاقية جدة بشأن الحفاظ على بيئة البحر الأحمر و خليج عدن لسنة 1982<sup>3</sup> ، و اتفاقية هلنسكي لعام 1974 بشأن حماية البيئة في بحر البلطيق.

### 3- اتفاقية المحروقات CLC لسنة 1969 و البروتوكول المعدل لها لسنة 1992 :

عرف ضرر التلوث بمقتضى هذه الاتفاقية في نص المادة الثانية من بروتوكول 1992 المعدلة للفقرة السادسة من المادة الأولى من اتفاقية 1969 بأنه "أي خسارة أو تلف أو ضرر واقع خارج السفينة الناقلة للمحروقات ، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات ، و يشمل الإجراءات الوقائية و أي خسارة أو ضرر يقع بسبب هذه الاجراءات " . و الملاحظ أن هذه الاتفاقية جاءت خاصة و محددة لنوع معين من التلوث و هو التلوث الزيتي .

---

1- صادقت الجزائر على اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث ، بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 80-14 المؤرخ في 26/01/1980 ، جريدة رسمية عدد 05 الصادرة بتاريخ 29/01/1980 ، كما صادقت أيضا على تعديل 1995 و ذلك بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-141 المؤرخ في 28/04/2004 ، جريدة رسمية ، عدد 28 ، الصادرة بتاريخ 05/05/2004. و قد نصت المادة الثانية من اتفاقية 1976 بعد تعديل 1995 على تعريف التلوث البحري بأنه " قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار ، ينتج عنها أو يحتمل أن ينتج عنها آثار ضارة تلحق بالموارد الحية و الحياة البحرية ، و أخطار على الصحة البشرية و تعوق الأنشطة البحرية ، بما في ذلك صيد الأسماك و الاستعمالات المشروعة للبحر ، و تضر بنوعية استخدام مياه البحر و خفض الاستمتاع بها " .

2 - عرفت اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لسنة 1978 التلوث البحري بأنه " قيام الإنسان سواءا بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية ، يترتب عليها أو يحتمل أن يترتب عليها آثار ضارة ، كالإضرار بالموارد الحية و تهديد صحة الإنسان ، و تعويق الأنشطة البحرية ، بما في ذلك صيد الأسماك و إفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام ، و الحد من قيام المرافق الترفيهية- أشار إليه : د/زين ميلوي ، التلوث البحري و أحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية ، مجلة الندوة للدراسات القانونية ، العدد الأول ، سنة 2013 ، ص 39 .

3- محمد سامر أنور عاشور ، تلوث البحار من السفن و مسؤولية مالك السفينة ، بدون دار نشر ، ص 21.

4- **اتفاقية المواد الخطرة HNS 1996/2010** نصت المادة الأولى الفقرة السادسة جزء " ج" من هذه الاتفاقية على ضرر التلوث بأنه " التلوث أو الضرر الناجم عن التلوث البيئي بمواد خطرة و ضارة، شريطة أن يقتصر التعويض عن اتلانف البيئة من غير فقد مكاسب من جراء هذا التلوث ، و على تكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة البيئة إلى وضعها السابق " .

باستقراء أحكام اتفاقية 1969 و اتفاقية 1996 ، نجد انها لم تعطي تعريفا للتلوث بمعناه العام ، و إنما تطرقت إلى الأضرار المترتبة على التلوث البحري بمعنى التلوث في حد ذاته كما سنرى لاحقا في المطلب الثاني .

### ثالثا تعريف التلوث البحري في المؤتمرات الدولية :

عرف تلوث البيئة البحرية في العديد من المؤتمرات الدولية المتخصصة في هذا المجال ، و نذكر على سبيل المثال كلا من :

1- **مؤتمر منظمة التغذية و الزراعة الدولية** : عرف هذا المؤتمر المنعقد بروما في ديسمبر 1970 التلوث البحري بأنه " التلوث الناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية ، مواد يمكن أن تتسبب في نتائج مؤذية كالأضرار بالثروات البيولوجية و الأخطار على صحة الإنسان و عرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك و إفساد مزايا البحر عوضا عن استخدامها و الحد من الفرص في مجالات الترفيه<sup>1</sup> " .

2- **مؤتمر البيئة ستوكهولم** : حدد مؤتمر البيئة في ستوكهولم عام 1972 ، مفهوم التلوث البحري باعتباره إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية ، يكون لها آثار ضارة كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية أو تعرض صحة الإنسان للخطر أو تعوق الأنشطة البحرية ، بما فيها الصيد و إفساد خواص مياه البحر من جهة استخدامه و الإقلال من منافعه<sup>2</sup> .

---

1 - حسين عبد الحميد احمد رشوان ، البيئة و المجتمع " دراسة في علم الاجتماع " ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، 2006 ، ص 43 ، 44 .

2 - د/ زين ميلوي ، مرجع سابق ، ص 39.

## رابعاً : تعريف التلوث البحري في القوانين الداخلية

لم تختلف التشريعات أو القوانين الداخلية للدول ، في إعطاء تعريف للتلوث البحري ، بحيث كانت جل تعريفاتها متقاربة و هذا ما سنحاول توضيحه في هذا المجال :

**1- القانون الجزائري :** لقد عرف المشرع الجزائري التلوث البحري ، بمقتضى عدة قوانين من بينها القانون البحري ، و بعض القوانين الخاصة و التي تنوعت نصوصها بين الصفة الوقائية و الإصلاحية للبيئة البحرية .

- **القانون البحري الجزائري :** عرفت المادة 147 فقرة "د" من القانون البحري الجزائري ، ضرر التلوث بأنه " كل خسارة أو ضرر خارج السفينة الناقلة للوقود و الحاصل من التلوث الناتج عن تسرب أو طرح هذا الوقود أينما حصل هذا التسرب أو الطرح ، و يشمل تكاليف التدابير الخاصة بالوقاية ، و كل خسارة أو ضرر نتج عن هذه التدابير .

- **قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة :** عرف المشرع الجزائري التلوث البحري، في نص المادة الرابعة الفقرة التاسعة من القانون رقم 03-10<sup>1</sup> المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، بأنه " إدخال أية مادة في الوسط المائي ، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية و الكيماوية و /أو البيولوجية للماء ، و تتسبب في مخاطر على صحة الإنسان ، و تضر بالحيوانات و النباتات البرية و المائية و تمس بجمال المواقع ، أو تعرقل أي أستعمال طبيعي آخر للمياه " .

- **المرسوم التنفيذي رقم 90-79<sup>2</sup> المتضمن نقل المواد الخطرة :** لم يتطرق هذا المرسوم لتعريف التلوث البحري<sup>1</sup> الناجم عن نقل البضائع الخطرة ، إلا أنه نص في

---

1 - القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، المؤرخ في 19 جويلية 2003 ، جريدة رسمية عدد 43 ، الصادرة بتاريخ 20 جويلية 2003.

2- مرسوم تنفيذي رقم 79/90 ، المؤرخ في 02 شعبان 1410 الموافق ل 27 فبراير 1990 ، المتعلق بتنظيم نقل المواد الخطرة ، ج ر عدد 10 ، الصادرة بتاريخ 07 مارس 1990 .

مادته الأولى على أنه " يحدد هذا المرسوم التنفيذي القواعد و المبادئ العامة لحماية الأشخاص و الممتلكات و البيئة أثناء نقل المواد الخطرة برا و بحرا و جوا، دون المساس بتطبيق الأحكام التشريعية و التنظيمية المعمول بها و التنظيمات الدولية للنقل التي وقعت عليها الجزائر " .

- **المرسوم التنفيذي رقم 14-246<sup>2</sup> المتضمن مخطط تل البحر** : هو عبارة عن مخطط كرسه المشرع الجزائري لمكافحة تلوث البحر ، و ذلك عن طريق إستحداث مخططات استعجالية وطنية ، ولائية و جهوية، تهدف إلى الوقاية من أي شكل من أشكال تلوث البحر من خلال كشفه ، حراسته ، و مراقبته و مكافحته .

**2- القانون المغربي** : عرف المشرع المغربي التلوث البحري في نص المادة الثالثة فقرة ثمانية عشر، من القانون رقم 03-11 المتعلق بحماية و استصلاح البيئة ، بأنه : " إلقاء أو إدخال بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في البيئة البحرية لأي مواد من شأنها إلحاق أضرار بالكائنات و النباتات البحرية ، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية و عائقا لمختلف الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و الاستعمالات المشروعة لمياه البحر و إفساده لنوعية و جودة هذه المياه<sup>3</sup> " .

**3- القانون المصري** : أما بالنسبة للمشرع المصري فقد عرف التلوث البحري في الفقرة 12 من المادة الأولى من القانون رقم 04 لسنة 1994 المتعلق بالبيئة بأنه : " إدخال مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية ، مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالمواد الحية أو غير الحية ، و يهدد صحة الإنسان و يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك و

---

1 - و نفس الشيء بالنسبة لقانون حماية الساحل و تميمينه " القانون رقم 02-02 " المؤرخ في 05 فيفري 2002 ج ر عدد 10 الصادرة بتاريخ 12 فبراير 2002 ، و الذي لم يتطرق إلى أي تعريف للتلوث البحري ، على الرغم من أن هذا القانون وضع من أجل حماية المياه البحرية و الحفاظ عليها .

2 - مرسوم تنفيذي رقم 14-246 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية و إحداث مخططات استعجالية لذلك ، المؤرخ في 27 ذي القعدة 1435 ، الموافق ل 22 سبتمبر 2014 ، ج ر رقم 58 ، الصادرة بتاريخ 01 أكتوبر 2014.

3- الظهير الشريف رقم 1.03.59 المتضمن القانون رقم 03-11 المتعلق بحماية و استصلاح البيئة ، المؤرخ في 12 ماي 2003 ، الجريدة الرسمية المغربية رقم 5118 ، الصادرة بتاريخ 19 جوان 2003.



الأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### مصادر التلوث البحري

يعتبر تلوث البيئة البحرية من أخطر أنواع التلوثات التي تصيب البيئة على العموم ، و ذلك نظرا للدور الهام الذي تلعبه البيئة البحرية في المجالات الاقتصادية و التجارية ، إذ تعتبر البحار نقطة وصل ما بين دول العالم من جهة فهي الوسيلة الأكثر إستعمالا لنقل معظم البضائع و من بينها البضائع الخطرة باختلاف أنواعها ، كما تعتبر من جهة ثانية مصدرا هاما لإستخراج و التنقيب عن المعادن الهامة و الضرورية التي تحتاجها متطلبات الصناعة الحديثة ، مما يجعلها أكثر عرضة للتلوث و من مصادر متعددة ، و هو ما سنحاول توضيحه من خلال هذا الفرع.

#### أولا التلوث من مصادر طبيعية :

و هي التي تنشأ من المكونات الطبيعية ، كالغازات المتواجدة في الأتربة المشبعة في طبقات الجو ، و المنبعثة من المقذوفات البركانية و الحمم المنصهرة ، أو نتيجة العواصف و الرياح و غيرها التي تنقل عبر الهواء إلى مسافات بعيدة عديد الملوثات العالقة في الجو ، حيث تساهم الأمطار في إسقاطها على مياه البحار و المحيطات ، إضافة إلى أكسيد النيتروجين الناتج عن التفريغ الكهربائي للصواعق<sup>2</sup>.

كما تساهم بعض أنواع الطحالب الخطرة في الإخلال بالتوازن الإيكولوجي ، و التلوث على العموم ، و نذكر على سبيل المثال إكتشاف الطحلب الأخضر LA TAXIFOLIA سنة 1948 ،

---

1- أشار إليه : د/ محمد أحمد المنشاوي ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية ، دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2005 ، ص 44 ، 45.

2 - د/ راتب السعود ، الإنسان و البيئة ( دراسة في التربية البيئية ) ، دار الحامد ، عمان ، الأردن ، 2004 ، ص 53.

حيث أعتبر من الطحالب المتوسطة المتواجدة على عمق 100 متر ، و هو سريع النمو فوق كل أشكال الطبقات التحتية للقاع البحري ، بحيث في سنة 1990 استطاع الإنتشار على مسافة 3 هكتار ليصل سنة 1992 إلى 100 هكتار فيما تضاعف أكثر من 20 مرة على المساحة السابقة سنة 1994 ، و قد تسبب إنتشار هذا الطحلب في القضاء على العديد من الكائنات البحرية ، و خصوصا الأسماك نظرا لطرحة إفرازات إعتبرها الباحثون بمثابة سموم قاتلة للكائنات البحرية<sup>1</sup>.

كما تعمل الفياضانات على جر أنواع متعددة من الملوثات من طبقات التربة ، كالمواد السائلة و الصلبة ، الأتربة و الطمي و غيرها ، بحيث تعمل هذه المكونات على إضعاف قدرة اختراق الضوء و الحرارة اللازمين لعملية البناء الضوئي ، و بعض العمليات الحيوية كالتنفس ، كما يعمل الطمي العالق بطبقات المياه على الإضرار بالجهاز التنفسي للكائنات البحرية كالأسماك، بحيث يؤثر على خياشيمها و يعيق تنفسها ، الأمر الذي يؤدي إلى موتها أو هجرتها نهائيا من تلك المنطقة البحرية<sup>2</sup>.

### ثانيا التلوث من مصادر برية :

تعتبر المصادر البرية أحد الأسباب الرئيسية لتلوث البيئة البحرية ، و يمكن تعريفه بأنه تلوث المناطق البحرية الناتج عن طريق سكب المجاري المائية ، المنشآت الساحلية و القنوات ، أو أي مصدر آخر يوجد على اليابس ، و تصنف الملوثات البرية بأنها الأخطر و الأوسع نطاقا ، بحيث تعتبر نسبة التلوث بها بنسبة ثلاث أرباع تلوث البيئة البحرية<sup>3</sup> ، و قد أخذ المشرع الدولي هذا التلوث بعين الإعتبار ، بحيث تم تنظيمه بنصوص قانونية دولية<sup>4</sup> ، و تم تعريف التلوث من

1 - [www.polmar.com/pollution/biologique.htm](http://www.polmar.com/pollution/biologique.htm) 2016-05-12 سحب بتاريخ .

2- كريمة بورحلي ، مرجع سابق ، ص 65.

3 - د/ زين ميلوي ، مرجع سابق ، ص 40.

4 -مئل اتفاقية باريس المتعلقة بمكافحة التلوث من مصادر برية المعتمدة في 21-02-1974 ، البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المعتمد في 17-05-1980 بأثينا ، و قد إنضمت إليه الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 82-441 ، المؤرخ في 25 صفر عام 1403 الموافق ل 11 ديسمبر 1982 ، ج ر رقم 51 ، الصادرة في 11-12-1982.

مصادر أرضية من قبل مجلس إدارة الأمم المتحدة للبيئة بأنه :

" - التصريف في البيئة البحرية من مصادر حضرية ، صناعية، زراعية ، ثابتة أو متحركة ، أرضية ذات صلة أساسية ب :

- السواحل و خاصة مواقع الصب ذات اتصال مباشر بالبيئة البحرية و الجريان السطحي .
- الأنهار و القنوات و غيرها من المجاري المائية ، بما فيها المياه الجوفية .
- الهواء الجوي

- مصادر التلوث البحري الناتج عن منشآت ثابتة أو متحركة ، بعيدا عن السواحل داخل حدود الولاية الوطنية ، باستثناء الحالات التي تكون فيها مصادر تنظمها اتفاقات دولية<sup>1</sup>.  
و من أهم هذه المصادر البرية :

#### 1- الملوثات الصناعية :

لقد أحدثت الثورة الصناعية انقلابا هاما في حياة الإنسان ، و تطورا كبيرا في وسائل عيشه و راحته ، و نتيجة لذلك إزداد إنتاج المصانع ، و توسعت الأنشطة الصناعية كما إرتفع معدل تداولها<sup>2</sup>، و نتيجة لذلك تجاوزت المخلفات الصناعية المقذوفة في البحر الحدود المسموح بها ، و ذلك من خلال تعدد الوسائل الضاهرة و الخفية للدفع بالملوثات الصناعية نحو البحار و المحيطات ، و قد أثبتت البحوث و الدراسات أن إرتفاع معدلات التلوث البحري يرجع لأسباب صناعية ، حيث تؤثر هذه المخلفات الصناعية على مياه البحر عن طريق تغيير حالاتها و مكوناتها الأساسية ، بحيث تصبح هذه المياه أقل صلاحية للإستعمالات المخصصة لها ، و قد

---

1 - NU.UNEP/GC.13/18 , Section 2 , 24/05/1985.

2- د/ واعي جمال ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث ، دراسة مقارنة ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2009 ، 2010 ، ص 23 ،

أشارت الإحصائيات إلى أن 85% من المخلفات الصناعية غير المعالجة يتم طرحها سنويا في مياه البحر<sup>1</sup> .

و من أهم الصناعات التي تؤثر مخلفاتها على البيئة البحرية ، و تحدث آثار ضارة و

وخيمة على الكائنات البحرية نجد :

- **صناعة الصفايح المعدنية** : مثل الزنك ، الزئبق ، الكاديوم و ما ينجم عنها من مخلفات، حيث أن وجود الزئبق في الغذاء البحري ينتج عنه أكثر صور التسمم الغذائي من خلال زئبق الميتان الموجود في العديد من الأسماك ، مما يسبب خطرا على مستهلكيها، و قد يولد لهم إصابات بمرض السرطان و غيرها من الأمراض الخطيرة<sup>2</sup> ، إذ يمثل الإستخراج المنجمي منه نحو نصف الإنتاج العالمي في كل من الجزائر ، تركيا و إسبانيا<sup>3</sup>.
- **الزيوت الصناعية** : تعتبر عنصر ضروري للصناعة الحديثة ، غير أن قذفها في الوسط البحري بعد الإنتهاء من إستعمالها ، يحدث إختلالا بالتوازن البيئي لهذا الوسط<sup>4</sup>.
- **المطهرات الكيماوية** : و التي تستعمل غالبا للتخلص من الزيوت السائلة ، فهي أيضا تضر بالبيئة البحرية إذا ما قذفت فيها بدون معالجة .

## 2- الملوثات الزراعية :

من أهم المخلفات الزراعية الأسمدة و المبيدات الحشرية ، و تظهر خطورة الأسمدة في أنها تؤكسد بواسطة البكتيريا في التربة ، و تتحول إلى أملاح النترات السهلة الذوبان في الماء ، و تنتقل هذه المخلفات إلى المصادر المائية مع مياه الري أو الأمطار ، أو التسلل إلى المياه الجوفية مما يؤدي إلى حدوث زيادة مستمرة في تركيزات النترات بالبيئة المائية ، و لا يكمن الخطر في هذه

---

1- KAHLOULA , M , La protection Juridique du Milieu Marin en Droit Algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine , Revue Juridique Environnement, France, N°01, 1995 , P 06.

2- د/ واعلي جمال ، مرجع سابق ، هامش رقم 04 ص 25.

3- د/ عوض عادل ، أبحاث مختارة في علوم البيئة ، الطبعة الأولى ، دار طلاس للدراسات و النشر ، سوريا، 1989 ، ص 36 .

4- د/ واعلي جمال ، مرجع سابق ، ص 26.

النترات بأنها سامة فحسب بل يكمن الخطر في أنها تسمد البحار و الأنهار و البحيرات ، فتزداد خصوبتها بدرجة خطيرة ، و تصبح معرضة لظاهرة التشبع الغذائي<sup>1</sup>، مما يساهم في تحويل تلك المسطحات المائية إلى مستنقعات خالية من الأكسجين الذائب ، و خالية من الكائنات البحرية ، كما تتلوث الأسماك بالمبيدات التي تصرف في ماء الصرف و تتركز تلك المبيدات في الأعشاب البحرية و الأحياء الدقيقة ، و تنتقل منها إلى الأسماك ، و بالتالي يتغذى الإنسان على تلك الأسماك الملوثة<sup>2</sup> .

### 3- النفايات المنزلية :

إن النمو الديمغرافي في دول البحر الأبيض المتوسط<sup>3</sup> في تزايد مستمر ، إذ تجاوز 370 مليون نسمة ، و يتوقع الخبراء أن يصل إلى 570 مليون نسمة سنة 2025 ، و أغلب سكان هذه المدن متركزين على السواحل مما يؤثر سلبا على البيئة البحرية ، و يزيد من نسبة تلوثها<sup>4</sup> .

---

1- الإثراء الغذائي Eutrophication أو التشبع الغذائي هو عملية زيادة المواد الغذائية في المياه بمركبات تحتوي على الأزوت و الفسفور في نظام بيئي ما سواء كان في الماء أو على اليابسة. مع ذلك، فإن هذا المصطلح يستخدم عادةً للدلالة على الزيادة الإنتاجية الأولية لنظام بيئي كالنمو المفرط وموت النباتات و تحللها، و كذلك الآثار اللاحقة لهذا كتنقص الأكسجين في الماء والانخفاض الحاد في نوعية المياه وفي عدد الأسماك وعدد من الكائنات المائية - <https://wikivisually.com> .

2 - مي حميد محمد ، محاضرات في قانون البيئة - أسباب التلوث المائي و مصادره - منشورة على موقع المنارة للعلوم القانونية ، سحب بتاريخ 15-06-2017 .

3 - يعتبر الساحل الجزائري من بين السواحل الأكثر تمركزا بالسكان ضمن حوض البحر الأبيض المتوسط ، حيث أن ثلثي سكان الجزائر يعيشون في المناطق الساحلية ، في حين أن هذه المنطقة لا تتجاوز 04% من مساحة الجزائر الإجمالية ، و أهم المشاريع الصناعية بالجزائر توجد على الصعيد الساحلي ، الذي يحتوي على أهم منطقتين صناعيتين " أرزيو و سكيكدة " ، أما على الصعيد الدولي فهناك 200 ألف مصنع مقام على ضفاف البحر الأبيض المتوسط ، أغلبها على الساحل الأوروبي الذي بلغت حصته 90% منها ، و هذه الصناعات تتمثل أساسا في صناعة الجلد ، النسيج المنتجات الكيماوية ، الورق ، و مصافي البترول . أنظر في هذا كلاً من : - د/ واعي جمال ، مرجع سابق ، ص 25 . و - صليحة صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط ، منشورات جامعة قاربيونس، ليبيا ، 1996، ص 106.

4- LAURENT , L , Le dispositif Juridique international mis en place dans la méditerranée pour lutter contre la pollution marine , Rapport sur la protection du milieu marin, Edition l'harmattan , France , P 66.

فالتلوث الناجم عن النفايات المنزلية يكون نتيجة قذف البقايا و المخلفات الناجمة عن النشاطات المنزلية اليومية و الصرف الصحي ، بحيث أغلبية دول البحر الأبيض المتوسط تلقي بنفاياتها من المياه المستعملة و فضلات الإنسان في البحر دون معالجة ، و التي غالبا ما تكون مصباتها على القرب من الشواطئ أو في الوديان التي تنتهي بصب مياهها في البحر ، بحيث تمتص البكتيريا التي توجد في تلك النفايات الأوكسجين ، و تتصاعد منها الروائح الكريهة ، و بالتالي تصبح خطرا على الوسط البحري<sup>1</sup> ، و النفايات المنزلية عموما قد تكون إما نفايات حضرية صلبة مثل القمامات المنزلية الفردية أو الجماعية ، أو نفايات سائلة كالمواد السائلة الناجمة عن التنظيف الموجهة في قنوات الصرف الصحي.

### ثالثا التلوث من مصادر بحرية :

برز إهتمام المشرع الدولي بظاهرة التلوث البحري منذ بداية القرن العشرين ، حيث سعى إلى كيفية تنظيم الجوانب المتعلقة بحماية البحار من التلوث ، سواءا كان ناجما من السفن أو من خلال أنشطة أستكشاف و إستغلال قاع البحار ، و تطبيقا لذلك تم عقد العديد من المؤتمرات<sup>2</sup> و لكنها لم تكفل بالنجاح ، إلى غاية إبرام اتفاقية لندن لسنة 1954 الخاصة بمنع تلوث مياه البحار بالنفط و مشتقاته ، و التي تعتبر أول اتفاقية ناجحة في هذا المجال<sup>3</sup>.

---

1- أشارت الأرقام الصادرة عن وزارة الصحة في الجزائر أن شواطئ العاصمة تحتل الصدارة من حيث التلوث البكتريولوجي بنسبة 45% ، في غياب مراقبة ميدانية للجهات المختصة في هذا الشأن ، و نتيجة لذلك سجلت وزارة الصحة على مستوى بعض الشواطئ بالخصوص في العاصمة إنتشار بعض الأمراض التي أصابت المصطافين مثل داء الرمد الحبيبي ، الحكة الجلدية ، الإختناق... الخ ، إذ أكدت التحاليل التي أجريت على بعض مياه الشواطئ وجود مواد سامة تسببت في وقوع هذه الإصابات. نقلا عن - د/واعلي جمال ، مرجع سابق ، ص 27 ، 28 .

2- تم عقد مؤتمر في واشنطن سنة 1926 ، من أجل وضع اتفاقية لمنع تصريف المواد البترولية و مشتقاتها في البحار ، إلا أن هذه الاتفاقية لم يكتب لها النجاح بسبب عدم تصديق الدول عليها .

3 - أبرمت هذه الاتفاقية في 12 ماي 1954 بلندن و قد صادقت عليها 31 دولة . أنظر في ذلك - د/ أحمد سكندري ، محاضرات في تلويث البيئة البحرية ، مفهومه و مصادره ، الجزء الأول ، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر ، 2013 ، ص 30.

ثم توالى الجهود الدولية بعد ذلك في هذا المجال ، حيث دعت الأمم المتحدة إلى عقد المؤتمر الثالث لقانون البحار بنيويورك في ديسمبر 1973 ، و الذي إنتهى بإصدار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار "مونتيجوي" في 10 ديسمبر 1982 ، و التي تعتبر كمرجع عام لكل الاتفاقيات الخاصة بالبحر من كل زواياه ، حيث تعتبر الشريعة العامة لكافة الاتفاقيات الدولية المبرمة في المجال البحري ، إذ يمنع إيجاد اتفاقية مخالفة لمبادئها العامة<sup>1</sup> ، و قد تضمنت هذه الاتفاقية كافة الجوانب المتعلقة بالبحار و من بينها مكافحة التلوث ، حيث خصص له الجزء الثاني عشر منها ، تحت عنوان " حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها " .

كما نصت المادة 124 من هذه الاتفاقية على أن المصادر البحرية للتلوث تشمل كلا من: السفن ، و التلوث الناجم عن المنشآت و الأجهزة المستخدمة في إستكشاف و استغلال قاع البحر و باطن أرضه ، كما تشمل أيضا التلوث بالإغراق ، إضافة إلى بعض الأنشطة البحرية الأخرى التي لم تنطرق لها الاتفاقية ، ونذكر على سبيل المثال الصيد المفرط للثروة السمكية .

## 1- التلوث الناجم عن السفن :

رغم تعدد و تنوع مصادر تلوث البيئة البحرية ، إلا أن أخطر و أكبر حالات التلوث حجما تلك الناجمة عن السفن، إما الناتجة عن عملية النقل أو حوادث التصادم و الجنوح بصفة عامة .

1-1 التلوث من عملية النقل : إن التدفق الهائل في السلع و المنتجات أدى إلى نشاط تجاري مكثف في مجال التجارة الدولية ، و هو ما جعل الدول تبحث عن أسواق جديدة لتصريف فائض إنتاجها عن طريق نقلها عبر البحار من موطن إنتاجها إلى أماكن إستخدامها ، مما أدى إلى الزيادة في عدد السفن الناقلة للبضائع بصفة عامة و من بينها البضائع الخطرة ، و السفن الناقلة للنفط بصفة خاصة<sup>2</sup> .

1 - سماعين فاطمة ، مرجع سابق ، ص 25 .

2- واعلي جمال ، مرجع سابق ، ص 14.

أ- السفن العادية " من غير ناقلات النفط " : بما أن السفينة هي الأداة الأساسية في مجال الملاحة البحرية ، و الوسيلة الكثر إستعمالا للنقل البحري للأشخاص ، و البضائع بأنواعها المختلفة ، فهي تبعاً لذلك عنصر ملوث للبيئة البحرية بدرجة كبيرة ، و ذلك عن طريق<sup>1</sup> :

- الزيوت المتسربة من آلات التشغيل .
- المياه الملوثة بالمحروقات المتسربة من وقود عابرة التشغيل .
- تسرب وقود التشغيل نتيجة عيب في هياكل السفينة .
- مخلفات المحروقات الناتجة عن آلات الطبخ و التصفية و التدفئة .
- مياه الصرف الصحي للسفن .

ب- السفن البضائع الخطرة : إزدادت في السنوات الأخيرة عمليات النقل البحري للبضائع الخطرة و الضارة بصفة خاصة و ارتفع معدل تداولها بالموانئ ، و يرجع ذلك إلى التوسعات في الصناعات الكيماوية و ترتب على ذلك زيادة أعداد السفن الناقلة للمواد الكيماوية و الغازات التي تجوب البحار العالم .

كما أن أعظم المخاطر التي تتعرض لها البيئة البحرية تقترب بمناولة و تداول الغازات و السوائل السامة، و قد أدى إستعمال الصهاريج و الحاويات إلى تقليل معدل الحوادث بقدر هام مقارنة مع إستعمال البراميل و صناديق الشحن التقليدية ، و بالتالي فعند مناولة بضائع خطيرة سائبة فإنه يجب على الميناء أن يكون مهياً لاستقبال السفن في مراسي خاصة مجهزة بمعدات و مرافق تخزين على الشاطئ معدة خصيصاً للمنتجات الخطرة<sup>2</sup> .

و يمكن أن تسبب الأخطاء الملاحية حوادث عند نقل البضائع الخطرة تصل إلى حد الكوارث، و ما ينجم عنها من أضرار قد تصيب الإنسان و الكائنات الحية الأخرى و الممتلكات و البيئة بصفة عامة، و مثال ذلك حادث السفينة السودانية "أركنيت" حين إصطدمت بالسفينة

1- أحمد سكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث ، مرجع سابق ، ص 83.

2- أحمد محمود الجمل ، مرجع سابق ، ص 41.



الألمانية "دور تمونة" في شهر مارس 1970 بخليج سكاي ، و التي تسربت منها كميات هائلة من المبيدات السامة ألحقت ضررا بالغا بصناعة الصيد في إسبانيا<sup>1</sup>

ت- **ناقلات النفط** : تعتبر عملية نقل النفط من المراحل الأساسية في سلسلة الصناعة النفطية ، التي ظهرت نتيجة للحاجة المتزايدة و الملحة عليها باعتبار أن النفط هو شريان الحياة للكثير من القطاعات إلا أن هذه العملية مشوبة بالمخاطر لما لها من تأثيرات سلبية على البيئة بعناصرها المختلفة من ماء و هواء و تربة<sup>2</sup> ، خاصة و أن كمية النفط المنقولة عبر البحار قد تصل إلى 66% من الناتج الكلي للنفط في العالم و 35% منها تمر عبر البحر الأبيض المتوسط<sup>3</sup> ، مما يجعل من هذه العملية المصدر الأساسي لتلوث البيئة البحرية.

و قد أشارت الدراسات أن نسبة التلوث الناجمة عن عملية نقل النفط قد بلغت 20 % من مجموع المواد الملوثة للبحر الأبيض المتوسط<sup>4</sup> سواء تم النقل عن طريق السفن أو الأنابيب .

---

1- أحمد محمود الجمل ، مرجع سابق ، ص 38.

2 - أمال رحمانى ، محمد التهامي طواهر ، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل، حالة الجزائر ، مجلة الباحث ، عدد 12 ، 2013 ، ص 19.

3- AIT AISSI , N , Transfert des Déchets Dangereux en Méditerrané et Protection de L'environnement , thèse de doctorat en droit , Université de Paris 10 , 1997 P 01.

4 - واعلي جمال ، مرجع سابق ، ص 18.

- التلوث الناجم عن نقل النفط بالأنابيب : تتمثل الآثار السلبية لإستعمال الأنابيب النفطية<sup>1</sup> على البيئة البحرية في حصول حوادث التسرب بسبب الكسور في الأنابيب النفطية نتيجة لعدة عوامل :

- تآكل الأنابيب بسبب قدمها و عدم وضع أنظمة لحمايتها .
- إصطدام وسائل النقل بهذه الأنابيب .
- سرقة السوائل النفطية من خلال وضع فتحات في الأنابيب.
- أعمال الحرب و التخريب<sup>2</sup> .

و تعتبر حادثة تسرب النفط من خطوط أحد الأنابيب البحرية التي كانت تنقل النفط من أحد حقول الخليج إلى خليج السويس سنة 1963 ، من أهم حوادث التلوث ، حيث كانت إسرائيلية قد استنزفت هذا الحقل خلال احتلالها لشبه جزيرة سيناء ، فتكونت بقعة نفطية كبيرة نتيجة هذا التسرب فوق مياه خليج السويس ، ثم نقلتها الأمواج إلى الشواطئ المصرية المطلة على البحر

---

1 - إن مصطلح أنابيب ( Oléoducs ) تعني مجموعة من قنوات تعمل على نقل النفط بين مراكز الإنتاج و التوزيع ، أو بين محطات التكرير و مراكز التفرغ و الإستعمال ، و تكون هذه الأنابيب مجهزة بمحطات للضخ على طول الأنبوب لضمان الضغط المناسب للنفط داخل الأنبوب . و يعتبر النقل عن طريق الأنابيب أهم وسيلة لنقل النفط نظرا لقلّة تكلفته مقارنة بالوسائل الأخرى ، و تبعا لذلك فهو الوسيلة الأساسية للنقل بين الولايات المتحدة الأمريكية و كندا ، و بين مختلف الدول الأوروبية ، و على سبيل المثال خط أنابيب جنوب أوروبا البالغ طوله 1800 كم و طاقته 65 مليون طن . أنظر في ذلك :

- Xavier Boy de la tour , Le Pétrole au-delà du mythe, Edition Technip , Paris , France , 2004 , P 75 .

- أما في الجزائر فقد عملت شركة سونطراك على إنشاء شبكة كاملة للنقل تضم أكثر من 30 أنبوب لنقل المحروقات - Ministre de L'énergie et des Mines , Evolution du secteur de l'énergie et des mines 1962-2007 , Algérie , Edition 2008 , P 28.

2 - أمال رحماني ، محمد التهامي طواهر ، مرجع سابق ، ص21.

الأحمر ، و قد أدى ذلك إلى توقف السياحة في تلك المنطقة و ماتت ملايين الأسماك و الطيور و الحيوانات الأخرى<sup>1</sup>

• **التلوث الناجم عن النقل بالسفن " الناقلات النفطية "** : تعتمد جل الدول المنتجة للنفط<sup>2</sup> على الناقلات الضخمة لتصديره إلى الدول المستهلكة ، و من أهم المشاكل المصاحبة لهذه العملية هي التلوث الناتج عن الأسباب التالية :

- **مياه التوازن** : يقصد بها جزء من مياه البحر الذي تملأ به الناقلات النفطية ، جزءا من صهاريجها أثناء رحلتها و هي فارغة للمحافظة على توازنها ، بحيث تصل نسبة هذه المياه إلى 30% من حجم مستودعاتها<sup>3</sup> ، حيث تتخلص الناقلات من تلك المياه المحملة ببقايا النفط في أعالي البحار عند اقترابها من ميناء الشحن .

- **تنظيف الناقلات** : يتم غسل و تنظيف ناقلات النفط وسط البحر باستخدام الماء و المنظفات و بعض المواد و المحاليل المذيبة ، و عادة ما يتم رمي مخلفات عملية التنظيف في البحر مسببة التلوث لمياهه<sup>4</sup>.

- **التلوث بسبب التسرب من الموانئ** : و هي التسربات التي تأتي من أنابيب النفط الخام التي يتم ربطها بالناقلات عند القيام بعملية التحميل أو التفريغ.

---

1 - في 18 فيفري 2000 انفجر أنبوب نفط مملوك لشركة بترويراس بالقرب من ريوديغانيرو ، مما تسبب في حدوث تسرب لحوالي 343200 جالون من النفط الثقيل في خليج جيونابارا - أمال رحمانى ، محمد التهامي طواهر ، مرجع سابق ، ص 21.

2- يمر حوالي 100 مليون طن في السنة من المحروقات عبر سواحل الجزائر ، في حين يتم شحن 50 مليون طن من الموانئ الوطنية ، و يقدر الحجم الضائع من هذه المحروقات خلال عملية الشحن بحوالي 10 آلاف طن في السنة ، و حجم ما تصبه الناقلات الكبرى للنفط في عرض البحر من مياه التوازن و مخلفات عمليات التنظيف تقدر ب 12 ألف طن، و في المقابل الموانئ الجزائرية سينة التجهيزات من حيث وسائل إزالة و مكافحة هذه الملوثات ، و هذا ما يثير قلقا كبيرا من التلوث الذي يهدد أمن الشريط الساحلي الجزائري - المرجع نفسه ، ص 22.

3- د/ أحمد مدحت إسلام ، الطاقة و تلوث البيئة ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، مصر ، 1999 ، ص 31.

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

## 2-1 التلوث من الحوادث :

تشير الإحصائيات أن أكبر و أخطر حالات التلوث حجما تلك الناجمة عن حوادث تصادم و جنوح السفن ، حيث سجل التاريخ سلسلة من الحوادث البحرية و التي بقيت راسخة في الأذهان بسبب ضخامة أثارها على البيئة البحرية ، و نذكر منها على سبيل المثال :

أ- **حادثة الناقل أموكو كاديز** : التي جنت على السواحل الفرنسية في مارس 1978، و الذي يعتبر أكبر حادث وقع في تاريخ الملاحة البحرية حيث تدفق إلى البحر 223000 طن من الزيت مكونة بقعة كبيرة على هذه السواحل ، و لم يقتصر التلوث على مياه البحر فقط بل إمتدت بعد ذلك إلى رمال الشواطئ التي تغطت بكتل سوداء لزجة منعت الناس من النزول إلى مياه البحر<sup>1</sup> ، و بلغت نفقات معالجته مليار فرنك فرنسي.

ب- **حادثة الناقل بريستيج** : التي وقعت في 13 نوفمبر 2002 في سواحل إسبانيا ، حيث انفجر أحد خزانات الوقود الخاصة بها نتيجة عاصفة غليسيا ، مما أدى إلى إنقسام السفينة إلى نصفين و تسرب منها حوالي 20 مليون غولون من الوقود ، و قد قدرت تكلفة خسائر الحادث ب 3 مليار دولار<sup>2</sup>.

ت- **حادثة الناقل توري كانيون** : لقد كانت كارثة السفينة توري كانيون التي وقعت في مارس 1967 بمثابة الناقوس الذي نبه العالم بشدة إلى حجم و أبعاد مشكلة التلوث البحري بالزيت ، و قد كانت حمولة هذه السفينة أكثر من 12 ألف طن من الزيت الخام ، و عند غرقها تسربت حمولتها على مقربة 16 ميلا من الجنوب الغربي للساحل الإنجليزي ، الذي أضير أيضا ضرر و بصفة خاصة أن الأمواج العالية و الرياح الشديدة ساهت في نقل هذه

1- أنظر في ذلك كلا من :

- د/ أحمد محمود الجمل ، مرجع سابق ، ص 38.
- د/ أحمد مدحت إسلام ، مرجع سابق ، ص 25.
- **KISS , A , L'affaire de l'Amoco Cadiz , responsabilité pour une catastrophe écologique , JDI, N° 3 , 1985 , p 575.**

2- الفتى منير ، مرجع سابق ، ص 41 ، 42 .

البقع الزيتية إلى كل من الشواطئ الإنجليزية و الفرنسية ، و قد إستغرق تنظيف هذه البقع عدة أشهر ، و كلفت أكثر من 10 مليون دولار أمريكي<sup>1</sup> .  
و قد إستمرت سلسلة من حوادث التلوث الضخم<sup>2</sup> المماثلة في الوقوع ، على الرغم مما اتخذته مختلف الدول إما منفردة أو من خلال الآليات الدولية المتمثلة في الأجهزة الدولية المختصة و المعاهدات الدولية و المؤتمرات و التوصيات.

## 2- التلوث الناجم عن الصناعة البحرية الإستخراجية :

1- جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 06.

2 - و مثال ذلك حادثة الناقله الليبرالية **Olympic Bravery** التي جنحت نتيجة عاصفة هوجاء أدت إلى تحطمها ، مما نجم عنه تسرب حوالي 1200 طن من الوقود الموجود في عابرها - د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 27.

- حادث الناقله تانيو الذي صادف يوم 07 مارس 1980 ، و يعود الحادث لسوء الأحوال الجوية و بسبب قدمها لم تقاوم فإنقسمت إلى جزئين ، و بالإضافة إلى سوء الأحوال الجوية و تجاوزها حدود الحمولة المسموح بها ، و نتيجة لذلك تلوثت حوالي 200 كلم من السواحل الفرنسية ، و قد كلفت إعادة تأهيل هذه السواحل حوالي 250 مليون فرنك فرنسي - نقلا عن: د/ واعلي جمال ، مرجع سابق ، هامش رقم 01 ، ص 21.

- إضافة إلى حادث الناقله النفطية **Exxon Valdez** التي جنحت في ألاسكا في 24 مارس 1989 ، حيث كانت تحمل أكثر من مليون برميل من النفط ، إنسكب منها حوالي 26.000 برميل ، و التي لوثت حوالي 2400 كلم من سواحلها ، و نتيجة لهذه الحادثة تحملت شركة **Exxon** تعويض بقيمة 3.5 مليار دولار .

- **GALLAGHER , J** , In the Wake of the Exxon Valdez , Murky legal Waters of Liability and compensation , Volume 25 , New England Law Review , 1990 , P 610.

- حادثة الناقله إريكا **Erika** ، و هي ناقله نפט تحمل العلم المالطي ، صنعت سنة 1975 ، و التي جنحت بالقرب من السواحل الفرنسية في بحر المانش ، في 12 ديسمبر 1999 و كانت تحمل 73.000 طن من الوقود الثقيل ، متجهة إلى إيطاليا ، و إثر هذه الحادثة تسرب حوالي 20.000 طن من حمولتها ، سبق الإشارة إليها في الصفحة 74 من هذه الرسالة .

- **NDENDE , M** , Le jugement de l'Erika sur les responsabilités pénales et la réparation des dommages en matière de pollution des mer , Revue de droit des transports , N°05 , 2008 , P 10.

لقد كان للتقدم العلمي و التكنولوجيا العالمي في مجال الإستكشاف و الإنتاج أثره الواضح في امتداد عمليات الحفر إلى المناطق البحرية ، و هو ما يعرف بالصناعة البحرية الإستخراجية ، الأمر الذي زاد من إحتمال تلوث مياه الشواطئ بالمواد البترولية<sup>1</sup> .

و في الصناعة البترولية الاستخراجية هناك عمليتان أساسيتان يمكنهما التأثير على البيئة وهما التنقيب (حفر الآبار ) واستخراج المحروقات، وذلك من خلال إنتاج كمية معتبرة من النفايات التي تندرج في ثلاث فئات عامة وهي: المياه المنتجة الناتجة عن عملية الاستخراج ونفايات الحفر والنفايات الأخرى، حيث أن كل فئة من هذه النفايات تحتوي على مجموعة من المكونات كالغازات والمواد المعدنية والكيميائية وبعض المواد المشعة التي تسبب تأثير بالغ للبيئة البحرية .

كما أنه و بفعل عمليات التنقيب أو إنفجار آبار و منصات النفط قد تتسرب كميات معتبرة من النفط ، تؤدي إلى تأثيرات ضارة و خطرة تصيب البيئة البحرية ، السمكية و الأحياء المائية، و الأضرار الصحية التي تصيب الإنسان ، إضافة إلى الأضرار الإقتصادية التي تصيب أصحاب الفنادق و الصيادين<sup>2</sup> .

فمثل هذه الحوادث يصعب السيطرة عليها أو تقدير حجم أضرارها لأن النفط قد يتدفق لفترة طويلة إلى حين السيطرة عليه و إيقافه ، و لعل أكبر الكوارث في هذا المجال هي حادثة إنفجار"

---

1- د/ أحمد محمود الجمل ، مرجع سابق ، ص 40.

2 - كما أن الأنشطة الصناعية في البحر لا تقف عند التنقيب عن البترول و الغاز الطبيعي فقط ، و إنما تمتد لتشمل أوجه إستغلال أخرى ، لها تأثيرات ضارة على البيئة البحرية و منها :

- إنشاء المحطات البحرية لخدمة حاملات النفط العملاقة التي تحمل المواد النفطية .
- إقامة مستودعات التخزين داخل البحر .
- إستخراج المعادن كالرصاص و القصدير و غيرها من المعادن من قاع البحر .
- إستخدام حركة المد و الجزر و التيارات في توليد الطاقة الكهربائية .
- إقامة الجزر اصطناعية المثبة في قاع البحر و المستخدمة لأغراض متعددة كالإستغلال الثروة الطبيعية أو الدفاع الوطني أو البث الإذاعي - د/واعلي جمال ، مرجع سابق ، ص 37 ، 38 .

بئر إكستوك " ، الواقع بخليج المكسيك في 1979 ، بحيث نتج عنه خسارة كلية لمنصة الإنتاج العائمة و تسرب حوالي 450000 طن من النفط الخام.

و خلاصة القول أن تسرب و إختلاط النفط بمياه البحر يؤثر بدرجة كبيرة على الأحياء البحرية ، كما يقلب موازين البيئة البحرية بصفة عامة ، لأن هذا الإختلاط يخل بالتوازن الهيدروكاربوني للخلايا الحية البحرية بالإضافة إلى مايسببه من أضرار محققة إذا ما إمتد إلى الشواطئ ، كما أنه يخلق غشاء فوق سطح الماء يمنع التأكد الطبيعي لمياه البحر<sup>1</sup> ، و لذلك سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية من خلال العديد من المعاهدات و الاتفاقيات الدولية، التي تهدف للحد من ظاهرة التلوث البحري بالزيت و المواد الخطرة بشتى أنواعها .

### ثالثا التلوث من مصادر جوية :

يعتبر الجو من المصادر الملوثة للبيئة البحرية ، إذ من خصائصه الطبيعية أنه يتكون من مجموعة من الغازات مثل النيتروجين ، الهيدروجين ، الميثان ، كما يستقبل العديد من الملوثات التي تنتقل إليه بطريقة مباشرة أو غير مباشرة و بما أنه هناك علاقة تبادلية دائمة بين الهواء و الماء ، بحيث يمكن للهواء أن يطرح بعض الملوثات و الجزيئات العالقة به و المركبات الغازية في البحر ، و يكون ذلك خاصة عن طريق الأمطار الحمضية : و التي هي عبارة عن أنبعاث غاز ثاني أكسيد الكبريت و أكاسيد النيتروجين من المنشآت الصناعية و محطات حرق الفحم ، التي تبقى معلقة في الجو ثم تتساقط مع الأمطار ملوثة بذلك المياه العذبة و مياه الأنهار التي تعتبر الأكثر تأثيرا بالأمطار الحمضية<sup>2</sup>.

1 - الفتني منير ، مرجع سابق ، ص 42.

سحب بتاريخ 2016/06/17. مطر حمضي [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) -2

كما يمكن للهواء الجوي أن ينقل جزيئات المعادن و بقايا المبيدات المستعملة في البر ، و كذا الغبار الذري المشع الناتج عن التجارب النووية إلى البحر ، و ذلك إما عن طريق الرياح أو الأمطار مما يتسبب في تلوث خطير للبيئة البحرية<sup>1</sup>

### الفرع الثالث

## أنواع التلوث البحري

يمكن تقسيم أنواع التلوث البحري إستنادا إلى معايير مختلفة<sup>2</sup> ، و ذلك إما بالنظر إلى طبيعة المواد الملوثة أو بالنظر إلى درجة تأثيرها على البيئة البحرية .

### أولا : أنواع التلوث حسب طبيعته

---

1 - و الجدير بالذكر أن مصادر تلوث البيئة البحرية لا تقتصر على ما سبق ذكره في هذا الفرع ، بل هناك العديد من الأسباب الأخرى و التي بدورها تؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية و نذكر على سبيل المثال :

- التلوث الناجم عن الإغراق و التي تصت له العديد من الاتفاقيات منها بروتوكول اتفاقية برشلونة لسنة 1976 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن الإغراق من السفن و الطائرات .....
- التلوث بفعل سرقة الرمال .
- التلوث الناجم عن الصيد البحري المفرط .
- التلوث الناجم عن الإستغلال السياحي .
- التلوث الإشعاعي الناتج عن التجارب النووية المقامة في عرض البحر .
- التلوث الناجم عن تطهير الموانئ و إعادة تأهيلها - لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع أنظر :

- **HADDOUM , K** , La pollution dans les ports de commerce Algériens , Revue droit des transports et des activités portuaires, N02 , 2015 , Université d'oran , PP 21-45 .

2- يمكن الإستناد إلى معايير أخرى للوصول إلى أنواع التلوث البحري ، و من أهمها أنواع التلوث حسب مصدره بحيث يكون التلوث صناعي أو طبيعي ، أو أنواع التلوث حسب نطاقه الجغرافي و في هذه الحالة يكون التلوث إما محلي أو عابر للحدود .



ينقسم التلوث البحري حسب طبيعته المواد الفيزيائية أو الكيتمائية المكتونة له إلى عدة أنواع من أهمها :

1- **التلوث الكيميائي** : هو عملية تسريب أو تفريغ لمواد كيماوية صلبة أو سائلة أو غازية إلى البيئة البحرية ، يتسبب فيها الإنسان إما بصورة عمدية أو عن طريق الخطأ ، محدثا بذلك خلل في مكوناتها و إضرارا بكائناتها الحية ، و يعد هذا النوع من التلوث من أخطر الأنواع تأثيرا على البيئة البحرية ، و ذلك نظرا للزيادة الرهيب للمواد الكيماائية في وقتنا الحاضر ، و قد أثبتت الدراسات وجود أكثر من 5 ملايين مادة تستخدم منها حوالي 70 ألف مادة و هي في تزايد مستمر كل سنة<sup>1</sup> ، و من أهم المركبات الكيماائية الضارة نذكر على سبيل المثال ثاني أكسيد الكبريت ، و المركبات العضوية كفلوريد الصوديوم ، إضافة إلى مركبات الزئبق و الزرنيخ<sup>2</sup>.

2- **التلوث الإشعاعي** : و يتمثل في إدخال عناصر مشعة في المكونات الفيزيائية و الكيماائية لعنصر الماء ، مما يؤدي إلى عدم صلاحيته لإستعمالاته الطبيعية ، و بالتالي الإضرار بصحة الإنسان و بقية الكائنات البحرية الأخرى ، و يعد من أخطر التلوثات نظرا لصفته غير المرئية بحيث يتسلل إلى الكائنات الحية في شكل أشعة تضر بها<sup>3</sup>.

3- **التلوث البيولوجي** : يعتبر هذا النوع من أقدم صور التلوث التي عرفتها البشرية ، و يعرف بأنه وجود كائنات حية نباتية أو حيوانية ، مرئية أو غير مرئية كالبكتيريا و الفطريات في الوسط البحري ، و تنشأ هذه الظاهرة أكثر على حواف الوديان و الأنهار التي تنقل كميات هائلة من الكائنات اللاهوائية المتخمرة إلى الوسط البحري ، حاملة معها عديد الأمراض بسبب التراكمات البكتيرية و الفيروسية المتحولة في الوسط المائي<sup>4</sup>

---

1 - حيث يتم تصنيع حوالي 200 إلى 1000 نوع جديد من المواد الكيماوية كل سنة .

2 - أحمد سكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث ، مرجع سابق ، ص 45.

3 - علي سعيدان ، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية و الكيماائية في القانون الجزائري ، دار الخلدونية ، الطبعة الأولى ، 2008 ، ص 53.

4 - د/حسين علي السعدي ، البيئة المائية ، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع ، عمان ، 2006 ، ص 229.

4- **التلوث الحراري** : يعرف التلوث الحراري على أنه إرتفاع درجة حرارة الوسط عن الحدود المؤلوفة ، و ذلك بفعل مياه التبريد " المياه الساخنة " التي تلقي بها مصانع الغاز المسيل و المحطات النووية و الكهربائية في مياه البحر ، و التي تؤدي إلى إرتفاع درجة حرارة هذه المياه بحيث يمكن أن تصل إلى 50°، مما يؤثر على إتران البيئة المائية من خلال زيادة سرعة نفاذية الأكسجين الذائب في الماء ، الأمر الذي يؤدي إلى إختناق عدد كبير من الأحياء المائية ، و هجرة الأسماك من تلك البئة البحرية التي قد تصبح خالية تماما من كل أشكال الحياة<sup>1</sup>.

5- **التلوث النفطي** : يعد التلوث النفطي أيضا من أخطر التلوثات التي تصيب البيئة البحرية ، خاصة و أن كمية النفط المنقولة عبر البحار تصل إلى 66% من مجموع الناتج النفطي في العالم ، و لهذا فإن مخاطر نقله و سوء إستخدامه تشكل تهديدا حقيقيا على البيئة البحرية ، حيث له القدرة على الإنتشار في مسافات تقاس بالكيلومترات خلال دقائق معدودة<sup>2</sup>.

كما أن واقعة تسربه إلى البحار نتيجة حركة النقل الواسعة للأساطيل البحرية الناقلة للنفط ، لها تأثيرات سلبية و ضارة على البيئة البحرية و المتعاملين فيها كالصيادين و أصحاب المراكز السياحية ، و لا يخفي أن أخطار التلوث النفطي لا تعترف بالحدود الجغرافية للدول بحيث تنتشر البقع الزيتية من مكان إلى آخر بفعل حركة الرياح و التيارات البحرية<sup>3</sup>.

#### ثانيا : أنواع التلوث حسب درجة تأثيره على البيئة البحرية

ينقسم التلوث البحري حسب درجة تأثيره و خطورته على البيئة البحرية إلى ثلاثة أقسام أساسية و هي كالتالي :

---

1- د/ عادل ماهر الألفي ، مرجع سابق ، ص 167.

2- د/ واعي جمال ، مرجع سابق ، ص 18.

3 - JEAN , P et Kiss, A , Droit International de L'environnement , 2<sup>eme</sup> édition, Edition Pedone , 2000 , France , P 153.

1- **التلوث المعقول أو المقبول:** و هو التلوث العادي الذي لا تكاد تخلو منه أي بيئة بحرية و لا يصاحبه أي مشاكل أو أخطار ، حتى أنه يعتبر ضروري للحفاظ على توازنها الإيكولوجي<sup>1</sup>، بحيث غالبا ما يكون هذا التلوث في حدود المعايير و القيم البيئية الصادرة عن الجهات المختصة بشؤون البيئة في الدول<sup>2</sup>.

2- **التلوث الخطر:** يمثل المرحلة التي تتعدى فيها كمية الملوثات خط الأمان وتؤثر تأثيرا كبيرا في توازن النظام الإيكولوجي للبيئة، وتصل بنا إلى الحد الخطر الذي يؤثر تأثيرا ضارا في الأحياء البحرية بشتى أشكالها وأنواعها ، فكانت حادثة وادي الميز الصناعي في بلجيكا عام 1930<sup>3</sup> ، و حادثة غرق السفينة توري كانيون عام 1967، بمثابة الإنذارات المبكرة التي نبهت العلماء والباحثين إلى خطورة التلوث على كل مظاهر الحياة إذا ما تعدى حد الأمان.

3- **التلوث القاتل أو المدمر:** وهو أخطر أنواع التلوث حيث تتعدى فيه الملوثات الحد الخطر لتصل إلى الحد القاتل أو المدمر، وهنا تقع الواقعة التي لا تبقى ولا تذر، والحقيقة أننا لم نصل بعد إلى هذه المرحلة، وإن كانت إرهاباتها قد بدأت في بعض المناطق منذرة ومحذرة البشرية بالخطر الجسيم إذا لم تتحرك من الآن لتطويق المشكلة خلف الخط الآمن، وقد أعلن البيولوجيون - على سبيل المثال - أن بحيرة إيري في أمريكا والتي ينتظم حولها العديد من المدن الصناعية بأنها بحيرة ميتة ، فقد فقدت هذه البحيرة تقريبا كل الأحياء

---

1 - سيد أحمد عاشور ، التلوث البيئي في الوطن العربي ، واقعه وحلول معالجته ، كلية الزراعة، جامعة اسيوط، القاهرة، 2006 ، ص 19

2- محمد لبيب ، حماية البيئة في ضوء الشريعة الإسلامية و القوانين الوضعية و الاتفاقيات النافذة ، مجلة الدراسات القضائية و القانونية ، جامعة الكويت، السنة السابعة ، العدد 15 ، جوان 2005 ، ص 15.

3 - صفية علاوي ، ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر و آليات الحد منها - دراسة حالة قطاع المحروقات بشركة سونطراك بحاسي الرمل - رسالة دكتوراه علوم ، تخصص علوم اقتصادية ، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسير ، قسم العلوم الاقتصادية ، جامعة عمار ثلجي الأغواط ، 2013 ، 2014 ، ص 36.

المائية إلا بعض البكتيريا الأكسجينية، وأختفت الحياة تماماً أيضاً من معظم أجزاء بحر البلطيق الذي يطلق عليه المحيط الصحراوي، وكذلك الحال بالنسبة لبحر القزوين<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### ضرر التلوث في إطار اتفاقية المواد الخطرة 2010/1996

عرفت المادة الأولى فقرة 6 من اتفاقية 1996 المعدلة سنة 2010 بشأن المسؤولية و التعويض عن أضرار نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا فقد عرفت الضرر بأنه : " الضرر<sup>2</sup> هو أ- وفاة أو إصابة أشخاص على متن السفينة أو خارجها بسبب مواد خطرة و ضارة تنقلها السفينة المذكورة.

ت- تلف أو تضرر الممتلكات خارج السفينة بسبب مواد خطرة و ضارة تنقلها السفينة المذكورة .

ث- التلف أو الضرر الناجم عن التلوث البيئي بمواد خطرة و ضارة شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة من غير فقد مكاسب من جراء هذا التلف ، على تكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة البيئة إلى وضعها السابق .

---

1- صافية علاوي ، المرجع السابق ، ص 36 .

2- عرفت لجنة القانون الدولي الضرر على أنه " الضرر الذي يلحق بالأشخاص أو الممتلكات أو البيئة و يشمل

- فقدان الحياة أو الإصابة الجسدية .
- فقدان الممتلكات أو الإضرار بها ، بما في ذلك الممتلكات التي تشكل جزءا من التراث الثقافي .
- الضرر الذي يحدث إفساد للبيئة .
- تكاليف إتخاذ التدابير المعقولة لاستعادة وضع الممتلكات أو البيئة بما في ذلك الموارد الطبيعية .
- تكاليف التدابير المعقولة . قرار لجنة القانون الدولي ، الجلسة 2910 المنعقدة بتاريخ 2006/08/08 ، المتعلق بتوزيع الخسارة في حالة الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة ، الفصل الخامس ، الأمم المتحدة ، 2006 ، ص 90 ، 91 .

ج- تكاليف التدابير الوقائية و الخسائر أو الأضرار الإضافية المنجزة عن التدابير الوقائية<sup>1</sup>.

يتضح من خلال إستقراء أحكام هذه المادة أن لضرر التلوث طبقا لاتفاقية 1996 المعدلة سنة 2010 ، عناصر و شروط يجب تحققها فيه ، و صور محددة حتى يدخل في نطاقها ، و هو ما سنبينه من خلال الفروع التالية :

## الفرع الأول

### عناصر ضرر التلوث البحري

لقد حددت المادة 1 فقرة 6 من اتفاقية 1996-2010 السالفة الذكر ، الشروط أو العناصر الواجب توافرها في الضرر حتي يدخل في نطاق تطبيقها ، و قد اتخذت في ذلك منهجا مقاربا لباقي الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث البحري و على رأسها اتفاقية 1969 و بروتوكولها لسنة 1992<sup>2</sup>، حيث أتفقت معها في بعض الشروط و إختلفت في البعض الآخر و ذلك نظرا لطبيعة الضرر التي تغطيه كل منهما .

### أولا : العنصر الأول مكان وقوع الضرر بالنسبة للسفينة

يثور التساؤل في هذا المجال حول النطاق المكاني لوقوع الضرر ، فهل يقصد به ذلك الضرر الواقع على ظهر السفينة ، أم أنه يقتصر فقط على أضرار التلوث الواقعة خارج السفينة

---

1 - المادة 01 فقرة 6 من اتفاقية المواد الخطرة HNS 1996 " 2010 "

2- عرفت المادة 2 فقرة 2 من بروتوكول 1992 المعدلة للمادة 1 فقرة 6 من اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، ضرر التلوث بأنه : " أ- الضرر أو التلف 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 أضرار البيئة غير خسارة الريح الناجمة عن هذه الأضرار ، سيقصر على تكاليف التدابير المعقولة المنفذة فعلا أو المزمعة لإعادة الوضع على ما كان عليه .

ب- تكاليف التدابير الوقائية ، و التلف أو الأضرار الإضافية الأخرى الناجمة عن التدابير الوقائية " .

الناقلة للبضائع الخطرة ، فاتفاقية 1996-2010 في هذه المسألة حددت مكان وقوع الضرر حسب نوع الأضرار .

## 1- في مجال الأضرار البشرية :

نصت المادة 01 من اتفاقية 1996-2010 في فقرتها 06 الجزء "أ" على أن الضرر هو " وفاة أو إصابة أشخاص على متن السفينة أو خارجها بسبب مواد خطرة و ضارة .... " . و بالتالي إذا تعلق الأمر بالأضرار البشرية التي تصيب الشخص في حياته أو جسده ، كالموت أو الإصابات الجسدية ، الناتجة عن انفجار أو تسرب للمواد الخطرة أثناء عملية النقل، فإن التعويض هنا يشمل جميع الأضرار سواء تلك الواقعة على ظهر السفينة أو خارجها.

## 2- في مجال الأضرار المادية

أما الجزء " ب " من نفس المادة السابقة الذكر فقد نص على أن " تلف أو تضرر الممتلكات خارج السفينة" ، و معنى ذلك أن الضرر الذي يعطي الحق للمضرورين في طلب التعويض هو الضرر الواقع خارج السفينة ، فحسب هذا الشرط يتم إستبعاد كافة الأضرار غير البشرية التي تحدث على ظهر السفينة من مفهوم الضرر ، الأمر الذي ينحصر معه الحق في طلب التعويض على المضرورين الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة<sup>1</sup> ، و مثال ذلك إذا كانت هناك سفينة تنقل نوعين مختلفين من البضائع إحداها خطيرة ، و تسببت هذه الأخير نظرا لطبيعتها الضارة و الخطرة في الإضرار بالنوع الثاني للبضائع نتيجة تسرب مثلا، فإن هذا الضرر يخرج من نطاق تطبيق اتفاقية 1996-2010 ، و التي تشترط أن يكون تلف أو تضرر الممتلكات خارج السفينة .

تعتبر حادثة الناقلة اليابانية ( TSUBAME MARU ) الذي وقع في اليابان بتاريخ 18 ماي 1989 خير مثال على تلف الممتلكات خارج السفينة ، و ترجع تفاصيل الحادثة إلى قيام الناقلة اليابانية بتزويد أحد سفن الصيد بزيت الديازل الثقيل إلا أنه بخطأ من أحد أفراد الطاقم الذي قام بإدخال خرطوم التزويد في حوض البضاعة بدلا من عنابر الوقود ، مما أدى إلى تلوث حوالي

1 - د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 52.

140 طن من الأسماك ، فهذه الحالة تدخل في مفهوم الضرر و تستحق التعويض باعتباره ضررا واقع خارج السفينة<sup>1</sup> .

### ثانيا : العنصر الثاني مدى إرتباط الضرر بالتلوث في مجال نقل البضائع الخطرة

بالرجوع إلى الجزء "ج" فقرة 6 من المادة 01 من اتفاقية 1996-2010 نجد أنه عرفت الضرر بأنه أيضا " التلف أو الضرر الناجم عن التلوث البيئي بمواد خطرة و ضارة ..... " ، لكن هذه الاتفاقية لم تحصر نطاق تطبيقها على الأضرار الناشئة عن التلوث فقط، مثلما فعلت اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات<sup>2</sup> ، و إنما إمتدت الاتفاقية لكافة أنواع الضرر الأخرى كالوفاة و الإصابة البدنية الناجمة عن إنفجار أو إحتراق البضائع الخطرة التي تحملها السفينة.

وهكذا فاتفاقية 1996-2010 بعدم حصرها للأضرار الناشئة عن البضائع الخطرة في أضرار التلوث البيئي فقط ، تكون بذلك قد تجاوزت مساوئ و نقائص اتفاقية 1969 ، لأنه لا يوجد أدنى سبب لمعاملة مضروري التلوث معاملة أفضل من مضروري الإنفجار أو الحريق ، لا سيما و أن الظاهرتين مرتبطتين بشدة في غالب الأحوال ، لهذا كان واجبا على واضعي معاهدة 1969 أن يضمنوا أيضا التعويض عن أي ضرر يحدث خارج السفينة إثر تسرب أو إستعمال أو إنفجار للمحروقات ، خاصة و أن هذه الأخيرة تعتبر من البضائع الخطرة التي تمتاز بسرعة قابليتها للاشتعال أو الإنفجار ، مما يؤدي إلى وقوع أضرار وخيمة، لذا فليس عدلا أن لا تساوي المعاهدة بين أضرار التلوث و أضرار الإنفجار و الإحتراق<sup>3</sup>.

1 - د/ كمال رجب ، مرجع سابق ، ص 67 .

2- يرى البعض أن سبب حصر اتفاقية 1969 للأضرار الناشئة عن المحروقات في أضرار التلوث فقط دون الأضرار الأخرى كالوفاة مثلا سيؤدي إلى عدم وجود حدود معينة ، الأمر الذي سيقود إلى إعادة النظر و مراجعة القانون البحري بأكمله .

- DOUAY , C , L'indemnisation des dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures ; DMF , 1981 , P 266.

3- د/ رضا محمود الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 72 .

## الفرع الثاني

### الأضرار القابلة للتعويض

إن لضرر التلوث الناتج عن المواد الخطرة و الضارة أنواع عديدة ، نظرا لتعدد هذه المواد و إختلاف درجات خطورتها على الإنسان و البيئة و المنشآت على حد سواء ، و إن كانت الوفاة و الأضرار جسمانية قليلة الحدوث في مجال التلوث ، فإن الأضرار المادية المحضة التي تلحق بالأموال و البيئة البحرية على وجه الخصوص هي الأكثر تطبيقا ، مما يؤدي إلى وجود أضرار قابلة للتقدير النقدي نظرا لامكانية حساب حجم أضرارها ، و أضرار يصعب تقديرها الأمر الذي يثير عدة إشكالات و هو ما سنحاول مناقشته في هذا الفرع .

#### أولا : الأضرار القابلة للتقدير النقدي

ينقسم الضرر عموما على ضرر مادي و معنوي ، فالضرر المادي هو الذي يصيب الشخص في جسمه أو ماله أو في مصلحة مشروعة له بما في ذلك تفويت الفرصة ، أما الضرر المعنوي فهو الأذى أو الألم الذي يمس الشخص في أحاسيسه و معنوياته نتيجة وقوع حادث ما ، و هو أيضا الأذى الذي يلحق بالإسم و الشرف و السمعة<sup>1</sup> ، إلا أن التعويض هذا الضرر أمر نادر الحدوث في مجال التلوث البيئي<sup>2</sup> ، و لذلك يعد الضرر المادي هو الغالب، و هو الصورة الوحيدة التي لا تثير أي إشكالات في مجال تقديرها النقدي .

---

1- صوفيا شراد ، تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار، دراسة تطبيقية لمبدأ التعويض عن الضرر ، أطروحة دكتوراه في القانون العام ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، قسم الحقوق بجامعة محمد خيضر بسكرة ، الجزائر ، 2012 ، 2013 ، ص 48.

2 - بتاريخ 09 أكتوبر 1993 جنحت الناقل اليونانية Iliad على السواحل اليونانية و ترتب على ذلك تسرب حوالي 300 طن من الزيت ، و في هذا المجال قضت المحكمة اليونانية المختصة بالنظر في هذه الدعوى بالتعويض عن الضرر المادي و المعنوي أنظر:

- Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, Rapport Annuel de 1996 , P 75.



## - الضرر المادي :

يتمثل الضرر المادي الذي يدخل في نطاق الأضرار التي تغطيها اتفاقية 1996-2010 ، من جهة في الوفاة و الأضرار البدنية التي تصيب الأشخاص سواء على متن السفينة أو خارجها بسبب الطبيعة الخطرة للمواد المشحونة على ظهر السفينة ، و من جهة ثانية الأضرار المادية الواقعة على الأموال بسبب التلوث البحري الناجم عن هذه المواد الخطرة و الضارة ، كتلوث مراكب الصيد و شباك الصيادين و حواجز الأمواج الموجودة في الموانئ أو إتلاف أحواض تربية الأسماك.... الخ ، أي بمعنى عام تضرر أو تلف الممتلكات سواء كانت عامة أو ممتلكات خاصة خارج السفينة كما جاء في نصوص اتفاقية 1996-2010<sup>1</sup> .

فهذا النوع من الأضرار لا تثير أي إشكال من حيث قابليتها للتعويض ، أو تقدير قيمتها لكون كافة الأنظمة القانونية تقر بمبدأ إعادة أو رد الشيء إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع الحادث، فالتعويض عنها يكون إما عن طريق التكاليف المادية المتعلقة بتطهير الممتلكات الملوثة، أو إذا كان التطهير غير ممكن فعن طريق تكاليف استبدالها مع إستقطاع قيمة ما بلي منها بالإستعمال<sup>2</sup>، و ما يجب على المدعي في هذه الحالة فقط إثبات وقوع ضرر فعلا أو أنه على وشك الوقوع ، أي أن التعويض يكون على الضرر المحقق أو الضرر المستقبلي<sup>3</sup>، بشرط أن يكون الضرر المستقبلي محقق الوقوع فأصحاب الملكيات الموجودة بالقرب من الموانئ أو مصانع تكرير البترول مثلا لا يستطيعون مطالبة مالكي السفن التي تمر بالقرب من ممتلكاتهم بالتعويض عن الضرر المحتمل الذي يمثله خطر التلوث الناشئ عن المرور المتكرر لهذه السفن .

---

1- راجع المادة 01 فقرة 6 من الاتفاقية المواد الخطرة 1996 - HNS 2010 .

2 - محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 56.

3 - مثلما يعوض القضاء الجزائري على الضرر المحقق يعوض أيضا الضرر المستقبلي ، فهذا النوع من الضرر يعتبر في حكم الضرر المحقق و يستتبع المسؤولية و التعويض ، أما الضرر الإحتمالي فهو ضرر غير محقق الوقوع و لا يمكن أن يكون محلا للتعويض - د/ بلحاج العربي ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء الثاني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، طبعة 2001 ، ص 161 .

## ثانيا : الأضرار غير القابلة للتقدير النقدي " صعوبة التقدير النقدي "

من أهم أنواع الأضرار الناشئة عن التلوث البحري بالمواد الضارة و الخطرة ، و التي تثير مشكلة في قابليتها للتعويض من جهة ، و تقدير قيمتها النقدية من جهة أخرى هي تلك المتعلقة بفوات الكسب و الضرر البيئي.

### 1- فوات الكسب :

يوجد بين الضرر المستقبلي المحقق الوقوع ، و الضرر المحتمل غير محقق الوقوع نوع وسط يسمى بفوات الكسب ، و هو ما يطلق عليه في القانون المدني مصطلح " تفويت الفرصة"<sup>1</sup> ، فإذا كانت الفرصة أمرا محتملا فإن تفويتها أمر محقق ، إذا فُضِر فوات الكسب يعتبر من بين أضرار التلوث البيئي الذي نصت عليها اتفاقية 1996 -2010، و يقصد بفوات الكسب حرمان الشخص من فرصة كان من المحتمل أن تعود عليه بالريح أو الفائدة ، و لفوات الكسب في مجال التلوث البيئة البحرية صورتان أو نوعان :

### أ- فوات الكسب المادي :

بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن التعويض يشمل ما لحق الشخص من خسارة و ما فاته من كسب ، حيث أن هذا الضرر سيؤدي إلى تعطيل المتضرر عن العمل لفترة معينة فينعكس هذا الضرر على مورده المالي أو المصدر الأساسي لكسبه<sup>2</sup> ، و نفس الشيء ينطبق في مجال التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة ، حيث يتعلق فوات الكسب المادي بمالك أو حائز الأموال الملوثة و الذي يتعرض لفوات كسب ناشئ عن إستحالة إستخدام هذه الأموال ، و مثال ذلك ملاك مراكب الصيد<sup>3</sup> التي تتلوث مراكبهم عقب وقوع حادث تلوث بإحدى المواد الضارة ، فهؤلاء الملاك يتكبدون

1- د/ بلحاج العربي ، مرجع سابق ، ص 169.

2- د/ عاطف النقيب ، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي ، الخطأ و الضرر ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1984، ص 401 ، 402 .

3- و مثال ذلك حادث الناقلة Pantoun الذي وقع بتاريخ 1998/01/08 ، بسواحل عجمان حيث تسرب من الناقلة المذكورة ما يقارب 800 طن من الزيوت ، و قد وصلت قيمة طلبات التعويض الناجمة عن الأضرار التي أصابت مراكب الصيد و توابعها ب 30.000 درهم إماراتي

خسارة كسب بسبب حرمانهم من إستعمال مراكبهم خلال فترة زمنية تمتد إلى غاية تنظيف أو إستبدال مراكبهم<sup>1</sup>.

#### ب- فوات الكسب البيئي :

و هو الضرر الذي يصيب الأشخاص نتيجة إتلاف البيئة ، دون تضرر لممتلكاتهم بصورة مباشرة ، و هو ما يطلق عليه ب " فوات الكسب البيئي أو فوات الكسب الناشئ عن إتلاف البيئة"، فهذا النوع من الضرر لا يرتبط بمال المضرورين و ملكيتهم الخاصة ، و إنما يتعلق بصورة مباشرة بنظافة البيئة البحرية ، و بما أن هذه الأخيرة تعتبر من الأموال الخارجة عن دائرة التعامل ، فإن العديد من الأشخاص يستطيعون الإدعاء بفوات كسب لحقهم من جراء تلوث هذه البيئة البحرية<sup>2</sup>.

و مثال ذلك القضية التي طرحت على محكمة باستيا<sup>3</sup> الفرنسية و المعروفة بقضية الطين الأحمر، و المتعلقة بإلقاء المخلفات من إحدى المؤسسات الإيطالية التي تطل على عرض البحر لجزيرة كورسيكا ، فهذه القضية تعد نموذجا لفوات الكسب البيئي ، حيث أدى تلوث المياه من جراء إلقاء المخلفات الصناعية السامة إلى عرقلة الممارسة الطبيعية لعملية الصيد بسبب الإنقاص من قيمة الممتلكات و الثروات الحيوانية الموجودة في البحر ، مما أدى إلى نقص محصول الصيد الذي يعد الأساس الجوهري للرزق بالنسبة للأشخاص الذين يمارسون مهنة الصيد<sup>4</sup> ، كما قد يتعرض أصحاب المطاعم و الفنادق إلى ضرر فوات الكسب الناتج عن عدم تردد السائحين و

1- د/ كمال رجب ، مرجع سابق ، ص 69 .

2- المرجع نفسه ، ص 71.

3- أشارت الدكتورة نبيلة إسماعيل رسلان إلى أنه رغم كون هذه القضية تعد الأولى من نوعها التي طرحت فيها مسألة الضرر البيئي و مع ذلك فإن المحكمة التي تبنت القضية لم تأخذ بعين الإعتبار الضرر البيئي الخالص و إنما ركزت على ما يترتب عن هذا الحادث من أضرار لحقت بالأشخاص و ممتلكاتهم. و لكن كان على المحكمة من باب أولى أن تعطي أهمية لضرر البيئي الخالص الذي يصيب الموارد البيئية قبل أن تتعكس آثاره على الأشخاص و ممتلكاتهم-لمزيد من التفصيل أنظر : - د/ حميدة جميلة ، النظام القانوني للضرر البيئي و آليات تعويضه ، دار الخلدونية للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2011 ، ص 349 ، 350.

4- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 349.

المصطافين لهذه المحلات بسبب تلوث الشواطئ و المناطق البحرية المحيطة بها<sup>1</sup> ، و حتى الدولة بدورها قد تتعرض إلى فوات الكسب المتمثل في خسارتها الضريبية أو الرسوم التي كانت ستحصل عليها من أصحاب المطاعم و المراكز السياحية لولا وقوع حادث التلوث ، و قد إستقر الإجتهد القضائي في فرنسا على تعويض هذه الأنواع من الأضرار<sup>2</sup> .

أما القضاء الإنجليزي فهو بخلاف القضاء الفرنسي ، يعوض فقط عن فوات الكسب الناشئ عن الضرر الواقع على الأموال أي فوات الكسب المادي فقط دون فوات الكسب البيئي، مما يوحي أن القضاء الفرنسي يعد أكثر مية للمضرورين الذين يتعرضون لفوات كسب بيئي ، بحيث يكفي لحصولهم على التعويض إثبات تحقق فوات الكسب في حقهم و العلاقة السببية المباشرة بينه و بين حادث التلوث<sup>3</sup>.

كما أن أضرار فوات الكسب البيئي يصعب تقديرها من قبل القاضي ، ذلك أن عناصر البيئة المستنزفة من جراء الكوارث لا يمكن تقديرها بسعر السوق لأن ثمنها باهض للغاية ، لا سيما إذا كانت من العناصر غير القابلة للتجديد فالأسماك لا يمكن تسعيرها إلا بإخراجها من ماء البحر و تسعيرها لا يتم إلا من طرف الصيادين بعد تملكها و من هنا تبدأ الثروة السمكية في كسب قيمتها التجارية مما يصعب على القاضي تقديرها نقدا<sup>4</sup> .

و على المستوى الدولي فإن الاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث البحري كان أمر نصها على تعويض فوات الكسب البيئي غامضا نوعا ما ، فعلى سبيل المثال اتفاقية المسؤولية المدنية لأضرار التلوث بالنفط لسنة 1969 لم تنص على التعويض عن

---

1 - **REMOND-Gouilloud, M** , Leçon d'un naufragé a propos de l'indemnisation des victimes de (L'AMOCO CADIZ) , Recueil Dalloz , Chronique XX , P 135.

2- حكم القضاء الفرنسي في العديد من الحالات بتعويضات لأصحاب أماكن المتعة و الترفيه الساحلية عن فوات الكسب الذي لحقهم بسبب تلوث مياه الأنهار ، و تعتبر التعويضات الذي حصل عليها أصحاب المطاعم عن فوات الكسب الناتج عن تلوث نهر السين بمياه الصرف الصحي لمدينة باريس خير مثال على ذلك .

3 - محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 62.

4 - د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 351.

فوات الكسب الناشئ عن الضرر البيئي بعد وقوعه، أما بمقتضى تعديل 1992 أصبحت هذه الأضرار قابلة للتعويض ، لا سيما تلك الأضرار التي تصيب أصحاب المطاعم و الفنادق و المراكز السياحية و الصيادين الذين لحقتهم خسارة كسب من جراء التلوث البيئي ، حيث عرف بروتوكول 1992 الضرر بأنه " كل خسارة أو ضرر يحدث خارج السفينة بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء البترول من السفينة شريطة أن تكون التعويضات المدفوعة عن أضرار البيئة خلاف فوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار<sup>1</sup>....." ، أما اتفاقية 1996 الخاصة بالمواد الضارة و الخطرة فقد نصت صراحة على دخول هذا النوع من الأضرار في نطاق تطبيقها و ذلك بمقتضى الجزء " ج " من الفقرة السادسة المادة الأولى ، و التي تقضي بأن الضرر هو " التلوث أو الضرر الناجم عن التلوث البيئي بمواد خطيرة و ضارة ، شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة من غير فقد مكاسب من جراء هذا التلوث على تكاليف الإجراءات المعقولة<sup>2</sup> .... " .

و لكن يجب أن يكون ضرر فوات الكسب الذي يصيب الصيادين و أصحاب الفنادق ضرا مباشرا عن التلوث البيئي بالمواد الضارة لكي يتم التعويض عنه ، و تخضع هذه المسألة للسلطة التقديرية للقاضي لتقرير ما إذا كان ضرر فوات الكسب الذي لحق بأصحاب الأنشطة السياحية و الإقتصادية الساحلية يدخل في مفهوم الضرر المباشر الموجب للتعويض من عدمه<sup>3</sup> .

## 2- الضرر البيئي

حاول العديد من فقهاء القانون وضع تعريف دقيق للضرر البيئي ، فالبعض عرفه بمفهومه الفني المتعلق بالمجالات الحيوية لعناصر البيئة ، و عليه فهو الضرر الذي يصيب البيئة في حد ذاتها ، أما البعض الآخر فيرى أن الضرر البيئي هو الأذى الذي يصيب الأشخاص في أموالهم

---

1- د/ رضا محمود الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 77 .

2- المادة 01 من الاتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 HNS .

3- د/ بلحاج العربي ، مرجع سابق ، ص 161 .

أوصحتهم و أمنهم نتيجة المساس بالبيئة<sup>1</sup> ، كما يعرف أيضا بأنه " الأذى المترتب على الإعتداء على البيئة أو على عنصر من عناصرها باعتبارها مركبا إيكولوجيا معقدا<sup>2</sup> " .

كما يمكن تعريفه أيضا على أنه " الأذى الحال أو المستقبلي الذي ينال من أي عنصر من عناصر البيئة، المترتبة عن نشاط الشخص أو فعل الطبيعة ، و يؤدي إلى الإخلال بالتوازن البيئي سواء كان صادر من داخل البيئة الملوثة أو واردا عليها<sup>3</sup> "، إذن فالضرر البيئي بمفهومه السابق ، يندرج تحت أنواع الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالمواد الخطرة الضارة ، كما يعتبر من أبرز موضوعات التلوث و أكثرها صعوبة نظرا لعدم قابليته للتقدير المالي<sup>4</sup>.

وبالرجوع إلى تعريف ضرر التلوث في اتفاقية 1996 الخاصة بالمسؤولية عن البضائع الخطرة، نجد أنها قد نصت صراحة على تعويض الضرر البيئي، و هذا على عكس اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات ، حيث كان تعريف ضرر التلوث فيها غامضا فلم يوضح أنواع الضرر التي يغطيها من جهة و إذا ما كان الضرر البيئي يدخل في نطاقها من جهة ثانية<sup>5</sup> ، و بالتالي فهذه المسألة تركت للقوانين الداخلية و محاكم الدول المتعاقدة تفصل فيها على أساس قوانينها الوطنية في ضوء الفقه و القضاء المتطور<sup>6</sup> .

---

1- د/ أحمد محمد حشيش ، المفهوم القانوني للبيئة في مبدأ أسلمة القانون المعاصر ، دار الفكر الجامعي ، 2001 ، ص 165.

2 - PRIEUR , M , Droit de L'environnement , Précis Dalloz , 2<sup>eme</sup> Edition , 1991 , P728.

3- د/ أحمد محمود سعيد ، إستقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي ، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1994 ، ص 61.

4 - TANOI, M , Le Transport Maritime Du Substances Nocive et Potentiellement Dangereuses , Thèse De Doctorat , Faculté De Droit et De Sciences Politique , Université De Nantes, P 29.

5- راجع المادة الأولى الفقرة السادسة من اتفاقية المحروقات 1969 - 1992 CLC .

6- محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص ص 63 ، 64 .

و بالتالي فقد أثارت مسألة تعويض الضرر البيئي الناشئ عن المواد الخطرة و الضارة مشاكل قانونية لم تكن معروفة قبل اتفاقية 1969 ، و من أهمها مشكلة تقدير قيمة الخسائر البيئية و ذلك لأن الثروات الطبيعية ذات قيمة كبيرة و لا تقدر بثمن ، حيث تخرج من دائرة التعامل \_ لا تعد محلا للبيع أو الشراء \_ ، و هي بذلك تختلف عن الثروات الطبيعية ذات القيمة التجارية فالأسماك والأصداف التي يتم التقاطها من قبل الصيادين تصبح مالا قابلا للتقدير بفضل نشاط الصيد الذي يعطيها قيمة تجارية، و هذا على عكس الثروات التي تبقى في باطن البحر و لم يتم إستغلالها<sup>1</sup> فإذا ما تعرضت للإتلاف بفعل التلوث الناجم عن المواد الخطرة فإن قيمتها تبقى مجهولة و لا يمكن تقييمها بثمن معين .

و بالنظر إلى حادثة هذه المشكلة نسبيا كما رأينا ، لا توجد في غالبية الدول نصوص قانونية أو أحكام قضائية لمواجهة هذه المسألة ، و التي ثارت لأول مرة في مجال التلوث البحري بالزيت إثر حادث الناقله السوفياتية Antonio Gramsci الذي جنحت في بحر البلطيق ، حيث قضت محكمة " ريجا " بناء على الدعوى المقدمة من قبل الحكومة السوفياتية مالك السفينة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية بالإضافة إلى إجراءات تطهير و مكافحة هذا التلوث ، و قد إعتمدت المحكمة في تقديرها لهذا التعويض طبقا لطريقة حسابية منصوص عليها في أحد القوانين السوفياتية التي تقرر 2 روبل سوفياتي عن كل متر مكعب من المياه الملوثة<sup>2</sup> .

إلا أن الصندوق الدولي للتعويض Fipol رفض طلب الحكومة السوفياتية على أساس أن هذا الضرر لا يدخل في مفهوم ضرر التلوث المنصوص عليه في اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية و كذا اتفاقية 1971 الخاصة بالصندوق<sup>3</sup> ، و الذي لا يغطي سوى الأضرار و

---

1- TANO, M , op.cit. , P 31.

2 – Rapport Annuel du FIPOL , de 1980 , P 2.

3 - إن تعريف ضرر التلوث في الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لسنة 1969 هو نفسه التعريف الذي تبنته الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء الصندوق الدولي عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لسنة 1971 .

الخسائر القابلة للتقدير النقدي ، و تأكيدا على هذا فقد تبنت جمعية الصندوق بلإجماع قرار يقضي بأن تقدير التعويض الواجب دفعه بواسطة الصندوق لا يجب أن يتم على أساس تحديد مجرد لمقدار الضرر محسوبا طبقاً لأساليب نظرية<sup>1</sup> .

لكن هذا القرار يمس بالأهداف الرئيسية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، و التي تسعى كل من اتفاقية 1969 و 1971 إلى تحقيقها ، و هي توحيد أحكام هذه المسؤولية من جهة و ضمان حصول المتضررين من التلوث على تعويض عادل من جهة ثانية ، لذلك سعت محاكم<sup>2</sup> كل الدول المتعاقدة إلى ضمان تعويض المضرورين من التلوث البيئي، نظرا للتأثير الكبير و الضار للمحروقات و باقي المواد الخطرة الأخرى على البيئة البحرية على وجه الخصوص<sup>3</sup> .

و مثال ذلك القرار الصادر عن القضاء المصري في حادثة السفينة " سفير " ، حيث أصدرت محكمة بور سعيد الابتدائية في 1996/12/22 حكما يقضي بتعويض الدولة عن تلوث المياه البحرية بالفوسفات ، و تعود وقائع هذا الحادث إلى تاريخ 1989/09/11 عندما كانت السفينة البنمية " سفير " تعبر المياه المصرية قادمة من ميناء العقبة ، و محملة بشحنة فوسفات و نتيجة لفقدان ربانها السيطرة عليها بسبب تعطل أجهزة الرдар لديها أدى ذلك إلى إصطدامها بالشعب المرجانية و تسرب شحنة الفوسفات إلى قاع البحر ، و قد تسبب ذلك في تدمير الشعب المرجانية و تأخر نمو الكائنات الحيوانية و النباتية بتلك المنطقة ، و نتيجة لهذه الأضرار قضت المحمة المصرية بتعويض قدر ب 300 مليون جنيه مصري<sup>4</sup> .

---

1- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 64.

2 - و مثال ذلك القرارات القضائية الصادرة في كل من الولايات المتحدة الأمريكية و إسبانيا و إيطاليا ، و التي قضت بتعويض الأضرار البيئية و التي تم تقديرها جزافيا أو طبقاً لأساليب نظرية

3- د/ كمال رجب ، مرجع سابق ، ص ص 77 ، 78 .

4 - د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 69 ، 70.



إلا أن ترك مسألة الحكم و تقدير تعويض الضرر البيئي الناشئ عن المواد الخطرة و الضارة بصفة عامة لمحاكم الدول المتعاقدة أدى إلى إختلاف الأحكام و التفسيرات من دولة إلى أخرى ، و قد ضل الوضع على ما هو عليه حتى صدور بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 ، حيث أزال الغموض بتعديله لتعريف ضرر التلوث<sup>1</sup> ، و هو ما أكد على دخول الضرر البيئي قائمة الأضرار القابلة للتعويض ، و لكن بقيود محددة و هو نفس التعريف الذي تبنته اتفاقية 1996 الخاصة بالمسؤولية و التعويض عن أضرار نقل المواد الخطرة و الضارة ، حيث نصت في المادة الأولى الفقرة السادسة جزء " ج " على أن الضرر هو " التلف أو الضرر الناجم عن التلوث البيئي بمواد خطيرة و ضارة ، شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة من غير فقد مكاسب من جراء هذا التلف ، على تكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة البيئة إلى وضعها السابق .....".

و هكذا تكون اتفاقية 1996 قد تداركت أخطاء و نقائص اتفاقية 1969 حيث نصت صراحة على التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن التلوث بالمواد الضارة ، إلا أن هذا التعويض جاء مقيدا بشرط إقتصاره على تكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة البيئة إلى وضعها السابق ، و هو ما سنحاول تبيانه على النحو التالي :

• **الشرط الأول معقولة إجراءات إحياء البيئة :** يقصد بشرط المعقولة في الإجراءات المتعلقة بإحياء البيئة البحرية أن يكون هناك تناسب ما بين الإجراءات المتخذة أو التي سوف تتخذ و درجة التلوث و مدى إنتشاره ، كما يجب أن يؤخذ بعين الإعتبار في هذا الصدد قدرة البيئة على إحياء أو تجديد نفسها ، إلا أن هناك مشكلة التمييز ما بين إجراءات إحياء البيئة و الإجراءات الوقائية المنصوص عليها في اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 ، فالتكاليف المحتملة لتطهير شاطئ ملوث ، يمكن إعتبارها في ذات الوقت تكاليف إحياء البيئة و المنع أو

---

1 - تنص المادة الثانية فقرة 2 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات CLC 1969 على ضرر التلوث بأنه " التلف أو الضرر الواقع خارج السفينة نتيجة تلوث ناجم عن تسرب أو تصريف للزيت خارج السفينة ، مهما كان موقع هذا التسرب أو التصريف ، بشرط أن التعويض عن أضرار البيئة ، غير خسارة الريح الناجمة عن هذه الأضرار سيقنصر على تكاليف التدابير المعقولة المنفذة فعلا ، أو المزمعة لإعادة الوضع على ما كان عليه ..."

الحد من التلوث و نظرا لأن هذه الأخيرة يجب أن تكون معقولة فمن الواجب أنطباق وصف المعقولة على كلا الفكرتين<sup>1</sup> .

- **الشرط الثاني حصر التعويض في التكاليف المتخذة فعلا أو التي ستتخذ** : قيدت اتفاقية 1996 بمقتضى الفقرة السادسة من المادة 01 التعويض عن الضرر البيئي في تكاليف الإجراءات المتخذة فعلا أو التي ستتخذ في المستقبل ، و هو نفس الموقف الذي كانت قد تبنته قبلها اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992 ، و بذلك يتم رفض كل طلبات التعويض عن إحياء البيئة المؤسسة على أساليب نظرية دون إثبات فعلي لتكاليف هذا الإحياء ، كما يسمح نص المادة السابقة أيضا على التعويض عن تكاليف الإحياء التي ستتخذ ، و يعود السبب في ذلك إلى المشكلة التي واجهت اتفاقية 1969 و كذا الصندوق الدولي للتعويض إثر حادث الناقلات TANIO الذي وقع بالسواحل الفرنسية في 07 مارس 1980<sup>2</sup> ، و المتمثلة في عدم امتلاك السلطات المدعية للأموال اللازمة لإعادة البيئة إلى ماكانت عليه، قبل أن يدفع لها مالك السفينة التعويضات اللازمة لذلك، لذا فإن عبارة " أو التي ستتخذ"<sup>3</sup> توضح رغبة المشرع الدولي في أن لا تكون الأموال عائقا أمام اتخاذ إجراءات إحياء البيئة<sup>4</sup> ، و بالتالي فإن التعويضات يمكن دفعها حتى و لو لم تكن إجراءات الإحياء قد إتخذت بالفعل بل ستتخذ<sup>5</sup>.

---

1- د/رضا محمود الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 99.

2 - Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, Rapport Annuel de 1981 , P 5.

3- راجع المادة 01 فقرة 06 "ج" من اتفاقية 1996 ، تقابلها المادة 02 فقرة 03 "أ" من بروتوكول 1992 .

4- لقد نص المشرع الجزائري على نفقات إحياء البيئة و ذلك بمقتضى القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى 1424 الموافق ل 19 جويلية 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، ج ر رقم 43 ، ص 9 ، حيث نصت المادة 03 منه على أنه " كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق ضرر بالبيئة أن يتحمل نفقات تدابير الوقاية من التلوث و تقليصه و إعادة الأماكن و بيئتها إلى حالتهم الأصلية".

5- د/ محمد السيد احمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 112 ، 113 .

## الفرع الثاني

### النطاق الجغرافي لضرر التلوث البحري

لقد طرحت مسألة تحديد النطاق الجغرافي لضرر التلوث البحري العديد من الإشكالات ، ظهرت خاصة من خلال إعداد مشروع اتفاقية 1969<sup>1</sup> فقد رأى البعض أن المعاهدة تنطبق على ضرر التلوث التي تتسبب فيه السفن التابعة لدولة متعاقدة ، فهذا المعيار يوسع النطاق الجغرافي للاتفاقية إلى أقصى حد له أي إلى البحر العالي<sup>2</sup> ، و رغم المميزات العملية التي يقدمها هذا المعيار إلا أن البعض يرى أن ما يعيبه هو عدم إنطباقه على أضرار التلوث التي تنشأ على إقليم دولة متعاقدة و تتسبب فيه سفينة تابعة لدولة غير متعاقدة ، خاصة و أن المعاهدة تسعى إلى مبدأ عام وواضح و هو حماية المضررين من التلوث و ضمان تعويض عادل لهم بغض النظر عن جنسياتهم<sup>3</sup> .

و إنطلاقاً من هذا المبدأ تم التوصل إلى حل لمسألة النطاق الجغرافي لضرر التلوث، و ذلك من خلال مشروع نص أخذ بمكان وقوع الضرر ، و هو النص الذي تبنته لاحقاً اتفاقية 1969 و 1996 و بروتوكول 1992، إلا أن السؤال المطروح في هذا المجال هو كيف يحدد مكان وقوع الضرر حتى يمكن التعويض عنه انطلاقاً من نصوص الاتفاقيات السابقة الذكر ، هل من خلال البحر الإقليمي للدولة المتعاقدة أم من خلال المنطقة الاقتصادية ، أم يمكن أن يمتد إلى غاية أعالي البحار ؟

و الإجابة على هذا السؤال تختلف باختلاف المعاهدات الدولية في هذا المجال ، و هو ما سنبينه من خلال النقاط الآتية :

---

1- لم يتضمن مشروع اتفاقية 1969 المقدم من قبل المنظمة البحرية أي نص يتعلق بالنطاق الجغرافي الخاص بتطبيق الاتفاقية ، لذلك طالبت الدول المشاركة بضرورة إيجاد قاعدة أو معيار تحدد هذه المسألة .

2 - LEGENDRE , C , Convention International sur la Responsabilité Civile pour les Dommages Dus à la Pollution par les Hydrocarbures , DMF , 1970 , P 583.

3- د/ محمود سمير فهمي ، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، القاهرة ، مصر ، 2014 ص 135.

## أولاً : موقف اتفاقية المحروقات 1969

من بين أهم النقاط التي تثير عدة تساؤلات في مجال تحديد النطاق الجغرافي لتطبيق اتفاقية 1969 ، هو التحديد المكاني لضرر التلوث فهل هو مكان وقوع الضرر أم مكان نشوء الحادث ؟ و ماهي الحدود الجغرافية؟

### 1- التحديد المكاني لضرر التلوث :

نصت المادة 02 من اتفاقية 1969 على أن " هذه المعاهدة تنطبق فقط على أضرار التلوث الواقعة على الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة . " ، باستثناء أحكام هذا النص يتضح أنه يحدد النطاق الجغرافي لانطباق المعاهدة بمكان وقوع الضرر بغض النظر عن مكان نشأة الحادث أو التسرب للمنشئ للتلوث ، فمعظم حوادث التسرب أو الإلقاء تقع في البحر العالي بينما الضرر الناتج عنه يكون في المياه الإقليمية لدولة ما<sup>1</sup>.

و إن كانت العبرة كما رأينا بمكان وقوع الضرر ، فإن هذا الأخير كما نصت المادة 02 من اتفاقية 1969 يجب أن يقع على الأقليم أو البحر الإقليمي لدولة طرف ، و عليه فإن الأضرار الواقعة فيما وراء البحر الإقليمي لا تعد من قبيل الأضرار القابلة للتعويض في مفهوم الاتفاقية كالأضرار الواقعة في منطقة أعالي البحار و المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>2</sup> ، و لذلك كانت هذه المسألة كانت محل جدل و إختلاف حيث رأى البعض ضرورة إمتداد التعويض إلى هذه المناطق

1- د/ محمود سمير فهمي ، مرجع سابق ، ص 137.

2- يقصد بأعالي البحار أو المياه الدولية بأنها مناطق المحيطات التي تقع خارج سلطة أي دولة ، و تبدأ بشكل عام على بعد 200 ميل بحري " الميل البحري يساوي حوالي 1.9 كلم " من سواحل الدولة المتاخمة للمحيطات ، أنظر في ذلك : [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) سحب بتاريخ 12 جويلية 2016 . يشمل البحر العالي على جميع المحيطات باستثناء المنطقة الاقتصادية الخالصة و المياه الإقليمية و الداخلية للدولة ، المادة 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار " مونتي قوياي " ، مرجع سابق .

- أما المنطقة الاقتصادية الخاصة فهي : منطقة بحرية تمارس عليها دولة حقوقا خاصة في استغلال و استخدام مواردها البحرية ، و تمتد هذه المنطقة إلى مسافة 200 ميل بحري مقاسة من خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي . أنظر في ذلك : [www.marefa.org](http://www.marefa.org) سحب بتاريخ 12 جويلية 2016.

خاصة و أن أضرار التلوث التي تحدث بها ، تشكل خطرا كبيرا على البيئة البحرية و الثروة الحيوانية في مناطق الصيد المتاخمة ، خاصة بالنسبة للدول التي تعتمد على الصيد البحري ، و إن كانت هناك أهمية كبيرة من الناحية النظرية لامتداد نطاق الاتفاقية إلى أعالي البحار ، إلا أن الواقع العملي يثير عدة إشكالات في هذه المسألة من أهمها :

- إن إمتداد نطاق الاتفاقية إلى أعالي البحار يثير مشكلة تنازع القوانين ، و التي يصعب حلها خاصة في إطار مبدأ حرية البحر العالي .
- الأضرار الواقعة في البحر العالي تعد أقل خطورة من تلك الواقعة في المياه الإقليمية .
- كما أن الأضرار الواقعة في البحر العالي تحكمها قواعد القانون الدولي الموجودة سابقا. و الشيء نفسه ينطبق على الأضرار الواقعة في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، فرغم أن هذه المنطقة تخضع لولاية الدولة الساحلية إلا أنها ذات طبيعة مختلفة عن البحر الإقليمي، كما لا تعتبر جزءا من إقليم الدولة و لا تمارس عليها سيادتها الإقليمية<sup>1</sup> ، و بما أن اتفاقية 1969 حصرت التعويض عن أضرار التلوث الواقعة في البحر الإقليمي فقط دون غيرها ، فإن هذا الوضع يؤدي بنا إلى تساؤل جديد حول حدود هذا البحر الإقليمي الذي لا يمكن أن يتجاوزه نطاق الاتفاقية ؟

## 2- حدود البحر الإقليمي :

يعرف البحر الإقليمي على أنه مساحة من المياه الملاصقة لشواطئ الدولة ، حيث تمتد فيما وراء إقليمها البري و مياهها الداخلية ، و بمعنى آخر هي رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية من جهة و أعالي البحار من جهة ثانية<sup>2</sup> .

و مسألة تقدير حدود هذا البحر الإقليمي تخضع للسلطة التقديرية للدول ، التي لها مطلق الحرية في تحديد نطاقه و مجاله ، و ذلك على إعتبار أن هذا الحق يعتبر من مظاهر الممارسة

---

1- لمزيد من التفصيل أنظر : د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 128 ، 129.

2- د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ مصطفى سلامة حسين ، القانون الدولي العام ، منشأة المعارف الإسكندرية ، 1999 ، ص 364 .

الطبيعية لسيادتها<sup>1</sup> ، و لهذا السبب اتفاقية 1969 لم تضع حدود موحدة للبحر الإقليمي ، حيث حددته بعض الدول ب 12 ميلا بحريا و البعض الآخر إحتفظ بالحد المعروف دوليا و هو 3 أميال فقط ، في حين أن البعض الآخر حدده ب 50 ميلا بحريا ، و الملاحظ أن إنطباق الاتفاقية رغم هذه الإختلافات ما بين الدول سيكون فيه ظلما كبير للمضرورين من التلوث ، بحيث سيكون نطاقها الجغرافي في بعض الدول المتعاقدة أوسع منه في الدول المتعاقدة الأخرى<sup>2</sup> تبعا لإختلاف حدود بحرها الإقليمي ، و بما أن الإختصاص القضائي في نظر دعاوى التعويض عن التلوث طبقا لنص الإتفاقية يرجع لمحاكم الدول المتعاقدة التي وقع الضرر في نطاق بحرها الإقليمي ، فإن كل محكمة سوف تطبق الحد الإقليمي الذي عينته سلطات دولتها.

و خلاصة القول أنه بعد إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار "مونتري قوياي" سنة 1982 زال هذا الإختلاف بحيث عينت في مادتها 03 حدود البحر الإقليمي ب 12 ميلا بحريا<sup>3</sup> و هو الحد الذي أخذت به معظم التشريعات الدولية .

**ثانيا : موقف اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 مقارنة ب بروتوكول 1992 " إمتداد النطاق المكاني لضرر التلوث "**

لقد تبنت اتفاقية 1996 - 2010 نطاقا مكانيا لمجال تطبيقها و سريانها ، بحيث يتماشى مع الإتجاه الحديث الذي أخذت به جل الاتفاقيات الدولية في مجال التلوث، و ذلك من خلال الأخذ بمكان وقوع الضرر لا مكان نشوء الحادث و تبني المفهوم الموسع لهذا النطاق المكاني.

---

1 - REMOND-Gouilloud, M , Pollution des mers , op.cit , P 06.

2- و مثال ذلك لو إعتبرنا أن الدولة " أ " و " ب " يجمعهما سواحل واحدة و أن الدولة " أ " قد حددت بحرها الإقليمي ب 50 ميلا ، أما الدولة "ب" فحددهت ب 12 ميلا ، فإذا وقع حادث تلوث في البحر العالي و إمتدت أثاره إلى 40 ميلا مثلا من سواحل الدولتين ، فإن المضرورين في الدولة "أ" سيكون لهم الحق في المطالبة بالتعويض لأن التلوث قد وصل إلى البحر الإقليمي لدولتهم ، بينما المضرورين في الدولة "ب" لا يمكنهم الحصول على تعويض لأن التلوث الواقع من وجهة نظر قانونهم الوطني خارج عن حدود البحر الإقليمي - نقلا عن د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 130.

3- راجع المادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، مرجع سابق .

## 1- الأخذ بمكان وقوع الضرر

نصت المادة 03 فقرة " ب " من اتفاقية 1996-2010 على أنه تنطبق هذه الاتفاقية حصرا على مايلي .... " أضرار التلوث البيئي المحدثة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة طرف المحددة بموجب القانون الدولي ، أو في الحالة التي لم تقم فيها الدولة الطرف بإقامة مثل هذه المنطقة ، في منطقة خارج البحر الإقليمي لتلك الدولة و بجوارها تحددها تلك الدولة بموجب القانون الدولي و لا تتجاوز 200 ميل بحري إنطلاقا من الخطوط القاعدية التي يقاس منها عرض بحرها الإقليمي " .

طبقا لنص هذه المادة فإن اتفاقية 1996-2010 قد تبنت نفس المعيار الموسع للنطاق المكاني لضرر التلوث الذي توصل إليه بروتوكول<sup>1</sup> 1992 المعدل لاتفاقية 1969 ، و الذي يمد من نطاق تطبيق الاتفاقية إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة المتعاقدة و ذلك بعد أن كانت اتفاقية 1969 تتبنى معيارا ضيقا كما رأينا يحصر النطاق المكاني لضرر التلوث في حدود البحر الإقليمي و لا يتجاوزها<sup>2</sup> .

## 2- تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة :

و خلاصة القول أن النطاق المكاني لضرر التلوث في اتفاقية 1996-2010 و بروتوكول 1992 قد إتسع كثيرا مقارنة باتفاقية 1969 بحيث أصبح يمس المنطقة الاقتصادية الخالصة ، و التي تشكل أكثر من 30% من مساحة البحر ، كما أن الظاهر في توسع النطاق المكاني لضرر التلوث أنه يخدم مصلحة المسؤولين أكثر منه بالنسبة للمضرورين، بحيث أن عدم

---

1- تنص المادة 03 من بروتوكول 1992 على أنه ينطبق فقط على : " 1- أضرار التلوث الواقعة : أ- على الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي للدولة المتعاقدة و ب- في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة الناشئة طبقا للقانون الدولي، أو في حالة ما إذا كانت الدولة المتعاقدة لم تنشئ هذه المنطقة ، في المنطقة الموجودة ما وراء البحر الإقليمي لهذه الدولة و المتاخمة له ، و المحددة بواسطة هذه الدولة طبقا للقانون الدولي و التي لا تمتد فيما وراء 200 ميل بحري من خطوط الأساس ، التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي ، 2- الإجراءات الوقائية أينما إتخذت ، المخصصة لتفادي أو لتقليل هذه الأضرار" .

2- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 112.

إمتداد النطاق المكاني للاتفاقيات الدولية ليشمل المنطقة الإقتصادية الخالصة سيؤدي بالضرورة لخضوع المسؤولين إلى القوانين الداخلية في حالة وقوع ضرر التلوث في تلك المنطقة ، و هو الأمر الذي يحرمهم من الإستفادة من الحق في تحديد مسؤوليتهم المنصوص عليه في هذه الاتفاقيات<sup>1</sup>.

### المطالب الثالث

#### التدابير الوقائية

من أهم مميزات المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة بمختلف أنواعها ، هي خصوصية تعريفها لضرر التلوث ، حيث أن الضرر في هذا المجال يختلف عن المعنى العام للضرر المنصوص عليه في إطار القواعد العامة للقانون المدني ، فضرر التلوث البحري لا يشتمل على الضرر الواقع أو محتمل الوقوع على البيئة البحرية فقط أي الخسارة بمعناها التقليدي، و إنما يمتد أيضا ليشمل تكاليف التدابير الوقائية التي تهدف إلى منع أضرار التلوث أو التقليل منها<sup>2</sup> من جهة و الأضرار الناجمة عن هذه الأخيرة من جهة ثانية.

و هو الأمر الذي يولد في الأذهان العديد من التساؤلات ، حول ما المقصود بهذه التدابير؟ و ماهي الشروط الواجب توافرها فيها حتى تخضع للتعويض؟ إضافة إلى تحديد الإطار الزمني و المكاني لها ، و هو ما سنحاول الإجابة عنه من خلال ما يلي :

---

1 - CHAO Wu , La Pollution du Fait du transport Maritime des Hydrocarbures, Responsabilité et Indemnisation des Dommages , Edition Pedone , Paris , 1994 , P 210.

2- كيجل كمال ، المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري ، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات ، جامعة غرداية، الجزائر ، العدد 05 ، لسنة 2009 ، ص 213 .



## الفرع الأول

### مفهوم التدابير الوقائية

لقد تطرقت جل الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث البحري و من بينها اتفاقية 1996 - 2010 للتدابير الوقائية ، محددة المقصود بها وشروطها و أحكامها بصفة عامة ، بحيث اتفقت هذه الاتفاقيات في بعض النقاط و اختلفت في البعض الآخر و هو ما سنراه من خلال النقاط التالية :

#### أولا : تعريف الإجراءات الوقائية

إذا ما تعرضت سفينة ناقلة للمواد الخطرة و الضارة لحادث ما ، فمن الضروري إتخاذ مجموعة من الإجراءات و التدابير لتفادي وقوع كارثة ناجمة عن هذه المواد يمكن أن تضر أيما ضرر بالبيئة البحرية ، أو من أجل مجرد التقليل من أثارها في أسوء الحالات ، و من أمثلة هذه الإجراءات تصليح الأعطاب و سد الشقوق في هيكل السفينة ، أو جرها إلى أقرب مكان آمن لتصليحها أما إذا تسرب الزيت أو مادة خطيرة أخرى من السفينة ففي هذه الحالة يجب أخذ مجموعة من الإجراءات لتطويق و منع إنتشار هذه المادة الضارة من جهة ، و تطهير الأماكن الملوثة بها من جهة ثانية ، كإستعمال الحواجز حول السفينة أو بعض المواد الكيميائية المشتتة للمواد الضارة في المياه و التقليل من سميتها .

و قد عرف المشرع الدولي هذه التدابير في المادة الأولى فقرة 07 من اتفاقية 1996 - 2010 الإجراءات الوقائية بأنها " هي التدابير المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع الحادثة تفاديا للأضرار أو الحد منها<sup>1</sup> " ، و هو تقريبا نفس التعريف الذي سبقته إليه اتفاقية 1969 حيث

---

**1** - "Mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage, Art 1/7 de la convention HNS , 1996-2010.

نصت في المادة الأولى فقرة 07 على أن التدابير الوقائية هي : " كافة الإجراءات المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو الحد منه<sup>1</sup> ".

## ثانيا : شروط الإجراءات الوقائية

من خلال إستقراء المادة السابقة نلاحظ أن التدابير الوقائية حتى تدخل في نطاق تطبيق الاتفاقيات السالفة الذكر ، و تكون قابلة للتعويض عليها يجب أن تتوفر فيها ثلاث شروط أساسية تتمثل فيما يلي :

**1- شرط الزمن "زمن الإجراءات" :** تظهر أهمية تحديد زمن الإجراءات الوقائية في كونه الحد الفاصل بين ما يدخل في نطاق الإجراءات القابلة للتعويض ، و ما لا يعد من قبيل ذلك، و هذا الزمن هو بعد وقوع الحادث و ذلك إستنادا على نص المادة 01 فقرة 07 من اتفاقية 1996-2010 " الإجراءات التي يتخذها أي شخص بعد وقوع الحادث ...." بمعنى أنه فقط العمليات أو الإجراءات التي تتخذ بعد وقوع حادث للمنع أو الحد من التلوث هي التي توصف كمبدأ عام بأنها إجراءات وقائية تدخل في نطاق الاتفاقية<sup>2</sup> ، لكن ما مصير النفقات و التكاليف التي تتخذها الدولة لتفادي أو تدارك وقوع أي حادث ؟

و الإجابة على هذا التساؤل تظهر من خلال الرجوع لنص الفقرة الثامنة من المادة الأولى لاتفاقية 1996-2010 و التي عرفت الحادثة بأنها " أي حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد ، يتسبب في أضرار أو ينشئ تهديد خطير و وشيك بإحداث أضرار" و بذلك ستكون هذه الإجراءات مرتبطة بالحادث عن طريق علاقة السببية بحيث إنقطاع هذه العلاقة ما بين الحادث و الإجراءات فإنه لا يتم التعويض عنها ، و بالتالي إذا وقع الحادث فإت تعويض الإجراءات الوقائية سيتم بطريقة مباشرة ، بينما إذا كان حالة تهديد فقط ، فهنا يجب أن

---

1- المادة الأولى فقرة 07 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969-1992 CLC

2- د/ كمال رجب ، مرجع سابق ، ص 83.

تتوافر شرط الخطر الجسيم و الوشيك حتى تدخل هذه الإجراءات في نطاق اتفاقية<sup>1</sup> 1996، ففي هذه الحالة إذا تم إتخاذ إجراءات وقائية بغرض منع التلوث أو التقليل منه فإن تكاليف هذه الإجراءات تكون قابلة للتعويض.

## 2- شرط المعقولة " معقولة الإجراءات " :

من الطبيعي أن يتحمل الشخص المسؤول عن التلوث تكليف إزالته أو الحد منه ، و من بين هذه التكاليف الإجراءات الوقائية ، و لهذا فقد حددت المادة الأولى فقرة سابعة من اتفاقية 1996 -2010 معيار لضبط تكلفة هذه الإجراءات و المتمثل في معيار المعقولة ، و ذلك بنصها على أن الإجراءات الوقائية هي : " التدابير المعقولة ... " ، فاتفاقية 1996 -2010 من خلال هذا المعيار كانت تهدف إلى وضع معيار عادل يضمن عدم تحمل المسؤول التكاليف المفرطة للإجراءات الوقائية و التي غالبا ما تتخذ تحت تأثير خطر التلوث و الإستعجال و الفوضى<sup>2</sup> .

إلا أن هذه المسألة تثير إشكالية تحديد معنى المعقولة ، خاصة و أن اتفاقية 1996 -2010 و حتى معاهدة 1969 و بروتوكول 1992 لم يتطرقوا بدورهم لتحديد هذا المعنى، و إنما أقتصروا على تطلب المعقولة في الإجراءات فقط ، و لتحديد هذا المعنى يجب مراعاة العناصر التالية :

أ- **نسبية المعقولة في الإجراءات** : إن تحديد ما هو معقول و ما هو غير معقول في الإجراءات أمر صعب للغاية ، خاصة و أن حوادث التلوث و التي تعتبر أساس إتخاذ الإجراءات الوقائية ، تختلف في ظروفها من حادث إلى آخر ، فالإجراء الذي يعتبر

---

1- إعتقاد اتفاقية 1996 -2010 على تعويض الإجراءات الوقائية بعد وقوع الحادث أو في حالات التهديد ليس بالأمر الجديد فهي تسير على المنهج المستقر عليه منذ تعديل اتفاقية 1969 بموجب بروتوكول 1992 ، مع العلم أن اتفاقية 1969 لم تتطرق لحالات التهديد كما رأينا سابقا ، بالتالي لا يدخل في نطاقها تعويض الإجراءات الوقائية المتخذة قبل وقوع الحادث قصد تقاويه أو التقليل من أثاره ، إلا أن هذا النقص تم تداركه بموجب بروتوكول 1992 و هو ما نقلته عنه اتفاقية 1996-2010 و اتفاقية الوقود لسنة 2001 .

2 -**REMOND-Gouilloud, M** Les Mesures de Sauvegarde , quelques difficultés liées à l'Indemnisation des frais de lutte contre la Pollution , DMF , 1980 , P 449.

معقول في حادث ما لا يعتبر كذلك في حادث آخر ، بمعنى أن مفهوم المعقولية مفهوم نسبي يختلف باختلاف حادث التلوث و ظروفه<sup>1</sup>.

ب- **الموضوعية في معقولية الإجراءات** : مفهوم الموضوعية في معقولية الإجراءات معناها أن الطابع المعقول لهذه الإجراءات يجب أن يتعلق بالمعلومات و الوسائل المستخدمة و بالظروف الحادث أكثر من تعلقه بالنتيجة المتحصل عليها ، خاصة و أن ربط المعقولية بمجرد النتيجة المتحصل عليها فيه ضلم كبير لمتخذ هذه الإجراءات ، لأن هذه النتيجة متوقفة في كثير من الأحيان على ظروف خارجية كاتيارات البحرية<sup>2</sup>.

ت- **التناسب بين معقولية الإجراء و تكلفته** : بمعنى يجب أن يكون هناك تناسب ما بين التكاليف الناجمة عن هذه الإجراءات و النتيجة التي من المفترض الحصول عليها ، و ذلك بهدف تفادي إستعمال أجهزة و مواد باهظة الثمن نحن في غنى عنها من جهة و إستعمالها دون التفكير في تكلفتها من جهة ثانية<sup>3</sup>.

### 3- شرط الهدف " هدف الإجراءات "

حددت اتفاقية 1996-2010 بنص المادة 07/01 على هدف الإجراءات الوقائية و المتمثل أساسا في قولها "... لتفادي أو الحد من الأضرار " و من بينها ضرر التلوث ، بمعنى أنه حتي يتم تعويض تكاليف الإجراءات الوقائية يشترط ان يكون هدفها الساسي هو الحد أو منع التلوث .

كما أن هذا الهدف له أهمية كبيرة و مزدوجة خاصة في الحوادث الناجمة عن نقل المواد الخطرة، خاصة إذا ما كان هناك خلط و تداخل ما بين الإجراءات الوقائية الهادفة لمنع التلوث و بين عمليات المساعدة و إجراءات الإنقاذ ، لذلك يجب أولا التمييز بينهما لإختلاف أساس

---

1 - د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 88.

2 - REMOND-Gouilloud, M , Les Mesures de Sauvegarde, DMF, 1980, op.cit , P 452.

3 - CHAO wu , op.cit , P 385.

التعويض عنهم<sup>1</sup> ، ثم التطرق لمشكلة الهدف المزدوج الذي يسعى للحد من التلوث من جهة و إنقاذ السفينة و البضائع من جهة ثانية

أ- الفرق بين الإجراءات الوقائية و عمليات المساعدة : عندما تتعرض سفينة ناقلة للمواد الخطرة لحادث ما فإن الهدف الأساسي لمالكها هو إنقاذها ، و إنقاذ البضائع بالنسبة لمستأجرها ، و إنقاذها معا بالنسبة للمتدخل في عملية الإنقاذ إلا أن هذا الأخير أثناء أداء مهامه قد يتعرض للكثير من المخاطر أهمها تسرب أو إنسكاب المواد الخطرة في البيئة البحرية محدثة تلوث<sup>2</sup> ، و من هنا تظهر أهمية تحديد الفرق بين الإجراءات الوقائية و عمليات الإنقاذ و المساعدة ، و التي تتلخص أساسا في النقاط التالية:

- أساس التعويض في الإجراءات الوقائية هو اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 بالنسبة للمواد الخطرة ، و معاهدة 1969 و بروتوكول 1992 و معاهدة الصندوق 1971 بالنسبة للمحروقات ، بينما أساس التعويض في المساعدة و الإنقاذ هو اتفاقية لندن لعام 1989 في شأن المساعدة<sup>3</sup> .

- الإجراءات الوقائية يعرض عنها من قبل نوادي الحماية و التعويض أي في مجال التأمين من المسؤولية و الصندوق الدولي للتعويض، بينما عمليات المساعدة يكافأ عنه بواسطة المؤمن على جسم السفينة<sup>4</sup> .

---

1- الإجراءات الوقائية في هذه الحالة تحكمها اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 ، بينما عمليات المساعدة تنظمها قواعد معاهدة بروكسل 1910 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد و الأحكام في مجال المساعدة و الإنقاذ ، و التي جاءت محلها اتفاقية لندن لعام 1989 في شأن المساعدة .

2- محمود سمير فهمي ، مرجع سابق ، ص 85.

3- اتفاقية لندن لسنة 1989 بشأن المساعدة " الاتفاقية الدولية للإنقاذ " ، تم إبرامها في 28 أبريل 1989 ، و دخلت حيز النفاذ في 14 جويلية 1996 ، صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011 ، جريدة رسمية عدد 64.

4- مونية كرواط ، مرجع سابق ، ص 47.

- حتى يتم التعويض عن الإجراءات الوقائية يجب أن تكون هذه الأخيرة منطقية فقط ،  
بينما في المساعدة و الإنقاذ يشترط أن تتم العملية بنجاح.

#### ب- إزدواجية الهدف في الإجراءات الوقائية :

يبقى الإشكال مطروح في الحالات التي تسعى إلى تحقيق هدف مزدوج بين الحد من التلوث و إنقاذ السفينة و البضاعة ، فهل يمكن الجمع بين مكافأة الإنقاذ و تعويض الإجراءات المنصوص عليه في اتفاقية 1996-2010 ؟

إن مسألة قابلية الإجراءات الوقائية ذات الهدف المزدوج للتعويض طبقا لاتفاقية 1996 أمر مفروغ منه، بحيث في الحالات التي يتم فيها مساعدة سفينة ناقلة للمواد الخطرة فإن الإجراءات المتخذة لا يكون هدفها منع التلوث فقط و إنما أيضا إنقاذ السفينة و البضائع التي على متنها، و بالتالي فالشخص المتدخل يستطيع الحصول على مكافأة الإنقاذ و تعويض الإجراءات معا ، إلا أنه في هذا المجال يجب التمييز بين هدف الإجراءات المتمثل في الحد من التلوث و هدف المساعدة المتمثل في إنقاذ السفينة ، خاصة و أن جهات التعويض تختلف في الحاليتين<sup>1</sup> ، و يتم التمييز بين الهدفين من خلال الإقرار بوجود قرينة مزدوجة تتمثل في أنه قبل وقوع التلوث يفترض أن المنقذ قد تصرف لصالح السفينة طبقا لاتفاقية المساعدة ، بينما الإجراءات المتخذة بعد وقوع الحادث و التلوث يفترض أن المنقذ قد تصرف لمقاومة التلوث<sup>2</sup>.

#### ثالثا : الأضرار الناجمة عن الإجراءات الوقائية

إن الإجراءات الوقائية التي تعتبر تكاليفها من بين الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمواد الخطرة ، يمكن ان تتجر عنها هي الأخرى اضرار و اخطار لا تقل عن أخطار هذه المواد في حد ذاتها، و هو ما جعل المشرع الدولي لا يغفل عن هذه المسألة حيث نص في تعريفه للضرر بموجب المادة الأولى فقرة 6 السابقة الذكر من اتفاقية 1996-2010، على تكاليف

1 - REMOND-Gouilloud, M , Les Mesures de Sauvegarde, DMF, 1980, op.cit , P 400.

2- بلقاسم فاطيمة ، مرجع سابق ، ص 116.

الإجراءات الوقائية و كذا الأضرار الإضافية المنجزة عنها<sup>1</sup> ، و مثال ذلك إذا كان التلوث ناتج عن مادة الزيت مثلا فإنه من بين الإجراءات الوقائية المتخذة هو تفكيك هذه البقع الزيتية عن طريق مواد كيميائية قد تتسبب بدورها في تأثير خطير على الكائنات البحرية و الثروة السمكية<sup>2</sup> .

كما يمكن أن تسبب الإجراءات الوقائية و عمليات تطهير السواحل من المواد الضارة، في ضرر واقع على الأموال مثل الطرق و الجسور التي تتضرر بسبب حركة المرور للألات و العتاد الثقيل اللازم لعمليات تطهير الشواطئ<sup>3</sup> ، و طبقا للنص السابق فإن تكاليف إصلاح هذه الملكية تعد قابلة للتعويض.

## الفرع الثاني

### النطاق الجغرافي للإجراءات الوقائية

كما رأينا سابقا أن النطاق الجغرافي لضرر التلوث في حد ذاته، قد حددته اتفاقية 1969 بحدود البحر الإقليمي للدولة المتعاقدة ، بينما بروتوكول 1992 قد وسع من هذا النطاق ليشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة و هو الوقف الذي نقلته عنه اتفاقية 1996 ، لكن السؤال المطروح في هذا المجال هو هل هذا النطاق هو نفسه المؤخوذ به في مجال الإجراءات الوقائية أم أن هناك إختلاف؟

و الإجابة عن هذا السؤال ليست واحدة بحيث تختلف من اتفاقية 1996 إلى بروتوكول 2010 المعدل لها " اتفاقية 2010 حاليا " ، و هو ما سنوضحه على النحو التالي :

### أولا : نطاق الإجراءات الوقائية في اتفاقية المواد الخطرة 1996

---

1- أنظر المادة 01 فقرة 06 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2 - REMOND-Gouilloud, M , Pollution des mers , op.cit , P 12.

3- د/ محمود سمير فهمي ، مرجع سابق ، ص 112

نصت المادة 03 فقرة " د " على النطاق الجغرافي للإجراءات الوقائية بقولها " التدابير الوقائية حيثما تتخذ<sup>1</sup> " ، من خلال هذا النص نرى أن اتفاقية 1996 لم تقيد الإجراءات الوقائية بنطاق معين ، و إنما تعوض عن هذه التدابير في أي مكان إتخذت سواء في البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة أو حتى البحر العالي .

و هو الموقف الذي أيده الفقه الدولي الذي يرى أنه إذا كان ضرر التلوث قد وقع في المياه الداخلية ، فإنه على العكس من ذلك الإجراءات الوقائية ليست بحاجة أن تكون مقيدة أو محددة بالمياه الإقليمية أو المنطقة الإقتصادية فقط<sup>2</sup> .

### ثانيا : نطاق الإجراءات الوقائية في بروتوكول 2010

عدل بروتوكول 2010 الفقرة " د " من المادة 03 من اتفاقية 1996<sup>3</sup> ، و ذلك بموجب المادة الرابعة منه حيث نصت على أنه " الإجراءات الوقائية أينما تتخذ لمنع أو التقليل من الأضرار المشار إليها في الفقرات أ ، ب ، ج ، أعلاه - في المادة 03 من اتفاقية 1996 "

إن التدقيق في نص هذه المادة يتضح لنا أن الإجراءات الوقائية ليست مستقلة تماما عن ضرر التلوث و حدوده الجغرافية المنصوص عنها ، فالمادة تنص على أن اتفاقية 1996 تنطبق فيما يتعلق بالتلوث على الضرر الناشئ في المنطقة الإقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة ، و الإجراءات الوقائية المتخذة لمنع أو تقليل هذه الإضرار في بروتوكول 2010 إذا لا يستبعد تكاليف الإجراءات الوقائية التي تتخذ في البحر العالي ، إلا أنها يجب أن تكون مخصصة لمنع أو الحد من ضرر التلوث كما هو معرف في نص الاتفاقية .

---

1 - ( aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises) , Art 03 d de convention HNS , 1996.

2- SWAN , P , International and National approaches to oil Pollution Responsibility , An Emergin regime for a Global Problem , Oregon Law Review, V50 , N°01 , 1971 , P 525.

3 - aux mesures de sauvegarde ou qu'elles soient prises , destinées à éviter ou à réduire les dommages visés aux alinéas a b et c ci-dessus , Art 04 de protocole de 2010 à la convention HNS , 1996.



و هو نفس الموقف الذي جاء به بروتوكول 1992 الخاص بالمحروقات حيث نصت المادة 03 فقرة 02 على أن " الإجراءات الوقائية أينما إتخذت ، المخصصة لتفادي أو لتقليل هذه الأضرار"، و هذا على عكس اتفاقية 1969 التي لم تحدد النطاق الجغرافي لهذه التدابير الوقائية ، بحيث أن نص المادة 02 منها كان غامضا ففي الوقت الذي حدد فيه في الفقرة 01 من المادة السابقة النطاق الجغرافي لضرر التلوث ، سكت عن بيان تحديد مكان الاجراءات في الجزء الثاني من نفس المادة ، مما فتح المجال للاختلافات الفقهية حول تحديد نطاق هذه الأخيرة .

## الفصل الثاني

### النطاق الشخصي للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالبضائع الخطرة

بعدها تطرقنا في الفصل الأول من هذه الرسالة إلى عناصر المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة و التي حصرناها في الحادث المنشئ للمسؤولية و ضرر التلوث المترتب عنه ، فمن المنطقي الآن البحث عن الشخص الذي تنسب إليه هذه المسؤولية ، خاصة و أن الأمر الأهم بالنسبة للمضروبين من التلوث الناجم عن هذه المواد هو من جهة معرفة الشخص المسؤول عن هذا التلوث لإقامة الدعوى ضده ، بهدف الحصول على تعويض عن الأضرار اللاحقة بهم ، و من جهة ثانية الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية فهل هي قائمة على الخطأ أو على الضرر فقط ؟

و من أجل الإحاطة بكل هذه الإشكاليات قسمنا الفصل الثاني من هذه الدراسة إلى بحثين، حيث تناولنا في المبحث الأول حل إشكالية تحديد الشخص المسؤول و مدى تركيز هذه المسؤولية في حقه ، أما المبحث الثاني فعالجنا فيه مسألة الطبيعة أو الأساس القانوني لهذه المسؤولية .

## المبحث الأول

### تحديد هوية الشخص المسؤؤل

#### " مالك السفينة و نظام المسؤوليته المركزة "

لقد تم تنظيم مسؤولية مالك السفينة<sup>1</sup> عن أضرار التلوث البحري الناجم عن المواد الخطرة و الضارة ، بنظام قانوني خاص و ذلك تقاديا لأي لبس أو غموض في تحديد هوية هذا المالك أو الشخص المسؤؤل ، و ذلك تسهيلا على المضرورين في التعرف عليه.

إلا أن ضخامة الأضرار الناجمة عن الحوادث البحرية غالبا ما تستدعي تدخل أشخاص آخرين إما للمساعدة أو الإنقاذ مما يفتح المجال للتساؤل حول مدى إمكانية المضرورين من إقامة دعواهم ضد أشخاص آخرين غير مالك السفينة ، أم أن تركيز المسؤولية في حقه تجعل منه المسؤؤل الوحيد عن هذه الأضرار ، و هذا ما سنتطرق إليه في هذا المبحث من خلال تبيان أهم المعايير التي تحدد لنا مالك السفينة - مطلب أول - ثم البحث في مدى تركيز هذه المسؤولية في شخصه - مطلب ثاني -

### المطلب الأول

#### تحديد مالك السفينة المسؤؤل

تعتبر مسألة تحديد الشخص المسؤؤل عن التلوث البحري الناجم عن المواد الخطرة بصفة عامة، من أهم المسائل التي شغلت بال المشرع الدولي منذ القدم ، و ذلك نظرا لصعوبات تحديد هذا الشخص خاصة أمام الجدل الفقهي الدائر حول مجهز السفينة أم مالكاها هذا من جهة ، و من هو الشخص المسؤؤل في حالة تعدد السفن المسببة للتلوث من جهة ثانية .

---

1- المعنى القانوني لمالك السفينة يتمثل في الشخص الذي تسجل السفينة بإسمه في سجل السفن .

## الفرع الأول

### الجدل حول المجهز أم المالك

من أهم الإعتبارات التي تبنى عليها جل الاتفاقيات الخاصة بالتلوث البحري ، هي ضمان حصول المتضررين على تعويض عادل لهم ، و من أجل هذه المسألة كان أمرا لازما تحديد الشخص المسؤول الذي تقام الدعوى ضده ، بشكل واضح و دقيق حتى يسها التعرف عليه .

و في هذا المجال نصت المادة السابعة فقرة أولى من اتفاقية<sup>1</sup> 1996 - 2010 على أنه " ...مالك السفينة وقت الحادثة يكون مسؤولا عن الضرر الناجم عن أي مواد خطرة أو ضارة ، فيما يتعلق بنقلها بحرا على متن السفينة، شريطة أنه إذا كانت الحادثة تتألف من سلسلة من الأحداث ذات مصدر واحد ، فإن المسؤولية تقع على المالك وقت حصول أول حادث من هذه الأحداث " .

من خلال نص هذه المادة يتأكد لنا أن الشخص المسؤول هو مالك السفينة و ليس مجهزا أو مستغلها، ولكن كما هو معلوم طبقا للقواعد العامة في القانون البحري ، عند تأجير السفينة مجهزة لرحلات معينة فإن مالكةا المؤجر يحتفظ بصلاحيته و إشرافه عليها سواء من الناحية التجارية أو الملاحية ، إلا أنه في حالة إيجار السفينة لمدة معينة فإن المالك المؤجر يفقد السلطة التجارية على السفينة ، و يصبح المستأجر هو المستغل الحقيقي لها ، و هو من يقرر أن ينقل عليها بضائع خطرة و يحدد موانئ الشحن و التفريغ ، بمعنى أن المستأجر يعتبر هو الحارس الفعلي للسفينة فهو من يتولى إستخدامها و الإشراف عليها، فأمام هذا الوضع من غير المنطقي أن يتحمل مالك السفينة المسؤولية عن التلوث البحري في الوقت الذي كانت فيه سفينته محل عقد

---

1 - و هو نفس ما اخذت به اتفاقية المحروقات 1969 - 1992 حيث نصت المادة الثالثة فقرة أولى منها على أنه " مالك السفينة لحضة وقوع الحادث أو عندما يتكون الحادث من سلسلة افعال ، لحضة الفعل الأول ، مسؤولا عن أي ضرر ينجم عنه تلوث " .

إجار لمدة معينة "عقد إيجار سفينة غير مجهزة"<sup>1</sup> ، حيث لا يملك أي سيطرة أو رقابة على إستغلالها .

و لهذا السبب رأى البعض ضرورة إلقاء عبء المسؤولية على مستغل السفينة و ليس على مالكيها، إلا أنه لم يتم الأخذ بهذا الرأي<sup>2</sup> تبعا للأسباب التالية :

- إن إدخال فكرة المستغل في قواعد المسؤولية المدنية للتلوث ، سيؤدي إلى إعتقاد 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 و النظام المستحدث لمستغل السفينة ، و اللذين ليس دائما يكونان شخصا واحدا.
- إن معنى المستغل المعمول به في مجال المعاهدات النووية و على رأسها معاهدة 1962 المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية ، يسهل تحديده إذ يعني الشخص الذي يحصل على رخصة من الدولة للعمل في مجال النووي ، و هو الأمر الذي يصعب تطبيقه في مجال البضائع الخطرة تبعا لإختلاف الأنشطة .
- إن ترتيب المسؤولية على عاتق مستغل السفينة يتعارض مع مبدأ التأمين الإجباري ، الأمر الذي يؤدي بالدول إلى تغيير شهادات التأمين يتغير مستغل السفينة<sup>3</sup> .
- إن لفظ المستغل غامض و معقد للغاية و يصعب وضع تعريف محدد له ، خاصة و أن أغلب الدول لم تتطرق لهذا المصطلح في قوانينها الداخلية<sup>4</sup> .

---

1- د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، القاهرة ، مصر 1995 ، ص 224 .

2- و هو الرأي الذي إقترحته كل من أستراليا ، ألمانيا ، إنجلترا ، السويد ، أثناء إعداد مشروع اتفاقية 1969 ، و الذي تضمن تخييرا ما بين مالك السفينة و مستغلا - د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 151.

3- لمزيد من التفصيل حول هذه الأسباب أنظر : المرجع نفسه ، ص 152.

4- عرف المشرع الأمريكي مستغل السفينة من خلال قانون التلوث بالزيت OPA الصادر سنة 1990 بأنه " ليس فقط الشخص المسؤول عن إدارة و تشغيل السفينة ، و إنما يشمل كل من يتولى القيام بأي عمل من الأعمال المادية لها " - د/ جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 58.

و نظرا لهذه الأسباب تبنت معظم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية عن التلوث البحري و منها اتفاقية 1969 و اتفاقية 1996-2010 ، الرأي الفقهي المؤيد لإلقاء المسؤولية على مالك السفينة دون غيره ، وذلك نظرا لصعوبة تحديد هوية مستغل السفينة في حالات كثيرة<sup>1</sup> على عكس مالكاها الذي يسهل معرفته و ذلك بالرجوع إلى سجلات اللويدز<sup>2</sup> ، و كل ذلك بهدف توفير ضمان أكثر للمضروبين من التلوث ، و هكذا يعد مالك السفينة مسؤولا عن أضرار التلوث بغض النظر عن محل إقامته أو موطنه ، جنسيته أو الدولة التي سجلت فيها سفينته

## الفرع الثاني

### معايير تحديد مالك السفينة

بعدما رأينا أن المشرع الدولي قد ألقى عبء المسؤولية الناجمة عن التلوث البحري بالضائع الخطرة على مالك السفينة وحده دون غيره ، و ذلك حسب نص المادة السابعة فقرة أولى من اتفاقية 1996 - 2010 السابقة الذكر، فيبقى علينا الآن تحديد الأسس أو المعايير التي من خلالها تثبت لشخص ما ملكية السفينة ، أو بعبارة أدق ماهي معايير تحديد مالك السفينة ؟

#### أولا : معيار الملكية

تعتبر السفينة كسائر الأموال التي يرد عليها حق الملكية<sup>3</sup> ، و الذي يعتبر الحق العيني

---

1 - BONASSIS, P , Cours de Droit Maritime , Tome 1 , Paris , 1990 , P 222.

2- سجلات اللويدز : Lloyd's Registre هي عبارة عن شركات تعمل على حساب قياسات حمولة السفينة و تسلم مالكي السفن شهادات الحمولة المطابقة لها ، مثل شركة American Bureau Of Shipping ، وتعتبر سجلات اللويدز من الشركات المعترف بها في الجزائر - أنظر في ذلك : د/ سمير محمود الشرقاوي ، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة و النشر ، القاهرة ، مصر ، 1996 ، ص 43.

3- يعرف حق الملكية بأنه : " أوسع الحقوق العينية الأصلية بحيث يمكن صاحبه من التمتع بصوره الثلاث ، و هي حق إستعمال الشيء المملوك له و حق إستغلال ذلك الشيء أي إستثماره بأي وسيلة مشروعة ، إضافة إلى حق التصرف فيه بكافة طرق التصرف المادية و القانونية " - د/ إسحاق إبراهيم منصور ، نظريتنا القانون و الحق و تطبيقاتهما في القوانين الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الطبعة العاشرة ، الجزائر ، 2008 ، ص 292.

الأصلي<sup>1</sup> الوحيد الذي قرره المشرع الجزائري على السفينة نظرا لأهميتها الاقتصادية ، و ذلك بمقتضى المواد 49 إلى 54 من ق ب ج ، و لملكية السفن عدة صور تكتسب بطرق مختلفة .

## 1- صور ملكية السفينة :

لم تكن للسفن قديما قيمة كبيرة لذلك فإن الصورة العادية لمليتها هي أن تكون ملكا لشخص واحد فقط و الذي يقوم إما باستغلالها بنفسه أو عن طريق تأجيرها للغير ، لكن نظرا للتطور الذي يشهده العالم في الوقت الراهن و الذي مسى شتى المجالات و من بينها النقل البحري ، إرتفعت قيمة السفن بحيث أصبح من الصعب أن يمتلكها شخص واحد بمفرده<sup>2</sup> ، و هو الأمر الذي أدى إلى ظهور فكرة الشيوخ البحري<sup>3</sup> ، إضافة إلى إمتلاك الدولة للسفن و التي غلب غالب تستعملها لأغراض عامة كالسفن الحربية و سفن المراقبة العامة .

أ- الشيوخ البحري : يقصد بالملكية الشائعة<sup>4</sup> للسفينة " الشيوخ البحري " إشتراك أكثر من شخص في ملكية سفينة ، دون أن يكون لأي منهم حصة أو نصيب مفرز ،

---

1- الحقوق العينية الأصلية هي الحقوق المستقلة التي لا تتبع حقا آخر و لا تستند في وجودها إليه ، فهذه الحقوق مقصودة لذاتها و في ذاتها لما تخوله لأصحابها من سلطات و منافع ، فقد يكون لصاحب الحق سلطة إستعمال الشيء و إستغلاله و التصرف فيه. - د/ نبيل إبراهيم سعد ، المدخل إلى القانون ، نظرية الحق ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، بيروت ، لبنان، 2010 ، ص 62.

2- عند صدور القانون البحري الجزائري سنة 1976 كانت الجزائر تنتهج المسلك الإشتراكي ، حيث كان إحتكار الدول للمجالات الإستراتيجية واضحا و من بينها مجال النقل البحري ، إلا أنه بصور القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري الجديد أجاز المشرع الجزائري للأفراد و الشركات الخواص إمتلاك السفن ، رغم ذلك إلا أنه لا يوجد في الجزائر سوى شركتين تمتلك سفن بحرية منها شركة Nolis و التي تمتلك سفينة TAMGOUT .

3- د/ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 216.

4 - عرفت المادة 713 من القانون المدني الجزائري الشيوخ على أنه : " إذا ملك إثنان أو أكثر شيئا و كانت حصص كل منهم فيه غير مقررة فهم شركاء على الشيوخ و تعتبر الحصص متساوية إذا لم يقم الدليل على غير ذلك " - الأمر 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 ، ج ر عدد 78 الصادرة في 30/09/1975 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 ، ج ر عدد 31 ، الصادرة بتاريخ 13 ماي 2007 ، و هي نفس الصيغة الواردة في نص المادة 825 من القانون المدني المصري .

و الأصل في القواعد العامة أن حصص الشركاء في الشبوع تكون متساوية مالم يقر الدليل على غير ذلك ، أما في المجال البحري فقد جرى العرف القديم على تقسيم السفينة إلى 24 جزءا يسمى كل جزء قراط<sup>1</sup> . Quirat .

• **طبيعة الشبوع البحري :** لقد اختلفت الأراء الفقهية في تحديد الطبيعة القانونية للشبوع البحري فالبعض إعتبره شركة من نوع خاص إستنادا إلى إدارته التي تكون بالإجماع إلا أن هذا الرأي إنتقد على أساس أن شخصية الشركاء في الشبوع تبقى قائمة على عكس شخصية الشركاء في الشركة التي تحل محلها شخصية الشخص المعنوي ، أما الإتجاه الثاني فيرى أن الشبوع البحري هو نفسه الشبوع العادي المنصوص عليه في القواعد العامة للقانون المدني ، و ذلك طبقا للإدارته التي تكون بالأغلبية و هو الرأي الذي أخذ به المشرع الجزائري حيث إعتبر الشبوع البحري شيوخا عاديا تنطبق عليه أحكام القانون المدني في حالة النقص أو غياب النص في القانون البحري ، و هو ما يفسر عدم إهتمام المشرع بالشبوع البحري و إحالتنا للقواعد العامة تقاديا للتكرار<sup>2</sup> .

• **إدارة الشبوع البحري :** نصت المادة 59 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup> على ان إدارة الشبوع البحري تكون بالأغلبية ، و تجدر الإشارة أن الأغلبية المقصودة هنا هي الأغلبية القيمة و معناها الأغلبية التي تحسب على أساس قيمة الأنصبة ، و هذه الأغلبية لا تشترط إلا فيما يتعلق بالأمر و المصلحة العامة للشركاء كتأجير السفينة أو تجهيزها أو تعيين ربانها ، أما المسائل الخاصة بكل شريك كأن يقوم ببيع<sup>4</sup> حصته أو رهنها فإنها لا تخضع لمبدأ الأغلبية<sup>5</sup> .

---

1 - GEORGE , R , Droit Maritime , 04<sup>eme</sup> Edition , Dalloz , P 320.

2- د/ بوكعبان العربي ، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دار الغرب للنشر ، الجزائر ، 2002 ، ص 82.

3- راجع المادة 59 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 32/10/1976 ، المتضمن القانون البحري الجزائري ، ج ر عدد 29 لسنة 1977 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ، ج ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.

4- بيع السفينة يتطلب إجماع كافة الشركاء ، إلا أن كل شريك في الشبوع يملك حصته ملكا تاما فله أن يبيعه دون الحاجة إلا إجماع باقي الشركاء الذين يكون لهم حق الشفعة .

5- د/ بوكعبان العربي ، مرجع سابق ، ص 83 .



• **إنقضاء الشيوخ** : ينقضي الشيوخ البحري بتوافر أحد الأسباب التالية :

- بانتهاء المدة المحددة له إذا كان الشيوخ إختياري .
- بإجماع الشركاء على إنهائه ببيع الشركة أو قسمتها إما قسمة رضائية بإجماع الشركاء أو قسمة قضائية عند عدم الإتفاق.
- هلاك السفينة سواء كان هلاك طبيعي كالغرق أو قانوني كالمصادرة .
- و تجدر الإشارة أن وفاة أو إفلاس أحد الشركاء في الشيوخ لا يعتبر سبب لإنهاء ، لأن هذا الأخير لا يقوم على الإعتبار الشخصي.

ب- **ملكية الدولة للسفن** :

بعد إنتهاء الحرب العالمية الثانية دعت الضرورة لتملك الدولة لسفن بحرية تجارية تديرها بنفسها بعدما كانت ملكيتها مقصورة على السفن الحربية و العامة فقط<sup>1</sup> ، إلا أن هذا الأمر أثار العديد من الإشكالات و التضارب في الآراء كان سببها الرئيسي السيادة التي تملكها الدولة ، فأمام هذه المسألة ستكون الدولة محمية تحت حصانتها ، إلا أن هذا أمر غير منطقي في مجال الإستغلال التجاري لأن إحتفاظ الدولة بسيادتها أثناء ممارستها التجارية سيواجه العديد من الصعوبات أهمها خضوع دولة أجنبية للقضاء الوطني في حالة نزاع متعلق بسفنها التجارية.

إلا أنه بإبرام اتفاقية بروكسل في 10/04/1926 و البروتوكول المعدل لها في 24/05/1934 و المتعلقان بتوحيد القواعد الخاصة بحصانة السفن المملوكة للدولة ، زالت كل الإشكالات المتعلقة بهذه المسألة<sup>2</sup> ، حيث أكدت هذه الاتفاقية<sup>3</sup> بمقتضى المادة الأولى منها على أن السفن التي تمتلكها الدولة و تستغلها تخضع فيما يخص الطلبات المتعلقة باستغلال هذه السفن

---

1- تملك الدولة الجزائرية للسفن لا يقتصر على سفن المرافق العامة فقط ، بل تمتلك الجزائر عددا كبير من السفن المخصصة للإستغلال التجاري، - د/ محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ، و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، الطبعة الأولى ، دار الحداثة للنشر، لبنان ، 1990 ، ص 162.

2- د/ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 130.

3- على الرغم من أن الجزائر لم تصادق على هذه الاتفاقية إلا أنها اتبعت في ذلك أحكام القانون الفرنسي ، السائر على نفس نهج الاتفاقية ، حيث أولت الدولة الجزائرية إهتمام كبير بملكية الدولة للسفن و عملت على تقوية أسطولها البحري .

لنفس قواعد المسؤولية و نفس الإلتزامات التي تسري على السفن و البضائع و الأمتعة المملوكة للأشخاص باعتبارها ناقل بحري يلتزم بكل الإلتزامات التي يرتبها النقل البحري ، بذلك فإن هذه السفن لا تتمتع بأي حصانة فهي تخضع لاختصاص القضاء الوطني في مختلف الدول و يجوز الحجز عليها<sup>1</sup> .

أما فيما يخص السفن الحربية و المخصصة للخدمة العامة فقد نصت الاتفاقية في مادتها الثالثة على تمتع هذه السفن بالحصانة ، حيث لا يجوز مقضاة الدولة بشأنها أمام محاكم دولة أجنبية ، كما لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي أو التحفظي عليها ، غير أنه في حالات معينة يجوز لذوي الحق أو المصلحة رفع دعواهم أمام المحاكم المختصة في الدولة المالكة للسفينة أو المستغلة لها ، و تتمثل هذه الحالات في :

- القضايا الناشئة عن أعمال المساعدة و الإنقاذ و الخسائر البحرية .
  - القضايا الناشئة عن الحوادث البحرية و التصادم البحري .
  - القضايا الخاصة بالتوريدات و العقود المتعلقة بالسفينة ، و كذا قضايا التعويض<sup>2</sup> .
- وعلى الرغم من أن الجزائر لم تصادق على هذه الاتفاقية إلا أنها إتبعته في ذلك أحكام القانون الفرنسي، السائر على نفس نهج الاتفاقية ، حيث أولت الجزائر إهتمام كبير بملكية الدولة للسفن و عملت على تقوية أسطولها البحري من جهة ، إضافة إلى تملكها للسفن التجارية من جهة أخرى ، و التي إستقر الفقه على إمكانية مقاضاة الدولة بخصوصها أمام المحاكم العادية و ليس الإدارية ، كالم تمنع من فتح المجال للخوادم من أجل تملك السفن .

و الوضع نفسه قد تبنته كل من إتفاقيتي 1969 " المحروقات و 1996-2010<sup>3</sup> " المواد الخطرة " ، حيث إستبعدو من نطاق تطبيقهم السفن الحربية و سفن الدولة المخصصة

---

1- أ / بلفاسم فطيمة ، مرجع سابق ، ص 22 .

2 - د/ بوكعبان العربي ، مرجع سابق ، ص 35.

3- راجع الفقرة 01 و 02 من المادة 11 من اتفاقية 1969 ، و الفقرات 04 ، 05 ، 06 من المادة 04 من اتفاقية 1996 " 2010 " .

للخدمة العامة غير التجارية ، أما سفن الدولة التجارية فقد نصت كلا الاتفاقيتين على جواز مقاضاة الدولة عن الأضرار التلوث الناجمة عنها، و أن تتنازل عن جميع أوجه الدفاع القائمة على أساس وضعها باعتبارها دولة ذات سيادة.

## 2- طرق إكتساب ملكية السفينة :

طبقا للمشرع الجزائري تخضع السفينة لطرق إكتساب المنقول ، و ذلك حسب نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup> ، إلا أنه رغم إعتبار السفينة منقولا لكنها لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية و ذلك نظرا للطبيعة القانونية لها<sup>2</sup> ، لهذا يتبادر في أذهاننا التساؤل حول أهم الطرق التي يجوز من خلالها إكتساب ملكية السفينة ؟

### أ- التقادم المكسب :

لقد إختلفت الآراء في مسألة إكتساب ملكية السفينة بالتقادم المكسب ، حيث يرى البعض بإمكانية إكتساب السفينة بالتقادم و يحتجون في ذلك بالعقار الذي يكتسب بالتقادم رغم إستلزامه لتسجيل نقل الملكية شأنه شأن السفينة في ذلك ، أما الرأي الثاني فيرى عدم جواز إكتساب السفينة بالتقادم على أساس قواعد إكتساب ملكية السفينة تشترط مراقبة الدولة إضافة إلى نظام شهر خاص بالسفينة و هو الأمر الذي يمنع تطبيق قواعد التقادم<sup>3</sup> .

### ب- الطرق المنصوص عليها في القانون العام " العرف البحري " :

ينص القانون العام و العرف البحري على مجموعة من الأسباب و الطرق التي تكتسب بها ملكية السفينة و منها :

- الإغتنام البحري : يراد بالإغتنام في الإصطلاح الدولي ممتلكات العدو كالسفن و البضائع التجارية التي يستولى عليها في البحر أثناء الحرب و لكن بشروط معينة، بحيث في

1- راجع المادة 56 من القانون البحري الجزائري السالف الذكر .

2- د/ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 83.

3 - RODIER , R et DU PONTAVICE , Droit Maritime , 12<sup>eme</sup> Edition , Dalloz , Paris , 1997 , P 75 .

الحرب البحرية يعد الإستلاء على أملاك الآخرين مسألة مشروعة، لإن الوسيلة الوحيدة لكسر مقاومة العدو هي قطع مواسلاته البحرية<sup>1</sup>.

- **المصادرة :** و التي تكون من طرف الدولة لأسباب حربية أو إقتصادية<sup>2</sup> أو لأسباب أخرى محددة قانونا.

**ت- الطرق المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري :**

نص القانون البحري على طريقتين من خلالهما يستطيع الشخص أن يكتسب ملكية السفينة و هما :

- **عقد شراء السفينة :** يعتبر عقد شراء السفينة من أهم الأسباب المكسبة للملكية، و نلاحظ أن المشرع إستعمل مصطلح عقد الشراء بدلا من عقد البيع على إعتبار أن هذا الأخير يعتبر من أسباب فقد الملكية لا إكتسابها ، و يعرف هذا العقد بأنه اتفاق يلتزم بموجبه البائع أن ينقل ملكية السفينة للمشتري مقابل مبلغ نقدي ، و يعتبر عقد شراء السفينة عقدا تجاريا طبقا لنص المادة 02 من القانون التجاري الجزائري<sup>3</sup> ، كما يجب توافر في هذا العقد الأركان الموضوعية العامة الواجب توافرها في جميع العقود و هي الرضا و المحل و السبب إضافة إلى الشكلية ، إلا أنه نظرا للخصوصية التي تتمتع بها السفينة فقد إشتراط المشرع الجزائري مجموعة من الشروط الخاصة و المنصوص عليها في أحكام القانون البحري و هي :

---

1 - أنظر الموقع [www.ar.m.wikipedia.org](http://www.ar.m.wikipedia.org) على شبكة الأنترنت ، سحب بتاريخ 12 نوفمبر 2015 .

2- د/ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 60.

3- تنص المادة 02 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم ، على أنه : " يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع كل مقاوله لصنع أو بناء أو شراء أو بيع و إعادة بيع السفن من أجل الملاحة البحرية.... "

➤ وجوب الحصول على رخصة من السلطة المختصة من أجل تملك السفينة أو بيعها<sup>1</sup> .

➤ ضرورة توثيق عقد شراء السفينة و تسجيله<sup>2</sup> .

- **عقد بناء السفينة** : يعتبر عقد بناء السفينة طريقة من طرق إكتساب ملكيتها ، إلا أن المشرع الجزائري و أسوة بالمشرع الفرنسي<sup>3</sup> لم ينظم هذا العقد بأحكام خاصة و لهذا يجب الرجوع دائما إلى الأراء الفقهية بشأنه أو القواعد العامة ، و عقد بناء السفينة يتم عموما في صورتين أساسيتين :

➤ **البناء المباشر " الإقتصادي "** : بحيث مجهز السفينة يقوم بنائها لحساب نفسه، فهو من يقوم بشراء مواد البناء و التعاقد مع العمال و المهندسين ، و هو من يتولى عمليات الرقابة و الإشراف على عملية البناء<sup>4</sup> .

➤ **البناء غير المباشر " الجزافي "** : يلتزم في هذه الصورة الباني بتقديم السفينة عند الإنتهاء من بنائها بواسطة وسائل بناء خاصة به و عمال تابعين له ، و ذلك مقابل ثمن محدد مسبقا .

**ثانيا : معيار التسجيل**

## 1- التسجيل كقاعدة عامة معيار لملكية السفينة :

1 - تنص المادة 50 من القانون البحري الجزائري على أنه : " ..إن إمتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة ، و تسلم هذه السلطة رخصة مسبقة " .

2- نصت المادة 49 من القانون البحري الجزائري على أنه : " إن العقود المنشأة أو الناقله أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع السفينة و سعتها و مداخلها و مخارجها و أسماء مالكيها السابقين ، و يكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة " .

3 - RODIER , R et DU PONTAVICE , op.cit , P 72.

4- VIALARD , A , Droit Maritime , P U F , Paris , 1997 , P 275.

نصت المادة الأولى في فقرتها الثالثة من اتفاقية 1996-2010<sup>1</sup> على أن مالك السفينة هو " الشخص أو الأشخاص المسجلين باعتبارهم ملاكا لها ، أو إن لم يكن هناك مثل هذا التسجيل ، الشخص أو لأشخاص المالكون للسفينة ، على أنه في حالة السفينة المملوكة من قبل الدولة و المشغلة من قبل شركة مسجلة في تلك الدولة على أنها مشغل السفينة ، فإت عبارة المالك تعني هذه الشركة "، و ذلك تسهيلا على المضرورين من التلوث في التعرف على مالك السفينة المسؤول .

إذا فحسب هذا النص مالك السفينة هو الشخص الذي سجلت السفينة بإسمه ، و هذا الشخص قد يكون إما شخصا طبيعيا أو معنويا عاما كالدولة و مؤسساتها العامة أو خاصا كالشركات و الهيئات الخاصة، و هو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الأولى السالفة الذكر، حيث عرفت الشخص بأنه "أي فرد أو شركة أو هيئة عامة أو خاصة ، سواء كانت إعتبارية أم لا بما في ذلك أي دولة أو مؤسسة من مؤسساتها"، إذا فالشخص المسؤول عن التلوث الناجم عن المواد الخطرة و الضارة طبقا لاتفاقية 1996 - 2010 هو المالك القانوني المدرج إسمه في سجلات اللويدز<sup>2</sup> ، و يستثنى مما سبق حالة السفن المملوكة لدولة و المستغلة من طرف شركة مسجلة فيها باعتبارها مستغلة للسفن حيث يمتد مفهوم الملكية لهذه الشركة .

## 2- أهمية تسجيل السفن :

تعتبر عملية تسجيل السفن من الإجراءات اللازمة و الضرورية التي تفرضها معظم الدول على ملاك السفن و ذلك نظرا لما يترتب عليها من قيمة و آثار قانونية تتمثل أساسا في :

- من خلال عملية التسجيل يمكن للسفينة السير في البحر تحت علم أو راية الدولة التي سجلت فيها .

---

1- و هو نفس التعريف الوارد في الفقرة الثالثة المادة الأولى من اتفاقية 1969 ، حيث نصت على أن المالك هو : الشخص أو الأشخاص الذين سجلت السفينة بأسمائهم ، و في حالة عدم التسجيل الشخص أو الأشخاص الذين يملكون السفينة ، غير أنه في حالة السفن التي تمتلكها الدولة و تشغلها شركة مسجلة في هذه الدولة بصفتها مستغلة للسفن ، فتعني عبارة المالك هذه الشركة .

2- د/ محمد أحمد سيد الفقي ، مرجع سابق ، ص154.

- يعتبر تسجيل السفن كأداة لشهر جميع التصرفات الواردة على السفينة من بيع و رهن أو حجز و تأجير .. الخ ، حيث يمكن لأي شخص يطلع على هذه السجلات من معرفة مالك السفينة ووضعيته القانونية، و الشيء نفسه ينطبق على المضرورين من التلوث بحيث يمكنهم هذا التسجيل من التعرف على مالك السفينة المسؤول بكل سهولة .
- يعتبر التسجيل بمثابة وسيلة فعالة في يد السلطة المختصة للرقابة على السفن ، خاصة في مجال مراقبة مدى إستوائها للشروط القانونية و الفنية المطلوبة في السفن ككل و مدى إلتزام ملاكها بالإلتزامات المفروضة عليهم<sup>1</sup> .
- يعتبر سجل السفن بمثابة وثيقة تعريف لهذه السفينة ، حيث يشترط إلتزاما في تسجيل السفن ذكر البيانات التالية<sup>2</sup> :

➤ إسم المالك .

➤ مكان إقامته .

➤ تحديد هوية مجهر السفينة .

➤ في حالة تعدد المالكين يجب ذكر أسمائهم و مكان إقامتهم و حصة كل شريك فيهم.

### 3- موقف المشرع الجزائري من معيار التسجيل :

عرف المشرع الجزائري مالك السفينة بمقتضى احكام القانون البحري الجزائري بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه و مستغلة منه .

و نلاحظ من خلال نص هذه المادة أن المشرع الجزائري قد سار على نفس نهج الإتفاقيات الدولية في مجال الأخذ بمعيار التسجيل كقاعدة لتحديد مالك السفينة المسببة للتلوث ، هذا من جهة إلا أنه أضاف من جهة ثانية أن تكون هذه السفينة أيضا مستغلة من قبله ، بمعنى أن يكون مالك السفينة المسجلة باسمه هو مستغلا<sup>3</sup>.

1- راجع المادة 34 من القانون البحري الجزائري ، السالف الذكر .

2- نفس المادة .

3- المادة 147 من القانون البحري الجزائري ، السالف الذكر .

و كما هو معلوم أن إستغلال السفينة له صور عدة مثل إيجار سفينة مجهزة لرحلة معينة حيث يحتفظ مالكاها المؤجر بإدارتها الملاحية و التجارية معا ، مما يجعل له دورا محدودا في إستغلال هذه السفينة<sup>1</sup> ، إلا أن المشكل يكمن في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية محدودة ، فالمؤجر المالك يفقد في هذه الحالة الإدارة التجارية للسفينة مع إحتفاظه بإدارتها الملاحية فقط و يصبح المستأجر هو المستغل الحقيقي في هذا الوضع<sup>2</sup> ، و لهذا السبب المشرع الجزائري و من أجل تفادي هذا الإشكال إشتراط أن يكون المالك الفعلي للسفينة و المسؤول عن التلوث البحري هو الشخص الذي تكون السفينة مسجلة باسمه و مستغلة من طرفه .

### الفرع الثالث

#### تحديد المالك المسؤول في حالة تعدد السفن المسببة للتلوث

بعدما توصلنا إلى أن الشخص المسؤول عن التلوث البحري الناجم عن المواد الخطرة و الضارة هو مالك السفينة ، فالأمر يبدو سهل و بسيط لأن الحادث في هذه الحالة سببه سفينة واحدة و معلومة ، لكن ما الحل في الوضع الذي ينتج عنه التلوث من جراء سفينتين أو أكثر في وقت واحد ، فمالك أي سفينة يكون هو المسؤول عن هذا التلوث ؟

لقد أخذت إتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 ، بالقاعدة العامة المعمول بها في معظم الدول المعاصرة في القوانين الوطنية<sup>3</sup> ، و التي تقضي أنه إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار ، كانوا متضامنين في إلتزامهم بتعويض الضرر<sup>4</sup> ، حيث جاء في نص المادة الثامنة فقرة أولى من هذه الإتفاقية على أنه : " حينما ينجم الضرر عن حادثة تشمل سفينتين أو أكثر تنقل كل

---

1 - BEN AMAR , M , op.cit , 1997, P 210 .

2- بلقاسم فاطيمة ، مرجع سابق ، ص 25.

3- تنص المادة 126 من القانون المدني الجزائري المعدل و المتمم ، على أنه : " إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في إلتزامهم بتعويض الضرر ، و تكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الإلتزام بالتعويض " .

4 - د/ أحمد محمود الجمل ، مرجع سابق ، ص 132.



منهما مواد خطيرة و ضارة ، يعتبر كل مالك مسؤولاً عن الضرر مالم يبرأ من المسؤولية بموجب المادة السابعة، و يتحمل الملاك بالتكافل و التضامن المسؤولية عن كل هذا الضرر الذي لا يقبل التجزئة بشكل معقول<sup>1</sup> .

فالحالة التي يتحدث عنها هذا النص تتمثل أساساً في الواقعة التي يحدث فيها تصادم بين سفينتين أو أكثر تنقلان بضائع خطيرة أو ضارة ، يؤدي تسربها إلى البحر في إحداث تلوث ، فعلى الرغم من أن هذا في واقع الأمر يمثل حادثين يفرضان على كل مالك إنشاء صندوق تحديد منفصل ، بحيث أن المضرورين من التلوث في حالة عدم إستطاعتهم تحديد المصدر المتسبب في الأضرار اللاحقة بهم ، و هو أمر صعب للغاية<sup>2</sup> ، يمكنهم طبقاً لهذا النص إقامة دعواهم ضد واحد منهم أو كليهما للحصول على تعويض كامل ، ما لم يكن بطبيعة الحال أحدهما أو كلاهما معفياً من المسؤولية<sup>3</sup> طبقاً لأحد الأسباب الواردة في المادة السابعة فقرة ثانية من اتفاقية المواد الخطرة 1996 – 2010 .

إلا أنه من أجل إعمال هذا النص القاضي بالتضامن بين ملاك السفن في تعويض الأضرار يستوجب توافر شرطان أساسيان :

- **الشرط الأول :** يجب أن يحدث تسرب أو ضرر ناجم عن سفينتين أو أكثر كلاهما تنقل مواد خطيرة و ضارة وفقاً لمفهوم اتفاقية 1996 و البروتوكول المعدل لها لسنة 2010 .
- **الشرط الثاني :** أن يكون ضرر التلوث الناجم عن هذا الحادث غير قابل للتجزئة على نحو معقول .

---

1 - و هو نفس الحل الذي سبقتهما إليه اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، حيث جاء في نص المادة الرابعة من اتفاقية 1969 أنه : " عندما يحدث تسرب أو إلقاء من أكثر من سفينة ، و ينتج عن ذلك ضرر تلوث فإن ملاك كل السفن المتسببة في ذلك يسألون بالتضامن عن مجموع الضرر الذي لا يقبل التجزئة على نحو معقول " .

2- د/ محمود سمير فهمي ، مرجع سابق ، ص175.

3 - أنظر أسباب الإعفاء من المسؤولية ، ص من هذه الرسالة .

و نتيجة لذلك لا تسري هذه الاتفاقية على كل الحالات التي يحدث فيها تصادم ما بين سفينة ناقلة لمواد خطرة و ضارة و سفينة أخرى ناقلة لبضاعة عادية أو سفينة فارغة<sup>1</sup> ، كما تجب الإشارة أن هذا النص يتعلق بالمسؤولية التضامنية لملاك السفن في حالة حوادث التلوث الناجم عن أكثر من سفينة فقط ، أما إذا كانت المتسببة في الضرر سفينة واحدة فقط و أقام المضرورين دعواهم على أكثر من شخص لهم علاقة بالحادثة ، فإن تقدير مدى تحقق مسؤوليتهم التضامنية يرجع لقواعد القانون الوطني<sup>2</sup> .

## المطلب الثاني

### تركيز المسؤولية في مالك السفينة

بعدما تطرقنا في المبحث السابق إلى أن المسؤولية عن التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة حسب اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 المعدل لها تقع على عاتق مالك السفينة المسببة للتلوث ، لكن إلى أي مدى ركزت هذه الأخيرة المسؤولية في مالك السفينة ، و بمعنى آخر هل بنود اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 ركزت المسؤولية في مالك السفينة تركيزا مطلقا بحيث لا يمكن معه رفع دعوى التعويض عن ضرر التلوث على أي شخص آخر غير المالك ممن لهم علاقة بعملية نقل البضائع الخطرة ؟ و هذا ما سنحاول توضيحه من خلال الفروع الآتية :

## الفرع الأول

### نطاق تركيز المسؤولية في مالك السفينة في إطار اتفاقية المواد الخطرة 1996-

2010

يتحدد نطاق تركيز المسؤولية الناجمة عن التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة في مالك السفينة الناقلة من خلال العناصر التالية :

---

1- د/مدحت عباس خلوصي ، السفينة و القانون البحري ، دار أمين للنشر ، القاهرة ، مصر ، 1993 ، ص 258 .

2 - MARCHAND, M , Les Pollutions Marines Accidentelles Au-delà du Pétrole brut les Produits Chimiques et autres déversements en Mer , Revue Annales des Mines Responsabilité et Environnement , Juillet 2003 , P 75.

## أولاً : عدم جواز رفع الدعوى ضد مالك السفينة على أساس القوانين الداخلية

نصت المادة 07 فقرة 04 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 على أنه : " لا يجوز رفع دعوى التعويض عن ضرر التلوث ضد مالك السفينة إلا وفقاً لهذه الاتفاقية ".

طبقاً لهذا النص لا يمكن إقامة دعوى التعويض في حالة وقوع حادث تلوث ناجم عن نقل المواد الخطرة و الضارة ضد مالك السفينة على أساس قواعد القانون الوطني أو الداخلي للدولة ، فأى شخص تابع لأحد الدول المتعاقدة يلحقه ضرر بالمفهوم الوارد في اتفاقية 1996 - 2010 عليه أن يتمسك فقط بأحكام هذه الاتفاقية عند المطالبة بالتعويض ، و في حالة ما إذا نجح المالك في الوصول إلى أحد أسباب الإعفاء المنصوص عليها في ذات الاتفاقية فليس للمضرور من أي سبيل عليه .

إلا أنه في حالة ما إذا كان حادث التلوث ناجم عن تصادم ما بين سفينة ناقلة للمواد الضارة و سفينة أخرى عادية لا تخضع لأحكام اتفاقية 1996 - 2010 ، فإن المضرور من التلوث على الرغم من المصلحة التي تبدو له في إقامة دعواه ضد مالك السفينة طبقاً لاتفاقية 1996 - 2010 حيث المسؤولية فيها بدون خطأ إلا أنه قد يفضل الإتجاه بدعواه ضد مالك أو مجهر السفينة الأخرى طبقاً للقوانين الوطنية، لا سيما إذا كانت السفينة الناقلة للمواد الضارة هي الذمة المالية الوحيدة لمالكها و تضررها أو غرقها سيؤدي إلى إعساره<sup>1</sup>

كما يمكن للمضرورين أيضاً من إقامة دعواهم طبقاً للقوانين الوطنية ضد سلطات الميناء عند إهمالها لتأمين سلامة الملاحة ، كجنوح السفينة بسبب بيان خاطئ عن خط الغطس في الميناء على الخرائط الملاحية للميناء أو أي تسبب في هذا الجنوح الذي أدى إلى وقوع حادث التلوث<sup>2</sup>.

## ثانياً : الأشخاص أصحاب الحصانة " الأشخاص المحمية "

بالرجوع إلى الفقرة الخامسة من المادة السابعة السالفة الذكر ، نجد أنها جاءت بعبارة " رهنا

1- د/ رضا محمود الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص ص 190 ، 191 .

2- بلقاسم فاطمة ، مرجع سابق ، ص 29.

بأحكام الفقرة 6 فإنه لا يجوز المطالبة بالتعويض عن ضرر التلوث في ظل هذه الاتفاقية أو غير ذلك ضد :

- إجراء أو وكلاء المالك أو أفراد الطاقم
- المرشد أو أي شخص آخر يقدم خدمات للسفينة بدون أن يكون فردا من أفراد طاقمها.
- أي مستأجر للسفينة أيا كان وصفه بما في ذلك مستأجر السفينة عارية أو مستغل أو مشغل السفينة .
- أي شخص يقوم بعمليات الإنقاذ بموافقة مالك السفينة أو بناء على تعليمات صادرة عن سلطة عامة مختصة .
- أي شخص يتخذ تدابير وقائية .
- إجراء و وكلاء كلا من :

1- مستأجر السفينة أو مشغلها .

2- الشخص القائم بعمليات الإنقاذ .

3- الشخص القائم باتخاذ تدابير وقائية .

حسب هذا النص لا يمكن للمضرورين من التلوث إقامة دعوى تعويض ضد أحد من هؤلاء المذكورين فيه، باعتباره مسؤولا عن التلوث ، سواء على أساس نصوص المعاهدة أو على أساس القوانين الداخلية مما يجعل المسؤولية عن التلوث تتركز في مالك السفينة وحده و بصفة مطلقة.

إلا أن الحصانة التي منحتها اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 للأشخاص المذكورين أعلاه ليست حصانة مطلقة، لأنه بالرجوع إلى نهاية النص السابق نجد أنه قد تضمن عبارة " مالم يكن الضرر قد نجم عن عمل أو نسيان قاموا به شخصيا بنية إحداث هذا الضرر ، أو بسبب الإهمال مع العلم باحتمال حدوث هذا الضرر<sup>1</sup> " فالنص واضح بحيث يفتح المجال أمام المضرورين لإقامة الدعوى ضد أي منهم على أساس القواعد العامة في القوانين الوطنية

---

1- راجع المادة 07 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 HNS

والحصول على تعويض كامل عن الأضرار اللاحقة بهم<sup>1</sup>.

كما أن هذه الحصانة تتعلق فقط بمسؤوليتهم المدنية فقط دون المسؤولية الجنائية و الإدارية، فلا شئ يمنع على الإطلاق من مساءلتهم عن أي خطأ من جانبهم سواء في علاقتهم مع المستخدمين أو طبقاً للقانون الجنائي<sup>2</sup>.

### ثالثاً : حق المالك في الرجوع على الغير

إن واضعي اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 و على الرغم من تركيزهم للمسؤولية في مالك السفينة المسببة للتلوث ، إلا أنهم لم يريدوا بذلك تحميله عبء تعويض عن ضرر وقع بسبب شخص آخر غيره ، و ذلك من خلال منحه حق الرجوع على هذا الغير المسبب للضرر ، و في هذا الصدد نصت الفقرة السادسة من المادة السابعة لاتفاقية 1996 - 2010 على أنه : " ليس هناك في هذه 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 فإن الأشخاص المستفيدين من الحصانة المنصوص عليها في الفقرة الخامسة من المادة السابعة لاتفاقية 1996 - 2010 و غيرهم 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 .

---

1- د/ سعيد السيد قنديل ، مرجع سابق ، ص 132.

2- مونية كرواط ، مرجع سابق ، ص 57.

## الفرع الثاني

### موقف الاتفاقيات الأخرى للمسؤولية المدنية من تركيز مسؤولية مالك السفينة

هل بالرجوع إلى اتفاقيات المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ، و التي سبقت اتفاقية 1996 – 2010 و على رأسها اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992 المعدل لها ، نجد أنها قد أخذت نفس موقف اتفاقية 1996 ، أم هناك إختلاف في طريقة معالجتها لمسألة تركيز المسؤولية في مالك السفينة المسببة للتلوث ؟ و هو الأمر الذي سنحاول تبيانه من خلال هذا الفرع.

#### أولاً : موقف اتفاقية CLC المحروقات 1969 :

بالرجوع إلى مشروع معاهدة 1969 المقدم في إجتماع اللجنة البحرية الدولية سنة 1969 ، نجد أن المادة الثالثة منه نصت على أنه : " لا ترفع أي دعوى تعويض عن التلوث ضد مالك السفينة إلا على أساس هذه المعاهدة ، و لا يمكن رفع أي دعوى ضد تابعي و وكلاء المالك أو المستأجر المجهز للسفينة أو تابعيه أو وكلائه ، سواء كانت هذه الدعوى مؤسسة على هذه المعاهدة أو على أساس آخر " <sup>1</sup> .

إلا أن النص النهائي للمادة الثالثة من المعاهدة قد قلص من قائمة المستفيدين من الحماية، فبعد أن ركزت المعاهدة المسؤولية في شخص مالك السفينة عادت و نصت على أنه لا تقام أي دعوى تعويض عن ضرر التلوث ضد المالك على أي أساس آخر بخلاف المعاهدة ، كما لا تقام أي دعوى تعويض عن التلوث سواء كانت مؤسسة على المعاهدة أو على أساس آخر ضد تابعي و وكلاء مالك السفينة <sup>2</sup>

---

1 - LEGENDRE, C , La Conférence de Tokyo du comité Maritime International , DMF , 1969 , P 451.

لمزيد من التفصيل حول المسؤولية المركزة لمالك السفينة أنظر :

- HADDOUM , K , Pollution Marine prévention et lutte, op.cit , P P 83, 84 , 85 .

2 - المادة 03 فقرة 01 ، 04 من اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات.

و يستخلص من إستقراء نص المادة 3 فقرة رابعة من معاهدة 1969 أن المسؤولية لا تتركز في مالك السفينة إلا في الحدود التي يتعلق فيها الأمر بحماية تابعيه و وكلائه ، فنص المادة عندما يستبعد دعاوى التعويض عن ضرر التلوث المقامة على أساس آخر خلاف المعاهدة، لا يقصد إلا الدعاوى المقامة ضد مالك السفينة ، و على العكس فإن المعاهدة لا تمنع على الإطلاق إقامة دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت على أساس القواعد العاة ضد كافة الأشخاص الآخرين غير مالك السفينة و تابعيه و وكلائه ، عندما يتسبب خطوهم كليا أو جزئيا في وقوع الحادث المسبب لضرر التلوث<sup>1</sup> .

### ثانيا : موقف بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات 1969

كما رأينا أن المسؤولية حسب معاهدة 1969 لا تتركز في مالك السفينة إلا في الحدود التي يتعلق فيها الأمر بحماية تابعيه و وكلائه ، و قد إستمر الوضع على هذا الحال إلى غاية وقوع حادث " أموكو كاديس"<sup>2</sup> ، و الذي أظهر العديد من العيوب و النقائص التي شابته معاهدة 1969 ، و الذي يعتبر من أهم أسباب تعديلها ، و وضع بروتوكول 1992 الذي نصت المادة

---

1- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 170.

2- **حادثة أموكو كاديز** : وقع هذا الحادث في 16 مارس 1978 حيث جنحت الناقلّة العملاقة أموكو كاديز بالقرب من شاطئ بورتسال بريناني في فرنسا ، مما أدى إلى تسرب كامل شحنتها من النفط و المقدرة ب 228000 طن ، و لوثت حوالي 300 كلم من هذا الشاطئ، و قد أقامت الحكومة الفرنسية بمقتضى هذا الحادث ، دعوى أمام محكمة شيكاغو الفديرالية ، ليس ضد مالك السفينة ، بل ضد الشركة الرئيسية الأم و شركة تجهزي السفينة ، و ردا على ما طالب به دفاع الناقلّة أموكو حول ضرورة إنطباق المعاهدة لتحديد مسؤولية هذه الشركات ، و على الرغم من قبول المحكمة مبدأ إنطباق المعاهدة إلا أنها قررت أن هذه الأخيرة ليست الوسيلة الوحيدة المتاحة أمام المضرورين و لا تحظر عليهم إقامة دعوى التعويض عن الضرر خارج نطاقها ضد أي شخص آخر غير المالك المسجلة السفينة باسمه أو تابعه أو وكلائه ، و كافة الأطراف الأخرى إذ يمكن أن تقام عليهم الدعوى باعتبارهم مسؤولين ، بدون تحديد إستقلالاً عن المعاهدة ،أنظر في ذلك :

- **BONASSIES , P** , Le Droit Classique et la Sécurité des espaces Maritime , ERM , 1986 , N°01, P 183.

-**BONNIEUX et RAINELLI** , L'affaire Amoco-Cadiz , Problèmes de Mesure et de Réparation des Dommages , ERM , N°04 ,1990, P 103 .

04 فقرة 2 منه المعدلة للمادة 03 فقرة 4 من معاهدة 1969 ، على أنه: " لا يجوز رفع دعوى التعويض عن أضرار التلوث ضد المالك إلا وفقا لهذه الاتفاقية ، و رهنا بالفقرة 05 من هذه المادة لا يجوز رفع دعوى التعويض عن أضرار التلوث بمقتضى هذه الاتفاقية أو غيرها على :

- 1- إجراء أو وكلاء المالك أو أعضاء الطاقم .
  - 2- المرشد أو أي شخص آخر يؤدي خدمات للسفينة دون أن يكون عضوا في الطاقم.
  - 3- أي مستأجر كيفما كان وصفه بما في ذلك مستأجر السفينة عارية ، أو مدير أو مستغل السفينة
  - 4- أي شخص يقوم بعمليات إنتشال بموافقة مالك السفينة أو بناء على تعليمات من سلطة عامة مختصة .
  - 5- أي شخص يقوم باتخاذ تدابير وقائية .
  - 6- جميع إجراء أو وكلاء الأشخاص المشار إليهم في الفقرات " 3 ، 4 ، 5 " .
- ما لم يكن الضرر ناتج عن فعل أو تقصير من جانبهم بقصد إحداث هذا الضرر أو نتيجة إهمال مع العلم باحتمال حدوث ضرر<sup>1</sup> ،

إذن أهم ملاحظة في هذه النقطة هي أن نص هذه المادة هو نفسه النص الذي تبنته اتفاقية 1996 في مادتها السابعة فقرة 04 ، 05 كما رأينا سابقا ، و من خلال تفسير هاتين المادتين - م 05/07 اتفاقية 1996 و م 02/04 بروتوكول 1992 - نستنتج أن نص الفقرة الأولى منهما هو نفسه المنصوص عليه في المادة 3 فقرة 04 من معاهدة 1969 ، فالنص يستبعد تماما الدعاوى المرفوعة ضد المالك طبقا لقواعد القانون الداخلي، أما الفقرة الثانية من ذات المادتين فقد تضمنت قائمة للأشخاص غير مالك السفينة ، و الذين يمنع إقامة الدعوى ضدهم سواء طبقا لأحكام المعاهدة أو طبقا لأحكام أي قانون داخلي آخر ، و ما يمكن ملاحظته عن هذه القائمة أنها:

---

1- المادة 04 فقرة 02 من بروتوكول 1992 ، المعدل لاتفاقية المحروقات 1969 CLC



- إن قائمة الأشخاص المستفيدين من الحصانة أصبحت طويلة مقارنة بمعاهدة 1969 ، فبعدها كانت مقتصرة على تابعي و وكلاء المالك أصبحت تضم كلا من المرشد ، المجهز ، المنقذ و متخذ الإجراءات الوقائية إضافة إلى تابعيهم و وكلائهم<sup>1</sup> .
- رغم هذه القائمة الطويلة للأشخاص المستفيدين من الحصانة ، إلا أن مسألة تركيز المسؤولية في شخص مالك السفينة ليست مطلقة تماما ، حيث يمكن للمضرورين إقامة دعوى المسؤولية عن التلوث ضد الغير الأجنبي عن الرحلة البحرية كمقاول بناء السفينة، أو شركات الإصلاح مثلا<sup>2</sup> .
- لقد إحتفظ بروتوكول 1992 بحق المالك في الرجوع على الغير مرتكب الخطأ ، و هو المبدأ الذي أقرته كل من اتفاقية 1996 و معاهدة 1969 ، حيث كان الهدف الأساسي منهم هو حماية المتضررين من التلوث و تبسيط الإجراءات عليهم من جهة ، و عدم الإضرار بالمالك من جهة ثانية<sup>3</sup> .
- الحصانة الممنوحة لهؤلاء الأشخاص غير مطلقة ، حيث أن نص المادتين كان واضحا في نهايته حين قضى بجواز رفعها عن أي منهم إذا ثبت إرتكابه لخطأ عمدي أو خطأ غير مغتفر و إقامة دعوى ضدهم على أساس القواعد العامة في القوانين الداخلية .
- و مع العلم أيضا أن الحماية التي يمنحها النصين للأشخاص المشار إليهم تتعلق فقط بمسؤوليتهم المدنية دون الجنائية أو الإدارية ، فلا شيء يمنع من مساءلتهم عن أي خطأ جنائي أو إداري من جانبهم<sup>4</sup> .

1 - و مثال ذلك حادث الناقله Nissos Amorgos الواقع بتاريخ 28 /02 /1997 و التي كانت تحمل حوالي 75000 طن من الزيت الخام، حيث جنحت هذه الناقله في سواحل الخليج الفنزويلي و ترتب على هذا الحادث تسرب 36000 طن من الزيت ، و قام المتضررين من ذلك برفع دعوى ضد المالك و الريان ، إلا أن الحكم قضى بعدم جواز إقامة دعوى ضد الريان أو من هم في خدمة المالك - مونية كرواط ، مرجع سابق ، هامش رقم 01 ، ص 56.

2- د/ محمود سمير فهمي ، مرجع سابق ، ص 195.

3- د/ سليمة محمد صلاح ، مرجع سابق ، 528.

4- بلقاسم فاطمة ، مرجع سابق ، ص 32.

### ثالثا : موقف اتفاقية الوقود لسنة 2001 " :

لقد اقترحت المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض أثناء مناقشة مشروع اتفاقية الوقود أمام اللجنة القانونية ، تركيز جميع صور الرجوع القانوني في مواجهة المالك المسجل، مع ترك بقية الأشخاص عرضة للرجوع فقط عند إعسار ذلك المالك ، إلا أن هذا الإقتراح لم يأخذ بعين الإعتبار و لم تأخذ هذه الاتفاقية بمبدأ تركيز المسؤولية في مواجهة مالك السفينة<sup>1</sup>.

و بذلك تختلف اتفاقية الوقود عن اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكولها لسنة 1992 ، و كذا اتفاقية المواد الخطرة 1996 ، و التي تبنت كل منهما كما رأينا مبدأ تركيز المسؤولية في مواجهة مالك السفينة المسببة للتلوث ، و هو ما يفسر إنحياز اتفاقية الوقود لمصلحة الطرف الضعيف " المضرور " .

و يرجع عدم تبني اتفاقية الوقود لمبدأ تركيز المسؤولية إلى أنها لم تنشئ صندوق تعويض يشكل ملجأ إحتياطي لتعويض المضرورين ، كما أن البعض انتقد تبني هذه الاتفاقية لمبدأ تعدد الأشخاص الذين يمكن الرجوع عليهم بالمسؤولية ، حيث يرى أن واقع الحال يشهد بأن حوادث التلوث بوقود السفن تتعلق بالعمليات اليومية لتشغيل السفينة ، و التي تتم تحت رعاية و إشراف المسؤول عن ذلك التشغيل ، أي المشغل و المدير و المستأجر و بالتالي كان الأجدر تركيز المسؤولية في مواجهته<sup>2</sup> .

و على الرغم من أن مبدأ عدم تركيز المسؤولية<sup>3</sup> سوف يترتب عليه تعدد المسؤولين المحتملين ، إلا أن ذلك لا يعني أنهم سوف يلتزمون جميعا بالتغطية الإلزامية للمسؤولية – التأمين الإلزامي – و بالتالي فهم غير ملزمون بأن يحملو جميعهم لشهادات تثبت إستفائهم لتلك

---

1- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 116.

2- المرجع نفسه ، ص 117.

3 - يعتبر النظام القانوني للولايات المتحدة الأمريكية من النظم التي تبنت مبدأ عدم تركيز المسؤولية ، كما أن أحد أسباب رفض الولايات المتحدة المشاركة في النظام الدولي للمسؤولية المدنية للمنظمة البحرية الدولية يعود إلى تبني هذه المسؤولية لمبدأ التركيز في مواجهة مالك السفينة – المرجع و الموضوع نفسه .

التغطية ، حيث أن الأمر سوف يقتصر على المالك المسجل للسفينة فقط .

#### رابعاً : موقف الاتفاقيات في المجال النووي :

أمام تعدد المسؤولين المحتملين عن إحداث الأضرار الناتجة عن إستعمال المنشآت النووية و من أجل رفع الحواجز التي قد تواجه طالبي التعويض ، عمدت الاتفاقيات الدولية بشأن المسؤولية المدنية في الميدان النووي إلى تحديد المسؤول القانوني عن هذه الأضرار من خلال إقرارها لمبدأ تركيز المسؤولية ، و بالتالي و قصد تسهيل دعوى المضرور فإن المسؤولية تكون مركزة على مستغل المنشأة النووية لتعويض المضرور عما لحقه من ضرر بسبب إستغلال المنشأة النووية سواء كانت هذه الأضرار أضراراً بيئية أو أضراراً تصيب الأشخاص بأنفسهم أو ممتلكاتهم<sup>1</sup>.

و في حالة تعدد مستغلي المنشآت النووية يتم توجيه المطالبة إليهم جميعاً على وجه التضامن، و وفقاً لمبدأ تركيز المسؤولية فعندما لا تنطبق أحكام الاتفاقيات المتعلقة بهذا المبدأ يكون من حق المضرور أن يوجه مطالبته لأي شخص حتى و لو لم يكن هو مستغل المنشأة ما دام أنه يتحمل المسؤولية مع حفظ حق هذا الأخير في الرجوع إلى المستغل بناءً على أحكام هذه الاتفاقيات<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث

#### موقف القوانين الداخلية من مبدأ تركيز المسؤولية

مثلاً هو الحال في الإتفاقيات الدولية الخاصة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري عموماً ، و التي اختلفت في مجال تبنيها لمبدأ تركيز المسؤولية من عدمه ، فنفس الشيء يمكن قوله بالنسبة للقوانين الداخلية للدول فالبعض منها أخذت بهذا المبدأ في تشريعاتها الداخلية خاصة

---

1- وليد كاظم حسين ، المسؤولية المدنية لمستغل المنشأة النووية في ضوء الاتفاقيات الدولية ، مجلة أهل البيت ، العدد الخامس ، دون سنة نشر ، كلية الحقوق ، جامعة واسط ، الكويت ، ص 368 .

2- يقصد بهذه الاتفاقيات في المجال النووي : اتفاقية باريس 1960 ، اتفاقية فيينا 1963 .

في مجال تطبيقها لأحكام هذه الاتفاقيات ، أما البعض الآخر فقد إستبعد هذا المبدأ من نطاق أحكامه ، و هذا ما سنحاول تسليط الضوء عليه في هذا الفرع و ذلك من خلال أخذ أمثلة عن بعض هذه القوانين .

### أولا : القانون الجزائري

بالرجوع إلى نص المادة 137 من القانون البحري الجزائري ، نجد أن المشرع الجزائري قد أخذ بمبدأ تركيز المسؤولية ، حيث أنه لا يسمح برفع أي دعوى تعويض 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 ، و التي صادقت عليها الجزائر بطبيعة الحال ، و قد دعم القانون الجزائري موقفه المتبني لمبدأ تركيز المسؤولية بمصادقته على بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات<sup>1</sup>.

### ثانيا : القانون الإنجليزي

ينص قانون التلوث الإنجليزي لسنة 1971 على أنه : " لا يعد تابع أو وكيل المالك، و لا أي شخص يقوم بعمليات المساعدة بالاتفاق مع المالك مسؤولا عن أي ضرر أيا ما كان "<sup>2</sup> .

و الملاحظ أن الحماية التي يمنحها هذا النص للمنقذ تستوجب وجود اتفاق مسبق مع مالك السفينة على القيام بعمليات المساعدة ، و بالتالي يخرج من نطاق هذا النص المنقذ المتطوع الذي يتدخل دون اتفاق أو عقد مع مالك أو ريان السفينة ، أو المنقذ الذي يتدخل بناء على طلب من الإدارات المختصة من أجل تقديم المساعدة للسفن أو الناقلات التي تواجه صعوبة ، إضافة إلى أن التطبيق الحرفي لنص القانون الإنجليزي يحرم من الحماية المنقذ الذي يقبل المالك عمله دون

---

1- صادقت الجزائر على بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 18 أبريل 1999 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 35 ، الصادرة بتاريخ 26 أبريل 1998 الموافق ل 29 ذي الحجة 1418 .

2- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 120.

أن يكون هناك اتفاق مسبق بينهما<sup>1</sup>.

### ثالثا : القانون المصري

قام القانون المصري بنقل أحكام معاهدة 1969 بالكامل ، و بالتالي فهو لا يمنع إقامة دعوى تعويض عن أضرار التلوث ضد المنفذ أو متخذ الإجراءات الوقائية و غيره من غير تابعي المالك أو وكلائه ، بمعنى أنه قد تبنى مبدأ التركيز الضيق حيث منح الحماية لتابعي المالك و وكلائه فقط .

و بالرغم من ان نص المادة 54 من قانون البيئة المصري ، الحالات التي يعفى فيها الشخص المتسبب في التلوث من المسؤولية الجنائية ، إلا أن الفقرة الأخيرة من هذه المادة قد تحفظت بنصها على أنه : " كل ذلك دون الإخلال بحق الجهة المختصة في الرجوع على المتسبب بتكاليف إزالة الأثار الناجمة عن التلوث و التعويض عن الخسائر و الأضرار الناجمة عنه " ، و هو ما يعني إلتزام كل من المنفذ و مقاول التنظيف أو متخذ الاجراءات الوقائية بالتعويض عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن أفعالهم.

### رابعا : القانون الأمريكي

يعتبر القانون الأمريكي كما سبق الإشارة إليه أنه من النظم التي تبنت مبدأ عدم تركيز المسؤولية ، كما أن أحد أسباب رفض الولايات المتحدة المشاركة في النظام الدولي للمسؤولية المدنية للمنظمة البحرية الدولية يعود إلى تبنى هذه المسؤولية لمبدأ التركيز في مواجهة مالك السفينة .

و ما يؤكد تبنى القانون الأمريكي لمبدأ عدم تركيز المسؤولية في مالك السفينة يظهر من خلال توسع قانون التلوث بالزيت (OPA) في مفهوم الشخص المسؤول بحيث لم

---

1- للمزيد من التفصيل راجع : د/ محمد السيد احمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 174.

يركز على مالك السفينة فقط ، و إنما ضم كلا من المستأجر ، المجهز ، إضافة إلى المستغل حيث إعتبرهم مسؤولون في نفس درجة مالك السفينة<sup>1</sup>.

## الفرع الرابع

### تقييم مبدأ تركيز المسؤولية في مالك السفينة

على الرغم من أن مبدأ تركيز المسؤولية عن التلوث البحري من جراء عملية نقل المواد الخطرة و الضارة بمختلف أنواعها في شخص مالك السفينة المسببة للتلوث ، له مبرراته و نتائجه الإيجابية من الناحية التطبيقية ، خاصة في مجال توفير أكبر ضمان للمتضررين من التلوث و تسهيل عملية حصولهم على التعويض ، إلا أن هذا الأمر لم يسلمه من النقد الشديد الموجه له من قبل معظم فقهاء القانون البحري.

بمعنى أن مبدأ تركيز المسؤولية في مالك السفينة مثلما له نتائجه الإيجابية و مميزاته، له أيضا مساوئ و سلبيات كشف عنها كما ذكرنا أنفا النقد الموجه له من قبل الفقه الدولي و هو ما سنحاول توضيحه من خلال هذا الفرع :

#### أولا : سلبيات مبدأ تركيز المسؤولية

بالرغم من أن مبدأ تركيز المسؤولية المنصوص عليه في أحكام بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث بالمحروقات، و الذي نقلته عنه اتفاقية 1996 الخاصة بالمواد الخطرة، لم يكن مطلقا في هذا التركيز إلا أنه لم يسلم من النقد الذي كشف عنه مجموعة من السلبيات تتمثل أساسا فيما يلي :

#### 1- في حالة صعوبة الوصول للمالك :

رأى البعض أنه من خلال إنعدام فكرة الملكية القانونية للسفينة و تعميم سجلات القيد الحر

---

1 - VALLIS, E , Approche des Dommages de Pollution causé par les Hydrocarbures Fipol , Mémoire de Magister en Droit Maritime , Faculté de droit et de Science Politique , Université d'Aix-Marseille , 2006 , 2007 , P 64.

و خاصة من خلال ظهور الشركات ذات السفينة الواحدة<sup>1</sup> ، جعل أمر الوصول للمالك الحقيقي للسفينة صعب للغاية ، و خير مثال على ذلك ما وقع في حادث الناقله إريكا Erika التي تبين من سجلات اللويدز أنها ملك لمجهز إيطالي Giuseppe Savarese ثم أسندت ملكيتها بعد ذلك إلى شركة Shipping Tevere و هي من الشركات ذات السفينة الواحدة و التي بدورها أسندت التسيير الملاحي لهذه السفينة " Erika " إلى شركة Panship و التي تعتبر من فروع مجموعة Savarese الإيطالية ، بحيث تولت كل ما يتعلق بالسفينة من تجهيز و طاقم و صيانة تأمين .. الخ ، ثم قامت شركة Shipping Tevere بتأجيرها إلى Total .

فمع كل هذا الخلط و التعقيد الذي يصعب من خلاله تحديد المالك الفعلي بدقة ، جعل مالك سفينة إريكا في مأمن عن كل مساءلة<sup>2</sup> ، و هو الأمر الذي يسهل معه عملية التملص والإفلات من المسؤولية هذا من ناحية.

أما من ناحية ثانية فالقائمة الطويلة للأشخاص المحمية تحت لواء مبدأ تركيز المسؤولية خاصة و أن هذه القائمة جاءت على سبيل المثال لا الحصر يجعلها قابلة للزيادة بسبب التفسيرات القضائية المختلفة<sup>3</sup> ، ففي هذا الوضع نجد أنفسنا امام إنعدام الشخص المسؤول بسبب صعوبة

---

1- الشركات ذات السفينة الواحدة و الذي تسمى باللغة الإنجليزية ب One Ship Company ، و هو نظام يشكل عدة شركات ذات مسؤولية متساوية ، و هذا النظام القانوني كان من إنشاء بعض الملاك و المجهزين حتى يتسنى لهم التملص من كل مسؤولية في حالة وجود نزاعات ، لأن هذا النظام يجعل كل سفينة مستقلة عن الأخرى بحيث لا يمكن حجز سفينة بدل عن أخرى في حالة وقوع حادث أو نزاع ، لمزيد من التفصيل أنظر موقع : <http://admiraltypractice.com/chapters/85.htm> سحب بتاريخ 2016/10/20 .

2- لمزيد من التفصيل انظر كلا من :

- **EBERT , CH** , L'affaire ERIKA , Mémoire du DESS en Droit Maritime et de Transports , Faculté de droit et de Science Politique , Université d'Aix-Marseille , 2000 , P 44.

- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Erika\\_\(p%C3%A9trolier\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Erika_(p%C3%A9trolier)) .2016/10/20 سحب بتاريخ

3 - **REMOND-Gouilloud, M** , Quel Avenir pour les conventions de Bruxelles sur L'indemnisation des Marées Noires , op.cit , P 271.

الوصول إلى المالك الحقيقي للسفينة من جهة ، و التوسع في قائمة الأشخاص المحمية من جهة ثانية .

## 2- في مجال إستبعاد المجهز و المستأجر من المسؤولية :

لقد إنتقد بعض الفقه الحصانة الممنوحة للمجهز و المستأجر على خلاف حصانة المنقذ بحيث إعتبروها وسيلة لتشجيع و تسهيل لعمليات المساعدة المقدمة للسفن في حالة الحوادث ، أما بالنسبة للمجهز و المستأجر فعلى الرغم من أن مسؤوليتهم تدخل تحت غطاء مسؤولية مالك السفينة، إلا أن هذا الأخير غالبا ما يكون عبارة عن شركة لا تتدخل إطلاقا في الإدارة الفنية و الملاحية للسفينة و التي هي من إختصاص المجهز أو المستأجر و تساهم بشكل كبير في سلامة الرحلة البحرية ، و تفادي حوادث تصل حد الكوارث ، فلولا هذه الحصانة الممنوحة لهم لكانوا على علم بمدى مسؤوليتهم عن أضرار التلوث البحري و بالتالي سيكونون أكثر حرص على تدريب الطاقم التابع لهم و المراقبة المستمرة لصيانة و سلامة السفينة و بتالي تقليص عدد الحوادث البحرية<sup>1</sup> .

## 3- في مجال إختلاف تعويض التلوث البحري عن التعويض في المجال النووي :

يرى الفقه الدولي أن مبدأ تركيز المسؤولية في المجال النووي أمر ضروري لأن مبالغ التعويض فيه ضخمة للغاية ، لذلك لا يمكن إلزام كافة المشاركين في التجارة البحرية بالتأمين بسبب إمكانية تسببهم في حادث نووي ، في حين أن مبالغ التعويض في مجال المحروقات أو المواد الخطرة الأخرى ليست لها ذات الضخامة هذا من جهة ، و من جهة ثانية الرقابة على السفن النووية هي من إختصاص السلطات العامة بحيث لا يؤدي تركيز المسؤولية أي خطأ بل يدعم هذا المجال ، بينما العكس في مجال التلوث البحري بالمواد الضارة الأخرى لأنه لا يوجد من الناحية العملية أي رقابة على السفن<sup>2</sup> .

1 - BONASSIES , P, Le Droit Classique et la Sécurité des espaces Maritime , op.cit , P 115.

2 - DU PONTAVICE , L'apport du procès de L'Amoco Cadiz , SFDE , Droit de l'environnement Marine , développements , Récents- Colloque de Brest 1987 , P 273 .



## ثانيا : إجابيات مبدأ تركيز المسؤولية :

على الرغم من الإنتقادات التي وجهها الفقه الدولي لمبدأ تركيز المسؤولية في مجال التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة بمختلف أنواعها ، إلا أن هذا لا يؤثر على أهم النتائج الإيجابية الناتجة عنه و المتمثلة أساسا فيما يلي :

- يعتبر الوسيلة الأنجع و الأكثر فعالية للمضرورين من التلوث البحري ، بحيث يختصر عليهم الإجراءات المعقدة و يسهل الحصول على التعويض .
- يسمح هذا المبدأ بحصر حجم و قدرة التأمين الممكنة في ضمان شخص واحد فقط و هو مالك السفينة المسببة للتلوث ، بحيث يكون لهذا التأمين دورا فعالا في تعويض المضرورين.
- منح هذا المبدأ فائدة كبيرة لقائمة الأشخاص الواردة في بروتوكول 1992<sup>1</sup> و اتفاقية 1996<sup>2</sup>، و ذلك من خلال الحصانة و الحماية التي خصهم بها ، خاصة بعدما كانوا معرضين للملاحقة القضائية طبقا للقواعد العامة في القوانين الداخلية.

و خلاصة القول أنه رغم الشوط الكبير الذي قطعه بروتوكول 1992 -المعدل لاتفاقية المحروقات 1969 - ، و كذا اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 في مجال تركيز المسؤولية عن التلوث البحري في شخص مالك السفينة المسببة للتلوث إلا أن هذا التركيز لم يكن مطلقا ، و لم يصل إلى درجة التركيز التي إعتمدها الاتفاقيات النووية و على رأسها معاهدة بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية ، و التي ركزت المسؤولية عن التلوث البحري في هذا المجال في مستغل المواد و المنشآت النووية فقط دون غيره.

---

1- المادة 04 فقرة 02 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات 1969 CLC

2- المادة 07 فقرة 05 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 -2010 HNS

## المبحث الثاني

### تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري

بعد تحديد الشخص المسؤول عن التلوث حسب اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 بمالك السفينة، فكان من الطبيعي التساؤل عن طبيعة و أساس هذه المسؤولية ، و بمعنى آخر هل المسؤولية عن التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة وفقا لهذه الاتفاقية ، أساسها الخطأ أم الضرر؟

و كما هو المعروف أن المسؤولية المدنية تنقسم إلى فرعين أساسيين : عقدية و تقصيرية، فالمسؤولية العقدية تقوم على أساس الإخلال بالتزام عقدي يختلف باختلاف ما اشتمل عليه العقد، بينما المسؤولية التقصيرية أساسها الإخلال بالتزام قانوني واحد لا يتغير و هو الإلتزام بعدم الإضرار بالغير، فكل من الدائن و المدين كانا مرتبطين بعقد قبل تحقق المسؤولية ، بينما في المسؤولية التقصيرية فهما أجنبيين عن بعضهما البعض<sup>1</sup> .

و نفس الشيء بالنسبة لقواعد المسؤولية عن التلوث البحري الناجم عن البضائع الخطرة ، فهي و بالتأكيد ليست سوى مسؤولية تقصيرية ، فعند تعرض سفينة ناقلة لمواد خطرة لحادث ما و يتسبب عنه تلوث من جراء هذه المواد الخطرة و الضارة ، فإن مالك هذه السفينة المسؤول عن تعويض هذا الضرر لم تربطه بالمضورر أي علاقة قانونية قبل وقوع الضرر و تحقق المسؤولية.

و بالرجوع للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ، نجد أنها تقوم إما على أساس الخطأ سواء كان هذا الخطأ واجب الإثبات ، أو خطأ مفترضا ، و إما أنها تقوم على أساس الضرر بصرف النظر عن أي خطأ، و طبقا لما سبق يثور التساؤل حول أي أساس تقوم عليه مسؤولية مالك السفينة ؟ و ماهو الإتجاه الذي تبناه المشرع الدولي في اتفاقية 1996 هل الإتجاه الشخصي الذي يقيم المسؤولية على أساس الخطأ أم الإتجاه الموضوعي ؟ و هذا ما سنحاول الوصول إليه

---

1 - د/ عبد الرازق السنهوري ، مرجع سابق ، ص 748 .

في " المطلب الأول " ، ثم نتطرق إلى الحالات أو السبل التي تمكن مالك السفينة من إعفاء نفسه من هذه المسؤولية و هذا في " المطلب الثاني "

## المطلب الأول

### الأساس القانوني لمسؤولية مالك السفينة

لقد كانت مسألة تحديد طبيعة مسؤولية مالك السفينة المتسببة في ضرر التلوث محل خلاف ما بين فقهاء القانون الدولي ، كما كانت من أكثر المسائل إثارة للجدل أثناء الأعمال التحضيرية لمعاهدة 1969، و قد ضل هذا الجدل قائماً حتى الأيام الأخيرة للمؤتمر القانوني المنعقد في نفس السنة<sup>1</sup> ، وقد تباينت في هذا المجال النظريات التي ظهرت لتحديد أساس هذه المسؤولية بين نظرية الخطأ و النظرية الموضوعية ، و في هذا المطلب سنحاول تسليط الضوء على هاتين النظريتين و اهم الإنتقادات الموجهة لهما ، و هذا في كل من القواعد العامة للمسؤولية عن الأشياء عموماً باعتبار أن مسؤولية مالك السفينة جزء من المسؤولية عن الأشياء و باعتبار هذا الأخير حارساً للسفينة و البضائع الخطرة ، و كذا المسؤولية عن التلوث البحري بالبضائع الخطرة و من بينها التلوث الزيتي .

## الفرع الأول

### أساس المسؤولية عن الأشياء طبقاً للقواعد العامة

يقصد بأساس المسؤولية السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر الحاصل على عاتق شخص معين ، حيث يمكن إرجاع هذه الأسباب إما إلى الشخص مسبب الضرر الناتج عن خطئه و تكون المسؤولية في هذه الحالة قائمة على أساس الخطأ " النظرية الشخصية " ، أو إلى رغبة المشرع في حماية المضرور بحيث لا يعتد مطلقاً بالخطأ و إنما يقيم المسؤولية على أساس الضرر وحده " النظرية الموضوعية " .

---

1 - د/ محمد السيد احمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 189.

أولاً : النظريات التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ " النظرية الشخصية "

يعتبر أنصار نظرية الخطأ ، المسؤولية عن الأشياء مجرد تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية التي تقوم على أساس الخطأ ، فالضرر الذي يحدثه الشيء يرجع إلى خطأ الشخص القائم بحراسته ، و لذلك يجب البحث في نية هذا الشخص لمعرفة ما إذا كان سلوكه مشوباً بإهمال أو تقصير يستوجب مسؤوليته أم لا .

كما يرى أنصار هذا الرأي أن المشرع قد سعى إلى حماية المضرور ، فخفض عليه عبء الإثبات و لم يكلفه بإثبات خطأ المدعي عليه ، و هذه هي الناحية التي تتميز بها هذه المسؤولية في نظرهم عن القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية<sup>1</sup> ، و قد ظهرت في هذا الجانب من الفقه نظريتان ، و هما نظرية الخطأ المفترض و نظرية الخطأ الثابت " نظرية الخطأ في الحراسة " .

## 1 - نظرية الخطأ المفترض

### أ - مضمون النظرية :

حاول أنصار نظرية الخطأ إقامة المسؤولية عن الأشياء على أساس القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية القائمة على الخطأ ، فالإنسان يسأل عن خطئه الشخصي ، وكذلك يسأل عن تعويض الضرر الحاصل بفعل الشيء الذي تحت حراسته ، لأن وقوع هذا الضرر يعني أنه قد أخطأ ، و ذلك بإهماله في اتخاذ التدابير الكفيلة بمنع الشيء من الإضرار بالغير، لهذا فهو يكون مسؤولاً عن هذا الإهمال باعتباره خطأ شخصياً<sup>2</sup> .

غير أن المشرع و رغبة منه في التخفيف عن المضرور أعفاه من عبء إثبات خطأ المدعى عليه، و ذلك نظراً لصعوبة هذا الإثبات بسبب تعقد الحوادث الناتجة عن الأشياء الجامدة،

---

1 - د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، المسؤولية عن الأشياء و تطبيقاتها على الأشخاص المعنوية بوجه خاص \_دراسة مقارنة\_ ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان الأردن ، 2009 ، ص 151 .

2 - د/ وهبة مصطفى الزحيلي ، المسؤولية الناشئة عن الأشياء ، مجلة المجمع الفقهي الإسلامي ، السنة السابعة ، العدد التاسع ، جامعة دمشق ، ص 127 .

فأقام قرينة قانونية على خطأ حارس الشيء يفترض بمقتضاها أنه قد أخطأ بمجرد وقوع الضرر ، فلا يقع على المضرور بعد ذلك سوى إثبات الضرر و علاقة السببية بينه و بين فعل الشيء<sup>1</sup> .

وهكذا فإن إعفاء المضرور من إثبات الخطأ ، لا يعني بأن الخطأ ليس بركن من أركان المسؤولية عن الأشياء ، و إنما يعفى المضرور من إثباته لغرض التسهيل عليه ، فحارس الشيء يسأل عن الضرر أما الخطأ فهو مفترض في جانبه بمجرد وقوع الحادث<sup>2</sup> ، و بالتالي فقواعد المسؤولية عن الأشياء<sup>3</sup> لا تختلف عن القواعد العامة للمسؤولية عموما ، إلا فيما يتعلق بعبء

---

1 - د/ عبد الرازق السنهوري ، الوسيط الجزء الأول ، مرجع سابق ، ص 732.

2 - د/ إبراهيم دسوقي ، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، رسالة دكتوراه في القانون ، جامعة القاهرة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1975 ، ص 152.

3- يظهر تأثر المشرع الجزائري بهذه النظرية من خلال نص المادة 138 من القانون المدني الجزائري و التي تقضي انه: " كل من تولى حراسة شئ و كانت له قدرة الإستعمال و التسيير و الرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشئ ، و يعفى من هذه المسؤولية إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة " ، و نفس الشئ بالنسبة للقانون الفرنسي بحيث مر القضاء الفرنسي في مجال المسؤولية عن الأشياء بمرحلتين ، ففي المرحلة الأولى كان يعطي الحق لحارس الشيء أن يدفع عنه المسؤولية إذا أثبت عدم وقوع الخطأ منه ، و ذلك بإقامة الدليل على أنه اتخذ جميع التدابير و الاحتياطات اللازمة لمنع الشيء من الإضرار بالغير ، و أن سلوكه في حراسة الشيء كان متفقا مع سلوك الرجل العادي ، و قد استند القضاء الفرنسي في ذلك إلى أن القرائن القانونية هي قرائن بسيطة يجوز إثبات عكسها كقاعدة عامة ، إلا إذا منع المشرع ذلك بنص صريح و بما أن القرينة على خطأ حارس الشيء من القرائن التي تقبل إثبات العكس ، فإنه يترتب على ذلك أن الحارس يستطيع نقض هذه القرينة بإثبات إنعدام خطئه- أنظر في ذلك : حكم محكمة ليون في 15 نوفمبر 1901 ، و حكم محكمة باريس في 26 فبراير 1909 ، أشار إليها : د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 153. أما في المرحلة الثانية فقد تشدد القضاء الفرنسي مع حارس الشيء ، و رفض السماح له بدفع مسؤوليته تأسيسا على انعدام خطئه ، لكن بالمقابل أجاز له أن يدفع هذه المسؤولية إذا أثبت أن وقوع الضرر يرجع إلى سبب اجنبي عنه ، و هكذا أصبحت القرينة على خطأ الحارس في هذه المرحلة قرينة قاطعة لا تقبل إثبات العكس، أنظر :

- Cass , Civ , 25/03/1908 , Dalloz , 1909

- Cass , Civ , 21/01/1919 , Dalloz , 1922 .

إثبات الخطأ ، بحيث يقع على المضرور في ضل القواعد العامة ، بينما يعفى من ذلك في إطار المسؤولية عن الأشياء لأنه مفترض بقوة القانون.

ب- **النقد الموجه للنظرية** : تعرضت نظرية الخطأ المفترض في مجال مسؤولية حارس الأشياء إلى مجموعة من الانتقادات و هذا على إعتبار مايلي :

- إذا كان أساس مسؤولية حارس الشيء هو الخطأ فعلا ، فلماذا لا يعفى بإثبات عدم خطئه، كذلك إذا قلنا أن قرينة الخطأ هي قرينة قاطعة، يمكن دحضها بالإقرار و اليمين فإن نتيجة هذا الدحض لن تتلخص إلا في نفي خطأ الحارس ، و هو ما لا يقبله القضاء<sup>1</sup>.
- إن القول بوجود قرينة قانونية قاطعة على خطأ حارس الشيء ، يخالف نص المادة 1/1354 من القانون المدني الفرنسي و المادة 404 مدني مصري\_ و التي تقرر بأن القرائن القانونية قرائن بسيطة كقاعدة عامة ، و لا تكون قاطعة إلا إذا كان هناك نص صريح بذلك ، و في حالة المسؤولية عن الأشياء لا يوجد نص صريح يقرر وجود قرينة قاطعة .
- إذا كان حارس الشيء لا يستطيع دفع مسؤوليته التي تقرها المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي لا بالإقرار و لا باليمين ، فإن ذلك يعني أن مسؤوليته لا تقوم على قرينة الخطأ ، و إنما على قاعدة موضوعية تقرر مسؤولية الحارس بدون خطأ<sup>2</sup> ، و ذلك أن المشرع عندما يمنع إقامة الدليل العكسي للقرينة فإنه في الحقيقة يزيل وصفها باعتبارها قاعدة إثبات لتصبح قاعدة موضوعية<sup>3</sup> .

---

1 - د/ محمد لبيب شنب ، المسؤولية عن الأشياء \_دراسة في القانون المدني المصري مقارنا بالقانون الفرنسي\_ رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ، 1957 ، ص 268.

2 - محمد ظاهر قاسم ، الأساس القانوني للمسؤولية عن الأشياء الخطرة أمام القضاء العراقي ، مجلة الرافدين للحقوق ، المجلد 13 ، العدد ، 49 ، السنة 16 ، ص 181 .

3 - و في هذا المعنى يقول الدكتور عبد المنعم فرج الصدة : " إن الشارع و هو يتصرف على هذا النحو لم يعد يهيمه الوصول إلى الحقيقة بقدر حرصه على تحقيق الحكم الذي ينص عليه . " د/ عبد المنعم فرج الصدة ، الإثبات في المواد المدنية ، مطبعة مصطفى البابي و أولاده بمصر ، القاهرة 1954 ، ص 308.

- في حالة رجوع الحادث إلى عيب ذاتي في الشيء ، و غير معلوم للحارس لا يتحقق وجود الخطأ بصفة قاطعة، و مع ذلك يكون الحارس مسؤولاً مع إنتفاء وجود الخطأ<sup>1</sup>.

## 2 - نظرية الخطأ الثابت \_ الخطأ في الحراسة \_

### أ - مضمون النظرية :

نتيجة للإنتقادات التي وجهت لنظرية الخطأ المفترض ، حاول الفقهاء من أنصار فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية عن الأشياء ، التوفيق بين فكرة الخطأ و نظام الإثبات القضائي فكانت النتيجة أن توصلوا إلى نظرية الخطأ في الحراسة ، أو كما عرفت بنظرية الخطأ الثابت<sup>2</sup>.

أول من قال بهذه النظرية هو الفقيه " مازو " و فحواها أن المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي تفرض على حارس الشيء التزاماً قانونياً محدداً ، و هو الالتزام بمنع الشيء الذي تحت حراسته من الإفلات من رقابته المادية و الإضرار بالغير ، و هذا الالتزام ليس مجرد التزام ببذل عناية ، و إنما هو التزام بتحقيق نتيجة، و على ذلك فإن الوفاء بهذا الالتزام لا يتم إلا بمنع الشيء من الإفلات من الرقابة ، فإذا ما أفلت الشيء و سبب ضرر للغير اعتبر الحارس مخلاً بالتزامه بالحراسة بمجرد حصول هذا الإفلات ، دون الحاجة إلى إثبات أي تقصير في جانبه<sup>3</sup> ، و لا يمكنه إعفاء نفسه من المسؤولية إذا أثبت أنه قد بذل العناية اللازمة و الكافية في حراسة الشيء و منعه من الإضرار بالغير<sup>4</sup> .

و يبرر الفقيه " مازو " مسؤولية الحارس عندما يفقد الرقابة المادية على الشيء ، بأنه يحتفظ في هذه الحالة بسلطة الأمر على الشيء أي التوجيه المعنوي له ، فمع أن الشيء يفلت من رقابة حارسه المادية فإنه يبقى هو المسيطر عليه من الناحية المعنوية ، أي أن سلطته الآمرة على

---

1 - STARCK , B , Domaine et Fondement de la Responsabilité sans Faute , R.T.C , Paris 1958 , P 475.

2- MAZEAUD, H, La Faute dans la Garde , Revue Internationale de Droit Comparé, Vol 11 N° 4 , Paris , 1959 , P 822 .

3 - د/ محمود جلال حمزة ، مرجع سابق ، ص 360 .

4 - MAZEAUD, H, Op , cit , P 824.

الشيء لا تنقضي نتيجة للإفلات ، و لا ينقضي تبعاً لذلك حراسته للشيء ، كما يرى أن الخطأ في الحراسة يتحقق أيضاً حتى و إن كان الحادث يرجع في كله إلى عيب خفي في الشيء ، كانهجار إطار السيارة مثلاً طالما أن نتيجة هذا الانفجار هي أن يفقد الحارس سيطرته المادية على الشيء ، فلا مبرر إذا للفرقة بين حالة وجود عيب في الشيء من عدمه<sup>1</sup> .

أما القضاء الفرنسي فقد إستعمل عبارة إفتراض المسؤولية بدلاً من عبارة إفتراض الخطأ ، و كان ذلك لأول مرة في حكم صادر بتاريخ 16 يوليو 1928<sup>2</sup> ، ثم إستقر هذا التعبير في معظم الأحكام الفرنسية الأخرى ، مما أدى بأنصار هذه النظرية إلى القول بأن محكمة النقض الفرنسية باستعمالها لهذا التعبير قد أخذت بوجهة نظرهم ، و أن عبارة افتراض المسؤولية يشير إلى أن خطأ المدعي عليه يعتبر ثابتاً في حين أن رابطة السببية بين الخطأ الثابت و الضرر تكون مفترضة<sup>3</sup>.

---

1 - د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 157 .

- كما يرى في هذا المجال يرى الأستاذ : **Besson** أن شرط الإفلات من الرقابة الذي قال به الفقيه " مازو " يكون في بعض الحالات دقيقاً و صعب الإثبات على المضرور، ففي معظم حوادث السيارات ، يضل الحارس مسيطراً على سيارته و مع ذلك تتحقق مسؤوليته وفقاً للمادة 1/1384 ، لهذا فهو يرى لا ضرورة لقيام المضرور بإثبات أن الشيء قد أفلت من حارسه ، و إنما يكفي أن يثبت حصول الضرر فحسب ، فمجرد حصول الضرر يعني أن الحارس كان مخطئاً في عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع الشيء من الإضرار بالغير ، و بالتالي فهو لم يفى عندئذ بالتزامه بالحراسة

أشار **BESSON**, La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses , Dijon, 1927.

أليه : - د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 157 .

2 - **SAVATIER, R** , Traite de la Responsabilité Civile en Droit Français , 2<sup>eme</sup> Ed , Paris , 1951 , P 308.

3 - د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 158 .



و يأخذ الدكتور عبد الرازق السنهوري بنظرية الخطأ في الحراسة في القانون المصري<sup>1</sup> ، فبعد أن أخذ بنظرية الخطأ المفترض إفتراضاً لا يقبل إثبات العكس ، عاد و مزج بين هذه النظرية و نظرية الخطأ في الحراسة ، حيث يرى أنه : " يمكن القول أن كل خطأ مفترض إفتراضاً لا يقبل إثبات العكس هو خطأ ثابت لا خطأ مفترض ، و لكنه خطأ ثابت على نحو خاص ، فقد تدخل القانون لجعله خطأ ثابت ، بأن جعل حدوث الضرر دليلاً على إفلات الشيء من حارسه و على أن هذا الإفلات كان السبب في إحداث الضرر ، فيؤدي ذلك إلى جعل التزام حارس الشيء التزاماً بتحقيق غاية هي عدم إحداث الشيء ضرراً لأحد ، فإن حدث ضرر لم تتحقق الغاية و كان هذا هو الخطأ ، و لكننا لم نصل إلى هذه النتيجة إلا عن طريق دليل وضعه القانون هو أن حدوث الضرر قرينة غير قابلة لإثبات العكس على أن الشيء أفلت من الحراسة فأحدث الضرر ، و هذه القرينة القانونية هي التي أدخلت عنصر الإفتراض في الخطأ"<sup>2</sup>.

#### ب - النقد الموجه للنظرية

تعرضت نظرية الخطأ الثابت \_نظرية الخطأ في الحراسة\_ إلى العديد من الانتقادات العنيفة و ذلك على أساس إعتبارين ، الأول يتمثل في الإلتزام بالحراسة ، و الثاني خطأ الحارس، و هو ما سنحاول توضيحه فيما يلي:

1- في مجال الإلتزام بالحراسة : لكي نستطيع القول بأن شخصاً ما قد أخل بالتزامه ، و بالتالي قد أخطأ يجب أن يكون لهذا الشخص القدرة على الوفاء بهذا الإلتزام ، ولكن الإلتزام بمنع الشيء من الإفلات من الرقابة لا يمكن الوفاء به دائماً ، فرغم كل الاحتياطات التي يتخذها الحارس قد يسبب الشيء ضرراً بالغير ، و مثال ذلك إذا وجدت آلة من الآلات المتقنة الصنع

---

1 - و قد اخذ بهذه النظرية أيضاً الدكتور سليمان مرقس بحيث يرى أن : " القرينة التي بنيت عليها هذه المسؤولية هي إفتراض علاقة سببية بين ذلك الخطأ في الحراسة و وقوع الضرر ، أو إفتراض أن الضرر الناشئ من فعل الشيء غير راجع إلى سبب أجنبي عن الحارس ، و هذا يفسر ما ذهب إليه القضاء من جواز دفع هذه المسؤولية بإقامة الدليل على أن الحادث وقع بسبب أجنبي عن الحارس و عدم جواز دفعها بنفي الخطأ عن نفسه " . د/ سليمان مرقس ، الفعل الضار ، الطبعة الثانية ، دار النشر للجامعات المصرية ، القاهرة ، 1956 ، ص 206 و ما بعدها .

2 - عبد الرازق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، الجزء الأول ، مرجع سابق ، ص 1241.

و قد إجتازت كل اختبارات الفحص ، ثم استمرت بالعمل بحالة حسنة ، و كانت تحيظها يد الرعاية بالاختبار و الصيانة في مواعيد منتظمة ، كما هو المعتاد بصورة خاصة بالنسبة للطائرات ، ثم حدث أن انفجرت الآلة لسبب من الأسباب و سببت أضرار ، فهل نستطيع القول في هذه الحالة أن الضرر يرجع إلى خطأ الحارس؟<sup>1</sup>

ففي الواقع لا يمكن لاقول بذلك ، لأنه من الناحية المنطقية لا يمكن مثلا منع سخان من أن ينفجر أو عجلة قيادة من أن تنكسر ، مهما اتخذنا من الاحتياطات و التدابير ، و عليه من غير الممكن اعتبار إفلات الشيء من رقابة حارسه المادية خطأ ما دام الحارس لا يمكنه تجنب الحادث بأي حال من الأحوال ، و كذلك أي شخص آخر وجد في مركزه و ظروفه ذاتها<sup>2</sup> .

**2- في مجال خطأ الحارس :** كما انتقدت هذه النظرية على اساس أنها تقرر كل مخالفة للالتزام بالحراسة تكون خطأ دون فحص سلوك الحارس ، و في ذلك أخذ بالعنصر المادي فقط لمخالفة الالتزام ، و إغفال لعنصره الأدبي ، فالخطأ وفقا لهذه النظرية مجرد من كل قيمة أدبية، و هو خطأ نظري بحت ، و هكذا نجد أن القول بوجود خطأ في الحراسة كلما أفلت الشيء من رقابة حارسه، دون فحص لسلوك هذا الحارس يعادل تماما القول إنه يكون مسؤولا كلما أحدث الشيء ضررا ، ففكرة الخطأ في الحراسة ليس لها من الخطأ سوى اسمه ، في حين أنها تخفي في الواقع مسؤولية مستقلة تماما عن أي فكرة للخطأ<sup>3</sup> .

كما أن الاستناد إلى ما تقررته محكمة النقض الفرنسية ، من أن المادة 1384 فقرة 1 تربط المسؤولية بحراسة الشيء و ليس بالشيء نفسه ، لا يببر القول إن هذه المحكمة تأخذ بفكرة الخطأ في الحراسة ، فالقصد من ربط المسؤولية بالحراسة هو القضاء على التمييز بين الأشياء و

---

1- د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 182 .

2 - د/ محمد لبيب شنب ، مرجع سابق ، ص 277.

3- د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 184.

إخضاعها جميعا لنص المادة المذكورة دون تمييز فضلا عن أن ترديد هذه العبارات يكون أمرا طبيعيا ما دامت الحراسة تقع على الحارس فمن البديهي أن ترتبط المسؤولية بالحراسة<sup>1</sup> .

**ثانيا : النظريات التي تقيم المسؤولية على أساس الضرر " النظرية الموضوعية "**

لقد كان للتطور الحاصل في مجال الصناعة و النقل بشكل عام الأثر الكبير في تطور نظريات المسؤولية التقصيرية ، خاصة بعد إستحداث الآلات الميكانيكية المتطورة و الأشياء الخطرة الأخرى و إزداد إستخدامها مما أدى إلى زيادة الحوادث و الضحايا من جهة و إزداد الحاجة إلى حماية المضرورين لضمان حقهم في التعويض عن تلك الحوادث من جهة ثانية ، و بصفة خاصة بسبب إزداد صعوبة اثبات خطأ الحارس أو إبقاء سبب الضرر مجهولا بالنظر إلى التعقيد الذي يتمثل بتركيب تلك الآلات و الأشياء الخطرة ، لذا نادى بعض الفقهاء بوجود تغيير أساس المسؤولية و ذلك بالتخلي عن فكرة الخطأ و إقامة المسؤولية على أساس الضرر<sup>2</sup> .

و لهذا السبب ظهرت عدة نظريات أسست المسؤولية عن فعل الأشياء الخطرة عموما بالإعتماد على موضوع المسؤولية و هو الضرر ، و وجوب تعويض المضرور بغض النظر عن خطأ أو سلوك الحارس ، و من أبرز هذه النظريات نجد : نظرية الضمان و نظرية تحمل التبعة أو المخاطر ، إضافة نظرية الثالثة تجمع بين الفكرتين السابقتين " الضمان و المخاطر " .

## 1- نظرية المخاطر :

### أ- مضمون النظرية :

يرى البعض أن المسؤولية المدنية أصبحت في الوقت الراهن بعيدة عن فكرة العقاب ، إذ لم تعد الغاية منها إنزال العقاب بالفاعل و إنما هدفها إصلاح الضرر ، و بما أن الأمر كذلك أصبح لا معنى لإشترط الخطأ لقيام المسؤولية<sup>3</sup> ، و هو المنطلق الذي ظهرت منه النظريات الموضوعية

1- المرجع نفسه ، الموضوع نفسه . - د/ محمد لبيب شنب ، مرجع سابق ، ص 279.

2- محمد طاهر قاسم ، مرجع سابق ، ص 182.

3- د/ حسن علي الذنون ، مرجع سابق ، ص 283 .

ككل و منها نظرية المخاطر أو تحمل التبعة و الذي نادى بها الفقيه " سالي " (Saleilles) و الذي أخذ بنظرية تحمل التبعة في صورتها المطلقة<sup>1</sup> و التي تقضي بتحمل الشخص النتائج الطبيعية لفعله بغض النظر عن طبيعة الفعل الصادر منه إن كان خاطئاً أو غير خاطئاً<sup>2</sup>، و هي ما تعرف بالأخطار المستحدثة أما الصورة الخاصة و المقيدة لهذه النظرية فقد ظهرت بعدما تبين أن الأخذ بالصورة المطلقة لها من شأنها أن تجعل الشخص مسؤولاً عن نتائج الضرر لأي نشاط يقوم به مما يؤدي إلى تثبيط النشاط النافع .

و في هذا المجال يري الفقيه "جوسران Josserrand" أن نظرية تحمل التبعة يجب أن لا تطبق بصورتها المطلقة و إنما ينبغي أن تطبق فقط في الحالات التي يكون فيها الشخص قد زاد من المخاطر العادية الملازمة للحياة في المجتمع، و ذلك بإنشاء مشروع يدر عليه ربحاً ، حيث يكون تحمل تبعه هذه المخاطر مقابلاً لما يربحه من ذلك الإستغلال على أساس قاعدة الغرم بالغرم<sup>3</sup> ، بمعنى أن أنصار نظرية تحمل التبعة إنقسموا إلى فريقين ، الأول يقيم المسؤولية على أساس قاعدة الغرم بالغرم " الصورة المقيدة " ، أما الفريق الثاني فيرجع أساس هذه النظرية إلى الأخطار المستحدثة " الصورة المطلقة " .

---

1- د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 161 .

2- أول من قال بنظرية تحمل التبعة بصورتها المطلقة هو الفقيه **Labbe** و الذي ضل متمسكاً بفكرة الخطأ حتى عام 1890 ، ثم تحول في تلك السنة إلى فكرة تحمل التبعة مكتفياً بها أساساً للمسؤولية المدنية ، حيث قرر أن أساس هذه المسؤولية هو أن من ينشئ بفعله في المجتمع مخاطر مستحدثة يتعين عليه أن يتحمل تبعاتها ، حيث قال " إن من يدخل في مجتمع لفائدته الشخصية شيئاً من شأنه أن يضاعف المخاطر التي يتعرض لها الناس ، يتعين عليه إما أن يستغني عن فائدة هذا الشيء ، و إما أن يعوض الآخرين عما يصيبهم من إنفجار هذا الشيء أو إنكساره " كما يرى أن المادة 1384 فقرة 01 من القانون المدني الفرنسي تتضمن مبدأ عام يقرر مسؤولية الإنسان عن الأضرار التي تنشأ بفعل الأشياء التي تحت حراسته ، دون إلزام المضرور بإثبات خطأ الحارس - أنظر في ذلك : د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 160 .

3- نقلاً عن : د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 160 .

و قد لاقت نظرية الغرم بالغنم أي " نظرية المخاطر في صورتها المقيدة " رواجاً كبيراً في التشريع الفرنسي، حيث أخذت بها العديد من القوانين الفرنسية<sup>1</sup> ، كما ظهرت في جملة من القرارات القضائية من أهمها القرار الصادر عن محكمة باريس في 15 مارس 1910 و الذي جاء فيه " إن مسؤولية مالك الشيء لا تنتج عن قرينة الخطأ ، بل عن ذلك المبدأ العادل الذي يقضي بأن من يجني منفعة شيئاً ، يجب أن يتحمل ما يسببه من ضرر<sup>2</sup> " .

إضافة إلى قرار آخر صادر عن محكمة ليون الفرنسية في 18 جانفي 1907 و الذي جاء فيه أن أساس المسؤولية عن الأشياء ليس هو الخطأ المفترض قانوناً ، و إنما هو تعرض المجتمع للخطر بإدخال شيئاً خطر فيه<sup>3</sup> .

## ب- النقد الموجه للنظرية :

وجهت لنظرية تحمل التبعة جملة من الإنتقادات العنيفة من قبل الفقهاء المناصرين لفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية، إلا أن أنصار هذه النظرية كان لهم الرد الحاسم على هذه الإنتقادات :

- حيث يرى خصوم هذه النظرية أنه لو كانت المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الأشياء تقوم على فكرة تحمل التبعة لكان المسؤول هو المنتفع بالشيء لا حارسه، و لما أمكن دفع هذه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي<sup>4</sup> ، إلا أن هذا النقد يمكن الرد عليه على أساس أن نظرية تحمل التبعة لا تستلزم في كل الحالات أن يكون المسؤول هو المنتفع بالشيء ، حيث أن هذه النظرية لها صورتين صورة عامة مطلقة تقضي بأن كل من ينشئ بفعله خطراً مستحدثاً يجب عليه تحمل تبعه، و صورة ثانية مقيدة و المعروفة بقاعدة الغرم بالغنم ، فهذا

---

1- من أمثلة القوانين التي أخذت بقاعدة الغرم بالغنم نجد على سبيل المثال: القانون الخاص بالتعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بأموال الأشخاص على سطح الأرض ، القانون الخاص بالوقاية من إصابات العمل و الأمراض المهنية و التعويض عنها ، القانون الخاص بالتعويض عن الإصابات التي تحدث في المصانع التي تعمل للدفاع الوطني.

2- أشار إليه : د/ حسن علي الذنون ، مرجع سابق ، ص 284.

3- د/ محمد لبيب شنب ، مرجع سابق ، ص 293.

4- د/ عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، مرجع سابق ، ص 1240.

النقد لا يصح إلا للصورة الثانية<sup>1</sup> ، كما أنه ليس صحيحاً أن الحارس ليس هو المنتفع بالشيء فالحارس هو من يمارس سلطات استعمال الشيء و رقابته و توجيهه لحسابه الخاص، أي بتحقيق مصلحة شخصية له<sup>2</sup>.

- أما الإنتقاد الحاسم لهذه النظرية فيتمثل في عدم تطابقها إطلاقاً مع إمكانية إعفاء الحارس من المسؤولية إذا إستطاع إثبات توافر السبب الأجنبي .
- كما أن تأسيس المسؤولية على أساس تحمل التبعة يشجع على الإهمال و عدم اليقظة ، لأنه بما أن التعويض يكون مستحقاً بمجرد حصول الضرر و دون الحاجة إلى خطأ الشخص أو تقصيره .

## 2- نظرية الضمان :

### أ- مضمون النظرية :

يرى أنصار هذه النظرية و من بينهم " ستارك"<sup>3</sup> ، أن لكل شخص في المجتمع الحق في التصرف بحرية ، إلا أن تصرفه يجب أن يكون في الحدود التي تفرضها الأنظمة و القوانين و أن يلتزم بها و يحافظ على حقوق الآخرين ، فإذا ما قام بتصرف ضار يكون قد أخل بحق الغير في إستقراره و يلزم بالتعويض نتيجة هذا الإخلال ، حيث أن هناك موازنة بين حرية الشخص في تصرفه و بين حق المضرور في استقراره و سلامة جسده و ماله من أن يصيبهما أي ضرر ، إذ يوجد حد من الإستقرار للفرد إذا ما حصل أي تجاوز عليه و يجب التعويض على من تجاوز عليه<sup>4</sup>.

---

1 - LE TOURNEAU, PH , Droit de la Responsabilité , Série Dalloz , Paris , 1996 , P 15.

2- د/ محمد لبيب شنب ، مرجع سابق ، ص 288.

3- يعتبر الفقيه الفرنسي ستارك أول من نادى بهذه النظرية ، حيث حاول من خلالها تفادي عيوب النظريات السابقة نظرية الخطأ و تحمل التبعة و التي لا تهتم إلا بالشخص المتسبب في الضرر فالأولى تهتم بسلوكه و مدى وقوعه في الخطأ و الثانية تهتم بنشاطه و مدى إمكانية إغتنامه من هذا النشاط و قدرته على تعويض الضرر \_ محمد ظاهر قاسم، مرجع سابق ، هامش رقم 02 ، ص 184.

4 - د/ عاطف نقيب ، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء ، الطبعة الأولى ، منشورات عويدات ، بيروت 1980 ، ص 392.

و في ذلك يقرر الفقيه ستارك أنه لتقدير المدى الحقيقي لحرية الإنسان في العمل ، و لعدم مسؤوليته عن قيامه بعمل ما ، لا يكفي أن نتساءل فيما إذا كان له الحق في القيام بمثل هذا العمل أو بالتلفظ بمثل هذا الكلام، و إنما يجب أن نتساءل أيضا فيما إذا كان له الحق في إحداث هذا الضرر ، حيث أن الحق في الأمن يقتضي أن أي ضرر يحدثه الفرد لغيره يعتبر ضرر غير مشروع ، أو مساسا بحق الغير و ذلك يعتبر كافي لتقرير مسؤولية ذلك الفرد بغض النظر عما إذا كان النشاط الذي أحدث الضرر هو في حد ذاته نشاطا مشروعاً أم غير مشروع<sup>1</sup> ، فأساس المسؤولية في هذه الحالة هو الضمان المقرر للحقوق أو عدم المساس بالحق المضمون .

كما ذهب أنصار هذه النظرية إلى حد القول أن وظيفة المسؤولية المدنية لا تقتصر على مجرد ضمان حقوق الآخرين ، بل وظيفتها الأساسية هي توقيع الجزاء على الشخص المخطئ ، فالحقوق تكون مضمونة سواء كان الشخص مخطئاً أو لا ، و لكن السلوك الخاطئ للفاعل يستوجب جزاء خاص و هو تشديد المسؤولية<sup>2</sup> .

**ب- النقد الموجه لنظرية الضمان :** و جهت لنظرية الضمان إنتقادات عديدة من أبرزها ما يلي :

- قيل أن نظرية الضمان تعود بالمسؤولية المدنية إلى الوراثة ، حيث كانت تختلط بالمسؤولية الجنائية، و ذلك حين تقرر أن وظيفة المسؤولية مزدوجة باعتبارها عقوبة خاصة إضافة إلى كونها وسيلة جبر الضرر<sup>3</sup>.

---

1- STARCK , B , Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée , thèse de doctorat , Paris , 1947 , P 48.

2- د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 173 .

3- د/ يونس ذنون المحمدي ، المسؤولية المدنية الناجمة عن زرع الألغام ، دار الحامد للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى، عمان ، 2003 ، ص209.

- إن ما تقرره هذه النظرية من أن أساس المسؤولية هو المساس بحقوق الغير دون وجه حق، هو نفسه الأساس المؤخوذ به في تعريف الخطأ ، فكل ما في الأمر هو تغيير لإسم النظرية من الخطأ إلى الضمان<sup>1</sup> .

### 3- الإتجاه الجامع بين النظريتين " الخطأ و تحمل التبعة " :

#### أ- مضمون النظرية :

يرى أنصار<sup>2</sup> هذه النظرية أنه يجب الإحتفاظ بالخطأ كأساس للمسؤولية المدنية ، مع فسح المجال لنظرية تحمل التبعة أو نظرية المخاطر لتأخذ مكانها و دورها بجانب الخطأ ، حيث تقوم المسؤولية على أساس الخطأ عندما يكون موجودا ، أما في حالة إنعدامه فإنها تقوم على أساس تحمل التبعة .

فمن وجهة نظر الأستاذ **Rene Savatier** أن فكرة الخطأ و تحمل التبعة مبدأين غير متساويين، حيث أن مبدأ الخطأ يعتبر أساسا أصليا للمسؤولية أما مبدأ تحمل التبعة فهو أساس إحتياطي فقط<sup>3</sup> .

أما الأستاذ **Demogue** فيرى أن المسؤولية تقوم على أساس الخطأ إن وجد ، و إلا فهي تقوم دون خطأ متى كان ذلك الضرر ناشئ من إستخدام شئى خطر في ذاته كاسيارة أو التيار الكهربائي ، ففي هذه الحالة يكون التعويض جزئيا حيث يترك بعض الضرر على عاتق

---

1- لمزيد من التفصيل أنظر كلا من :

- د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 174 .

- محمد ظاهر قاسم ، مرجع سابق ، ص 185.

2 - نادى بهذه النظرية كلا من : **Pierre Bettremieux , Michoud , Demogue , Rene Savatier** ،

**Josserand** ، حيث كان لكل منهم وجهة نظر مختلفة عن في كيفية الجمع بين نظرية الخطأ و تحمل التبعة .

3 - **SAVATIER , R**, Traité de la Responsabilité civil en Droit Français , 2<sup>eme</sup> Ed , Paris , 1951, P 280.



المضرور، كالربع مثلا أما إذا كان الضرر غير ناشئ عن استخدام شيء خطر فإن المسؤولية توزع مناصفة بين الطرفين<sup>1</sup> .

في حين أن الفقيه Josseland ، يرى أن المسؤولية تقوم على أساس الخطأ في الحالات التي يكون فيها الضرر بفعل الإنسان ، أما الحالات التي يكون الضرر فيها ناشئ بفعل الأشياء فيكون أساسها في هذه الحالة هو تحمل التبعة<sup>2</sup> .

#### ب- النقد الموجه للنظرية :

لقد وجهت لهذه النظرية العديد من الانتقادات ، فهي بدورها لم تنجو من سهام المنتقدين ، حيث من أهم ما وجه لها ما يلي :

- لا يوجد معيار منضبط للفرقة و التمييز بين فعل الإنسان و فعل الشيء محل الحراسة الذي تسبب في الضرر ، مما يؤدي إلى عدم إمكانية الجمع بين فكرتي تحمل التبعة و فكرة الخطأ لأنه إذا تم الأخذ بفكرة تحمل التبعة بمعناها العام كأساس للمسؤولية عن فعل الأشياء الخطرة، فإنها لن تترك أي مجال معها لفكرة الخطأ كأساس لهذه المسؤولية .
- كذلك إذا تم الأخذ بفكرة تحمل التبعة بمعناها المقيد " نظرية الغرم بالغنم " ، فإن ذلك سيحتاج إلى تشريعات خاصة تحدد الحالات التي تنطبق فيها ، الأمر الذي يؤدي إلى تحول فكرة تحمل التبعة من مبدأ عام إلى أحكام إستثنائية و بالتالي خروج المشرع عن المبدأ العام المبني على الخطأ<sup>3</sup>.

لقد أدت هذه الانتقادات إلى الكشف عن فشل كل محاولات الفقه في الجمع بين فكرتي الخطأ و تحمل التبعة بسبب عدم التناسق بينهم في أي ناحية من نواحي الموضوع ، و هو ما

---

1 - نقلا عن : د/ إياد عبد الجبار ملوكي ، مرجع سابق ، ص 174 .

2 - JOSSERAND , L , Cours De Droit civil Positif Français , Tome 2 , 2<sup>eme</sup> Ed , Paris , 1933 , P 418.

3- لمزيد من التفصيل حول هذه الانتقادات أنظر : محمد ظاهر قاسم ، مرجع سابق ، ص 185 ، 186 .

يؤكد وجوب قيام المسؤولية عن الأشياء عموماً و الأشياء الخطرة بصفة خاصة على مبدأ واحد إما الخطأ أو تحمل التبعة .

## الفرع الثاني

### طبيعة المسؤولية في مجال التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة

لقد إنقسم الفقه الدولي في مجال تحديد طبيعة أو الأساس القانوني للمسؤولية عن التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة إلى إتجاهين ، حيث أن الإتجاه الأول أيد النظريات القائمة على أساس الخطأ ، أما الإتجاه الثاني فقرر أن المسؤولية عن التلوث البحري تجد أساسها الصحيح في نطاق النظرية الموضوعية ، و قد إستند في ذلك كلى الإتجاهين على حجج و براهين لتقوية موقفه و هو ما سنحاول توضيحه من خلال هذا الفرع .

#### أولاً : الإتجاه القائم على أساس الخطأ " النظرية الشخصية "

يرى أنصار فكرة الخطأ أن مسؤولية التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة يجد أساسه القانوني في النظريات الشخصية القائمة على مجرد الخطأ ، مع قلب عبء الإثبات الذي يقع على عاتق مالك السفينة ، بمعنى أن مالك السفينة هو المسؤول مالم يثبت أن ضرر التلوث لم يكن ناتج عن خطئه أو خطأ تابعيه<sup>1</sup> ، و قد إستدلوا في ذلك على الحجج التالية :

- إن هناك تعارض بين المسؤولية بدون خطأ أي المسؤولية الموضوعية و مسؤولية التلوث البحري، بحيث لا يمكن بناء هذه المسؤولية على أساس إعتبارات تتعلق بالمادة المنقولة فقط ، بمعنى أن مسؤولية النقل البحري لا يمكن أن تتجرد نهائياً من فكرة الخطأ و تبنى على مجرد فكرة الضرر ، خاصة و أن عملية النقل ليست هي المنشأة لضرر التلوث فهذا الأخير يوجد منذ بداية إستخدام هذه المواد الضارة<sup>2</sup>.

---

1 - CHAO Wu , op.cit , P 71.

2- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 191.

- إن فكرة المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس مبدأ الأخطار المستحدثة لا تجد أساسها في النقل البحري ، فعملية نقل المواد الخطرة و الضارة مثل المواد الكيماوية أو الزيوت السائبة ، لا تولد خطراً إستثنائياً و إنما خطورتها عامة و معروفة ، أما الأخطار المستحدثة التي تعتبر كأساس للمسؤولية الموضوعية و التي أدى إليها الخطر المتزايد و المتمثل في الخسائر البشرية و الذي يعتبر أمر نادر الحدوث في مجال التلوث البحري عموماً ، و هو الأمر الذي لا يستدعي اللجوء إلى قواعد جديدة خلافاً للقواعد التقليدية القائمة على أساس الخطأ<sup>1</sup> .
- من غير العدل معاملة المضرورين من التلوث بسبب الخسائر المادية فقط التي يتعرضون لها معاملة أفضل من الذين يؤدي نفس الحادث إلى وفاتهم أو إصابتهم الجسدية بسبب حريق أو إنفجار للمادة الخطرة خاصة و أن المسؤولية في الحالة الأخيرة تقوم على مجرد الخطأ فقط.
- إن المسؤولية الموضوعية تؤدي إلى تقاعس و تكاسل المجهز أو المالك على إتخاذ الحيطة و الحذر مما يؤدي إلى تفاقم خطر التلوث ، فالمجهز قد يسعى إلى تحمل أخطار إستغلال سفينته إذا علم أن مسؤوليته في جميع الأحوال لن تعتمد على سلوكه ، بينما سيعمل على تدارك هذه الأخطاء في حالة المسؤولية الشخصية<sup>2</sup> .

### ثانياً : الإتجاه القائم على أساس الضرر " النظرية الموضوعية "

تعتبر فرنسا و ألمانيا و الولايات المتحدة الأمريكية من أهم الدول التي تمسكت بفكرة الضرر كأساس لمسؤولية التلوث البحري دون إعطاء أي اعتبار للخطأ و قد إحتجوا في ذلك بما يلي :

- إن نظام المسؤولية الموضوعية يعتبر أكثر حماية و ضماناً للمضرورين في مجال التلوث البحري ، خاصة و أن هذا الأخير يمكن أن يحدث دون أي خطأ من طرف مالك السفينة كما في حالة غرق السفينة بسبب العواصف و تسرب كميات من المواد الخطرة المحملة على متنها مسببة تلوث ، ففي هذه الحالة لا يمكن أن ينسب أي خطأ لمالك السفينة كما أن تطبيق أي

1 - DU PONTAVICE , op.cit , P 39.

2- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 193.

نظام غير المسؤولية الموضوعية من شأنه أن يترك المضرورين من دون أدنى تعويض بسبب إنتفاء الخطأ .

- إن أمر تقاعس المالك في إتخاذ الحيطة و الحذر بسبب علمه بأن مسؤوليته قائمة دون مراعاة للخطأ ، أمر غير صائب لأنه حتى في المسؤولية الموضوعية أو المسؤولية بدون خطأ ، الخطأ غير مستبعد من نطاقها، لأن المالك في حالة ما إذا ارتكب خطأ شخصيا لن يكون له الحق في تحديد مسؤوليته ، بمعنى أن الخطأ في هذا المجال ينتقل من المسؤولية إلى التعويض<sup>1</sup> .

- سهل جدا في نظام المسؤولية الشخصية أو المسؤولية القائمة على أساس الخطأ ، أن ينفي المالك الخطأ من جانبه ، و بالتالي ينقلب عبء الإثبات على المدعى المضرور الذي يصعب عليه إثبات هذا الخطأ مما يؤدي به الحال إلى تكبد خسائره بنفسه<sup>2</sup>.

و خلاصة القول أن الرأي الراجح في مجال أساس مسؤولية التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة هو الرأي المؤيد للنظرية الموضوعية أو المسؤولية بدون الخطأ ، حيث أنها تشكل أساسا سليم للمسؤولية عن التلوث البحري و تحقق أكبر حماية للمضرورين من هذا التلوث .

### ثالثا : الرأي أو الإتجاه الراجح

لقد أنتهى الفقه الدولي إلى أن المسؤولية الناجمة عن التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة عموما و من بينها المحروقات قائمة على أساس الضرر ، أي المسؤولية الموضوعية لأنها الوسيلة الأكثر ضمان و فعالية في حماية حقوق المضرورين، و ضمان حصولهم على تعويض بطريقة سهلة و بسيطة بعيدا عن إجراءات الإثبات.

لكن بالرجوع إلى القواعد العامة كما رأينا سابقا نجد إختلاف بين الفقهاء في تصنيف أنظمة المسؤولية ، فالبعض يرى أن المسؤولية تنقسم إلى<sup>3</sup> :

---

1 - SIMON, P , La réparation civile des dommages causés par les hydrocarbures, Thèse Doctorat , Paris, 1978 , P 116.

2 - SIMON, P , op.cit , P 117.

3- لمزيد من التفصيل راجع : د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 199.

- المسؤولية القائمة على الخطأ الواجب الإثبات : حيث تمكن المدعى عليه من التخلص من المسؤولية إذا لم يستطع المدعى إثبات الخطأ في جانبه .
- المسؤولية القائمة على قرينة الخطأ " الخطأ المفترض " : حيث يفترض أن المدعى عليه قد ارتكب خطأ و عليه إثبات العكس .
- المسؤولية الموضوعية : و التي يكون فيها المدعى عليه مسؤولاً حتى يثبت أن الضرر كان ناتج عن سبب أجنبي .
- المسؤولية المطلقة : و فيها يكون المدعى عليه هو المسؤول في كل الحالات و لا يمكنه إثبات العكس أو نفي مسؤوليته .

أما البعض الآخر فيرى أن أنظمة المسؤولية تنقسم إلى :

- المسؤولية القائمة على الخطأ الواجب الإثبات .
  - المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض .
  - قرينة المسؤولية .
  - المسؤولية الموضوعية .
- و من خلال ملاحظة ما سبق نرى أن التقسيم نفسه عند الإتجاهين الإختلاف فقط في التسميات ، فالمسؤولية الموضوعية عند الإتجاه الأول هي نفسها قرينة المسؤولية عند الإتجاه الثاني ، و ما يسميه الإتجاه الأول بالمسؤولية المطلقة يعتبرها الإتجاه الثاني مسؤولية موضوعية ، فالإختلاف في التسميات فقط اما الموضوع فهو نفسه.

إذن فالمسؤولية عن التلوث البحري هي مسؤولية موضوعية مطلقة إذا كانت لا تعطي للمسؤول أي سبيل للتخلص منها ، أما إذا كان هناك حالات لإعفاء هذا الأخير من المسؤولية فإنها تصبح قرينة المسؤولية و ليس مسؤولية مطلقة ، و حسماً لكل خلاف يرى الدكتور محمد

السيد أحمد الفقي أن : " المسؤولية الموضوعية تشتمل على ثلاث درجات<sup>1</sup> . مسؤولية موضوعية مخففة و التي يسميها البعض قرينة المسؤولية ، مسؤولية موضوعية مشددة و هي ما يطلق عليها بالمسؤولية الموضوعية ، و مسؤولية موضوعية مطلقة و هي ما يعبر عنها بالمسؤولية المطلقة<sup>2</sup> ، و التفرقة بين هذه الدرجات الثلاث تتوقف على حالات الإعفاء من المسؤولية ، فإن اتسعت هذه الحالات كنا بصدد مسؤولية موضوعية مخففة ، و إن تقلصت انتقلنا إلى المسؤولية الموضوعية المشددة ، و إن إختفت تماما وصلنا إلى المسؤولية الموضوعية المطلقة .

### الفرع الثالث

#### موقف اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS من أساس مسؤولية التلوث

##### البحري

بعدما تطرقنا فيما سبق إلى تحديد الأساس القانوني الذي تقوم عليه المسؤولية الناجمة عن التلوث البحري، وتوصلنا إلى أنها مسؤولية موضوعية تتحدد في ثلاث مستويات تختلف باختلاف حالات الإعفاء منها ، فيجدر بنا الأمر الآن التساؤل حول أي مستوى من المستويات السابقة الذكر قد أخذت بها اتفاقية 1996-2010 الخاصة بالبضائع الخطرة ، و هل هو نفس الموقف المتبنى من قبل سابقتها معاهدة 1969 و بروتوكول 1992 المتعلقين بالمسؤولية عن التلوث بالمحروقات .

---

1- يرى الدكتور نادر محمد إبراهيم : أنه على الرغم من وجهة نظر الدكتور محمد السيد أحمد الفقي ، إلا أنها لا تخلو من النقد ، فهي تستحدث اصطلاحات جديدة تزيد من الخلط ، كما هو الحال في شأن الحديث عن المسؤولية الموضوعية المشددة و الأخرى الموضوعية المخففة ، فإذا كان لدينا فئتين من الفقه باصطلاحات متناقضة فإننا سوف نصبح بصدد ثلاث فئات بذات الإصطلاحات المتناقضة فضلا عن صعوبة التطبيق ، فعلى سبيل المثال متى يمكن القول بأننا قد انتقلنا من حالات إعفاء متسعة إلى أخرى متقلصة ؟ و بالتالي انتقال من مسؤولية موضوعية مخففة إلى موضوعية مشددة. " - د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص ص 159 ، 160.

2- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 200.

و بمعنى آخر ما هو السبب الذي دفع بالمشرع الدولي إلى الخروج عن القواعد العامة في المسؤولية المدنية المبنية على أساس الخطأ و تبني نظام المسؤولية الموضوعية ؟ و هل في هذا النظام قد أخذ بمبدأ المسؤولية القائمة على أساس الخطر أم على أساس الضمان ؟

في هذا المجال نصت المادة 7 فقرة 01 من اتفاقية 1996-2010 على أن " مالك السفينة وقت وقوع الحادث يكون مسؤولاً عن الضرر الناجم عن أي مواد خطرة و ضارة فيما يتعلق بنقلها بحرا على متن السفينة ، شريطة أنه إذا كانت الحادثة تتألف من سلسلة أحداث ذات مصدر واحد ، فإن المسؤولية تقع على المالك وقت حصول أول حدث من هذه الأحداث<sup>1</sup> .

فطبقاً لهذا النص مالك السفينة يعتبر مسؤولاً عن الأضرار و من بينها التلوث البحري الناتج عن المواد الخطرة و الضارة المنقولة على متن السفينة ، حتى و لو لم يرتكب أي خطأ ، فالشخص المضروب من التلوث يكفي أن يثبت أن ضرر قد لحقه و هناك علاقة سببية بين الضرر و الحادث حتى يحصل على التعويض، و على سبيل المثال إذا وقع خطأ ملاحى من ريان سفينة عادية مما أدى إلى جنوحها و إصطدامها بسفينة ناقلة للبضائع الخطرة الأمر الذي أدى إلى تسرب شحنات من هذه المواد الخطرة إلى عرض البحر ، فإن مالك هذه السفينة الناقلة للمواد الخطرة في هذه الحالة يكون مسؤولاً عن أي ضرر تلوث يحدث نتيجة لهذا التسرب<sup>2</sup> .

و بما أن نص المادة السابقة الذكر قد أسس المسؤولية عن التلوث الناجم عن نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا على أساس الضرر فقط و دون إعطاء أي إعتبار للخطأ ، مخالفًا بذلك القواعد العامة فمن المنطقي التساؤل عن مبررات إلزام المالك بالتعويض على أساس المسؤولية الموضوعية ، فمسؤولية هذا الأخير هل تقوم على أساس الخطر الناتج عن نشاطه أم على أساس ضمان حقوق المضرورين ، خاصة و أن المسؤولية الموضوعية تنقسم كما رأينا سابقاً إلى قسمين : نظرية الخاطر " تحمل التبعة " و نظرية الضمان .

---

1- راجع المادة 07 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 HNS

2- د/ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 159.

## أولا : موقف إتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 من نظرية المخاطر:

و كما أسلفنا الذكر أن نظرية المخاطر تقوم على فكرة الضرر الناجم عن نشاط خطر يعود بالفائدة و الربح على صاحبه في مقابل تحمل هذا الأخير لتبعة نشاطه<sup>1</sup> ، فكل شخص يمارس نشاطا خطرا يحدث به ضررا للغير وجب عليه تحمل نتائجه<sup>2</sup>.

بمعنى أن تطبيق نظرية المخاطر يتوقف على توافر شرطين أساسيين فمن جهة يجب أن يكون هذا النشاط ينطوي على خطورة و من جهة ثانية أن يكون مصدر كسب أو فائدة للشخص المسؤول ، فإذا ما تحقق هذان الشرطان فإن التعويض عن الأضرار التي يكون هذا النشاط الخطر قابلا لأن يحدثها يمكن إعتباره تعويضا عن المكاسب المحققة من ورائه<sup>3</sup> .

و بالرجوع إلى عملية النقل البحري للمواد الخطرة و الضارة نجد أنها تجمع الشرطين السابقين، فمن جهة يمكن أن يتسبب في أضرار عديدة نظرا للخطورة التي تنطوي عليها هذه المواد المنقولة ، و من جهة أخرى يعد مصدر كسب جيد للعاملين في مجاله<sup>4</sup> .

و بالتالي يمكن أن تكون هذه النظرية كأساس سليم للمسؤولية الموضوعية المؤخوذ بها في نصوص إتفاقية 1996 خاصة و أنها من ناحية تخدم مصلحة المضرورين أكثر من مصلحة

---

1- شعاشية لخضر ، الأساس القانوني الدولي لمسؤولية فرنسا عن تجاربها النووية في الجزائر ، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات ، جامعة غرداية ، المجلد 07 ، العدد 02 لسنة 2014 ، ص 115.

2- VIALARD, A , , Le Droit Civil Algérien , La Responsabilité Civil délictuelle , OPU , 1980, P 28.

3- زيد المال صافية ، المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر 01 ، كلية الحقوق ، 1994 ، ص 10 .

4 - DOUAY , C, op.cit, P 454.



الشخص المسؤول<sup>1</sup> ، كما تتماشى من ناحية ثانية مع الهدف الأساسي لهذه الاتفاقية و المتمثل في ضمان حصول المضرورين من التلوث على تعويض كامل .

### ثانيا : موقف اتفاقية المواد الخطرة 1996 – 2010 من نظرية الضمان :

كما رأينا سابقا أن نظرية الضمان التي قال بها الفقيه " ستارك " مفادها أن لكل شخص الحق في التصرف بحرية إلا أن هذا التصرف يجب أن يكون في الحدود التي يحافظ بها على حقوق الآخرين ، بمعنى يجب أن يكون هناك توازن بين حرية الشخص في تصرفه و بين حق المضرور في إستقراره و سلامة جسده و ماله ، بحيث إذا ما وقع تجاوز و جب التعويض .

لكن السؤال المطروح في هذا الصدد ، هل يمكن لنظرية الضمان وفق المفهوم السابق أن تكون أساسا للمسؤولية الموضوعية الواردة في نص المادة 07 فقرة 01 من اتفاقية 1996 " 2010 " ؟

بما أن نظرية الضمان تعطي للمضرورين الحق في الحصول على تعويض الأضرار الناتجة عن نشاط الغير ، رغم عدم إرتكابه لأي خطأ ، يمكن أن تأخذ كأساس لتبرير المسؤولية بدون الخطأ " الموضوعية<sup>2</sup> " المؤخوذ بها في مجال نقل المواد الخطرة و الضارة ، خاصة و أن هذه الأخيرة أصبحت من ضروريات النشاط الإقتصادي و الصناعي الحديث المتولد عن التطور التكنولوجي ، إلا أنها في نفس الوقت تعتبر كارثة على الأفراد و البيئة على حد سواء تبعا لخطورتها و أضرارها الكبيرة ، ففي هذه الحالة المضرورين لهم الحق في ضمان تعويضهم عن الأضرار الناتجة عن هذه المواد و النشاطات الخاصة بها .

---

1- يمكن لهذه النظرية ان تحدث تخوفا لمالك السفينة أو صاحب النشاط الخطر ككل ، لأنه يجد نفسه مسؤولا و ملزما بالتعويض بمجرد قيام علاقة السببية بين نشاطه و الضرر ، و هذا ما سينعكس سلبا على النشاط الإقتصادي بصفة عامة و النقل بصفة خاصة .

- DOUAY , C , op.cit , P 454.

2 - HADDOUM , K , Pollution Marine prévention et lutte , op-cit , P 86 , 87 .

إلا أن تطبيق نظرية الضمان على مسؤولية مالك السفينة أمر يصعب التسليم به ، لأن هناك عدة إختلافات بين مجال تطبيق هذه النظرية و نظام مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة و الضارة ، حيث أن نظرية الضمان تتكلم عن ضمان حد أدنى من السلامة و الأمن ، و هذا الحد يتمثل أساسا في إحترام السلامة البدنية و ملكية الأفراد ، في حين أن أضرار التلوث تتمثل غالبا في فوات الكسب المادي الناشئ عن الضرر الذي يصيب الملكية أو فوات الكسب البيئي الناشئ عن الأضرار التي تصيب البيئة ، و بالتالي ليس من الواضح أن أضرار التلوث الناشئة عن المواد الخطرة تدخل في نطاق تطبيق نظرية الضمان و المتمثل في ضمان حد أدنى من السلامة<sup>1</sup>.

كما أن ضمان حق المتضررين من التلوث في التعويض يتعارض تماما مع إلزامهم بأن يتحملوا بأنفسهم ضرر التلوث بأكمله أو جزء منه ، فنظرية الضمان لا يمكن أن تتفق و حالات الإعفاء من المسؤولية<sup>2</sup> ، بحيث أنه لا يمكن تصور إمكانية ضمان الأعمال الحربية أو الضاهرة الإستثنائية أو إهمال الحكومة ، باستثناء خطأ المضرور فمن غير المنطقي إمكانية ضمان حق المتضرر في مواجهة أخطائه الشخصية<sup>3</sup> .

و بالتالي فنظرية الضمان على نحو ما سبق لا يمكنها بأي شكل أن تكون كأساس لتبرير أخذ اتفاقية 1996 – 2010 بالمسؤولية الموضوعية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري الناجم عن نقل مواد خطرة و ضارة ، لكن إذا كان هذا هو الوضع في اتفاقية 1996 – 2010 فماذا عن باقي الاتفاقيات الدولية أو التشريعات الدولية بصفة عامة المنظمة لمسؤولية التلوث البحري ؟

---

1- بلقاسم فطيمة ، مرجع سابق ، ص 61.

2 - DOUAY, C , Op.Cit , P 456

3 - مونية كرواط ، مرجع سابق ، ص 69.

## الفرع الرابع

### موقف الاتفاقيات الدولية الأخرى من أساس مسؤولية التلوث البحري

معظم الاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بمختلف أنواع المواد الخطرة و الضارة قد تبنت مبدأ المسؤولية الموضوعية و هو ما سنوضحه من خلال ما يلي :

#### أولا : اتفاقية المحروقات 1969 و البروتوكول المعدل لها لسنة 1992 :

تنص المادة 03 فقرة 01 من اتفاقية 1969 على أنه : " باستثناء ما تنص عليه الفقرة 02 و 03 من هذه المادة على إعتبار مالك السفينة وقت وقوع الحادث أو عندما يتكون الحادث من سلسلة أحداث وقت وقوع أول حادث مسؤولا عن أي ضرر تلوث ينجم عن تسرب أو إلقاء للمحروقات من السفينة إثر الحادث " .

و قد أثار تفسير نص هذه المادة جدلا فقهيًا كبيرا حول أساس و مبررات مسؤولية مالك السفينة الناقلة للمحروقات ، إلا أن الرأي الراجح في هذه المسألة هو أخذ هذه الاتفاقية بالمسؤولية الموضوعية لمالك السفينة<sup>1</sup> و المبنية على أساس نظرية المخاطر " تحمل التبعة" ، و بناءا على ذلك يسأل مالك السفينة عن ضرر التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته حتى و إن لم يرتكب أي خطأ.

#### ثانيا : اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 :

لقد نثار الجدل حول نص المادة 235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، و المتعلقة بمسؤولية الدولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية ، حيث جاء في فقرتها الأولى " الدول مسؤولة عن

---

1 - HADDOUM , K, Pollution Marine prévention et lutte, op-cit , P 86 .

الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ، و هي مسؤولة وفقا للقانون الدولي"<sup>1</sup>.

و نظرا لغموض هذا النص إقترح بعض الدول المشاركة في المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار، إعمال المسؤولية الموضوعية المبنية على أساس المخاطر ، و بذلك يصبح نص الفقرة الأولى من المادة السابقة على النحو التالي : " يترتب على كل ضرر للبيئة البحرية أو للأموال أو للأشخاص الموجودين بها بسبب التلوث لزوم التعويض عن هذه الأضرار أو أي إصلاح آخر له " .

و قد إستندت هذه الدول في دعم إقتراحها بأنه يصعب إثبات الخطأ البيئي في مجال التلوث البحري وفقا لنظرية الخطأ ، و هو ما أدى إلى تعديل في نص المادة 235 و التي و إن لم تنص صراحة على الأخذ بنظرية المخاطر إلا أنها لا تستبعد إعمال هذه المسؤولية<sup>2</sup>.

### ثالثا : اتفاقية الوقود لسنة 2001 :

بما أن اتفاقية الوقود لسنة 2001 كانت معنية كما هو الحال في النظام القانوني الدولي للمسؤولية المدنية عن التلوث البحري ، بتعزيز المركز الضعيف للمضروب فإنها قد تبنت قرينة المسؤولية " المسؤولية الموضوعية " المبررة بنظرية المخاطر كأساس لمسؤوليتها المدنية ، فبمجرد إثبات الضرر و إرتباطه بحادث التلوث الخاضع لاتفاقية الوقود ، تفترض مسؤولية مالك السفينة ، و لا يستطيع المالك عندئذ أن يدفع مسؤوليته بإثبات عدم وقوع الخطأ منه ، أو أنه قد بذل كل جهده في تفادي وقوعه، فهو لا يملك إلا إثبات إنقطاع علاقة السببية بين سلوكه و الضرر ، بمعنى نفي المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي<sup>3</sup>.

---

1- أحمد خالد الناصر ، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، الأردن ، 2010 ، ص 116.

2- د/ محمد البراز ، حماية البيئة البحرية من التلوث - دراسة مقارنة - منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، 2006 ، ص 316.

3- لمزيد من التفصيل أنظر : - د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 185 ، 159 .

رابعاً : اتفاقية بروكسل لسنة 1962 الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن النووية :

نصت المادة 02 فقرة 01 من اتفاقية بروكسل لسنة 1962 على أنه : " يعتبر مشغل السفينة النووية مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن جميع الأضرار النووية عندما يثبت أن هذه الأضرار وقعت نتيجة لحادث نووي أو بقايا فضلات مشعة تتعلق بهذه السفينة<sup>1</sup> " .

و حسب نص هذه المادة فإن اتفاقية 1962 قد تبنت نظام المسؤولية الموضوعية المطلقة<sup>2</sup> للقائم بتشغيل السفينة النووية ، وقد بررتها بفكرة المخاطر أو تحمل التبعة<sup>3</sup> .

خامساً : القانون الأمريكي للتلوث بالزيت OPA :

يرى المشرع الأمريكي<sup>4</sup> أن عملية النقل البحري للزيت تعتبر من النشاطات الخطرة ، لذلك كان من المنطقي تبني نظرية المسؤولية الموضوعية<sup>5</sup> ، و بذلك يكون قانون التلوث الأمريكي لسنة 1990 قد ساير الاتفاقيات و المعاهدات الدولية في الأخذ بنظام المسؤولية بدون خطأ "

---

1- المادة 02 فقرة 01 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن النووية ، لسنة 1962.

2- تعتبر مسؤولية مشغل السفينة النووية مسؤولية موضوعية مشددة ، نظرا لضيق حالات إعفاء هذا الأخير مقارنة بحالات إعفاء مالِك السفينة الناقلة للمحروقات في ضل اتفاقية 1969 و كذا ناقل المواد الخطرة في اتفاقية 1996 .

3- و الشيء نفسه بالنسبة لاتفاقية فينا لسنة 1963 و 1997 ، و كذا اتفاقية باريس لسنة 1960 فاللرجوع لنصوص هذه الاتفاقيات نجد أنها أخذت قد أخذت بالمسؤولية الموضوعية ، إذ تقضي هذه الاتفاقيات صراحة بأن مستغل المنشأة النووية يعد مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن الأضرار النووية عندما يثبت أن هذه الأضرار قد وقعت نتيجة حادث نووي .

4- إتمدت العديد من القوانين البيئية في الولايات المتحدة الأمريكية على نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية عن أضرار التلوث البيئي ، منها قانون الهواء النظيف الأمريكي الصادر سنة 1950 و المعدل سنة 1977 ، قانون 1990 المتضمن حظر أية عملية تصريف للملوثات في الجو سواء بإذن أو بدون إذن . أنظر في ذلك :

- أحمد خالد الناصر ، مرجع سابق ، ص 112 .

5- د/ جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 100.

الموضوعية " ، و بمقتضى هذه النظرية تتعدد مسؤولية مالك السفينة أو مستغلها عن أضرار التلوث دون الحاجة إلى إثبات إهماله أو خطئه<sup>1</sup> .

و على الرغم من إعتبار المسؤولية الموضوعية نقطة إلتقاء بين القانون الأمريكي و النظام الدولي في المسؤولية عن التلوث ، إلا أن هناك فرق جوهري بينهما يتمثل أساسا في أن النظام الدولي ألقى بعبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة ، أما القانون الأمريكي فرغم أنه وضع عبء المسؤولية عن أضرار التلوث على عاتق مالك السفينة أو مستغلها إلا أنه يعتبر الغير أيضا مسؤولا طبقا لأحكامه<sup>2</sup> إذا كان فعله هو السبب الوحيد لهذه الأضرار ، بمعنى أن الغير وفق لاتفاقية 1996 - 2010 أو اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992 يسأل على أساس الخطأ وفقا للقواعد العامة ، بينما في القانون الأمريكي للتلوث بالزيت مسؤوليته تقوم دون مراعاة لأي خطأ صادر منه طالما أن فعله كان هو السبب الوحيد لضرر التلوث<sup>3</sup> .

## الفرع الخامس

### موقف المشرع الجزائري

نص المشرع الجزائري في المادة 117 من القانون البحري على أنه : " يعتبر مالك السفينة الناقلة للوقود كحمولة، مسؤولا عن كل ضرر ناتج بسبب التلوث الناجم عن تسرب أو طرح للوقود من سفينته " ، بمعنى أن المشرع الجزائري قد أخذ بالنظرية الموضوعية لمالك السفينة عن أضرار التلوث بالمحروقات ، و كتأكيد على ذلك فقد نصت المادة 58 من القانون رقم 03-10 المتعلق

---

1- ينص قانون التلوث الأمريكي على أنه : " أي شخص مسؤول عن السفينة يتسرب منها الزيت أو تنشئ تهديدا جديا بالتسرب في مياه البحر أو السواحل المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة يعد مسؤولا عن الأضرار و تكاليف الإزالة الناتجة عن هذا التسرب أو الحادث " ، الفصل 1002 البند أ" من قانون التلوث بالزيت OPA لسنة 1990.

2- راجع الفصل 1002 فقرة 1 " ج " من قانون التلوث بالزيت لسنة 1990.

3- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 195 ، 196 .

بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة<sup>1</sup> على أنه : "يكون كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات تسببت في تلوث نتج عن تسرب أو صب للمحروقات من هذه السفينة مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق الشروط و القيود المحددة بموجب الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بواسطة المحروقات " .

و بهذا يكون المشرع الجزائري قد ساير و واكب التطورات الحديثة في مجال القانون عموماً و النقل البحري بصفة خاصة ، و ذلك على إعتبار أن الجزائر من أكثر الدول عرضة للتلوث البحري بسبب موقعها الإستراتيجي و طول ساحلها البالغ 1200 كلم من جهة و إعتبارها من بين أهم الدول المصدرة للنفط من جهة ثانية<sup>2</sup> .

و هكذا فإن مسؤولية مالك السفينة عن اضرار التلوث البحري الناجم عن نقل مواد خطرة و ضارة هي مسؤولية موضوعية تتعدّد بمجرد حصول الضرر و دون الحاجة إلى إثبات خطئه ، و ذلك لما فيه من حماية أكبر للمضرورين بمعنى أن المسؤولية الموضوعية المبررة على مبدأ نظرية المخاطر " تحمل التبعة " هي الأساس المناسب لحماية هؤلاء المضرورين من التلوث ، خاصة و أن المسؤولية الشخصية القائمة على إثبات الخطأ يصعب فيها كثيراً إثبات خطأ مالك السفينة المسببة للتلوث مما يسهل على المالك الإفلات من المسؤولية .

و على العكس من ذلك فإن أحكام المسؤولية الموضوعية يؤمن للأشخاص المتعاملين مع البيئة البحرية حماية أكبر من الأضرار التي قد تنشأ عن نقل المواد الضارة ، باعتباره من النشاطات الخطرة ، و بغض النظر عن درجة العناية التي يبذلها الشخص المسؤول لمنع الضرر، فالمسؤولية الموضوعية لا تقوم بسبب عدم معقولية النشاط الممارس فقط و إنما تنشأ في المقام الأول بسبب أنه قد أنشأ بسلوكه نشاطاً أخطاره غير عادية<sup>3</sup> .

---

1- القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى 1424، الموافق ل 19 جويلية 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، ج ر عدد 43 الصادرة بتاريخ 20 جويلية 2003 .

2- BEN AMMAR , M , Op.Cit , P 211.

3- د/ جلال وفاء محمددين ، مرجع سابق ، ص 101 .

## المطلب الثاني

### حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية

يستوجب تطبيق نظام المسؤولية الشخصية من الناحية العملية الأخذ بنظام الإثبات العكسي لدفع هذه المسؤولية ، بحيث ينفي الشخص المسؤول الخطأ من جانبه بمعنى أنه يثبت غياب الخطأ من جانبه ، أما في مجال نظام المسؤولية الموضوعية فإن حالات الإعفاء فيها تتطلب من المسؤول لدفع مسؤوليته تقديم إثباتا لعدد من الوقائع الواضحة و المحددة .

و نفس الشيء يمكن قوله في مجال مسؤولية مالك السفينة الناقلة للبضائع الخطرة ، باعتبارها مسؤولية موضوعية ، بحيث يستطيع هذا الأخير دفع المسؤولية من جانبه إذا قدم إثباتا إيجابيا لمجموعة من الوقائع و الأحداث المحددة ، بحيث تعتبر هذه الأخيرة حالات لإعفائه من المسؤولية ، و هو ما نصت عليه اتفاقية 1996 و كذا برتوكول 2010 ، و بالتالي يمكن القول أن هذه الحالات تعد بمثابة استثناءات على مبدأ تركيز أو حصر المسؤولية في مالك السفينة<sup>1</sup> .

كما تجدر الإشارة أنه تقريبا كل الاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث في المجال البحري قد أدرجت في بنودها حالات الإعفاء هذه ، و من أهمها اتفاقية 1969 الخاصة بالتلوث بالمحروقات و برتوكول 1992 الخاص بها ، اتفاقية 2001 الخاصة بأضرار

---

(1) - يرى الدكتور " محمد السيد أحمد الفقي " في هذا المجال أن حالات الإعفاء يمكن أن تكون استثناءات محددة على مبدأ المسؤولية ، أو نتيجة توفيق بين المصالحة المتعارضة مثل ما هو الحال في معاهدة سندات الشحن لسنة 1924 و التي أبرمت في الأصل لمكافحة الشروط التعسفية و الجائرة التي كان الناقلون يدرجونها بانتظام في سندات الشحن لذلك قررت المعاهدة من حيث المبدأ اعتبار الناقل مسؤولا حتما عن عدم تنفيذ العقد ، و عن أي ضرر يحدث للبضاعة ، و لا يمكن لأي شرط تعاقدى مخالف هذه القاعدة الآمرة ، و لما كان ذلك يؤدي إلى تحمل الناقلين لالتزامات ثقيلة فقد كان واجبا في المقابل منحهم امكانية الإعفاء من المسؤولية في حالات عديدة بهدف تحقيق التوازن العقدي ، فالمسألة في النهاية كانت عبارة عن التوفيق بين مصالح الناقلين و الشاحنين ، فالناقلين يمتنعون عن إدراج أي شرط بعدم المسؤولية و يتحملون بذلك من الناحية العملية ، التزاما صارما بنتيجة ، في مقابل قائمة طويلة بحالات الإعفاء من المسؤولية . د / محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 200 - 201 .



التلوث بوقود للسفن ، و حتى المعاهدات النووية ، إلا أن هذه الأخيرة حالات الإعفاء فيها كانت أقل عدد من الاتفاقيات الأخرى .

و تشترط معاهدة 1996 و بروتوكول 2010 المعدل لها على مالك السفينة في حالة وقوع تلوث ، للتخلص من مسؤوليته<sup>1</sup> أن يقدم الدليل على وجود الفعل المعفي له إضافة إلى إثبات

---

1- نصت الفقرة 2 من المادة 03 من الاتفاقية المحروقات CLC 1969 على أنه : " يكون الملك غير مسؤول إذا أقام الدليل على أن الضرر بسبب التلوث :

✓ ناتج عن عمل حربي أو أعمال عدوانية أو حرب أهلية أو ثورة مسلحة أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي محتم لا يمكن قهره.

✓ أو ناتج بكليته من عمل الغير الذي تصرف أو أهمل التصرف عمدا بقصد احداث ضرر .

✓ أو ناتج بكليته من تهاون أو من كل عمل آخر مضر تقوم به حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار أو الوسائل الأخرى المساعدة على الملاحة و ذلك أثناء قيامها بهذه المهمة .

- كما نصت الفقرة 3 من نفس المادة على أنه : إذا أقام المالك الدليل على أن الضرر بالتلوث ناتج بكليته أو جزء منه إما من عمل الشخص الذي تحمله لكونه قد تصرف أو أهمل التصرف بقصد احداث ضرر و إما من تهاون هذا الشخص ، فإنه يعفى من بعض أو كل مسؤوليته نحو هذا الشخص .

- أما بالنسبة للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة 2001 فقد نصت فيها الفقرة 3 من المادة 03 على أنه : لا يتحمل مالك السفينة أي مسؤولية عن أضرار التلوث إذا أثبت ما يلي :

✓ أن الأضرار قد نجمت عن عمل من أعمال الحرب أو القتال أو الحرب الأهلية أو التمرد أو بفعل ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي و حتمي و قاهر .

✓ أن الأضرار قد نجمت كليا عن فعل أو تقصير اتاه طرف ثالث بنية إحداث ضرر .

✓ أن الأضرار قد نجمت كليا عن إهمال أو تصرف خاطئ آخر صدر من حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المعينات الملاحية الأخرى ، في إطار ممارستها لوظيفتها تلك .

و نصت الفقرة 4 من نفس المادة على انه : إذا أثبت مالك السفينة أن أضرار التلوث قد نجمت كليا أو جزئيا عن فعل أو تقصير أتاه بنية إحداث الضرر الشخص الذي تعرض لهذا الضرر ، أو إهمال ذلك الشخص جاز إعفاء مالك السفينة كليا أو جزئيا من مسؤوليته إزاء ذلك الشخص .

علاقة السببية بين هذا الفعل و ضرر التلوث ، و في هذا المجال فقد نصت الفقرة 2 و 3 من المادة 7 من اتفاقية 1996-2010 على أنه " لا يتحمل المالك أي مسؤولية إذا أثبت أن :

1-الضرر ناجم عن عمل حربي أو أعمال عدوانية ، أو حرب أهلية أو تمرد أو بفعل ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي و حتمي و قاهر .

2-الضرر ناجم كلياً عن التصرف المتعمد أو النسيان المتعمد من قبل طرف ثالث لإحداث الضرر.

3-الضرر ناجم كلياً عن الإهمال أو فعل خاطئ آخر من قبل أي حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المساعدات الملاحية الأخرى أثناء أداء تلك المهمة .

4-الإهمال من قبل الشاحن أو أي شخص آخر لواجب تقديم المعلومات فيما يتعلق بالطبيعة الخطرة و الضارة للمواد المشحونة إما أنه :

- تسبب في ضرر كلياً أو جزئياً
- تسبب في عدم حصول المالك على تأمين .

شريطة أن لا يكون المالك أو موظفوه أو وكلاؤه على علم ، أو أنه كان يتعين عليهم بقدر معقول أن يكونوا على اطلاع بالطبيعة الخطرة و الضارة للمواد المشحونة .

أما الفقرة 3 فقد نصت على انه : " إذا ما اثبت المالك أن الضرر ناجم كلياً أو جزئياً إما من عمل متعمد أو من نسيان متعمد لإحداث الضرر من قبل الشخص المعاني من الضرر ، أو بسبب إهمال ذلك الشخص ، فإنه يجوز إعفاء المالك كلياً أو جزئياً من المسؤولية إزاء ذلك الشخص " .

إلا أن هناك من يرى أن وضع الاتفاقية لحالات الإعفاء هذه يتناقض مع مبدأ المسؤولية الموضوعية ، و ذلك لاقتصار هذه الحالات على المسؤولية المفترضة فقط ، و التي تعفى الشخص المسؤول من مسؤوليته إذا أثبت السبب الأجنبي<sup>1</sup> . و لكن بالرجوع إلى أحكام المسؤولية الموضوعية نجد أنها تشمل على ثلاث درجات إما أن تكون مسؤولية موضوعية مخففة " قرينة

---

1 - BAIBA , H , : La responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures , DPGS , option maritime , institut supérieur maritime bou smail , Alger , 2004 , P 66.

المسؤولية " أو مسؤولية موضوعية مشددة ، او مسؤولية موضوعية مطلقة ، و التفرقة بين هذه الدرجات الثلاث تتوقف على حالات الإعفاء من المسؤولية السابقة الذكر ، متى اتسعت هذه الحالات كنا بصدد المسؤولية الموضوعية المخففة ، و إذا ما تقلصت انتقلنا إلى المسؤولية الموضوعية المشددة ، و إن أختفت تماما وصلنا إلى المسؤولية الموضوعية المطلقة<sup>1</sup> .

و بالرجوع إلى أحكام هذه المادة السابقة الذكر نستنتج ان حالات الاعفاء من المسؤولية وفق اتفاقية 1996 جاءت على سبيل الحصر لا المثال و بذلك تكون هذه الاتفاقية قد حذت حذوى الاتفاقيات التي سبقتها في هذا المجال ، بحيث لا يمكن لمالك السفينة المسؤولة عن التلوث أن يدفع عن نفسه المسؤولية إلا إذا اثبت وجود حالة من الحالات المنصوص عليها ، و هذا ما سنحاول الوقوف عليه في هذا المطلب من خلال الفروع التالية :

## الفرع الأول

### أعمال الحرب

على غرار الوضع في المعاهدات النووية<sup>2</sup> ، و كذا الاتفاقيات الأخرى الخاصة بالمسؤولية عن التلوث البحري، فقد اخذت اتفاقية 1996 - 2010 بأعمال الحرب كسبب من أسباب إعفاء المالك من المسؤولية ، حيث نصت على أن مالك السفينة لا يعتبر مسؤولاً عن تعويض ضرر التلوث إذا أثبت أن هذا الضرر قد نجم عن عمل حربي أو أعمال عدوانية أو حرب أهلية أو تمرد<sup>3</sup>

---

1 - د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 159.

2 - راجع المادة 08 من معاهدة بروكسل لسنة 1962 الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية .

3 - تعرف الحرب : بأنها نزاع مسلح تبادلي بين دولتين أو أكثر من الكيانات غير المنسجمة ، حيث الهدف منها هو إعادة تنظيم الجغرافية السياسية للحصول على نتائج مرجوة ومصممة بشكل ذاتي. قال المنظر العسكري البروسي كارل فون كلاوزفيتز في كتابه عن الحرب أنها "عمليات مستمرة من العلاقات السياسية، ولكنها تقوم على وسائل مختلفة". وتعد الحرب هي عبارة عن تفاعل بين

و طبقا لهذه المادة يجب أن تكون فعلا هناك حالة حرب ، بحيث يجب على المالك عند تمسكه بهذه الحالة أن يثبت ليس فقط عمل الحرب ذاته و إنما أيضا أن هذا العمل يدخل في إطار الحالة العامة للحرب<sup>1</sup> ، إلا أنه لا يشترط أن تكون حالة الحرب دائمة بمعنى نزاع مسلح حقيقي ، بل يكفي أن ينتج ضرر التلوث عن أعمال عدوانية منفردة أو عن ثورة ، و لهذا فإن حالة الإغفاء تنطبق على أعمال الإرهاب و التخريب ، القرصنة و كذا التمرد الجماعي الذي يرتكب أثناء الفتن أو المظاهرات السياسية التي تهدف للإطاحة بحكومة معينة<sup>2</sup> .

كما يجب في هذا المجال عدم الخلط بين أعمال الحرب و أخطار الحرب ، و التي تعتبر محلا للعديد من وثائق التأمين ، فمثلا إذا أجبرت سفينة ناقلة للمواد الخطرة بسبب الحرب على السير مطفاة الأنوار أو في ركب خلف سفن أخرى تخضع لحماية سفينة عسكرية ، و في ضل هذه الظروف حدث تصادم تسبب في وقوع ضرر التلوث<sup>3</sup> ، فهنا يكون مستحيلا إمكانية تمسك مالك السفينة بالإغفاء من مسؤوليته بسبب أعمال الحرب ، ففي الواقع لا يمكن القول بأن التلوث قد نتج عن عمل حرب و إنما نتج عن تصادم وقع بسبب ظروف الملاحة في وقت الحرب ، و بالتالي فبرغم من وجود خطر حرب أو جو حرب ، لكن لا يوجد أعمال حرب توجب أو تستدعي الإغفاء من المسؤولية .

---

اثنين أو أكثر من القوى المتعارضة والتي لديها "صراع في الرغبات، ويستخدم هذا المصطلح أيضا كرمز للصراع غير العسكري، مثل الحرب الطبقية.

- أما الحرب الأهلية : هي حرب بين الفصائل لمواطني بلد واحد ( كما هو الحال في الحرب الأهلية الأمريكية ) ، أو بشكل آخر هي نزاع بين دولتين تم إنشاؤهما من أصل واحد و متحد سابقا .

1 - د/ كمال رجب ، مرجع سابق ، ص 218.

DOUAY , C , op.cit , P 456 .

3 - و مثال ذلك حادث السفينة **Emile Miguet** التي غرقت أثناء الحرب العالمية الثانية بعد تركها للركب الذي كانت ملزمة بمتابعته ، و قد ثار التساؤل طويلا حول ما إذا كانت الكارثة يجب اعتبارها حالة حرب أم حادث ناتج عن خطأ الريان - أنظر : د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، هامش رقم 49 ، ص 203.

كما يثور التساؤل هنا حول ما إذا كان مالك السفينة يتمتع بحرية كاملة في إرسال سفينته إلى منطقة يسودها القلق و الإضطراب ، بمعنى هل يعد المالك الذي يسمح بعبور سفينته في المياه الإقليمية لدولة يسودها القلق و الإضطراب مع علمه بذلك مسؤولاً عن ضرر التلوث الذي ينتج عن عمل الحرب أو أعمال عدوانية أم يستطيع التمسك بحالات الإعفاء ؟ .

إن اتفاقية 1996 و بروتوكولها لسنة 2010 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن البضائع الخطرة ، لم تقدم إيضاحاً حول هذه المسألة ، حيث ورد فيها إعفاء مالك السفينة من المسؤولية إذا أثبت أن ضرر التلوث قد نتج عن عمل حربي ، و الشيء نفسه بالنسبة لاتفاقية 1969 و بروتوكول 1992 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن اضرار التلوث بالمحروقات ، فهنا هل يجب الأخذ بالتفسير الضيق و القول بأن الضرر يجب أن ينتج كلياً عن عمل الحرب أم نأخذ بالتفسير الواسع الذي يقضي بأنه يكفي أن ينتج الضرر عن عمل الحرب دون الحاجة لأن يكون هذا الأخير هو السبب الوحيد لوقوع الضرر؟

و بالرجوع إلى نصوص معاهدة 1969 ، نجد بأن إرادة المشرع الدولي قد أنصرفت إلى الأخذ بالتفسير الواسع ، بحيث أورد في الفقرة أ من المادة 2/3 و الفقرة أ من المادة 2/7 من اتفاقية 1996 " 2010 " على إعفاء المالك من المسؤولية إذا أثبت أن ضرر التلوث قد نجم عن عمل حرب أو أعمال عدوانية ، كما إشتراط في الفقرتين "ب" و " ج" من المادتين السالفتي الذكر ، أنه لإعفائه من المسؤولية يجب أن يكون ضرر التلوث قد نتج كلياً عن الفعل العمدي للغير أو إهمال الحكومة ، مما يعني بمفهوم المخالفة أنهم قد أرادوا لعمل الحرب أن يكون سبباً لإعفاء المالك من المسؤولية أياً ما كانت أهمية الدور الذي يلعبه في وقوع ضرر التلوث<sup>1</sup> .

و طبقاً لهذا التفسير فإن مالك السفينة الذي يعلم بقيام أعمال الحرب في منطقة معينة ، يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن ضرر التلوث كان بسبب هذه الأعمال ، و ذلك بالرغم من الخطأ الذي أرتكبه عند السماح لسفينته بالدخول إلى هذه المنطقة .

---

1 - DOUAY , C , op.cit , P 457.

## الفرع الثاني

### الظاهرة الطبيعية

لقد أوجبت اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010<sup>1</sup>، إعفاء مالك السفينة من المسؤولية إذا نجح في إثبات أن ضرر التلوث قد نتج عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي و حتمي و قاهر، و في هذه الحالة يشترط أن يكون الضرر قد نتج دون تدخل أي قوة بشرية ، كما يجب أن تكون هذه الظاهرة الطبيعية ذات طابع استثنائي بمعنى أن تبلغ درجة عالية من الجسامه أو الخطورة بحيث يصعب على الإنسان تصورها أو السيطرة عليها أو تجنبها<sup>2</sup>

و لذلك فإن العواصف الهوجاء لا يمكن اعتبارها ظاهرة طبيعية بالمعنى الوارد في اتفاقية 1996 و كذا اتفاقية 1969 ، بحيث يمكن لبعض السفن و الناقلات تقاديتها و التغلب عليها ، و نفس الشيء بالنسبة لتجمد مياه البحار و الضباب بحيث و إن كانت ظواهر طبيعية و خطرة إلا أنها ليست استثنائية بحيث تعد من المخاطر المألوفة للبحر<sup>3</sup> ، كما وضح ذلك الفقيه الفرنسي Pierre Bonassies : " أن عاصفة قوية مصحوبة برياح قوتها عشرة أو اثني عشرة عقدة لا تعفي المالك من المسؤولية ، على عكس الإعصار الاستوائي المدمر ، و ظاهرة المد الناتجة عن الزلزال من شأنها أن تخلص مالكة السفينة من مسؤوليته ، إذا أثبت أن ضرر التلوث نتج عنها<sup>4</sup> .

---

1 - المادة 2/7 أ من اتفاقية 1996 " 2010 " ، و المادة 2/3 أ من اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992 ، كما نصت كل من اتفاقية باريس و اتفاقية فيينا في المجال النووي على إعفاء المسؤول في حالة الكارثة الطبيعية ذات الطابع الإستثنائي ، و على العكس من ذلك فإن معاهدة بروكسل لسنة 1962 المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية لم تأخذ بالكارثة الطبيعية كسبب للإعفاء.

2 - د/ محمود سمير فهمي ، مرجع سابق ، ص 212.

3 - - REMOND-Gouilloud, M , Pollution des mers, op.cit , P 06, 07 .

4 - Une forte tempête même accompagnée de vents de force 10 ou 12 n'exonère pas le propriétaire mais seulement un phénomène naturel , typhon dévastateur ou encore un raz-de-marée tsunami provoqué par un tremblement de terre -BAIBA, H, op.cit , P 68.

و بالتالي حتى يستطيع مالك السفينة إعفاء نفسه من المسؤولية إستنادا على الظاهرة الطبيعية يجب أن تكون هذه الأخيرة ظاهرة إستثنائية لا يمكن مقاومتها أو تفاديها ببذل العناية العادية أو بمقتضى الخبرة البحرية<sup>1</sup>

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد نص في المادة 118 من القانون البحري على أن الظاهرة الطبيعية تعتبر حالة من حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية ، حيث يجري نص المادة على أنه : " أي حادث ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه أو التغلب عليه " ، إلا أن النص الفرنسي<sup>2</sup> لهذه المادة كان أكثر دقة بحيث نص على الظاهرة الطبيعية ذات الطابع الإستثنائي و ليس الحادث كما جاء في النص العربي.

### الفرع الثالث

#### الفعل العمدي للغير

من الأسباب التي يستطيع مالك السفينة التمسك بها لإعفاء نفسه من المسؤولية طبقا لاتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 ، ان يكون ضرر التلوث قد نتج كليا عن التصرف المتعمد أو النسيان المتعمد من قبل طرف ثالث قصد إحداث ضرر<sup>3</sup> .

و بالرجوع للمبدأ العام في مجال خطأ الغير ، نجد أن اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 قد ضيققت في مفهومه مقارنة بمفهومه وفقا للقواعد العامة ، فقد حصرت هذه الاتفاقية خطأ الغير في الخطأ العمدي فقط دون الخطأ غير العمدي ، بمعنى عدم تعمد الغير في القيام بتصرف لن يكون كافيا لإعفاء المالك من المسؤولية لإنعدام وجود أي قصد

---

1 - BEN AMMAR , M , op.cit , P 208.

2- يجري نص المادة 118 من القانون البحري الجزائري في نصها باللغة الفرنسية على النحو التالي :

( ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel )

3 - راجع المادة 2/3 ب من اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمرحوقات، و كذا المادة 3 فقرة ب من اتفاقية الدولية بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة 2001.

لإحداث الضرر.

كما يشترط في الفعل العمدي للغير حتى يكون سببا لإعفاء مالك السفينة من المسؤولية ، أن يكون هذا الفعل هو السبب الوحيد و المنتج لضرر التلوث ، و هذا ما يتوجب على المالك إثباته و هكذا يتم إستبعاد كافة الحالات التي تساهم فيها اسباب أخرى مع الفعل العمدي للغير في إحداث هذا الضرر<sup>1</sup> ، بمعنى أن المالك الذي يتسبب بخطئه أو إهماله و لو بشكل بسيط في وقوع ضرر التلوث لا يستطيع التمسك بالإعفاء و لو جزئيا من مسؤوليته<sup>2</sup>

و يقصد بالغير في هذا المجال كافة الأشخاص الآخرين غير طاقم السفينة ، أو تابعي المالك و كذلك المستأجر المجهز أو وكلائه لا يعتبرون من الغير ، و إنما المساعدين و المنقذين و الأشخاص الموجودين في السفينة بطريقة غير شرعية ، كالمسافرين خلسة ، أو الأشخاص الموجودين على متن السفينة بموافقة المالك دون أن يكونوا من تابعيه أو وكلائه كالمسافرين أو زوجات طاقم السفينة ، كل هؤلاء يعدون من الغير الذي يترتب على فعله العمدي ، إذا ما كان السبب الوحيد لضرر التلوث ، إعفاء المالك من المسؤولية<sup>3</sup>.

---

1 - د/نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 163.

2 - و مثال ذلك حادث الناقله الجزائرية الذي وقع في الجزائر بتاريخ 1986/12/8 ، حيث أكد نادي الحماية و التعويض الانجليزي مؤمن مالك السفينة أن هذا الأخير يجب أن يعفى من أي مسؤولية تجاه هذه الكارثة و ذلك بسبب الفعل العمدي لمستغل المنصة البترولية ، ففي الواقع أن تسرب البترول من السفينة قد حدث في مكان هذه المنصة ، و قد استمرت هذه الأخيرة بعد ذلك في تفريغ البترول بالرغم من الخطر الجسيم الذي يمثله قريبا من مركز كهربائي ، و مع ذلك فقد رفض الصندوق الدولي للتعويض حجة مؤمن مالك السفينة على أساس أن فعل مستغل المنصة لم يكن السبب الأول للحادث و إنما سبب أدى إلى زيادة خطورة الحالة فقط - أشار إليه د/ محمد سيد الفقي ، مرجع سابق ، هامش 66 ، ص209.

3 - DOUAY, C , op.cit , P 456.



## الفرع الرابع

### إهمال الحكومة

طبقا للمادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة و التي تنص على أنه تمارس الدولة الساحلية على المياه الإقليمية المحيطة بسواحلها سيادة كاملة قد أعطت هذه الاتفاقية للدولة الحق في ممارسة بعض الاختصاصات و الحقوق على السفن التي تبحر في هذه المنطقة الإقليمية ، بقصد تأمين و ضمان سلامة الملاحة فيها و ذلك بوضع مقاييس تهدف إلى الوقاية و الحد من ظاهرة تلوث هذا الوسط ، إضافة إلى معاقبة الدول التي لا تضمن ملاحه سليمة للسفن الموجودة في مياهها الإقليمية و الداخلية<sup>1</sup> .

و لذلك فقد اتجهت نية واضعي اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 الخاصة بالمسؤولية و التعويض في مجال نقل البضائع الخطرة ، إلى معاقبة الدول التي لا تأمن سلامة الملاحة في مياهها الإقليمية و الداخلية ، و ذلك من خلال إعفاء مالك السفينة من المسؤولية في حالة ما إذا كان هناك تهاون من قبل الحكومة في صيانة الوسائل المساعدة على الملاحة ، و ترتب على ذلك وقوع ضرر تلوث في هذه المنطقة ، و هذا ما أكدته المادة 07 فقرة 2 "ج" : " الضرر الناجم كليا عن الإهمال أو فعل خاطئ آخر من قبل أي حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المساعدات الملاحية الأخرى أثناء أداء تلك المهمة.. " .

ما يلاحظ أن صياغة نص هذه المادة جاء واسع و ضيق في ذات الوقت ، فهو من جهة واسع بحيث لم يشترط أن يكون الإهمال أو الخطأ الصادر من الدولة عمديا ، بل إكتفت المادة بمجرد الإهمال و لو كان يسيرا فإنه يعتبر سبب في إعفاء المالك من مسؤوليته ، كما أن هذا الخطأ أو الإهمال لا يشترط أن يكون صادرا من الحكومة فقط بل يكفي أن يصدر من طرف أي سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار أو المساعدات الملاحية ، أما من جهة ثانية فهو ضيق

1 - BAIBA , H, Op.Cit , P 68 .

2 - راجع المادة 2/3 ج من اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، و كذا المادة 3 فقرة ج من اتفاقية الدولية بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة 2001.

لأنه لا يغطي سوى الخطأ المتعلق بصيانة الأنوار أو المساعدات الملاحية الأخرى \_ بمفهوم المخالفة أن إهمال الحكومة في شيء آخر غير ذلك ، و يؤدي إلى ضرر تلوث لا يعفي مالك السفينة من مسؤوليته \_ لكن إذا كانت عبارة الأنوار واضحة فالأمر ليس نفسه بالنسبة للمساعدات الملاحية التي كانت محل تفسيرات قضائية ، و مثال ذلك قضية ناقلة البترول السوفيتية<sup>1</sup> Tsisis فعلى إثر جنوح هذه الناقلة في المياه السويدية سنة 1977 طالب مالكيها بإعفائه من المسؤولية طبقاً لنص المادة 03 من اتفاقية 1969 ، على أساس أن الخرائط البحرية<sup>2</sup> السويدية لم تكن كاملة، و في عام 1980 أثبتت مشكلة معرفة ما إذا كان فعل الإدارة السويدية المتمثل في عدم وضعها لخرائط بحرية صحيحة أو مضبوطة يعد خطأ في صيانة المساعدات الملاحية ، و في هذا المجال أصدرت المحكمة العليا السويدية بتاريخ 13 جانفي 1983 حكماً إيجابياً لصالح مالك السفينة على أساس أن الخرائط البحرية تعتبر من المساعدات الملاحية<sup>3</sup> .

غير أن نص المادة 07 فقرة 2 "ج" من اتفاقية 1996 - 2010 أو المادتين 03 فقرة 2 "ج" من اتفاقية 1969 و 03 فقرة "ج" من اتفاقية 2001 ، إشتطت حتى يعفى المالك من مسؤوليته أن يكون إهمال الحكومة هو السبب الوحيد لضرر التلوث ، فلفظ " كلياً " يعني ببساطة إستبعاد كافة الظروف التي تساهم مع إهمال الحكومة في وقوع الضرر ، و هذا ما وقع في قضية الناقلة José Marti

حيث تعود أحداث هذه القضية إلى تاريخ 07 جانفي 1981 عندما جنحت الناقلة النفطية السوفيتية José Marti على صخرة في المياه السويدية غير مشار إليها على الخرائط البحرية ، فتمسك مالك الناقلة بإهمال الحكومة السويدية ، و طالب بإعفائه من المسؤولية مستنداً على المادة

---

1 - أشار إليها د/ محمد أحمد سيد الفقي ، مرجع سابق ، ص 211 ، 2012 .

2 - هي خريطة توضح المناطق الصالحة للملاحة والأعماق البحرية والمناطق الخطرة والتي لا تصلح للملاحة ولا غنى للملاح عنها وتأتي أهميتها بعد البوصلة وتشرّف على طباعتها البحرية الاميرالية بإنجلترا

3 - DMF , 1983 , P 248 .

الثالثة من اتفاقية 1969 ، في حين أكدت الحكومة و السلطة المحلية المدعية أن الحادث يرجع في جزء منه إلى خطأ المرشد .

و في حكمها الصادر عام 1985 أقرت محكمة ستوكهولم Stockholm أنه يوجد بالفعل إهمال من قبل السلطات السويدية في صيانة المساعدات الملاحية ، و لكن نظرا لاعتبار الإهمال سببا مساهما ، فإنه لا يمكن استبعاد مسؤولية المالك ، و قد أيدت محكمة الاستئناف السويدية هذا الحكم، كما رفض الطعن المقدم من مالك الناقلة أمام المحكمة السويدية العليا في سنة 1987<sup>1</sup> و في المقابل لا يستطيع مالك السفينة أن يطلب إعفائه من المسؤولية بسبب عدم إرتكابه خطأ، و هذا النص يعد تأكيدا صريحا لتبني كلا من اتفاقية 1996 و اتفاقية 1969 للمسؤولية الموضوعية، و ليس المسؤولية الخطئية بالإضافة إلى تأكيد كلتا الاتفاقيتين على عدم إعفاء المالك إلا إذا استطاع إثبات أن الأضرار بالكامل قد نتجت بسبب أجنبي لا دخل له فيه<sup>2</sup> .

## الفرع الخامس

### خطأ الشخص المضرور

خلافًا لحالات الإعفاء السابقة التي تعفي المالك كليا من المسؤولية ، إذا أثبت ان ضرر التلوث كان نتيجة إحداها ، هناك حالة خاصة تعرضت لها المادة 7 فقرة 03 من اتفاقية 1996 و التي نصت على انه : " إذا ما أثبت المالك أن الضرر ناجم كليا أو جزئيا إما من عمل متعمد أو من نسيان متعمد لإحداث الضرر من قبل الشخص المعاني من الضرر، أو بسبب إهمال ذلك الشخص ، فإنه يجوز إعفاء المالك كليا أو جزئيا من المسؤولية إزاء ذلك الشخص " .

إذا إرتكب الشخص المضرور خطأ و نجم عنه ضرر التلوث ، فكمبدأ عام يعفى مالك السفينة من المسؤولية ، و هذا تبعا للقواعد العامة التي تقضي بأن إثبات الشخص أن الضرر نتج

---

1 - سماعين فاطمة ، مرجع سابق ، ص 59.

2 -/د/ سعيد السيد قنديل ، آليات تعويض الأضرار البيئية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2004 ، ص

عن خطأ المضرور من شأنه أن ينفي المسؤولية عنه ، و بالتالي يسقط عنه الحق في التعويض ، و حسب نص المادة السابقة فإن الإعفاء الذي يستفيد منه مالك السفينة ليس فقط عندما يثبت أن ضرر التلوث الذي لحق بهذا الشخص قد نتج عن خطئه

العمدي ، و إنما أيضا عندما يقع من جانبه خطأ أو إهمال يسير فقط<sup>1</sup> .

و خطأ المضرور عادة ما يكون هو خطأ الحكومة ، فالدولة غالبا ما تكون هي المدعية في دعاوى التلوث ، حيث تأخذ على عاتقها اتخاذ الاجراءات الوقائية بتكاليف باهضة ، فإذا ما تأخرت في إتخاذ مثل هذه الإجراءات للحد من الضرر ستكون في حالة إهمال \_ أي خطأ المضرور \_ بحيث يستطيع مالك السفينة أن يتمسك بها في دفعه قصد التخلص من المسؤولية . كما أن هذا الأخير لا يعفى من مسؤوليته إلا في مواجهة المضرور المخطئ فقط دون غيره من المضرورين الآخرين ، و هذا الإعفاء يكون إما كليا إذا كان الخطأ هو السبب الوحيد للضرر بأكمله ، أو عن جزء فقط من الضرر الناتج عن خطئه<sup>2</sup> ، بمعنى أن إعفاء المالك من مسؤوليته اتجاه المضرور المخطئ سيكون إما كليا أو جزئيا تبعا لأهمية دور خطئه في إحداث الضرر<sup>3</sup> .

إن عبارة " يجوز إعفاء المالك " الواردة في نص هذه الحالة بدلا من عبارة " لن يعد المالك مسؤولا" المنصوص عليها في الحالات السابقة ، تترك بعض الحرية للمحكمة المختصة بنظر الدعوى ، أي أن الإعفاء يعد حقا لمالك السفينة في جميع الحالات السابقة ، إلا في مواجهة المضرور المخطئ فإنه يعتبر رخصة له فقط<sup>4</sup> .

---

1 - سماعيل فاطمة ، مرجع سابق ، ص 60.

2 - BEN AMMAR, M , Op.Cit , P 208.

3- رضا محمود الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 210 ، 211 .

4 - د/ محمد زهدور ، مرجع سابق ، ص 256.

## الفرع السادس

### إهمال الشاحن

تنص الفقرة " د" من المادة 07 فقرة 2 من اتفاقية 1996 - 2010 على أن المالك لا يتحمل أي مسؤولية إذا أثبت إهمال الشاحن أو أي شخص آخر بواجب تقديم المعلومات فيما يتعلق بالطبيعة الخطرة و الضارة للمواد المشروحة ، بحيث أن هذا الإهمال يؤدي إلى:

- تسبب في الضرر إما كلياً أو جزئياً .
- تسبب في عدم حصول المالك على التأمين و فقا للمادة<sup>12</sup>.
- و بالتالي فإن الإهمال المتعلق بواجب تقديم المعلومات الخاصة بالطبيعة الخطرة و الضارة للمواد أو البضائع المشحونة على ظهر السفينة لا يؤدي إلى إعفاء المالك من مسؤوليته إلا في حال توفر شروط و هي :
- يجب أن يكون الإهمال في تقديم المعلومات صادر إما من الشاحن أو الشخص المسؤول عن هذا الإعلام
- أن يكون هذا الإهمال في تقديم المعلومات هو السبب الأساسي في إحداث الضرر، أو في عدم حصول المالك على التأمين .
- و خلاصة لما سبق نستنتج من خلال التعداد السابق لحالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية الواردة في اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 أن أساس هذه المسؤولية يندرج تحت نطاق المسؤولية الموضوعية المخففة أو كما يسميها البعض قرينة المسؤولية ، و الأمر نفسه ينطبق على اتفاقية المحروقات 1969-1992 .

---

1- انظر المادة 12 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 HNS

## الباب الثاني

### خصوصية التعويض كأثر للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالبضائع الخطرة

بعدما تطرقنا في الباب الأول من هذه الرسالة إلى النظام العام لقيام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة ، بحيث إنتهينا إلى أن اتفاقية المواد الخطرة 1996/ 2010 قد ركزت هذه المسؤولية في مالك السفينة الناقلة لهذه المواد الضارة، و حسب القواعد العامة فالمسؤولية المدنية دائما يقابلها تعويض<sup>1</sup> ، فمن الطبيعي إذا أن يتحمل مالك السفينة تعويض الأضرار الناجمة عن هذه المسؤولية .

و نظرا لضخامة الأضرار الناجمة عن التلوث الناتج عن النقل البحري للمواد الخطرة و الضارة و التي تصل في كثير من الأحيان إلى حد الكوارث ، فإن مبالغ التعويض المترتبة عنها بدورها تفوق في العديد من الحالات قدرات مالك السفينة ، و هو الأمر الذي قد يؤدي إلى بقاء المضرورين دون تعويض خاصة في حالة إعسار المالك، و لتفادي هذه المشكلة فقد نص المشرع الدولي على مجموعة من الحلول تسمح بتدخل أشخاص آخرين في تعويض المضرورين في الحالات التي يعجز فيها مالك السفينة عن تقديم التعويض الكامل لهؤلاء المضرورين .

و كان هدف المشرع الدولي من وراء هذه الحلول هو ضبط التوازن ما بين مصلحة مالك السفينة من خلال تخفيف عبء التعويض عنه عن طريق تحديد مسؤوليته من جهة و الحق في التأمين من جهة ثانية ، و هذا ما يطلق عليه بالضمان الناشئ عن المسؤولية ، و بين مصلحة المضرورين و ضمان حصولهم على تعويض كامل و ذلك من خلال إنشاء

---

1- يعرف التعويض بأنه " إلتزام ناشئ في ذمة المتسبب في الضرر بإصلاحه بأداءات مالية أو عينية " ، كما يعرف أيضا بأنه جبر لضرر الذي لحق المصاب " - حسن حنتوش الحساوي ، التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية -دراسة مقارنة - دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن 1999 ، ص ص 38 ، 39 .

صناديق دولية لتعويض الأضرار الناجمة عن هذه المواد الخطرة و الضارة و ذلك كضمان إستثنائي مستقل عن المسؤولية .

و في محاولتنا لشرح هذه المسائل و الوقوف على تفصيل جزئياتها إرتأينا تقسيم الباب الثاني من هذه الدراسة إلى فصلين، بحيث تناولنا في الفصل الأول : الناشئ عن المسؤولية أو كما يسمى أيضا بالتعويض الأساسي ، أما الفصل الثاني فخصصناه للتعويض المستقل عن هذه المسؤولية أي التعويض الإضافي .

## الفصل الأول

### التعويض الناشئ عن المسؤولية المدنية لأضرار التلوث البحري بالبضائع

#### " الخطرة " التعويض الأساسي "

إذا ما توافرت عناصر المسؤولية الثلاث الخطأ و الضرر و علاقة السببية وفقا للقواعد العامة وجب التعويض على الشخص المسؤول ، و قياسا على ذلك يجب على مالك السفينة تعويض أضرار التلوث البحري الناجم عن نقل البضائع و المواد الخطرة طبقا لاتفاقية 1996 " 2010 " باعتباره الشخص المسؤول عن ذلك .

إلا أنه بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه ، لكن في المجال البحري يختلف الأمر قليلا بحيث يمكن لمالك السفينة الملتزم بالتعويض أن يقوم بتحديد مسؤوليته ، و يعتبر نظام المسؤولية المحدودة من أبرز و أهم المبادئ في القوانين البحرية على العموم ، و قد ظهر هذا المبدأ نتيجة رغبة من المشرع الدولي في الموازنة بين مصالح المضرورين نتيجة الاستغلال البحري من جهة ، وبين تشجيع هذا المرفق والعمل على تخفيف عبء المسؤولية عن كاهل مالك السفينة من جهة ثانية.

و هو المبدأ الذي تم تبنيه في مجال المسؤولية عن التلوث بالمواد الخطرة ، حيث نصت اتفاقية 1996-2010 على تحديد قيمة التعويض الذي يلتزم به مالك

السفينة من جهة " المسؤولية المحدودة لمالك السفينة - مبحث أول - و من جهة ثانية ضمان حقوق المضرورين نتيجة إفسار هذا المالك من خلال إعطاء ضمانات لهذه المسؤولية المحدودة - مبحث ثاني - و هو ما سنحاول توضيحه من خلال هذا الفصل مع مقارنة ذلك بما توصلت إليه اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية عن التلوث بالمحروقات.

## المبحث الأول

### المسؤولية المحدودة لمالك السفينة

لا يخفى علينا أنه طبقاً للقواعد عامة تكون المسؤولية الشخصية غير محدودة ، إلا أنه في المجال البحري المشرع الدولي قد خرج عن هذه القاعدة و أعطى لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته ، و على الرغم من أن هذا المبدأ يعتبر غريب على أحكام المسؤولية المدنية عموماً ، إلا أنه له مبررات و دواعي تؤكد ضرورة تطبيقه في المجال التلوث البحري و من أهم هذه المبررات نذكر ما يلي :

- الموازنة بين مبدأ المسؤولية المحدودة و المسؤولية بدون خطأ : بما أن المسؤولية المؤخوذ بها في مجال التلوث البحري تقوم بدون خطأ ، فمن غير المعقول إلزام مالك السفينة بمسؤولية غير محدودة دون أدنى خطأ منه .
- التأمين و المسؤولية المحدودة : إذا لم تكن مسؤولية مالك السفينة محدودة فهو ملزم بتعويض كامل لقيمة الأضرار الناجمة عن التلوث ، إلا أن هذا الأمر غير معقول بحيث يستحيل على المالك معرفة حجم هذه الأضرار مسبقاً ، و بالتالي لا يمكن لأي شركة تأمين أن توافق على ضمان أضرار غير حدودية ، بمعنى أن مبدأ المسؤولية المحدودة من أهم الأسس التي يقوم عليها نظام التأمين<sup>1</sup> .

1- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 226.



إذا هذه هي المبررات التي سعت بالمشرع الدولي إلى تبني نظام المسؤولية المحدودة في مجال التلوث البحري على وجه الخصوص ، و لذلك سنتطرق في هذا المبحث إلى دراسة القواعد العامة لهذه المسؤولية المحدودة من خلال مطلبين ، بحيث تناولنا في المطلب الأول المبادئ العامة لنظام المسؤولية المحدودة ، أما المطلب الثاني فخصصناه لموانع تحديد المسؤولية .

## المطلب الأول

### المبادئ العامة لنظام المسؤولية المحدودة

تختلف حدود التعويض المنصوص عليها في نظام المسؤولية المحدودة لمالك السفينة باختلاف الاتفاقيات و المعاهدات التابعة للنظام الدولي للتعويض عن التلوث البحري ، خاصة و أن كثرة الحوادث البحرية و ما ينجم عنها من كوارث التلوث كشفت في الكثير من الأحيان عن نقص فادح في حدود التعويض لدى بعض الاتفاقيات في هذا المجال ، و سنحاول في هذا المطلب تسليط الضوء على حدود التعويض هذه في كل من اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 في " الفرع الأول " ، و مقارنة هذه الحدود بما جاء في بعض الاتفاقيات الأخرى الخاص بالمسؤولية عن التلوث في : " الفرع الثاني " ، ثم نقلني نظرة سريعة على موقف القوانين الداخلية من هذه المسؤولية المحدودة " فرع ثالث "

## الفرع الأول

### حدود المسؤولية وفقا لاتفاقية 1996 و بروتوكول 2010

سنتطرق في هذا المطلب لحدود المسؤولية وفقا لاتفاقية 1996 ، ثم ننتقل إلى أهم التعديلات التي جاء بها بروتوكول 2010 في هذا المجال :

## أولاً : حدود المسؤولية في اتفاقية 1996 :

نصت الفقرة 01 من المادة 09 لاتفاقية 1996<sup>1</sup> على أنه " يحق لمالك السفينة أن يحد مسؤوليته في ضل هذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادثة واحدة بمبلغ إجمالي يحسب كما يلي :

أ- 10 ملايين وحدة حسابية<sup>2</sup> 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 طنية من 2001 إلى 50000 وحدة
- 360 وحدة حسابية لكل وحدة طنية فوق 50000 وحدة ,

على أنه لا يجوز أن يتجاوز حجم هذا المبلغ الإجمالي في أي حال من الأحوال مقدار 100 مليون وحدة حسابية" ، و لشرح هذه المادة يجب التطرق لمجموعة من العناصر يتضح من خلالها موفق المشرع الدولي في شأن حدود المسؤولية :

---

**1 - Paragraphe 01 de l'Art 09 de la Convention HNS 1996 :** ( Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit :

**a)** 10 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 unités; et  
**b)** pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa a :

- pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000 unités de jauge, 1 500 unités de compte;
- pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000 unités de jauge, 360 unités de compte;

- étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 100 millions d'unités de compte.)

**2- الوحدة الحسابية :** هي حق السحب الخاص حسب تعريفها من قبل صندوق النقد الدولي - الفقرة 12 من المادة 01

من اتفاقية المواد الخطرة HNS 1996 .

## 1- كيفية حساب مبالغ التحديد و طريقة تحويلها للعملة الوطنية :

يتم تحويل هذه الوحدات المنصوص عليها في المادة السابقة إلى العملة الوطنية للدولة التي يتم إنشاء فيها صندوق التحديد المنصوص عليه في الفقرة 03 من نفس المادة على أساس قيمة العملة بالنسبة لحق السحب الخاص - كما هو معرف بواسطة صندوق النقد الدولي<sup>1</sup> - في تاريخ إنشاء صندوق التحديد هذا بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي ، أما بالنسبة للدول غير الأعضاء فتحسب بالطريقة التي تحددها هذه الدول<sup>2</sup>.

بمعنى أن الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي لها مطلق الحرية في إختيار طريقة حساب و تحويل هذه الوحدات إلى عملتها الوطنية ، فإذا كانت قوانينها الداخلية لا تسمح بتطبيق حقوق السحب المذكورة سابقا لها الحق أن تعلن أن الوحدة الحسابية تساوي 15 فرنكا ذهبيا ، و يساوي الفرنك الذهبي 65.5 مليغرام من الذهب عيار 900 في الألف ذهبا خالصا ، على أن تحول هذه الفرنكات الذهبية إلى العملة الوطنية وفقا لقانون الدولة المعنية<sup>3</sup>.

كما يجب أن يكون هذا التحويل وفقا للقوانين الداخلية للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي ، مساوي قدر المستطاع للقيمة الحقيقية للمبالغ المنصوص عليها في

---

1- حق السحب الخاص : هو أصل احتياطي دولي استحدثه صندوق النقد الدولي في عام 1969 ليصبح مكملا للاحتياطيات الرسمية الخاصة بالبلدان الأعضاء، وبحلول مارس 2016، كان قد تم استحداث 204.1 مليار وحدة حقوق سحب خاصة (ما يعادل حوالي 285 مليار دولار أمريكي) وتوزيعها على البلدان الأعضاء. ويمكن مبادلة حقوق السحب الخاصة بأي من العملات القابلة للاستخدام الحر. وتتحدد قيمة حق السحب الخاص وفق سلة من خمس عملات رئيسية - وهي اليوان الصيني، والدولار الأمريكي، واليورو، والين الياباني، والجنيه الاسترليني - اعتبارا من 1 أكتوبر 2016 ، راجع الموقع الرسمي لصندوق النقد الدولي ، سحب بتاريخ 2016/12/26

. <http://www.imf.org>

2- الفقرة 9 أ المادة 09 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 HNS

3- الفقرة 9 ب من المادة 09 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

اتفاقية 1996-2010 و المحددة بحقوق السحب هذا من جهة ، و من جهة ثانية يجب على هذه الدول أن تبعث تقرير للأمين العام للمنظمة البحرية الدولية توضح فيه طريقة الحساب أو التحويل المستخدمة في حساب الوحدات بالعملة الوطنية<sup>1</sup> .

## 2- التحديد الجزافي للمسؤولية المحدودة :

التساؤل الذي يثور في هذا المجال يتركز أساسا على ماذا يتم التحديد هل على أساس الحادث أم الرحلة ؟ فطبقا لنظام المسؤولية المحدودة الوارد في اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 يتم حساب التعويض على أساس الحادث الواحد ، بحيث إذا كانت السفينة بصدد رحلة معينة و تعرضت لحادثين مختلفين ، فالملك له الحق في تحديد مسؤوليته على كل حادث على حدى<sup>2</sup> ، و في المقابل يجب أن ينشأ صندوقين لتحديد مسؤوليته .

## 3- أساس حساب مبالغ التحديد :

يتم حساب مبالغ التعويض على أساس حمولة السفينة ، و التي هي الحمولة الإجمالية المحسوبة بموجب لوائح قياس حمولة السفن التي ينص عليها الملحق الأول من الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969<sup>3</sup> ، و بهذا تكون تتماشى مع معاهدة 1976 حول تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية ، و كذا بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 الخاصة بالتلوث بالمحروقات.

---

1- الفقرة 09 ج المادة 09 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 09 فقرة 01 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS.

3 - الفقرة 10 المادة 09 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

## ثانيا : حدود المسؤولية في بروتوكول 2010

### 1- تعديل حدود المسؤولية

عدلت المادة السابعة من بروتوكول 2010 مبالغ التحديد المنصوص عليها بموجب المادة 09 فقرة 01 من اتفاقية 1996 ، و ذلك من خلال التفرقة ما بين مبالغ تحديد المسؤولية الناجمة عن اضرار المواد الخطرة و الضارة المنقولة في حالة سائبة ، و ما بين :

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

حيث نصت هذه المادة<sup>1</sup> على أنه " يحق لمالك السفينة أن يحد مسؤوليته في ضل هذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادثة واحدة بمبلغ إجمالي يحسب كما يلي :

- أ- في حالة الضرر الناشئ عن المواد الخطرة و الضارة السائبة :
1. 10 ملايين وحدة حسابية لسفينة لا تتجاوز حمولتها 2000 وحدة و
  2. بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن ذلك تضاف المقادير التالية إلى ما هو مذكور في 1:

✓ 1500 وحدة حسابية لكل وحدة طنية من 2001 إلى 50000 وحدة

✓ 360 وحدة حسابية لكل وحدة طنية فوق 50000 وحدة ,

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

---

1- المادة 07 من بروتوكول 2010 المعدل اتفاقية المواد الخطرة 1996 HNS

ب- في حالة الضرر الناجم عم المواد الخطرة و الضارة المعبئة ، أو الضرر الناجم عن هذه المواد سائبة و معبئة في آن واحد ، أو في حالة عدم إمكانية الفصل بين الأضرار الناجمة عن المواد الخطرة السائبة أو المعبئة :

- ا. 11.5 مليون وحدة حسابية لسفينة ذات حمولة لا تتجاوز 2000 وحدة و ،
- اا. بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن ذلك تضاف المقادير التالية إلى ما هو مذكور في ا :

✓ 1725 وحدة حسابية لكل وحدة طنية من 2001 إلى 50000 وحدة ،

✓ 414 وحدة حسابية لكل وحدة طنية فوق 50000 وحدة .

على أنه لا يجوز أن يتجاوز حجم هذا المبلغ الإجمالي في أي حال من الأحوال مقدار 115 مليون وحدة حسابية<sup>1</sup>.

و بتالي فتعديل الذي جاء به بروتوكول 2010 قد أضاف مبالغ تعويض جديدة إلى جانب تلك التي تضمنتها اتفاقية 1996 ، فهذه الأخيرة تطرقت للمواد الخطرة بصفة عامة على عكس بروتوكول 2010 الذي فرق بين هذه المواد من خلال الحالة التي تنقل فيها، حيث خص المواد الخطرة التي تنقل في حالة سائبة بمبالغ تعويض أقل من المبالغ المخصصة للمواد التي تنقل في عبوات ، أو في حال نقل الصنفين معا.

## 2- المبادئ المعتمد عليها لحساب المبالغ الجديدة :

وحدات الحساب المشار إليها في تعديل بروتوكول 2010 هي نفسها المنصوص عليها في اتفاقية 1996، و هي حقوق السحب الخاصة كما عرفها صندوق النقد الدولي ، و طريقة تحويلها إلى العملة الوطنية هي أيضا ذاتها المنصوص عليها في اتفاقية 1996 ، كما أن أساس حساب هذه المبالغ يستند إلى حمولة السفينة ، و هي الحمولة الكلية

---

1- المادة 07 من بروتوكول 2010 المعدل اتفاقية المواد الخطرة 1996 HNS

المحسوبة طبقا لقواعد القياس المنصوص عليها في الملحق الأول من اتفاقية 1969 الخاصة بقياس حمولة السفينة، و هو الشيء نفسه الذي تبنته اتفاقية 1996 .

بمعنى أن تعديل 2010 كان فقط من ناحية إضافة مبالغ تحديد جديدة تخص المواد الخطرة و الضارة المنقولة في عبوات ، أو عندما تشترك هذه الأخيرة مع المواد الخطرة السائبة .

## الفرع الثاني

### حدود المسؤولية في الاتفاقيات الدولية البحرية الأخرى

تعتبر المسؤولية المحدودة لمالك السفينة من المبادئ الجوهرية المستقرة في القانون البحري<sup>1</sup> ، لذلك تطرقت إليها العديد من الاتفاقيات و المعاهدات الدولية التي سبقت اتفاقية 1996 " اتفاقية 2010 حاليا " ، و على رأسها معاهدة 1969 و بروتوكول 1992 إضافة إلى معاهدة تحديد مسؤوليات ملاك السفن<sup>2</sup> ، و سنحاول في هذا الفرع التطرق لحدود المسؤولية كما وردت في هذه الاتفاقيات مقارنة مع ما جاءت به اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 المعدلها .

### أولا : حدود المسؤولية في اتفاقية المحروقات 1969 و بروتوكول 1992

#### 1- ضعف مبالغ التحديد في اتفاقية المحروقات 1969 :

أثناء إبرام معاهدة 1969 تم إقتراح تحديد مسؤولية مالك السفينة بمبلغ 1000 فرنك ذهبي ، إلا أن هذا الإقتراح لم يأخذ بعين الإعتبار على أساس أنه لا يمثل أي تقدم مقارنة بالمبلغ المنصوص عليه في اتفاقية بروكسل لسنة 1957 و التي أصبحت لا تتناسب مع

1- MONTAS , A , Droit Maritime , 2<sup>ème</sup> Edition , Paris , 2014 , P 123.

2 - DU PONTAVICE ET RODIER , R , Droit Maritime , 11<sup>ème</sup> Edition , Dalloz, 1991 , P 101.

خطورة و حجم أضرار التلوث ، لذلك إقترح مبلغ ثاني قدر ب 3000 فرنك ذهبي و قد أعترض على هذا الإقتراح بدوره على أساس إعتبرات متعلقة بسوق التأمين<sup>1</sup> .

و في الأخير تم التوصل إلى تحديد مسؤولية المالك بمبلغ قدر ب 2000 فرنك ذهبي ، و هو ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 05 من معاهدة<sup>2</sup> 1969 ، أي أن مالك السفينة له الحق في تحديد مبلغ التعويض الذي يلتزم به في حدود 2000 فرنك ذهبي عن كل طن من حمولة السفينة بشرط أن لا يتجاوز هذا المبلغ 210 مليون فرنك مهما كانت حمولة السفينة ، بمعنى أن السفن و ناقلات النفط الضخمة تستفيد من حد أقصى لمبلغ التعويض أما السفن الصغيرة التي تكون حمولتها منخفضة إذا ما حسبنا حدود التعويض على أساس هذه الحمولة دون أن يكون هناك حد أدنى يبدأ منه حساب هذا التحديد فإن مبالغ التعويض الناجمة عن هذا التحديد يمكن أن لا تغطي الأضرار الكبيرة الناتجة عن هذه السفن، و هو ما يعتبر ميزة نافعة لملاك السفن و إجحاف في حق المضرورين<sup>3</sup> .

## 2- الحدود الجديدة وفق لبروتوكول 1992

لقد كان لوقوع حادث الناقل Amoco Cadiz الأثر الكبير في الكشف عن نقائص معاهدة 1969، فقد كان هذا الحادث هو السبب الرئيسي في تعديل 1992 ، خاصة بعد فشل مبالغ التعويض المنصوص عليها في معاهدة 1969 ، لذلك كان إلزاما على المشرع الدولي تعديل هذه المبالغ حتى تتماشى مع الأضرار التي تصل إلى حد الكوارث .

1- MONTAS ,A , op.cit , P 127.

2 - نصت المادة 01/05 من اتفاقية المحروقات CLC 1969 على أن " لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته طبقا لهذه المعاهدة بمبلغ إجمالي عن الحادث قدره 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة بشرط أن لا يزيد المبلغ في أي حال على 210 مليون فرنك " .

3 - RODIERE , R , Traité Général du Droit Maritime , Dalloz, Paris , 1975, P 663.



و قد إحتلت مسألة تعديل مبالغ التعويض قمة جدول أعمال مؤتمر 1984 - لتعديل معاهدة 1969- و على الرغم من اتفاق كافة الأطراف على ضرورة زيادة هذه المبالغ إلا أن الخلاف ثار حول نسبة هذه الزيادات، و هو ما أدى إلى إنقسام الدول المشاركة في المؤتمر إلى وفدين : الوفد الأول كان بقيادة اليابان<sup>1</sup> حيث إقترح زيادة معتدلة لمبالغ التعويض بحيث تصبح ما بين 285 و 300 دولار عن كل طن من الحمولة و بحد أقصى 30 مليون دولار ، أما الوفد الثاني الذي كان بقيادة فرنسا<sup>2</sup> و الولايات المتحدة الأمريكية فقد إقترح زيادة جوهرية في مبالغ التعويض بحيث تكون من 70 إلى 100 مليون دولار ، و قد إستند هذا الوفد في تبريره لهذه الزيادة على أساس قدرة سوق التأمين على إستيعاب الأعباء الزائدة<sup>3</sup>.

و بعد مسيرة معتبرة من الخلافات و النقاشات بين وفود المؤتمر حول هذه الزيادات تم التوصل إلى حل نهائي و هو ما أسفرت عنه المادة 06 فقرة أولى من بروتوكول 1992 المعدلة للمادة 1/5 من معاهدة 1969، حيث نصت على أنه : " يخول لمالك السفينة حق في تحديد مسؤوليته طبقا لهذه المعاهدة فيما يتعلق بأي حادث بمبلغ إجمالي يحسب كما يلي:

أ- 3 مليون وحدة حسابية بالنسبة للسفن التي لا تتعدى حمولتها 5000 طن .

---

1- ضم هذا الوفد كلا من : سنغفورة ، اليونان ، الإتحاد السوفياتي ، الصين ، قبرص ، الهند - رانيا إبراهيم مسعود ، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة ، مجلة روح القوانين ، كلية الحقوق جامعة طنطا ، العدد السادس و العشرون ، الجزء الأول ، فبراير 2003 ، ص 50.

2 - ضم كلا من : الجابون ، ماليزيا ، كندا ، هولندا و ألمانيا - المرجع نفسه ، ص 51 .

3- لمزيد من التفصيل أنظر : د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 242 و ما بعدها .

ب- بالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها على ذلك يتم إضافة 420 وحدة حساب لكل طن زائد على المبلغ المذكور في الفقرة أ شريطة أن لا يتعدى المبلغ الإجمالي في أي حال 59.7 مليون وحدة حساب " .

### 3- مقارنة حدود المسؤولية في اتفاقية 1996-2010 مع معاهدة 1969 و بروتوكول 1992

#### أ- من حيث نسبة المبالغ :

نلاحظ أن أكبر نسبة مبالغ تعويض كانت في اتفاقية 1996 و بروتوكول 2010 حيث بلغ مقدار 115 مليون وحدة حساب ، بينما معاهدة 1969 فقد بلغت مبالغ التعويض فيها نسبة 210 مليون فرنك لا يجوز تجاوزه في كل الحالات ، و هو ما عدل ببروتوكول 1992 أين أصبح هذا المبلغ لا يتجاوز في أي حال 59.7 مليون وحدة حساب .

#### ب- من حيث أساس التحديد:

على الرغم من أن أساس حساب مبالغ التحديد لم يتغير في بروتوكول 1992 و اتفاقية 1996 عن ما جاء في معاهدة 1969 ، حيث ضل يستند إلى حمولة السفينة إلا أن هذه الحمولة في مفهوم اتفاقية 1996 و بروتوكول 1992 ليست هي الحمولة الصافية التي نصت عليها معاهدة 1969 ، و إنما يقصد بها الحمولة الإجمالية<sup>1</sup> المحسوبة بموجب لوائح قياس الحمولة التي ينص عليها الملحق الأول من الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لسنة 1969

#### ت- من حيث كيفية حساب مبالغ التعويض و تحويلها للعملة الوطنية :

لقد أخذت معاهدة 1969 بالفرنك الذهب كوحدة لحساب التعويض ، و هو ما كان يأخذ به في غالبية المعاهدات البحرية التي سبقتها ، و يرجع ذلك أساسا إلى الرغبة في

1- المادة 10/09 اتفاقية المواد الخطرة 1996 HNS ، المادة 10/05 اتفاقية المحروقات 1969 ، المادة 5/6

بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات 1969 CLC

تثبيت قيمة التعويض في الزمان و المكان بالنسبة لكافة المضرورين ، إلا أنه نتيجة لإضطراب النظام النقدي الدولي الناشئ عن إلغاء قاعدة الذهب و السعر الرسمي له، و ما أدى ذلك من تعميم للعملات قد قلل من فعالية وحدة الحساب الذهبية و جعل صعوبة في عملية تحويلها إلى العملات الوطنية<sup>1</sup> ، و نظرا لذلك تم إستبدال فرنك الذهب ب وحدة الحساب بمقتضى التعديل الذي جاء به بروتوكول 1992 و هو نفس ما تبنته أيضا اتفاقية 1996 ، و يقصد بوحدة الحساب حقوق السحب الخاصة كما عرفها صندوق النقد الدولي .

أما بالنسبة لطريقة تحويل مبالغ حقوق السحب هذه إلى العملة الوطنية في معاهدة 1969 و بروتوكول 1992 هي نفس الطريقة التي تطرقنا لها في اتفاقية 1996 ، بمعنى أن هذه الأخيرة قد تبنت طريقة التحويل المنصوص عليها بمقتضى معاهدة 1969 .

#### 4- تنازع حدود التعويض بين اتفاقية 1996 -2010 و معاهدة 1969-1992:

إن مسألة التنازع في حدود التعويض الواردة في اتفاقية 1996 و معاهدة 1969 المعدلة ببروتوكول 1992 أمر غير جائز و مستبعد تماما ، و ذلك بمقتضى نص المادة 04 فقرة 3/أ من اتفاقية 1996 حيث نصت صراحة على عدم إنطباقها على ضرر التلوث المعرف في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1969 كما عدلت و سواء كان التعويض عن هذا الضرر واجب الدفع م لا بموجب الاتفاقية.

#### ثانيا : حدود المسؤولية في اتفاقية الوقود لسنة 2001 :

##### 1- نظام الإحالة في اتفاقية الوقود :

نصت المادة السادسة من اتفاقية الوقود لسنة 2001 على أنه " ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق مالك السفينة و الشخص أو الأشخاص الذين يوفرن التأمين أو ضمان مالي آخر في الحد من مسؤوليتهم بموجب أي نظام وطني أو دولي واجب

1- د/ أحمد سمير فهمي ، مرجع سابق ، ص 221.

الإنتباق مثل اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 بصيغتها المعدلة " .

و تتميز اتفاقية الوقود بذلك عن بقية الاتفاقيات الدولية للمسؤولية عن التلوث البحري، كونها لا تنشأ صندوقاً جديداً للتعويضات ، على الرغم من أن عدد من الدول كان يطالب بإنشاء صندوق خاص بالمسؤولية يموله ملاك السفن و ليس متلقي الشحنة كما هو الحال في اتفاقية الصندوق لسنة 1971 و تعديلاتها و اتفاقية 1996 للمواد الخطرة ، إلا أن هذا الطلب عارضته بشدة قطاعات ملاك السفن و مؤمني مسؤوليتهم ، و هذا سبب تبني اتفاقية الوقود لمفهوم واسع لمالك السفينة في ظل عدم وجود تغطية احتياطية للمسؤولية متمثلة في الصندوق<sup>1</sup> .

كما أن إحالة اتفاقية الوقود لسنة 2001 على اتفاقية لندن لسنة 1976 الخاصة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية ، ليست على سبيل الحصر فالجاء إلى الأنظمة القانونية الأخرى يبقى متاحاً<sup>2</sup> ، و مثال ذلك الدول التي تأخذ باتفاقية بروكسل لسنة 1924 و 1957 الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة .

و خلاصة القول أن اتفاقية الوقود تطالب المسؤول بأن يستوفي تغطية إجبارية و هو ما يتطلب حسم درجة الخطر و تحديد الحد الأقصى للتعويض ، و هو ما يفسر توصية المنظمة البحرية الدولية بمطالبة الدول الأعضاء في اتفاقية الوقود عند تطبيقها بيان بشكل واضح نظام تحديد المسؤولية الذي سوف يطبق على هذا النوع من المسؤولية<sup>3</sup> .

---

1- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 200 ، 201 .

2- المادة 06 من اتفاقية الوقود لسنة 2001

3- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 202.

## 2- تقييم نظام الإحالة في اتفاقية الوقود

يرى الفقه الدولي أن عدم تبني اتفاقية الوقود لرقم معين لتحديد مسؤولية مالك السفينة، و إحالتها إلى الحدود الواردة في الاتفاقيات الأخرى أو التشريع الداخلي، سيؤدي إلى صعوبات جمة في تطبيقها تتلخص أساسا فيما يلي :

• **تعدد حدود المسؤولية :** كما هو معروف في مجال تحديد مسؤولية مالك السفينة لا توجد معاهدة دولية واحدة ، فهناك اتفاقية بروكسل لعام 1924 و 1957 إضافة إلى اتفاقية لندن لعام 1976 و تعديلها لسنة 1996، فضلا عن التشريعات الداخلية في هذه المسألة .

• **المسؤولية غير المحدودة :** هناك إختلاف بين الدول في تبني الأنظمة السابقة لتحديد المسؤولية حيث أن البعض تبني الحدود الواردة في اتفاقية بروكسل أما البعض الأخر فكان طرفا في اتفاقية لندن، فضلا على أن بعض الدول فضلت تبني نظم خاصة بها كقانون التلوث الأمريكي، فهذا الأمر و إن كان يؤدي بنا إلى التعدد في حدود المسؤولية فإن المشكلة الأهم تكمن في عدم تبني بعض الدول لأي نظام من النظم السابقة سواء الواردة في الاتفاقيات الدولية و لا حتى في التشريعات الداخلية كما هو الحال بالنسبة للصين ، و لا شك أن هذه المسألة ستؤدي إلى مسؤولية غير محدودة<sup>1</sup> .

• **صعوبة الحصول على التأمين :** إن تعدد النظم الخاصة بحدود المسؤولية بين الدول يؤدي إلى صعوبة الحصول على تغطية التأمين من قبل ملاك السفن نظرا لعدم إمكانيتهم تقدير قيمة الأضرار أو المخاطر المؤمن عليها<sup>2</sup> .

---

1 -WILLIAM , R , et GRIGGS, P , Limitation of Liability for Maritime Claims 3<sup>rd</sup> Ed , LLP , London , 1998 , P 11.

2 - WILLIAM , R , et GRIGGS , P ,Op.Cit , P 12.

• **إستبعاد بعض عناصر الضرر من التعويض :** إن مسألة الإحالة إلى الاتفاقيات الدولية تؤدي إلى مشكلة إستبعاد التعويض عن العديد من عناصر أضرار التلوث بوقود السفن ، على الرغم من أن اتفاقية الوقود قد نصت عليها ، و على سبيل المثال اتفاقية لندن لسنة 1976 لا تغطي الضرر الاقتصادي البحت " أي فقدان الكسب البيئي " على الرغم من أن اتفاقية الوقود تتضمنه<sup>1</sup>

**ثالثا : حدود المسؤولية في معاهدات تحديد مسؤولية ملاك السفن :**

تتعدد الاتفاقيات الخاصة بتحديد مسؤوليات ملاك السفن و سنتطرق في هذه النقطة لأهم هذه الاتفاقيات و هي معاهدة بروكسل و معاهدة لندن

### **1- معاهدات بروكسل الخاصة بتحديد مسؤوليات ملاك السفن :**

كما رأينا سابقا أن المشرع الدولي قد إهتم بمسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة منذ سنة 1924 حيث تم إبرام معاهدة بروكسل لسنة 1924 في هذا الشأن ، و نظرا لعدم نجاحها عدلت هذه الأخيرة بمعاهدة بروكسل لسنة 1957 و هو ما سنوضحه فيما يلي :

### • **معاهدة بروكسل لسنة 1924 :**

على الرغم من دخول هذه المعاهدة حيز النفاذ بين الدول المصادقة عليها ، إلا أنها لم تطبق إلا نادرا حيث لم يكتب لها النجاح بسبب قلة عدد الدول المصادقة عليها<sup>2</sup> ، و لذلك تم تعديلها في سنة 1957 و هو ما أثمر عن معاهدة بروكسل الثانية لسنة 1957 .

---

1- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 203.

2 - DU PONTAVICE ET , RODIER , R , Droit Maritime , op.cit , P 101.

• معاهدة بروكسل لسنة 1957 :

أعطت معاهدة 1957<sup>1</sup> لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته بمبلغ معين قدر ب 1000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة ، على أن يحسب هذا المبلغ إستنادا على الحمولة الصافية للسفينة و يختلف باختلاف طبيعة الأضرار<sup>2</sup> .

كما نصت على أن الحد الأدنى للتعويض و خلافا لاتفاقية 1996 لا يمكن بأي حال أن يقل عن مبلغ مساوي لحاصل ضرب مبلغ التعويض في 300 طن ، حتى و إن كانت حمولة السفينة أقل من ذلك<sup>3</sup> ، و الهدف من ذلك هو حماية مصلحة المضرورين من الكوارث التي تتسبب فيها السفن الصغيرة ، خاصة و أن هذه الأخيرة قد تتسبب في أضرار جسيمة لا تتناسب مع حجمها ، مما يجعل التحديد على أساس حمولتها أمر مجحف للمضرورين<sup>4</sup> .

إضافة إلى أن الحد الأقصى للتعويض في معاهدة 1957 جاء مفتوحا ، بمعنى أنه كلما زادت حمولة السفينة زاد في المقابل مبلغ التعويض ، و هذا على عكس اتفاقية 1996 التي و إن كانت قد نصت على تحديد المسؤولية بمبلغ معين قدر ب 10 ملايين وحدة حسابية ، إلا أنها قد تضمنت في المقابل حد أقصى قدر ب 100 مليون وحدة حسابية لا يمكن تجاوزه في أي حال من الأحوال ، و مهما كانت حمولة السفينة .

---

1- المرسوم الرئاسي رقم 64-74 المؤرخ في 08 جوان 1964 المتعلق بانضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاكي البواخر البحرية المعروفة باتفاقية بروكسل 1957 ، ج ر رقم 13 ، الصادرة بتاريخ 10 يوليو 1964 .

2- المادة 01/03 من معاهدة بروكسل لعام 1957 الخاصة بتحديد مسؤوليات مالك السفينة

3- المادة 05/03 من معاهدة بروكسل 1957.

4 - د/ مصطفى كمال طه ، موسوعة القانون البحري ، منشأة المعارف الإسكندرية ، 1989 ، مصر ، ص 150.

## 2- معاهدة لندن لسنة 1976 و البروتوكول المعدل لها لسنة 1996 الخاصة

### بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية :

تم إبرام اتفاقية لندن الخاصة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية<sup>1</sup> في 19 نوفمبر 1976 ، و عدلت بمقتضى بروتوكول 02 ماي 1996<sup>2</sup> ، و قد أعطت هذه الاتفاقية الحق لمالك السفينة بتحديد مسؤوليته ، و إتمدت في حساب مبالغ التحديد على الحادث كما هو الحال في اتفاقية 1996 و أخذت أيضا بحقوق السحب الخاصة كوحدة لحساب مبالغ المسؤولية المحدودة.

كما ميزت اتفاقية لندن بين الديون الناشئة عن الوفاة أو الأضرار البدنية ، و بين الأضرار المادية و التي عبرت عنها بعبارة " الديون الأخرى " ، و بما أن موضوع دراستنا ينصب على أضرار التلوث فقط المنصوص عليها في اتفاقية 1996 دون الوفاة و الأضرار البدنية ، خاصة و أن أضرار التلوث ذات طابع مادي فدراستنا ستقتصر على مبالغ التحديد الخاصة بهذه الأضرار المادية فقط في اتفاقية لندن.

و في هذا المجال نصت المادة السادسة فقرة أولى جزء "ب" من اتفاقية لندن لسنة 1976 على أن حد المسؤولية بالنسبة للديون الأخرى يبلغ 167.000 وحدة حسابية بالنسبة للسفن التي لا تتعدى حمولتها 500 طن ، أما بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن ذلك فيضاف إلى المبلغ السابق 167 وحدة حسابية عن كل طن من 501 إلى 30.000 ، و 125 وحدة حسابية من 30.001 إلى 70.000 ، و 83 وحدة حسابية<sup>3</sup> عن كل طن يزيد

---

1- المرسوم الرئاسي رقم 127-04 المؤرخ في 19 أبريل 2004 المتعلق بمصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية لحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية المبرمة بلندن في 19 نوفمبر 1976 ، ج ر رقم 26 الصادرة بتاريخ 25 أبريل 2004 .

2 - MONTAS , A , op.cit , P 124.

3 - Paragraphe 01/b de Art 06 de la Convention de 1976 : s'agissant de toutes les autres créances,

i) à 167 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;



على ذلك<sup>1</sup> .

من خلال هذا النص يتضح أن اتفاقية 1976 الخاصة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لم تضع حد أقصى للتعويض ، و إنما تركته مفتوحا يزداد بزيادة حمولة السفينة ، و ذلك على عكس اتفاقية 1969 و اتفاقية 1996 التي لا تتعدى فيهم مبالغ تحديد المسؤولية حد معين .

أما الأساس التي اعتمدت عليه هذه الاتفاقية لحساب هذه المبالغ فهو الحمولة الإجمالية للسفينة<sup>2</sup> و المحددة طبقا للوائح قياس الحمولة المنصوص عليها في الملحق الأول من معاهدة 1969 الخاصة بقياس حمولة السفن ، و ذلك تبعا لما توصلت إليه اتفاقية البضائع الخطرة 1996 و خلافا لمعاهدة المحروقات 1969 .

---

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'al. i):

- pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 167 unités de compte;
- pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 125 unités de compte,
- et pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 83 unités de compte.

1- إذا لم يكفي مبلغ التحديد المخصص للأضرار البدنية و الوفاة لسداد الديون الناشئة عنها ، فإن هذا المبلغ المتبقي بدون سداد يضاف إلى الديون الناشئة عن الأضرار المادية ، و هذا ما نصت عليه الفقرة 02 من المادة السادسة لاتفاقية لندن لسنة 1976.

**2 - Paragraphe 05 de Art 06 de la Convention de 1976 :** Aux fins de la présente Convention, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

رابعاً : حدود المسؤولية في معاهدة بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية  
:1962

من أجل التوفيق بين جسامه الأضرار الذرية و وجوب توفير حماية معقولة للمتضررين من جهة ، و تشجيع إستخدام الطاقة الذرية في السفن لأغراض سلمية كان ضروريا تحديد مسؤولية مستغل السفينة الذرية<sup>1</sup> .

و في هذا المجال نصت المادة الثالثة فقرة أولى من معاهدة بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية لسنة 1962 عن تحديد هذه المسؤولية عن كل حادث ذري يتعلق بسفينة ذرية واحدة بمبلغ 1500 مليون فرنك أي حوالي 100 مليون دولار ، و يتكرر هذا المبلغ إذا تكررت الحوادث ، و يمكن تحويل مبلغ التحديد إلى أية عملة وطنية طبقا للقيمة الذهبية لهذه العملة في تاريخ الوفاء<sup>2</sup>.

كما أن لمستغل السفينة الذرية تحديد مسؤوليته و لو نشأ الحادث عن خطئه الشخصي أو عن خطأ تابعيه مهما كان الخطأ جسيما<sup>3</sup>

---

1- د/ كمال حمدي ، القانون البحري ، الطبعة الثانية ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، مصر ، 2000 ، ص 182 .

2- أما اتفاقية باريس لسنة 1960 فقد حددت مبلغ التعويض بحد أدنى و هو خمسة ملايين وحدة حساب خاصة ، و حد أقصى ب خمسة عشر مليون وحدة في حين نجد أن اتفاقية فيينا 1963-1997 حددت الحد الأدنى بمبلغ خمسة ملايين دولار أمريكي و تركت الحد الأقصى للتشريعات الداخلية للدول الأعضاء في الاتفاقية - وليد كاظم حسين ، مرجع سابق ، ص 368 .

3- د/ كمال حمدي ، مرجع سابق ، ص 182 .

## الفرع الثالث

### المسؤولية المحدودة في القوانين الداخلية

من معالم ذاتية القانون البحري تمتعه بالعديد من الأنظمة الخاصة و الجهرية ، و التي من أهمها مبدأ المسؤولية المحدودة ، و لذلك كان إلزاما على الدول أن تتبنى هذا النظام في قوانينها الداخلية سواء من خلال نصوص تشريعية خاصة به أو من خلال الإنضمام إلى الاتفاقيات و المعاهدات الدولية في هذا الشأن ، و هو ما سنحاول الوصول إليه في هذا الفرع من خلال دراسة نماذج لبعض الدول حول هذه المسألة .

#### أولا : القانون البحري الجزائري

نصت المادة 121 من القانون البحري الجزائري على أنه " يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بمبلغ يحسب في كل حالة حسب النظام المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقية الدولية المتعلقة بهذا الشأن والتي تكون الجزائر طرفا فيها " .

بمعنى أن مالك السفينة يمكنه تحديد مسؤوليته بمبلغ يحسب حسب النظام المخصص لهذا المبدأ بموجب الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن ، و التي تكون الجزائر مصادقة عليها ، و مثال ذلك إذا وقع حادث تلوث بالمحروقات ترتب عليه تعويض في جانب مالك السفينة وفقا للقانون الجزائري ، فلهذا الأخير الحق في تحديد مسؤوليته وفق ما هو منصوص عليه في معاهدة 1969 على أساس المادة 121 من القانون البحري التي أحالت إليها على إعتبار أن الجزائر طرفا في هذه المعاهدة .

أما إذا كان حادث التلوث ناتج عن مواد خطرة أخرى المنصوص عليها في اتفاقية 1996 مثلا ، فهنا مالك السفينة ليس له الحق في التمسك بالحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية على إعتبار أن الجزائر غير مصادقة عليها ، و بالتالي فتطبيق أحكام المادة

121 من القانون البحري ستحيلنا مباشرة إلى أحكام اتفاقية لندن لسنة 1976 المتعلقة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية و التي الجزائر تعتبر طرفا فيها .

و خلاصة القول أن المشرع الجزائري قد أخذ بنص المادة 05 من اتفاقية 1969 بما يخص تحديد مسؤولية مالك السفينة في مجال التلوث بالمحروقات ، و ما عدى ذلك تكون أحكام اتفاقية لندن لسنة 1976 السالفة الذكر هي المطبقة .

### ثانيا : قانون التجارة البحرية المصري 1990 :

تنص المادة 82 من قانون التجارة البحرية المصري على أن " تستبعد من الديون التي يجوز التمسك في شأنها بتحديد المسؤولية ، حالة الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط و غيره من المواد الأخرى " ، فهل تعد المواد الخطرة من بين المواد الأخرى المشار إليها في هذا النص ؟

في رأينا أن المواد الخطرة المنصوص عليها في اتفاقية 1996 تتدرج بلا شك تحت عبارة " المواد الأخرى " و بالتالي فالمسؤولية عن التلوث بالمواد الخطرة لا تخضع لتحديد المسؤولية المنصوص عليها في القانون البحري المصري .

إلا أن هذا لا يتفق مع المصدر التاريخي لنص المادة 82 من القانون البحري المصري ، ألا و هو الاتفاقية الدولية لتحديد المسؤولية المدنية عن المطالبات البحرية لسنة 1976 " اتفاقية لندن " ، حيث أن هذه الأخيرة تضمنت مثل هذا النص لكنها كانت أكثر تحديدا ، حيث إقتصرت على إستبعاد حالة المسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت و الخاضعة لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 و تعديلاتها<sup>1</sup> .

---

1- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 198.

و هكذا فإن إستبعادنا التلوث بالمواد الخطرة من نطاق الديون التي يجوز تحديد المسؤولية عنها وفقا للقانون البحري المصري بموجب نص المادة 82 منه ، إلا أن هذا لا يمنع هذه الحوادث بأن تخضع لأحد الأشكال الأخرى لتحديد المسؤولية كاتفاقية لندن لسنة 1976 على سبيل المثال .

### ثالثا : قانون التلوث الأمريكي

لقد كان لوقوع حادث الناقله الأمريكية Exxon Valdez سنة 1989 الأثر الكبير في وضع قانون جديد يحكم التلوث بالزيت ، فرغم أن الولايات المتحدة الأمريكية كانت هي المحرك الأساسي لفكرة تعديل مبالغ التعويض في اتفاقية 1969 و 1971 كشرط للإنضمام إليهم ، إلا أن وقوع الحادث السابق الذكر و نتيجة للأثار الوخيمة المنجرة عنه ، كان كفيلا بأن يجعل الولايات المتحدة تدير ظهرها للجماعة الدولية و أن تطرح جانبا المعاهدات الدولية التي كان لها اليد في وضعها و تعديلها<sup>1</sup> ، و أصدرت قانون جديد تمثل في قانون التلوث الأمريكي بالزيت OPA ، و الذي تضمن مبالغ تعويض مرتفعة مقارنة مع مبالغ التعويض في الاتفاقيات، إضافة على إعتاده على الحمولة الإجمالية للسفينة كأساس لتحديد هذه المبالغ .

و على الرغم من أن هذا القانون كان صارما مع الشخص المسؤول بجعل مسؤوليته عن التلوث موضوعية قائمة دون أي خطأ أو إهمال من جانبه ، إلا أنه في المقابل وضع حدود قصوى للتعويض المالي الذي يلتزم به هذا الشخص المسؤول تجاه المضرورين في حوادث التلوث بالزيت ، حيث أنه فرق فيما يخص مبالغ التعويض - تحديد المسؤولية- ما بين الناقلات من جهة و السفن الأخرى أو العادية من جهة ثانية و ذلك على النحو التالي :

---

1- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 207 .

## • الناقلات Tank Vessels :

عرف قانون التلوث الأمريكي هذه الناقلات بأنها السفينة التي تبنى أو تهيأ لتحمل أو التي تحمل بالفعل الزيت أو مادة خطيرة كبضاعة أو كبقايا بضاعة و يجب أن تكون : أ- السفينة تابعة للولايات المتحدة ، ب- تعمل في المياه الملاحية ، ج- تنقل الزيت أو مادة خطيرة في مكان محلا لإختصاص الولايات المتحدة<sup>1</sup> .

أما فيما يخص مبالغ التعويض في هذه الناقلات و التي تتعلق بأي حادث قد حددت ب : 1200 دولار عن كل طن من الحمولة الإجمالية أو 2 مليون دولار أيهما أكثر و هذا بالنسبة للناقلات التي تبلغ حمولتها 3000 طن أو أقل ، أما إذا كانت الناقلة حمولتها الإجمالية تتعدى 3000 طن فحد التعويض يكون 1200 دولار عن كل طن من الحمولة الإجمالية أو 10 مليون دولار أيهما أكثر<sup>2</sup> .

## • السفن الأخرى Non Tank Vessels :

أما فيما يخص السفن الأخرى من غير الناقلات المذكورة سابقا ، فإن حدود التعويض فيها وفقا للقانون الأمريكي حددت بمبلغ قدره 600 دولار عن كل طن من الحمولة الإجمالية للسفينة ، أو بمبلغ مقداره 500.000 دولار أي المبلغين أكثر أو أعلى<sup>3</sup> .

و هكذا فإن قانون التلوث الأمريكي بالزيت OPA يأخذ بالمبلغ الأكثر سواء بالنسبة للناقلات أو بالنسبة للسفن العادية و هذا على خلاف اتفاقية 1969 التي تأخذ بالمبلغ الأقل ، و هو الأمر الذي يترتب عليه ما يلي :

---

1- الفصل 1001 الفقرة 29 من قانون التلوث الأمريكي بالزيت OPA .

2- د/ رضا محمود الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 217.

3- د/ جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 103 .

- إن قانون التلوث الأمريكي يترك الباب مفتوحاً أما الحد الأقصى للتعويض فكلما زادت حمولة السفينة زاد التعويض ، و هذا على خلاف اتفاقية 1996 و 1969 كما رأينا سابقاً .
- هناك حد أدنى للتعويض في قانون التلوث الأمريكي لا يجوز النزول عنه في أي حال من الأحوال.
- مبالغ التعويض في القانون الأمريكي مرتفعة جداً مقارنة ما هو وارد في الاتفاقيات الدولية في هذا المجال<sup>1</sup> .

## المطلب الثاني

### موانع تحديد المسؤولية

إن جل الاتفاقيات الدولية التي عالجت مسألة التلوث البحري قد أعطت لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته، إلا أن هذا الحق مقيد بشروط أهمها ألا يكون هناك مانع لتحديد هذه المسؤولية و يتمثل هذا المانع أساساً في الخطأ - خطأ مالك السفينة - لكن هذه الاتفاقيات اختلفت في تحديد معنى هذا الخطأ ، فالبعض منها إعتبرت ان الخطأ الشخصي لمالك السفينة هو المانع من تحديد المسؤولية في حين أن البعض الآخر إشتطت أن يكون الخطأ عمدياً أو غير مغتفر حتى يكون مانع لتحديد المسؤولية .

و لهذا سنحاول من خلال هذا المطلب تحديد أولاً مفهوم الخطأ وفقاً للقواعد العامة " الفرع الأول " ثم نتطرق إلى الخطأ كمانع لتحديد مسؤولية مالك السفينة " الخطأ الشخصي و الخطأ غير المغتفر و أهم الاتفاقيات التي أخذت به " الفرع الثاني " .

---

1- بلقاسم فطيمة ، مرجع سابق ، ص 145.

## الفرع الأول

### الخطأ في القواعد العامة

يعتبر الخطأ قوام المسؤولية المدنية عموماً و المسؤولية التقصيرية على وجه الخصوص ، و هذا على خلاف الوضع في العصور القديمة و خاصة العصر الروماني حيث لم يكن يعتد بالخطأ لإقرار المسؤولية ، ثم تطورت هذه الفكرة حتى أصبح الخطأ عنصراً أساسياً في المسؤولية عن الفعل الشخصي إلى جانب كل من الضرر و علاقة السببية، لكن ليس من السهل تحديد مفهوم الخطأ لأنه لا يوجد تعريف جامع له إنما اجتهد الفقهاء في تحديد مفهوم الخطأ خاصة في ظل غياب نص قانوني يحدد ماهية هذه الفكرة<sup>1</sup>.

#### أولاً : إختلاف الآراء في تحديد فكرة الخطأ

إن تضارب و إختلاف الآراء و التعريفات الفقهية للخطأ ما بين الفقهاء الغربيين و العرب ، كان نتيجة لغياب التعريف القانوني له من جهة و إختلاف التطور الإجتماعي و الإقتصادي للمجتمع الذي عايشه هؤلاء الفقهاء من جهة ثانية .

ولقد كان للفقهاء الغربيين الأسبقية و الدور الكبير في محاولة تحديد تعريف للخطأ الموجب للمسؤولية المدنية عموماً ، و في هذا المجال نجد أن الأستاذ بلانيول يعرف الخطأ بأنه : " الإخلال بالتزام سابق<sup>2</sup> " ، بمعنى أنه ربط الخطأ بوجود التزام سابق و محدد ، مما يجعلنا بحاجة إلى معرفة هذه الالتزامات التي يعتبر الإخلال بها خطأ ، و في هذا المجال

---

1- مثال ذلك المشرع الفرنسي و الجزائري و المصري لم يتطرقوا لتعريف الخطأ ، في حين أن المشرع الكويتي حاول إعطاء تعريف له من خلال المادة 444 من قانون الجزاء الكويتي ، حيث نصت على ما يلي " يعد الخطأ غير العمدي متوافراً إذا تصرف الفاعل عند ارتكاب الفعل على نحو لا يأتيه الشخص المعتاد إذا وجد في ظروفه بأن اتصف فعله بالرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الإنتباه أو عدم مراعاة اللوائح " .

2- العبارة الأصلية للتعريف جاءت كالتالي : La faute est un manquement à une obligation préexistante



حاول الفقيه بلانيول حصر هذه الالتزامات<sup>1</sup> في ما يلي :

- الإلتزام الأول : الإمتناع عن العنف
  - الإلتزام الثاني : الكف عن الغش
  - الإلتزام الثالث : الإحجام عن عمل لم تنتهياً له الأسباب من القوة أو مهارة
  - الإلتزام الرابع : اليقظة في تأدية واجب الرقابة على الأشخاص أو على الأشياء .
- إلا ان هذا التعريف تعرض لانتقادات عدة على أساس أن ربط الخطأ بالالتزام محدد مسبق يجعل القاضي في حاجة إلى البحث و تحديد جميع الالتزامات التي تقع على عاتق الشخص من جهة و تحديد فيما إذا كانت هذه الالتزامات تعتبر من الواجبات القانونية أم لا من جهة ثانية ، كما أنه غفل عن عنصر الإدراك في تعريف الخطأ<sup>2</sup> .

أما الأستاذ إيمانويل فيرى أن تحديد الخطأ يقتضي التوفيق ما بين أمرين و هما :

- مقدار معقول من الثقة توليه الناس للشخص فمن حقهم عليه أن يحجم عن الأعمال التي تضر بهم .
  - مقدار معقول من الثقة يوليه الشخص لنفسه فمن حقه على الناس أن يقدم على عمل دون أن يتوقع الإضرار بالغير .
- فالشخص ما بين الإقدام و الإحجام يشق لنفسه طريقاً وسطاً يساير ثقته بنفسه ، و لا يتعارض مع ثقة الناس به، فالخطأ حسب الأستاذ إيمانويل هو الإخلال بالثقة المشروعة<sup>3</sup> ،

---

1- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، مصادر الإلتزام ، المجلد الثاني ، الطبعة الثالثة الجديدة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت لبنان ، 2015 ، ص 880 .

2- د/ محمود جلال حمزة ، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ، الطبعة الأولى ، 1988 ، ص 65 .

3- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري ، مصادر الإلتزام ، مرجع سابق ، ص 881 .

غير أن هذا التعريف يعاب عليه أنه لم يحدد معياراً للفرقة بين ما يعتبر إخلالاً بالثقة المشروعة و بين ما لا يعتبر إخلالاً بها<sup>1</sup> .

أما بالنسبة للفقهاء العرب فقد عرف الدكتور عبد الرزاق أحمد السنهوري الخطأ بأنه " إخلال بالتزام قانوني سابق "، و عبر عن الالتزام القانوني بأنه إلتزام الشخص بعدم الإضرار بالغير<sup>2</sup> و الذي يشتمل على عنصرين :

- **العنصر الأول الأخلال بحق الغير** : بحيث لا بد من وجود حق يعترف به القانون و يقره للغير حتى تقوم مسؤولية من أخل بهذا الحق ، و هو الأمر الذي يترتب عليه مايلي<sup>3</sup> :

➤ الإخلال بمصلحة لا ترقى إلى مرتبة الحق لا توجب المسؤولية .

➤ الأخلال بحق لا يقره القانون لا يوجب المسؤولية حتى و لو كان من الأخلاق و الأداب.

- **العنصر الثاني التقصير في عناية الرجل اليقظ** : و معنى ذلك أن الشخص المخل بحق أقره القانون للغير يجب أن يكون قد قصر في أخذ الحيطة و الحذر في تصرفاته مع مصالح و حاجات الغير حسب عناية الرجل اليقظ و ليس العادي<sup>4</sup>.

إذا فالخطأ الموجب للتعويض حسب رأي الدكتور السنهوري يتوقف على إجتماع العنصرين ، بمعنى الإخلال بحق يقره القانون للغير عن طريق التقصير في أخذ حيطة و عناية الرجل العادي .

أما الدكتور محمد لبيب شنب فقد عرف الخطأ بأنه : " إنحراف عن سلوك الشخص

---

1- د/ محمود جلال حمزة ، مرجع سابق ، ص 67 .

2- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري ، مصادر الألتزام ، مرجع سابق ، ص 322 ، 323 .

3- المرجع نفسه ، 324 .

4- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري ، مصادر الألتزام ، مرجع سابق ، ص 325 .

المعتاد الموجود في نفس الظروف الخارجية لمرتكب الضرر مع إدراك ذلك<sup>1</sup> ، فالخطأ حسب هذا التعريف له ركنان الركن المادي و المتمثل في الإنحراف ، و الركن المعنوي و هو الإدراك .

### ثانيا : الإتجاه الراجح في مفهوم فكرة الخطأ " تحديد أركان الخطأ "

يلاحظ من خلال التعريفات الفقهية السابقة سواء الغربية منها أو العربية أنها اتفقت على أن مفهوم الخطأ يتحدد من خلال ركنين أو بمعنى أدق يقوم الخطأ بتوافر ركنين و هما:

- الركن المادي : و هو التعدي

- الركن المعنوي : و هو الإدراك

#### 1- الركن المادي للخطأ " التعدي " :

لاعتبار الشخص مخطأ لا بد أن يكون قد إنحرف في سلوكه ، و الإنحراف في السلوك هو تعد يقع من الشخص في تصرفه متجاوزا في ذلك الحدود التي يجب عليه إلتزامها في سلوكه، و هي تصرفات الرجل اليقظ المتبصر<sup>2</sup> .

إلا أنه في بعض الأحيان قد يعتمد الشخص الإنحراف في سلوكه محدثا ضرر للغير، و هذا ما يسمى بالجريمة المدنية ، و قد ينحرف عن السلوك دون أن يعتمد الإضرار بالغير و ذلك عن طريق إهمال منه أو تقصير و هو ما يعرف بالجريمة شبه المدنية<sup>3</sup> ، فما هو إذا السلوك الذي يعتبر الإنحراف عنه خطأ يوجب التعويض؟

---

1- د/ محمد لبيب شنب ، دروس في نظرية الإلتزام ، الطبعة الأولى ، بدون مكان نشر ، 1989 ، ص 343 .

2- د/ بلحاج العربي ، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء الأول ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر 1995 ، ص 64 .

3- د/ عبد الرازق أحمد السنهوري ، مرجع سابق ، ص 882 .

و في هذا المجال يوجد معياريين أساسيين لتحديد فكرة السلوك الذي يعتبر الإنحراف عنه خطأ يقيم المسؤولية التقصيرية ، بحيث أحد هاذين المعيارين شخصي و الثاني موضوعي

#### أ- المعيار الشخصي " الذاتي " :

هذا المعيار لا ينظر إلى التعدي في حد ذاته و إنما ينظر إلى الشخص المعتدي نفسه، فيما إذا كان الفعل الصادر منه يعتبر بالنسبة إليه أنحرافا في سلوكه أم لا، فهو ينظر إلى درجة يقضته و فطنته ، فإذا كان الشخص شديد اليقظة و الفطنة فإن أقل ما يمكن من الإنحراف في سلوكه يشكل خطأ. و أما إذا كان دون المستوى العادي من الذكاء و الفطنة و إنحرف عن سلوكه المؤلف، إشتراط في هذا الإنحراف أن يكون إنحرافا كبيرا و بارزا، و أما إذا كان الشخص في ذكائه و حنكته المستوى العادي المؤلف فالتعدي الصادر منه لا يشكل بالنسبة إليه إنحرافا في السلوك و بالتالي لا يكون مرتكبا لخطأ<sup>1</sup>.

#### ب- المعيار الموضوعي " المجرد "

هذا المعيار لا يعتمد على درجة يقظة و تبصر الشخص المتسبب في الضرر ، و إنما حتى نحكم على سلوك الشخص إذا كان خاطئ أم لا نقوم بمقارنته مع سلوك الرجل العادي ، فإذا تبين أن المتسبب في الضرر قد قام بسلوك مماثل لسلوك الرجل العادي لو وجد في نفس الظروف الخارجية ، لا يمكن إعتبار تصرفه في هذه الحالة خطأ أما إذا تبين أنه سلك مسلك غير الذي كان سيسلكه الرجل العادي ففي هذه الحالة يكون منحرفا في سلوكه و مرتكبا لخطأ<sup>2</sup>.

---

1- بختاوي سعاد ، المسؤولية المدنية للمهني المدين ، مذكرة ماجستير تخصص مسؤولية المهنيين ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، 2012 ، ص 38 .

2- بختاوي سعاد ، مرجع سابق ، ص 39 .

و الرجل العادي يقصد به جمهور الناس ، فلا هو خارق الذكاء شديد اليقظة فيرتفع إلى ذروة الصفات، ولا هو محدود الفطنة حامل المهمة فينزل إلى الحضيض<sup>1</sup> ، أما الظروف الخارجية فهي متعلقة أساسا بظرفي الزمان و المكان و هي التي تحدد لنا إذا كان سلوك الشخص يعتبر خطأ أم لا ، فقيادة السيارة في الليل ليس كقيادتها في النهار و قيادتها في الطريق السيار ليس كقيادتها في طريق داخلي أو في المدينة ، و كذا القيادة في المطر ليست كالقيادة في جو صحو و مشمس<sup>2</sup> .

و بالتالي فالخطأ حسب المعيار الموضوعي يقاس بصفة مجردة ، و ذلك عن طريق قياس سلوك الشخص المتسبب في الضرر بسلوك الشخص العادي إذا ما وجد في نفس ظروفه الخارجية<sup>3</sup> .

## 2- الركن المعنوي للخطأ " الإدراك " :

يتمثل الركن المعنوي للخطأ في الإدراك بحيث لا يكفي قيام فعل التعدي من قبل شخص ما و إنما يجب أن يكون هذا الشخص مدركا لفعله و سلوكه ، بمعنى أن المشرع الجزائري<sup>4</sup> قد ربط فعل الشخص بالتمييز<sup>5</sup> و هذا على غرار كل من المشرع الفرنسي و

---

1-د/ عبد الرازق أحمد السنهوري ، مصادر الالتزام ، مرجع سابق ، ص 884 .

2-د/ بلحاج العربي ، النظرية العامة للالتزام ، مرجع سابق ، ص 69 .

3- إلا أن هناك بعض الحالات إذا ما طبقنا عليها هذا المعيار تعتبر أخطاء إلا أن القانون أبقى أو خفف من المسؤولية عن مرتكبها بسبب ظروف خاصة دفعته على ارتكابها ، و هذه الحالات تتحدد في : - حالة الدفاع الشرعي - حالة تنفيذ أوامر الرئيس - حالة الضرورة . د/ زهدور كوثر، المسؤولية المدنية عن عمليات نقل الدم في التشريع الجزائري ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة وهران ، 2013 ، ص 53 .

4- تنص المادة 125 من القانون المدني الجزائري على ان " لا يسأل المتسبب في الضرر الذي يحدثه بفعله أو إمتناعه أو إهماله أو عدم حيطته إلا إذا كان مميزا " .

5- حدد المشرع الجزائري سن التمييز ب 13 سنة كاملة طبقا لنص المادة 42 من القانون المدني ، و بالتالي فالشخص أقل من ثلاثة عشرة سنة يعتبر عديم التمييز ، و متى كان الشخص غير مميز لا يترتب الخطأ في حقه و لا تقوم

المصري ، إذا فلا مسؤولية بدون تمييز و تبعا لذلك، فالصبي غير المميز، والمجنون، و المعتوه، و فاقد الوعي لسبب عارض كالسكر و الغيبوبة ، و المنوم تنويمًا مغناطيسيا ، إن لم يكونوا قد اختاروا ذلك بإرادتهم، كتعاطي مسكر أو مخدر، فإنّ المسؤولية هنا لا تقوم لانعدام التمييز لديهم<sup>1</sup>.

و هكذا بالاجتماع ركني التعدي و الإدراك في سلوك الشخص اعتبر هذا السلوك خطأ موجب للمسؤولية و يترتب عليه التعويض ، لكن هل هذا الخطأ وفق ما نصت عليه القواعد العامة هو نفسه الخطأ المانع من تحديد مسؤولية مالك السفينة ، أم أن المشرع الدولي كان له رأي مختلف في هذا المجال، و هو ما سنكتشفه من خلال ما سيأتي .

## الفرع الثاني

### الخطأ المانع لتحديد مسؤولية مالك السفينة

بعدما تعرفنا في الفرع الأول على الخطأ بمعناه العام وفقا للقواعد العامة ، و خلصنا إلى أن سلوك الشخص يعتبر خطأ متى إشتمل على ركني التعدي و الإدراك ، فإلى أي مدى إعتد المشرع الدولي على هذا المفهوم في تحديده للخطأ المانع لتحديد مسؤولية مالك السفينة ؟ و الإجابة على هذا التساؤل تختلف باختلاف الاتفاقيات الدولية المنظمة لمشكلة التلوث البحري بالمواد الضارة و الخطرة عموما ، و هو ما سيتضح لنا من خلال هذا الفرع .

---

مسؤوليته في مواجهة الغير ، باستثناء بعض الحالات التي يتعدى فيها الشخص سن التمييز إلا أنه لا يسأل عن أفعاله كالمجنون و المعتوه .

1- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري ، مصادر الإلتزام ، مرجع سابق ، ص 903 .

## أولاً : الخطأ الشخصي لمالك السفينة

لقد إعتبرت بعض الاتفاقيات الدولية المهمة بمشكلة التلوث البحري أن الخطأ الشخصي لمالك السفينة يعتبر السبب الأساسي في سقوط حقه في تحديد المسؤولية ، و على رأس هذه الاتفاقيات نجد معاهدة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، حيث نصت المادة 05 فقرة 02 منها<sup>1</sup> على أنه " لا يعطى لمالك السفينة الحق في الإنتفاع بالتحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة إذا ما وقع الحادث نتيجة لخطأ شخصي من جانبه"<sup>2</sup> ، و هذا نفس ما تضمنته المادة 01 فقرة أولى من اتفاقية تحديد مسؤولية ملاك السفن لسنة 1957<sup>3</sup>.

و بالتالي فحسب نص هذه المادة يمنع على مالك السفينة تحديد مسؤوليته إذا كانت الواقعة المسببة للتلوث ناتجة عن خطأ شخصي من جانبه ، إلا أن السؤال المطروح في هذا المجال ماذا يقصد المشرع الدولي بالخطأ الشخصي لمالك السفينة ؟

### 1- مفهوم الخطأ الشخصي لمالك السفينة :

لم تتضمن الاتفاقيات السابقة أي تعريف للخطأ الشخصي لمالك السفينة ، مما يجعل أمر تفسيره متروكا لمحاكم الدول المتعاقدة طبقا لقوانينها الداخلية<sup>4</sup> ، و بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أنها عرفت الخطأ الشخصي بأنه : " إنحراف الشخص في تصرفاته

---

1- و هو نفس ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 122 من القانون البحري ، حيث جاء نصها على النحو التالي " إذا حصل التلوث نتيجة لخطأ شخصي واقع من المالك فلا يمكن لهذا الأخير التمسك بالتحديد المنصوص عليه في المادة السابقة " .

2- أنظر : المادة 02/05 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 - 1992 CLC .

3- أما اتفاقية بروكسل بشأن مسؤولية مستغلي السفن الذرية لسنة 1962 فإنها تحتفظ بحق المستغل في تحديد مسؤوليته حتى في حالة إرتكابه لخطأ شخصي.

4- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 260.

عن سلوك الشخص العادي ، بمعنى الإخلال في التزام الشخص بأخذ الحيطة و اليقظة اللازمة في سلوكه حتى لا يسبب ضرر للغير مع إدراكه لهذا السلوك " ، فإذا ما إنطبقت هذه الصفات على سلوك مالك السفينة أعتبر تصرفه خطأ شخصي يمنع معه تحديد مسؤوليته .

## 2- صور عن الخطأ الشخصي لمالك السفينة :

يتمثل الخطأ الشخصي لمالك السفينة على سبيل المثال في الحالات التالية :

✓ إختيار طاقم غير كفاء .

✓ وجود عيب في صيانة السفينة.

✓ عدم كفاية أعداد أفراد الطاقم .

و قد ورد عن القضاء الإنجليزي أمثلة عديدة للخطأ الشخصي لمالك السفينة ، ففي دعوى NORMAN قرر مجلس اللوردات أن المالك عليه واجب الإبلاغ عن المعلومات الحديثة و التي يمكن أن تساعد في الملاحاة و أن التقصير في أداء هذا الواجب يشكل خطأ شخصيا في جانبه ، كما ورد أيضا في دعوى LADY GWENDOLEN أن الإبحار بسرعة كبيرة داخل الضباب يمثل خطرا يجب أن يعلمه المالك و بالتالي يقع عليه عبء رقابة أفعال الريان في مثل هذه الظروف<sup>1</sup>

## 3- مدى تأثير الأخطاء الشخصية لتابعي مالك السفينة على حقه في التحديد

إذا كان السبب في وقوع الحادث هو الخطأ الشخصي للريان أو الركاب أو حتى العاملين التابعين لمالك السفينة و الذي لم تكن له عليهم أية رقابة ، فإن هذا الأخير يستفيد من التحديد المنصوص عليه لأن العبرة بخطأ المالك ذاته، إلا أن هذه الأخطاء - خطأ الريان و التابعين - يمكن أن تكشف أحيانا عن خطأ مالك السفينة ، فالغلط

1- د/ رضا محمود الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 255 .



المرتكب من طرف تابعي المالك أو الريان يدل على أن المالك قد إختار شخصا غير كفاء للقيام بالعمل ، كما أن عدم إحترام الريان لقواعد الأمن و السلامة يمكن أن يكون نتيجة تنفيذ أمر صادر من مالك السفينة نفسه<sup>1</sup> .

### ثانيا : الخطأ العمدي أو الخطأ غير المغتفر

إعتبرت كل من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 المعدلة في صيغتها الجديدة لسنة 2010 و كذا بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات لسنة 1969 ، أن الخطأ المسقط لحق مالك السفينة في تحديد مسؤوليته يتمثل في الخطأ العمدي أو الخطأ غير المغتفر و هو ما ورد في نص المادة 09 فقرة 02 من اتفاقية 1969 و التي نصت على أنه " لا يحق لمالك السفينة أن يحد من مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن عمل شخصي أو إهمال إرتكبه المالك بقصد أحداث هذا الضرر ، أو بعدم الإكتراث و مع العلم بالاحتمال حدوث هذا الضرر " .

فهذا النص هو ذاته الذي تضمنته المادة 06 فقرة 02 من بروتوكول 1992 ، و المادة 04 من معاهدة 1976 المتعلقة بتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية ، و بالتالي فمالك السفينة يسقط حقه في تحديد مسؤوليته إذا ما ارتكب خطأ عمدي أو كما يعرف في القضاء الفرنسي بالخطأ غير المغتفر .

### 1- مفهوم الخطأ العمدي - الخطأ غير المغتفر -

الخطأ العمدي هو التصرف الذي ينطوي على قصد إحداث الضرر بالغير ، فلا يكفي لوصف السلوك بأنه خطأ عمدي أن يقصد الفاعل هذا التصرف ، بل يجب ان يكون قاصدا إحداث ضرر بالغير، فتعمد الإسراع في قيادة السفينة إذا تسبب عنها إصابة

---

1- بلقاسم فاطيمة ، مرجع سابق ، ص 150.

البضاعة بضرر لا يجعل خطأ الناقل عمدياً ، لأن الإرادة في الخطأ العمدي لا تتجه فقط إلى الفعل بل تتجه أيضاً إلى إحداث الضرر ، و لا يشترط أن يكون الضرر هو الغاية الوحيدة للفعل بل يمكن أن يكون أحد الدوافع ، كالناقل الذي يتسبب في تأخير البضاعة سريعة التلف بقصد الهرب من القراصنة البحريين أو خطر محقق به مما أدى إلى تضررها<sup>1</sup>.

كما عرف القضاء الفرنسي الخطأ العمدي أو غير المغتفر في قرار صادر عن محكمة النقض بتاريخ 16 تموز 1942 بأنه " خطأ ذو خطورة استثنائية ناتج عن إنحراف في السلوك أو إهمال إرادي يؤدي إلى إحداث ضرر ، و هو خطأ يقترب من الخطأ العمدي"<sup>2</sup>.

## 2- عناصر الخطأ العمدي و غير المغتفر لمالك السفينة :

حتى يتحقق الخطأ العمدي في سلوك مالك السفينة و الذي يعتبر كسبب مانع من تحديد مسؤوليته يجب أن يتوافر في هذا الخطأ عنصران و هما :

### أ- إرادة مالك السفينة في الفعل أو الإمتناع :

يعد إنصراف إرادة مالك السفينة إلى الفعل أو الأمتناع عنه من الأسس التي تقوم عليها فكرة الخطأ العمدي ، لذلك إذا لم تتصرف إرادة هذا المالك إلى ارتكاب فعل معين لا يمكن إعتباره من الأخطاء العمدية التي تحرمه من حقه في التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية<sup>3</sup>.

---

1- قرارية قويدر ، إقصاء فكرة سوء السلوك العمدي من اتفاقيات النقل البحري ضرورة يقتضيها توحيد القانون الدولي ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، مخبر القانون البحري و النقل ، العدد 08 ، 2018 ، ص 126 .

2 - SCHWEITZER, S , La Faute Inexcusable en Droit Social Maritime , Gazette De la Chambre , CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS , Numéro 39 - Hiver 2015 / 2016 , P 01 .

3- ملزي عبد الرحمن ، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري ، رسالة دكتوراه في القانون ، تخصص قانون خاص ، جامعة الجزائر ، 2006 ، ص ص 236 ، 237 .

و كمثال عن ذلك إذا قدم المالك سفينة غير صالحة للملاحة و كان على علم كامل بهذا الأمر و ترتب عنه إصابة البضائع بهلاك أو تلف من جراء عدم قدرة السفينة على المحافظة على سلامة البضاعة إلى غاية وصولها إلى صاحبها ، فإن إرادة مالك السفينة هنا تكون قد إتجهت إلى إحداث ضرر<sup>1</sup> .

#### ب- نية مالك السفينة في إحداث الضرر

لا يتحقق الخطأ العمدي بمجرد إنصراف إرادة مالك السفينة إلى القيام بالفعل أو الإمتناع عنه فقط ، و إنما يجب أن تتوفر نية إحداث الضرر المترتب عن هذا الفعل ، بمعنى يجب أن تتصرف نية المالك الذي يقدم سفينة غير صالحة للملاحة البحرية إلى النتيجة و هي تلف البضاعة أو هلاكها<sup>2</sup> .

و تتصرف نية مالك السفينة إلى نتيجة الضرر الناتج عن فعله إذا كان على علم تام بأن هناك هلاك أو تلف أو تأخير سوف يحدث من جراء الفعل الذي إرتكبه أو كان يجب عليه أن يعلم بذلك<sup>3</sup> ، و كمثال عن الحالات التي تبين نية مالك السفينة في إحداث ضرر نذكر :

- المالك الذي يرغب في الحصول على مبلغ التأمين المستحق في حالة هلاك السفينة فيضع مواد ناسفة لتفجير السفينة في عرض البحر و بالتالي هلاك ما يوجد بها من بضائع .

- تقديم المالك لسفينة غير صالحة للملاحة أو لنقل البضائع.

- عدم إحترام إجراءات رص و حفظ البضائع على ظهر السفينة .

---

1- قرارية قويدر ، مرجع سابق ، ص 126 .

2- محمد عبد الحميد ، التعويض عن حالات الهلاك و التلف و التأخير في ضل قواعد هامبورغ 1978 ، رسالة دكتوراه في القانون ، كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، مصر 1984 ، ص 377 .

3- قرارية قويدر ، مرجع سابق ، ص 127 .

### 3- أسباب التغيير من الخطأ الشخصي لمالك السفينة إلى الخطأ العمدي أو غير المغتفر :

كما رأينا سابقا أن الخطأ المانع من تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا لاتفاقية 1969 هو الخطأ الشخصي، إلا أن المشرع الدولي قد سلك طريقا مغاير بمقتضى بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 ، بحيث إستبدل الخطأ الشخصي بالخطأ العمدي أو الخطأ غير المغتفر<sup>1</sup> ، و هو نفس ما اتبعته اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 ، و من أهم الأسباب التي أدت إلى هذا التغيير نذكر ما يلي :

✓ إرتفاع مبالغ التحديد في بروتوكول 1992 و اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 يتطلب بالضرورة تقليل الحالات التي يفقد فيها المالك حقه في تحديد مسؤوليته .

✓ التفسيرات المختلفة لمفهوم الخطأ الشخصي من قبل محاكم الدول المختلفة أدت إلى عدم المساواة في التعويض عن أضرار التلوث البحري في الدول المتعاقدة .

✓ مسابقة أحكام معاهدة 1976 الخاصة بتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية .

### 4- مضمون فكرة الخطأ العمدي - الخطأ غير المغتفر - المانع من تحديد المسؤولية

بالرجوع إلى نص المادة 09 فقرة 02 من اتفاقية المواد الخطرة و المادة 06 فقرة 02 من بروتوكول 1992 المقابلة لها نستنتج أنه يجب أن يكون الفعل صادر شخصيا عن مالك السفينة ، و بالتالي لا يحرم مالك السفينة من الحق في تحديد مسؤوليته إذا كان

---

1- المادة 06 فقرة 02 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات 1969 CLC ، و المادة 09 فقرة 2 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS .

الفعل أو الإمتناع صادرا من أحد تابعيه<sup>1</sup>، كما يلاحظ أيضا أن حق مالك السفينة في تحديد مسؤوليته لا يسقط بمجرد ارتكابه لخطأ شخصي كما هو مقرر في اتفاقية المحروقات لسنة 1969، و إنما يجب على المضرور إثبات أن الحادث الذي نتج عنه الضرر قد نشأ عن فعل أو إمتناع من المالك ، كما يشترط أن يكون المالك قد ارتكب الفعل أو الإمتناع إما بقصد إحداث ضرر ، أو نتيجة رعونة مع وعي و إدراك بإحداث ضرر<sup>2</sup> .

## 5- إثبات الخطأ العمدي أو الخطأ غير المغتفر

يختلف إثبات الخطأ العمدي أو غير المغتفر عن إثبات الخطأ الشخصي ، و هذا الإختلاف يكمن في مضمون كل من الخطأين ، فإذا كان إثبات الخطأ الشخصي لا يتطلب سوى عنصر واحد موضوعي و الذي يتجلى في ذلك الفعل أو الإمتناع الذي يتم برعونة ، بحيث تصرف كهذا لا يمكن أن يصدر و لو من شخص غبي أو قليل الذكاء ، و هذا أمر ممكن إثباته مادام أن الإثبات فيه ينصب على وقائع مادية ملموسة في حين أن إثبات الخطأ غير المغتفر يتطلب إثبات عنصرين ، عنصر مادي موضوعي و هو نفسه المتطلب إثباته في الخطأ الشخصي إضافة إلى إثبات عنصر ذاتي أو معنوي ، حيث أن المضرور ملزم بإثبات أن مالك السفينة أو أحد تابعيه كان عالما باحتمال حدوث الضرر<sup>3</sup> .

و في هذا المجال يثور التساؤل حول كيفية إثبات أن مالك السفينة كانت له نية إحداث ضرر أو كان على وعي باحتمال نشوء ضرر التلوث ، بمعنى ماهو معيار تحديد مدى الوعي باحتمال نشوء الضرر الذي قرره اتفاقية المواد الخطرة 1996 و كذا بروتوكول

1992 هل هو معيار شخصي أم موضوعي ؟

1- د/ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 146 .

2 - الفقرة 02 المادة 09 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

3- الحافضي نجاه ، الخطأ الجسيم في قانون النقل الجوي و إشكالات إثباته ، منشورات مجلة العلوم القانونية -سلسلة فقه القضاء التجاري - عدد مزدوج 4/3 لسنة 2017 ، دار المنظومة للنشر ، ص 132 .

حيث أن الأخذ بالمعيار الشخصي يؤدي إلى تضيق من نطاق حالات الحرمان من تحديد المسؤولية حيث يتطلب علم مالك السفينة شخصياً و إدراكه فعلاً بأن ضرر التلوث قد يحدث ، بينما الأخذ بالمعيار الموضوعي يؤدي إلى توسيع نطاق هذه الحالات حيث يكفي أن يتضح من ظروف الحال أنه لم يكن بالإمكان ألا يعلم أو لا يدرك مالك السفينة أن ضرر التلوث قد يحدث ، أو أنه كان يجب عليه إدراك أن ضرر التلوث قد يحدث نتيجة فعله أو إمتناعه و لو لم يعلم أو يدرك فعلاً أن هذا الضرر قد يحدث نتيجة لفعله<sup>1</sup> .

خلاصة القول أن تغيير الخطأ المسقط لحق مالك السفينة في تحديد مسؤوليته من الخطأ الشخصي في اتفاقية المحروقات 1969 إلى الخطأ العمدي أو الخطأ غير المغتفر في اتفاقية المواد الخطرة 1996 و بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 ، كان رغبة من المشرع الدولي في تصعيب مسألة تجاوز حدود التعويض و بالتالي ارتفاع حظوظ مالك السفينة في استفادته من حق تحديد مسؤوليته .

## المبحث الثاني

### ضمانات تحديد المسؤولية

بما أن المشرع الدولي قد أعطى لمالك السفينة الحق في الحد من مسؤوليته المترتبة عن التلوث البحري الناجم عن نقل المواد الخطرة و الضارة ، فكان إلزاماً عليه بالمقابل أن يضمن حق المتضررين من خطر إفسار المالك ، و إعطاء ضمان لهم للحصول على مبلغ التعويض ، و في هذا المجال قد نصت جل المعاهدات أو الاتفاقات الخاصة بالمسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري و على رأسها الاتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 و بروتوكول 2010 و كذا اتفاقية المحروقات لسنة 1969 و بروتوكول 1992 على ضرورة

---

1 - KHODJET EL KHIL, L , La Pollution de la Mer méditerranée du fait du Transport Maritime de Marchandises , thèse de Doctorat , Faculté de Droit et de Science Politique D'AIX-MARSEILLE , 2003 , P 436 .

إنشاء صناديق لتحديد مسؤولية مالك السفينة إضافة إلى ضرورة إلزامه بالتأمين الإجباري لهذه السفينة الحاملة للبضائع الخطرة و ذلك كضمان إضافي.

و هذا ما سنحاول تبيانه في هذا المبحث ، و الذي بدوره قسمناه إلى مطلبين بحيث في المطلب الأول سنتطرق إلى صندوق التحديد أما المطلب الثاني فخصصناه لموضوع التأمين الإلزامي لمالك السفينة .

## المطلب الأول

### صندوق تحديد المسؤولية

بالرجوع إلى نصوص كل من اتفاقية المواد الخطرة " 1996 - 2010 " واتفاقية المحروقات " 1969 "، نجد أنها قد تضمنت نصا يعطي لمالك السفينة الحق بإنشاء صندوق يمثل حد لمسؤوليته ، و الذي يعتبر كما ذكرنا سابقا بأنه من الشروط اللازمة لاستفادة مالك السفينة من هذا التحديد ، و في هذا المطلب سنحاول التعريف بهذا الصندوق و دراسة نظامه القانوني و هو الأمر الذي يستلزم البحث في كيفية إنشاء هذا الصندوق، و كذلك الأشخاص أصحاب الحق فيه ، إضافة إلى الآثار الناشئة عن هذا الصندوق و ذلك من خلال الفروع التالية:

## الفرع الأول

### إنشاء صندوق تحديد المسؤولية

كما رأينا سابقا أن لمالك السفينة الناقلة للمواد الخطرة الحق في تحديد مسؤوليته ، و ذلك بإنشاء صندوق التحديد و الذي يضمن من خلاله المتضررين الحصول على تعويض ، إلا أن السؤال الذي يثور في هذا المجال هو : مدى إلزامية هذا الصندوق ؟ أو بعبارة أخرى هل مالك السفينة ملزم بإنشاء صندوق التحديد أم أن الأمر اختياري بالنسبة له ؟

## 1- الإتفاق على الصفة الإلزامية للصندوق بين اتفاقيتي 1996-2010 و 1969

نصت المادة 09 فقرة 3 من اتفاقية 1996 - 2010 ، على أنه " لأجل الاستفادة من حق تحديد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة 1 فإن على مالك السفينة أن ينشئ صندوقاً بالمبلغ الكلي الذي يشكل حدود مسؤوليته بموجب الفقرة 1 ، لدى المحكمة أو السلطة المختصة الأخرى لأي دولة من الدول الأطراف التي ترفع فيها الدعوى بموجب المادة 138<sup>1</sup> ، أو إذا لم ترفع الدعوى لدى أي محكمة أو سلطة مختصة أخرى في أي دولة من الدول الأطراف التي يمكن رفع الدعوى فيها بموجب نص المادة السابقة .

و يمكن إنشاء الصندوق بإيداع المبلغ أو بتقديم كفالة مصرفية أو كفالة أخرى مقبولة في ظل قانون الدولة الطرف التي ينشأ فيها الصندوق ، و كافية برأي المحكمة أو السلطة المختصة الأخرى<sup>2</sup> " .

و هو نفس ما نصت عليه اتفاقية المحروقات 1969 بمقتضى المادة الخامسة فقرة 03<sup>3</sup> ، بمعنى أن إنشاء الصندوق بموجب هاتين الاتفاقيتين يعتبر أمر إلزامي على مالك السفينة، و يعتبر السبيل الوحيد له و الشرط الأساسي إذا رغب في الإستفادة من حق التحديد.

## 2- الصفة الإختيارية للصندوق في اتفاقيات تحديد المسؤولية :

---

1- المادة 38 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS .

2- المادة 09 فقرة 03 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS .

3- نصت المادة 03/05 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 على أنه " للإستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة يجب على المالك إنشاء صندوق بالمبلغ الكلي الذي يشكل حدود مسؤوليته ، لدى المحكمة أو السلطة المختصة الأخرى لأي دولة من الدول الأطراف التي ترفع فيها الدعوى بموجب المادة التاسعة " .



إن إنشاء صندوق التحديد طبقا لاتفاقيات تحديد المسؤولية لسنة 1957 و 1976 يعد على خلاف اتفاقية المواد الخطرة و اتفاقية المحروقات أمرا إختياريا و هو ما نصت عليه المادة 10 من اتفاقية لندن لسنة 1976 الخاصة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية ، حيث أجازت التمسك بحدود المسؤولية حتى و لو لم يتم إنشاء صندوق للتحديد ، إلا أنها في مقابل ذلك سمحت لكل دولة طرف أن تنص في تشريعاتها الداخلية على شرط إنشاء الصندوق للإستفادة من حق تحديد المسؤولية<sup>1</sup> .

### ثانيا : زمن إنشاء الصندوق

كما رأينا سابقا أن إتفاقيات المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري قد إختلفت في الصفة التكاليفية لإنشاء صندوق التحديد ما بين الطابع الإجباري و الإختياري له ، و قد إستمر هذا الأختلاف حتى بالنسبة لزمن أو وقت إنشاء هذا الصندوق ، بحيث أن بعض الاتفاقيات ربطت تاريخ إنشاء الصندوق بشرط رفع الدعوى في حين أن البعض الأخر أعطت لمالك السفينة مطلق الحرية في وقت إنشاء هذا الصندوق .

---

#### 1 - Art 10 De Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes :

- 1) La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'art. 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.
- 2) Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'art. 12 s'appliquent à l'avenant.
- 3) Les règles de procédure concernant l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

## 1- إرتباط إنشاء الصندوق بشرط رفع الدعوى :

نصت المادة 03/05 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 على أن إنشاء صندوق تحديد المسؤولية يكون لدى المحكمة أو السلطة المختصة الأخرى التابعة لإحدى الدول المتعاقدة التي تقام فيها الدعوى بموجب نص المادة التاسعة من نفس الاتفاقية ، و هو الأمر الذي يفسر أن تاريخ إنشاء الصندوق يكون بعد رفع الدعوى ، إلا أن تطبيقات المحاكم في بعض الحوادث البحرية أثبتت أن هذا الشرط ليس إجباريا من الناحي العملية ، ففي قضية الناقله Tanio مثلا أجازت المحكمة صندوق التحديد المنشأ قبل إقامة الدعوى<sup>1</sup> .

## 2- إرتباط تاريخ إنشاء الصندوق بوقت وقوع الحادث

نصت الفقرة 03 من المادة التاسعة لاتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 - 2010 على أن إستفادة مالك السفينة بحق تحديد المسؤولية متوقف على شرط إنشاء صندوق التحديد لدى المحكمة أو السلطة المختصة الأخرى التابعة لأي دولة من الدول الأطراف و التي ترفع فيها الدعوى بموجب المادة 38 من نفس الاتفاقية ، و إذا لم ترفع الدعوى فلدی أي محكمة أو سلطة مختصة أخرى في أي دولة من الدول الأطراف التي يمكن رفع الدعوى فيها .

فطبقا لهذا النص و على عكس اتفاقية المحروقات 1969 يمكن لمالك السفينة إنشاء صندوق لتحديد مسؤوليته وقت وقوع الحادث و حتى قبل رفع أي دعوى ، و يكون إنشاء هذا الصندوق لدى المحكمة التابعة لأي من الدول الأعضاء في الاتفاقية و التي يجوز رفع الدعوى فيها أو التي وقع ضرر التلوث في بحرها الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية التابعة لها<sup>2</sup> .

---

1 - FONTAINE, E , les sinistres de l'Amoco Cadiz et de Tanio ,comparaison de deux expériences . DMF,1993 , P 280 .

2- المادة 09 فقرة 03 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

و خلاصة القول أن اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 - 2010 قد ربطت تاريخ إنشاء الصندوق بوقت الحادث على عكس اتفاقية المحروقات لسنة 1969 التي يتضح من خلال النص النظري لها على أنها جعلت رفع الدعوى شرطا أساسيا لإنشاء صندوق التحديد و لو أن هذا الشرط لم يأخذ به من الناحية العملية كما رأينا في مثال الناقل Tanio ، إلا أن هذا التناقض ما بين الشق النظري و التطبيقي لنص الفقرة الثالثة من المادة 05 لاتفاقية المحروقات قد عدل نهائيا بمقتضى نص المادة 06 فقرة 03 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات حيث نص على أنه " للأستفادة من التحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة يجب على المالك إنشاء صندوق لتحديد مسؤوليته لدى المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي تقام فيها الدعوى بموجب المادة التاسعة و إذا لم تقم أي دعوى فلدى المحكمة أو السلطة المختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي يمكن أن ترفع أو تقام الدعوى فيها<sup>1</sup> " .

### ثالثا : كيفية إنشاء صندوق التحديد

يتم إنشاء الصندوق عن طريق تقديم مبلغ مالي أو كفالة مصرفية أو أي كفالة أخرى مقبولة في ضل قانون الدولة الطرف التي أنشئ الصندوق فيها ، و يتم تقدير مدى كفاية هذا المبلغ أو الكفالة<sup>2</sup> من طرف المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة طبقا للاتفاقية<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - المادة 06 فقرة 03 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات CLC 1969

2- بناء على طلب من مالك الناقل Erika أمرت المحكمة التجارية لمدينة Nantes بفرنسا و المختصة محليا في 14 مارس 2000 بفتح إجراءات التحديد ، و قدرت المحكمة مبلغ التحديد ب 84247733 فرنك فرنسي ، و في نفس الحادث أنشأ مالك السفينة صندوق التحديد بموجب رسالة ضمان ، و في هذا المجال عارضت مجموعة من المدعين قبول المحكمة لهذه الرسالة مؤكداين بأنه كان يجب إنشاء صندوق التحديد نقدا - أشارت إليه : فاطمة بلقاسم ، مرجع سابق ، هامش رقم 02 ، ص 155.

3 - المادة 09 فقرة 03 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS . - المادة 05 فقرة 03 من اتفاقية المحروقات CLC 1969 - المادة 06 فقرة 03 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات CLC 1969 . - المادة 11 فقرة 02 من الاتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية 1976

أما بالنسبة لإجراء التحديد فلم تتضمن أي من اتفاقيات المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري أي نص بالنسبة له ، بمعنى أن تحديد المسؤولية رخصة قررها المشرع الدولي لمالك السفينة ، و بالتالي فهي لا تقع بقوة القانون و لا تقضي بها المحكمة من تلقاء نفسها ، و إنما يجب أن يتمسك بها مالك السفينة و مع ذلك لم تحدد هذه الاتفاقيات شكلا أو ميعادا معيناً لتمسك مالك السفينة بحق التحديد<sup>1</sup> ، و هذا الأمر ترك للقواعد الإجرائية في القوانين الداخلية<sup>2</sup>

## الفرع الثاني

### الجانب الشخصي للصندوق

يتحدد النطاق الشخصي لصندوق التحديد من خلال حصر للأشخاص المستفيدين من هذا الصندوق، سواء من خلال الحق في الإنشاء أو الحق في الإستفادة من أموال الصندوق من جهة و أهم الآثار المترتبة على حق هؤلاء الأشخاص من جهة ثانية ، و هو ما سيتضح من خلال هذا الفرع .

#### أولاً : أصحاب الحق في الصندوق

ينقسم الأشخاص المستفدون من الحق في صندوق تحديد المسؤولية إلى قسمين أساسيين : القسم الأول له حق الإنشاء ، بينما القسم الثاني له حق الإستفادة من أموال هذا الصندوق

#### 1- أصحاب الحق في إنشاء الصندوق " حق الإنشاء " : حصرت اتفاقية المواد

الخطرة الحق في إنشاء صندوق تحديد المسؤولية لكل من :

---

1 - د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 270.

2- تنص المادة 106 من القانون البحري الجزائري في هذا المجال على أنه : " تحدد قواعد تكوين و توزيع مال التحديد و كذلك كيفية تطبيقها بموجب مرسوم " .

## أ- مالك السفينة :

نصت الفقرة الأولى من المادة 09 لاتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 - 2010 على أنه " يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته طبقا لهذه الاتفاقية " ، كما نصت الفقرة الثالثة من نفس المادة على أنه " من أجل الاستفادة من حق تحديد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة الأولى ، يجب على مالك السفينة أن ينشئ صندوقا بالمبلغ الكلي الذي يشكل حدود مسؤوليته...<sup>1</sup> " ، يتضح من خلال هذين النصين أن مالك السفينة له الحق في التمسك بحق تحديد المسؤولية و إنشاء صندوق بالمبلغ الكلي لهذا التحديد .

كما أن إعطاء الحق لمالك السفينة وحده في إنشاء صندوق التحديد يعتبر أمر طبيعي يتماشى مع مبدأ تركيز المسؤولية في شخص هذا الأخير و الذي تبنته اتفاقية المواد الخطرة و كذا الاتفاقيات الأخرى الخاصة بالمسؤولية المدني عن أضرار التلوث البحري .

## ب- المؤمن أو مقدم الضمان المالي :

بالرجوع إلى نص الفقرة 11 من المادة 09 لاتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 - 2010 نجد أنها تنص على أنه " يحق للمؤمن أو أي شخص آخر مقدم للضمان المالي أن ينشئ صندوقا وفقا لهذه المادة حسب الشروط ذاتها و يكون لهذا الصندوق نفس الآثار كما لو تم إنشاؤه من قبل المالك، و يجوز إنشاء هذا الصندوق حتى و لو كان لا يحق للمالك بموجب أحكام الفقرة الثانية أن يحد من مسؤوليته<sup>2</sup> " .

بمعنى أن هذا النص أعطى للمؤمن أو مقدم الضمان المالي أيضا الحق في إنشاء صندوق تحديد المسؤولية، وذلك بنفس الشروط و الآثار المخولة لهذا الصندوق كما لو أنشئ

---

1- و تقابلها الفقرتين الأولى و الثالثة من المادة 05 لاتفاقية المحروقات لسنة 1969 ، و المادة 06 الفقرة الأولى و الثالثة من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 .

2- تقابلها المادة 05 فقرة 11 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 ، و المادة 06 فقرة 06 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات لسنة 1969 .

من قبل المالك<sup>1</sup>، ويكون لهذا المؤمن أو مقدم الضمان الحق في إنشاء الصندوق حتى في الحالات التي يفقد فيها المالك حقه في التحديد نظرا لإرتكابه خطأ جسيما أو غير مغتفر وفقا للفقرة الثانية من المادة 09 لاتفاقية المواد الخطرة .

و هكذا فإن اتفاقيتي المسؤولية المدنية للمواد الخطرة و المحروقات قد حصرتا الحق في إنشاء صندوق التحديد في مالك السفينة و المؤمن أو مقدم الضمان فقط ، و هذا على خلاف اتفاقيات تحديد المسؤولية لسنة 1957 و 1976 و التي تمنح الحق في تحديد المسؤولية إضافة إلى مالك السفينة كلا من المستأجر ، المجهز غير المالك، مدير الشيوخ ، المؤمن ، إضافة إلى الأشخاص التابعين للمجهز<sup>2</sup> .

## 2- أصحاب الحق في أموال الصندوق " حق الإستفادة " :

إذا كان مالك السفينة وحده و مؤمنه من له الحق في إنشاء صندوق التحديد وفقا لاتفاقية المواد الخطرة، فإن السؤال الذي يثور في هذا المجال يرتكز أساسا في من هم الأشخاص المستفدون من هذا التحديد ؟ و الإجابة على هذا التساؤل تتحدد في :

### أ- المتضررين من التلوث :

نصت المادة 09 فقرة 01 من اتفاقية المواد الخطرة على أن مالك السفينة له الحق في تحديد مسؤوليته فيما يتعلق بأي حادثة ، كما نصت المادة 07 فقرة 01 أن مالك السفينة وقت الحادث يكون مسؤولا عن الضرر الناجم عن أي مواد خطرة أو ضارة منقولة على متن السفينة ، و بالرجوع إلى نص الفقرة الأولى " ج ، د " من المادة 01 نجد أنها عرفت الضرر بأنه التلف أو الضرر الناجم عن التلوث البيئي ، إضافة إلى تكاليف الإجراءات الوقائية و

---

1- و هو نفس ما نص عليه القانون الجزائري في المادة 128 من القانون البحري و التي يجري نصها على النحو التالي : " يجوز للمؤمن أو لأي شخص آخر يقدم الكفالة المالية أن يخصص مالا يضمن نفس الشروط و نفس الآثار المطبقة على تخصيص المال من قبل المالك " .

2 - L'Article 01 De Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes .

الأضرار الإضافية الناتجة عنها ، فمن خلال هذه النصوص نستنتج أن أضرار التلوث البيئي سواء أضرار التلوث في حد ذاتها أو الإجراءات الوقائية أيا كان متخذها تستفيد من تحديد المسؤولية وفقا لاتفاقية المواد الخطرة<sup>1</sup> ، و تبعا لذلك فإن المتضررين من التلوث هم أصحاب الحق في أموال صندوق التحديد المنشئ من قبل مالك السفينة المسؤول .

#### ب- المالك في حالة إتخاذ الإجراءات الوقائية :

تنص الفقرة الثامنة / المادة 09 من اتفاقية المواد الخطرة على أن المطالبات المتعلقة بالنفقات المعقولة التي يتحملها المالك ، و التي يقوم بها طواعية لتفادي أو تقليل الأضرار ، تحتل مرتبة تعادل مرتبة المطالبات الأخرى إزاء صندوق التحديد<sup>2</sup> .

بمعنى أن تكاليف الإجراءات الوقائية التي يتخذها مالك السفينة المسؤول لمنع أو تقليل أو تفادي التلوث تدخل ضمن قائمة الديون المستفيدة من تحديد المسؤولية ، و هذا أمر طبيعي لأنه بالرجوع إلى ضرر التلوث نجد أنه يضم هذا الضرر في حد ذاته بمعنى " ضرر التلوث بحد ذاته " إضافة إلى الإجراءات الوقائية ، إلا أنه في هذه الأخيرة و حتى تتدرج ضمن قائمة الديون المستفيدة من التحديد يجب أن تتوافر فيها مجموعة من الشروط و التي تتلخص أساسا فيما يلي :

- يجب أن تتخذ من قبل المالك .
- يجب أن يتحقق فيها شرط المعقولة كما رأينا سابقا .

---

1- رغم أننا تطرقنا لأضرار التلوث البحري " المتضررين من التلوث " فقط تبعا لعنوان بحثنا المتخصص في هذا المجال، على الرغم من أن اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 2010 لم تحصر الأضرار المستفيدة من التحديد في أضرار التلوث فقط ، و إنما شملت مختلف الأضرار الواقعة على متن السفينة كالوفاة و الإصابة الجسدية إضافة إلى أضرار الممتلكات خارج السفينة ، و هذا على خلاف اتفاقية المحروقات التي حصرت الأضرار المستفيدة من التحديد في أضرار التلوث البحري بالزيت فقط و هو ما نصت عليه الفقرة 01 من المادة 03 منها .

2- المادة 09 فقرة 08 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

• يجب ان تكون إختيارية بمعنى أن المالك يتخذها بشكل تطوعي و إختيارى و ليست من إلتزاماته الأساسية .

و هكذا يتضح أن حق مالك السفينة المسؤول عن التلوث في الصندوق له وجهين ، الوجه الأول يتحقق من خلال حق الإنشاء ، أما الوجه الثاني فهو حق الإستفادة من هذا الصندوق بمعنى أدق أن هذا المالك يكون مدينا و دائما لصندوق التحديد في ذات الوقت .

### ثانيا : الآثار المترتبة على إنشاء الصندوق

حددت المادة 10 من اتفاقية المواد الخطرة<sup>1</sup> لسنة 1996 ، مجموعة من الآثار المترتبة على إنشاء صندوق لتحديد مسؤولية مالك السفينة ، إضافة إلى شروط سريان هذه الآثار و التي تعتبر بمثابة إمتياز لمالك السفينة من جهة و ضمانة للمتضررين من التلوث من جهة ثانية .

#### 1- آثار الصندوق ضمانة للمضرورين و حصانة للمالك :

نصت الفقرة 01 من المادة 10 لاتفاقية المواد الخطرة على أنه : عندما يقيم المالك بعد حادثة ما صندوقا وفقا للمادة 09 ، و عند تمتعه بحق الحد من مسؤوليته :

أ- لا يجوز لأي شخص له مطالبة بشأن أضرار ناشئة عن تلك الحادثة ، أن يمارس أي حق ضد أية أصول أخرى للمالك فيما يتعلق بتلك المطالبة .

ب- تأمر المحكمة أو السلطة المختصة لأي دولة طرف بالإفراج عن أي سفينة أو ممتلكات عائدة للمالك و محتجزة فيما يتعلق بمطالبة بشأن أضرار ناشئة عن تلك الحادثة، كما و تفرج بالمثل عن أي كفالة أو ضمان آخر مقدم لتقاضي مثل هذا الحجز<sup>2</sup>.

---

1- تقابلها المادة 06 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 ، و المادة 13 من اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطابيات البحرية " اتفاقية لندن " لسنة 1976 .

2- المادة 10 فقرة 01 أ ، ب من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS



و نتيجة لهذا النص يترتب على إنشاء صندوق تحديد المسؤولية أنه يصبح الضمانة الوحيدة للوفاء بطلبات التعويض عن أضرار التلوث ، بمعنى أن المضرورين ليس لهم الحق في أي أموال أو ممتلكات أخرى للمالك باستثناء هذا الصندوق<sup>1</sup> .

و في المقابل يترتب النص السابق حصانة لمالك السفينة تتمثل من جهة في عدم إمكانية ممارسة أي حق بالتعويض عن ضرر التلوث الناتج عن الحادث عن الأموال و الممتلكات الشخصية الأخرى للمالك ، و من جهة ثانية في قيام المحكمة أو السلطة المختصة لأي دولة طرف في الاتفاقية أن تأمر بالإفراج عن أي سفينة أو ممتلكات أخرى تابعة للمالك و التي سبق و أن تم الحجز عليها نتيجة المطالبة بتعويض الأضرار الناشئة عن الحادث ، إضافة إلى الإفراج عن أي كفالة أو ضمان مالي آخر مقدم من قبل المالك لتفادي الحجز على السفينة<sup>2</sup>.

## 2- شروط سريان آثار الصندوق :

يتوقف سريان الآثار السابقة الواردة بمقتضى المادة 10 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 على مجموعة من الشروط تتلخص أساسا فيما يلي :

### أ- شرط الاستفادة من تحديد المسؤولية :

الآثار الناتجة عن الصندوق لا تسري إلا بعد الحكم بمنح مالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته و هذا يعتبر ضمان لحقوق المضرورين ، بحيث لو تم رفع الحجز عن أموال المالك بمجرد إنشائه للصندوق ثم ظهر بعد ذلك أن هذا المالك قد ارتكب خطأ جسيم أو غير مغتفر يحرمه من الحق في تحديد مسؤوليته ، قد لا يجد المضرورين بعد رفع الحجز عن أموال المالك ما يعرضهم عن الأضرار التي أصابهم<sup>3</sup> ، و بالتالي فإنشاء

1- DOUAY, C , op.cit , P 457 .

2- المادة 10 فقرة 01 "ب" من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

3- بلقاسم فاطيمة ، مرجع سابق ، ص ص 158 ، 159 .

صندوق التحديد لا يعطي الحصانة للمالك حول ممتلكاته و رفع الحجز عنها إلا بعد الحكم باستفادته من حق التحديد المنصوص عليه في المادة 09 من اتفاقية المواد الخطرة .

#### ب- شرط وقوع ضرر التلوث على إقليم الدول المتعاقدة :

الأثار المترتبة على إنشاء صندوق التحديد وفقا لاتفاقية المواد الخطرة لا تسري إلا على الأضرار و منها أضرار التلوث الواقعة على إقليم الدول المتعاقدة فقط ، بمعنى أن طلبات التعويض عن أضرار التلوث الواقعة على إقليم دول غير متعاقدة لا تتأثر بإنشاء صندوق التحديد ، و تطبيقا لذلك عندما تقع أضرار تلوث على إقليم دولة طرف في الاتفاقية و أخرى غير طرف فإن أموال المالك المحجوز عليها من قبل هذه الدول غير طرف في الاتفاقية لن تكون مغطاة بحماية و الحصانة التي يمنحها لها الصندوق<sup>1</sup> .

#### ت- شرط الإختصاص المحلي لمحكمة الصندوق :

تنص الفقرة الثانية من المادة 10 السابقة الذكر على أن آثار الصندوق لا تسري إلا إذا كان الشخص المضرور من التلوث قد تقدم بطلب إلى المحكمة المختصة بإنشاء و إدارة الصندوق ، كما يجب أن يكون هذا الصندوق مختص فعلا لتغطية الأضرار محل مطالباته<sup>2</sup>.

و خلاصة القول أن نفس الأحكام و الشروط الخاصة بالجانب الشخصي للصندوق ، قد تطرقت لها من قبل اتفاقية المحروقات لسنة 1969 و بروتوكول 1992 المعدل لها ، و هو ما يفيد أن اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 - 2010 قد تبنت هذه الأحكام عنها .

---

1- أنظر في نفس المعنى : د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 276 .

2- المادة 10 فقرة 02 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

## الفرع الثالث

### الجانب المالي للصندوق

يقصد بالجانب المالي لصندوق تحديد المسؤولية كل ما يتعلق بموارده المالية و كيفية توزيع الديون المترتبة عليه خاصة من حيث درجة أولوياتها ، إضافة إلى مسألة توزيع فوائد الصندوق و المشاكل التي تثيرها ، و هو ما سنحاول التطرق إليه في هذا الفرع و ذلك من خلال العناصر الآتية :

#### أولاً : توزيع رصيد الصندوق

##### 1- المساواة في التعويض " سداد الديون "

نصت المادة التاسعة فقرة رابعة من اتفاقية المواد الخطرة<sup>1</sup> لسنة 1996 على أن رصيد الصندوق يوزع على الدائنين المطالبين حسب نسبة و مقدار الديون المطالب بها و المثبة ، و هو ما يفيد أنه لا يوجد حق أفضلية أو أسبقية في التعويض ، فكل الديون متساوية سواء المتعلقة بأضرار التلوث في حد ذاته أو ديون الإجراءات الوقائية المتخذة و الأضرار الناجمة عنها .

إلا أن مسألة المساواة في التعويض ليست من المبادئ العادلة من الناحية العملية ، ففي مجال تعويض الإجراءات الوقائية مثلاً من غير المعقول المساواة بين الدولة و ما تملكه من إمكانيات ضخمة في إتخاذ هذه التدابير و الإجراءات ، مع مواطن أو صياد بسيط قد تضرر مركب صيده الذي يعتبر هو مصدر رزقه الوحيد من جراء هذا التلوث ، و هو الأمر الذي كان على المشرع الدولي النظر إليه من ناحية منطقية بحيث من الأجدر لو تم وضع جدول أولوية أو أسبقية في إستقاء الديون من صندوق التحديد<sup>2</sup> .

1- تقابلها المادة 05 فقرة 04 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 ، و المادة 124 من القانون البحري الجزائري .

2 - REMOND-Gouilloud, M, Les Mesures de Sauvegarde , op.cit , P 137 .

و لعل السبب في مساواة المشرع الدولي بين ديون أضرار التلوث و ديون الإجراءات الوقائية كان الهدف من ورائها حث و تشجيع متخذي الإجراءات الوقائية في التدخل لمنع أو التقليل من أضرار التلوث و لهذا السبب جعلها في مرتبة تعادل مرتبة الديون الأخرى و ذلك بمقتضى المادة 09 فقرة الثامنة من اتفاقية المواد الخطرة .

إلا أنه و على خلاف اتفاقية المحروقات 1969 ، نجد أن المادة 11 من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 قد أعطت حق الأولوية في إستفاء التعويض من الصندوق للمطالبات المتعلقة بالوفاة أو الإصابة الجسدية قبل الأضرار الأخرى ، بشرط أن لا تتعدى هذه المطالبات في مجملها ثلثي المبلغ الإجمالي الخاص بتحديد مسؤولية مالك السفينة و المنصوص عليه بموجب الفقرة الأولى من المادة 09 من اتفاقية المواد الخطرة<sup>1</sup> .

## 2- مبدأ الحلول القانوني

يقصد بمبدأ الحلول القانوني<sup>2</sup> أن يحل المؤمن محل المؤمن له في الحقوق التي تكون لهذا الأخير في مواجهة الغير ، و ذلك على إعتبار أنه لا يجوز للمؤمن له أن يثرى من وراء عقد التأمين عن طريق جمعه بين تعويض التأمين الذي يحصل عليه من المؤمن و على التعويض الذي يلتزم به الشخص المسؤول<sup>3</sup> .

و نفس القاعدة تنطبق في مجال تعويض أضرار التلوث البحري ، بحيث لا يمكن للمضروبين من التلوث الجمع بين تعويض صندوق تحديد المسؤولية من جهة و بين

---

1- المادة 11 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- تنص المادة 118 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 25 يناير 1995 ، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 ج ر رقم 15 ، على أنه " يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه و دعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه المؤمن له " .

3- د/ ناجي زهرة ، مبدأ حق الحلول القانوني للمؤمن محل المؤمن له في الرجوع على الغير في التأمين البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 04 ، مخبر القانون البحري و النقل ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2016 ، ص 51.

تعويض مالك السفينة أو مؤمنه أو أي شخص آخر مقدم للضمان المالي من جهة ثانية ، و في هذا المجال نصت اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 - 2010 في المادة 09 فقرة 05 على أنه : " في حال قيام المالك أو وكلائه أو أي شخص يوفر له التأمين أو ضمانا مالية أخرى و قبل توزيع رصيد الصندوق ، بدفع تعويضات عن أضرار نتيجة الحادثة المعنية فإن هذا الشخص و في حدود المبلغ الذي دفعه ، سيكتسب بالحلول الحقوق التي كان الشخص المعوض سيتمتع بها في ظل هذه الاتفاقية<sup>1</sup> " .

طبقا لنص هذه المادة يترتب على قيام المالك أو مؤمنه أو مقدم الضمان المالي بدفع التعويض للمضرورين من التلوث البحري الناجم عن المواد الخطرة الضارة ، و قبل توزيع رصيد صندوق التحديد ، إكتساب حق الحلول في الإستفادة من أموال هذا الصندوق محل المضرورين في حدود المبلغ الذي دفع لهم ، أما إذا دفع التعويض من قبل شخص آخر غير المذكورين في الفقرة الخامسة السابقة الذكر ، فإن حق الحلول في هذه الحالة يكون جائزا فقط ضمن الحدود التي يسمح بها القانون الوطني المطبق في هذا الشأن<sup>2</sup>.

كما أنه إذا أثبت مالك السفينة أو أي شخص آخر أمام المحكمة أو السلطة المختصة في الدولة التي يتم فيها إنشاء الصندوق ، بأنه يمكن أن يكون ملزما بعد توزيع رصيد الصندوق بدفع تعويضات عن أضرار التلوث إما بصفة كلية أو جزئية بصفة تخول له حق الحلول المنصوص عليه في الفقرة الخامسة السابقة الذكر ، فيجوز للمحكمة أو

---

-1- المادة 09 فقرة 05 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

**2 - Art 09/06 De la Convention HNS 1996 :** ( Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par le droit national applicable.)

السلطة المختصة في هذه الحالة الأمر بوضع بمبلغ كاف جانبا و بصورة مؤقتة يسمح بالوفاء لأصحاب الحق في وقت لاحق<sup>1</sup> .

### 3- توزيع رصيد الصندوق :

إن عملية توزيع رصيد الصندوق تتم عن طريق مصفي يعين من قبل المحكمة أو السلطة المختصة التي أنشأ فيها الصندوق، لأنه و طبقا لمبدأ إستقلالية الصندوق لا يمكن أن يتولى هذه المهمة مالك السفينة لكونه دائما لهذا الصندوق إما بصفة مباشرة عن طريق مطالباته بتعويض ديون الإجراءات الوقائية المتخذة من قبله، و إما بصفة غير مباشرة و ذلك عن طريق حلولة محل المضرورين الذي تولى مهمة تعويضهم قبل توزيع حصيلة الصندوق ، و هو الأمر الذي يجب معه أن تسند مهمة توزيع رصيد الصندوق لشخص آخر معين من قبل الجهات المختصة غير المالك لأنه من غير المعقول أن يكون الشخص دائما لنفسه<sup>2</sup> .

### ثانيا : توزيع فوائد الصندوق

تعتبر الفوائد التي ينتجها صندوق التحديد من أهم المشاكل التي تواجه سير هذا الأخير خاصة و أنه في أغلب حوادث التلوث يتم التأخر في معرفة الحجم الكلي للأضرار و فيما إذا كانت تتعدى مبالغ التحديد أم لا ، و هو ما يؤدي إلى التأخر في توزيع حصيلة هذا الصندوق ، لكن في هذا الوقت من تاريخ الإنشاء إلى تاريخ التوزيع قد ينتج الصندوق فوائد

---

1- المادة 09 فقرة 07 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2 - jurisprudence française , Chambre Commerciale , DMF 1988 N° 478 , P 734 .

تصل إلى أضعاف مبلغه الأساسي<sup>1</sup> مما تثير مشكلة صاحب الحق في هذه الفوائد هل المتضررين من التلوث أم مالك السفينة، و هو ما فتح المجال أما الإختلافات الفقهية و القضائية في هذه المسألة خاصة أمام سكوت اتفاقيات المسؤولية المدنية عن تنظيمها .

## 1- موقف القضاء من فوائد الصندوق :

قضت محكمة النقض الفرنسية في هذه المسألة بمناسبة قضية الناقلة أموكو كاديس ، بأن مالك السفينة هو صاحب الحق في الفوائد التي أنتجها هذا الصندوق بعد التوزيع الكلي لمبالغ المطالبات الناتجة عن هذا الحادث، و قد أسست هذه المحكمة قرارها على أن اتفاقية المحروقات لسنة 1969 لم تعطي الحق للدائنين المضرورين بعد إستفاء حقوقهم في مثل هذه الفوائد<sup>2</sup>، و هكذا فقد جاء موقف القضاء الفرنسي صريح بشأن مسألة الفوائد التي ينتجها الصندوق و الذي جعلها من حق مالك السفينة و ليس المضرورين من التلوث .

## 2- موقف الفقه من فوائد الصندوق :

إنّقد بعض الفقه و من بينهم الدكتور " محمد السيد أحمد الفقي " موقف القضاء الفرنسي في إعطاء الحق في فوائد الصندوق لمالك السفينة على أساس أنه بمجرد إنشاء هذا الصندوق لدى المحكمة أو السلطة المختصة بعد حادث التلوث يصبح للمضرورين حق ثابت في أموال هذا الصندوق ، و هو ما أكدته اتفاقيات المسؤولية المدنية التي منعت على المضرورين من ممارسة أي حق ضد ممتلكات المالك الأخرى<sup>3</sup> .

---

1- و مثال ذلك حادث الناقلة Amoco Cadiz و الذي بمقتضاه قام مالك هذه الناقلة بإنشاء صندوق تحديد بقيمة 77.371.875 فرنك فرنسي ، إلا أنه في وقت توزيع رصيد هذا الصندوق سنة 1990 إرتفع رصيده إلى ثلاث أضعاف حيث وصل إلى قيمة 329.000.000 فرنك فرنسي .

- REMOND-Gouilloud, M, Droit maritime , op.cit , P 267 .

2 - Cour de cassation ( Chambre comr ) , France , 27/01/1988 , <http://www.juricaf.org/> le 10/04/2017 .

3- المادة 10 فقرة 01 من اتفاقية المواد الخطرة HNS- المادة 06 من اتفاقية المحروقات CLC 1969

كما أنه إذا كان للمضرورين من التلوث حق على أموال صندوق التحديد منذ إنشائه فإن ما ينتج عن هذه الأموال من فوائد يدخل في حوزة المضرورين باعتبارها جزءا من رأس المال<sup>1</sup> .

و في هذا المجال سنأيد موقف القضاء الفرنسي ، لأن فوائد الصندوق من الناحية المنطقية تكون من حق مالك السفينة أو صاحب الحق في إنشاء الصندوق ، أما المضرورين من التلوث فحقهم ينحصر في مبلغ التعويض الذي تقدره المحكمة المختصة الذي يقع ضرر التلوث على إقليمها، فهؤلاء المضرورين لا يمكن أن يتم إثرائهم على حساب مالك السفينة أو مقدم الضمان المالي بحيث يحصلون على التعويض من جهة و فوائد الصندوق من جهة ثانية .

لكن في الحالات التي تتجاوز فيها طلبات التعويض المبالغ المقررة لحدود مسؤولية مالك السفينة ، تكون هذه الفوائد هي الضمانة أو السبيل الوحيد لتغطية أكبر عدد ممكن من هذه المطالبات ، و بالتالي فمالك السفينة حتى و لو كان له الحق في فوائد الصندوق فإن هذه الأخيرة لا يحصل عليها إلا بعد تغطية كل الأضرار الناتجة عن حادث التلوث .

## المطلب الثاني

### التأمين الإلزامي لمالك السفينة " تأمين المسؤولية "

إن ثبوت المسؤولية المدنية الموضوعية عن التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة في جانب مالك السفينة، لا تعني بالضرورة حماية المضرورين و ضمان حصولهم على التعويض ، حيث أنه غالبا ما يصطدم هؤلاء المضرورين بخطر إعسار هذا الشخص المسؤول ، بمعنى أن تبني هذه المسؤولية دون أي ضمان مالي يقدمه هذا الأخير لتغطية النتائج المترتبة عن مسؤوليته ، تعتبر مسؤولية نظرية فقط لا تحقق أي حماية فعلية

---

1- د/ محمد السيد احمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 280.



للمضروبين خاصة أمام الأضرار و الخسائر الهائلة المنجزة عن حوادث التلوث، و نتيجة لذلك يمكن القول بأنه لا يوجد اليوم مسؤولية فعالة دون وجود نص للتأمين منها<sup>1</sup>.

و يعتبر التأمين الإلزامي لمسؤولية مالك السفينة من أهم الأليات التي أثبتت فعاليتها و لو بالجزء البسيط في ضمان حصول المضروبين على التعويض ، و التأمين الإلزامي ليست بالفكرة الجديدة و إنما هو نظام معروف في مجال أخطار التلوث البيئي بصفة عامة، حيث يقوم هذا النظام على أساس التضامن و توزيع نتائج الضرر على مجموعة من الأشخاص لتغطية مخاطره<sup>2</sup>.

و نظرا للدور الهام الذي يلعبه التأمين في القوانين الحديثة ، خاصة في ضل تعدد أنواعه و ذلك رغبة من المشرع في تغطية التطورات الحاصلة في شتى المجالات و ما ينجم عنها من أخطار موجبة للمسؤولية و التعويض ، و بالأخص في مجال أخطار التلوث البيئي، رأينا أن نسلط الضوء في هذا المطلب على فكرة التأمين الألزامي و مدى إنطباقها على أخطار التلوث البحري - فرع أول - ثم نبين موقف الاتفاقيات الدولية في مجال التلوث البحري من هذه الفكرة و بالأخص اتفاقية 1996 - 2010 و مقارنة مع سابقتها في هذا المجال - فرع ثاني - وأخيرا نرى موقف المشرع الجزائري من مبدأ التأمين الإلزامي لمالك السفينة - فرع ثالث -

---

1 - STEICHEN, P , Les sites Contaminés de la Police administrative au Droit Economique , Thèse Doctorat , Université de Nice , France , 1994 , P 310.

2 - د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 381.

## الفرع الأول

### فكرة التأمين الإلزامي في مجال التلوث البحري

و يعرف تأمين المسؤولية على أنه عقد بموجبه يلتزم المؤمن بضمان المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض عن الأضرار التي تصيب هذا الغير و الناشئة عن الأخطار المؤمن منها و ذلك مقابل أقساط أو إشتراكات يلتزم بدفعها المؤمن له<sup>1</sup> ، بمعنى أن التأمين من المسؤولية يهدف إلى ضمان و حماية الذمة المالية للمؤمن له نتيجة قيام المسؤولية في شخصه و التزامه بالتعويض ، و هو ما يفسر الطبيعة القانونية للتأمين من المسؤولية و المتمثلة في تأمين الدين<sup>2</sup> .

لكن إذا كان هذا مفهوم التأمين من المسؤولية وفقا للقواعد العامة ، فإلى أي مدى يمكن أن تتوافق قواعده مع أضرار التلوث البحري ، أو بعبارة أخرى مدى قابلية أضرار التلوث البحري للتغطية بالتأمين ، و هل هناك نظم تأمينية جديدة تتماشى مع خصوصيات الأضرار البحرية و هو ما سنحاول الوصول إليه من خلال هذا الفرع .

### أولا : مدى قابلية أضرار التلوث البحري للتغطية بالتأمين

طبقا للقواعد العامة نظام التأمين هو عبارة عن وسيلة تكفل للأشخاص المتضررين من حادث ما ضمان الحصول على تعويض إذا ما تحققت في هذا التأمين الشروط القانونية و الفنية ، و بالتالي فمعرفة مدى قابلية أضرار التلوث البحري للتعويض لا تظهر إلا من خلال دراسة أهم هذه الشروط القانونية و الفنية التي يقوم عليها نظام التأمين و إسقاطها على أضرار التلوث البحري .

---

1- د/ واعي جمال ، مرجع سابق ، ص 290.

2- د/ عبد القدوس عبد الصديق ، تأمين المسؤولية و تطبيقاتها ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق بجامعة القاهرة ، مصر ، 1999 ، ص 76.

## 1- مدى إنسجام أضرار التلوث البحري مع الشروط القانونية للتأمين :

سنحاول من خلال هذا الجزء دراسة أهم الشروط القانونية التي يقوم عليها نظام التأمين من المسؤولية و إسقاطها على أضرار التلوث البحري ، لمعرفة مدى إمكانية إنطباق هذا النوع من التعويضات على الأضرار البحرية :

### أ- الخطر المؤمن منه :

يعد الخطر المحور الأساسي في التأمين ، فهذا الأخير يفترض دائما وجود خطر معين يسعى الراغب في التأمين إلى تحصين نفسه من أثاره المالية<sup>1</sup> ، أي أن هذا الخطر يعتبر بمثابة المحل الذي يرد عليه عقد التأمين<sup>2</sup> و هو بذلك أهم عناصر هذا العقد و الذي من خلاله تتحدد الالتزامات الناشئة عنه .

و يعرف الخطر في مجال التأمين بأنه " حادثة إحتتمالية لا يتوقف تحققها على إرادة أحد الطرفين"<sup>3</sup> ، فمن خلال هذا التعريف يتضح أن للخطر الموجب للتأمين شرطين أساسيين :

• **شرط الإحتتمالية :** و يقصد بالطبيعة الإحتتمالية للخطر بمعنى أنه غير محقق الوقوع ، يمكن أن يقع كما يمكن أن لا يقع، حيث يرى البعض أن الأضرار

---

1- د/ حسونة عبد الغني ، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة ، دكتوراه علوم في القانون ، تخصص قانون أعمال ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، الجزائر ، 2012 ، 2013 ، ص 183 .

2- د/ مصطفى محمد جمال ، التأمين الخاص ، الطبعة الأولى ، الفتح للطباعة و النشر ، الإسكندرية ، مصر ، 2003 ، ص 18 .

3 - BESSON et PICARD , Les Assurances Terretres en Droit Français , Tome 01 ( Le Contrat d'Assurance ) , 4<sup>eme</sup> Ed , Dalloz , Paris , 1975, P35

- GROUIEL , Le Contrat d'Assurance , 2<sup>eme</sup> Ed , Dalloz , Paris , 1997 , P 02.

المؤكددة الوقوع لا يصلح أن تكون محلا للتأمين<sup>1</sup> ، أما البعض الآخر فيرى أن الإحتمالية أمر دقيق لكنها شرط ضروري ، سواء تلحق تحقق الخطر في حد ذاته أو تلحق فقط تاريخ هذا التحقق<sup>2</sup> .

• **الإستقلالية عن إرادة المتعاقدين :** و يقصد بها أن لا يتوقف الخطر على إرادة أحد المتعاقدين و بالأخص المؤمن له، لأن أساس التأمين هو حماية الشخص من الأخطار الفجائية و غير المتوقعة ، التي تحدث بفعل الغير أو بفعل الضواهر الطبيعية<sup>3</sup> فالخطر الذي تنتفي فيه الصفة الإحتمالية و يصبح تحققه متوقفا على محض إرادة أحد المتعاقدين لن يكون خطرا بالمعنى القانوني للآزم في عقد التأمين<sup>4</sup> .

#### **ب- صعوبة تطبيق الشروط القانونية للخطر على أضرار التلوث البحري**

إن أخطار التلوث البحري تتميز بنوع من الخصوصية ، الأمر الذي يجعل من تطبيق القواعد التقليدية للتأمين عليها في غاية الصعوبة و التعقيد ، و تكمن الصعوبة في خطر التلوث البحري في كونه من الأخطار التكنولوجية الحديثة التي تنشأ بفعل التدخل الإرادي من طرف المؤمن له<sup>5</sup> هذا من جهة ، و من جهة ثانية أضرار التلوث البحري لها طابع التراخي فهي قد تظهر بصفة تدريجية و لا تتكشف أضرارها إلا بعد فترة زمنية طويلة، مما يجعلها تتعارض مع شرط من الشروط الجوهرية للتأمين و هي الصفة الإحتمالية و الفجائية ، و مثال ذلك الضرر الإشعاعي التي يتسم بصفة التراخي و البطئ<sup>6</sup> ، و هو الأمر

---

1- د/ نبيلة إسماعيل رسلان ، المسؤولية و التأمين عن أضرار التلوث ، مجلة روح القوانين ، كلية الحقوق جامعة طنطا، العدد السادس عشر ، الجزء الثاني ، أوت 1998 ، ص 892

2- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 386 .

3- د العطير عبد القادر ، عقد التأمين البري ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، 2004 ، ص 145 .

4- د/ محمد حسين منصور ، مبادئ قانون التأمين ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، بدون سنة نشر ، ص 51 .

5- د/ واعي جمال ، مرجع سابق ، ص 296.

6- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 288 ، 389 .

الذي قد يؤدي به أيضا إلى الخروج عن فترة سريان عقد التأمين المحددة طبقا للقواعد العامة لهذا العقد<sup>1</sup> .

كما أن أخطار التلوث البحري قد ترجع أسبابها إما إلى حوادث أو وقائع فجائية و عرضية ، فهنا لا يوجد أدنى شك في توفر خاصية الإحتمالية في شأنها ، حيث أنها وقائع محتملة قد تحدث و قد لا تحدث و بالتالي ليس هناك شك حول إمكانية تأمينها قانونا<sup>2</sup> ، أما إذا كانت هذه الأخطار نتيجة للإستغلال المألوف للأنشطة الملوثة كعمليات البحث و التنقيب عن البترول و ما ينجر عنه من أخطار تهدد البيئة البحرية ، حيث تكون أضرارها ذات طابع مزمن و تدريجي ، فالخطر في هذه الحالة حتى و إن كان محقق الوقوع إلا أن وقت وقوعه غير محقق ، خاصة و أن هناك أنظمة طبيعية في البيئة تعمل على إزالة هذا النوع من التلوث عن طريق إمتصاصها و لا تصبح لها أي آثار ضارة مما يستدعي التساؤل حول إمكانية تأمينها و التعويض عنها<sup>3</sup> .

## 2- مدى إنسجام أضرار التلوث البحري مع الشروط الفنية للتأمين :

بما أن عقد التأمين هو عبارة عن عملية فنية جماعية تقوم على التعاون مجموع المؤمن لهم ضد خطر محدد يسعون من خلال التأمين إلى توقي أو التقليل من أثاره السلبية، ذلك عن طريق اللجوء إلى شركات التأمين و التي تعتمد إلى جمع أقساط تدفع من قبل المؤمن لهم كل منهم بقدر يتناسب مع ما يضيفه إلى المجموع الكلي للأخطار، على أن يتم

---

1- د/ محمد سعيد عبد الله ، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها - دراسة مقارنة - ، رسالة دكتوراه علوم في القانون، كلية الحقوق بجامعة القاهرة ، مصر ، 2005 ، ص 609 .

2- د/ حسونة عبد الغني ، مرجع سابق ، ص 185 .

3- المرجع نفسه ، ص 186 .

توزيع هذا المال على من لحقهم الضرر المحدد في العقد<sup>1</sup> ، و من خلال هذا يتضح أن لعقد التأمين مجموعة من الشروط الفنية تتمثل أساسا في :

#### أ- تجميع المخاطر :

حتى تكون الأخطار قابلة للتأمين لا بد أن يختار المؤمن المخاطر المنتشرة التي تهدد الكثير من الأشخاص لأن دائرة إمكان تحققها و التي يجري عليها الإحصاء تكون متسعة مما يساعد على حسن تطبيق الأعداد الكبيرة<sup>2</sup> و التوصل إلى ضبط احتمال وقوع الضرر .

و حسب ما سبق أن أضرار التلوث لا يصلح التأمين عليها من الناحية الفنية ، خاصة و أنها لا تسمح بتطبيق قاعدة الأعداد الكبيرة و الذي يشترط لإعماله أن يقع على عدد كبير من الحالات و هو ما لا يتفق مع أضرار التلوث و التي تتصف بضخامة نتائجها من جهة و قلة عددها من جهة ثانية<sup>3</sup> .

إلا أن هذا الأمر إستطاعت شركات التأمين أن تتجاوزه و ذلك عن طريق تجزئة الخطر ، حيث يمكن التغلب على مشكلة ضخامة حجم أخطار التلوث و قلة عددها عن طريق تجزئتها و التي تؤدي إلى مضاعفة عددها و التغلب على مشكلة قلتها<sup>4</sup> .

---

1- د/نبيلة إسماعيل أرسلان ،التأمين ضد أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، 2007 ، ص28.

2 - د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 387 .

3- د/ جلال محمد إبراهيم ، عقد التأمين - دراسة مقارنة - دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1994 ، ص 45 .

4- د/ حسونة عبد الغني ، مرجع سابق ، ص 187 .

## ب- أن يكون الخطر موزعا في وقوعه و متواترا :

يقصد بهذا الشرط أن يكون الخطر موزعا و متفرقا ، بمعنى أن مجاميع الأخطار التي يقبل المؤمن التأمين عليها لا تقع كلها مرة واحدة فتصيب المؤمن لهم ، و إنما تقع هذه الأخطار متفرقة فتصيب عدد بسيط و محدد منهم فلا تصيبهم جميعا في وقت واحد<sup>1</sup> .

رغم أنه من الواضح أن أضرار التلوث البحري تتسم من الناحية الفنية بالتوزيع ، حيث أنها لا تصيب جميع المؤمن لهم في وقت واحد ، إلا أن البعض يرى أن هذه الأضرار غير موزعة ما دام أنها تصيب مناطق محددة مما يصعب تأمينها ، إضافة إلى الحدود الزمنية التي تستغرقها هذه الأضرار كي تنتج آثارها النهائية حيث تستغرق وقتا طويلا بين وقوع الفعل و حدوث الكارثة<sup>2</sup> .

## ت- التقدير المسبق لحجم الأضرار :

إن أخطار التلوث التي تكون قابلة للتغطية بمقتضى نظام التأمين يجب أن يكون بإمكان المؤمن أن يقوم بحساب مقدم لاحتمالات وقوعها ، و يتم هذا الأمر بمقتضى القوانين الخاصة بالإحصاء<sup>3</sup> ، لأن الأخطار التي لا تقع إلا نادرا تكون غير قابلة للتأمين عليها حيث لا يمكن ضبطها إحصائيا من جهة ، كما لا يمكن تحديد سعر القسط بالنسبة لها من جهة أخرى<sup>4</sup> .

أما فيما يخص مدى إمكانية إنطباق هذا الشرط على أضرار التلوث البحري ، أو الأضرار البيئية بصفة عامة فهناك إختلاف ، حيث أن البعض يرى أن أضرار التلوث من

---

1- د/ رمضان محمد أبو السعود ، أصول التأمين ، الطبعة الثانية ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 2000 ، ص 328 .

2- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 390 .

3- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 388 .

4- د/ حسونة عبد الغني ، مرجع سابق ، هامش رقم 01 ، ص 188 .

حيث المبدأ تقبل فنيا التأمين عليها إذ يمكن حساب فرض تحققها ، حيث يكون في إستطاعة شركات التأمين و عن طريق قوانين الإحصاء أن تحسب بشكل مسبق إحتتمالات وقوعها ، خاصة و أن هذه الأضرار قابلة للتحقق بدرجة كافية تسمح لقوانين الإحصاء بأن تصل إلى درجة إحتتمال وقوعها<sup>1</sup>.

أما البعض الآخر فيرى أن أضرار التلوث البيئي لا تخضع لحساب الإحتتمالات إذ لا يمكن القيام بحساب مقدم لاحتمالات وقوع الضرر ، لا سيما في وقتنا الحالي الذي ظهرت فيه العديد من الأضرار البيئية خصوصا أضرار البيئة التكنولوجية التي جعلت شركات التأمين الكبرى تحجم عن تغطية مثل هذه الأضرار<sup>2</sup> .

و هكذا فإن الأسس الفنية التي يقوم عليها التأمين و المتمثلة أساسا في تجميع المخاطر ، تواتر و توزيع المخاطر ، و حساب الإحتتمالات لا تتماشى مع أخطار التلوث البيئي بصفة عامة ، و هو ما جعل كما قلنا سابقا شركات التأمين تمتنع عن تغطية هذا النوع من الأضرار ، إلا أن نظرية التأمين يمكن أن تعتمد على بعض الأساليب<sup>3</sup> لمواجهة هذه الصعوبة و ذلك عن طريق تطويع خاصية الإحتتمالية و معايير حساب الأقساط المدفوعة من خلال تحديد السقف الأقصى للضمان<sup>4</sup> .

و هكذا فإن أغلب الشروط القانونية و الفنية للتأمين لا تتوافر في أضرار التلوث ، و ذلك نظرا لخصوصية و طبيعة هذه الأخيرة و التي يصعب تجميعها في مجموعة واحدة

---

1- د/ رمضان محمد أبو السعود ، مرجع سابق ، ص 326.

2- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 389 .

3- بإمكان الشركات التأمين في سبيل تغطيتها لأخطار التلوث أن تضع حد أقصى لضماتها كأسلوب فني لإجراء التجانس بين أخطار التلوث التي تقبل تغطيتها ، د/ حسونة عبد الغني ، مرجع سابق ، ص 187.

4- د/ محمد شكري سرور ، التأمين ضد الأخطار التكنولوجية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، مصر ، 1986 ، ص



خاصة و أن هذه الأضرار متعددة المصادر و النتائج ، و في هذا المجال ترى **الدكتورة حميدة جميلة** أن طبيعة الضرر البيئي بصفة عامة تتطلب ضرورة ملحة لإعادة النظر في الأسس القانونية و الفنية للقواعد التقليدية لنظام التأمين ما دام أنها تصطدم بمصاعب كبيرة من الناحية العملية<sup>1</sup> .

بمعنى أن أضرار التلوث البيئي يمكن أن تخضع للتأمين من المسؤولية وفقا للشروط السابقة إذا ماتم تطويع و تطوير لهذه الأسس القانونية و الفنية للتأمين بحيث تصبح بشكل جديد يتماشى مع خصوصية أضرار التلوث البيئي بصفة عامة و التلوث البحري بشكل خاص.

### ثانيا :تجارب حديثة للتأمين على أضرار التلوث البحري :

أمام فشل و قصور القواعد الكلاسيكية لنظام التأمين في تغطية أضرار التلوث البحري نظرا لعدم إمكانية حصرها من جهة ، و عدم تناسبها و تناسبها كما رأينا مع الأسس الفنية و القانونية لنظام التأمين من جهة ثانية، سعت العديد من الدول و بخاصة الدول الغربية إلى إستحداث قواعد جديدة للتأمين أو بعبارة أدق بادرت هذه الدول بتطويع القواعد العامة للتأمين حتى تتماشى مع خصوصية أخطار التلوث البحري .

و نتيجة لذلك ما توصلت إليه شركات التأمين الفرنسية ، الهولندية ، و الإيطالية على وجه الخصوص من إيجاد بواليص نوعية تقدم تغطية تأمينية لبعض أضرار التلوث البيئي ، حيث إعتمدت على أليات جديدة مغايرة للأليات الكلاسيكية كالتأمين المباشر ، التأمين التبادلي ، و بتطبيقات جديدة<sup>2</sup>، و سنحاول من خلال هذه النقطة التطرق لبعض التجارب الأوروبية في هذا المجال :

1- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 390.

2- د/ واعي جمال ، مرجع سابق ، ص 301 .

## 1- التجربة الفرنسية و نظام أسوربول Assurpol

في الوقت الذي كانت فيه أغلب شركات التأمين ترفض تغطية الأضرار البيئية بسبب عدم استجابتها و انسجامها مع الأسس الفنية للتأمين بمفهومه التقليدي ، خاصة أنها إذا قبلت التأمين لأسباب تجارية محضة فإنها بلا شك ستعتمد على أقساط جد مرتفعة تجعل المؤمن عليه يرفض اللجوء إليها و تغطية مثل هذه الأضرار<sup>1</sup> ، إلا أن بعض الدول و منها فرنسا بادرت بإنشاء أنظمة تأمين خاصة بأضرار التلوث البيئي بصفة عامة .

و مع نهاية السبعينات استحدث أول تجمع لإعادة التأمين عن التلوث و الانتهاكات البيئية الأخرى سمي بنظام قاربول GARPOL يضم مجموعة شركات تأمين فرنسية و أجنبية ، إلا أن هذا النظام لم يكتب له النجاح و هو ما أدى إلى إستبداله في سنة 1989 بنظام أسوربول<sup>2</sup> ، الذي هو عبارة عن آلية من الآليات القانونية المتعلقة بتأمين الأخطار ، و يخص نوعا معينا من الأضرار البيئية المتمثلة في أضرار التلوث .

و قد تضمن هذا النظام عقود تأمين متخصصة تختلف في مضمونها و فحواها عن عقود التأمين التقليدية، و منها عقد ASSURPOL ITF 94 الذي يغطي مخاطر التلوث البحري التي تتسبب فيها المنشآت البرية الثابتة<sup>3</sup> ، و يضمن نظام أسوربول بموجب هذا العقد تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث بفعل الحوادث البحرية و كذا تغطية الأضرار المترتبة و غير المتوقعة ، كما يشمل أيضا تغطية المسؤولية المدنية عن الأضرار الجسدية و المادية و كذلك المعنوية<sup>4</sup> .

---

1- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 392 .

2- د/ وناس يحي ، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر ، رسالة دكتوراه في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2007 ، ص 296 .

3 - CHIKHAOUI , L , Le Financement de la Protection de L'environnement , Thèse de Doctorat , Université de Paris 1 en Droit Prive , 1996, P 445 .

4- د/ وناس يحي ، مرجع سابق ، ص 297 .

أما فيما يخص طريقة عمل هذا النظام فقد إعتد على أسلوب الحصص ، حيث تقوم شركات التأمين بالمشاركة في التجمع بالتنازل عن عقود التأمين الخاصة بهذا التجمع الذي يقوم هو الآخر بإعادة توزيع الحصص و أقساط التأمين على حساب حصص الشركات المساهمة بها في تجمع أسوريول ، و قد ضم حوالي 50 شركة تأمين متخصصة في إعادة التأمين كما بلغ عند تأسيسه حوالي 125 مليون فرنك ، ثم إرتفع المبلغ إلى حوالي 192 مليون فرنك<sup>1</sup>.

كما يعتمد هذا النظام في مجال تغطية أضرار التلوث البحري على عدة مراحل تبدأ ببعض الوسائل التقنية و الميدانية ، التي تهدف إلى تحليل المخاطر و تحديد تعريفة التأمين و مبلغ الضمان و من أمثلة هذه الوسائل نذكر على سبيل المثال :

➤ دراسة سعر التأمين و مبلغه حسب كل حالة على حدة .

➤ الإستعانة بالخبراء تكون مهمتهم الخروج للميدان و إثبات الأضرار و وصفها و تقديرها<sup>2</sup> .

أما المرحلة الثانية فتتمثل في ملئ المؤمن له لوثيقة التأمين بحسب نوع النشاط ، و كذا إثبات عناصر الإحتياط و السلامة من خلال بيان تنظيم المنشآت و التحكم في عملية إلقاء أو تخزين مختلف أشكال النفايات و فعالية وسائل مقاومة التلوث، و تقديم الوثائق الخاصة بملف طلب ترخيص الاستغلال<sup>3</sup> المكون من:

➤ دراسة مدى التأثير على البيئة البحرية .

---

1- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 394 ، 395 .

2- أنظر في ذلك كلام من : - د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 395 .

- د/ نبيلة إسماعيل رسلان ، المسؤولية و التأمين عن أضرار التلوث ، مجلة روح القوانين ، مرجع سابق ، ص 939 .

3- د/ وناس يحيي ، مرجع سابق ، ص 298 .

➤ دراسة الأخطار و سبل مواجهتها .

➤ نتائج التحقيق العمومي في حدود البيانات المتعلقة بأسرار الصنع<sup>1</sup> .

## 2- التجربة الإنجليزية و وثيقة كلاركسون :

إستحدثت نظام التأمين الإنجليزي وثيقة تأمين جديدة سميت بوثيقة كلاركسون<sup>2</sup> التي تنتسب لمكتب الوساطة البريطاني و هي من وثائق تغطية مخاطر الأضرار البيئية ، و التي أعتبرت بمثابة ثورة على أنظمة التأمين التقليدية ، على أنها أول وثيقة تخرج صراحة عن الأسس الفنية التقليدية و تتبع وسائل حديثة في نظام تأمين المسؤولية<sup>3</sup> .

و من أهم ما يميز نظام كلاركسون الإنجليزي أنه يغطي كافة أنواع الملوثات البيئية و ذلك على أساس أن جميع هذه الملوثات قابلة للتغطية التأمينية ، باستثناء النوع الخاص بالتلوث العتدي و لعل إستبعاد هذا النوع يكمن في عدم تماشيه مع الأسس الفنية و القانونية للتأمين و المتمثلة أساسا في عدم التوقع ، و خروجه عن إرادة الأطراف المتعاقدة ، كما أنه يتنافى مع الإعتبارات الأخلاقية بحد ذاتها ما دام أنه يقوم على سوء نية المؤمن<sup>4</sup> .

كما يستبعد أيضا ضرر التلوث الناتج عن الإهمال الجسيم و تبرير ذلك أن هذا النوع من التلوث يتسم بالفداحة و جسامة الكوارث الناجمة عن الإهمال بالإضافة إلى ذلك فإن نظام كلاركسون الإنجليزي يغطي التعويضات التي يكون المؤمن له مسؤولا عنها نتيجة للأضرار الجسمانية أو المادية أو إهدار حق يحميه القانون<sup>5</sup> .

---

1- د/واعلي جمال ، مرجع سابق ، ص 304 .

2- و يرمز لها ب E.I.L و هو رموز مختصرة لعبارة Environment Impaviement Libility .

3- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 396 .

4- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 397 .

5- المرجع نفسه ، ص 397 .

و خلاصة القول أنه على الرغم من الصعوبات و العوائق التي واجهت كلا النظامين بسبب خصوصية الأخطار البيئية على العموم و أخطار التلوث البحري على وجه الخصوص ، سواء من حيث تعقيد هذه الأخطار و تعدد مصادرها إضافة إلى نتائجها المتسمة بالتدرج و التراخي ، إلا أن هذا لا يمنع من إعتبار هاذين النظامين بمثابة تجارب ناجحة في سوق التأمين العالمية إستطاعت تجاوز كل الأسس و المبادئ الكلاسيكية التي تقف كعائق أمام خصوصية أضرار التلوث البيئي .

## الفرع الثاني

**التأمين الإلزامي لمالك السفينة في اتفاقية 1996 - 2010 مقارنة مع اتفاقيات**

### التلوث الأخرى

إن قيام المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة على أساس الضرر و التأمين يعتبر ضرورة ملحة تفرضها خصوصية المسؤولية الموضوعية، خاصة و أن الأخذ بالضرر دون الحاجة إلى إثبات خطأ المدين لا يمثل ضمان كافي للمضرورين كما رأينا سابقا طالما أن خطر إعسار الشخص المسؤول فرض قائم و بشكل كبير ، و هو ما دفع بالمشرع الدولي إلى البحث عن سبل أكثر فعالية لحماية و ضمان حقوق المضرورين و ذلك من خلال تضمين اتفاقية 1996 - 2010 نص يقضي بضرورة التأمين الإجباري لمسؤولية مالك السفينة المسببة للتلوث.

و في هذا المجال نصت المادة 12 من هذه الاتفاقية على ضرورة حيازة مالك السفينة على تغطية إجبارية لمسؤوليته تتمثل أساسا في تأمين أو أي ضمان مالي آخر ، و رغبة من المشرع الدولي في تقديم أكبر دعم و ضمان للمضرورين من التلوث فقد خص هذا النظام الخاص بالتأمين بمجموعة من القواعد و المبادئ التي تجعل منه نظاما متكاملا يتماشى مع خصوصية المواد الخطرة و أضرار التلوث الناجمة عنها ، و سنحاول من خلال

هذا الفرع التطرق لأهم هذه القواعد الواردة في اتفاقية 1996 و مقارنة ذلك بما جاء في اتفاقيات المسؤولية المدنية عن التلوث التي سبقتها .

### أولاً : أحكام نظام التأمين الإجباري وفقاً لاتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010

نصت المادة 12 فقرة أولى من اتفاقية 1996-2010 على أنه " يكون مالك السفينة المسجلة لدولة طرف و التي تنقل فعلا مواد خطيرة و ضارة مطالبا بحيازة تأمين أو ضمان مالي آخر ، مثل كفالة من مصرف أو مؤسسة مالية مماثلة بالمبالغ المستخلصة بتطبيق حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 01 من المادة 09 ، و ذلك لتغطية مسؤوليته عن الضرر في ضل هذه الاتفاقية<sup>1</sup> " ، و من خلال هذا النص يتضح أن نظام التأمين الإلزامي لمالك السفينة الوارد في اتفاقية 1996 يتميز بمجموعة من القواعد و الأحكام تمثلت أساسا فيما يلي:

#### 1- مبدأ إلزامية التأمين بالنسبة لمالك السفينة :

فرضت اتفاقية 1996 - 2010 على مالك السفينة الناقلة للمواد الخطرة ضرورة الحصول على تغطية إجبارية لمسؤوليته المترتبة عن التلوث و المتمثلة إما في شهادة تأمين أو أي ضمان مالي آخر مساوي للمبالغ المقررة لتحديد مسؤوليته<sup>2</sup> ، بمعنى أن شرط إلزامية التأمين لمالك السفينة مرتبط بعناصر محددة .

#### أ- مدى إرتباط التأمين بحمولة السفينة :

لم تشترط اتفاقية 1996 حد معين لحمولة السفينة التي يخضع مالكاها للتأمين الإجباري ، و إنما إشتطرت فقط ضرورة نقلها للمواد الخطرة الضارة فقط ، بمعنى أنها إهتمت بنوع الحمولة أكثر من حجمها ، و بالتالي يكون إلزاما على مالك السفينة الناقلة لهذا

---

1 - المادة 12 فقرة 01 من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996-2010 HNS

2- نفس المادة .

النوع من البضائع الحصول على شهادة تأمين بغض النظر عن حجم حمولة سفينته ، و هذا على عكس اتفاقية 1969 كما سنرى لاحقا.

#### ب- إرتباط مبلغ التأمين بحدود المسؤولية :

يجب أن يكون مبلغ التأمين أو الضمان المالي المنصوص عليه بمقتضى المادة 12 فقرة أولى من اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 مساوي لمبالغ تحديد المسؤولية الواردة في الفقرة 01 من المادة السادسة من نفس الاتفاقية ، و بصفة أدق التأمين الإجباري لمالك السفينة يعتبر من الشروط الضرورية للإستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية .

#### 2- مبدأ الخيار بين التأمين أو الضمان المالي :

لم تحصر اتفاقية المواد الخطرة التغطية الإجبارية لمالك السفينة في التأمين الإلزامي فقط ، بل إعتمدت على مبدأ التخيير بينه و بين الضمان المالي :

#### أ- التأمين الإلزامي :

النوع الغالب للتغطية الإجبارية للمسؤولية مالك السفينة تكون عن طريق التأمين الإلزامي ، و الذي يمكن أن يتخذ عدة أشكال منها التأمين بالقسط الثابت و ذلك بالرجوع إلى شركات التأمين التجارية التي تقدم خدمة التغطية في مقابل أقساط ثابتة ، أو التأمين التبادلي و ذلك بالجوء إلى نوادي الحماية و التعويض و التي ينشئها مستغلي السفن فيما بينهم لتغطية بعضهم البعض تبادليا ، و هو ما يتم لتغلب على رفض شركات التأمين التجارية تغطية بعض ما يتعرضون له من أخطار أو رفض تلك الشركات للتغطية الكاملة للأضرار<sup>1</sup>.

---

1- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 174 ، 175 .

## ب- الضمان المالي :

أجازت اتفاقية 1996 - 2010 لمالك السفينة تقديم أي ضمان مالي آخر بدلا من التأمين ، مثل ضمان بنكي أو شهادة صادرة من مؤسسة مالية مماثلة ، فمثل هذا الخيار يتفادى زيادة نفقات الشركات الملاحية دون جدوى في الوقت الذي يعد فيه أمر يسارها أمرا مؤكدا ، خاصة و أنه لا ينطبق إلا على الشركات الدولية الكبرى التي تملك أصولا ضخمة ، فالبنوك عادة لا تضمن على الإطلاق أي شركة ذات مركز مالي متوسط في مواجهة أخطار ضخمة كأخطار التلوث ، فهدف المشرع الدولي من هذه النقطة هو فقط البحث عن ضمان يسر المالك المسؤول حماية للمضربين ، دون أهمية للوسائل أو شكل المستندات المثبتة لهذا الضمان المالي<sup>1</sup> .

و بالتالي فهذه التغطية الإجبارية سواء كانت بمقتضى تأمين أو أي ضمان مالي آخر ، فهي في الحقيقة تثقل كاهل نوادي الحماية و التعويض أو المؤسسة المالية التي أصدرت الضمان المالي<sup>2</sup> .

## 3- شرط رقابة السلطة المختصة و تسليم شهادات التأمين

### أ- رقابة السلطة المختصة :

أعطت اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 الحق إلى السلطة المختصة في الدولة بالرقابة على الإلتزام بالتأمين أو الضمان المالي الآخر المفروض بمقتضاها على مالك السفينة المسؤول ، و الناشئ عن طريق ما يسمى بالبطاقة الزرقاء Blue Card فهذه الأخيرة تصدر عن نوادي الحماية و التعويض و لا يلزم أن تكون موجودة على متن السفينة حيث يتم إرسالها إلى السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة ، فهي تشهد أو تثبت

1 - **GRELLET, S** , L'indemnisation des Dommages Maritimes liés à la Pollution par hydrocarbures, thèse de doctorat en droit Maritime , faculté de Droit et de sciences Politique, université de Strasbourg, 2017, P 240

2- **VIALARD, A** , Prévention et Indemnisation des Pollution Par Hydrocarbures , Revue de Droit Maritime Français , DMF, n°637 , Mai 2003 , Ed Lamy , Paris , P438.



وجود وثيقة تأمين تفي بشروط المادة 12 بالنسبة للسفينة المسماة في البطاقة ، و بناءا عليها تصدر دولة التسجيل شهادة التأمين<sup>1</sup> أو شهادة ضمان مالي آخر وفقا لمعايير معينة.

#### ب- منح شهادات التأمين :

✓ **الهيئة المصدرة للشهادة :** تعتبر شهادة التأمين أحد المستندات الهامة التي يترتب على عدم توافرها سببا في منع إستغلال السفينة<sup>2</sup> ، كما هي نتيجة أو إثبات لرقابة الدولة على الإلتزام بالتأمين المفروض بمقتضى اتفاقية 1996 ، حيث تختص السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة بتسليم شهادة التأمين أو ضمان مالي و فقا للشروط و معايير محددة .

✓ **شكل الشهادة :** يجب أن تكون هذه الشهادة وفقا للنموذج المرفق بالاتفاقية<sup>3</sup> .

✓ **لغة الشهادة :** يجب أن تكون هذه الشهادة بالغة أو اللغات الرسمية للدولة الصادرة منها، و إذا لم تكن اللغة المستخدمة في هذه الدولة هي الإنجليزية أو الإسبانية أو الفرنسية ، فمن الواجب أن تتضمن الشهادة ترجمة إلى إحدى هذه اللغات<sup>4</sup> .

✓ **بيانات الشهادة :** يجب أن تشمل هذه الشهادة على مجموعة من البيانات الخاصة بالمالك و المؤمن و السفينة<sup>5</sup> و تتلخص فيما يلي :

- إسم السفينة و الرقم المميز أو الحروف المميزة و ميناء التسجيل .
- إسم و مكان العمل الرئيسي للمالك .
- رقم المنظمة البحرية الدولية لتحديد هوية السفينة .

1 - GRELLET, S , op.cit , P 242 .

2- د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 176.

3 - المادة 12 فقرة 02 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

4 - المادة 12 فقرة 03 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

5- المادة 12 فقرة 03 " أ، ب ، ج ، د " من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

- نوع و مدة الضمان .
  - إسم و مكان العمل الرئيسي للمؤمن أو الشخص الآخر المقدم للضمان و كذلك مكان العمل الذي أقيم فيه التأمين أو الضمان .
  - فترة صلاحية الشهادة التي لا يجوز أن تزيد عن فترة صلاحية التأمين أو الضمان المالي الآخر.
- ✓ **مدة صلاحية الشهادة :** يجب أن لا تقل مدة التأمين عن ثلاثة أشهر من تاريخ إعطاء إخطار بانتهائه إلى السلطات المختصة ، إلا إذا تم تسليم شهادة أخرى ضمن هذه الفترة<sup>1</sup> ، و هذا تحسبا لأنتقال ملكية السفينة لشخص آخر بمعنى أن التأمين يجب أن يغطي المالك الجديد لفترة لا تقل عن ثلاثة أشهر<sup>2</sup> .
- ✓ يجب أن تتحدد الشروط الخاصة بصحة شهادة التأمين من طرف دولة التسجيل ، مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية<sup>3</sup> .

#### ت- تسليم شهادات التأمين لسفن الدول غير المتعاقدة و حجيتها القانونية :

على خلاف اتفاقية المحروقات لسنة 1969 كما سنرى لاحقا ، نصت اتفاقية المواد الخطرة 1996 على إنه يمكن لأي دولة متعاقدة أن تصدر أو تصادق على شهادات تأمين أو ضمان مالي آخر لصالح السفن المسجلة في دول غير متعاقدة بحيث تكون هذه الشهادة مقبولة من جانب الدول الأطراف الأخرى، و تكون لها نفس القيمة القانونية كتلك الصادرة عنها هي شخصا ، حتى و إن كانت هذه المسألة متعلقة بسفينة غير مسجلة في دولة طرف ، و في حالة ما إذا واجهت الدول المتعاقدة أي صعوبة في تقدير الضمان المالي المقدم من طرف هذا المالك الأجنبي فقد أجازت اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 لدولة

1 - المادة 12 فقرة 05 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- GRELLET, S , op.cit , P 250.

3- نصت المادة 135 من القانون البحري الجزائري في هذا المجال على أن تحديد نموذج شهادة التأمين و شروط صحتها و مراقبتها يكون عن طريق قرار صادر من الوزير المكلف بالتجارة البحرية ، و ذلك مع مراعاة الأحكام الواردة في القانون البحري و الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن و التي صادقت عليها الجزائر .

طرف أن تطلب في أي وقت من الدولة المصدرة لشهادة التأمين التشاور و تبادل الآراء إذا رأت أن المؤمن أو الكفيل الضامن الوارد في شهادة التأمين غير قادر ماليا على تلبية الالتزامات المفروضة بمقتضى هذه الاتفاقية<sup>1</sup> .

كما يجب أن تحمل هذه الشهادة إلزاما على متن السفينة و تودع نسخة منها لدى السلطات التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة ، و في حالة ما إذا كانت السفينة غير مسجلة في دولة طرف فلدى سلطة الدولة التي أصدرت أو اعتمدت الشهادة<sup>2</sup> .

### ث - حق الرجوع المباشر على المؤمن " الدعوى المباشرة"<sup>3</sup> "

إن مسألة الرجوع المباشر من قبل المضرورين من التلوث على المؤمن تعتبر من أهم النقاط الأساسية التي أثارت جدل فقهيًا في اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 ، فقد تنازع في هذا المجال إتجهين :

✓ **الإتجاه المعارض :** و على رأسه الوفد الإنجليزي حيث يرى أن الرجوع المباشر لا يمكن أن يكون إلا في حالة إعسار المالك ، و ذلك على أساس أن مثل هذا الرجوع سوف ينقص من حث ملاك السفن على أخذ الحيطة و الحذر و العناية اللازمة ، كما أن هذا الرجوع يعتبر بمثابة عقبة أمام التأمين بسبب إرتفاع تكلفته<sup>4</sup> .

---

1 - المادة 12 فقرة 07 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2 - المادة 12 فقرة 04 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

3- تعرف الدعوى المباشرة بأنها : هي وسيلة قانونية تمنح الدائن الحق في رفع دعوى مباشرة ضد مدين مدينه بإسمه هو وليس بإسم مدينه وبالاصالة عن نفسه وليس بالنيابة عن المدين ولحسابه الخاص وتخول هذه الدعوى الدائن حقا مباشرا تجاه مدين مدينه بما في ذمته تجاه المدين .

4- LEGENDRE , C , Projet de Convention International sur la Responsabilité Civil en Matière de Pollution par Hydrocarbures , DMF 1969 , P 583 .

✓ **الإتجاه المؤيد**: رأس هذا الإتجاه الوفد الفرنسي ، و الذي يرى أن إمكانية رفع الدعوى المباشرة ضد المؤمن يعد من المظاهر الرئيسية للتأمين ، حيث أن تجريد هذا الأخير من الحق في الدعوى المباشرة سيفقده بالحتم فائدته الأساسية<sup>1</sup> .

غير أنه في نهاية المطاف تم الإتفاق على الأخذ بالرأي المؤيد للدعوى المباشرة و التي إعتمدها اتفاقية المسؤولية المدنية 1969 في أحكامها ، و هو ما نقلته عنها اتفاقية المواد الخطرة 1996 و ذلك بمقتضى الفقرة الثامنة من المادة 12، و التي أعطت الحق للمضور بالرجوع المباشر على المؤمن و في المقابل منحت لهذا الأخير مجموعة من الدفوع يستطيع من خلالها تقادي الضمان أو التأمين ، و هو ما يتضح من خلال ما يلي :

#### **I. أساس حق المضور في الدعوى المباشرة :**

إن المضورين من التلوث الناجم عن المواد الخطرة و الضارة يستطيعون بموجب المادة 12 الفقرة الثامنة من اتفاقية المواد الخطرة ، رفع دعوى مباشرة ضد المؤمن أو أي شخص آخر مقدم للضمان المالي بدلا من مالك السفينة المسؤول ، فهذه الاتفاقية قد سارت على نفس نهج اتفاقيات و معاهدات المسؤولية المدنية عن التلوث البحري<sup>2</sup>.

كما أجازت الإتفاقية للمؤمن أو مقدم الضمان المالي " المدعى عليه " أن يلزم مالك السفينة المسؤول بالإنضمام إلى الدعوى .

#### **II. دفوع المؤمن " المدعى عليه " :**

يكون للمؤمن أو مقدم الضمان في حالة الرجوع المباشر عليهم الحق في التمسك بالدفوع التي يحق لمالك السفينة المسؤول التمسك بها ، و من أهم هذه الدفوع الحق في تحديد المسؤولية المنصوص عليه بموجب الفقرة 01 من المادة 12 لاتفاقية المواد الخطرة

1- د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 289 .

2- المادة 8/7 من اتفاقية المحروقات 1969 ، المادة 10/7 من اتفاقية الوقود 2001 ، المادة 18 من اتفاقية مستغلي السفن الذرية 1962.

لسنة 1996 ، و يعتبر هذا الحق مطلق بالنسبة للمؤمن حيث يمكنه التمسك به حتى في حالات الخطأ الجسيم أو غير المغتفر لمالك السفينة.

كما نصت اتفاقية المواد الخطرة صراحة على إستبعاد الدفوع المتعلقة بإفلاس مالك السفينة أو تصفية ممتلكاته<sup>1</sup> ، و ذلك على إعتبار أن المؤمن هدف مساعدة المضرور في حالة إعسار المسؤول الفعلي ، فكيف يمكن أن يكون هذا الإعسار سبب في التوصل من التعويض .

و إضافة إلى ذلك يجوز للمؤمن التمسك بالخطأ العمدي أو سوء السلوك المتعمد كما عبرت عنه اتفاقية المواد الخطرة ، لإعفاء نفسه من الإلتزام بالتعويض ، إلا أنه في مقابل هذا لا يستطيع المؤمن أن يتمسك بالدفوع الأخرى المخولة له في حالة الدعاوى المرفوعة ضده من قبل مالك السفينة<sup>2</sup> .

## ثانيا : أحكام نظام التأمين الإجباري وفقا لاتفاقية المحروقات 1969 - 1992

### 1- تطابق الأحكام مع اتفاقية 1996 - 2010

لقد دار جدل واسع حول فكرة التأمين الإجباري خلال إنعقاد مؤتمر وضع اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 ، حيث أوضحت النقاشات خلافا في وجهات النظر بين مؤيد و رافض لفكرة التأمين الإجباري لمالك السفينة المسؤول عن التلوث<sup>3</sup> ، و تتلخص أهم الحجج التي إعتد عليها الإتجاه الرافض لمبدأ التأمين فيما يلي :

- التكلفة المرتفعة للتأمين الإجباري لتغطية مخاطر التلوث الضخمة .

---

1- المادة 12 فقرة 08 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 12 فقرة 08 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS.

3 - LEGENDRE, C, Projet de Convention International sur la Responsabilité Civil en Matière de Pollution par Hydrocarbures , op.cit , P 581 .

- صعوبة تحديد شروط التأمين .
- ضرورة إعادة التأمين لدى عدة شركات تأمين<sup>1</sup> .
- عدم تماثل الضمانات المقدمة بسبب إختلاف القواعد القانونية من دولة لأخرى<sup>2</sup>

أما الإتجاه المؤيد لفكرة التأمين كضمان لحصول المضرورين من التلوث على التعويض فقد إستند على أساس أن التأمين يعد بمثابة إجراء أساسي و جوهري مكمل لنظام المسؤولية الموضوعية التي سيأخذ بها في إطار اتفاقية المسؤولية المدنية 1969 ، و ذلك على إعتبار أنه من الضروري لضمان تعويض المضرورين تعويضا عادلا أن تكون هناك ضمانات إضافية ليسار الشخص المسؤول عن الضرر<sup>3</sup> .

و في نهاية المطاف إستقر الوضع على الأخذ بفكرة الإتجاه المؤيد للتأمين الإجباري لمسؤولية مالك السفينة ، و هو ما تم تضمينه في بنود النص النهائي لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969 ، و باستقراء أحكام المادة 07 من هذه الاتفاقية نجد أنها متطابقة بشكل كبير مع أحكام المادة 12 من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 التي أشرنا إليها سابقا ، و هو ما يفيد أن هذه الأخيرة قد تبنت نفس الأحكام الواردة في اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 ، باستثناء بعض الأحكام التفصيلية و المتمثلة أساسا في حمولة السفينة و إرتباطها بالتأمين .

و في هذا المجال نصت الفقرة الأولى مادة 07 من اتفاقية 1969 على أنه " يجب على مالك السفينة المسجلة في الدول المتعاقدة و التي تحمأ أكثر من 2000 طن من الزيت السائب كبضاعة ، الإحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر مثل بنك أو شهادة مقدمة من

1- Ibid, P 582 .

2- د/كمال رجب ، مرجع سابق ، ص 291 .

3- د/كمال رجب ، مرجع سابق ، ص 292 .

مؤسسة دولية للتعويض طبقاً للمبالغ المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 05 فقرة أولى لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الاتفاقية<sup>1</sup> .

و بملاحظة النص السابق نستنتج أن واجب التأمين الذي يقع فقط على عاتق مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الزيت و لا يشمل السفن التي لا تتعدى حمولتها القصوى هذا الحد<sup>2</sup> .

## 2- مشكلة تسليم شهادة التأمين لسفن الدول غير المتعاقدة و بروتوكول 1992 :

على خلاف اتفاقية المواد الخطرة 1996 كان إلزاماً على سفن الدول غير المتعاقدة إذا أرادت الدخول في ميناء دولة متعاقدة الحصول على شهادة تأمين أو ضمان مالي ، إلا أن المشكلة الأساسية تمثلت فيمن يصدر هذه الشهادة ، خاصة و أن الشهادة التي تصدرها الدولة المتعاقدة لا تستجيب لشروط الفقرة 02 المادة 07 من اتفاقية المسؤولية المدنية حيث أنها لا تعد صادرة من سلطة مختصة ، أما الشهادة الصادرة من دولة غير متعاقدة لا يتم قبولها بموجب الفقرة السابعة من المادة السابقة الذكر على أساس أنها غير صادرة من دولة متعاقدة .

إلا أن بروتوكول 1992 أورد حلاً لهذه المشكلة حيث نص على أنه : " تمنح كل سفينة شهادة تفيد بأن هناك تأمين أو ضمان مالي يتم الإعتراف بها من قبل كافة الدول المتعاقدة الأخرى ، و من أجل ضمان الرقابة على هذه السفن يجب أن تتواجد هذه الشهادات على متن السفينة كما يجب أن تودع نسخة منها لدى السلطة المختصة التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة ، أما إذا كانت السفينة مسجلة في دولة غير متعاقدة لدى

---

1- المادة 07 فقرة 01 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969-1992 CLC.

2 - LEGENDRE, C , op.cit , P 583 .

السلطة التي أصدرت الشهادة<sup>1</sup> " ، و هو نفس المنهج الذي تبنته اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 كما رأينا سابقا .

### ثالثا : أحكام نظام التأمين الإجباري وفقا لاتفاقية الوقود 2001

قد يبدو أن خطر إفسار المسؤول عن التلوث بزيت الوقود أقل شأنا مما يبدو عليه الحال بالنسبة لحوادث التلوث الناجم عن ناقلات البترول أو المواد الخطرة و الضارة الأخرى، إلا أن هناك حوادث تلوث بوقود السفن أبرزت أهمية وجود تأمين إجباري على المسؤولية المترتبة عنها ، و مثال ذلك حادث السفينة الروسية Poinersk المخصصة لنقل الأسماك ، و التي جنحت بتاريخ 31 أكتوبر 1994 بالقرب من سواحل إسكتلندا ، و أثناء جرها لمرساتها وقعت عاصفة هوجاء أدت إلى تسرب وقود السفينة و الذي يتكون من 800 إلى 1100 طن من البنزين و زيوت الوقود البسيطة ، و قد عملت كلا من وزارة النقل و هيئة الميناء إلى إتخاذ إجراءات التنظيف و الحد من التلوث ، إلا أنهما واجهتا صعوبات في إسترجاع تعويضات تلك الإجراءات و ذلك بالنظر لعدم تمتع السفينة بتأمين من نوادي الحماية و التعويض<sup>2</sup> .

و طالما أن المسؤول يتمتع بميزة تحديد المسؤولية فإنه إلزاما لتحقيق التوازن الفني الذي يقضي أن يلتزم بالتأمين الإجباري .

و نظرا لهذه الإعتبارات و كما هو عليه الحال في اتفاقيات المسؤولية المدنية عن التلوث البحري<sup>3</sup> ، فإن اتفاقية الوقود قد ألزمت مالك السفينة بالحصول على تأمين إجباري

---

1- المادة 07 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات 1969 CLC .

2 - د/ نادر محمد إبراهيم ، مرجع سابق ، ص 171 ، 172 .

3- المادة 07 من اتفاقية المحروقات 1969-1992 CLC، المادة 12 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010



لمسؤوليته كلما زادت الحمولة الإجمالية لسفينته عن 1000 طن<sup>1</sup> ، و هذا التأمين الإجباري يخضع في أحكامه و القواعد التي تنظمه إلى نفس الأحكام التي تبنتها اتفاقية المسؤولية المدنية 1969 و اتفاقية المواد الخطرة 1996 .

#### رابعاً : أحكام نظام التأمين الإجباري في قانون التلوث الأمريكي OPA

فرض قانون التلوث بالزيت الأمريكي لسنة 1990 على مالك السفينة و مستغلها إستقاء شهادة ضمان لمسؤوليته ، و التي تكون إما على شكل وثيقة تأمين أو إقرار كفالة أو خطاب ضمان أو أي ضمان آخر كاف ، يفيد بوجود ضمان مالي يكفل الوفاء بالمبالغ التعويضية القصوى المنصوص عليها في نفس القانون<sup>2</sup> .

و على خلاف اتفاقية المحروقات 1969 -1992 و اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010

هذا الألتزام في قانون التلوث الأمريكي خاص بكافة السفن سواء كانت ناقلات بترول أو سفن البضائع الخطرة أو البضائع الجافة و حتى السفن العادية ، و هذا بشرط أن يزيد وزنها عن 300 طن ، كما أن إحتفاظ السفينة بهذه الشهادة يعتبر شرطاً مسبقاً لدخولها إلى الموانئ الأمريكية أو مغادرتها لها ، و عليه فالسفينة التي لا تلتزم بشهادة ضمان المسؤولية تكون عرضة لإنزال العقوبات المنصوص عليه في القانون و حرمانها من دخول المياه الأمريكية أو منعها من السفر ، و قد يصل العقاب إلى حد بيع السفينة المخالفة لصالح الحكومة الأمريكية بعد مصادرتها<sup>3</sup> .

---

1- المادة 07 فقرة 01 من اتفاقية الوقود لسنة 2001 .

2- الفصل 1016 من قانون التلوث بالزيت الأمريكي .

3- د/ جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 124 .

## الفرع الثالث

### موقف المشرع الجزائري من مبدأ التأمين الإجباري في مجال التلوث البحري

يتضح موقف المشرع الجزائري من مبدأ التأمين الإلزامي لمالك السفينة المسببة للتلوث من خلال التطرق أولا إلى موقف هذا الأخير من التأمين البحري بصفة عامة و أهم النصوص القانونية المنظمة له ، ثم نتطرق لمسألة تأمين المسؤولية البحرية عن التلوث من وجهة المشرع الجزائري .

#### أولا : التأمين البحري على السفينة

تطرق المشرع الجزائري للتأمين البحري من خلال الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات<sup>1</sup>، و ذلك في الباب الثاني منه تحت عنوان التأمينات البحرية ، حيث نصت المادة 92 فقرة 01 منه على أن : " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري " .

فطبقا لنص هذه المادة يتضح أن المشرع الجزائري قد نص صراحة على إنطباق أحكام هذا الباب من الأمر رقم 95-07 على كافة عمليات النقل البحري ، بحيث تطرق هذا القانون لعقد التأمين البحري من كل جوانبه " كيفية إبرامه و إثباته و أشكاله ... " .

كما أن المشرع الجزائري قد أكد على إلزامية التأمين على جميع السفن المسجلة في الجزائر ، حيث نص في هذا المجال بمقتضى المادة 192 من قانون التأمينات على أنه " كل سفينة مسجلة في الجزائر يجب تأمينها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار

---

1- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 جانفي 1995 ، المتضمن قانون التأمينات ، ج.ر رقم 13 ، الصادرة بتاريخ 08 مارس 1995 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 ، المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق ل 20 فيفري 2006 ، ج.ر رقم 15 .

التي يمكن أن تلحق بها و عن طعون الغير أيضا حسب مفهوم المادة<sup>1</sup> 132 من هذا القانون " .

## ثانيا : تأمين المسؤولية عن الأضرار البحرية

كما هو معلوم وفقا للقواعد العامة أن التأمين ينقسم إلى نوعين أساسيين : التأمين على الأشياء و التأمين من المسؤولية ، فهذا النوع الأخير و الذي يعتبر موضوع بحثنا نص عليه كلا من قانون التأمينات السابق الذكر ، كما تطرق إليه أيضا القانون البحري الجزائري خاصة في مجال أضرار التلوث حيث خصص له نظام تشريعي مستمد من التشريعات و الاتفاقيات الدولية في هذا المجال و المصادق عليها من قبل الجزائر ، و سنحاول من خلال هذه النقطة إعطاء لمحة بسيطة عن تأمين المسؤولية في مجال قانون التأمينات و كذا في مجال القانون البحري الجزائري .

### 1- نظرة الأمر رقم 95-07 لمسألة تأمين المسؤولية :

تم نص على تأمين مسؤولية مالك السفينة في المادة 145 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات السابق الذكر ، حيث نصت على أنه : " يهدف تأمين مسؤولية مالك السفينة إلى تعويض الأضرار المادية و الجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء إستغلالها ، غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير و التي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة 132 من هذا الأمر ، إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف " .

---

1 - نصت المادة 132 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات " المعدل و المتمم " على أنه " يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه ، نتيجة إصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم ، باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص " .

## 2- تأمين مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري :

نص المشرع الجزائري على تأمين مسؤولية مالك السفينة عن اضرار التلوث البحري بالمحروقات في القسم الخامس من الفصل الثاني من القانون البحري الجزائري ، حيث نص في المادة 130 منه على إلزامية هذا التأمين بقولها " يلتزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة بإنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل ضمان مصرفي أو شهادة صادرة عن صندوق الدولي للتعويض بمبلغ يحدد طبقا لحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 121 ، لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث طبقا لأحكام هذا الفصل " .

يتضح من خلال نص هذه المادة أن المشرع الجزائري قد إستمد مضمونها من نص المادة السابعة فقرة أولى من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 و التي صادقت عليها الجزائر ، و تقابلها أيضا المادة 12 فقرة أولى من اتفاقية المواد الخطرة ، باستثناء أن المشرع الجزائري قد حدد طبيعة البضاعة المشحونة بمطوح بدون ترتيب على عكس اتفاقية المحروقات و المواد الخطرة التي جاءت بصفة عامة و غير محددة لطبيعة البضاعة فيما إذا كانت سائبة أو غير ذلك .

و هكذا يكون المشرع الجزائري فرض على مالك السفينة إلزامية تأمين مسؤوليته و الحصول على شهادة التأمين التي تعتبر من الوثائق الضرورية الواجب توافرها على متن السفينة حتى يسمح لها بالدخول إلى الميناء<sup>1</sup> ، كما يجب أن تكون هذه الشهادة باللغة العربية مع ترجمة لها باللغة الفرنسية أو الإنجليزية وفقا لنص المادة 133 فقرة ثالثة من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup> ، أما فيما يتعلق بشكل شهادة التأمين أو الضمان فقد نص المشرع

---

1- المادة 131 من القانون البحري الجزائري ، و المطابقة لنص المادة 07 فقرة 02 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 CLC ، و المادة 12 فقرة 04 من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 HNS.

2- تقابلها المادة 07 فقرة 03 من اتفاقية المحروقات 1969 CLC ، و المادة 12 فقرة 03 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 HNS.

الجزائري على وجوب تطابقه مع النموذج المقرر<sup>1</sup> ، حيث نصت المادة 135 من القانون البحري الجزائري على أنه " يحدد الوزير المكلف بالتجارة البحرية بموجب قرار صادر منه تحديد نموذج الشهادة المذكورة في المواد السابقة و شروط تسليمها و صلاحيتها و حفظها و مراقبتها و ذلك مع مراعات أحكام هذا الفصل و الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن و المصادق عليها من قبل الجزائر " .

كما نظم القانون البحري الجزائري أيضا مسألة الدعوى المباشرة أو حق الرجوع الذي يخول للمضرورين الرجوع مباشرة على المؤمن أو مقدم الضمان المالي بدلا من مالك السفينة المسؤول ، و هذا ما ورد في نص المادة 139 الفقرة 03 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup> .

نستخلص من خلال هذه المواد أن المشرع الجزائري قد تبنى نفس الأحكام الخاصة بالتأمين الإلزامي لمسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، الواردة في اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 و المعدلة ببروتوكول 1992.

---

1- يقصد به النموذج الملحق ببروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات لسنة 1969 .

2- تقابلها المادة الخامسة فقرة 11 من اتفاقية المحروقات 1969 CLC ، و المادة 12 فقرة 08 من اتفاقية المواد الخطرة  
1996 - 2010 HNS .

## الفصل الثاني

### التعويض المستقل عن المسؤولية "التكميلي"

يقول الدكتور لارومي كريستيان " سيكون من الضروري الحفاظ على العناصر الأساسية الخاصة بطريقة إثبات المسؤولية - علاقة السببية ، مسألة إيجاد الدليل - مع الإنحراف بهذه المفاهيم و بالتالي في بعض الحالات مثل السعة الكبيرة للأضرار أو إفلاس المسؤول عن وقوعها ، لا تمثل المسؤولية المدنية الحل المناسب مما يستوجب اللجوء إلى وسائل بعيدة عن هذه المسؤولية " 1 .

و تطبيقا لهذه المقولة في مجال تعويض أضرار التلوث البحري ، و نظرا لحجم هذه الأضرار وصعوبة الحصول على التعويض الكامل لها في إطار قواعد المسؤولية المدنية إضافة إلى عدم كفايته في مجال نظام التأمين من المسؤولية ، تم إستحداث نظم تعويض إضافية و مستقلة عن المسؤولية المدنية تمثلت أساسا في فكرة إنشاء صناديق التعويض .

يحيث يتلخص الهدف الأساسي لهذه الصناديق في توزيع الأضرار على مجموع الممارسين للأنشطة التي يمكن أن تكون سبب لأخطار التلوث البحري بصفة خاصة و التلوث البيئي بصفة عامة 2 ، كما أن هذه الصناديق كما ذكرنا سابقا لا تتدخل إلا بصفة تكميلية لكل من نظامي المسؤولية المدنية و التأمين من المسؤولية ، و الجدير بالذكر أن هذا النظام ليس بالجديد أو الخاص بالمجال البيئي فقط و إنما خصوصيته تكون أكثر جلاء في مجال التلوث البيئي بمختلف أنواعه " بري، بحري ، جوي " .

1- نقلا عن : د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 375 .

2 - REMOND-Gouilloud, M, Le Fonds D'indemnisation in le dommage écologique en droit interne , communautaire et comparé , Colloque 21-22 mars 1991 , Nice , Economica ,1992 , P165 .

و لذلك سنحاول من خلال هذا الفصل الغوص في أهم التفاصيل المتعلقة بالنظام القانوني لصناديق التعويض في مجال التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة بمختلف أنواعها ، إضافة إلى أهم الصناديق الدولية في هذا المجال وذلك من خلال المبحث الأول من هذا الفصل ، أما المبحث الثاني فسننظر فيه للأحكام العامة للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار المواد الخطرة " صندوق HNS " ومدى نجاحه في مجال تغطية أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل المواد الخطرة و الضارة أمام قصور قواعد المسؤولية المدنية و نظام التأمين من المسؤولية .

## المبحث الأول

### صناديق التعويض في مجال التلوث البحري

كما رأينا سابقا من أجل تحقيق تغطية فعالة للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة و خاصة في الحالات التي يعجز فيها كل من نظام المسؤولية المدنية و نظام التأمين من توفير مثل هذه الحماية، إضافة إلى صعوبة و تعقيد إجراءات التقاضي في هذا المجال ، عمد المشرع الدولي إلى إستحداث نظام جديد يتمثل في صناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري بحيث يتدخل هذا النظام الجديد بصفة تكميلية و إحتياطية لكل من نظامي المسؤولية المدنية و التأمين .

و من أجل الإحاطة و الإلمام بكل العناصر المتعلقة بهذا النظام الجديد إرتأينا أن نسط الضوء على النظام القانوني لعمل هذه الصناديق " مطلب أول " ، و أهم تطبيقاتها و أنواعها في مجال التلوث البحري بالمواد الخطرة " مطلب ثاني " .

## المطلب الأول

### النظام القانوني لصناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري

إن تحديد النظام القانوني لصناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة يقتضي بنا التطرق إلى مجموعة من العناصر تتلخص أساسا في : نشأة هذه الصناديق و طبيعتها القانونية ، الحالات التي تتدخل فيها للتعويض و طرق تمويلها إضافة إلى الصعوبات التي قد تواجهها، و هو ما سنفصله من خلال الفروع التالية .

## الفرع الأول

### الإطار المفاهيمي لصناديق التعويض

بما أن صناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري هو نظام تعويض جديد و مستقل عن النظم التقليدية، يستوجب بنا الأمر تحديد الماهية العامة لهذه الصناديق و ذلك من خلال النقاط التالية :

### أولا : تعريف صناديق التعويض

إن التعاريف التي أطلقت على صناديق التعويض تتعدد و تنتوع تبعا لتعدد و تنوع هذه الأخيرة، بحيث نجد أن هناك من عرفها على أساس أنها : " كل نظام في هيئة أو نقابة أو جمعية من أفراد تربطهم مهنة أو عمل واحد أو أية صلة إجتماعية أخرى يتكون من غير رأسمال، و يمول بإشتراكات أو خلافه بغرض أن يؤدي أو يرتب لأعضائه أو المستفيدين منه حقوق تأمينية في شكل تعويضات أو معاشات دورية أو مزايا مالية محددة"<sup>1</sup>.

---

1- بن شريف زهير ، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي ، مذكرة ماجستير في القانون تخصص بيئة و عمران ، كلية الحقوق جامعة الجزائر 01 ، 2015 ، ص 10.



كما يمكن تعريف هذه الصناديق أيضا بأنها عبارة عن نظام يتولى عمليات التأمين ضد الأخطار التي لا تقبلها عادة شركات التأمين أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها<sup>1</sup>.

## ثانيا : نشأة صناديق التعويض

إن مسألة إنشاء صناديق التعويض يكون إما عن طريق الإلتزام الإرادي من قبل جهة خاصة بحيث يشكل غطاء تعاوني للأخطار التي تمس المجتمع المهني ، و من أمثلة هذه الصناديق الصندوق الممول من قبل الصيادين لإصلاح الأضرار التي يلحقها الصيد بالمحاصيل ، و إما عن طريق جهة عامة و ذلك عن طريق تدخل الدولة و إلتزامها بإنشاء مثل هذه الصناديق<sup>2</sup>.

و قد تم تبني هذا النظام الجديد في التعويض من قبل العديد من الدول ، من بينها القانون الياباني المتعلق بتعويض الأضرار الجسدية الناجمة عن التلوث قد أقر مبدأ المطالبة بالتعويض من صناديق التعويضات سواء كان مصدر التلوث معلوم أو مجهول<sup>3</sup> ، إضافة إلى الصندوق الأمريكي الخاص بحل مشاكل التلوث البحري و الذي تم إنشاؤه سنة 1980 ،

---

1 - د/ خالد مصطفى فهمي ، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية ، دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، 2011 ، ص 553 .

2- رحموني محمد ، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري ، رسالة ماجستير في القانون العام ، تخصص قانون البيئة ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد لمين دباغين ، سطيف 2 ، 2016 ، ص 117 .

3- هناك أيضا القانون الهولندي المتعلق بتلوث الهواء قد أقر فكرة صناديق التعويضات في هذا المجال مقابل ضريبة يتم تحصيلها من الملوّثين المحتملين و تختلف قيمتها حسب طبيعة و قيمة النشاط مصدر التلوث- د/ معلم يوسف ، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي - ، رسالة دكتوراه في القانون العام ، فرع قانون دولي ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة منتوري قسنطينة . ص 312.

بحيث يعطي هذا الصندوق الحق في المطالبة بإعادة المواقع البحرية الملوثة التي يوجد فيها بقايا المخلفات الخطرة إلى حالتها الأولى ، و يمول هذا الصندوق عن طريق الضرائب المفروضة على المنتجات البترولية<sup>1</sup> .

### ثالثا : الطبيعة القانونية لصناديق التعويض

إن الطبيعة القانونية لصناديق التعويض التي تتكفل بالتغطية أضرار التلوث البحري بالزيت عبارة عن كيان قانوني مستقل ذات شخصية إعتبارية، بحيث يتمثل في قيام مشروع تعاوني ذي شخصية معنوية لتعويض كل مضرور عن تلوث البيئة و قد أفاض هذا المشروع في شكل معين مع تحديد مصادر تمويله و كيفية الإكتتاب فيه<sup>2</sup>، الوضع الذي يسمح لها بإستعمال التخصيصات المالية الممنوحة لها من قبل الدولة و الإسهامات المالية الأخرى الواردة لها من الأشخاص العامة أو الخاصة، لذلك يجب أن تتوفر شروط النشأة لهذه الشخصية الإعتبارية من خلال وجود شرط المصلحة الإجتماعية الذي تسعى إلى تحقيقه، و الذي يتطلب نشأتها لأنها من جهة أقدر على تحقيقه من الفرد العادي الطبيعي و من جهة أخرى لأن الشخص المعنوي يتميز بالدوام و الإستمرار على عكس الأفراد الطبيعيين<sup>3</sup> .

و الجدير بالذكر أن هذه الصناديق ليست بديلا عن قواعد المسؤولية المدنية و نظام التأمين ، و إنما هي عبارة عن نظم إحتياطية تتدخل في حالة عجز نظامي المسؤولية المدنية و التأمين ، و بالتالي فإنشاء هذه الصناديق يكون مرتبطا بهاتين النظامين.

1- د/ جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 118.

2- د/ محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة - دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين العربية - ، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2008 ، ص 649 .

3- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 12 .

#### رابعاً : مبررات إنشاء صناديق التعويضات

تتلخص أهم المبررات التي تقتضي تخصيص و إنشاء صناديق خاصة لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمواد الضارة و الخطرة فيما يلي :

- تتميز أضرار التلوث البحري بالخطورة الشديدة و سرعة الإنتشار إضافة إلى صعوبة التحكم فيها ، و ضخامة مبالغ التعويض المترتبة عنها ، و في ذلك يظهر دور صناديق التعويض في تغطية هذه الأضرار خاصة في الحالات التي يصعب الوصول فيها إلى المسؤول أو في حالة إعساره إضافة إلى قصور أحكام القواعد العامة للمسؤولية المدنية و التأمين .
- إن إنشاء صناديق التعويضات في مجال التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة يساعد على تذليل كل الصعوبات أمام المتضررين من أجل حصولهم على تعويض عادل و سريع و مكافئ للأضرار اللاحقة بهم<sup>1</sup> .
- يعتبر إنشاء صناديق للتعويضات بمثابة تكريس لمبدأ التضامن الإجتماعي على المستوى الداخلي و الدولي من أجل تعويض ضحايا التلوث البحري بمختلف أنواعه<sup>2</sup>.

---

1- VINEY, G , Les Principaux aspects de la Responsabilité Civile des entreprises pour atteinte a l'environnements en droit Française , J.C.P , 1995 , N°3500, P 44 .

2 - YVONNE , L , F , Droit du Dommage Corporel système d'indemnisation, 3ème Edition Dalloz, 1996, France, P 786 .

## الفرع الثاني

### الإطار العملي لصناديق التعويض

يتلخص الإطار العملي لصناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة، من خلال تحديد حالات تدخل هذه الصناديق من جهة ، و طرق تمويلها من جهة ثانية ، و هو ما سيكون محور دراستنا في هذا الفرع.

#### أولاً : حالات تدخل صناديق التعويض

تتدخل صناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري من جراء عملية نقل المواد أو البضائع الخطرة بمختلف أنواعها ، في حالات عديدة نذكر منها ما يلي :

#### 1- في حالة قصور أحكام المسؤولية المدنية

تتدخل صناديق التعويض في الحالات التي تعجز فيها المسؤولية المدنية عن تعويض المضرورين<sup>1</sup>، إما بسبب صعوبة تحديد الشخص المسؤول عن التلوث أو بسبب إغسار هذا الشخص، إلا أنه يجب عدم الخلط ما بين صعوبة تحديد الشخص المسؤول و تعدد المسؤولين ففي الحالة الثانية تنطبق عليهم أحكام المسؤولية التضامنية.

#### 2- في حالة عدم كفاية التأمين

تلعب صناديق التعويض دوراً تكميلياً و ضرورياً في الحالات التي تتجاوز فيها قيمة الأضرار الناجمة عن التلوث البحري الحد الأقصى لمبالغ التأمين المحددة في العقد ، بمعنى

1 - VINEY, G , op.cit , P 46 .

أن صناديق التعويض تهدف إلى تعويض المضرورين تعويضا كاملا عندما يقدر التأمين مجرد تعويض جزئي 1.

### 3- في حالة المسؤولية المحدودة :

تتدخل صناديق التعويض أيضا في الحالات التي يكون فيها حد أقصى للتعويض لا يجوز تجاوزه أو تخطيه، كما هو الحال بالنسبة للمسؤولية الموضوعية في مجال أخطار التلوث البيئي بصفة عامة ، ففي هذه الحالة لا تكون جميع الأضرار مغطاة إذا تجاوزت الحد الأقصى المسموح بتغطيته ، حيث سيتحمل المضرور الجزء الذي يتعدى حدود المسؤولية و هو ما يوضح أهمية صناديق التعويض في إعطاء المضرورين تعويضا كاملا و مناسبا دون تحمل أي جزء من أضرار التلوث 2 .

### 4- في حالة الإعفاء من المسؤولية :

كما يكون لصناديق التعويض دورا هاما في الحالات التي يثار فيها أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية ، أو أحد أسباب استبعاد عقد التأمين ، ففي الحالتين تتدخل صناديق التعويضات بصفة احتياطية لضمان حق المضرورين في التعويض 3 .

### 5- في حالة إنكار المسؤولية :

يظهر دور صناديق التعويض أيضا في حالة تقديم تعويض للضحايا في حالة إنكار المسؤولية ، أو تقادم الحقوق بانقضاء المدة دون أن يصل الطرفان إلى حل ، كإنقضاء مثلا

---

1- د/ معلم يوسف ، مرجع سابق ، ص 303.

2- د/ السيد سعيد قنديل ، آليات تعويض الأضرار البيئية - دراسة في ضوء الأنظمة القانونية و الاتفاقيات الدولية - دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، مصر ، 2004 ، ص 107 ، 108 .

3- د/ واعي جمال ، مرجع سابق ، ص 312 .

90 يوما في حالة صندوق تمويل المسؤولية عن التلوث البترولي في أمريكا ، ففي مثل هذه الحالات يمكن للمضروب أن يتقدم بطلبه مباشرة إلى الصندوق 1 .

## ثانيا : طرق تمويل صناديق التعويض

إن مسألة تمويل صناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة و الضارة ، تعتبر من أكثر المسائل أهمية خاصة و أن فعاليات هذه الصناديق باعتبارها آلية تعويض مكملة لنظام المسؤولية المدنية و التأمين في مجال التلوث البحري ، تتوقف أساسا على الذمة المالية لهذه الصناديق و مدى قدرتها على دفع مبالغ التعويض للمتضررين 2 ، لذلك يخضع تمويل هذه الصناديق إلى عدة طرق قد تكون مباشرة عن طريق الإشتراكات التي يدفعها المساهمين في التلوث ، أو بطرق غير مباشرة تتمثل أساسا في الضرائب المفروضة من قبل الدول على هؤلاء المساهمين ، و هو ما سنحاول توضيحه من خلال ما يلي :

### 1- طرق التمويل المباشرة " نظام الإشتراكات " :

يعتبر نظام الإشتراكات المورد الأساسي لصناديق التعويض ، حيث يتولى دفع هذه الإشتراكات ملوثي البيئة البحرية<sup>3</sup> ، و التي في الغالب تكون عبارة عن شركات ضخمة تصنف على أنها المستفيد الأكبر من الأنشطة الخطرة على البيئة البحرية .

1- المرجع نفسه ، الموضوع نفسه .

2- د/ عطا سعد محمد حواس ، الأنظمة الجماعية لتعويض أضرار التلوث ، دار الجامع الجديد للنشر ، الإسكندرية ، مصر ، 2011 ، ص 133 .

3 - REBEYROL , V, L'affirmation d'un Droit a L'environnement et la réparation des Dommages environnementaux , Tome 42 , Edition Alpha , France , 2010 , P 369 .

أ- الأشخاص الملزمون بدفع الإشتراكات :

- شركات النقل البحري للمواد الضارة : يعتبر البحر الأبيض المتوسط طريق عبور هام لتداول السلع و البضائع و من بينها المحروقات و المواد الخطرة بكل أنواعها ، حيث يشهد سنويا عبور أكثر من 2000 سفينة ، كما أن 20 % من النقل العالمي للبتروول يتم عن طريقه<sup>1</sup> ، و لذلك نجد أن الشركات الناشطة في مجال المحروقات قد ساهمت من جهة في إنشاء صندوق التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، و من جهة أخرى يقع على عاتقها تمويل هذا الصندوق<sup>2</sup> ، و نفس الشيء بالنسبة لصندوق التعويض عن أضرار البضائع الخطرة و الضارة لسنة 2010 .

- الشركات المنتجة للمواد الكيماوية و المبيدات : تلتزم هذه الشركات بدفع الإشتراكات في صناديق التعويض نظرا لما تسببه من تلوث للبيئة البحرية من جراء تصريفها لمخلفاتها و نفاياتها في البيئة البحرية دون معالجة ، حيث أثبتت الدراسات أن 85% من النفايات الخطرة ترمى في البحر دون معالجة<sup>3</sup> .

- شركات الملاحة البحرية : إحتل البحر الأبيض المتوسط بموجب نشاط الملاحة البحرية المركز السادس عالميا، و تفيد الاحصائيات أن أكبر حالات التلوث حجما و أخطرها هي تلك الناجمة عن هذه الملاحة<sup>4</sup>.

1 - LUCCHINI , L , op.cit , P 66 .

2 - REBEYROL , V , op.cit , P 369 .

3 - KAHLOULA , M , La Protection Juridique du milieu Marine , op.cit , P 06 .

4- د/واعلي جمال ، مرجع سابق ، ص 313 .

## ب- كيفية تحديد الأشخاص الملزمون بدفع الإشتراكات

من أهم الصعوبات التي تواجه مسألة تمويل صناديق التعويض هي كيفية تحديد الأشخاص الملزمون وجوبا بدفع هذه الإشتراكات ، و التي يمكن أن تتحدد في أغلب الأحيان عن طريق إما :

- **وفقا لصور التلوث :** يمكن تحديد الأشخاص الملزمين بدفع الإشتراكات وفقا للضرر الذي يتدخل الصندوق لتغطيته ، فيما إذا كان هذا الضرر ناجم عن تلوث تدريجي أو تلوث عرضي

• **بالنسبة للضرر الناجم عن التلوث التدريجي :** تحديد المساهم في الصندوق عن التلوث التدريجي يعتبر نوعا ما سهل ، حيث يتم إخضاع كل من يترتب عن نشاطه إنبعاث أو إفراغ منتظم لمواد مؤثرة على البيئة البحرية لنظام الإشتراكات ، و تقدير قيمة هذه الأخيرة تكون وفقا لتجاوز عتبة معينة تحدد وفق اللوائح الداخلية للصندوق 1 .

• **بالنسبة للضرر الناجم عن التلوث العارض :** إن تحديد الأشخاص المسؤولين عن دفع الإشتراكات لصناديق التعويض في حالة التلوث العارض يتم عن طريق السلطة التشريعية و التنظيمية ، و يعود سبب ذلك أن هذا التلوث في غالب الأحيان يكون ناتج عن نشاط شركات ضخمة مما يستدعي تحديدها بصفة حصرية و إلزامها بدفع هذه الاشتراكات من قبل السلطات المختصة 2 .

1- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 17 .

2 - REBEYROL , V, op.cit , P 372 .



- وفقا للإشتراك في ضرر التلوث : لا يعتبر الأشخاص الممارسين لنشاطات معينة تتسبب في تلوث البيئة البحرية مسؤولين وحدهم عن هذا التلوث ، و إنما يكون مسؤول أيضا كل من شارك في تمويل هذا النشاط ، حيث تقسم الإشتراكات بينهم بقدر يتم تحديده من قبل متخصصين في الرصد البيئي<sup>1</sup>.

## ت- طريقة حساب الإشتراكات

يتم حساب نظام الإشتراكات وفقا لطريقة حساب المخاطر الاقتصادية التي تعتمد عليها جل شركات التأمين ، حيث يتم التنازل عن هذه الإشتراكات مسبقا و تستخدم الأموال التي تم تحصيلها فقط في تمويل الصندوق الذي تم إنشائه ، و يتعين أن تكون القيمة النهائية لهذه الإشتراكات متساوية مع التعويضات التي يكون قد دفعها الصندوق لإزالة الضرر البيئي<sup>2</sup>.

## 2- طرق التمويل غير المباشرة " نظام الضرائب و الرسوم و الغرامات "

يتم التمويل غير المباشر لصناديق التعويض عن طريق تدخل الدولة و فرض إما رسوم أو ضرائب على عائق الملوثين ، و ذلك على النحو التالي :

### التمويل غير المباشر عن طريق الرسوم

تلجأ بعض الدول إلى نظام الرسوم التي تفرض قبل بدأ نشاط المؤسسة التي تعتبر أنشطتها مصدرا لتلوث البيئة بصفة عامة ، حيث يكون الغرض من هذه الرسوم الوقاية من هذا التلوث قبل حدوثه ، و خير مثال على ذلك السويد مثلا تفرض على الشركات من أجل

---

1- د/ نبيلة إسماعيل رسلان ، التأمين ضد أخطار التلوث ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، 2007 ، ص190 .

2- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 18 .

الحصول على ترخيص لمزاولة نشاط متعلق بالبيئة و المتضمن إلقاء أشياء خطيرة تضر بها دفع رسوم معينة ، تحدد بحسب طبيعة و حجم النشاط ، حيث يتم دفع هذه المبالغ لدى صناديق خاصة تتولى تعويض المتضررين من جراء هذه الأنشطة<sup>1</sup> .

و هو نفس ما إعتد عليه المشرع الجزائري من خلال قانون المالية<sup>2</sup> لسنة 1992 ، حيث فرض رسم جبائي سنوي على الأنشطة الملوثة و الخطرة على البيئة ، على أن يحصل هذا الرسم لفائدة الصندوق الوطني للبيئة<sup>3</sup>.

#### أ- التمويل غير المباشر من خلال الضرائب

تعتبر الضريبة البيئية<sup>4</sup> من أهم مصادر التمويل غير المباشرة لصناديق التعويضات، و ذلك تبعا لفعاليتها في مجال تكريس مبدأ الملوث الدافع<sup>1</sup> في مجال الأضرار البيئية، و يتم ذلك من خلال فرض ضرائب بيئية على الملوثين بطريقة و قدر مناسب للتلوث الناجم عن

1- د/ محمد سعد عبد الله الحميدي ، مرجع سابق ، ص 655 .

2- القانون رقم 91-25 المؤرخ في 09 جمادى الثانية 1412 الموافق ل 16 ديسمبر 1991 ، المتضمن قانون المالية لسنة 1992 ، جريدة رسمية عدد 65 لسنة 1992 .

3- تم إنشاء هذا الصندوق بموجب المرسوم التنفيذي رقم 98-147 المؤرخ في 16 محرم 1419 الموافق ل 13 ماي 1998 ، الذي يحدد كفيات حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه الصندوق الوطني للبيئة ، ج ر عدد 31 لسنة 1998 ، المعدل و الكتم بالمرسوم التنفيذي رقم 01-408 المؤرخ في 28 رمضان 1422 الموافق ل 13 ديسمبر 2001 ، ج ر عدد 78 لسنة 2001 .

4- تعرف الضريبة البيئية بأنها " عبارة عن إقتطاع إجباري يدفعه الملوق جبرا بهدف حماية البيئة " ، كما تعرف أيضا بأنها عبارة عن نفقات إجبارية بدون مقابل يتم تحصيلها لحساب الخزينة العامة و يكون فرضها بسبب إرتباط وعائها بالبيئ" ، كما يمكن إعتبار الضريبة بأنها بيئية في حالة ما إذا كان وعاؤها أو ما ينوب عنه عبارة عن وحدة طبيعية .

أنظر في ذلك : - عمرو محمد السيد الشناوي ، تقويم الضريبة كأداة لسياسة حماية البيئة - دراسة حالة مصر - مجلة البحوث القانونية و الإقتصادية ، العدد 49 ، أبريل 2011 ، ص 394 ، 395 .

نشاطهم الملوث للبيئة ، و من أمثلة صناديق التعويض التي يتم تمويلها عن طريق الضرائب نجد الصندوق الهولندي لسنة 1972 و المتعلق بتعويض المضرورين من تلوث الهواء و التي يتم إدارته من قبل وزارة الصحة الهولندية<sup>2</sup> .

و في هذا المجال نجد أيضا صندوق superfund المنشأ وفقا للقانون الأمريكي لسنة 1980 ، و المتعلق بتعويض المضرورين من جراء ممارسة الأنشطة البيئية الخطرة ، بحيث يتم تمويل هذا الصندوق عن طريق ضريبة تفرض على الشركات الملوثة و بصفة خاصة شركات البترول الخام و المواد الكيماوية<sup>3</sup> .

#### ب- التمويل غير المباشر عن طريق الغرامات :

تعتبر الغرامات المالية مصدر من مصادر تمويل صناديق التعويض عن أضرار التلوث البيئي ، و هي عبارة عن قيم مالية تفرض على المنشآت التي يكتشف أن التلوث الصادر عنها أكبر من المعدلات و النسب المسموح بها ، و من بين أهم الدول التي أخذت

---

1- لقد تم النص صراحة على هذه المبدأ من خلال المبدأ 16 من إعلان ريو الخاص بالبيئة لسنة 1992 ، و الذي نص على أنه " ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية إلى تشجيع إستعباب التكاليف البيئية داخليا و استخدام الأدوات الإقتصادية أخذة في الحسبان النهج القاضي بأن يكون المسؤول عن التلوث هو الذي يتحمل من حيث المبدأ تكلفة التلوث ، مع إيلاء المراعاة الواجبة للمصالح العام ، دون الإخلال بالتجارة و الإستثمار الدوليين.

- رحموني محمد ، مرجع سابق ، ص 130.

- أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد نص على هذا المبدأ من خلال القانون رقم 10/03 المؤرخ في 2003/07/19 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ج ر عدد 43 لسنة 2003 ، و عرفته المادة 03 من نفس القانون بأنه " ذلك المبدأ الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق ضرر بالبيئة أو أحد عناصرها، نفقات كل التدابير الوقائية من التلوث و التقليل منه و إعادة الأماكن و بيئتها إلى حالتها الأصلية " .

2- د- سعيد السيد قنديل ، مرجع سابق ، ص 112 .

3- المرجع نفسه ، ص 113 .

بهذا النظام في تمويل صناديقها نجد صندوق حماية البيئة المصري المنشأ بموجب نص المادة 14 من قانون البيئة رقم 04 لسنة 1994، حيث نصت هذه الأخيرة في فقرتها "ج" على أن " الغرامات التي يحكم بها و التعويضات التي يحكم بها أو يتفق عليها عن الأضرار التي تصيب البيئة تعتبر من موارد تمويل الصندوق " .

### الفرع الثالث

#### صناديق التعويضات ما بين الصعوبات و المزايا

أمام عجز كل من قواعد المسؤولية المدنية و نظام التأمين في مواجهة أضرار التلوث البيئي و البحري على حد سواء كان لزاما على المشرع الدولي و الوطني تبني فكرة صناديق التعويض باعتبارها الوسيلة المناسبة و الملائمة لضمان تغطية أضرار التلوث البيئي بصفة عامة .

ولكن على الرغم من الأهمية و الأمتيازات التي تقدمها هذه الصناديق في مجال تغطية أضرار التلوث البيئي، إلا أنها في المقابل تثير العديد من الإشكالات أو الصعوبات في مجال تطبيقها ، و هذا ما سنحاول توضيحه من خلال هذا الفرع

#### أولا : الصعوبات أو الإشكالات التي تثيرها صناديق التعويضات

على الرغم من أن صناديق التعويض تقدم ضمانات فعالة للمضربين من جراء التلوث البيئي، إلا أنها في نفس الوقت تشكل عبء إضافي على عائق الملوثين ، و هو الوضع الذي يستدعي تحقيق التوازن ما بين مصلحة المضرب و بين العبء الملقى على

---

1- القرار رقم 338 لسنة 1995 الصادر من رئيس مجلس الوزراء المصري الخاص بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون البيئة المصري لسنة 1994 و الذي يحدد مصادر تمويل الصندوق

عائق الملوث ، و بالتالي فإن فكرة الصناديق تثير مجموعة من الصعوبات و الإشكالات التي تحتاج إلى حلول فعالة لها في مجال حماية البيئة .

## 1- الصعوبات في مجال إدارة الصندوق :

يثار التساؤل في هذا المجال حول من يدير الصندوق ، فهل يعهد بإدارته لأحد أشخاص القانون الخاص أم تترك الإدارة للدولة ، و الإجابة على هذا التساؤل تتحدد من خلال عدة حلول تتمثل أساسا فيما يلي :

- إذا كانت هذه الصناديق خاصة بنشاط مهني معين ، و تتدخل في حالة الأضرار البيئية غير الضخمة ، فإن إدارتها تعهد إلة أشخاص القانون الخاص 1 .
- أما في حالة الكوارث البيئية الضخمة فإن إدارة الصناديق تكون عن طريق الدولة ، خاصة و أنه في مثل هذه الكوارث يصعب على الصناديق الخاصة تحمل الأضرار الناتجة عنها ، خاصة و أنها في كثير من الأحيان تصل مليارات الدولارات 2 .
- كما يمكن أن تتشارك الصناديق الخاصة و الدولة في تعويض المضرورين بحيث تحدد الصناديق حد أقصى للتعويض تتحمله و الباقي تتحمله الدولة ، أو أن تتدخل الدولة مباشرة لتعويض المتضررين مقابل أقساط تقوم بدفعها لها صناديق التعويض الخاصة 3 .

---

1 - LEYONIE, M , L'assurance de Risque Environnement , Droit et Pratique de Commerce International , D.P.C.I, 1994 , N°2 , P 280 .

2- د/ سعيد السيد قنديل ، مرجع سابق ، ص 110 .

3- د/ معلم يوسف ، مرجع سابق ، ص 315.

## 2- الصعوبات في مجال التعويض :

من أهم الإشكالات و الصعوبات التي يواجهها الصندوق في مجال التعويض ، هي الحالة التي يحدد فيها الصندوق حد أقصى يغطيه و تتجاوز قيمة الأضرار الناتجة عن التلوث هذا الحد الأقصى ، ففي هذه الحالة يجب تحديد الأضرار حسب درجة الأولوية بحيث تعوض الأضرار الجسدية أولا و بالكامل ثم تعوض الأضرار المادية كدرجة ثانية<sup>1</sup>.

أما الإشكال الثاني في مجال التعويض يتعلق بزمن إنشاء الصندوق ، بمعنى هل يتدخل الصندوق لتعويض المضرورين في حالات التلوث السابقة لزمن إنشاء الصندوق ، و تطبيقا للهدف الرئيسي للصندوق و هو تعويض و حماية الشخص المضرور و البيئة على حد سواء فيكون من المقبول تدخل الصندوق و لو بتعويض بسيط في حالات التلوث التي لا يمكن تحديد المسؤول عنها ، و التي يكون مصدرها سابق على إنشاء الصندوق<sup>2</sup> .

## 3- الصعوبات في مجال تمويل الصندوق

إن إختلاف طرق تمويل صناديق التعويضات بين نظام الضريبة و الرسم و الغرامات كما رأينا سابقا ، يشكل أهم العوائق و الصعوبات التي واجهتها هذه الصناديق ، فعلى الرغم من إعتبار هذه النظم بمثابة وسائل فعالة في مجال تمويل الصناديق إلا أنها لا تخلو من بعض العيوب التي شكلت عوائق أمام سير هذه الصناديق ، و مثال ذلك نظام الغرامات فعلى الرغم من أنه المصدر التي أخذت به العديد من الدول في تمويل صناديقها ، إلا أن جعل هذه الغرامات التي تفرض على المنشآت التي تسبب التلوث مصدرا رئيسا لتمويل صناديق التعويض يعتبر في كثير من الأحوال غير دقيق في تطبيقه سواء من ناحية قلة

1 - - LAMBERT, F , Droit du Dommage corporel, Dalloz, 2000, N°702 , P 798.

2- د/ معلم يوسف ، مرجع سابق ، ص 316

الأموال الناتجة عنها خاصة و أن هذه الغرامات لا تطبق إلا في حالات محددة ، و من ناحية ثانية الأثر السلبى لها على الإنتاج 1 .

### ثانيا : مزايا صناديق التعويضات

إن صناديق التعويض باعتبارها وسيلة جماعية تحقق منفعة كبيرة لكل من المضرور و المسؤول على حد سواء ، فهي من جهة تقدم للمضرورين ضمانا ثابتة تتمثل في وجود شخص ميسور ماليا يتحمل تعويض الأضرار اللاحقة بهم ، و من جهة ثانية تعتبر هذه الصناديق بمثابة ضمان للشخص المسؤول بعدم ملاحقة المضرور له و مطالبته بالتعويض 2.

و إضافة إلى هذا تتميز صناديق التعويضات بمجموعة من المزايا في مجال التلوث البيئي خاصة و أنها تعتبر بمثابة نظام مكمل لقصور المسؤولية المدنية و التأمين ، و من أهم هذه المزايا نذكر مايلي:

#### 1- حماية البيئة عموما :

بما أن حماية البيئة تعتبر من المطالب القومية الهامة فكان لزاما على صناديق التعويض عن أضرار التلوث البيئي الأخذ بهذا المطلب ضمن أولوياتها ، فهذه الأخيرة لا تهدف إلى تعويض و إصلاح الأضرار التي تمس الأفراد و ممتلكاتهم فقط ، و إنما تمتد أيضا إلى إصلاح الأضرار التي تمس المصالح العامة و الموارد البيئية خاصة و أن

1- د/ نبيلة إسماعيل رسلان ، التأمين ضد أخطار التلوث ، مرجع سابق، ص ص 194 ، 196.

2- د/ خالد مصطفى فهمي ، تعويض المضرورين من الأعمال الإرهابية ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، 2007 ، ص 196 .

الضرر البيئي هو ضرر عيني يمس البيئة و مكوناتها الأساسية بغض النظر عن إنعكاسه على الأفراد<sup>1</sup>.

كما أن هذا الضرر ضل لفترة طويلة بمعزل عن المصالح الفردية للإنسان و مهمل من قبل المحاكم المدنية ، و بالتالي فإن أحسن وسيلة للتعويض عنه تكون من خلال إنشاء مثل هذه الصناديق<sup>2</sup>.

## 2- سهولة حصول المتضرر على التعويض :

من أهم مميزات نظام صناديق التعويض أنه يسهل للمضرور الحصول على التعويض خاصة أمام قصور أحكام المسؤولية المدنية و نظام التأمين ، كما أن قيام المسؤولية في هذا المجال على أساس موضوعي فقط دون الحاجة إلى إثبات المضرور لخطأ المسؤول يعتبر أيضا ميزة لسهولة الحصول على التعويض.

إضافة إلى أن نظام صناديق التعويضات يتيح لنا تجنب و تقادي التعقيدات التي تتميز بها المسؤولية المدنية، إضافة إلى طول و بطء في إجراءات التقاضي العادية<sup>3</sup> ، بمعنى أن صناديق التعويضات تميز بخاصية السرعة مقارنة بالإجراءات التي تستغرقها دعوى المسؤولية المدنية ، كما أن هذا النظام يحمي المضرور من عسر المسؤول و ذلك لوجود شخص يتولى دفع التعويض في كل الحالات و هو صندوق التعويض<sup>4</sup>.

1- د/ جميلة حميدة ، مرجع سابق ، ص 378 .

2- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 24 .

3 - DESPAX, M , Droit De L'environnement , Litec , Paris , 1980, P 800.

4 - LACOIX, C , La Réparation des Dommages en cas de Catastrophes , Edition Alpha , Paris , 2009 , P 147 .



### 3- تعويض أضرار التلوث الخارجة عن نطاق المسؤولية المدنية و التأمين

إن فعالية صناديق التعويض عن أضرار التلوث البيئي عموما تكمن في أن هذا النظام يسمح بتغطية كافة الأضرار التي يعجز كل من نظام المسؤولية المدنية و التأمين عن تغطيتها ، و عليه فهناك العديد من الأضرار التي تبدو قواعد المسؤولية المدنية عاجزة عن تغطيتها تستجيب لها صناديق التعويض 1 .

و بالتالي فإن هذه المزايا الفعالة تجعل من صناديق التعويضات نظاما قائما بذاته يقوم على أساس الضمان الجماعي، و هو النظام الذي تدارك به المشرع الدولي أهم الثغرات و القصور الذي يشوب نظام المسؤولية المدنية في مجال التعويض عن أضرار التلوث البيئي عموما .

#### المطلب الثاني

#### تطبيقات نموذجية لصناديق التعويض في مجال أضرار التلوث البحري

على الرغم من الطبيعة الخاصة لأحكام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، و النظم المرتكزة عليها سواء من حيث المسؤولية الموضوعية المحددة و المركزة أو من حيث نظام التأمين الإجباري ، إلا أن هذا لا يكفي أمام خصوصية الأخطار و الأضرار البيئية و ضخامة التعويضات الناجمة عنها ، و هو ما دفع بالمشرع الدولي إلى إستحداث نظم جديدة تحقق منفعة أكبر لكل من المضرور و المسؤول عن حوادث التلوث البحري بمختلف المواد الخطرة .

1- د/ جميلة حميدة ، مرجع سابق ، ص 425 .

و بالرجوع إلى الواقع العملي و التطبيقي نجد العديد من النماذج عن هذه الصناديق المتخصصة في تعويض أضرار التلوث البحري سواء على مستوى القوانين الداخلية " فرع أول " أو على المستوى الدولي " فرع ثاني " .

## الفرع الأول

### صناديق التعويض على مستوى التشريعات الداخلية

نظرا للمزايا العديدة التي يقدمها نظام صناديق التعويض بشأن الأضرار البيئية بصفة عامة و أضرار التلوث بصفة خاصة ، فقد تبنته العديد من الدول في أنظمتها و قوانينها الداخلية ، فهومن جهة يعد بمثابة غطاء تعاونيات لجميع الأخطار التي تصيب المجتمع المهني ، و من جهة أخرى يعتبر أداة لتعويض المضرورين بطريقة أسهل مقارنة بنظام المسؤولية المدنية و التأمين<sup>1</sup> ، و من بين الدول التي تبنت هذا النظام و أدرجته في قوانينها الداخلية نذكر على سبيل المثال :

#### أولا : صناديق التعويض في القانون الجزائري

تبني المشرع الجزائري العديد من الصناديق في مجال التعويض الأضرار البيئية عموما ، و التي نذكر من بينها ما يلي :

#### 1- الصندوق الوطني للبيئة و إزالة التلوث

تم إنشاء هذا الصندوق بموجب قانون المالية<sup>2</sup> لسنة 1992 الذي حدد كفاءات عمله من خلال المرسوم التنفيذي 98-1147 ، الذي عدل بدوره و أعيدت تسميته

1- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 370 .

2- القانون رقم 91/25 المؤرخ في 18 ديسمبر 1991 ، ج ر عدد 65 لسنة 1991 .

بالصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث<sup>2</sup> ، و تشمل إيرادات هذا الصندوق الرسوم المطبقة على النشاطات الملوثة و الخطرة على البيئة ، إضافة إلى ناتج الغرامات المفروضة على المخالفات المتعلقة بالتشريع و التنظيم البيئي ، و كذا الهبات و الوصايا الوطنية و الدولية و التخصصات الخاصة لميزانية الدولة<sup>3</sup>.

و بمقتضى المرسوم 147/98 المعدل و المتمم السابق يتضح أن نفقات هذا الصندوق تنحصر فقط في عمليات مراقبة التلوث في مجال الإحتياط و الوقاية، والانفاق على عمليات مراقبة التلوث في المصدر ، كما يتولى تمويل نفقات الإعلام و التحسس و التوعية المرتبطة بالمسائل البيئية<sup>4</sup> ، أما مسألة تعويض المتضررين من جراء المساس بالبيئة فهي لا تعتبر من مهام الصندوق<sup>5</sup>.

## 2- الصندوق الوطني لحماية الساحل و المناطق الشاطئية

استكمالاً للأسلوب التحفيزي المتنوع الذي اعتمد لإعادة توجيه النشاطات الملوثة من الشريط الساحلي إلى المناطق الداخلية من السهوب والصحراء، نص قانون الساحل<sup>6</sup> على إنشاء الصندوق الوطني لحماية الساحل و المناطق الشاطئية، و هو الأمر الذي تم بموجب

---

1- المعدل و المتمم بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 01-408 المتعلق بالصندوق الوطني للبيئة و إزالة التلوث ، ج ر عدد 78 لسنة 2001

2- د/ وناس يحي ، مرجع سابق ، ص 98 .

3- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 49 .

4 - بوفلجة عبد الرحمن ، مرجع سابق ، ص 287 .

5- مدين أمال ، المنشآت المصنفة لحماية البيئة - دراسة مقارنة - مذكرة ماجستير في القانون ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان 2012 ، 2013 ، ص 181 .

6- القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002 ، المتعلق بحماية الساحل ، ج ر عدد 10 لسنة 2002 .

المرسوم رقم 1273/04 ، و قد خصصت إيرادات الصندوق من الرسوم النوعية المحددة بموجب قوانين المالية ، من حاصل الغرامات المحصلة بعنوان المخالفات لقانون حماية الساحل والمناطق الشاطئية ، والتعويضات بعنوان النفقات الناتجة عن مكافحة التلوث المفاجئ الناتج عن تسرب مواد كيميائية خطيرة في البحر، والهبات والوصايا و التخصيصات المحتملة في ميزانية الدولة، وكل المساهمات والموارد الأخرى .

أما فيما يخص نفقات هذا الصندوق حددت في تمويل أعمال إزالة التلوث و حماية و

---

1- المرسوم التنفيذي رقم 273/04 المؤرخ في 02 سبتمبر 2004 ، المحدد لكيفيات سير حساب التخصيص الخاص رقم 113-302 المتعلق بالصندوق الوطني لحماية الساحل و المناطق الشاطئية ، جريدة رسمية عدد 56 ، لسنة 2004 .

2- إضافة إلى الصناديق السابق ذكرها هناك صناديق أخرى على مستوى القانون الجزائري ، و التي تعتبر هي الأخرى متعلقة بالمسائل البيئية إما بصورة مباشرة أو غير مباشرة و منها :

- الصندوق الوطني للكوارث الطبيعية و الأخطار التكنولوجية الكبرى ، و قد تم إنشاؤه بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 408/90 المؤرخ في 28 جمادى الأولى 1411 ، الموافق ل 15 ديسمبر 1990 ، المعدل و المتمم بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 100/01 المؤرخ في 24 محرم 1422 الموافق ل 18 أبريل 2001 ، جريدة رسمية عدد 23 لسنة 2001 .

- الصندوق الوطني للتراث الثقافي ، أنشئ بموجب المرسوم التنفيذي رقم 239/06 ، المؤرخ في 04 جويلية 2006 ، جريدة رسمية عدد 45 ، لسنة 2006 .

- الصندوق الوطني للتسيير المتكامل للموارد المائية ، و الذي تم إنشاؤه بموجب المرسوم التنفيذي رقم 206/96 ، المؤرخ في 05 جوان 1996 ، جريدة رسمية عدد 35 ، لسنة 1996 .

- الصندوق الوطني للمياه الصالحة للشرب ، تم إنشاؤه بموجب قانون المالية لسنة 2003 " القانون رقم 11/02 المؤرخ في 20 شوال 1423 ، الموافق ل 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003 ، جريدة رسمية عدد 86 ، لسنة 2002 .

تتمين الساحل و المناطق الشاطئية ، و تمويل دراسات و برامج البحث المتعلقة بحماية الساحل و المناطق الشاطئية و النفقات المتعلقة بالتدخلات الإستعجالية في حالة وقوع تلوث بحري مفاجئ<sup>1</sup>.

و الملاحظ عن صناديق التعويض في القانون الجزائري أنها لا تهتم بتعويض المتضررين ، في حين أنها من المفروض تمثل ضمانا إحتياطيا لهم في حالة عدم حصولهم على التعويض العادل و الكافي من أنظمة المسؤولية المدنية و التأمين ، و هو الشيء الذي يشوبها بالنقص من الناحية التطبيقية و العملية .

### ثانيا : صناديق التعويض في القانون الأمريكي :

إهتمت الولايات المتحدة الأمريكية بمشكلة التلوث البيئي بشكل خاص ، بحيث صدر عن الكونغرس الأمريكي مجموعة من القوانين في مجال البيئة ، و التي أثمرت عن إنشاء العديد من صناديق التعويض عن أضرار التلوث من أهمها نذكر :

#### 1- صندوق Super Fund

تم إنشاء هذا الصندوق سنة 1980 بمقتضى قانون CERCLA<sup>2</sup> ، يهدف هذا الصندوق إلى تعويض المضرورين من جراء ممارسة الأنشطة البيئية الخطرة ، كما تم

---

1- أنظر كلا من :

- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 50 .

- د/ وناس يحي ، مرجع سابق ، ص 99 .

2- CERCLA هو قانون فدرالي يعرف باسم الإستجابة البيئية الشاملة و يهدف إلى تطهير المواقع الملوثة بالمواد الخطرة .

بفضله تطهير الآلاف من المواقع الملوثة ، و يمول هذا الصندوق جزئيا عن طريق الضرائب المفروضة على المنتجات البترولية و الكيماوية<sup>1</sup> .

و بقي هذا الصندوق ساري المفعول إلى غاية إنشاء صندوق التعويض عن أضرار التلوث بالزيت لسنة 1990 OPA .

## 2- الصندوق الأمريكي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت OPA

تم إنشاءه في شهر يناير 1990 بمقتضى قانون التلوث الأمريكي بالزيت OPA الذي أضاف عليه الشخصية الاعتبارية حتى يتمكن من القيام بمباشرة أعماله ، و إتخاذ ما يلزم لتغطية التعويضات عن حوادث التلوث بالزيت و هذا حتى مبلغ مليار دولار عن الحادث الواحد ، بشرط أن لا يزيد المقدار المدفوع من هذا المبلغ لتغطية أضرار المصادر الطبيعية على مبلغ 500.000 دولار<sup>2</sup> .

و يتم تمويل هذا الصندوق أساسا من خلال الضرائب المفروضة على براميل الزيت التي يتم نقله من أو إلى الولايات المتحدة الأمريكية علاوة على المبالغ التي يتم تحصيلها من الجزاءات المالية المفروضة وفقا للقانون الأمريكي ، و كذلك مبالغ التعويضات التي تم إستردادها من الأشخاص المسؤولين<sup>3</sup> .

و في سنة 1991 تم إنشاء المركز الوطني لصناديق التلوث من قبل قوات حرس الحدود الأمريكية بالتفويض من قبل الرئيس الأمريكي ، و ذلك لغرض إدارة الصندوق و في هذا المجال تم تقسيمه إلى صندوقين

---

1- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 46 .

2- د/ جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 117 .

3- د/ وفاء جلال محمدين ، مرجع سابق ، ص ص 117 ، 118 .

- صندوق الطوارئ : و هو الصندوق الأصغر حجماً بحيث لا تزيد مبالغه عن 50 مليون دولار سنوياً ، و من أهم مهامه : دفع المصاريف الفدرالية لإزالة التسرب الزيتي ، تلبية طلب حكومات الولايات المختلفة للإستفادة من مبالغ هذا الصندوق

في مجال أعمال إزالة التسرب الزيتي1.

- صندوق الأساسي : و هو مخصص للوفاء بكافة التعويضات عن أضرار المصادر الطبيعية و تكاليف إستعادتها و إحيائها و سد المطالبات التعويضية الأخرى غير المدفوعة عن الإزالة و التنظيف ، و المصروفات اللازمة لبعض الهيئات الفدرالية التي تتولى تنفيذ قانون التلوث بالزيت ، كما ترصد أموال هذا الصندوق لدفع المطالبات عن تكاليفو تعويضات إزالة آثار التسرب الزيتي2 .

و بصفة عامة يتدخل الصندوق الأمريكي OPA للتعويض في الحالات التي يعفى فيها الشخص المسؤول من المسؤولية ، أو في حالة عدم كفاية مبالغ التعويض الملزم بدفعها هذا الأخير لتغطية جميع الأضرار التي خلفها التلوث و كذا مصاريف تنظيف و إزالة هذا التلوث ، و يتدخل الصندوق بصفة مطلقة فلا يستفيد من حالات الإعفاء إلا في حالة الخطأ الجسيم أو الخطأ المتعمد للشخص المضرور3 .

كما أن الفكرة الأساسية التي تقوم عليها هذه الصناديق الأمريكية تتمثل في عدم إمكانية تقديم دعوى التعويض مباشرة أمامها ، و إنما توجه الدعوى إلى الشخص المسؤول أو مؤمنه أولاً ، و إذا لم تتم التسوية خلال 90 يوماً من تقديم الطلب يمكن للشخص المضرور بعد ذلك تقديم مطالبته إلى الصندوق ، و بالتالي فهي لا تؤدي سوى دوراً

1- د/ وفاء جلال محمدين ، مرجع سابق ، ص ص 118 ، 119 .

2- نقلاً عن : بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 47 .

3- سماعيلين فاطمة ، مرجع سابق ، ص 136 .

إحتياطيا ما دام أنه لا يمكن اللجوء إليها إلا بعد إستنفاد إجراءات رفع الدعوى ، مع إحتفاظ الصندوق بحقه بالرجوع على الشخص المسؤول إذا وفى بأي مبلغ تعويض 1 .

### ثالثا : صناديق التعويض في القانون الفرنسي

إهتم المشرع الفرنسي كثيرا بفكرة التعويض الجماعي ، و هو الأمر الذي أدى به إلى إنشاء العديد من الصناديق ، إلا أنه في المجال البيئية كانت قليلة جدا و ناقصة 2 ، و على العموم فإن هذه الصناديق في النظام الفرنسي تعتبر بمثابة تقنية لتفادي مشكلة إفلاس الشخص المسؤول عن التلوث و أهم الصعوبات الناتجة عنها ، بحيث تعتبر هذه الصناديق بمثابة آلية مكملة لنظام التأمين في القانون الفرنسي و الذي يضع حد أقصى للتعويض عن طريق تحديد المسؤولية.

و من ضمن الصناديق التي تم إنشاؤها في النظام الفرنسي ، و التي لها علاقة بالتعويض عن الأضرار بصفة عامة و الأضرار البيئية بصفة غير مباشرة نذكر صندوق التعويض المتعلق بإصلاح الأضرار البيئية التي تلحقها عمليات الصيد الكبيرة و الذي تم إنشاؤه بمقتضى المادة 14 من قانون المالية لسنة 31969 .

و بصفة عامة ليس هناك صندوق 4 خاص بتلوث البيئة على وجه التحديد في القانون الفرنسي مخصص لتعويض الأشخاص عما أصابهم من أضرار ناتجة عن المساس

---

1- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص ص 369 ، 370 .

2 - AGANTHE , V,L , Droit de l'Environnement , THEMIS , Paris , 2002, P293.

3- بوفلجة عبد الرحمن ، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية و دور التأمين ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، 2015 ، 2016 . ص ص 283 ، 284 .

4- هناك العديد من صناديق التعويض على مستوى القانون الفرنسي و التي تخرج عن نطاق الأضرار البيئية ، و بين أهم هذه الصناديق نذكر : صندوق تعويض المضرورين من سكان المناطق المجاورة للمطارات و قد تم إنشاؤه بمقتضى



بالبيئة<sup>1</sup>، إلا أنه هناك إقتراح بإنشاء صندوق خاص بالتلوث العرضي بحيث يستبعد من نطاقه جميع حالات التلوث غير العارض و كذلك التلوث البحري و النووي نظرا لخضوعهم لأنظمة

خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية و أنظمة الضمان و التعويض المتبع بشأنهم<sup>2</sup>.

#### رابعا : صناديق التعويض في القانون المصري

نص المشرع المصري بمقتضى قانون البيئة رقم 04 لسنة 1994 ، في المادة الثانية منه على إنشاء جهاز شؤون البيئة ، و الذي أناط له القانون بمهمة حماية و تنمية البيئة و منحت له الشخصية الاعتبارية و جعلت له ذمة مالية مستقلة ، و من خلال هذا الجهاز أنشأ القانون صندوقا خاص هو " صندوق حماية البيئة المصري " ، و في هذا المجال نصت المادة 14 من قانون البيئة على أنه ينشأ بجهاز شؤون البيئة صندوق خاص يسمى صندوق حماية البيئة<sup>3</sup> .

و الملاحظ على هذا الصندوق هو أنه على الرغم من أن هدفه الرئيسي هو حماية البيئة إلا أنه لم ينص صراحة على تعويض المضرورين في الحالات التي لا يمكنهم فيها الحصول على تعويض كاف و عادل ، و عليه فإن صندوق حماية البيئة المصري و إن

---

القانون الصادر في 13 فبراير 1973 ، إضافة إلى صندوق خاص بتعويض ضحايا حوادث المرور ، و صندوق التعويض عن الكوارث التكنولوجية الذي تم إنشاؤه بمقتضى القانون الصادر في 20 جويلية 2003 - المرجع نفسه ، ص 284 .

1- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 48 .

2- د/ سعيد السيد قنديل ، مرجع سابق ، ص 107 ، 108 .

3- بوفلجة عبد الرحمن ، مرجع سابق ، ص 288 .

---

كان قد وضع إستراتيجية عامة لمواجهة أضرار التلوث ، إلا أن مسألة عدم نصه صراحة على تعويض المضرورين تعتبر من أوجه القصور التي ينبغي تجنبها فيه 1 .

## الفرع الثاني

### صناديق التعويض على المستوى الدولي

كما رأينا في الفرع الأول فإن صناديق التعويض تعتبر من أهم التقنيات الجماعية لمواجهة أضرار التلوث البيئي بشتى أنواعه ، و التي تم تبنيها من قبل معظم التشريعات الداخلية للدول ، و الشيء نفسه بالنسبة بالنسبة للتشريعات الدولية حيث تم الإستعانة بمثل هذه التقنيات لمواجهة الأخطار التي تتعرض لها البيئة ، و ذلك في حالة عجز كل من نظام المسؤولية المدنية و التأمين عن تغطية و تعويض هذه الأضرار ، و من أهم المجالات التي تم الإعتماد فيها على تقنية صناديق التعويض نذكر :

#### أولا : في مجال الأضرار النووية

نظرا لضخامة الأضرار التي تنتجها المنشآت النووية و عدم كفاية مبالغ التعويض وفقا لقواعد المسؤولية المدنية أو نظام التعويض في تغطية هذه الأضرار ، لذا اتخذت الدول آلية جديدة لتعويض ضحايا الكوارث النووية و تتسم هذه الآلية بالتدخل المباشر للدول المعنية أو مجموعة الدول الأطراف في الاتفاقيات الخاصة بالتعويض عن الأضرار التي تترتب عن الحادث النووي و ذلك من خلال إنشاء " صندوق خاص لتعويض المتضررين "

---

1- المرجع نفسه ، ص 291 .

و يتم تمويل هذا الصندوق من قبل الدول الأطراف في الاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية لاستغلال المنشآت النووية<sup>1</sup> .

إلا أن هذه التقنية الجديدة في المجال النووي تتطلب درجة أعلى من التضامن الدولي لا يوجد له مثيل إلا في ميدان التعويض عن الأضرار النووية في النطاق الأوروبي ، و لم يكتسب بعدا عالميا إلا في سنة 1997 بعد إيماده من قبل اتفاقية فيينا بشأن التعويض التكميلي عن الأضرار النووية<sup>2</sup> .

و قد إعترفت هذه الاتفاقية " اتفاقية التعويض التكميلي 1997 " بالقبول واسع النطاق للمبادئ الأساسية لقانون المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية ، حيث نصت على مستويين من التعويض المستوى الأول حدد بمبلغ 300 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة ، و عند الحد الذي تكون فيه الأموال المقدمة من المشغل غير كافية لتغطية مبلغ المستوى الأول تتطلب الإتفاقية من الدول التي تقع بها المنشأة وضع أموال عامة متاحة لتغطية الفارق، و بمعنى آخر إذا كانت دعاوى التعويض تتجاوز 300 مليون فإن الاتفاقية تتطلب من البلدان الأعضاء المساهمة في صندوق دولي من شأنه أن يوفر مبلغ المستوى الثاني من التعويض، و هذا الأمر يعتمد على عدد محطات الطاقة النووية في أي بلد عضو، و الذي يزيد مقداره بزيادة عدد هذه المحطات<sup>3</sup> .

---

1- وليد كاظم حسين ، المسؤولية المدنية لمستغل المنشأة النووية في ضوء الاتفاقيات الدولية ، مجلة أهل البيت ، العدد الخامس ، دون سنة نشر ، كلية الحقوق ، جامعة واسط ، الكويت ، ص 371 .

2- وليد كاظم حسين ، مرجع سابق ، ص 371 .

3- لمزيد من التفصيل أنظر - بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 53.

## ثانيا : في مجال التلوث البحري بالمحروقات

كما رأينا سابقا أن حادثة Torrey Canyon " توري كانيون 1 " كان لها الأثر الكبير في جذب إنتباه الرأي العام إلى خطورة أضرار التلوث البحري بالزيت " المحروقات " بصفة عامة ، كما تعتبر السبب الرئيسي في إستحداث نظام المسؤولية و التعويض في مجال هذه الأضرار ، و هو النظام الذي إنبثق منه الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات FIPOL الذي أنشئ سنة 1971 كأول صندوق في مجال التلوث بالزيت ، إضافة إلى مجموعة من الصناديق الأخرى في نفس السياق و هو ما سنتناوله من خلال النقاط التالية :

أولا : الصناديق الإرادية " الاتفاقية "

### 1- قبل صندوق FIPOL :

على الرغم من أن صندوق FIPOL لسنة 1971 يعتبر كأول الصناديق الرسمية في مجال التلوث البحري بالمحروقات ، إلا أن هذا الصندوق قد سبقه بعض الاتفاقات الخاصة أو الإرادية التي أنشأتها الصناعة الملاحية و الصناعة البترولية ، كتعبير عن موقفها اتجاه مشكلة التلوث بالزيت ، فعلى إثر حادث Torrey Canyon لم تنتظر هذه الصناعات حتى دخول معاهدتي المحروقات 1969 و الصندوق 1971 حيز النفاذ ، بل سارعت إدراكا منها بخطورة و جسامة المشكلة إلى مواجهتها من خلال نظام قانوني إتفاقي

1- سبق الإشارة إلى وقائع هذه الحادثة في الصفحة 22 من هذه الدراسة .

لسد الفراغ القانوني الدولي الموجود آنذاك<sup>1</sup> ، و قد جاء هذا النظام الإتفاقي للتعويض على مرحلتين :

- المرحلة الأولى جسدها إتفاق بين عدد من مجهزي ناقلات البترول ، و هو ما يعرف في الأوساط البحرية باتفاق توفالوب **TOVALOP** .
- أما المرحلة الثانية فقد تبلورت عن إتفاق أبرم بين العديد من الشركات البترولية ، و يطلق عليه إسم إتفاق كريستال **CRISTAL2** .

#### أ- إتفاق توفالوب **TOVALOP**

تم هذا الاتفاق بين عدد من مجهزي الناقلات البترولية<sup>3</sup> في 07 جانفي 1969 و دخل حيز النفاذ في 06 أكتوبر من نفس السنة<sup>4</sup> ، و الذي خصص للوقاية من الأضرار و تأمين التعويض للدول فيما يخص نفقات التنظيف عند تجاوزها الحد الأقصى المعمول به في اتفاقية 1969 ، و في سنة 1987 أضيف إلى توفالوب<sup>5</sup> ملحق له ينطبق فقط على الحوادث التي تتسبب فيها ناقلات تحمل شحنة مملوحة لطرف في إتفاق كريستال .

---

1- هذا النظام الاتفاقي المستحدث لم يكن فقط في صالح المضرورين من التلوث الذي يرغبون في الحصول على ضمان بالتعويض في أسرع وقت ممكن ، بل أيضا كان في صالح الصناعات المعنية " الصناعة الملاحية و الصناعة البترولية " التي كانت تهدف إلى تحسين صورتها أمام الرأي العام - د/ محمد أحمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص 6 .

2- المرجع نفسه ، ص ص 6 ، 7 .

3- من بين هذه الشركات نذكر : (B.P ; Gulf Oil ; Mobil Oil ; Shell ; Standard Oil ; Texaco) ، أشارت إليهم - سماعيل فاطيمة ، مرجع سابق ، ص 132 .

4 - HADDOUM , K , La Pollution Marine Prevention et Lutte , Op.Cit , P 75 .

5- و الجدير بالذكر اتفاق توفالوب قد تم تعديله عدة مرات على النحو التالي :

و قد بلغ عدد أعضاء هذا الاتفاق في سنة 1992 ، 3600 عضو يملكون 6600 ناقله بترول أي ما يعادل 97% من ناقلات البترول في العالم 1 .

## ب- اتفاق كريستال CRISTAL

إبرم هذا الاتفاق بين العديد من الشركات البترولية إضافة إلى شركة خاصة بإنشآت خصيصا لإدارة نظام التعويض الذي نص عليه هذا الاتفاق و هي شركة CRISTAL Limited، و قد تم التوقيع عليه في 14 جانفي 1971 و دخل حيز النفاذ في الفاتح من أبريل من نفس العام و قد أعتبر مكمل لاتفاق توفالوب 2.

على الرغم من أن نشأة هذه الاتفاقات كانت مؤقتة فقط إلى غاية دخول نظام المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات " اتفاقية 1969 و 1971 " حيز النفاذ ، إلا أنه ضل العمل بهما لتغطية بعض الثغرات التي لم يتطرق إليها نظام المسؤولية ، و لكن منذ فبراير 1998 تم إلغاء هاذين الاتفاقين نهائيا و لم يعد لهما وجود فعلي، خاصة بعد تعديل اتفاقية الصندوق 1971 الذي كان سنة 1992 و دخوله حيز

- 
- التعديل الأول : في 14 جويلية 1972 و دخل حيز النفاذ في 20 فبراير 1973 .
  - التعديل الثاني : في 11 فبراير و دخل حيز النفاذ في 20 فبراير 1977 .
  - التعديل الثالث : في 16 ماي 1978 و دخل حيز النفاذ في 01 جوان 1978.
  - التعديل الرابع : في 28 ماي 1980 و دخل حيز النفاذ في نفس التاريخ .
  - التعديل الخامس : في 26 ماي 1981 و دخل حيز النفاذ في 01 جوان 1981 .
  - التعديل السادس : في 20 أكتوبر 1984 و دخل حيز النفاذ في 01 نوفمبر 1984.
  - التعديل السابع : في 21 ماي 1987 و دخل حيز النفاذ في 01 جوان 1987 .

1 - BONASSIES, P , Droit Maritime , Dalloz , Paris , 2006 , P 961 .

2- HADDOUM, K , La Pollution Marine Prevention et Lutte, Op.Cit , P 75 .

النفاز في 1996 ، بحيث تم سد جميع الثغرات التي كانت تشوب نظام المسؤولية و لم تعد هناك حاجة إلى هذه الاتفاقات الخاصة<sup>1</sup> .

## 2- بعد صندوق FIPOL

على الرغم من التعديل الذي طال الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث البحري بالمحروقات بمقتضى بروتوكول 1992 ، إلا أن وقوع المزيد من الحوادث البحرية كان يكشف في كل مرة عن عدم كفاية مبالغ التعويض المنصوص عليها ، خاصة و أن الحوادث التي وقعت في نهاية القرن العشرين مثل حادثة إريكا بفرنسا و حادث بريستيج الذي مس كلا من فرنسا و إسبانيا و البرتغال قد أثبتا ضعف مبالغ التعويض التي نص عليها بروتوكول 1992 ، و هو ما أدى إلى إستحداث بروتوكول جديد سنة 2003 يتضمن إنشاء صندوق تكميلي يرفع من حد التعويض المنصوص عليه في بروتوكول 1992 ، كما أنشئ نادي الحماية و التعويض نظام اتفاقي إرادي سنة 2006 الغاية منه زيادة حدود مسؤولية مالك السفينة ، و هو ما أطلق عليه إسم نظام توبيا TOPIA و ستوبيا STOPIA.

### أ- صندوق التعويض التكميلي لسنة 2003

تم إنشاء صندوق التعويض التكميلي لسنة 2003 بموجب بروتوكول 16 ماي 2003 تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية ، و قد دخل هذا الصندوق حيز النفاذ في 03 مارس 2005 ، حيث يعد هذا الصندوق مكملا لصندوق التعويض الدولي فيبول لسنة 1992 و قد تم رفع مستوى التعويض فيه إلى 274 مليون أورو في 01 نوفمبر سنة 2003 ، كما تم تبنيه من قبل 31 دولة إلى غاية 2014 .

1 - THOUILIN , B , , Les Contrats Pétroliers , les contrats trading pétrolier et les contrats d'afférents et de transport , DMF , 1998 , P 351 .

2- بلقاسم فاطيمة ، مرجع سابق ، ص 217 .

و الهدف الأساسي من هذا الصندوق التكميلي هو وضع مستوى ثالث إضافي للتعويض إلى جانب صندوق التحديد المنشئ من قبل مالك السفينة بمقتضى أحكام اتفاقية المسؤولية المدنية المعدلة ببروتوكول 1992، و الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 و المعدل بالبروتوكول الثاني لسنة 1992 هذا من جهة ، و من جهة ثانية فهو يهدف أيضا إلى رفع المبلغ الإجمالي للتعويض الذي وصل إلى قيمة 750 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة بعد دخوله حيز النفاذ1 ، في حين كانت لا تزيد عن 135 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة في صندوق التعويض الدولي لسنة 1992 .

أما بالنسبة لتمويل هذا الصندوق التكميلي لسنة 2003 فهو يعتمد على نفس الطريقة المعتمدة في صندوق 1992 ، بحيث يتم تغذيته عن طريق إشتراكات تدفع كل سنة من طرف كل عضو فيه ، و ذلك عن كل شخص تلقى في المجموع خلال السنة 150000 طن من الزيوت المنقولة بحرا ، في الموانئ أو المنشآت التابعة لهذه الدولة العضو في الصندوق التكميلي ، إلا أن الشيء الإضافي الذي جاء به بروتوكول الصندوق التكميلي 2003 و الذي لم يعمل به في صندوق التعويض 1992 هو أن هذه الإشتراكات لا تدفع من طرف أي عضو من أعضائه إلا إذا كان الحد الأدنى من القيمة الإجمالية للزيوت المستقبلية في هذه الدول لا يقل عن مليون طن ، و التي قد تم وصولها في كل سنة إلى كل دولة عضو 2 .

#### ب- الاتفاقات الإرادية الخاصة توبيا TOPIA و ستوبيا STOPIA

بعد إنشاء الصندوق التكميلي لسنة 2003 و الممول من طرف الصناعة البترولية ظهر عدم التوازن بالنسبة للسفن الصغيرة في إطار نظام التعويض المعمول به في مجال

1- المادة 04 فقرة 02 من بروتوكول الصندوق التكميلي لسنة 2003 .

2- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 95 .



---

التلوث البحري بالمحروقات، لذلك قام نادي الحماية و التعويض بوضع نظام إرادي للتعويض تمثل في إتفاقان هما :

**- اتفاق ستوبيا STOPIA :**

دخل هذا الاتفاق حيز النفاذ في 20 فيفري 2006 ، يختص بالتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات الناتج عن الناقلات النفطية الصغيرة الحجم ، أي التي تقل حمولتها عن 29548 طن و طبقا لهذا الاتفاق فإن المبلغ الأعلى للتحديد يقدر ب 20 مليون حق سحب خاص أي ما يعادل 30.5 مليون دولار أمريكي بالنسبة للناقلات ذات الحمولة السابقة الذكر 1 ، و التي تتسبب في إحداث أضرار في إحدى الدول الأعضاء في الصندوق الدولي للتعويض عن اضرار التلوث البحري بالمحروقات في صيغته المعدلة لسنة 1992.

**- إتفاق توبيا TOPIA :**

هذا الاتفاق أيضا دخل حيز النفاذ في 20 فيفري 2006 و هو ينطبق على الأضرار الواقعة في الدول المنظمة للصندوق التعويض التكميلي لسنة 2003 ، و حسب هذا الاتفاق ملاك السفن يساهمون بأكثر من 50% من المبلغ المدفوع من قبل الصندوق.

إن الهدف الأساسي من وضع هذه الاتفاقات الخاصة لا يتمثل في رفع مبالغ التعويض المخصصة للمضرور و إنما تهدف بصفة أساسية إلى دفع مالكي و مجهزي الناقلات النفطية و كذا الشركات النفطية للمساهمة و المشاركة في تعويض الأضرار بصفة مماثلة مع الصناديق الدولية<sup>2</sup> ، و الجدير بالذكر أن آخر تعديل لهذه الاتفاقيات الخاصة **TOPIA و STOPIA** كان سنة 2017 ، و قد دخل حيز النفاذ في 20 فبراير 2017.

---

1 - HADDOUM, K , La Pollution Marine Prevention et Lutte , op.cit , P 76 .

2 - BONASSIES , P , Droit Maritime , op.cit , P 319 .

## ثانيا : الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات FIPOL

### Fonds International d'Indemnisation de la Pollution Maritime par les Hydrocarbures

يعتبر الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات الذي أنشئ تحت رعاية المنظمة الدولية البحرية و الذي يطلق عليه اسم FIPOL ، من أكبر و أهم صناديق التعويضات في هذا المجال و الذي مازال مطبقا حتى الوقت الحالي.

#### 1- نشأة الصندوق

تم إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات عقب وقوع حادثة توري كانيون السابقة الذكر و في إطار نظام المسؤولية المدنية ، و في هذا السياق إنعقد مؤتمر بروكسل الخاص بإنشاء هذا الصندوق في الفترة ما بين 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر 1971 ، حيث انتهى هذا المؤتمر بإبرام اتفاقية سميت باتفاقية الصندوق و الذي دخلت حيز النفاذ ابتداء من 16 أكتوبر 1978 ، و قد اشترط لعضوية هذه الاتفاقية ضرورة أن يكون أعضائها من بين أطراف اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969.

#### 2- هدف الصندوق

يتمثل الهدف الأساسي من إنشاء هذا الصندوق هو تعويض المضررين من جراء التلوث البحري بالزيت، و ذلك في الحالات التي يكون فيها التعويض غير كافي أو غير ملائم وفقا لاحكام اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 ، بمعنى أن صندوق التعويض يتدخل إما بصفة إحتياطية أو تكميلية

1- د/ حميدة جميلة ، مرجع سابق ، ص 413 .

2 - المادة 02 فقرة 01 من اتفاقية الصندوق 1971 FIPOL .

## أ- الدور الاحتياطي لصندوق التعويض

يتدخل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالزيت بصفة إحتياطية في الحالات التي يتوفر فيها لدى مالك السفينة سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية<sup>1</sup> المنصوص عليها في اتفاقية المسؤولية المدنية، بمعنى أن الصندوق يتدخل إحتياطيا في حالة غياب المصدر الأصلي للتعويض المضرورين .

## ب- الدور التكميلي لصندوق التعويض

يتدخل الصندوق الدولي للتعويض بصفة تكميلية في الحالات التي يفوق فيها التعويض المبالغ المحددة في إبطار المسؤولية المحدودة لمالك السفينة و كذا نظام التأمين من المسؤولية ، بمعنى أن الصندوق يتدخل في الحالات التي تتجاوز فيها قيمة الأضرار الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه وفقا لأحكام اتفاقية المسؤولية المدنية<sup>2</sup>.

## 3- حالات إعفاء الصندوق من التعويض

حددت اتفاقية الصندوق 1971 حالات من خلالها يعفى الصندوق<sup>3</sup> من دفع التعويض للمضرورين و التي تتلخص أساسا فيما يلي :

---

1 - المادة 04 فقرة 01 أ من اتفاقية الصندوق 1971 FIPOL .

2- المادة 04 فقرة 01 ب ، ج من اتفاقية الصندوق 1971 FIPOL .

3- المادة 04 فقرة 03 من اتفاقية الصندوق 1971 FIPOL .

✓ إذا كان التلوث ناتج عن عمل من أعمال الحرب ، أو تلوث ناتج عن سفينة حربية أو سفينة تابعة للدولة و مستخدمة لأغراض حكومية .

✓ إذا أثبت الصندوق أن أضرار التلوث ناتج كلياً أو جزئياً عن عمل أو إمتناع المضرور بقصد أحداث الضرر أو نتيجة إهماله .

✓ يعفى الصندوق جزئياً في حالة الضرر الناشئ عن ظاهرة طبيعية و إستثنائية لا يمكن تفاديها أو مقاومتها.

#### 4- تعديل الصندوق

استمر العمل بالصندوق الدولي لسنة 1971 لعدة سنوات إلى غاية وقوع حوادث بحرية عدة كشفت أوجه النقص و القصور في كل من اتفاقية المسؤولية المدنية 1969 و اتفاقية الصندوق 1971 ، الأمر الذي تطلب إعادة النظر و تعديل هذا النظام ، و قد كان وقوع حادث Amoco Cadiz في فرنسا سنة 1978 من أهم الحوادث الذي كشفت عن عدم كفاية مبالغ التعويض الذي تضمنها كلا الاتفاقيتين لذا فقد إنعقد في لندن عام 1984 مؤتمر دولي تبنى بروتوكولين عدلا هاتين الاتفاقيتين ، و قد نصا على زيادة الحدود القصوى للتعويض و توسيع نطاق تطبيقهما ، إلا أن هذا التعديل لم يدخل حيز النفاذ ، و هو السبب الذي أدى إلى عقد مؤتمر ثاني سنة 1992 تحت رعاية المنظمة البحرية و قد تبنى بروتوكولين جديدين عدلا نظام المسؤولية و التعويض السابق " 1969 و 1971 " و هما :

✓ بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 .

✓ بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق لسنة 1971 .

أما فيما يخص النظام الإداري للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات و الذي يسير على نمط مختلف وكالات الأمم المتحدة و المكون من ثلاث رتب و هي الجمعية العامة اللجنة التنفيذية و السكرتارية ، إضافة إلى مسألة تمويل هذا الصندوق الذي يرتكز بصفة رئيسية على نظام الإشتراكات ، فهو ما سيكون محور دراستنا في المبحث الثاني من هذا الفصل من خلال مقارنة احكامه مع أحكام صندوق التعويض عن أضرار المواد الخطرة الذي نصت عليه اتفاقية 1996 موضوع دراستنا .

## المبحث الثاني

### " الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار المواد الخطرة (SNPD) HNS "

#### Le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses

على الرغم من أن المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة تقع في الأساس على عاتق مالك السفينة و مؤمنيه ، إلا أن المشرع الدولي قد رأى أن الضمان الناشئ عن هذه المسؤولية لا يكفي لمواجهة ضخامة الأضرار الناجمة عن هذا التلوث ، و هو الأمر الذي إستدعى إحداث آلية ضمان جديدة لمواجهة هذا القصور و التي تمثلت في الصندوق الدولي عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة .

و أهم ما ميز هذا الصندوق هو إستقلاله عن قواعد المسؤولية المدنية ، فهو لا يهدف إلى ضمان هذه الأخيرة ، و إنما هدفه الأساسي تغطية الأضرار الوخيمة التي تمس المصالح الجماعية في مجال نقل البضائع و المواد الخطرة ، و كما رأينا سابقا فإن هذا النظام ليس بالجديد فقد تبنته العديد من التشريعات و الاتفاقيات الدولية و على رأسها الاتفاقية الخاصة بإنشاء صندوق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لسنة 1971 و التي تعتبر مكملة لاتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969.

و سنحاول في هذه الجزئية من البحث التطرق لأهم الأحكام التي يقوم عليها صندوق التعويض عن أضرار نقل البضائع الخطرة لسنة 2010 مقارنة بصندوق المحروقات لسنة 1971 و تعديل 1992، و ذلك من خلال المطالب التالية :

## المطلب الأول

### النظام القانوني لصندوق التعويض عن أضرار البضائع الخطرة

من أجل التعرف على النظام القانوني المعتمد في تسيير الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا ، يستوجب أولا الإجابة على مجموعة من الإشكالات و التي تتلخص أساسا فيما يلي : ما المقصود بالصندوق الدولي للبضائع الخطرة و كيف تم إنشائه ؟ و فيما تتحدد معالم النظام الإداري الذي يقوم عليه هذا الصندوق ؟ و الإجابة على هذه الإشكالات تكون من خلال التطرق إلى فكرة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار المواد الخطرة كفرع أول ، ثم تحديد النظام الإداري لهذا الصندوق في الفرع الثاني .

## الفرع الأول

### إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا

أمام خصوصية أضرار التلوث البيئي بصفة عامة و التلوث البحري بالمواد الخطرة على وجه الخصوص، و في ظل قصور أحكام المسؤولية المدنية عن التغطية الكاملة لهذه الأضرار الوخيمة التي تصل إلى حد الكوارث البيئية ، و أسوة بنظام التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، قامت الأسرة الدولية بتبني آلية جديدة في تغطية أضرار التلوث الناجم عن عملية النقل البحري للمواد الخطرة و الضارة ، و ذلك بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن اضرار المواد الخطرة ، فماهي إذا المعالم الأساسية لهذا الصندوق و كيفت كانت نشأته ؟ و هذا موضوع فرعنا هذا

## أولاً : مراحل إنشاء الصندوق الدولي للبضائع الخطرة HNS

لقد مر إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا و المعروف باسم صندوق HNS بمرحلتين تتحدد فيما يلي :

### 1- مرحلة النشأة الأولى سنة 1996

تم إنشاء صندوق المواد الخطرة بمقتضى الباب الثالث من الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية و التعويض عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة لسنة 1996 ، و المعنون ب إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار المواد الخطرة و الضارة ، حيث نصت المادة 13 من هذه الاتفاقية على أنه " ينشأ وفقا لهذه المادة الصندوق الدولي للمواد الخطرة و الضارة " 1 ، إلا أن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ كما رأينا سابقا و بالتالي لم يتم العمل بهذا الصندوق .

### 2- مرحلة التعديل 2010 " الإستعانة بصندوق المحروقات لسنة 1992 "

بما أن اتفاقية المواد الخطرة لم تدخل حيز النفاذ بسبب قلة الدول المصادقة عليها ، و أمام الإرتفاع المتزايد للنقل البحري للمواد الخطرة ، تم عقد مؤتمر في أفريل 2010 تحت رعاية المنظمة البحرية العالمية و ذلك بغرض تنقيح اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 ، حيث إعتد في هذا المؤتمر بروتوكول 2010 المعدل لاتفاقية 1996 و الذي سعى إلى معالجة المشاكل العملية التي حالت دون تصديق العديد من الدول على هذه الاتفاقية 2 .

و بالنظر إلى الخبرة الطويلة لصندوق Fipol في إدارة نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي ، تم الإستعانة بأمانة هذا الصندوق بطلب من المؤتمر الدولي

1- المادة 13 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2 - <http://www.iopcfunds.org/>

المعتمد لبروتوكول 2010 ، بهدف مساعدة أمانة المنظمة البحرية الدولية على إنشاء صندوق HNS و الإستعداد للدورة الأولى للجمعية العامة لهذا الصندوق 1 .

### ثانيا : وظائف الصندوق الدولي للمواد الضارة و الخطرة HNS

تم إنشاء صندوق HNS من طرف الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن عملية نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا لسنة 1996 و المعدلة ببروتوكول 2010 بهدف تحقيق الوظائف التالية :

#### أ- الوظيفة الأولى : " تقديم التعويض "

يهدف صندوق HNS لتقديم التعويض في الحالات التي يكون فيها الضمان التابع لمسؤولية مالك السفينة غير متوفر أو غير كافي ، بحيث يتولى هذا الصندوق دفع التعويض عن أضرار نقل المواد الخطرة في الحالات 2 التالية :

1- عدم قيام مسؤولية مالك السفينة نتيجة لتوافر أحد أسباب الإعفاء المنصوص عليها في اتفاقية المواد الخطرة

2- إفسار مالك السفينة ، بحيث يصبح غير قادر على الوفاء بالتزاماته المترتبة بمقتضى الاتفاقية .

1 - voir :

- Rapport du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, 30-06-2015 , P 02 .
- ANTOINE, H , op.cit , P 206 , 207 .

2 - SAHEB-ETTABA , A , La Protection Juridique De L'environnement Marin dans le Cadre du Transport Maritime de Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses , Revue Juridique THEMIS , 1998 , P 525 .



3- تجاوز الأضرار حدود مسؤولية مالك السفينة المنصوص عليها في اتفاقية المواد الخطرة .

#### ب- الوظيفة الثانية : " تقديم المساعدة "

لصندوق HNS وظيفة ثانية تتمثل في تقديم المساعدة للدول الأطراف في اتفاقية المواد الخطرة بناء على طلبها، و ذلك من أجل إما :

1- حصول الدولة الطرف على كل ما هو ضروري من وسائل مادية و بشرية و خدمات قصد تمكينها من اتخاذ كل ما يلزم من إجراءات أو تدابير من شأنها أن تمنع أو تخفف من حدة الأضرار الناشئة عن حادثة يمكن أن يطالب صندوق المواد الخطرة و الضارة بدفع تعويضات بشأنها في ضل اتفاقية المواد الخطرة 1 .

2- أو توفير تسهيلات إئتمانية وفقا للشروط المحددة في اللوائح الداخلية ، من أجل اتخاذ تدابير وقائية إزاء ضرر ناجم عن حادثة معينة يمكن أن يطالب صندوق HNS بدفع تعويضات بشأنها وفقا لنصوص اتفاقية المواد الخطرة 2 .

#### ت- الوظيفة الثالثة : " إعداد الميزانية "

يضطلع صندوق المواد الخطرة في مجال الوظيفة الثالثة بإعداد تقدير على شكل ميزانية بالنسبة لكل سنة تقويمية وفقا لما يلي :

#### 1- في مجال النفقات :

1- مذكرة الأمين التنفيذي للجنة الحكومية الدولية لبروتوكول قرطاجنة الخاص بالسلامة الأحيائية ، بعنوان المسؤولية و الجبر التعويضي عن الضرر الناشئ عن حركة الكائنات الحية المحورة عبر الحدود ، نيروبي 01-05-2001 أكتوبر 2001 ، ص 14 .

2- المادة 15 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

- إعداد تقرير عن تكاليف و نفقات صندوق المواد الخطرة و الضارة في السنة المعنية،  
و تسجيل أي عجز في السنوات السابقة .

- تحديد المدفوعات التي يتكفل بها الصندوق في السنة المعنية 1 .

## 2- في مجال المداخل :

- تحديد الأرصدة الفائضة من العمليات في السنوات السابقة .

- المساهمات الأولية التي ستسدد في السنة الجارية .

- المساهمات السنوية إذا ما دعت الحاجة إليها لمعادلة الميزانية .

- تحديد أي دخل آخر لصندوق المواد الخطرة و الضارة 2 .

## الفرع الثاني

### النظام الإداري لصندوق المواد الخطرة و الضارة

نصت المادة 13 فقرة 02 من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 على أن صندوق HNS يعتبر كشخص معنوي يعترف به في كل دولة طرف ، بحيث يحظى وفقا لقوانين هذه الخيرة بكل الحقوق و الالتزامات كما يمكن أن يكون طرفا في الدعاوى المعروضة على محاكم تلك الدولة ، و بهذا فإن صندوق HNS هو عبارة عن مؤسسة قائمة بحد ذاتها تعمل على تعويض الأضرار الناجمة عن عملية نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا .

و حتى يقوم هذا الصندوق بوظائفه الأساسية لا بد من وجود نظام إداري يحدد لنا مسألة تسيير و إدارته إضافة إلى وسيلة تمويله ، خاصة و أن مسألة الإدارة و التمويل من

1- المادة 15 فقرة ج من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- نفس المادة .

أهم المسائل التي تمكن الصندوق من أداء الوظائف الموكلة له ، و هذا ما سنحاول توضيحه من خلال هذا الفرع :

### أولا : الهيكل التنظيمي لصندوق HNS

حددت المادة 24 من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 الهيكل التنظيمي لصندوق HNS عندما نصت على أن " صندوق المواد الخطرة و الضارة يتشكل من جمعية عامة و أمانة يترأسها مدير"1 ، فيتبين من خلال هذا النص أن الهيكل التنظيمي لإدارة الصندوق تتشكل من هيئتين : الجمعية و الأمانة .

و هذا على عكس صندوق Fipol حيث يقوم هيكله التنظيمي على نمط معظم وكالات الأمم المتحدة حيث يتشكل من ثلاث هيئات : الجمعية ، الأمانة أو السكرتارية إضافة إلى اللجنة التنفيذية2 ، غير أنه تم إعادة هيكلة هذا الصندوق بمقتضى التعديل الذي جاء به بروتوكول الصندوق لسنة 1992 ، حيث نص هذا الأخير على أن " الصندوق يتشكل من جمعية و سكرتارية تدار بواسطة مدير"3 و بتالي فإن هذا النص قد ألغى اللجنة التنفيذية للصندوق فيما أبقى على الجمعية و السكرتارية4 ، و أصبح بذلك مماثل للهيكل التنظيمي لصندوق المواد الخطرة و الضارة HNS و الذي نستعرضه من خلال النقاط التالية :

---

1- المادة 24 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 17 من اتفاقية الصندوق 1971 FIPOL

3- المادة 16 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق 1971 FIPOL

4- كانت مسألة إلغاء اللجنة التنفيذية بناء على إقتراح من مدير الصندوق خلال أشغال مؤتمر 1984 ، بحيث أوضح أن عمل هذه اللجنة مماثل إلى حد كبير لعمل الجمعية مما يؤدي إلى إزدواجية في العمل و ما يترتب عليه من زيادة في النفقات يمكن تفاديها - د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 320.

## أ - جمعية صندوق المواد الخطرة و الضارة

### 1- تشكيل الجمعية : تتشكل هذه الجمعية من ممثلي حكومات جميع الدول الأطراف في

اتفاقية المواد الخطرة<sup>1</sup> ، و هي تعتبر المجلس الأعلى لإدارة الصندوق و المسؤولة عن كافة عملياته، كما تعقد هذه الجمعية دوراتها العادية مرة كل سنة بناء على دعوة من المدير ، أما الدورات الإستثنائية لها فتعقد بدعوة من المدير بناء على طلب ثلث أعضاء الجمعية<sup>2</sup>، أما النصاب اللازم لاجتماعات هذه الأخيرة يتشكل من أغلبية أعضائها<sup>3</sup> .

### 2- مهام الجمعية : تختص جمعية صندوق المواد الخطرة و الضارة بمجموعة من

المهام و الوظائف حددتها المادة 26 من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 ، نذكر منها على سبيل المثال مايلي:

- إنتخاب رئيس للجمعية و نائين له .
- تحديد النظام الداخلي للجمعية .
- تعيين مدير الصندوق و تحديد شروط خدمته ، و إتخاذ التدابير اللازمة لتعين ما تدعو إليه الحاجة من عاملين على مستوى الصندوق .
- إعتداد الميزانية السنوية للصندوق .
- إصدار التعليمات إلى المدير و الهيئات الفرعية فيما يتعلق بإدارة صندوق المواد الخطرة.

## ب - أمانة صندوق المواد الخطرة و الضارة

1- المادة 25 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2 - المادة 27 فقرة 01 ، 02 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

3- المادة 28 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

**1- تشكيل الأمانة :** تتشكل أمانة الصندوق من مدير 1 يترأس هذه الأمانة و هو الممثل القانوني لهذا الصندوق 2 و الموظف الأعلى فيه 3 ، إضافة إلى موظفين وفقا لما تتطلبه إدارة هذا الأخير 4 .

**2- مهام مدير الصندوق 5 :** يقوم المدير بمقتضى هذه الاتفاقية و وفقا للوائح الداخلية للصندوق و قرارات الجمعية بالمهام التالية :

- تعيين ما يلزم من عمال لإدارة الصندوق .
- إعداد و رفع الكشوف المالية و تقديرات الميزانية عن كل سنة إلى الجمعية .
- إعداد و جمع و توزيع الوثائق و المعلومات التي قد تتطلبها أعمال الجمعية و الهيئات الفرعية الأخرى .
- إعداد تقرير عن أنشطة الصندوق خلال السنة المنصرمة .
- إتخاذ جميع التدابير المناسبة لمعالجة أمر المطالبات المقامة ضد صندوق المواد الخطرة و الضارة .

**ثانيا : تمويل الصندوق - نظام الإشتراكات أو المساهمات -**

1- المادة 29 فقرة 01 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 29 فقرة 02 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

3- المادة 30 فقرة 01 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

4 - المادة 09 فقرة 01 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

5- المادة 30 فقرة 02 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

تم إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار المواد الخطرة و الضارة المنقولة بحرا " صندوق HNS " للقيام بمهمة أساسية تمثلت في إدارة نظام التعويض الإضافي وفقا لاحكام اتفاقية المواد الخطرة ، و هو الأمر الذي يستوجب معه التساؤل حول مصادر التمويل التي ينفق منها هذا الصندوق على التعويضات التي يلتزم بالوفاء بها .

و للإجابة على هذا التساؤل فقد نصت اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 و كذا بروتوكول 2010 المعدل لها على أن تمويل صندوق HNS يتم عن طريق نظام المساهمات أو كما تعرف أيضا بالإشتراكات ، و الملاحظ أن هذا النظام هو نفسه المطبق لتمويل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار المحروقات و على رأسها صندوق Fipol ، إضافة إلى إعماده من قبل غالبية المنظمات الدولية و الإقليمية<sup>1</sup> .

إلا أن دراسة نظام الإشتراكات باعتباره الممول الأساسي للصندوق المواد الخطرة و الضارة HNS يثير العديد من التساؤلات و الإشكالات أهمها من المسؤول عن دفع هذه الإشتراكات ؟ و ما مقدارها ؟ و ما مدى إلزاميتها ؟

#### أ- الأشخاص الملزمون بدفع المساهمات

حددت اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 و المعدلة بروتوكول 2010 الأشخاص الملزمون بدفع المساهمات في صندوق HNS بأنهم كل شخص مستلم للبضاعة المساهمة و المفرغة في ميناء أو محطة تابعة لدولة طرف في الاتفاقية ، و بالرجوع إلى أحكام المادة الأولى من هذه الاتفاقية نجد أنها قد عرفت كلا من :

1- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 67 .

1- **الشخص** : هو أي فرد أو شركة أو هيئة عامة أو خاصة ، سواء كانت إعتبارية أم لا بما في ذلك أي دولة أو مؤسسة من مؤسساتها 1 .

2- **المستلم** : حددت اتفاقية المواد الخطرة الشخص المستلم من ناحيتين فهو إما :

- الشخص الذي يستلم فعلا البضاعة المساهمة و المفرغة في موانئ و محطات دولة طرف في الاتفاقية ، أما إذا كان هذا الشخص الذي يستلم البضاعة يعمل وقت التسليم وكيلا لشخص آخر يخضع للولاية القضائية لأية دولة طرف ، فإن الموكل في هذه الحالة يعتبر هو المستلم إذا تم الكشف عن هويته من قبل الوكيل لصندوق المواد الخطرة و الضارة<sup>2</sup>، أو

- هو الشخص الذي يعتبر في الدولة الطرف طبقا لقانونها الوطني أنه مستلم البضاعة المساهمة المفرغة في موانئ و محطات دولة طرف في الاتفاقية شريطة أن يكون إجمالي البضاعة المساهمة المستلمة بموجب القانون الوطني هو نفسه الإجمالي الذي كان سيستلم بموجب الاتفاقية<sup>3</sup> .

3- **البضاعة المساهمة** : تعرف بأنها كل المواد الخطرة أو الضارة السائبة التي تنقل بحرا باعتبارها بضاعة إلى ميناء أو محطة<sup>4</sup> تابعة لارض دولة طرف و تفرغ في هذه الدولة، أما البضاعة العابرة فهي التي تحول مباشرة أو عبر ميناء أو محطة كليا

---

1 - المادة 01 فقرة 02 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2 - المادة 01 فقرة 04 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

3- المادة 01 فقرة 04 ب من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

4- المحطة هي أي موقع لتخزين المواد الخطرة و الضارة المستلمة في عملية نقل على الماء ، بما في ذلك أي مرفق بحري موصول بأنايبب أو بوسيلة أخرى يمثل ذلك الموقع - المادة 01 فقرة 14 من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 - 2010 .

أو جزئياً من سفينة إلى سفينة أخرى في مجرى عملية النقل من ميناء أو محطة التحميل الأولي إلى ميناء أو محطة الوجهة النهائية ، فإنها تعتبر بضاعة مساهمة فقط فيما يتعلق باستلامها فحسب في مكان الوجهة النهائية<sup>1</sup> .

و الجدير بالذكر أن هذا التعريف للبضائع المساهمة هو تعريف معدل بمقتضى بروتوكول 2010 ، حيث أن اتفاقية 1996 قد ورد فيها نفس التعريف تقريبا إلا أنها إعتبرت كل المواد الخطرة و الضارة بمثابة بضاعة مساهمة<sup>2</sup> ، في حين أن بروتوكول 2010 المعدل لها حصر هذه البضائع المساهمة في المواد الخطرة و الضارة السائبة HNS en Vrac فقط .

من خلال ما سبق نستنتج أن الأشخاص المعنيين بدفع المساهمات في صندوق المواد الخطرة HNS وفقا لاتفاقية 1996 المعدلة ببروتوكول 2010 هم مستلمو البضائع الخطرة و الضارة السائبة المفرغة في موانئ و محطات دولة طرف ، و بالتالي فموقف اتفاقية المواد الخطرة في هذه المسألة كان واضحا بحيث إشتترطت على أي شخص سواء كان شخصا معنويا أو طبيعيا خاضع للولاية القضائية لدولة طرف قد إستلم بضائع خطرة أو ضارة سائبة في موانئ أو محطات هذه الدولة أنه ملزم بدفع مساهمات في صندوق المواد

---

1- المادة 03 فقرة 03 من بروتوكول 2010 المعدل لاتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- النص الأصلي لتعريف البضائع المساهمة الوارد في المادة 01 فقرة 10 من اتفاقية 1996 جاء على النحو التالي :

- (Cargaison donnant lieu à contribution signifie toute substance nocive ou potentiellement dangereuse qui est transportée par mer en tant que cargaison à destination d'un port ou d'un terminal situé sur le territoire d'un État Partie et qui est déchargée dans cet État. Une cargaison en transit qui est transférée d'un navire à un autre directement ou en passant par un port ou un terminal, que ce soit en totalité ou en partie, au cours de son transport du port ou terminal de chargement initial au port ou terminal de la destination finale n'est considérée comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de sa réception au lieu de destination finale) .



الخطرة وفقا لحدود معينة ، بمعنى الأشخاص المستقبليين أو المستوردين للبضائع الخطرة هم فقط المعنيين بدفع هذه المساهمات دون الأشخاص المصدرة لهذه النوعية من البضائع .

لكن إذا كان هذا الإتجاه هو المتبع من قبل اتفاقية المواد الخطرة فماذا عن اتفاقية الصندوق لسنة 1971- المكملة لاتفاقية المسؤولية المدنية للمحروقات لسنة 1969- فهل سبقتها في تبني نفس المنهج بالنسبة لتمويل الصندوق أم كان لها إتجاه مغاير ؟

بالرجوع إلى أحكام اتفاقية الصندوق 1971 نجد أن مسألة الأشخاص الملزمين بدفع الإشتراكات لم تثر أي إشكالات ، فقد حسمت منذ إنعقاد مؤتمر 1969 حينما أبدت الصناعة البترولية موافقة سريعة على تحمل عبء تغذية الصندوق ماديا عن طريق دفع الإشتراكات 1 ، إلا أنه ليست كل الصناعة البترولية مطالبة بالمشاركة في تغذية و تمويل الصندوق و إنما الصناعة المستقبلية أو المستوردة للبترول فقط هي المعنية بهذا الإلتزام دون الدول المصدرة له 2 ، و هو نفس الاتجاه المتبع من قبل اتفاقية المواد الخطرة كما رأينا سابقا فهذه الأخيرة قد إستتبقت أحكامها في مجال تمويل الصندوق HNS من نصوص اتفاقية 1971 .

لكن يلاحظ أن اتفاقية 1996 قد أدرجت حكما يقضي بعدم تحميل الدولة التي تتلقى هذه المواد لإعادة شحنها أي مساهمات في الصندوق و إنما يتحملها المستلم النهائي للمواد الخطرة 3 ، بينما اتفاقية الصندوق 1971 تقضي بإخضاع متلقي النفط لحساب الإشتراكات

---

1- د/ محمد السيد احمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 302 .

2- المادة 10 فقرة 01 من اتفاقية الصندوق 1971 FIPOL

3- المادة 01 فقرة 10 اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

التي تفرضها الاتفاقية في الصندوق دون التفرة بين ما إذا كان إستقبال النفط برسم الوارد أم لإعادة التصدير 1 .

و خلاصة القول أن المشرع الدولي عن طريق نظام المساهمات في تمويل صناديق التعويض قد إستحدث مبدأ المشاركة في تعويض ضحايا أضرار التلوث بالمواد الخطرة أو المحروقات ، ما بين ملاك الناقلات الكبرى لهذه المواد من جهة و ملاك " مستورد " شحناتها من جهة ثانية قد حقق نوعا من التوازن بينهم .

## ب- أنواع المساهمات

يتضمن صندوق المواد الخطرة و الضارة HNS حسابين ، حساب عام و حسابات خاصة أو منفصلة ، أما بالنسبة للمساهمات في هذه الحسابات فهي بدورها نوعين : مساهمات سنوية في كلا الحسابين العام و الخاص إضافة إلى المساهمات الأولية ، و بيان تفصيل هذه المسائل يتضح معنا من خلال دراسة النقاط التالية :

### 1- المساهمات السنوية Les Cotisations Annuelles:

توجه المساهمات السنوية لتغطية التكاليف الإدارية لصندوق المواد الخطرة ، بالإضافة إلى الوفاء سنويا بالالتزامات المفروضة عليه و المتمثلة في تعويض الضرر الناجم عن المواد الخطرة و الضارة التي تشملها قطاعات الحساب العام و الحسابات المنفصلة 2 .

#### 1. المساهمات السنوية في الحسابات المنفصلة

---

1- المستشار محمد بهي الدين ، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا 1996 ، الأكاديمية العربية للعلوم و تكنولوجيا و النقل البحري ، أضواء على اهم غصدارات المنظمة البحرية الدولية ، مارس 2006 ، ص 02 .

2- المادة 01 فقرة 10 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 - 2010 HNS

## 1- العمل بالحسابات المنفصلة

تتعلق المساهمات السنوية في مجال الحسابات المنفصلة ب : حساب الزيت ، حساب الغازات الطبيعية المسيلة ، حساب الغازات النفطية المسيلة و ذلك على النحو التالي :

✓ حساب الزيت :

تدفع المساهمات السنوية في هذا الحساب من قبل أي شخص في دولة طرف استلم في السنة السابقة ، أو أي سنة أخرى تحددها الجمعية كميات يتجاوز مجموعها 150.000 طن من زيت الخام و زيت الوقود ، أو من قبل أي شخص في هذه الدولة قد إستلم في السنة السابقة أو في أي سنة أخرى تحددها الجمعية كميات يتجاوز مجموعها 20.000 طن من الزيوت الأخرى المنقولة سائبة 1 مثل زيت الديزل ، الكيروسين ، الجازولين ، القطران السائل ، و كل الأنواع الواردة بقائمة الزيوت المرفقة بالملحق الأول من اتفاقية ماربول لسنة 1973 بصيغتها المعدلة سنة 19782.

### ✓ حساب الغاز الطبيعي المسيل 3 :

و تشمل كل الغازات الطبيعية المسيلة للهيدروكربونات الخفيفة التي يشكل عنصر الميثان المكون الأساسي فيها ، و تدفع المساهمات في هذا حساب من قبل :

---

1- المادة 19 فقرة 01 أ من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المستشار محمود بهي الدين ، مرجع سابق ، ص 07 .

3- ورد هذا الحساب بمقتضى الجزء 02 من الفقرة 01/أ من المادة 19 لاتفاقية المواد الخطرة 1996 ، و التي نصت على أن " في حالة حساب الغاز الطبيعي المسيل تدفع المساهمات من قبل أي شخص كان حائزا في السنة السابقة أو أي سنة تحددها الجمعية لسند ملكية مباشرة قبل تفريغ البضاعة لشحنة من الغاز الطبيعي المسيل فرغت في ميناء أو مرفء تابع لهذه الدولة " إلا أن هذه الفقرة قد ألغيت بمقتضى بروتوكول 2010 المعدل لاتفاقية 1996 ، حيث تم إستبدالها بنص الفقرة 01 مكرر من المادة 19 ، وفق ما تم توضيحه أعلاه .

- أي شخص تابع لدولة طرف قام باستقبال خلال السنة السابقة أو أي سنة تحددها الجمعية في تلك الدولة كميات معينة من الغاز الطبيعي المسيل.

- كما تدفع المساهمات في هذا الحساب مباشرة من قبل أي شخص حائز لسند ملكية لشحنة الغاز الطبيعي المسيل المفرغة في موانئ أو مرافئ دولة طرف ، و ذلك بتوافر الشروط التالية :

• أن يكون هناك اتفاق بين حائز سند الملكية و متلقي الشحنة على أن حائز سند الملكية هو الملزم بدفع المساهمات .

• أن يبلغ متلقي الشحنة الدولة الطرف بمثل هذا الاتفاق 1 .

- في حالة ما إذا لم يدفع حائز سند ملكية الشحنة هذه المساهمات أو دفعها جزئياً يتعين على المتلقي أن يسدد هذه الاشتراكات غير المدفوعة 2 .

و الجدير بالذكر أن هذه الأحكام جاء بها بروتوكول 2010 ، بحيث ألغى أحكام الجزء 02 من الفقرة 01/أ من المادة 19 لاتفاقية المواد الخطرة 1996 و التي كانت تقضي بأن المساهمات في حساب الغاز الطبيعي المسيل يدفعها أي شخص حائز لسند ملكية شحنة هذا الغاز فقط ، مع عدم إلزام متلقي الشحنة بأي مساهمات ، إلا أن تعديل 2010 قد تدارك هذا النقص بحيث ألزم كلا من متلقي الشحنة و الحائز لسند ملكيتها بدفع

---

1- المادة 11 من بروتوكول 2010 المعدل لاتفاقية المواد الخطرة 1996 HNS

2- تحدد الجمعية العامة لصندوق المواد الخطرة طبقاً لنظامه الداخلي الحالات التي يعتبر فيها حائز سند الملكية غير موفي بالتزاماته المتمثلة في دفع المساهمات ، كما تحدد أهم الترتيبات التي يتعين بموجبها على متلقي الشحنة دفع هذه المساهمات الغير مدفوعة من قبل الحائز لسند الملكية ، و كل ذلك مع عدم المساس بحق المتلقي في الرجوع على حائز السند .

هذه الإشتراكات إذا ما توافرت شروط معينة وفق ما جاء في نص المادة 11 من بروتوكول 2010 .

### ✓ في حساب الغاز النفطي المسيل :

و هي جميع الغازات النفطية المسيلة للهيدروكربونات الخفيفة التي يشكل البروبان و البوتان العنصرين الرئيسيين فيها ، حيث أن المساهمات في هذا الحساب تدفع من قبل أي شخص في دولة طرف قد إستلم في السنة السابقة أو أي سنة أخرى تحددتها إدارة الصندوق غاز نفطي مسيل تتجاوز كمياته الإجمالية 20.000 طن1 .

### 2- مسألة تأجيل أو تعليق الحساب المنفصل الخاص

#### ✓ حالة التأجيل :

تم النص على الحساب المنفصل الخاص بمقتضى المادة 16 فقرة 2 من اتفاقية المواد الخطرة ، إلا أنه يؤجل التشغيل المبدئي لهذا الحساب المنفصل الخاص إلى حين تجاوز كميات البضائع المساهمة خلال السنة السابقة أو أي سنة تحددتها جمعية الصندوق، المستويات التالية2 :

- فيما يتعلق بحساب الزيت : تجاوز البضاعة المساهمة حد 350 مليون طن .

- فيما يتعلق بحساب الغاز الطبيعي المسيل : تجاوز نسبة 20 مليون طن من البضاعة المساهمة .

1- المستشار محمود بهي الدين ، مرجع سابق ، ص 07 .

2- المادة 19 فقرة 03 أ ، ب ، ج من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

---

- فيما يتعلق بحساب الغاز النفطي المسيل : إذا تجاوز 15 مليون طن من البضاعة المساهمة .

✓ حالة التعليق :

يجوز لجمعية صندوق المواد الخطرة و الضارة تعليق التشغيل لحساب منفصل في الحالات التالية 1 :

- إذا إنخفضت كميات البضاعة المساهمة فيما يتعلق بذلك الحساب خلال السنة السابقة دون المستوى المحدد سابقا .

- عندما يتجاوز مجموع المساهمات غير المسددة لهذا الحساب نسبة 10% من آخر مبلغ محصل لهذا الحساب، و ذلك بمقتضى 6 أشهر من تاريخ إستحقاقها.

مع هذا يتعين على أي الشخص مطالب بدفع مساهمات في حساب منفصل أجل أو علق العمل به أن يسدد أن يسدد للحساب العام المساهمات المستحقة الدفع من طرفه بالنسبة لهذا الحساب المنفصل ، بمعنى أن هذا الحساب الأخير يصبح في حالة تعليقه أو تأجيل العمل به قطاعا جديدا في الحساب العام 2.

II. المساهمات السنوية في الحساب العام :

---

1- المادة 19 فقرة 04 أ ، ب من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 19 فقرة 06 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

تدفع المساهمات السنوية في الحساب العام بالنسبة لكل دولة طرف ، من قبل أي شخص إستلم كميات من البضائع المساهمة في تلك الدولة بالنسبة للسنة الميلادية السابقة أو أي سنة تحددها الجمعية 1 ، و ذلك حسب القطاعات التالية :

- **القطاع الأول :** المواد السائبة الصلبة ذات السمات الكيميائية الخطرة الواردة بالمرفق ب من مدونة الممارسات السليمة لنقل البضائع السائبة الصلبة IMSBC 2 بصيغتها المعدلة ، و الخاضعة أيضا إلى أحكام المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة IMDG عندما تكون منقولة في عبوات حينما يتجاوز مجموعها 20.000 طن 3 .

- **القطاع الثاني :** المواد الواردة في الحسابات المنفصلة في حالة تأجيلها أو تعليقها كما رأينا سابقا .

- **القطاع الثالث:** مواد خطرة و ضارة أخرى .

يتم حساب المساهمات السنوية في الحساب العام لكل شخص على أساس مبلغ ثابت لكل وحدة من البضائفة المساهمة المبلغ عنها خلال السنة ، و تحدد لكل قطاع من القطاعات السابقة وفقا للوائح المنصوص عليها بالملحق الثاني من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1964 .

1- المادة 18 فقرة 01 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2 - **Le code IMSBC**, en anglais International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, est le principal texte législatif régissant le transport maritime de matière solide en vrac. Il comporte 2 parties : la première, devenue obligatoire, est applicable à tous les navires transportant des marchandises en vrac depuis le 1er janvier 2011 en accord avec la convention SOLAS (safety of life at sea). La seconde partie contient uniquement des recommandations

3- المادة 01 فقرة 05 أ من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

4- المستشار محمود بهي الدين ، مرجع سابق ، ص 07 .

## 2 - المساهمات الأولية 1 : Les Cotisations Initiales

تحدد المساهمات السنوية بالنسبة لكل دولة طرف في الإتفاقية بمقدار يحسب بالنسبة لكل شخص مطالب بدفع مساهمات على النحو السابق الذكر ، و على أساس مبلغ محدد عن كل وحدة من البضاعة المساهمة التي تم تسلمها بالنسبة للحساب العام و كل حساب من الحسابات المنفصلة ، و لكل وحدة من البضاعة المساهمة الواردة لتلك الدولة ، و ذلك أثناء السنة السابقة لنفاذ هذه الإتفاقية بالنسبة للدولة المعنية<sup>2</sup> .

و تختص جمعية صندوق HNS بتعيين المبلغ المحدد و الوحدات بالنسبة لمختلف القطاعات ضمن الحساب العام و كذلك بالنسبة لكل حساب منفصل ، على أن تسدد المساهمات الأولية خلال الثلاثة شهور التي تلي تاريخ إصدار الصندوق للفواتير المستحقة على الأشخاص المطالبين بدفع المساهمات في كل دولة طرف في الإتفاقية<sup>3</sup> .

و هكذا يتضح أن المشرع الدولي من خلال إتفاقية المواد الخطرة قد نص على حد أدنى من كمية البضائع الواجب دفع المساهمات بشأنها من قبل الأشخاص المعنيين ، بحيث

---

1- نصت على مسألة تحديد الأشخاص الملزمين بدفع الإشتراكات الأولية المادة 20 فقرة 01 من إتفاقية المواد الخطرة 1996 ، بحيث فقرت أن " فيما يتعلق بكل دولة طرف ، تحدد المساهمات الأولية بمقدار يحسب بالنسبة لكل شخص مطالب بدفع مساهمات بموجب الفقرة 5 من المادة 16 و المادة 18 ، 19 ، و الفقرة 05 من المادة 21 على أساس مبلغ محدد عن كل وحدة من البضاعة المساهمة المستلمة علما بأن هذا المبلغ المحدد هو ذاته المبلغ بالنسبة للحساب العام و كل حساب من الحسابات المنفصلة أو في حالة الغاز الطبيعي المسيل بالنسبة لكل وحدة من البضاعة المساهمة المفرغة في تلك الدولة، و ذلك أثناء السنة التقويمية التي سبقت نفاذ هذه الإتفاقية بالنسبة لتلك الدولة "، إلا أن هذه الفقرة عدلت بمقتضى المادة 12 من بروتوكول 2010 ، بحيث أبقى هذا التعديل على نفس الأحكام الواردة في المادة 20 السالفة الذكر باستثناء حذفه لحساب الغاز الطبيعي المسيل.

2- المادة 12 من بروتوكول 2010 المعدل لإتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

3- المادة 20 فقرة 01 ، 02 من إتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS



نصت هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة سنة 2010 على أن المساهمات في صندوق HNS تكون فقط عن الكميات المستقبلية - في إحدى الدول الأطراف أثناء السنة السابقة- من الزيت الخام أو زيت الوقود التي تزيد عن 15 ألف طن ، أما الزيوت الأخرى فعند تجاوزها 20 ألف طن ، بينما الحد الأدنى للبضائع المساهمة فيما يتعلق بالحساب المنفصل الخاص فقد حددت ب 350 مليون طن بالنسبة للزيت و 20 مليون طن بالنسبة للغاز الطبيعي المسيل ، اما الغاز النفطي المسيل فالحد الأدنى له 15 مليون طن ، و هو الأمر الذي يرتب نتائج هامة تتمثل أساسا في :

- الدول المستوردة لكميات أقل من الحد الأدنى المنصوص عليه يمكن أن تكون طرفا في اتفاقية 1996 و تتمتع بكامل الضمانات الممنوحة فقا لهذه الاتفاقية دون أن يكون على أي شخص في هذه الدولة واجب دفع المساهمات .
- إن هذا الحد الأدنى يحصر المساهمين في صندوق المواد الخطرة HNS في شركات الإستيراد الكبرى فقط لهذه المواد المساهمة<sup>1</sup>.

**ت- إلتزامات الدول الأطراف في اتفاقية المواد الخطرة HNS في مجال تحصيل الإشتراكات :**

تعتبر الدول الأطراف في اتفاقية المواد الخطرة 1996 غير مسؤولة عن المساهمات المفروضة على الأشخاص التابعين لها و الملزمين بدفع هذه المساهمات ، و ذلك على إعتبار أن طرفي الإلتزام هما الأشخاص الملزمون بالمساهمة من جهة و صندوق المواد الخطرة من جهة ثانية حيث يلتزم هؤلاء الأشخاص بدفع مساهماتهم مباشرة إلى الصندوق ، إلا أن هذا لا يمنع من أن يكون للدولة الطرف بعض الأدوار في هذا المجال .

### **1- دور الدولة في مساعدة الصندوق :**

1- أنظر في نفس المعنى د/ كمال رجب، مرجع سابق ص 301. بلقاسم فطيمة ، مرجع سابق ، ص 186 .

تقوم الدولة بعدة أدوار بهدف مساعدة صندوق المواد الخطرة HNS في جمع المساهمات، و التي من شأنها السماح له بضمان إنتظام العمل فيه ، بحيث يمكن تلخيص هذه الأدوار أساسا فيما يلي :

- تلتزم كل دولة طرف سنويا بتقديم إلى مدير الصندوق قائمة حسب المواعيد و الطريقة المحددة في اللوائح الداخلية لهذا الصندوق، بحيث تشمل هذه القائمة إسم و عنوان كل شخص مطالب بالنسبة لتلك الدولة بدفع مساهمات ، إضافة إلى كل البيانات المتعلقة بكمية البضائع المساهمة التي يكون هذا الشخص مطالبا بدفع مساهمات بشأنها و ذلك فيما يتعلق بالسنة الميلادية السابقة<sup>1</sup>.

- إعلام مدير الصندوق بالحالات التي لا يكون في هذه الدولة الطرف أي شخص مسؤول عن دفع هذه المساهمات<sup>2</sup>، هذا الدور نص عليه بروتوكول 2010 من خلال تعديله لنص الفقرة 04 من المادة 21 لاتفاقية المواد الخطرة حيث كانت تقضي هذه الأخيرة أن الدولة التي لا تضطلع بمهمة إرسال المعلومات السابقة الذكر إلى الصندوق مما يتسبب له في خسارة مالية ، تلتزم بدفع تعويض بعد إقراره من قبل الجمعية لهذا الصندوق<sup>3</sup> .

✓ تلتزم الدول الأطراف برفع تقرير إلى صندوق المواد الخطرة و الضارة بالكمية الإجمالية السنوية و بما يشمل كل الكميات المستلمة من البضاعة المساهمة بالنسبة

---

1- المادة 21 فقرة 01 ، 02 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 13 من بروتوكول 2010 المعدل لاتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

**3 - Paragraphe 04 De l'article 21 DE La Convention HNS 1996** (Lorsqu'un État Partie ne remplit pas l'obligation qu'il a de communiquer à l'Administrateur les renseignements visés au paragraphe 2 et que cela entraîne une perte financière pour le Fonds SNPD, cet État Partie est tenu d'indemniser le Fonds SNPD pour la perte subie. Après avis de l'Administrateur, l'Assemblée décide si cette indemnisation est exigible de cet État Partie.)

لكل حساب من الحسابات السابقة الذكر ، بالنسبة للبضاعة المنقولة من ميناء أو مرفئ تابع لدولة طرف إلى ميناء أو مرفئ يقع في نفس الدولة و تفرغ هناك ، كما يجب على هذه الدولة وقت إرسال هذا التقرير القيام بما يلي :

• إخطار صندوق HNS بأن هذه الدولة ستدفع مبلغ جزافي لتسديد المبلغ الإجمالي لكل حساب بالنسبة للسنة المعنية 1 .

• إصدار تعليمات لصندوق HNS لجباية المبلغ الإجمالي لكل حساب عن طريق إرسال فواتير شخصية بالمبلغ الذي يدفعه كل من مستلمي البضاعة المساهمة ، أو حائز سند الملكية في حالة الغاز الطبيعي المسيل أو متلقي حمولة الغاز الطبيعي في حالة ما إذا لم يتم الدفع من قبل حائز سند الملكية 2.

- يمكن للدول الأطراف أن تعلن بمحض إدارتها أن تتحمل بنفسها الالتزامات المفروضة على الأشخاص الملزمين بدفع مساهمات بشأن المواد الخطرة و الضارة المفرغة على أرض هذه الدولة ، و ذلك بمقتضى نص المادة 15 من بروتوكول 2010 المعدل لاتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 ، و في هذه الحالة يجب أن تصرح بذلك كتابة موضحة الالتزامات التي ستتحملها ، على أن يودع هذا الإعلان لدى الأمين العام الذي يبعث به إلى مدير الصندوق بعد نفاذ الاتفاقية 3 و في هذا السياق تلتزم أيضا بالتخلي عن حصانتها القضائية التي يمكنها التمسك بها في

1- المادة 21 فقرة 05 ب من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 13 فقرة 02 من بروتوكول 2010 المعدل لاتفاقية المواد الخطرة 1996 HNS

3- المادة 23 فقرة 02 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

الدعاوى القضائية التي تقام ضدها أمام المحكمة المختصة فيما يتعلق بأي التزام محدد في الاعلان السابق1.

كما يجوز للدولة سحب هذا الإعلان بإرسال إخطار كتابي بذلك إلى مدير الصندوق، و يصبح نافذا هذا الإخطار بعد ثلاثة أشهر من إستلام المدير له2.

## 2- جزاء تخلف دور الدولة في مساعدة الصندوق :

أضاف بروتوكول 2010 المعدل لاتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 المادة 21 مكرر ، و التي نص من خلالها على أهم الجزاءات المفروضة على الدولة في حالة إخلالها بمهمة تقديم التقارير و المعلومات عن البضائع المساهمة أو الأشخاص الملزمين بدفع مساهمات بشأن هذه البضائع ، بحيث تسببت في خسارة مالية للصندوق ، ومن أهم هذه الجزاءات التي نصت عليها المادة السالفة الذكر نجد :

- تعوض هذه الدولة صندوق HNS عن الخسائر المتكبدة ، بحيث تقرر جمعية هذا الصندوق ما إذا كان هذا التعويض مستحق الدفع من قبل تلك الدولة و هذا بعد التشاور مع مدير الصندوق .

- يتمتع صندوق HNS عن دفع التعويضات عن الأضرار التي تحدث في إقليم هذه الدولة بما في ذلك بحرهما الإقليمي ، أو الأضرار الواقعة في المنطقة الإقتصادية الخالصة3 ، إضافة إلى الأضرار المنصوص عليها في الفقرة "ج" من المادة 03 لاتفاقية 1996 و كذا الأضرار الناجمة عن اتخاذ التدابير الوقائية .

---

1- المادة 23 فقرة 05 من اتفاقية المواد الخطرة 2010-1996 HNS

2- المادة 23 فقرة 04 من اتفاقية المواد الخطرة 2010-1996 HNS

3 - **Paragraphe b De l'article 03 De La Convention HNS 1996** (aux dommages par contamination de l'environnement survenus dans la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette

- عزل الدولة بصفة دائمة من نطاق الاتفاقية إذا لم يتقم بالوفاء بالتزاماتها في غضون سنة واحدة من الأخطار الذي أبلغت به هذه الدولة الطرف للوفاء بهذه الالتزامات.

- خصم أي مبلغ يدفع فيما يتعلق بالمساهمات في صندوق HNS من التعويض الذي يدفع للمدين أو وكلائه في تلك الدولة 2 .

### ث- الجزاء المترتب على عدم الإلتزام بدفع المساهمات

بما أن المساهمات تعتبر الممول الرئيسي لصندوق HNS ، فسدادها يمكن هذا الأخير من القيام بالتزاماته المتمثلة في تعويض المتضررين ، و لهذا السبب إهتمت اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 بمسألة التخلف عن دفع المساهمات إما بطريقة كلية أو جزئية ، إضافة إلى مشكلة التحايل على الحد الأدنى للبطاعة المساهمة ، و هو ما سنوضحه من خلال ما يلي :

### 1- الجزاء على عدم دفع المساهمات

zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale).

1 - **Paragraphe C De l'article 03 De La Convention HNS 1996** ( aux dommages, autres que les dommages par contamination de l'environnement, survenus à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, de tout État, si ces dommages ont été causés par une substance transportée à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie ou, dans le cas d'un navire non immatriculé, à bord d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État Partie.)

2- علما أن هذه الجزاءات لا تطبق فيما يتعلق بالمطالبات الخاصة بالوفاة أو الإصابة الجسدية ، و هذا وفقا لأحكام الفقرة 05 من المادة 21 مكرر من اتفاقية المواد الخطرة 1996 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول 2010.

نصت اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 على مجموعة من الجزاءات المطبقة في حالة تأخر أو إمتناع أي شخص في دولة طرف ملزم بدفع مساهمات إلى صندوق HNS بصفة كلية أو جزئية ، تمثلت فيما يلي:

- **فرض غرامات** : يتم فرض على أي مبالغ مساهمات مستحقة يتأخر سدادها فوائد بسعر تحدده الجمعية العامة بموجب اللوائح الداخلية لصندوق المواد الخطرة و الضارة 1 .

- **رفع دعوى قضائية** : يتخذ مدير الصندوق كل الإجراءات المناسبة تجاه الشخص المتأخر أو الممتنع عن سداد هذه المساهمات، بما في ذلك رفع دعوى أمام القضاء نيابة عن الصندوق بغرض إستعادة المبلغ المستحق ، غير أنه يجوز للجمعية بناء على توصية من مدير الصندوق تقرير عدم إتخاذ أي إجراء ضد هذا الشخص إذا تبين إفلاسه أو تعرضه لظروف أخرى تبرر موقفه 2.

## 2- مشكلة التحايل على الحد الأدنى للبضاعة المساهمة

لم تغفل إتفاقية 1996 عن مشكلة تحايل المستوردين للمواد الخطرة و الضارة على الحد الأدنى لهذه المواد الذي يتوجب معه الالتزام بدفع المساهمات ، و ذلك عن طريق إنشاء هؤلاء المستوردين لفروع أو شركاء لهم ، بحيث كل فرع يستورد كمية من المواد الخطرة أقل من الحد الأدنى المنصوص عليه في بنود الاتفاقية ، و بالتالي لا يكون عليها دفع أي مساهمات .

1- المادة 22 فقرة 01 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 22 فقرة 02 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

ففي هذا المجال نصت المادة 16 فقرة 05 من اتفاقية المواد الخطرة<sup>1</sup> على أنه " في حالة تجاوز كمية نوع معين من البضاعة المساهمة المتلقاة في أرض دولة طرف من قبل أي شخص في السنة الجارية عند ضمها إلى كمية البضاعة من نفس النوع و المتلقاة في الدولة الطرف ذاتها في نفس السنة من قبل شخص شريك<sup>2</sup> أو أشخاص شركاء المقدار المحدد في بنود هذه الاتفاقية ، فإنه يتعين على مثل هذا الشخص أن يدفع المساهمات فيما يتعلق بالكمية الفعلية المتلقاة من جانبه حتى و لو لم تتجاوز تلك الكمية الحد الأدنى".

يفهم من هذا النص أن المواد الخطرة محل المساهمة المتلقاة بواسطة شركات فرعية تعتبر و كأنها مستقبلة بواسطة الشركة الأم و ذلك بعد معرفة ما إذا كان مجموع المحروقات المستقبلية من قبل هذه الشركات الفرعية يلزم الشركة الأم بدفع الإشتراكات أم لا<sup>3</sup>.

كما تركت اتفاقية المواد الخطرة 1996 وفقا لنص الفقرة 06 من المادة 16 مسألة تحديد الأشخاص الشركاء أو الفروع الخاضعة لسلطة الشركة الأم و الملزمين بالإشتراك ، للقانون الداخلي للدولة الطرف .

و خلاصة يمكن القول أنه بالرجوع إلى نظام تمويل صندوق FIPOL الخاص بالتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، نجد أنه متماثل بدرجة كبيرة مع نظام

---

1- نفس ما نصت عليه المادة الفقرة 02 من المادة 10 لاتفاقية الصندوق لسنة 1971 حيث جاء في فحواها " إذا تعدت كمية المحروقات محل الإشتراك التي يتلقاها واحد أو أكثر من الأشخاص المشاركة داخل إحدى الدول المتعاقدة مقدار 150.000 طن ، فإن هذا الشخص يلتزم بدفع الإشتراكات المحسوبة تبعا لكمية المحروقات التي تلقاها بالفعل حتى و لو لم تزيد الكميات من الناحية الواقعية على 150.000 طن " .

2- عرفت الفقرة 06 / المادة 16 من اتفاقية المواد الخطرة 1996 الشخص الشريك بأنه " أي كيان تابع أو كيان خاضع لسيطرة عامة ، و تقرير مسألة ما إذا كان الشخص يندرج في إطار هذا التعريف بناء على أساس القانون الوطني للدولة المعنية " .

3- فطيمة بلقاسم ، مرجع سابق ، ص 186 .

تمويل صندوق HNS و ذلك من خلال نظام المساهمات "الإشتراكات" و أنواعها ، جزء تخلفها ، و كذا دور الدولة في تحصيلها.

إلا أن صندوق FIPOL قد طرأ عليه بعض التعديلات بمقتضى بروتوكول 1992 ، حيث أن هذا الأخير قد ألغى الإشتراكات الأولية<sup>1</sup> التي كانت تعتبر من أهم مصادر تمويل صندوق FIPOL لسنة 1971، و عليه تم إعفاء الأشخاص الملزمين بالإشتراك داخل الدول التي أصبحت طرفا في بروتوكول 1992 من سداد إشتراكات أولية فيه<sup>2</sup> ، فهذا الإلغاء الذي تضمنه نص مشروع البروتوكول المقدم أثناء إنعقاد مؤتمر 1992 أيده مدير الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار المحروقات ، بعدما لاحظ أن الإشتراكات الأولية لم تعد ضرورية لتغطية نفقات إنطلاقة الصندوق ، كما أن الإرتفاع الباهظ لقيمتها كان يمثل مانعا للتصديق على اتفاقية الصندوق و بالتالي إلغائها من شأنه حث الدول على التصديق على البروتوكول من أجل دخوله حيز النفاذ<sup>3</sup> .

## المطلب الثاني

### نظام التعويض في صندوق المواد الخطرة و الضارة HNS

كما سبق و رأينا أن التعويض الناتج عن قواعد المسؤولية المدنية غير كافي في كل الحالات بالنسبة لأضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة على وجه الخصوص ، و بالتالي فالجوء إلى فكرة صندوق التعويض عن هذه الأضرار كانت ضرورة حتمية لتغطية هذا العجز ، إلا أن تدخل هذا الصندوق HNS يخضع لقواعد و أحكام معينة ، كما أنه يعتمد على نظام خاص في التعويض لا يتدخل إلا إذا توفرت شروط معينة ، كما أن له نطاق

1- المادة 10 ، 12 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق 1971 FIPOL

2- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 71 .

3- نقلا عن د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 322.



محدد من قبل اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 لا يمكنه الخروج عنه في مجال القيام بالوظائف الموكل له بموجب هذه الاتفاقية ، و للتعرف على هذا النظام المعتمد في التعويض من قبل صندوق HNS ، لا بد من دراسة شروط و نطاق تدخل هذا الصندوق من خلال الفروع التالية :

## الفرع الأول

### شروط تدخل صندوق HNS

لم تنص اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 و لا بروتوكول 2010 المعدل لها على الشروط الواجب توافرها لتدخل صندوق HNS ، لكن بالرجوع إلى أحكام المادة 14 من هذه الاتفاقية نجد أنها تنص على أن الصندوق يتدخل في حالة ما إذا عجز المضرور عن الحصول على تعويض كامل بمقتضى أحكام المسؤولية المنصوص عليها في الباب الثاني من الاتفاقية ، و هو الأمر الذي يفهم منه أن شروط تدخل الصندوق هي نفسها شروط قيام المسؤولية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة و الضارة و التي تتلخص في :

✓ الحادث المنشئ للمسؤولية : و ذلك بتوافر عناصره الثلاث السفينة ، البضائع الخطرة، الواقعة المسببة للتلوث .

✓ الضرر .

و بما أنه قد سبق دراسة هذه الشروط في الباب الأول من هذه الرسالة ، فلا داعي للتعرق في أحكامها و إنما سنتطرق لها بنوع من الإيجاز مع مقارنتها بما جاء في أحكام اتفاقية الصندوق لسنة 1971 و البروتوكول المعدل لها لسنة 1992 ، و ذلك من خلال النقاط التالية :

## أولاً : من حيث الحادث المنشئ للمسؤولية

حتى تتدخل صناديق التعويض لابد أن يكون هناك حادث منشئ لأضرار تستوجب المسؤولية، و الحادث في مجال أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة يتشكل من سلسلة عناصر تتمثل في تعرض سفينة ناقلة للمواد الخطرة لواقعة مادية مما ينتج عنه تسرب أو إتلاف لهذه المواد ، بمعنى أن عناصر الحادث تتمثل في السفينة ، المواد الخطرة و الواقعة المادية ، لكن إلى أي مدى إعتبرت صناديق التعويض هذه العناصر كشروط تدخلها لتعويض أضرار التلوث البحري ، و الإجابة على هذه الإشكالية تتحدد من خلال دراسة هذه العناصر :

### أ- بالنسبة لمفهوم السفينة :

تعرف السفينة وفقاً للقواعد العامة بأنها المنشأة العائمة التي تخصص للقيام بالملاحة البحرية علي وجه الاعتياد ، فهل هذا التعريف هو نفسه المعتمد عليه من قبل الاتفاقيات الدولية في مجال التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة ؟

### 1- السفينة في صندوق HNS

إعتمدت اتفاقية المواد الخطرة 1996 على الاتجاه الموسع في تعريف السفينة ، حيث نصت في المادة 01 فقرة 01 على أن السفينة هي " أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع كان " ، إلا أن هناك بعض الشروط الواجب إنطباقها على هذه السفينة حتى تدخل في نطاق تطبيق هذه اتفاقية 1996 و المتمثلة في :

✓ يجب أن لا تكون هذه السفينة من بين السفن الحربية و لا سفن الدولة المخصصة لأغراض غير تجارية .

✓ يجب أن تكون السفينة مسجلة في دولة طرف أو يحق لها أن ترفع علم دولة طرف، إلا أن هذا الشرط متعلق فقط بمجال الأضرار من غير التلوث البيئي التي تحدث خارج أرض أي دولة طرف 1 .

## 2- مفهوم السفينة كشرط لتدخل الصندوق FIPOL

إذا كان تعريف السفينة في مجال تطبيق صندوق HNS لا يثير أي إشكال ، فإن الأمر ليس بهذه السهولة في نطاق صندوق FIPOL ، لأنه على الرغم من تطابق تعريف السفينة في اتفاقية الصندوق لسنة 1971 مع التعريف الوارد في اتفاقية المسؤولية المدنية 1969 كما رأينا ذلك سابقا و كذا تطابقهما من حيث عدم إمتداد نطاق تطبيقهم على السفن الحربية و سفن الدولة المخصصة لأغراض غير تجارية ، إلا أن هناك بعض الاختلافات بينهم فعلى الرغم من أن اتفاقية 1969 لم تشترط لتطبيقها أن تكون السفينة المسببة للحادث مسجلة في إحدى الدول الأطراف أو ترفع علم تلك الدولة ، إلا أن الأمر يختلف بالنسبة لاتفاقية الصندوق 1971 بحيث أخذت هذه الأخيرة في إعتبارها مكان تسجيل السفينة أو العلم الذي ترفعه 2 ، حتى يتحمل الصندوق جزء من العبء المالي لمسؤولية ملاك السفن و مؤمنهم 3 .

إلا أنه بتعديل اتفاقية الصندوق 1971 بمقتضى بروتوكول 1992 قد تعدلت شروط التدخل و سايرت بذلك نفس الشروط الواردة في بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المسؤولية

1- المادة 03 فقرة ج من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 03 من اتفاقية الصندوق 1971 FIPOL

3- أما فيما يتعلق بتدخل الصندوق لتعويض المضرورين فلا تعطي هذه الاتفاقية " اتفاقية الصندوق 1971 " أي إعتبار لجنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه - د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 328 .

المدنية 1969 كما رأينا سابقا ، و ذلك سواء من حيث إدراجه للناقلات الفارغة و بعض السفن المختلطة .

## ب- بالنسبة للمواد الخطرة :

تعرف المادة الخطرة بصفة عامة على أنها " أي مادة صلبة أو سائلة أو غازية قد تؤذي الانسان أو الاحياء الاخرى أو البيئة" ، و قد تكون هذه المواد عبارة عن مادة مشعة ، سريعة الاشتعال ، متفجرة ، سامة، آكلة ، مؤكسدة ، او خطرة احيائيا .

إلا أنه في مجال اتفاقية المواد الخطرة 1996 ، و كذا اتفاقية الصندوق 1971 يختلف تعريف المواد الخطرة حتى تدخل في نطاق تعويض الصناديق التابعة لهذه الاتفاقيتين ، بحيث ورد تحديد هذه كشرط لتدخل الصندوق على النحو التالي :

### 1- مفهوم المواد الخطرة كشرط لتدخل صندوق HNS

نصت المادة 01 فقرة 05 من اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 على أن المواد الخطرة و الضارة هي: أي مواد أو لوازم أو أدوات منقولة على متن سفينة باعتبارها بضاعة تندرج ضمن القائمة التالية:

- ✓ الزيوت المنقولة سائبة .
- ✓ المواد السائلة الضارة المنقولة سائبة .
- ✓ المواد السائلة الخطرة المنقولة في عبوات .
- ✓ المواد الخطرة و الضارة المنقولة في عبوات .
- ✓ الغازات المسيلة .
- ✓ المواد السائلة المنقولة سائبة ذات نقطة وميض لا تتعدى 60 درجة مئوية.

✓ المواد السائلة الصلبة التي لها سمات كيميائية خطيرة.

و بالتالي فصندوق المواد الخطرة و الضارة لا يتدخل إلا إذا كانت الأضرار الموجبة للتعويض ناتجة عن مادة من المواد الواردة في هذه القائمة .

## 2- المواد الخطرة في صندوق FIPOL

تتمثل المواد الخطرة بالنسبة لصندوق FIPOL في الزيت " المحروقات " ، بحيث عرفت هذه الأخيرة من قبل اتفاقية 1969 بأنها " كافة المحروقات الثقيلة خاصة البترول الخام و زيت الوقود و زيت الديزل الثقيل و زيت التشحيم و زيت الحوت ، سواء كانت منقولة على السفينة كبضاعة أو كوقود في عابرها 1 " ، إلا أن اتفاقية الصندوق لسنة 1971 لم تساير هذا التعريف بحيث إقتصرت في تعريفها للمحروقات على الزيوت الثقيلة ذات الأصل المعدني فقط ، أما الزيوت الأخرى ذات الأصل النباتي أو الحيواني و على الأخص زيت الحوت ، فقد أستبعدت من نطاق تطبيقها 2.

إلا أنه بعد تعديل 1992 سواء بالنسبة ل اتفاقية 1969 أو اتفاقية الصندوق 1971 أصبح تعريف المحروقات ينطبق على الزيوت المعدنية الثقيلة فقط سواء كانت منقولة على متن السفينة كبضاعة أو موجودة في عابرها.

## ت - بالنسبة للواقعة المسببة للتلوث :

تعد الواقعة المادية التي تتعرض لها سفينة ناقلة للمواد الخطرة ، العنصر الثالث في الحادث المنشئ للمسؤولية التي بموجبها يتخل صندوق المواد الخطرة للقيام

1- المادة 01 فقرة 05 من اتفاقية المحروقات 1969 -1992 CLC

2- المادة 01 فقرة 03 أ ، ب من اتفاقية الصندوق 1971 FIPOL

بوظيفته الأساسية و المتمثلة في التعويض فهل مفهوم هذه الواقعة في صندوق " HNS " يتطابق مع مفهومها في صندوق FIPOL .

### 1- مفهوم الواقعة المادية كشرط لتدخل صندوق HNS :

عرفت اتفاقية المواد الخطرة 1996 الحادثة المسببة للتلوث بأنها " أي حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد يتسبب في أضرار أو تنشئ وضعا خطرا يهدد بإحداث أضرار1" ، فالواقعة المادية وفقا لهذا التعريف تتمثل في حادثة معينة مثل التصادم أو الجنوح أو الغرق أو سلسلة من هذه الأحداث بشرط أن تكون ذات مصدر واحد ، تتعرض لها سفينة بما تحمله من مواد خطيرة مما يؤدي إلى تسرب أو تدفق هذه المواد مشكلة بذلك ضرر أو وضعا خطرا يهدد بإحداث أضرار .

### 2- مفهوم الواقعة المادية في صندوق FIPOL :

عرفت اتفاقية المحروقات لسنة 1969 الواقعة المادية بأنها " كل حدث أو مجموع الأحداث الصادرة من نفس الأصل و الناتج عنها التلوث ، و بعد تعديل هذا التعريف بموجب بروتوكول المسؤولية المدنية 1992 المعدل لاتفاقية 1969 إمتد هذا الأخير ليشمل حالات التهديد المحض ، و هذا الإمتداد ينطبق أيضا على بروتوكول الصندوق لسنة 1992 المعدل لاتفاقية 21971 ، و بذلك فمفهوم الواقعة المادية وفقا لصندوق HNS يتطابق مع مفهومها وفقا لصندوق FIPOL بصيغته المعدلة سنة 1992 .

1- المادة 01 فقرة 08 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- بلقاسم فطيمة ، مرجع سابق ، ص 179 .

## ثانيا : من حيث الضرر و مكان وقوعه

لا يكفي لقيام المسؤولية المدنية عن أضرار المواد الخطرة و الضارة و الموجبة لتدخل الصندوق بالتعويض، مجرد وقوع الحادث و إنما يتطلب أن ينتج عن هذا الحادث ضرر ، و بالتالي فالضرر هو الشرط الثاني لقيام إلتزام صندوق HNS بالتعويض ، فما المقصود بهذا التعويض وفقا لهذا الصندوق و هل هو متطابق مع الضرر في مجال صندوق FIPOL سواء من حيث المفهوم أو منحيت النطاق المكاني لإنطباقه ؟

### أ- من حيث مفهوم الضرر :

سنتطرق لمفهوم الضرر كشرط لتدخل صناديق التعويض في كل من اتفاقية المواد الخطرة 1996 و اتفاقية الصنوق 1971 ، على النحو التالي :

### 1- في صندوق HNS :

بما أن اتفاقية المواد الخطرة HNS لسنة 1996 لم تحدد شروط تدخل الصندوق ، فشرط الضرر الموجب للمسؤولية كما رأينا سابقا هو نفسه الضرر الموجب لتدخل الصندوق في إطار وضايفه الخاصة بالتعويض ، و للتذكير فهذا الضرر حددته اتفاقية 19961 بأنه أي :

✓ وفاة أو إصابة أشخاص على متن السفينة أو خارجها بسبب مواد خطرة و ضارة تنقلها هذه السفينة .

✓ تلف أو تضرر ممتلكات خارج السفينة بسبب مواد خطرة و ضارة تنقلها السفينة المذكورة .

✓ التلّف أو الضرر الناجم عن التلوّث البيئي بمواد خطيرة و ضارة شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة من غير فقد مكاسب من جراء هذا التلّف ، على تكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة البيئة إلى وضعها السابق .

✓ تكاليف التدابير الوقائية و الخسائر أو الأضرار الإضافية المنجزة عن التدابير الوقائية .

و هكذا فاتفاقية 1996 لم تحصر مفهوم الضرر في مجال التلوّث البحري فقط ، و إنما شملت كلا من الأضرار الجسدية و الوفاة و كذا الأضرار البيئية و فوات الكسب الناشئ عنها إضافة إلى تكاليف الإجراءات الوقائية .

## 2- في صندوق FIPOL :

لم تعرف اتفاقية الصندوق لسنة 1971 الضرر و إنما أحالت إلى التعريف الوارد في اتفاقية المحروقات لسنة 1969 ، و الجدير بالذكر أن تعريف الضرر الوارد في هذه الاتفاقية جاء بصفة عامة و غامضة ، فهو على عكس اتفاقية 1996 لم ينص صراحة على الأضرار الشخصية و الجسدية ، كما لم يتطرق للضرر المادي الواقع على الأموال أو الملكية أو فوات الكسب الناشئ عن الأضرار البيئية .

إلا أن التعديل الذي جاء به بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 قد أزال هذا الغموض ، حيث عرف ضرر التلوّث بأنه " الخسارة أو الضرر الذي يحدث خارج السفينة بسبب التلوّث الناتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من السفينة أينما يحدث مثل هذا التسرب أو

---

1- عرفت المادة 01 فقرة 6 من اتفاقية المحروقات 1969 الضرر بأنه: " أي خسارة أو ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات ، يقع بسبب التلوّث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء ، و يشمل تكاليف الإجراءات الوقائية و أي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات "



الإلقاء، شريطة أن تكون التعويضات المدفوعة عن أضرار البيئة خلاف فوات الكسب الناشئ عنها، ستقتصر على تكاليف التدابير المعقولة المنفذة فعلا أو المزمعة لإعادة الوضع على ما كان عليه ، إضافة إلى تكاليف التدابير الوقائية ، و التلف أو الأضرار الإضافية الأخرى الناجمة عن التدابير الوقائية<sup>1</sup> .

و هو نفس التعديل الذي أخذ به بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق لسنة 1971، بحيث أصبح صندوق **FIPOL** يعرض على جميع الأضرار مثل : إتلاف البيئة عن فوات الكسب الناشئ عن هذا الإتلاف ، و تكاليف الإجراءات المعقولة التي تتخذ فعلا و التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه<sup>2</sup> .

#### ب- من حيث النطاق المكاني للضرر :

إشترط المشرع الدولي في نطاق التعويض عن أضرار التلوث البحري ، سواء كان هذا التعويض كأثر للمسؤولية أو في نطاق التعويض عن طريق الصناديق ، ضرورة وقوع هذه الأضرار في نطاق جغرافي معين حتى يمكن التعويض عنها ، و سنتطرق في هذه الجزئية إلى النطاق الجغرافي للضرر في كل من صندوق HNS و صندوق FIPOL .

#### 1- في صندوق HNS :

حددت اتفاقية 1996 النطاق المكاني لإنطباق أحكامها بما في ذلك صندوق SNPD ، على الأضرار الناشئة عن المواد الخطرة و الضارة بأنه :

✓ أي ضرر يحدث في أرض دولة طرف بما في ذلك بحرها الإقليمي .

---

1- د/ محمد توفيق السعودي ، التلوث البحري و مدى مسؤولية صاحب السفينة عنه ، الطبعة الأولى ، دار الأمين ، مصر ، 2001 ، ص 79.

2- بلقاسم فطيمة ، مرجع سابق ، ص 181 .

✓ أضرار التلوث البيئي التي تحدث في المنطقة الإقتصادية الخالصة .

بمعنى أن النطاق المكاني للضرر حسب اتفاقية 1996 يمتد إلى غاية المنطقة الإقتصادية الخالصة و المحددة بمقتضى القانون الدولي ، و في حالة ما لم يتم تحديد تلك المنطقة فتعين بما لا يتجاوز 200 ميل بحري إنطلاقا من الخطوط القاعدية التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي<sup>1</sup>.

## 2- في صندوق FIPOL :

بعدها كان مكان وقوع الضرر المؤخوذ به في كل من اتفاقية 21969 و اتفاقية الصندوق 1971 محصور في نطاق البحر الإقليمي ، إمتد بمقتضى بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 ليشمل المنطقة الإقتصادية الخالصة ، و هو نفس النطاق الذي أخذ به بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق لسنة 31971.

## الفرع الثاني

### نطاق تدخل صندوق HNS

إن تدخل صندوق HNS في مجال القيام بالتزاماته يخضع لقواعد و أحكام معينة ، نصت عليها اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 ، فبعدها حددت هذه الأخيرة أهم الشروط الواجب توافرها لتدخل هذا الصندوق أو قيام المسؤولية على حد السواء ، عادت و حددت

---

1- المادة 03 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 02 من اتفاقية المحروقات 1969-1992 CLC

3- المادة 03 من اتفاقية الصندوق 1971 FIPOL

أيضا نطاق معين لتدخله لا يمكن له الخروج عنه ، و هو ما سنوضحه من خلال هذا الفرع.

### أولا : حالات تدخل صندوق HNS للتعويض

نظرا لضخامة الأضرار الناتجة عن حوادث نقل البضائع الخطرة و الضاره ، فإن المجتمع البحري قد يعجز عن توفير الطاقة التأمينية اللازمة لتغطية سقف المسؤولية المطلوب لكفالة تعويض عادل للمتضررين من هذه المواد .

لذلك نصت اتفاقية 1996 في هذا المجال على مساهمة أصحاب المصلحة في نقل تلك البضائع الخطرة و الضارة في الإسهام بالمبالغ اللازمة لتوفير هذا التعويض ، وقد حددتهم بمستلمي البضاعة المساهمة المفرغة في موانئ دولة طرف في الاتفاقية ، على أن تودع إسهاماتهم في صندوق دولي ينشأ بهدف دفع تعويض لأي شخص يعاني من ضرر ناجم عن حادثة نقل بضائع خطيرة و ضارة بحرا في الحالات التالية :

أ- حالة تدخل الصندوق بالنسبة للمتضررين :

#### 1- حالة إعفاء مالك السفينة :

رأينا سابقا أن مالك السفينة المسؤول عن الأضرار الناتجة عن نقل بضائع خطيرة و ضارة بحرا، قد يعفى من هذه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نتج عن أحد الأسباب الواردة في الفقرة الثانية و الثالثة على التوالي من المادة 07 لاتفاقية المواد الخطرة 1996 ، إضافة إلى عدم إنطباق هذه الاتفاقية على الأضرار الناتجة عن سفينة حربية أو سفينة تابعة للدولة في حالة إستغلالها لأغراض غير تجارية 1 .

---

1 - المادة 04 فقرة 04 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

ففي هذا الوضع يجد الأشخاص المتضررين من المواد الخطرة و الضارة أنفسهم أمام حالات إعفاء مالك السفينة من مسؤوليته و بالتالي إنعدام المسؤول عن دفع التعويض ، و هنا يتدخل صندوق HNS بمقتضى نص المادة 14 فقرة أولى من اتفاقية المواد الخطرة HNS 1996 ، لتعويض هؤلاء المضربين وفق الحدود الواردة في هذه الإتفاقية و ذلك في الأحوال التالية :

✓ عندما ينتج الضرر عن ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي يستحيل تفاديها أو مقاومتها .

✓ عندما ينتج الضرر كلياً عن إهمال أو أي عمل آخر ضار صادر عن الحكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار أو أي من المساعدات الملاحية الأخرى في ممارسة هذه الوظيفة

✓ عندما ينتج الضرر كلياً عن الفعل أو الأمتناع العمدي للغير بقصد أحداث ضرر 1 .

✓ عندما ينتج الضرر كلياً أو جزئياً من طرف الشاحن أو أي شخص آخر له واجب تقديم المعلومات فيما يتعلق بالطبيعة الخطرة و الضارة للمواد المشحونة .

## 2- حالة إعسار مالك السفينة " العجز المالي " :

هذه الحالة عكس الأولى لأن مسؤولية المالك هنا تثبت كاملة إلا أن إعساره أو عجزه المالي يحول دون حصول المتضررين على التعويض ، و يتحقق إعسار المالك إما لأنه

1 - DOUAYE , C , op.cit , P 464.

غير ملزم بالتأمين أو أن هذا التأمين لا يغطي مطالب التعويض عن الضرر أو غير كافي لتغطيتها .

#### ✓ حالة عدم إلتزام مالك السفينة بالتأمين :

يعتبر مالك السفينة غير ملزم بالتأمين في حالة ما إذا كانت مثلاً دولة تسجيل هذه السفينة لم تصادق على اتفاقية 1996 ، إلا أنه نجح في الهروب من الرقابة للدخول في المياه الإقليمية لدولة طرف حيث وقع الضرر 1 ، أو لأن سفينته كانت تنقل مواد خطرة غير تلك الواردة في اتفاقية 1996، أو في حالة إرتكابه لخطأ شخصي أو خطأ غير مغتفر يحرمه من حق تحديد مسؤوليته بمبلغ تعويض معين ، فإذا ما وقع ضرر في هذه الحالة و كان مالك السفينة غير ملزم بالتأمين من جهة و فوجئ المتضررين بعد رفع دعواهم ضده من جهة ثانية أنه في حالة إعسار و غير قادر مادياً على الوفاء بالتزاماته ، فهنا يتدخل صندوق **HNS** لتعويض هؤلاء المتضررين إما كلياً أو جزئياً و ذلك بمقتضى أحكام المادة 14 فقرة أولى "ب" من اتفاقية 1996 .

#### ✓ حالة عدم كفاية التأمين :

في هذه الحالة يكون مالك السفينة المعسر ملزماً بالتأمين أو بتقديم ضمان مالي آخر، إلا أن هذا التأمين أو الضمان غير كافي للوفاء بطلبات التعويض عن أضرار المواد الخطرة ، أو يكون المؤمن غير ملزم بدفع قيمة وثيقة التأمين بسبب الخطأ الإرادي مثلاً للمؤمن له بمعنى أن هذا التأمين لا يغطي مطالب التعويض عن هذه الأضرار ، ففي هذه الحالة أيضاً يتدخل صندوق **HNS** لتعويض هؤلاء المتضررين 2 .

1- أنظر في نفس المعنى : - د/ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 346 .

2- المادة 14 فقرة 01 ب من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

### 3- حالة تجاوز الأضرار لحدود المسؤولية :

تعتبر هذه الحالة أهم حالات تدخل الصندوق لتعويض المتضررين ، لأنها الأكثر تطبيقاً من الناحية العملية ، بحيث أن مالك السفينة يكون مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن المواد الخطرة في ضل

غياب خطئه الشخصي ، في حدود المبالغ المالية للتعويض المنصوص عليها في اتفاقية المواد الخطرة 1996 و التي يلتزم بها كاملة ، إلا أن ضخامة هذه الأضرار تتعدى حدود هذه المبالغ فعندئذ يتدخل صندوق HNS للتعويض عن هذه المبالغ الإضافية<sup>2</sup> التي تتعدى حدود مسؤولية مالك السفينة و ذلك حتى الحد الأقصى لمبالغ تدخل الصندوق وفق اتفاقية 1996.

### ب- حالة تدخل الصندوق بالنسبة لمالك السفينة

بما أن تكاليف الإجراءات الوقائية المعقولة التي يتخذها مالك السفينة طواعية بهدف تفادي الأضرار أو التقليل من حدتها تدخل في نطاق تعريف الضرر وفقاً لاتفاقية 1996 فإن صندوق HNS ملزم بالتدخل للتعويض عنها ، و هو ما أكدته المادة 14 فقرة 02 من نفس الاتفاقية بنصها على أن " تعامل النفقات المعقولة التي يتحملها المالك طواعية أو التضحيات المعقولة التي يقوم بها بهدف تفادي ضرر أو تقليله على أنه أضرار لأغراض هذه المادة " .

### ثانياً : الحدود المادية للتعويض وفقاً لصندوق HNS

1- المادة 09 فقرة 01 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- المادة 14 فقرة 01 ج من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

إذا كان صندوق التعويض عن أضرار المواد الخطرة و الضارة HNS يتدخل لتعويض المضرورين في حالة عدم حصولهم على تعويض أو عدم كفايته عن الأضرار اللاحقة بهم في ظل أحكام مسؤولية مالك السفينة ، إلا أنه يتدخل في إطار حدود قصوى بمعنى أنه لا يقدم تعويض مساوي لقيمة الضرر و إنما تعويضه يكون في حدود معينة وفق ما نصت عليه اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 .

#### أ- الحد الأقصى للتعويض في صندوق HNS و طريقة حسابه:

لمعرفة الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به صندوق المواد الخطرة و الضارة ينبغي التمييز ما بين إذا كان تدخل الصندوق للتعويض الكلي في حالة عدم قيام المسؤولية أم أنه تدخل بصفة تكميلية في حالة عدم كفاية التعويض المقدم من قبل هذا المالك .

1- في حالة عدم حصول المضرورين على أي تعويض من قبل المالك ، يتدخل الصندوق هنا لتعويضهم من البداية بكامل المبلغ و المحدد ب 250 مليون وحدة حسابية .

2- أما في حالة حصول المتضررين على تعويض من قبل المالك إلا أنه غير كافي لتغطية كافة الأضرار ، ففي هذه الحالة يتدخل الصندوق لتعويضهم بدأ من المبلغ المدفوع من قبل المالك أو مؤمنه ، أو بدأ من الحد الأقصى لمبلغ التعويض المنصوص عليه في إطار اتفاقية المواد الخطرة HNS 11996 .

و في كل الحالات فإن المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يلتزم به صندوق المواد الخطرة و الضارة في أي حادثة يجب أن لا يتعدى حدود 250 مليون وحدة حسابية بما في

1 - BOISSON , La Convention SNPD de 1996 et L'indemnisation des Dommages causés par le Transport Maritimes de Marchandises Dangereuses , DMF , 1996 , P 981 .

ذلك المبلغ المدفوع فعلا من قبل المالك أو مؤمنه 1 ، بمعنى أن الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يمكن للمضرورين الحصول عليه من طرف صندوق HNS هو ذلك المبلغ المتبقي من طرح مبلغ التعويض المدفوع فعلا من قبل مالك السفينة و الذي لا يعدى حدود مسؤوليته وفق المادة 9 فقرة 01 من اتفاقية HNS ، من مبلغ 250 مليون وحدة حسابية و هو الحد الأقصى للتعويض من قبل الصندوق في كل الحالات 2 .

#### ب- كيفية تحويل مبلغ الحد الأقصى لتعويض إلى العملة الوطنية :

يتم تحويل مبالغ التعويض التي يلتزم بها صندوق HNS إلى العملة الوطنية على أساس قيمة تلك العملة إزاء حق السحب الخاص في التاريخ الذي تتخذ فيه جمعية هذا الصندوق قرارا بشأن تاريخ أول دفع للتعويض 3 .

#### ت- مدى إرتباط فوائد صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة بالحد الأقصى للتعويض من قبل صندوق HNS :

كما رأينا سابقا أن صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة يمكن أن ينتج فوائد في الفترة الواقعة بين إنشائه و توزيعه ، و بما أن حق المضرورين يتعلق بأموال الصندوق إضافة إلى الفوائد فإنه يثور تساؤل حول مدى إمكانية دخول هذه الفوائد في المبلغ المطروح من الحد الأقصى للتعويض من قبل صندوق HNS ، بحيث سيستفيد هذا الأخير من تلك الفوائد بطريقة غير مباشرة عن طريق الإنقاص في المبلغ المدفوع من جهته .

1- المادة 14 فقرة 05 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

2- انظر في نفس المعنى : د/ محمد السيد احمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 355 .

3- المادة 14 فقرة 5 ج من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS



و الإجابة على هذا التساؤل كان من خلال نص الفقرة 5 جزء "ج" من المادة 14 لاتفاقية المواد الخطرة و الضارة ، و التي تقضي بأن " الفائدة التي يحققها صندوق أنشئ بموجب الفقرة 03 من المادة 09 لا تدخل في عملية حساب التعويض الأقصى المستحق الدفع من قبل صندوق **HNS** بموجب هذه المادة " ، و هكذا فنص المادة كان صريح بعدم دخول فوائد صندوق التحديد في حساب الحد الأقصى للتعويض من قبل صندوق المواد الخطرة .

### ث- توزيع مبلغ التعويض :

يتم توزيع مبلغ التعويض من قبل صندوق **HNS** بنسب متساوية على جميع المطالبات المثبتة للمدعين ، على أن تحظى المطالبات المتعلقة بالوفاة و الإصابة الجسدية بالأولوية إزاء المطالبات الأخرى ، بحيث لا تتعدى في مجموعها ثلثي إجمالي المبلغ المحدد في اتفاقية المواد الخطرة و الضارة HNS 11996 .

### ثالثا : حالات إعفاء صندوق **HNS** من الإلتزام بالتعويض

بالرجوع إلى نص المادة 14 فقرة 03 ، 04 من اتفاقية المواد الخطرة و الضارة HNS 1996 نجد أنها نصت على ثلاث حالات يعفى فيها صندوق **HNS** من إلتزامه بالتدخل لتعويض المتضررين ، و تتمثل هذه الحالات في :

#### 1- حالة الحرب :

نصت الفقرة 03 جزء " أ" من المادة 14 لاتفاقية المواد الخطرة 1996 على إعفاء صندوق **HNS** كليا من التعويض إذا أثبت أن الضرر ناجم عن عمل من أعمال الحرب أو

القتال أو الحرب الأهلية أو التمرد ، و هي نفس الحالة التي يعفى بموجبها مالك السفينة من مسؤوليته.

أما الجزء " ب " من نفس الفقرة السابقة فقد نصت على إعفاء صندوق HNS كليا من التعويض الملزم به ، إذا أثبت أن الضرر نتج بفعل المواد الخطرة و الضارة المتسربة أو المصرفة من سفينة حربية أو سفينة أخرى تملكها أو تشغلها الدولة و المستخدمة حصرا وقت وقوع الحادثة في خدمة حكومية غير تجارية ، فهذه الحالة أيضا مستبعدة من نطاق تطبيق اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996 .

بمعنى أن كل من صندوق HNS و مالك السفينة متحررين من الإلتزامات المفروضة عليهم بموجب اتفاقية المواد الخطرة HNS 1996 في حالة أعمال الحرب أو عندما يكون الضرر ناتج عن سفن حربية أو سفن الدولة المخصصة لخدمة غير تجارية .

## 2- المصدر المجهول للتلوث :

من بين الحالات أيضا التي يعفى فيها صندوق HNS كليا من إلتزامه بتعويض المتضررين من المواد الخطرة، هي حالة ما إذا عجز الشخص المضرور-المطالب بالتعويض عن إثبات أن هناك إحتمال معقول بأن الضرر ناجم عن حادثة شاركت فيها سفينة أو أكثر<sup>1</sup>.

فهذا النص يعالج الحالة التي يكون فيها مصدر التلوث مجهولا ، بمعنى عدم معرفة السفينة التي نتج عنها الضرر بفعل المواد الخطرة و الضارة التي تكون على متنها ، وهذه الحالة كثيرا ما تقع عندما يكون نطاق التلوث ضيق على عكس التسربات الكبيرة للمواد الخطرة و التي يترتب عنها تلوث فادح يسهل إكتشاف مصدره ، فعلى سبيل المثال إذا حدث

---

1- المادة 14 فقرة 03 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

تلوث للشواطئ و لم تتمكن الدولة من إثبات أن التلوث ناتج عن سفينة معينة فلا يتدخل صندوق التعويض في هذه الحالة 1 .

### 3- فعل الشخص المضرور :

يمكن أن يعفى صندوق HNS كلياً أو جزئياً من إلتزاماته في التدخل لتعويض المتضررين إذا أثبت أن الضرر ناتج إما كلياً أو جزئياً عن فعل أو إمتناع صادر من الشخص المضرور بنية إحداث ضرر أو نتيجة لإهمال صادر من هذا الأخير 2 .

أما فيما يخص مسألة تدخل الصندوق للتعويض عن تكاليف الإجراءات الوقائية فنص الاتفاقية 1996 كان صريح بشأنها ، بحيث قضت أن صندوق HNS لا يعفى من الإلتزام بالتعويض عن الإجراءات الوقائية التي يتخذها هذا الشخص المضرور حتى و لة كان الضرر ناتج كلياً أو جزئياً عن خطأ هذا الأخير .

و في ختام هذا الموضوع و بعد التطرق لنطاق تدخل صندوق HNS إرتأينا إلقاء نظرة وجيزة على نطاق تدخل صندوق FIPOL و مدى تطابق أحكامهما في هذا المجال خاصة و أن هذا الأخير يعتبر المساعد الأول لصندوق المواد الخطرة و الضارة من الناحية العملية و التطبيقية ، و المقارنة بينهما ستكون على الأوجه التالية :

### - بالنسبة لحالات التدخل

كلاهما إعتد على نفس الحالات التي يتدخل فيها الصندوق لتعويض المتضررين من التلوث باستثناء أن صندوق FIPOL قد إعتد على حالة إضافية تتمثل في تحمل جزء من العبء المالي لمالك السفينة - حيث يمكن لهذا الصندوق التدخل للتخفيف من التعويض

1- بن شريف زهير ، مرجع سابق ، ص 90 .

2- المادة 14 فقرة 04 من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS.2010

الناتج عن مسؤولية مالك السفينة بمبلغ لا يتجاوز 2000 فرنك<sup>1</sup> - و هذا على إعتبار أنها الوظيفة الثانية لهذا الصندوق، إلا أن بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق لسنة 1971 قد ألغى هذه الوظيفة الإضافية .

أما فيما يخص صندوق HNS فهو بدوره إعتد على حالة إضافية غير موجودة لدى صندوق FIPOL و المتمثلة في تدخل الصندوق في حالة إعفاء مالك السفينة نتيجة إهمال الشاحن حول تقديم المعلومات عن الطبيعة الخطرة للبضائع ، و أمر طبيعي أن تكون هذه الحالة خاصة بصندوق HNS فقط لإن البضائع الخطرة لها خصائص و مكونات يصعب الكشف و التعرف عنها بسهولة و هذا على خلاف المحروقات .

#### - بالنسبة للحد الأقصى للتعويض

كلاهما حصر نطاق تدخل الصندوق في حد أقصى للتعويض إلا أن نسبة هذا الحد إختلفت ما بين الصندوقين ، بحيث أن صندوق FIPOL في البداية إعتد على تسعيرة فرنك الذهب و في هذا السياق نص على أن الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الصندوق هو 450 مليون فرنك ذهبي ، إلا أن هذه التسعيرة قد تم تعديلها بمقتضى بروتوكول 1992 ، و الذي إعتد على حق السحب الخاص حسب تعريفه من قبل صندوق النقد الدولي ، و نفس الشيء تم تبنيه من قبل صندوق HNS حيث إعتد على حقوق السحب الخاصة بالمفهوم السابق ، و حدد سقف تدخله ب 250 مليون وحدة حسابية من حقوق السحب.

#### - بالنسبة لحالات الإعفاء

إعتد صندوق HNS على نفس حالا الإعفاء المعتمدة من قبل صندوق FIPOL، و المتمثلة في :

1- المادة 5 فقرة 01 أ ، ب من اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 HNS

➤ حالة الحرب.

➤ السفن الحربية و سفن الدولة المخصصة لأغراض غير تجارية .

➤ خطأ المضرور .

➤ المصدر المجهول للتلوث .

## - بالنسبة لتوزيع مبلغ التعويض من قبل الصندوق

كلا الصندوقين إعتدا على نفس الطريقة لتوزيع مبالغ التعويض على المتضررين ، بحيث تمثلت هذه الطريقة في قسمة هذا المبلغ بين الدائنين بنسب متساوية أي قسمة الغرماء، إلا أن صندوق HNS و ضع إستثناء على هذه الحالة حين نص على أن المطالبات المتعلقة بالوفاة و الإصابة الجسدية تحضى بالأولوية إزاء المطالب الأخرى بشرط أن لا تتعدى في مجموعها ثلثي إجمالي المبلغ المحدد في اتفاقية المواد الخطرة و الضارة.

و خلاصة القول أن صندوق HNS الخاص بالتعويض عن أضرار المواد الخطرة و الضارة قد إعتد في مجمل أحكامه سواء المتعلقة بالإنشاء أو التمويل ، و حتى في طريقة عمله و نطاق تدخلة على نظيره صندوق FIPOI الخاص بالتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات ، باستثناء بعض الإختلافات البسيطة و التي ترجع في سببها إلى الطبيعة الخاصة للبيضائع الخطرة و الضارة .

## الخاتمة

في ختام موضوع بحثنا هذا و الموسوم بعنوان " المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة - دراسة مقارنة - " و الذي تطرقنا إليه من خلال بابين ، الباب الأول تناولنا فيه النظام الأحكام العامة للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالبضائع الخطرة، أما الباب الثاني فخصصناه للأثر المترتب عن هذه المسؤولية و المتمثل أساسا في التعويض و ما له من خصوصية في مجال أضرار التلوث البحري ، و من خلال الغوص في تفاصيل هذه العناصر توصلنا إلى مجموعة من النتائج و التوصيات ندرجها فيما يلي :

### أ- النتائج :

- 1- صعوبة وضع تعريف دقيق و شامل للبضائع أو المواد الخطرة و ذلك بسبب تعدد أنواعها من جهة خاصة و أن القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة IMDG قد أحصى أكثر من 1000 مادة خطرة ، و من جهة ثانية التداخل في خصائص و مكونات بعض المواد يصعب عملية الكشف عن صفتها الخطرة .
- 2- تصنف البضائع الخطرة في تسعة رتب أساسية حسب الاتفاقيات و اللوائح الدولية المتخصصة في نقل هذه النوعية من البضائع ، إلا أن هذه الرتب و الأصناف غير موحدة فعلى سبيل المثال و كما رأينا سابقا أن قانون IMDG قد أورد قائمة تحوي أكثر من 1000 مادة خطرة ، و في المقابل أيضا هناك بعض المواد رغم خواصها الخطرة إلا أنها غير مدرجة في هذا القانون ، و هو ما يكشف عن صعوبة ضبط أنواع البضائع الخطرة .
- 3- تقوم المسؤولية المدنية عموما في مجال القواعد العامة بتوافر عناصرها الثلاث " خطأ - ضرر - علاقة السببية " ، أما في مجال المسؤولية المدنية عن أضرار

التلوث البحري فالأمر له بعض الخصوصية و التي تتماشى مع طبيعة هذه الأضرار و المسؤولية المترتبة عنها ، بحيث تقوم هذه الأخيرة بدورها بتوافر عناصر و شروط محددة تتمثل أساسا في :

➤ **الحادث الموجب للمسؤولية :** بحيث يتحقق الحادث البحري بتوافر سفينة بمفهومها الخاص في مجال التلوث البحري ، إضافة إلى البضائع الخطرة المنقولة على سطح هذه السفينة مع تعرض هذه الأخيرة لواقعة مادية كالجنوح أو التصادم تؤدي إلى تدفق و تسرب هذه المواد الخطرة في عرض البحر .

➤ **الضرر :** يعتبر الضرر العنصر الأساسي لقيام المسؤولية المدنية بصفة عامة ، فلا مسؤولية بدون توافر الضرر حتى و لو توافر الخطأ أو الفعل المنشئ لهذه المسؤولية، و نفس الشيء بالنسبة للتلوث البحري بالمواد الخطرة لا يكفي لتحقق المسؤولية أن يقع حادث التلوث ، بل يجب أيضا أن ينتج عن هذا الحادث ضرر ، فهذا الأخير يعتبر العنصر الثاني الذي تطلبه المشرع الدولي لإنعقاد المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ، و هو ما تطرقت إليه جل الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال و على رأسها اتفاقية المحروقات 1969-1992 و اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 .

إلا أن الضرر في مجال هذه الاتفاقيات جاء فيه نوع من الخصوصية بحيث إلى جانب تضمينه لأضرار تلوث البيئة البحرية أو الأضرار البشرية الناتجة عن هذه المواد الخطرة تضمن أيضا تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة للحد من أضرار هذه المواد ، أو تكاليف إعادة الوضع لما كان عليه قبل حدوث التلوث.

4- تتميز المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بصفة عامة بخصائص ثلاث تتمثل فيما يلي :

➤ **مسؤولية موضوعية** : بمعنى أن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري تقوم على عاتق مالك السفينة دون البحث عن مدى توافر الخطأ من جانبه ، إلا أن هذه المسؤولية الموضوعية ليست مطلقة بحيث يمكن لمالك السفينة إعفاء نفسه من هذه المسؤولية إذا توافرت حالات الإعفاء التي حددتها اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 كما رأينا في سياق هذه الدراسة .

➤ **مسؤولية مركزة** : تركز اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010، و كذا جل الاتفاقيات الدولية في مجال المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري المسؤولية في مالك السفينة بحيث لا يجوز المطالبة بالتعويض عن الضرر في ضل هذه الاتفاقية أو غير ذلك ضد أي شخص له علاقة بالرحلة البحرية باستثناء مالك السفينة ، إلا إذا تبين أن هذا الضرر ناتج عن عمل أو إهمال أو نسيان من طرف هؤلاء الأشخاص .

كما يتمتع مالك السفينة بحق الرجوع على أي طرف ثالث مثل الشاحن أو مستلم البضاعة ، وكلاء المالك ، المرشد ، مستأجر السفينة و من يقوم بعمليات الإنقاذ أو إتخاذ التدابير الوقائية ، إذا كان الضرر قد نتج عن عمل أو إهمال قامو به شخصيا بنية إحداث هذا الضرر مع العلم باحتمال وقوعه .

➤ **مسؤولية محدودة** : كما رأينا سابقا أن اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 قد منحت الحق لمالك السفينة في الحد من مسؤوليته وفق مبالغ محددة تتناسب مع حمولة السفينة، و ذلك من خلال إنشاء صندوق بالمبلغ الكلي الذي يشكل حدود مسؤوليته لدى المحكمة أو السلطة المختصة في الدولة الطرف التي ترفع فيها الدعوى ، و يوزع رصيد الصندوق على المطالبات بحسب نسب معينة إلا أن المطالبات المتعلقة بالوفاة و الإصابة الجسدية تحظى بالأولوية مقارنة بالمطالبات الأخرى إلا إذا تعدت في مجملها ثلثي إجمالي مبلغ التحديد .



و يحرم مالك السفينة من التمسك بالحد من مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن عمل شخصي أو إهمال إرتكبه المالك بقصد إحداث هذا الضرر .

5- يقوم نظام التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة في ضل اتفاقية 1996-2010 على درجتين :

➤ **الدرجة الأولى : التعويض الأساسي :** و هو التعويض الذي يتحمله مالك السفينة الناقلة للمواد الخطرة ، و يتم تمويله عن طريق التأمين الإجباري ، بحيث تلزم اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 مالك السفينة الناقلة لهذه المواد و المسجلة لدى دولة طرف في الاتفاقية من إجراء تأمين أو تقديم ضمان مالي آخر مثل كفالة مصرفية بالمبالغ المستخلصة من تحديد مسؤوليته ، و بهذا يمكن رفع دعوى المطالبة بالتعويض عن الضرر مباشرة ضد المؤمن أو مقدم الضمان المالي بصدد مسؤولية مالك السفينة .

➤ **الدرجة الثانية : التعويض الإضافي :** نظرا لفداحة الأضرار الناجمة عن حوادث النقل البحري للمواد الخطرة فإن مجتمع النقل البحري قد يعجز عن توفير الطاقة التأمينية اللازمة لتغطية سقف المسؤولية و توفير التعويض اللازم للمضرورين ، لذلك نصت إتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 على مشاركة أصحاب المصلحة في نقل هذه النوعية من البضائع في توفير المبالغ اللازمة لتغطية التعويض المستحق للمتضررين ، و تم تحديدهم بمستلمي البضائع المساهمة المفرغة في موانئ دولة طرف في الاتفاقية بحيث تودع إسهاماتهم في الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار المواد الخطرة .

6- تم إنشاء صندوق المواد الخطرة بموجب نصوص اتفاقية 1996-2010 بغرض دفع تعويض لأي شخص يعاني من ضرر ناجم عن حوادث النقل البحري للمواد الخطرة في الحالات التالية :

- اذا عجز مثل هذا الشخص عن الحصول على تعويض كامل و واف عما لحق به من ضرر.
- بسبب عدم توافر مسئولية مالك السفينة عن الضرر.
- لأن المالك المسئول عن الضرر غير قادر مالياً عن الوفاء بالتزاماته كاملة بموجب اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 .
- لأن الضمان المالي الاجباري لا يغطي مطالب التعويض عن الضرر أو لأنه غير كاف لذلك.
- لأن الضرر يفوق مسئولية مالك السفينة بموجب أحكام اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010.

و لا يتحمل صندوق المواد الخطرة أي التزام في الحالات التالية :

- إذا كان الضرر ناجم عن أعمال الحرب أو التمرد أو ناتج عن سفينة حربية أو سفينة حكومية مخصصة لأغراض غير تجارية .
- إذا أثبت الصندوق أن الضرر نجم كلياً أو جزئياً بفعل المضرور .
- إذا عجز المضرور عن إثبات احتمال وقوع الضرر من جراء حادث شاركت فيه سفينة أو أكثر .

7- أما بالنسبة للمشرع الجزائري فعلى الرغم من النقص الفادح في مجال التشريعات الخاصة بالنقل البحري للمواد الخطرة على وجه الخصوص إلا أنه عمل على سن مجموعة من النصوص القانونية شكلت ترسانة قانونية الغرض منها حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث البحري ، كما إنضمت الجزائر وعيا منها بخطورة مشكلة التلوث البحري إلى مجموعة من الاتفاقيات الدولية و الإقليمية في هذا المجال ، إلا أنها تبقى قليلة و غير كافية مقارنة بحجم مشكلة التلوث البحري بالمواد الخطرة .

8- كما أنه على الرغم من التزايد في إنتاج المواد الخطرة و الضارة و تداولها بيم مختلف دول العالم ، و في ظل نقص في الأحكام و القواعد الخاصة بالمواد الخطرة و الحاجة الملحة إلى نظام قانوني شامل و موحد لتنظيم نقل هذه النوعية من المواد و ضبط المسؤوليات المترتبة عنها ، و رغم أهمية اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 في مجال حماية البيئة البحرية ، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ إلى يومنا هذا ، و حتى بعد تعديلها سنة 2010 و ذلك بسبب قلة و عزوف الدول عن المصادقة عليها و بالتالي هذا ما يشكل نقص حقيقي للحماية في هذا المجال .

9- و خلاصة القول أن هذه الاتفاقية لم تأتي بأي جديد فهي نسخة طبق الأصل من إتفاقية المحروقات 1969 بنسختها المعدلة سنة 1992 ، باستثناء أنه في إطار اتفاقية HNS تم دمج نظام التعويض مع نظام المسؤولية في صك واحد و هذا على خلاف ما تبع في مجال اتفاقية CLC و اتفاقية FIPOL ، و ذلك بهدف تقادي إنضمام الدول لإحدى الاتفاقيتين دون الأخرى.

#### ب- التوصيات

و في ختام هذه الرسالة نقترح التوصيات التالية :

- 
- حث الدول على سن القوانين والتشريعات الداخلية المتسمة بالصرامة في ملاحقة ملوثي البيئة البحرية وعدم التراخي في توقيع العقوبات عليهم ، وملئ الفراغ التشريعي في بعض البلدان النامية.
  - انضمام الدول في أي تجمع يهدف إلى حماية البيئة ، والتصديق على الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي تصب في مصلحة البيئة، بما في ذلك البيئة البحرية .
  - التشدد في مراقبة السفن الناقلة للمواد الخطرة التي تزور الموانئ ، والتعامل بقسوة مع السفن التي لا تستوفي مقاييس السلامة بصفة عامة و المقاييس الخاصة بضوابط نقل البضائع الخطرة على وجه الخصوص .
  - العمل الجاد والفوري على تطبيق كافة الاتفاقيات الدولية و البروتوكولات التابعة لها فيما يتعلق بتلوث البيئة البحرية بمختلف أنواع المواد الخطرة و الضارة .
  - توجيه الإعلام ووسائله الفعالة إلى نشر الوعي البيئي ، وتكثيف برامج الداعية للمحافظة على البيئة البحرية ، وإطلاع الأفراد على مخاطر التلوث البحري بمختلف أنواعه .
  - ضرورة إتباع آلية أفضل لتبادل المعلومات بين الدول والمنظمات الدولية الحكومية منها وغير الحكومية بشأن مشاكل التلوث البيئي ، تتصف بالسرعة والدقة وبعيدة عن الجوانب الإجرائية والشكلية ، وذلك للانتفاع بها واستخدامها في مواجهة أي خطر يهدد البيئة بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص.
  - ضرورة مصادقة الدول على اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 حتى تدخل حيز النفاذ و سد الفراغ التشريعي فيما يتعلق بالمسؤوليات الناجمة عن أضرار التلوث البحري بمثل هذه النوعية من المواد و البضائع .

## قائمة المراجع

### قائمة المراجع باللغة العربية

أولا : القرآن الكريم

ثانيا : الكتب

1 - الكتب العامة :

- 1 إبراهيم دسوقي ، الإغفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة نشر .
- 2 أحمد محمد حشيش ، المفهوم القانوني للبيئة في مبدأ أسلمة القانون المعاصر، دار الفكر الجامعي ، 2001.
- 3 إسحاق إبراهيم منصور ، نظريتا القانون و الحق و تطبيقاتهما في القوانين الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة العاشرة ، الجزائر ، 2008.
- 4 إياد عبد الجبار ملوكي ، المسؤولية عن الأشياء و تطبيقاتها على الأشخاص المعنوية بوجه خاص \_دراسة مقارنة\_ ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان الأردن ، 2009 ، 151 .
- 5 بلحاج العربي ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء الثاني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، طبعة 2001.
- 6 جلال محمد إبراهيم ، عقد التأمين - دراسة مقارنة - دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1994.
- 7 جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام ، المجال الوطني للدولة البري البحري الجوي، الجزء الثاني ، دار العلوم ، عنابة ، الجزائر ، بون سنة النشر .
- 8 حسين عبد الحميد احمد رشوان ، البيئة و المجتمع " دراسة في علم الاجتماع " ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، 2006 .

- 9 **حسن حنتوش الحناوي** ، التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية -دراسة مقارنة - دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن 1999 .
- 10 **حمدي أحمد سعد** ، الالتزام بالإفشاء بالصفة الخطرة للشيء المبيع ، دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري و القانون الفرنسي و الفقه الإسلامي ، المكتب الفني للإصدارات القانونية ، مصر ، 1999.
- 11 **خالد مصطفى فهمي** ، تعويض المضرورين من الأعمال الإرهابية ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، 2007 .
- 12 **راتب السعود** ، الإنسان و البيئة ( دراسة في التربية البيئية ) ، دار الحامد ، عمان ، الأردن ، 2004.
- 13 **رمضان محمد أبو السعود** ، أصول التأمين ، الطبعة الثانية ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 2000 .
- 14 **سمير محمود الشرقاوي** ، الخطر في التأمين البحري ، الدار القومية للطباعة و النشر ، القاهرة ، مصر ، 1996 .
- 15 **عاطف النقيب** ، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي ، الخطأ و الضرر ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1984.
- 16 **عامر قاسم أحمد القيسي** ، الحماية القانونية للمستهلك ، دراسة مقارنة في القانون المدني و القانون المقارن ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان الأردن ، 2002 .
- 17 **عبد الرازق أحمد السنهوري** ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، نظرية الالتزام بوجه عام ، مصادر الالتزام ، دار النشر للجامعات المصرية ، مصر 1952 .
- 18 **عبد السلام منصور الشيوبي** ، الحماية الدولية من النفايات ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2011.
- 19 **عبد المنعم فرج الصدة** ، الإثبات في المواد المدنية ، مطبعة مصطفى البابي و أولاده بمصر ، القاهرة 1954.

- 20 **العطير عبد القادر** ، عقد التأمين البري ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان، الأردن، 2004 .
- 21 **علي البارودي** ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، 1983 .
- 22 **عوض عادل** ، أبحاث مختارة في علوم البيئة ، الطبعة الأولى ، دار طلاس للدراسات و النشر و الترجمة ، سوريا، 1989 .
- 23 **كامل محمد المغربي**، الإدارة والبيئة والسياسة العامة ، الدار العلمية الدولية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان ، الأردن ، 2001 .
- 24 **محسن أفكيرين** ، القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2014 .
- 25 **محمد سامي عبد الحميد** ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ مصطفى سلامة حسين ، القانون الدولي العام، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1999.
- 26 **محمد شكري سرور** ، التأمين ضد الأخطار التكنولوجية ، دار الفكر العربي ، القاهرة، مصر ، 1986 .
- 27 **محمود جلال حمزة** ، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، دراسة مقارنة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1988.
- 28 **مدحت عباس خلوصي** ، السفينة و القانون البحري ، دار أمين للنشر ، القاهرة ، مصر ، 1993.
- 29 **مرفت ربيع عبد العال** ، الالتزام بالتحذير في مجال عقود البيع ، دار النهضة العربية مصر، 2003.
- 30 **مصطفى كمال طه** ، القانون البحري الجديد ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، القاهرة ، مصر 1995 .
- 31 **مصطفى كمال طه** ، موسوعة القانون البحري ، منشأة المعارف الإسكندرية ، مصر ، 1989 .

- 32 مصطفى محمد جمال ، التأمين الخاص ، الطبعة الأولى ، الفتح للطباعة و النشر ، الإسكندرية، مصر ، 2003 .
- 33 نبيل إبراهيم سعد ، المدخل إلى القانون ، نظرية الحق ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، بيروت ، لبنان ، 2010.
- 34 وفاء جلال محمدين ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 1994.
- 35 يونس ذنون المحمدي ، المسؤولية المدنية الناجمة عن زرع الألغام ، دار الحامد للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، عمان ، 2003 .

## 2 - الكتب المتخصصة :

- 1- أحمد خالد الناصر ، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، 2010.
- 2- أحمد سكندري ، محاضرات في تلويث البيئة البحرية ، مفهومه و مصادره ، الجزء الأول ، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر ، 2013 .
- 3- أحمد محمد الجمل ، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الاقليمية و المعاهدات الدولية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، بدون سنة نشر .
- 4- أحمد محمود سعيد ، إستقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي ، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1994 .
- 5- أحمد مدحت إسلام ، الطاقة و تلوث البيئة ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، مصر ، 1999.
- 6- حسين علي السعدي ، البيئة المائية ، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع ، عمان ، 2006 .



- 7- حميدة جميلة ، النظام القانوني للضرر البيئي و آليات تعويضه ، دار الخلدونية للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2011 .
- 8- خالد مصطفى فهمي ، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية ، دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، 2011.
- 9- رضا محمود الشرقاوي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، 2014 .
- 10- سليمة محمد صلاح ، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، الطبعة الأولى ، 2006 .
- 11- السيد سعيد قنديل ، آليات تعويض الأضرار البيئية - دراسة في ضوء الأنظمة القانونية و الاتفاقيات الدولية - دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، مصر ، 2004 .
- 12- سيد عاشور أحمد ، التلوث البيئي في الوطن العربي " واقعه و حوله و معالجته " ، الشركة الدولية للطباعة ، 2006 .
- 13- صليحة صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط ، منشورات جامعة قاريونس ، ليبيا ، 1996 .
- 14- عادل ماهر الألفي ، الحماية الجنائية للبيئة ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2009 .
- 15- عبد الوهاب رجب ، د/ هاشم بن صادق ، التلوث البيئي ، منشورات جامعة الملك سعود ، الرياض ، 1997 .
- 16- عطا سعد محمد حواس ، الأنظمة الجماعية لتعويض أضرار التلوث ، دار الجامع الجديد للنشر، الإسكندرية ، مصر ، 2011 .
- 17- علي سعيدان ، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية و الكيميائية في القانون الجزائري ، دار الخلدونية ، الطبعة الأولى ، 2008 .

- 18- محمد أحمد المنشاوي ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية ، دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2005.
- 19- محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية من التلوث - دراسة مقارنة - منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، 2006 .
- 20- محمد السيد أحمد الفقي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 2000 .
- 21- محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ، و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، الطبعة الأولى ، دار الحداثة للنشر، لبنان، 1990 .
- 22- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة - دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين العربية - ، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2008 .
- 23- محمود سمير فهمي ، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، القاهرة ، مصر ، 2014
- 24- نبيلة إسماعيل أرسلان ، التأمين ضد أخطار التلوث ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، 2007.
- 25- هدى حامد قشقوش ، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1997 .
- 26- وليد خالد عطية ، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة \_ دراسة مقارنة \_ منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، 2015 ، بيروت لبنان.

### ثالثا : الأطروحات و الرسائل الجامعية

#### 1 - أطروحات الدكتوراه :

- 1- **احمد سكندري** ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه ، معهد الحقوق و العلوم الإدارية ، بن عكنون ، جامعة الجزائر ، 1995 .
- 2- **بواط محمد** ، حماية البيئة من النفايات الخطرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام ، رسالة دكتوراه في القانون العام ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2016 .
- 3- **حسونة عبد الغني** ، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة ، دكتوراه علوم في القانون، تخصص قانون أعمال ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، الجزائر ، 2012 ، 2013 .
- 4- **راوي محمد عبد الفتاح** ، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري -دراسة مقارنة - رسالة دكتوراه في الحقوق ، كلية الحقوق بجامعة اسويط ، مصر، 2008.
- 5- **صفية علاوي** ، ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر و آليات الحد منها - دراسة حالة قطاع المحروقات بشركة سونطراك بحاسي الرمل - رسالة دكتوراه علوم ، تخصص علوم اقتصادية ، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، قسم العلوم الاقتصادية ، جامعة عمار تليجي الأغواط ، 2013 ، 2014.
- 6- **صوفيا شراد** ، تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار، دراسة تطبيقية لمبدأ التعويض عن الضرر ، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، قسم الحقوق بجامعة محمد خيضر بسكرة ، الجزائر ، 2012 ، 2013 .
- 7- **عبد القدوس عبد الصديق** ، تأمين المسؤولية و تطبيقاتها ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق بجامعة القاهرة ، مصر ، 1999.
- 8- **عبد الهادي محمد عشري** ، الإختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه في القانون، جامعة الزقازيق ، مصر ، 1989.

- 9- **علي سعيدان** ، الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه في القانون العام ، جامعة الجزائر يوسف بن خدة ، 2007 .
- 10- **كمال رجب** ، نظام المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، رسالة دكتوراه في القانون ، كلية الحقوق بجامعة عين شمس ، مصر ، 2016
- 11- **ملزي عبد الرحمن** ، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري ، رسالة دكتوراه في القانون ، تخصص قانون خاص ، جامعة الجزائر ، 2006 .
- 12- **محمد عبد الحميد** ، التعويض عن حالات الهلاك و التلف و التأخير في ضل قواعد هامبورغ 1978 ، رسالة دكتوراه في القانون ، كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، مصر 1984 .
- 13- **محمد سعيد عبد الله** ، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها - دراسة مقارنة - ، رسالة دكتوراه علوم في القانون، كلية الحقوق بجامعة القاهرة ، مصر ، 2005 .
- 14- **محمد لبيب شنب** ، المسؤولية عن الأشياء \_دراسة في القانون المدني المصري مقارنا بالقانون الفرنسي\_ رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ، 1957 .
- 15- **واعلي جمال** ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث ، دراسة مقارنة ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2009 ، 2010 .
- 16- **وناس يحي** ، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر ، رسالة دكتوراه في القانون العام ، كلية الحقوق ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2007.
- 17- **زهودر كوثر**، المسؤولية المدنية عن عمليات نقل الدم في التشريع الجزائري ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة وهران ، 2013.

- 1- **ألفتني منير** ، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث ، مذكرة ماجستير في القانون العام ، فرع البيئة و العمران ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 1 ، 2013 ، 2014 .
- 2- **بلقاسم فطيمة** ، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، مذكرة ماجستير في القانون ، تخصص عقود و مسؤولية ، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر 01 ، 2013 .
- 3- **بن شريف زهير** ، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي ، مذكرة ماجستير في القانون تخصص بيئة و عمران ، كلية الحقوق جامعة الجزائر 01 ، 2015 .
- 4- **رحموني محمد** ، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري ، رسالة ماجستير في القانون العام ، تخصص قانون البيئة ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد لمين دباغين ، سطيف 2 ، 2016 .
- 5- **روان دياب** ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، فرع البيئة و العمران ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 1 ، 2014 ، 2015 .
- 6- **زيد المال صافية** ، المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر 01 ، كلية الحقوق ، 1994 .
- 7- **سماعين فاطمة** ، نظام المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجستير في القانون البحري ، كلية الحقوق ، جامعة وهران، 2009
- 8- **مدین أمال** ، المنشآت المصنفة لحماية البيئة - دراسة مقارنة - مذكرة ماجستير في القانون ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان 2012، 2013 .

9- مونية كرواط ، المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع قانون البيئة و العمران ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 01 ، 2015 .

#### رابعاً : المقالات

- 1- ألحافضي نجاة ، الخطأ الجسيم في قانون النقل الجوي و إشكالات إثباته ، منشورات مجلة العلوم القانونية -سلسلة فقه القضاء التجاري - عدد مزدوج 4/3 لسنة 2017 ، دار المنظومة للنشر .
- 2- أسيل باقر جاسم محمد ، قيام مسؤولية مستغل السفينة الذرية ، مجلة واسط للعلوم الإنسانية ، المجلد 11 العدد 29 لسنة 2015 ، جامعة واسط .
- 3- أئراند عبد الله أأمد العمري ، ضوابط نقل البضائع الخطرة عبر البحار ، مجلة الأامن و الحياة ، العدد 225 ، صفر 1422 .
- 4- أمال رحمان ، محمد التهامي طواهر ، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل، حالة الجزائر ، مجلة الباحث ، عدد 12 ، 2013 .
- 5- دالغ سعيد ، إلتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، مخبر القانون البحري و النقل ، العدد 04 ، 2016 .
- 6- رانيا إبراهيم مسعود ، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة ، مجلة روح القوانين ، كلية الحقوق جامعة طنطا ، العدد السادس و العشرون ، الجزء الأول، فبراير 2003
- 7- زين ميلوي ، التلوث البحري و أحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية ، مجلة الندوة للدراسات القانونية ، العدد الأول ، سنة 2013.
- 8- شعاشية لخصر ، الأساس القانوني الدولي لمسؤولية فرنسا عن تجاريتها النووية في الجزائر ، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات ، جامعة غرداية ، المجلد 07 ، العدد 02 لسنة 2014.

- 9- **عمار فيصل** ، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة،  
المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، مخبر  
القانون البحري و النقل ، العدد 04 ، 2016 .
- 10- **عمرو محمد السيد الشناوي** ، تقويم الضريبة كأداة لسياسة حماية البيئة - دراسة حالة  
مصر - مجلة البحوث القانونية و الإقتصادية ، العدد 49 ، أبريل 2011
- 11- **فراح عز الدين** ، التصادم البحري ، مجلة المفكر ، العدد الثاني عشر ، كلية الحقوق  
و العلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر بسكرة .
- 12- **قاسم صلاح** ، تأثير الصناعة النفطية على البيئة البحرية ، مجلة الدراسات القضائية و  
القانونية ، جامعة الكويت، السنة الثامنة ، العدد 17 ، جوان 2006.
- 13- **قرارية قويدر** ، إقصاء فكرة سوء السلوك العمدي من اتفاقيات النقل البحري ضرورة  
يقتضيها توحيد القانون الدولي ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، ، جامعة  
أبي بكر بلقايد تلمسان ، مخبر القانون البحري و النقل ، العدد 08 ، 2018
- 14- **كيحل كمال** ، المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري ، مجلة الواحات  
للبحوث و الدراسات ، جامعة غرداية ، الجزائر ، العدد 05 ، لسنة 2009 .
- 15- **محمد طاهر قاسم** ، الأساس القانوني للمسؤولية عن الأشياء الخطرة أمام القضاء  
العراقي ، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 13 ، العدد ، 49 ، السنة 16 .
- 16- **محمد لبيب** ، حماية البيئة في ضوء الشريعة الإسلامية و القوانين الوضعية و  
الاتفاقيات النافذة ، مجلة الدراسات القضائية و القانونية ، جامعة الكويت، السنة  
السابعة ، العدد 15 ، جوان 2005.
- 17- **ناجي زهرة** ، مبدأ حق الحلول القانوني للمؤمن محل المؤمن له في الرجوع على الغير  
في التأمين البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 04 ، مخبر  
القانون البحري و النقل ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، 2016 .

- 18- نادر محمد إبراهيم ، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001 ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية و الاقتصادية ، العدد الثاني 2002 ، كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية .
- 19- نبيلة إسماعيل رسلان ، المسؤولية و التأمين عن أضرار التلوث ، مجلة روح القوانين، كلية الحقوق جامعة طنطا ، العدد السادس عشر ، الجزء الثاني ، أوت 1998 .
- 20- واعلي جمال ، مشكلة التلوث البحري و الاليات القانونية الكفيلة بمحاربته دراسة في القانون الجزائري ، مجلة الحجة ، العدد الأول ، 2007 .
- 21- واعلي جمال ، نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري دراسة مقارنة، مجلة المحكمة العليا ، العدد الأول ، 2010 .
- 22- وائل أبو طه ، الضرر النووي " المفهوم و شروط التحقق " دراسة مقارنة بين الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية ، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية و القانونية ، المجلد 13 ، العدد 02 ، ديسمبر 2016 .
- 23- وليد خالد عطية ، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية ، العدد الأول، 2013 .
- 24- وليد كاظم حسين ، المسؤولية المدنية لمستغل المنشأة النووية في ضوء الاتفاقيات الدولية ، مجلة أهل البيت ، العدد الخامس ، دون سنة نشر ، كلية الحقوق ، جامعة واسط ، الكويت.
- 25- وهبة مصطفى الزحيلي ، المسؤولية الناشئة عن الأشياء ، مجلة المجمع الفقهي الإسلامي ، السنة السابعة ، العدد التاسع ، جامعة دمشق.

#### رابعاً : النصوص القانونية

- 1- المعاهدات الدولية :
- 1- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا لسنة 1996 . " اتفاقية المواد الخطرة 1996 "



- 2 بروتوكول 2010 المعدل لاتفاقية المواد الخطرة 1996
- 3 الاتفاقية الموحدة للمواد الخطرة 2010
- 4 الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات لسنة 1969 " اتفاقية المحروقات 1969 "
- 5 بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات 1969
- 6 معاهدة 1971 الخاصة بالصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات " إتفاقية الصندوق 1971 "
- 7 بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق 1971
- 8 الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001 " اتفاقية الوقود 2001 "
- 9 اتفاقيات النفايات الخطرة بازل 2010
- 10 إعلان استوكهولم بشأن البيئة الإنسانية 1972
- 11 اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط 1976
- 12 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982
- 13 الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر SOLAS 1974/1978 وتعديلاتها .
- 14 إعلان ريو بشأن البيئة و التنمية 1992
- 15 الاتفاقية الخاصة بمنع التلوث البحري من السفن MARPOL 1973/78.
- 2 **النصوص التشريعية :**
- 1 الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1392 الموافق ل 07 جوان 1972 ، المتعلق ب مصادقة الجزائر على اتفاقية المحروقات 1969 ج.ر رقم 53 ، الصادرة بتاريخ 04 جويلية 1972.
- 2 الأمر رقم 74-55 المؤرخ في 21 ربيع الثاني 1394 الموافق ل 13 ماي 1974 المتعلق بمصادقة الجزائر على اتفاقية الصندوق لسنة 1971 ج.ر رقم 45 ، الصادرة بتاريخ 13 ماي 1974 .

- 3- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم.
- 4- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري ، ج ر عدد 78 الصادرة في 1975/09/30 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 ، ج ر عدد 31 الصادرة في 13 ماي 2007 .
- 5- الأمر رقم 76/80 المؤرخ في 32/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29 لسنة 1977 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ، ج ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998 .
- 6- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 جانفي 1995، المتضمن قانون التأمينات ، ج.ر رقم 13 ، الصادرة بتاريخ 08 مارس 1995 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 ، المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق ل 20 فيفري 2006 ، ج.ر رقم 15 .
- 7- القانون رقم 02-02 " المؤرخ في 05 فيفري 2002 ، المتعلق ب حماية الساحل و تثمينه ج ر عدد 10 الصادرة بتاريخ 12 فبراير 2002 .
- 8- القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، المؤرخ في 19 جويلية 2003، جريدة رسمية عدد 43 ، الصادرة بتاريخ 20 جويلية 2003.

### 3- النصوص التنظيمية :

#### أ- المراسيم الرئاسية :

- 1- المرسوم الرئاسي رقم 64-74 المؤرخ في 08 جوان 1964 المتعلق بانضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاكي البواخر البحرية المعروفة باتفاقية بروكسل 1957 ، ج ر رقم 13 ، الصادرة بتاريخ 10 يوليو 1964 .
- 2- المرسوم الرئاسي رقم 80-14 المؤرخ في 26/01/1980 ، المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث،

- جريدة رسمية عدد 05 الصادرة بتاريخ 1980/01/29 ، كما صادقت أيضا على تعديل 1995 و ذلك بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-141 المؤرخ في 28/04/2004، جريدة رسمية ، عدد 28 ، الصادرة بتاريخ 2004/05/05.
- 3- المرسوم الرئاسي رقم 82-441 ، المؤرخ في 25 صفر عام 1403 الموافق ل 11 ديسمبر 1982 ، المتعلق بإنظام الجزائر إلى البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المعتمد في 17-05-1980 بأثينا ، ج ر عدد 51 ، الصادرة في 11-12-1982.
- 4- المرسوم الرئاسي رقم 88/108 المؤرخ في 31 ماي 1988 ، المتعلق بمصادقة الجزائر على معاهدة منع التلوث من السفن لسنة 1973 و البروتوكول الخاص بها لسنة 1978، ج.ر ، العدد 22 الصادرة بتاريخ 01 /06/1988.
- 5- المرسوم الرئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 18 أبريل 1999 ، المتضمن مصادقة الجزائر على بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 ج.ر العدد 35، الصادرة بتاريخ 26 أبريل 1998 الموافق ل 29 ذي الحجة 1418.
- 6- المرسوم الرئاسي رقم 04-127 المؤرخ في 19 أبريل 2004 المتعلق بمصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية لحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية المبرمة بلندن في 19 نوفمبر 1976 ، ج ر رقم 26 الصادرة بتاريخ 25 أبريل 2004 .
- 7- المرسوم الرئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011 ، المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية لندن لسنة 1989 بشأن المساعدة " الاتفاقية الدولية للإنقاذ " ، تم إبرامها في 28 أبريل 1989 ، و دخلت حيز النفاذ في 14 جويلية 1996 ، جريدة رسمية عدد 64.
- ب- **المراسيم التنفيذية :**
- 1- مرسوم تنفيذي رقم 79/90 المؤرخ في 2 شعبان 1410 الموافق ل 21 فبراير 1990، المتعلق بتنظيم نقل المواد الخطرة ، ج ر عدد 10 الصادرة بتاريخ 07 مارس 1990.

- 2- المرسوم التنفيذي رقم 98-147 المؤرخ في 16 محرم 1419 الموافق ل 13 ماي 1998، الذي يحدد كفايات حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه الصندوق الوطني للبيئة ، ج ر عدد 31 لسنة 1998 ، المعدل و الكتم بالمرسوم التنفيذي رقم 01-408 المؤرخ في 28 رمضان 1422 الموافق ل 13 ديسمبر 2001، ج ر عدد 78 لسنة 2001 .
- 3- المرسوم التنفيذي رقم 01-408 المتعلق بالصندوق الوطني للبيئة و إزالة التلوث، ج ر عدد 78 لسنة 2001.
- 4- مرسوم تنفيذي رقم 14-246 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية و إحداث مخططات استعجالية لذلك ، المؤرخ في 27 ذي القعدة 1435 ، الموافق ل 22 سبتمبر 2014 ، ج ر رقم 58 ، الصادرة بتاريخ 01 أكتوبر 2014.

المراجع باللغة الأجنبية :

أولا باللغة الفرنسية :

#### 1 - Les ouvrages :

- 1- **AGANTHE , V,L** , Droit de l'Environnement , THEMIS , Paris , 2002
- 2- **MONTAS, A** , Droit Maritime , 2<sup>eme</sup> Edition , Paris , 2014.
- 3- **BESSON et PICARD** , Les Assurances Terretres en Droit Français , Tome 01 ( Le Contrat d'Assurance ) , 4<sup>eme</sup> Ed , Dalloz , Paris , 1975.
- 4- **BONASSIES, J.P** , Droit Maritime , Dalloz , Paris , 2006.
- 5- **BONASSIES,J.P** , Cours de Droit Maritime , Tome 1 , Paris , 1990.
- 6- **CHAO Wu** , La Pollution du Fait du transport Maritime des Hydrocarbures, Responsabilité et Indemnisation des Dommages , Edition Pedone , Paris , 1994.
- 7- **DESPAX , M** , Droit De L'environnement , Litec , Paris , 1980.
- 8- **GROUIEL** , Le Contrat d'Assurance , 2<sup>eme</sup> Ed , Dalloz , Paris , 1997.
- 9- **JEAN Pierre et KISS ,A** , Droit International de L'environnement , 2<sup>eme</sup> édition, Edition Pedone , 2000 , France
- 10- **JOSSERAND , L** , Cours De Droit civil Positif Français , Tome 2 , 2<sup>eme</sup> Ed , Paris , 1933.

- 
- 11- **LACOIX , C**, La Réparation des Dommages en cas de Catastrophes , Edition Alpha , Paris , 2009.
  - 12- **LAMBERT-FAIVRE** , Droit du Dommage corporel, Dalloz, 2000, N°702.
  - 13- **Lucchini , L**, Le dispositif Juridique international mis en place dans la méditerranée pour lutter contre la pollution marine , Rapport sur la protection du milieu marin, Edition l'harmattan , France .
  - 14- **LE TOURNEAU ,Ph** , Droit de la Responsabilité , Série Dalloz , Paris , 1996 .
  - 15- **PRIEUR , M** , Droit de L'environnement , Précis Dalloz , 2<sup>eme</sup> Edition , 1991 , P728.
  - 16- **QUENEUDEC, J. P**, Convention Maritime International , Ed Pedone , Paris 1979.
  - 17- **REBEYROL ,V**, L'affirmation d'un Droit a L'environnement et la réparation des Dommages environnementaux , Tome 42 , Edition Alpha , France , 2010.
  - 18- **REBEYROL, V** , L'affirmation d'un Droit à l'environnement et la réparation des dommages environnement , Ed Alpha , Liban , 2010.
  - 19- **REMOND-Gouilloud, M**, Leçon d'un naufragé a propos de l'indemnisation des victimes de (L'AMOCO CADIZ), Recueil Dalloz , Chronique XX
  - 20- **Rodier , R** , Traité Général du Droit Maritime , Dalloz, Paris , 1975.
  - 21- **Rodier , R** et **DU PONTAVICE** , Droit Maritime , 12<sup>eme</sup> Edition , Dalloz , Paris , 1997
  - 22- **Rodier , R**, et **DU PONTAVICE**, Droit Maritime , 11 Edition, 1991 , Dalloz , Paris.
  - 23- **SAVATIER , R** , Traite de la Responsabilité Civile en Droit Français , 2<sup>eme</sup> Ed , Paris , 1951.
  - 24- **VIALARD , A** , Le Droit Civil Algérien , La Responsabilité Civil délictuelle , OPU , 1980
  - 25- **Yvonne Lambert Faibre** , Droit du Dommage Corporel système d'indemnisation, 3<sup>eme</sup> Edition Dalloz, 1996, France.

## **2 - Les Articles :**

- 1- **BEN AMAR , M** , La responsabilité des propriétaire des Navires pour les Dommages Dus à la Pollution par Hydrocarbures en Droit Algérien , RASJEP , N°4 , 1997.

- 
- 2- **BONASSIES, P** , Le Droit Classique et la Sécurité des espaces Maritime , ERM , 1986 , N°01.
  - 3- **BONASSIES, P** , La Convention International sur la Responsabilité et L'indemnisation pour les Dommages liés au Transport par Mer de Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses , IMTM , Annales 1996.
  - 4- **DOUAY , C** , L'indemnisation des Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures , DMF, 1981.
  - 5- **FONTAINE , E** : les sinistres de l'Amoco Cadiz et de Tanio , comparaison de deux expériences, DMF,1993 .
  - 6- **HADDOUM , K** , Les efforts internationaux en matière de protection de L'environnement marin , Revue de Droit et Sciences Politiques N°03 , Centre Universitaire de Naama , Algérie , Janvier 2016
  - 7- **HADDOUM , K**, pollution Marine Prévention et Lutte , Colloque sur le contentieux maritime , du 2 et 3 mai 2009 , université d'Oran .
  - 8- **HADDOUM , K** , La pollution dans les ports de commerce Algériens , Revue droit des transports et des activités portuaires, N02 , 2015 , Université d'oran
  - 9- **HUIBAN, A** , La convention HNS , une atomisation du droit aux fins d'une meilleure indemnisation des dommages liés au transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses, Annuaire de Droit Maritime et Océanique (DMO), TOME XXXII – 2014 .
  - 10- **KAHLOULA , M** , La Protection Juridique Du Milieu Marin en Droit Algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine , Revue Juridique Environnement, France, N°01, 1995.
  - 11- **KHODJET EL KHIL , L** , La valeur Juridique du Code maritime international des marchandises dangereuses Code IMDG , Evolution et perspectives du point de vue de son application , Revue Juridique de l'Environnement , 2016
  - 12- **KISS. A** , L'affaire de l'Amoco Cadiz , responsabilité pour une catastrophe écologique , JDI, N° 3 , 1985.
  - 13- **Langavant E, et Beurier JP** , La Lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures devant le droit administratif Français , a propos de l'affaire de l'olympic Bravery , DMF , 1976.
  - 14- **Le Couviour K** , La Convention SNPD , Quelques réflexions sue la dernière pièce du dispositif , DMF , 1999 .

- 
- 15- **LEGENDRE , C** , Convention International sur la Responsabilité Civile pour les Dommages Dus à la Pollution par les Hydrocarbures , DMF , 1970.
  - 16- **LEGENDRE , C** , La Conférence de Tokyo du comité Maritime International , DMF,1969.
  - 17- **LEGENDRE , C** , Projet de Convention International sur la Responsabilité Civil en Matière de Pollution par Hydrocarbures , DMF 1969.
  - 18- **MARCHAND M** , Les Pollutions Marines Accidentelles Au-delà du Pétrole brut les Produits Chimiques et autres Déversements en Mer , Revue Annales des Mines Responsabilité et Environnement , Juillet 2003.
  - 19- **MATHARAN, X et LEYONIE , J**, L'assurance de Risque Environnement , Droit et Pratique de Commerce International , D.P.C.I , 1994 , N°2.
  - 20- **MAZEAUD, H** , La Faute dans la Garde , Revue Internationale de Droit Comparé, Vol 11 N° 4 , Paris , 1959.
  - 21- **NDENDE , M** , L'accident de L'Erika , Procédures d'Indemnisation des victimes et enjeux Judiciaires autour d'une catastrophe Pétrolière , Revue de Droit des Transports, N°01 , 2007
  - 22- **NDENDE , M** , Le jugement de l'Erika sur les responsabilités pénales et la réparation des dommages en matière de pollution des mer , Revue de droit des transports ,N°05 , 2008 .
  - 23- **REMOND-Gouilloud, M** Le Fonds D'indemnisation in le dommage écologique en droit interne , communautaire et comparé , Colloque 21-22 mars 1991 , Nice , Economica ,1992 .
  - 24- **REMOND-Gouilloud, M**, Les Mesures de Sauvegarde , quelques difficultés liées à l'Indemnisation des frais de lutte contre la Pollution , DMF , 1980.
  - 25- **REMOND-Gouilloud, M**, Quel Avenir pour les conventions de Bruxelles sur L'indemnisation des Marées Noir , DMF 1993.
  - 26- **Starck , B** , Domain et Fondement de la Responsabilité sans Faute , R.T.C , Paris 1958.
  - 27- **THOUILIN, B** , Les Contrats Pétroliers , les contrats trading pétrolier et les contrats d'afférents et de transport , DMF 1998.
  - 28- **VIALARD , A** , Prévention et Indemnisation des Pollution Par Hydrocarbures , Revue de Droit Maritime Français , DMF, n°637 , Mai 2003 , Ed Lamy , Paris.

- 
- 29- **VINEY G** , Les Principaux aspects de la Responsabilité Civile des entreprises pour atteinte a l'environnements en droit Française , J.C.P , 1995 , N°3500 .

### 3 - Les thèse :

- 1- **AIT AISSI, N** , Transfert Des Déchets Dangereux en Méditerrané et Protection De L'environnement , thèse de doctorat en droit , Université de Paris 10 , 1997 .
- 2- **BAIBA , H** : La responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures , DPGS , option maritime , institut supérieur maritime bou smail , Alger , 2004.
- 3- **CHAO Wu** , La Pollution Du Fait Du Transport Maritime des Hydrocarbures (Responsabilité, Indemnisation des Dommages) , Thèse , Paris.
- 4- **CHIKHAOUI , L**, Le Financement de la Protection de L'environnement , Thèse de Doctorat , Université de Paris 1 en Droit Prive , 1996.
- 5- **EBERT, Ch** , L'affaire ERIKA , Mémoire du DESS en Droit Maritime et de Transports , Faculté de droit et de Science Politique , Université d'Aix-Marseille , 2000.
- 6- **GRELLET , S**, L'indemnisation des Dommages Maritimes liés à la Pollution par hydrocarbures, thèse de doctorat en droit Maritime , faculté de Droit et de sciences Politique, université de Strasbourg, 2017 .
- 7- – **KHODJET EL KHIL, L** , La Pollution de la Mer méditerranée du fait du Transport Maritime de Marchandises , thèse de Doctorat , Faculté de Droit et de Science Politique D'AIX-MARSEILLE , 2003.
- 8- **MOUKADDEM, N** , La responsabilité du fait des choses inanimées en droit Libanais , compare avec le droit Français , thèse Aix Marseille , 1971 .
- 9- **SIMON , P**, La réparation civile des dommages causés par les hydrocarbures, Thèse Doctorat , Paris, 1978.
- 10- **STEICHEN , P** , Les sites Contaminés de la Police administrative au Droit Economique , Thèse Doctorat , Université de Nice , France , 1994.
- 11- **TANO Marie , M** , Le Transport Maritime Du Substances Nocive et Potentiellement Dangereuses , Thèse De Doctorat , Faculté De Droit et De Sciences Politique , Université De Nantes .



- 
- 12- **VALLIS , E** , Approche des Dommages de Pollution causé par les Hydrocarbures Fipol , Mémoire de Magister en Droit Maritime , Faculté de droit et de Science Politique , Université d'Aix-Marseille , 2006 , 2007.

ثانيا : باللغة الإنجليزية :

- 1- **Chang Lu** , comparative Study of liability arising from the carriage of dangerous goods between Chinese and English law , 2009.
- 2- **CLARK , R** , Marine pollution , fourth edition , Clarendon press , Oxford , 1997.
- 3- **Gallagher , J** , In the Wake of the Exxon Valdez , Murky legal Waters of Liability and compensation , Volume 25 , New England Law Review , 1990.
- 4- **Richard ,W et GRIGGS , P** , Limitation of Liability for Maritime Claims , 3<sup>rd</sup> Ed , LLP , London , 1998.
- 5- **SWAN P** , International and National approaches to oil Pollution Responsibility , An Emergin regime for a Global Problem , Oregon Law Review, V50 , N°01 , 1971.

مواقع الأنترنت :

1. [www.q8ship.com/qqq/ships.htm](http://www.q8ship.com/qqq/ships.htm)
2. <http://www.ports.gov.sa>
3. <http://www.unece.org/trans/danger.htm>
4. <http://www.wikipedia.org>
5. [www.iso.org](http://www.iso.org)
6. [www.polmar.com/pollution/biologique.htm](http://www.polmar.com/pollution/biologique.htm)
7. <https://wikivisually.com>
8. [www.marefa.org](http://www.marefa.org)
9. <http://admiraltypractice.com/chapters/85.htm>

- 
10. <http://www.imf.org>  
11. <http://www.juricaf.org/>  
12. <http://www.iopcfunds.org/>  
13. <http://www.imo.org>  
14. [www.uscg.mil/imo/MSC](http://www.uscg.mil/imo/MSC)

الصفحة	العنوان
01	مقدمة
16	الباب الأول : الأحكام العامة للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالبضائع الخطرة .
17	الفصل الأول : النطاق الموضوعي للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة
18	المبحث الأول : الحادث المنشئ للمسؤولية " عناصر حادث التلوث "

19	المطلب الأول : السفينة كأداة لإحداث الضرر
19	الفرع الأول : السفينة في إطار القواعد العامة
19	أولا : معايير تعريف السفينة
20	ثانيا : مدى إعتبار الحطم البحري بمثابة سفن
22	الفرع الثاني : السفينة في إطار الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية عن التلوث البحري
23	أولا : المفهوم الضيق للسفينة في إطار اتفاقية المحروقات 1969-1992
24	1- ناقلات البترول
27	2- خصوصية الحطام البحري في مجال التلوث بالمواد الخطرة
29	ثانيا : المفهوم الموسع للسفينة و أهم الاتفاقيات التي تبنته
29	أ- أسباب تبني المفهوم الموسع للسفينة
30	ب-الاتفاقيات التي تبنت المفهوم الموسع للسفينة
31	أولا : بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات 1969
33	ثانيا : اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010
37	ثالثا : اتفاقية لندن 1954 Oil Pol و اتفاقية ماربول 1978 - MARPOL 1973
38	رابعا : الاتفاقية الدولية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي 2001
39	الفرع الثالث : مدى جاهزية السفينة لنقل البضائع الخطرة

40	أولاً : الصلاحية المادية للسفينة
41	ثانياً : الصلاحية البشرية للسفينة
43	ثالثاً : الصلاحية الوثائقية للسفينة
46	المطلب الثاني : مفهوم البضائع الخطرة
47	الفرع الأول : صعوبة تعريف البضائع الخطرة
47	أولاً : تعريف المواد الخطرة في مجال القواعد العامة " الشيء الخطر في مجال مسؤولية حارس الأشياء "
52	ثانياً : تعريف المواد الخطرة في مجال النقل البحري
52	1- التعريف الضيق للمواد الخطرة
52	2- التعريف الموسع للمواد الخطرة
55	ثالثاً : تعريف المواد الخطرة في التشريعات المختلفة
55	1- تعريف المواد الخطرة في الاتفاقيات الدولية
56	2- تعريف المواد الخطرة في القوانين الوطنية
58	الفرع الثاني : تصنيفات البضائع الخطرة
59	أولاً : الأنواع العامة للبضائع الخطرة

60	-1 المواد المتفجرة
62	-2 الغازات
64	-3 السوائل اللهبية
65	-4 المواد الصلبة القابلة للاشتعال
66	-5 المواد المؤكسدة
67	-6 المواد السامة و المعدية
68	-7 المواد المشعة
68	-8 المواد الآكلة
69	-9 مواد و سلع خطرة متنوعة
70	ثانيا : الأنواع الخاصة للبضائع الخطرة
70	-1 المحروقات
71	-2 النفايات الخطرة
71	-3 المواد النووية " الذرية "
72	المطلب الثالث : الواقعة المسببة للتلوث
72	الفرع الأول : صور الواقعة المسببة للتلوث

72	1- الجنوح
73	2- التصادم
73	3- الإرتطام
73	4- الحريق و الانفجار
74	5- سوء الأحوال الجوية
74	6- إلقاء أو تفريغ المواد الخطرة من السفن
74	الفرع الثاني : شروط الواقعة المسببة للتلوث
75	أولاً : من حيث مدى إرادية الواقعة المسببة للتلوث
76	ثانياً : من حيث مدى فعالية الواقعة المسببة للتلوث
77	ثالثاً : من حيث وحدة مصدر التلوث
78	المبحث الثاني : الضرر الناشئ عن المسؤولية - ضرر التلوث -
79	المطلب الأول : مفهوم التلوث البحري
80	الفرع الأول : تعريف التلوث البحري
80	أولاً : التعريف الفقهي للتلوث البحري

81	ثانيا : تعريف التلوث البحري في التفافيات الدولية و الإقليمية
85	ثالثا : تعريف التلوث البحري في المؤتمرات الدولية
85	رابعا : تعريف التلوث البحري في القوانين الداخلية
88	<b>الفرع الثاني : مصادر التلوث البحري</b>
88	أولا : التلوث من مصادر طبيعية
89	ثانيا : التلوث من مصادر برية
93	ثالثا : التلوث من مصادر بحرية
101	ثالثا : التلوث من مصادر جوية
102	<b>الفرع الثالث : أنواع التلوث البحري</b>
102	أولا : أنواع التلوث بحسب طبيعته
104	ثانيا : أنواع التلوث حسب درجة تأثيره على البيئة البحرية
105	<b>المطلب الثاني : ضرر التلوث في إطار اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010</b>
106	<b>الفرع الأول : عناصر ضرر التلوث</b>
107	أولا : مكان وقوع الضرر بالنسبة للسفينة
108	ثانيا : مدى إرتباط الضرر بالتلوث في مجال البضائع الخطرة

109	الفرع الثاني : الأضرار القابلة للتعويض
109	أولا : الأضرار القابلة للتقدير النقدي
111	ثانيا : الأضرار غير القابلة للتقدير النقدي " صعوبة التقدير النقدي "
111	1- فوات الكسب
114	2- الضرر البيئي
120	الفرع الثالث : النطاق الجغرافي لضرر التلوث
121	أولا : الوضع في اتفاقية 1969
123	ثانيا : الوضع في اتفاقية 1996 مقارنة ببروتوكول 1992 " امتداد النطاق المكاني لضرر التلوث "
125	المطلب الثالث: الإجراءات الوقائية .
125	الفرع الأول : مفهوم الإجراءات الوقائية
126	أولا : تعريف الإجراءات الوقائية
126	ثانيا : شروط الإجراءات الوقائية
127	1- شرط الزمن
128	2- شرط المعقولية



129	3- شرط الهدف
131	ثالثا : الأضرار الناجمة عن الإجراءات الوقائية
132	الفرع الثاني : النطاق الجغرافي للإجراءات الوقائية .
132	أولا : نطاق الإجراءات الوقائية في اتفاقية 1996
133	ثانيا : نطاق الإجراءات الوقائية في بروتوكول 2010
134	الفصل الثاني : النطاق الشخصي للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة
135	المبحث الأول : تحديد هوية الشخص المسؤول " مالك السفينة و مسؤوليته المركزة "
135	المطلب الأول : مالك السفينة " مفهوم الملكية " - ظوابط تحديد مالك السفينة -
136	الفرع الأول : الجدل حول المستغل أم المالك
138	الفرع الثاني : معايير تحديد مالك السفينة
138	أولا : معيار الملكية
145	ثانيا : معيار التسجيل
148	الفرع الثالث : تحديد مالك السفينة في حالة تعدد السفن المسببة للتلوث .
150	المطلب الثاني : تركيز المسؤولية في مالك السفينة " نظام المسؤولية المركزة "

150	الفرع الأول : نطاق تركيز المسؤولية في مالك السفينة في إطار اتفاقية المواد الخطرة 2010-1996
151	أولاً: عدم جواز رفع الدعوى ضد مالك السفينة على أساس القوانين الداخلية
151	ثانياً : قائمة الأشخاص المحمية " أصحاب الحصانة "
153	ثالثاً : حق المالك في الرجوع على الغير
154	الفرع الثاني : موقف الاتفاقيات الدولية من مبدأ تركيز المسؤولية .
154	أولاً : موقف اتفاقية المحروقات 1969
155	ثانياً : موقف بروتكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات 1969
158	ثالثاً : موقف اتفاقية الوقود 2001
159	رابعاً : موقف الاتفاقيات في المجال النووي
159	الفرع الثالث : موقف القوانين الداخلية من مبدأ تركيز المسؤولية
160	أولاً : القانون الجزائري
160	ثانياً : القانون الإنجليزي
161	ثالثاً : القانون المصري
161	رابعاً : القانون الأمريكي

162	الفرع الرابع : نظرة تقديرية لمبدأ تركيز المسؤولية في مالك السفينة
162	أولا : سلبيات مبدأ تركيز المسؤولية
162	1- في حالة صعوبة الوصول للمالك
164	2- في مجال إستبعاد المجهز و المستأجر من المسؤولية
164	3- في مجال إختلاف تعويض التلوث البحري عن التعويض في المجال النووي
165	ثانيا : إجابيات مبدأ تركيز المسؤولية
166	المبحث الثاني : تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية مالك السفينة
167	المطلب الأول : الأساس القانوني لمسؤولية مالك السفينة
167	الفرع الأول : أساس المسؤولية عن الأشياء الخطرة وفقا للقواعد العامة
168	أولا : النظريات التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ " النظرية الشخصية "
168	1 - نظرية الخطأ المفترض
171	2 - نظرية الخطأ الثابت
174	ثانيا : النظريات التي تقيم المسؤولية على أساس الضرر " النظرية الموضوعية "
175	1 - نظرية المخاطر

178	2 - نظرية الضمان
179	3 - الإتجاه الجامع بين النظريتين
181	<b>الفرع الثاني: طبيعة المسؤولية في مجال التلوث البحري بالمواد الخطرة</b>
181	أولاً : الإتجاه القائم على أساس الخطأ
183	ثانياً : الإتجاه القائم على أساس الضرر
184	ثالثاً : الإتجاه الراجح
186	<b>الفرع الثالث : موقف اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010 من أساس مسؤولية التلوث البحري</b>
187	أولاً : موقف اتفاقية المواد الخطرة من نظرية المخاطر
188	ثانياً : موقف اتفاقية المواد الخطرة من نظرية الضمان
190	<b>الفرع الرابع : موقف الاتفاقيات الدولية الأخرى من أساس مسؤولية التلوث البحري</b>
190	أولاً : موقف اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992
191	ثانياً : موقف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982
191	ثالثاً : موقف اتفاقية الوقود 2001

192	رابعا : موقف اتفاقية مستغلي السفن النووية 1962
192	خامسا: موقف قانون التلوث الأمريكي
193	الفرع الخامس : موقف المشرع الجزائري
195	المطلب الثاني : حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية
198	الفرع الأول : أعمال الحرب
201	الفرع الثاني : الضاهرة الطبيعية
202	الفرع الثالث : الفعل العمدي للغير
204	الفرع الرابع : إهمال الحكومة
206	الفرع الخامس : خطأ الشخص المضروب
207	الفرع السادس : إهمال الشاحن
209	الباب الثاني : خصوصية التعويض كأثر للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة
210	الفصل الأول : التعويض الناشئ عن المسؤولية المدنية لأضرار التلوث البحري بالمواد الخطرة
211	المبحث الأول : حدود الضمان "مبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة "

212	المطلب الأول : المبادئ العامة - الأسس - لمبدأ تحديد المسؤولية
213	الفرع الأول : حدود المسؤولية وفقا لاتفاقية 1996 و بروتوكول 2010
213	أولا : حدود المسؤولية في اتفاقية 1996
214	1- كيفية حساب مبالغ التحديد و طريقة تحويلها للعملة الوطنية
215	2- التحديد الجزافي للمسؤولية المحدودة
215	3- أساس حساب مبالغ التحديد
216	ثانيا : حدود المسؤولية في بروتوكول 2010
216	1- تعديل حدود المسؤولية
218	2- المبادئ المعتمد عليها لحساب المبالغ الجديدة
218	الفرع الثاني : حدود المسؤولية في الاتفاقيات الدولية البحرية الأخرى
219	أولا : حدود المسؤولية في معاهدة 1969 و بروتوكول 1992
219	1- ضعف مبالغ التحديد في اتفاقية 1969
220	2- الحدود الجديدة وفق لبروتوكول 1992
212	3- مقارنة حدود المسؤولية في اتفاقية 1996 مع معاهدة 1969 و بروتوكول 1992

222	4- تنازع حدود التعويض بين اتفاقية 1996-2010 و معاهدة 1969-1992:
223	ثانيا : حدود المسؤولية في اتفاقية الوقود لسنة 2001
223	1- نظام الإحالة في اتفاقية الوقود
224	2- تقييم نظام الإحالة في اتفاقية الوقود
225	ثالثا : حدود المسؤولية في معاهدات تحديد مسؤولية ملاك السفن
225	1- معاهدات بروكسل لسنة 1924 و 1957
227	2- معاهدة لندن لسنة 1976 و البروتوكول المعدل لها لسنة 1996
229	رابعا: حدود المسؤولية في معاهدة بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية 1962:
229	الفرع الثالث : مبدأ المسؤولية المحدودة في القوانين الداخلية
230	أولا : القانون الجزائري
231	ثانيا : القانون المصري
232	ثالثا : القانون الأمريكي
234	المطلب الثاني : موانع تحديد المسؤولية
235	الفرع الأول : الخطأ في القواعد العامة
235	أولا : إختلاف الآراء في تحديد فكرة الخطأ

238	ثانيا : الإتجاه الراجح في تحديد مفهوم فكرة الخطأ " أركان الخطأ "
241	الفرع الثاني : الخطأ المانع لتحديد مسؤولية مالك السفينة
241	أولا : الخطأ الشخصي لمالك السفينة
242	1- مفهوم الخطأ الشخصي لمالك السفينة
243	2- صور عن الخطأ الشخصي لمالك السفينة
243	3- مدى تأثير الأخطاء الشخصية لتابعي مالك السفينة على حقه في التحديد
244	ثانيا : الخطأ العمدي أو الخطأ غير المغتفر
244	1- مفهوم الخطأ العمدي أو غير المغتفر
245	2- عناصر الخطأ العمدي و غير المغتفر لمالك السفينة
247	3- أسباب التغيير من الخطأ الشخصي إلى الخطأ العمدي " الخطأ غير المغتفر "
247	4- مضمون فكرة الخطأ العمدي المانع من تحديد المسؤولية
248	5- إثبات الخطأ العمدي أو الخطأ غير المغتفر
249	المبحث الثاني : ضمانات تحديد المسؤولية
250	المطلب الأول : صندوق تحديد المسؤولية " نظامه القانوني "



250	الفرع الأول : الصفة التكاليفية لإنشاء صندوق التحديد
251	أولا : الطابع الإلزامي لإنشاء الصندوق
252	ثانيا : زمن إنشاء الصندوق
254	ثالثا : كيفية إنشاء الصندوق
255	الفرع الثاني : الجانب الشخصي للصندوق
255	أولا : اصحاب الحق في الصندوق
255	1- أصحاب الحق في إنشاء الصندوق " حق الإنشاء "
257	2- أصحاب الحق في أموال الصندوق " حق الإستفادة"
259	ثانيا : الآثار المترتبة على إنشاء الصندوق
262	الفرع الثالث : الجانب المالي لصندوق
262	أولا : توزيع رصيد الصندوق
265	ثانيا : توزيع فوائد الصندوق
267	المطلب الثاني : التأمين الإلزامي لمالك السفينة
269	الفرع الأول : فكرة التأمين الإلزامي في مجال التلوث البحري
269	أولا : مدى قابلية أضرار التلوث البحري للتغطية بالتأمين

270	1 - مدى إنسجام أضرار التلوث البحري مع الشروط القانونية للتأمين
272	2 - مدى إنسجام أضرار التلوث البحري بالشروط الفنية للتأمين
276	ثانيا : تجارب حديثة للتأمين على أضرار التلوث البحري
276	1 - التجربة الفرنسية و نظام أسوريول
278	2 - التجربة الإنجليزية و وثيقة كلاركسون
280	<b>الفرع الثاني : التأمين الإلزامي لمالك السفينة في اتفاقية 1996 مقارنة بالاتفاقيات الأخرى</b>
280	أولا : أحكام نظام التأمين الإجباري وفقا لاتفاقية المواد الخطرة 1996
281	1 - مبدأ إلزامية التأمين لمالك السفينة
282	2 - مبدأ الخيار بين التأمين و الضمان المالي
283	3 - شرط رقابة السلطة المختصة و تسليم شهادات التأمين
288	ثانيا : أحكام نظام التأمين الإجباري وفقا لاتفاقية 1969
288	1 - تطابق الأحكام مع اتفاقية المواد الخطرة 1996-2010
289	2 - مشكلة تسليم شهادة التأمين لسفن الدول غير المتعاقدة و بروتكول 1992
290	ثالثا : أحكام نظام التأمين الإجباري وفقا لاتفاقية الوقود 2001

291	رابعا : أحكام نظام التأمين الإجباري وفقا لقانون التلوث الأمريكي 1990
292	الفرع الثالث : موقف المشرع الجزائري من مبدأ التأمين الإلزامي لمالك السفينة
292	أولا : التأمين البحري على السفينة
293	ثانيا : تأمين المسؤولية عن الأضرار البحرية
296	الفصل الثاني : التعويض المستقل عن المسؤولية "التكميلي "
297	المبحث الأول : فكرة صناديق التعويض في مجال التلوث البحري
298	المطلب الأول : النظام القانوني لصناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري
298	الفرع الأول : الإطار المفاهيمي لصناديق التعويض
298	أولا : تعريف صناديق التعويض
299	ثانيا : نشأة صناديق التعويض
300	ثالثا : الطبيعة القانونية لصناديق التعويض
300	رابعا : مبررات إنشاء صناديق التعويضات
301	الفرع الثاني : الإطار العملي لصناديق التعويض
301	أولا : حالات تدخل صناديق التعويض

303	ثانيا : طرق تمويل صناديق التعويض
309	الفرع الثالث : صناديق التعويضات ما بين الصعوبات و المزايا
309	أولا : الصعوبات أو الإشكالات التي تثيرها صناديق التعويضات
310	1- في مجال إدارة الصندوق
310	2- في مجال التعويض
311	3- في مجال تمويل الصندوق
311	ثانيا : مزايا صناديق التعويض
312	1- حماية البيئة عموما
312	2- سهولة حصول المتضرر على التعويض
313	3- تعويض أضرار التلوث الخارجة عن نطاق المسؤولية المدنية و التأمين
314	المطلب الثاني : تطبيقات نموذجية لصناديق التعويضات في مجال التلوث البيئي عموما
314	الفرع الأول : صناديق التعويض على مستوى التشريعات الداخلية
315	أولا : صناديق التعويض في القانون الجزائري
315	1- الصندوق الوطني للبيئة و إزالة التلوث
316	2- الصندوق الوطني لحماية الساحل و المناطق الشاطئية

317	ثانيا : صناديق التعويض في القانون الأمريكي
317	1- صندوق Super Fund
318	2- الصندوق الأمريكي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت OPA
320	ثالثا : صناديق التعويض في القانون الفرنسي
321	رابعا : صناديق التعويض في القانون المصري
322	الفرع الثاني : صناديق التعويض على المستوى الدولي
322	أولا : في مجال الأضرار النووية
323	ثانيا : في مجال التلوث البحري بالمحروقات
324	أولا : الصناديق الإرادية - الإتفاقية -
324	1- قبل صندوق FIPOL
325	أ- إتفاق توفالوب TOVALOP
325	ب- إتفاق كريستال CRISTAL
326	2- بعد صندوق FIPOL
327	ت- صندوق التعويض التكميلي لسنة 2003

328	ث-الاتفاقات الارادية الخاصة توبيا TOPIA و ستوبيا STOPIA
329	ثانيا : الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات FIPOL
329	1- إنشاء الصندوق
330	2- هدف الصندوق
331	3- حالات إعفاء الصندوق من التعويض
331	4- تعديل الصندوق
332	المبحث الثاني : الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار المواد الخطرة HNS (SNPD)
333	المطلب الأول : النظام القانوني لصندوق التعويض عن أضرار المواد الخطرة
333	الفرع الأول : فكرة إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار المواد الخطرة
334	أولا : مراحل إنشاء الصندوق الدولي للبضائع الخطرة HNS
334	1- مرحلة النشأة الأولى سنة 1996
334	2- مرحلة التعديل 2010 و الإستعانة بصندوق المحروقات لسنة 1992.
335	ثانيا : وضائف صندوق HNS

335	1- تقديم التعويض
336	2- تقديم المساعدة
337	3- إعداد الميزانية
337	<b>الفرع الثاني : النظام الإداري لصندوق HNS</b>
338	<b>أولاً : الهيكل التنظيمي لصندوق HNS</b>
340	ثانياً : تمويل الصندوق - نظام الإشتراكات أو المساهمات -
341	1- الأشخاص الملزمون بدفع المساهمات
344	2- أنواع المساهمات
351	3- دور الدول الأطراف في اتفاقية المواد الخطرة في تحصيل المساهمات
354	4- الجزاء المترتب على عدم الإلتزام بدفع المساهمات .
358	<b>المطلب الثاني " نظام التعويض في صندوق المواد الخطرة و الضارة</b>
358	<b>الفرع الأول : شروط تدخل الصندوق</b>
359	<b>أولاً : من حيث الحادث المنشئ للمسؤولية</b>
359	أ- بالنسبة لمفهوم السفينة

361	ب-بالنسبة للمواد الخطرة
363	ت-بالنسبة للواقعة المسببة للتلوث
364	ثانيا : من حيث الضرر و مكان وقوعه
364	1- من حيث مفهوم الضرر
366	2- من حيث النطاق المكاني للضرر
367	<b>الفرع الثاني : نطاق تدخل صندوق HNS</b>
368	أولا : حالات تدخل الصندوق للتعويض
368	أ- بالنسبة للمتضررين
368	1- حالة إعفاء مالك السفينة
369	2- حالة إعسار مالك السفينة - العجز المالي -
370	3- حالة تجاوز الأضرار لحدود المسؤولية.
371	ب-حالة تدخل الصندوق بالنسبة لمالك السفينة
371	ثانيا : الحدود المادية للتعويض وفقا لصندوق HNS
372	أ- الحد الأقصى للتعويض في الصندوق و طريقة حسابه
373	ب-كيفية تحويل الحد الأقصى للتعويض إلى العملة الوطنية



373	ت-مدى إرتباط فوائد صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة بالحد الأقصى للتعويض من قبل صندوق HNS.
374	ث-توزيع مبلغ التعويض
374	ثالثا : حالات إعفاء صندوق HNS من الإلتزام بالتعويض
374	1- حالة الحرب
375	2- المصدر المجهول للتلوث
375	3- فعل الشخص المضرور
379	خاتمة
386	قائمة المراجع
407	الفهرس

## الملخص:

لقد إزدادت عمليات النقل البحري للبضائع الخطرة و الضارة ، و إرتفع معدل تداولها بالموانئ خلال السنوات الأخيرة بسبب التوسع في الصناعات الكيماوية مثل البتروكيماويات و الأسمدة و المواد المصنعة من البلاستيك إضافة إلى المواد الملتهبة ، و في المقابل ترتب على هذا زيادة في أعداد السفن الناقلة لهذه المواد الخطرة التي تجوب بحار العالم .

و نظرا لخطورة هذه المواد و ما قد ينجم عنها من أضرار نتيجة أي تقصير في إتخاذ ما يلزم من إجراءات أثناء تداولها و نقلها مما يؤدي إلى وقوع حوادث تصل إلى حد الكوارث و ما ينجم عنها من أضرار تصيب الإنسان و الكائنات الحية و البيئة على العموم خاصة ظاهرة التلوث البحري ، بحيث تعتبر حوادث - Torrey canyon ; Prestige ; Erika ; Amoco Cadiz - و غيرها من الحوادث خير دليل على ذلك ، قامت العديد من الدول بتنظيم عملية النقل البحري للبضائع الخطرة من خلال تشريعاتها الداخلية ، إلا أن هذه الأنظمة تباينت في إطارها و مضمونها من دولة إلى أخرى مما أدى إلى وجود تعقيدات و خلق صعوبات و مشاكل لكل من له صلة مباشرة أو غير مباشرة بنقل مثل هذه النوعيات من البضائع .

و عملا على توحيد الأحكام المنظمة للمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن عملية نقل البضائع الخطرة عقدت المنظمة البحرية الدولية في 03 ماي 1996 بلندن مؤتمر دولي تم من خلاله إعتقاد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة و الضارة بحرا ، و التي عرفت باسم اتفاقية HNS أو اتفاقية SNPD ، و قد إعتمدت المنظمة في صياغة نصوص هذه الاتفاقية على النموذج الناجح لاتفاقية المسؤولية المدنية CLC و اتفاقية الصندوق FIPOL المكملة لها في مجال المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، باستثناء أنه في إطار اتفاقية HNS تم دمج نظام التعويض مع نظام المسؤولية في صك واحد على خلاف ما تبع في مجال اتفاقية CLC و اتفاقية FIPOL ، و ذلك بهدف تقادي إنظام الدول لإحدى الاتفاقيتين دون الأخرى .

---

## Résumé

Les opérations de transport de marchandises dangereuses et nocives ont augmenté, tout comme le et le rythme de leur circulation dans les ports ces dernières années en raison de l'expansion des industries chimiques telles que la pétrochimie, les engrais et les matières plastiques ainsi que des matières inflammables, ce qui a entraîné une augmentation du nombre de navires transportant ces matières dans les mers du monde.

En raison de la gravité de ces matériaux et des dommages qu'ils peuvent causer du fait de l'omission des procédures nécessaires lors de la circulation et du transport, causant des accidents à l'ampleur des catastrophes, et les répercussions et dommages sur les êtres humains, les organismes vivants et l'environnement en général, et particulièrement, le phénomène de la pollution marine, comme les accidents du Canyon de Torrey ; Prestige ; Erika ; Amoco Cadiz , et d'autres, qui en sont la preuve, de nombreux pays ont organisé le processus de transport maritime de marchandises dangereuses dans le cadre de leurs législations internes. Cependant, la structure et le contenu de ces systèmes varient d'un pays à un autre, ce qui a entraîné des complications et créé des difficultés et des problèmes pour tous ceux qui ont un lien direct ou indirect avec le transport de ce type de marchandises.

En planifiant l'unification des dispositions en matière de responsabilité civile résultant des dommages causés par la pollution marine résultant du transport de l'exploitation des marchandises dangereuses , l' Organisation Maritime Internationale a tenu un congrès internationale 03 mai 1996 à Londres, qui s'est conclu par l' adoption d'une convention internationale sur la responsabilité et l' indemnisation pour les dommages résultant du transports de substances dangereuses et nuisibles à la mer. Une convention connue sous le nom de 'l'accord HNS, ou l'accord SNPD. L'organisation a adopté le texte de la convention sur le modèle de réussite de la convention sur la responsabilité civile CLC, et l'accord de fonds FIPOL les complétant dans le domaine de la responsabilité et de la réparation des dommages causés à la pollution marine par des hydrocarbures , sauf en vertu d'un accord HNS le système d'indemnisation est intégré au régime de responsabilité dans un seul instrument, contrairement à ce qui s'est passé dans le domaine d'une convention CLC et l'accord FIPOL, afin d'éviter ou de voir des pays rejoindre uniquement une seule des deux conventions.

---

## Summary

Hazardous and dangerous goods transport operations have increased and the pace of their movement in ports has increased in recent years due to the expansion of chemical industries such as petrochemicals, fertilizers and plastics as well as flammable materials. which has led to an increase in the number of ships carrying these substances in the world's seas. Due to the severity of these materials and the damage they may cause due to the omission of the necessary procedures during traffic and transportation, causing accidents to the magnitude of disasters, and the repercussions and damage to human beings, living organisms and the environment in general, and particularly the phenomenon of marine pollution, like the Torrey Canyon accidents ; Prestige; Erika ; Amoco Cadiz, and others, who prove it, many countries have organized shipping process of dangerous goods within their domestic legislation. However, the structure and content of these systems vary from one country to another, which has led to complications and created difficulties and problems for all those who have a direct or indirect link with the transport of this type of goods.

In planning the unification of the civil liability provisions resulting from the damage caused by marine pollution resulting from the transport of the operation of dangerous goods, the International Maritime Organization held an international congress on 3<sup>rd</sup> May, 1996 at London, concluded with the adoption of an international Convention on Liability and Compensation for damage resulting from the carriage of hazardous and noxious substances to the sea, named the HNS agreement, or the SNPD agreement. The organization has adopted the text of the convention on the success model of the CLC liability convention , and the IOPC funds agreement which complements them in the area of liability and compensation for damage caused to marine pollution by oil, except under an HNS agreement the compensation system is integrated into the liability regime in a single instrument, contrary to what happened in the area of a CLC convention and the FIPOL agreement, in order to avoid to see countries join just one of the two conventions.

