

نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

Theory of Risk as a Basis for International Civil Liability for Marine Pollution Damage

♦ ضامن محمد الأمين

جامعة تيسمسيلت / الجزائر

aminedhamene@gmail.com

تاريخ النشر: 2025/07/06

تاريخ القبول: 2025/06/24

تاريخ الإرسال: 2025/06/16

الملخص:

تثير مسألة تحديد أساس المسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري جدلاً واسعاً، بين من يتمسك بالمسؤولية القائمة على الخطأ باعتبارها أكثر حماية للمضرور، وبين من يرى أن الواقع العملي، خاصة في حالات التلوث النفطي، يفرض تجاوز هذا الأساس؛ فقد واجهت المسؤولية التقليدية اعتراضاً من شركات نقل النفط، كما لم توقّر نظريتنا الضمان والفعل غير المشروع أدوات فعالة لتحديد الضرر البيئي بدقة. بالمقابل؛ برزت نظرية المخاطر كأساس أكثر واقعية، لاعتمادها على عناصر مادية، وتجاوزها صعوبات الإثبات في بيئة تتعدد فيها مصادر التلوث وتتشابك.

الكلمات المفتاحية: التلوث البحري، المسؤولية الدولية، نظرية المخاطر.

Abstract:

The issue of determining the basis of international civil liability for marine environmental pollution damage is one of the most controversial topics. Some argue that fault-based liability is more effective and provides better protection for those harmed by pollution. However, others were hesitant to abandon this principle, especially since oil tanker operators strongly opposed such liability. Additionally, the theories of guarantee and international wrongful acts failed to fully define the extent of damage in the marine environment. Nevertheless, the theory of risk has proven its relevance in this context due to its tangible elements and material evidence..

Keywords: Marine Pollution, International Liability, Theory of Risk

نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

مقدمة:

في ظلّ التسارع الصناعي والتقني الذي يشهده العالم اليوم، باتت البيئة البحرية تواجه تحديات متزايدة تمسّ كيانها الحيوي وتهدّد توازنها الإيكولوجي، نتيجة لما تُخلّقه الأنشطة البشرية، ولا سيما النقل البحري، من آثار ملوثة عميقة؛ فقد تحوّلت البحار بفعل تسربات النفط والانبعاثات الكيماوية، إلى مسرح لكوارث بيئية متكررة، يتعدّر أحياناً احتواء أضرارها أو إرجاع الوضع إلى ما كان عليه.

وفي هذا السياق لم تعد قواعد المسؤولية التقليدية، المبنية على الخطأ، قادرة على مواكبة هذه التحوّلات أو حماية الضحايا بصورة عادلة وفعالة.

إنّ تطوّر مفهوم المسؤولية المدنية في القانون المعاصر جاء استجابةً ملحة لهذه الإشكالية، فظهر توجه قانوني جديد يقوم على نزع الطابع الشخصي عن المسؤولية، وربطها بالخطر ذاته لا بالفعل الخاطئ، وهو ما عُرف بـ "نظرية المخاطر"، وقد حظيت هذه النظرية بتطبيق واسع في مجالات التلوث الصناعي والأنشطة الخطرة، وامتد أثرها إلى المجال البحري، حيث أقرّ بها القانون الدولي في عدد من الاتفاقيات، أبرزها اتفاقية بروكسل لعام 1969 والبروتوكول المعدّل لها سنة 1992، اللتان كرستا مبدأ "المسؤولية بدون خطأ"، وأسندتا عبء التعويض إلى من يُزاوّل النشاط البحري الضار، استناداً إلى فكرة "الملوّث الدافع".

غير أنّ هذا التحوّل الجوهرى في فلسفة المسؤولية يطرح تساؤلات جوهرية، ليس فقط حول مدى عدالته وفعالته، بل أيضاً حول قدرته الحقيقية على توفير حماية قانونية رادعة ومنصفة لضحايا التلوث البحري. فهل تمثل نظرية المخاطر الخيار الأمثل لتحقيق التوازن بين حرية النشاط البحري وحقوق البيئة والمُضررين؟ للإجابة عن هذه الإشكالية قسمنا الدراسة إلى مبحثين: مضمون نظرية المخاطر كمقرر للمسؤولية الدولية (المبحث الأول)، أساس نظرية المخاطر في مجال التلوث البيئي البحري (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مضمون نظرية المخاطر كمقرر للمسؤولية الدولية

في كثير من الأحيان، لا يتصف سلوك الشخص أو الأشياء التي تحت حراسته بوصف الخطأ، إذ قد يكون استعماله لحق الملكية مشروعاً، غير مخالف للقوانين والأنظمة، ومتوافقاً مع الوظيفة الاجتماعية للملكية، وهو ما دفع الفقه القانوني إلى إعادة النظر في قواعد المسؤولية التقليدية، لتتكيف مع مستجدات العصر- الحديث وما صاحبه من ثورة صناعية وتكنولوجية، حيث لم يعد الخطأ أو الإهمال أو التقصير شرطاً لقيام المسؤولية، بل يكفي مجرد تحقق الضرر، وهو ما أفرز ما يُعرف بنظرية "المخاطر" أو "تحمّل التبعة"، التي تقوم على إسناد المسؤولية إلى من يياشر نشاطاً خطراً عن الأضرار التي تصيب الغير، دون الحاجة إلى إثبات خطئه، ذلك أن المسؤولية الموضوعية لا تستند إلى المعيار الشخصي، وإنما إلى نتائج النشاط الضار، مما يجعلها تقوم على أساس تحمّل تبعه ما ينجم عن الأنشطة الخطرة من أضرار.

المطلب الأول: نظرية المخاطر بين النشأة والمقصود

قبل التطرق إلى الضرر الناشئ جراء التلوث البحري والذي ترتب كليا عن المخاطر، لا بد لنا أن نعرّج على نشأة هذه المخاطر كظرفية واقعية ثم المقصود منها.

الفرع الأول: نشأة نظرية المخاطر

تعود نشأة نظرية المخاطر إلى القضاء الفرنسي، حيث أقرت بمسؤولية الإدارة عن أعمالها دون خطأ؛ وكان الهدف من ذلك حماية حقوق الأفراد وحرّياتهم، من خلال تمكينهم من الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي لحقت بهم نتيجة لنشاط الإدارة المشروع.

وقد أدّى تطور دور الإدارة وتزايد تدخلها في مختلف مجالات الحياة الاجتماعية والاقتصادية، وانتقالها من نموذج الدولة الحارسة إلى الدولة المتدخلّة، إلى اتساع نطاق الأضرار التي تصيب الأفراد بفعل نشاط الإدارة، سواء صدر ذلك النشاط بخطأ أو من غير خطأ؛ ومع ذلك، ظلّ الفقه والقضاء لفترة طويلة يحدّون قيام مسؤولية الإدارة في وجود خطأ ثابت، باعتبار أن الخطأ هو الأساس التقليدي للمسؤولية، وأنه لا يُتصوّر إلزام الإدارة بالتعويض دون نسبة الخطأ إليها.

غير أنّ الواقع العملي أفرز حالات قد تلحق فيها الأضرار بالأفراد بفعل نشاط مشروع للإدارة دون أن يكون هناك خطأ يمكن نسبته إليها؛ وإبقاء تلك الأضرار دون تعويض يمثّل إخلالاً بمبدأ العدالة والمساواة في تحمّل الأعباء العامة وهو ما فتح الباب أمام الاعتراف بمسؤولية الإدارة حتى في غياب الخطأ.

وبما أنّ الإدارة هي المستفيدة من النشاط العام، فإنّ من العدل أن تتحمّل تبعه الأضرار الناشئة عنه، ولو لم يصدر عنها خطأ، رغم أنّ الأصل العام يظلّ قائماً على المسؤولية المبنية على الخطأ. إلا أنّ مجلس الدولة الفرنسي، ومنذ سنة 1895، خرج عن هذا الأصل في قراره الشهير في قضية العامل "كام"، الذي أصيب أثناء عمله في مصنع حربي دون أن يرتكب أي خطأ، وفي غياب أي خطأ من جانب الدولة، ورغم منحه تعويضاً أولياً، إلا أنه لجأ إلى القضاء الإداري مطالباً بتعويض أكبر.

وبتأثير من الطرح الذي قدّمه مفوض الدولة "روميو"، والمستند إلى المبادئ التي أرساها قرار بلانكو سنة 1873، تمّ تقرير مسؤولية الدولة على أساس المخاطر، باعتبار أنّ عليها ضمان عمّالها ضد ما قد ينجم عن النشاط العام من أخطار، ولو في غياب الخطأ؛ وبهذا القرار تمّ إرساء نوع جديد من المسؤولية في القانون الإداري الفرنسي، أطلق عليها "المسؤولية بقوة القانون"، تقوم على مجرد تحقق الضرر في سياق المخاطر المهنية أو الحرية أو تلك الناجمة عن الشغب، دون الحاجة لإثبات الخطأ في جانب الإدارة.

نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

الفرع الثاني: تعريف نظرية المخاطر

بمقتضى نظرية المسؤولية الموضوعية، يُعدّ الشخص مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن نشاطاته الخطرة، حتى وإن كان قد تصرف بحرص ولم يصدر عنه أي خطأ؛ وعليه، تنعقد مسؤولية مالك السفينة أو مستغليها عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري دون الحاجة إلى إثبات الإهمال أو الخطأ في جانبه؛ ولا شك في أنّ هذا النهج يوفر حماية أوسع للمضرورين، إذ إنّ حوادث التلوث غالباً ما تُخلّف أضراراً جسيمة تمسّ الأفراد والبيئة معاً، مما يجعل من المسؤولية الموضوعية الأساس الأنسب لمحايتهم.

فالمضرور، وفقاً لهذا النموذج، غير ملزم بإثبات خطأ المسؤول؛ وإنما يكفي أن يُثبت وقوع الضرر، أو السبب الذي أدّى إليه؛ ذلك أنّ المسؤولية المبينة على الخطأ تطرح صعوبات جمة، إذ من العسير على المتضررين إثبات الخطأ في جانب مالك السفينة أو من تسبب بالتلوث؛ وهو ما قد يفضي إلى إفلات المالك من المسؤولية وحرمان المتضرر من أي علاج قانوني.

ومن ثمّ، فإن القانون باعتماده المسؤولية الموضوعية، يكون قد وفر وسيلة فعالة لحماية المصلحة العامة والبيئة البحرية من المخاطر الناجمة عن نقل الزيت بجزءاً، باعتباره نشاطاً ذا طبيعة خطيرة؛ فالمسؤولية في هذا السياق لا تُبنى على معيار العقلانية أو درجة الحذر، بل على حقيقة أنّ الشخص قد خلق من خلال سلوكه ونشاطه أخطاراً غير عادية¹.

يرى البعض بأنّ نظرية المخاطر تقوم على فكرة العدالة لأتّه من خلال هذا النشاط يحصل الإنسان على فائدة، ومتى كان هذا النشاط الخطير هو مصدر فائدة لصاحبه، يكون من العدل في المقابل إصلاح الضرر الذي تسبّب فيه، وبالتالي لتطبيق نظرية المخاطر يجب توفر شرطين وهما:

- أن يكون نشاط المسؤول خطراً.
 - أن يكون هذا النشاط مصدر فائدة للمسؤول².
- إذا طبقنا هذين الشرطين على نشاط مالك السفينة، والممثل في نقل البضائع الخطرة كالنفط ومشتقاته، فإننا نجد أنّ هذا النشاط يُنشئ من جهة خطراً جدّياً على البيئة البحرية ويهدّد سلامتها نتيجة لاحتّال وقوع حوادث تسرب؛ ومن جهة أخرى، فإنّ نشاط النقل البحري في ذاته يُعدّ نشاطاً تجارياً يهدف إلى تحقيق الربح، مما يجعل الحالة تستوفي الشرطين اللذين تقوم عليهما نظرية المخاطر.

¹ - جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 100.

² - بلقاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2012/2013، ص 58.

ضامن محمد الأمين

غير أنّ الإشكال الذي يثور في هذا السياق يتمثل في تحديد الأساس القانوني للمسؤولية إذا لم تكن البضائع المنقولة في ذاتها مصنّعة ضمن البضائع الخطرة، ثم حدثت واقعة عرضية - كاصطدام عرضي للسفينة - أدّت إلى تسرّب وقودها وتلويث البيئة البحرية.

للإجابة عن ذلك؛ يُمكن الرجوع إلى اتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت، التي كرست مبدأ المسؤولية الموضوعية (objective liability) في المادة 3 الفقرة 1، حيث نصّت على أن:

"باستثناء ما تنص عليه الفقرتان الأولى والثانية من هذه المادة، فإنّ، يكون مسؤولاً عن أي أضرار ناجمة عن الزيت المتسرّب أو المصروف نتيجة الحادث."

يتبيّن من خلال هذا النص القانوني أنّ الاتفاقية لم تُعلّق قيام المسؤولية على طبيعة البضائع المنقولة، بل على نتيجة الفعل - أي حدوث تسرّب زيتي أضرّ بالبيئة البحرية - بصرف النظر عن طبيعة المادة المتسببة. وعليه، فإن مجرد حدوث ضرر ناجم عن تسرّب الزيت من السفينة كافٍ لتحميل مالكيها المسؤولية، ما يُعزز التطبيق الموسّع لنظرية المخاطر، باعتبار أن معيار الخطورة لا يُقاس بطبيعة المادة المنقولة فحسب، بل يُنظر إلى طبيعة النشاط ذاته وإمكاناته الضررية الكامنة.

ويُعدّ هذا التوجه القانوني استجابة عملية لمتطلبات العدالة البيئية الحديثة، حيث تتحقق العدالة الوفاقية والتعويضية بتوسيع دائرة المسؤولية لتشمل حتى الحالات غير الخطية، كلما كان الضرر واقعاً والفاعل مرتبطاً بنشاط محفوف بالخطر.

تبعة الربح: Risque profit.

يقصد بتبعة الربح أنّ من يستفيد من خطر ناشئ عن نشاطه يجب عليه أن يتحمل تبعته، ومن ثمّ يجب عليه أن يعوّض الأضرار الناجمة عن هذا النشاط.

افتقر هذا الوجه من نظرية المخاطر "تحمل التبعة" إلى الوضوح والتحديد، لأنّ فكرة الإفادة أو النفع هذه هي فكرة واسعة تحتاج إلى وضوح وتحديد، إذ بجانب المنافع الاقتصادية توجد المنافع المعنوية أو الأدبية أيضاً، وليس من شك في أنّ فهم المنفعة أو الربح بهذا المعنى الواسع يفقدها صلاحيتها كميّار محدّد لأعمال المسؤولية ما دام أنّ كل نشاط يهتم به المرء على أي نحو يمكن أن يتضمن منفعة بالمعنى الواسع لفظ.

غير أنّ هذا النقد لا ينطبق على الأنشطة المولدة للأضرار الناتجة عن التلوث التكنولوجي ما دام أنّ هذه الأنشطة الصناعية والتجارية هي مجال الأنشطة النافعة بالمفهوم الاقتصادي دون حاجة إلى المنافع المعنوية أو الأدبية¹.

¹ - ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008، ص 360.

نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

● تبعة النشاط: Risque d'activité

يقصد بتبعة النشاط، أنّ من استحدث خطراً للغير سواءً بنشاطه الشخصي- أو باستخدامه أشياء معينة، يلزم بتعويض الضرر الذي يصيب الغير عند تحقق هذا الخطر، فمن ستعمل لمصلحته آلات خطيرة يجب أن يتحمل نتيجة ذلك، دون حاجة إلى وقوع خطأ من جانبه¹.

● تبعة السلطة: Risque d'autorité

تستند إحدى صور نظرية تحمّل التبعة إلى مبدأ مفاده أنّ الشخص الذي يضطلع بإدارة مشروع ما، يلتزم بتحمّل تبعات الأضرار التي قد تنتج عن هذا المشروع، حتى ولو لم يكن هناك خطأ شخصي- من جانبه؛ ذلك أنّ تمتعه بسلطة الإشراف والسيطرة يقابله التزام بتحمّل المسؤولية عن المخاطر التي قد تنشأ. وتجدر الإشارة إلى أنّ هذا النمط من المسؤولية لا يُتصور إلا في نطاق القطاعات الصناعية والتجارية، حيث يكون النشاط عرضة لإحداث أضرار مادية أو بيئية على الغير².

وقد برر المؤيدون لتوسيع نطاق هذه النظرية في مجال التلوث البحري، موقفهم بجملة من الاعتبارات:

أولها أنّ الاقتصاد على النظام التقليدي القائم على إثبات الخطأ لا يفي بالغرض في حالات التلوث، ذلك أنّ العديد من الأضرار البحرية قد تقع دون أن يكون هنالك خطأ فعلي من مالك السفينة، كما في حالات الاصطدام الناتج عن خطأ طرف ثالث أو بسبب عوامل طبيعية قاهرة؛ وفي مثل هذه الحالات، فإنّ حرمان المضرور من التعويض يمثل انتكاساً للعدالة وخرقاً لجوهر النظام القانوني الذي يفترض أن يضمن حماية فعالة للضحايا³.

وثانياً، فإنّ تطبيق قاعدة الخطأ، حتى مع توزيع عبء الإثبات بطريقة معكوسة، قد لا يوفر حلاً عملياً؛ إذ بإمكان مالك السفينة غالباً أن ينفي علاقته المباشرة بالتلوث، إما بتحميل التبعة لطاقم السفينة أو بإثبات الظروف القاهرة؛ الأمر الذي يعقّد إجراءات التقاضي ويطيل أمدها، فيجد المتضرر نفسه أمام عراقيل قانونية ومادية قد تثنيه عن المطالبة بحقوقه، وهو ما يجعل من المسؤولية الموضوعية بديلاً واقعياً أكثر بساطة وكفاءة.

أما النقطة الثالثة، فتتعلق بالإشكال المرتبط بمدى تأثير هذا النظام على آليات التأمين؛ حيث ذهب البعض إلى أنّ المسؤولية بدون خطأ قد تضعف من جدوى التأمين البحري، غير أنّ هذا التخوف لا يبدو ذا وزن كبير من الناحية العملية، إذ أنّ تعقيد إجراءات الإثبات في ظل المسؤولية التقليدية يؤدي إلى تأخر تعويض

¹ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008، ص 346.

² - ياسر محمد فاروق المنيلاوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة ...، مرجع سابق، ص 362.

³ - صلاح محمد سلمية، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 535.

ضامن محمد الأمين

المضررين وزيادة الكلفة الإجرائية، في حين أنّ تبتي المسؤولية الموضوعية من شأنه أن يسرّع في تسوية النزاعات ويوفّر آلية عادلة وفعّالة للتعويض¹.

المطلب الثاني: عناصر نظرية المخاطر

تتمثل عناصر المسؤولية الموضوعية في: عنصر الضرر الناتج عن النشاط الضار - النشاط الخطر - مع توافر رابطة السببية بين الضرر والنشاط الضار.

الفرع الأول: عنصر الخطر

يقصد بالخطر في المسؤولية الموضوعية، كل خطر غير عادي لا قبل للغير باجتنابه، ولا يستطيع هذا الأخير توحيه، وينقسم النشاط مصدر الخطر إلى نوعين:

● **الأشياء الخطرة بطبيعتها:** كاستخدام الآلات الميكانيكية والكهربائية، أو المواد الكيميائية، والمواد المتفجرة أو القابلة للاشتعال ... إلخ.

● **الأشياء الخطرة بحسب استعمالها:** كالسكك الحديدية، والمناجم، ونقل البضائع ... إلخ.

بالنسبة للمواد النفطية، فلا يمكن اعتبارها أشياء خطيرة بطبيعتها، وإنّما قد تصبح كذلك عندما تتصافر معها عناصر أخرى، كنقلها بحرا، ونقلها بكميات ضخمة ... إلخ، فالحادث الذي قد يقع في مثل هذه الظروف، والتلوث الذي يخلفه النفط المتسرب إلى المياه البحرية فإنّ ذلك يحوله إلى مادة خطيرة، وهو ما يعني أنّ المواد النفطية لا تعتبر خطيرة من الدرجة الأولى وإنّما ذات خطورة من الدرجة الثانية².

يعدّ تلوث المياه بالنفط أو الزيوت البترولية من أبرز مصادر التلوث التي تهدد البيئة المائية، سواء في البحار أو الأنهار؛ حيث يؤدي امتزاج هذه المواد الكيميائية بالماء إلى اضطرابات خطيرة في التوازن البيئي والأنظمة الإيكولوجية المحيطة به؛ فمن جهة أولى، يؤثر هذا النوع من التلوث على آليات التنفس لدى الأحياء المائية كالأسماك والطيور والكائنات الأخرى، مما يهدد بقاءها ويعرضها للنفوق؛ ومن جهة ثانية، يؤدي إلى تغييرات في الخصائص الفيزيائية والكيميائية للمياه، نتيجة ذوبان مواد سامة مثل الهيدروكربونات، ومركبات البنزين هيكلور (BHG)، والدايلرين، والكلوريد الثلاثي المركب (PCB)، إضافة إلى مادة (DDT)؛ كما تمتد هذه الآثار لتشمل الشواطئ والبنى التحتية الترفيهية، حيث تتسبب في تدهور جاذبيتها وتقلّص النشاط السياحي، مما ينعكس سلبيًا على اقتصاد المناطق الساحلية ويزيد من أعباء الصيانة والتأهيل³.

¹ - محمد السيد الفتي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002، ص 253.

² - محمد الباز، حماية البيئة البحرية ...، مرجع سابق، ص 364.

³ - عبد الله تركي حمد العيال الطائي، الضرر البيئي وتعويضه في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2013، ص 88.

نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

الفرع الثاني: الضرر

يعتبر الضرر العنصر الأساسي الذي لا تنعقد بدونه المسؤولية المدنية بصفة عامة، فلا مسؤولية إن لم يتوافر الضرر، تطبيقاً لذلك، وفي مجال التلوث بالزيت، لا يكفي لتحقق المسؤولية أن يقع حادث التلوث، بل يجب أيضاً أن ينتج عن هذا الحادث ضرر¹.

فالضرر هو العنصر الثاني الذي تتطلبه انعقاد المسؤولية الموضوعية عن هذا النوع من أنواع التلوث، ومن هنا فقد كان أمراً جوهرياً أن تتضمنه الاتفاقيات الدولية المنظمة للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي (اتفاقية بروكسل لسنة 1969، والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992، واتفاقية 2001)².

الفرع الثالث: العلاقة السببية

تعتبر السببية عنصراً مستقلاً في المسؤولية المبينة على تحمل التبعة، كما هو الحال في المسؤولية الخطئية، إذ يجب أن تكون هناك علاقة سببية بين النشاط الضار والضرر الناجم عنه، كالأضرار التي يسببها دخان يتصاعد من المصنع للبيوت المجاورة.

تبدو أهمية علاقة السببية عندما يريد المسؤول دفع مسؤوليته عن طريق نفي إحدى حلقتي السببية، النشاط الضار والضرر، كحالة إثبات عدم وجود النشاط الضار أو إثبات القوة القاهرة أو تعمد الإصابة من جانب المضرور.

● **معييار السببية:** إنّ النشاط الضار هو سبب الضرر الذي حدث، بمعنى أن يكون النشاط شرطاً ضرورياً لوقوعه بحيث يمكن أن يقال أنّه لولا النشاط الضار لما وقع الضرر³.

المبحث الثاني: أساس نظرية المخاطر في مجال التلوث البيئي البحري

تستند المسؤولية الموضوعية في مجال التلوث البيئي بصفة أساسية إلى العدالة التعويضية، والتي تبرّر على أساس فكرة الغرم بالغرم، و العدالة، والخطر المستحدث (المطلب الأول)، ولتقييم مدى نجاعة المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر نستعرض موقف كل من الفقه والاتفاقيات الدولية بين مؤيد ومعارض (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أساس نظرية المخاطر

تنكر نظرية المخاطر وجود الخطأ المقتر في المسؤولية التقليدية، حيث تقر هذه النظرية بأن: كل شخص عليه تحمل مسؤولية أفعاله، سواء كانت خاطئة أو لا.

¹ - محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ...، مرجع سابق، ص 71.

² - للتفصيل أكثر في عنصر الضرر أنظر: وقوع ضرر التلوث في الفصل الأول من الباب الأول.

³ - ياسر محمد فاروق المنيوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة ...، مرجع سابق، ص 366.

ضامن محمد الأمين

استناداً إلى هذه النظرية، فإنّ المسؤولية الموضوعية تقوم بمجرد وقوع الضرر الناتج عن الفعل أو النشاط الخطير، أي أنّها تستبعد من نطاقها إثبات الخطأ كركن من أركان المسؤولية. لمعرفة الأساس الذي تقوم عليه نظرية المخاطر هناك أربعة قواعد:

الفرع الأول: قاعدة الغرم بالغرم

لمّا كانت المسؤولية الخطئية يصعب فيها على المضرور إثبات خطأ المسؤول، وكان لابدّ من التصدي لمصدر الضرر، لمحو كل نشاط ملوث، فإنّ الضرورة قد فرضت اللجوء إلى قاعدة " الغرم بالغرم "، وهي تعني: " أنّ من يستفيد من مصادر معينة يجب عليه أن يتحمل مغارمها عندما تسبّب أضرار للغير". فمن يغرم من تشغيل مشروع له عليه أن يغرم التعويض للضرر الناجم عن هذا التشغيل، دون أن ترهق المضرور بعىّ الإثبات لاستحقاق التعويض، فمن يلوّث عليه الإصلاح¹.

الفرع الثاني: العدالة

تُعَدّ نظرية المخاطر أقرب ما تكون إلى المنطق الأخلاقي ومبادئ العدالة، إذ إنّ المتضرر في الغالب لم يُسهم في حدوث الضرر بأي سلوك أو تصرف، بل وجد نفسه متحملاً لتبعات لم يكن طرفاً في صنعها؛ وبالمقابل، فإنّ الشخص الذي قام بالنشاط المولد للضرر هو من استفاد منه وربما جنى أرباحاً نتيجة لذلك؛ وعليه، فإنّ تحميله عبء التعويض لا يُعدّ فقط إجراءً قانونياً، بل هو أيضاً مطلب عدلي، إذ لا يمكن للعدالة أن تقبل بأن يتحمل المتضرر نتائج نشاط لم يكن له فيه يد، بينما يُعفى المستفيد من أي التزام؛ وبناء على ذلك، فإنّ المنطق العادل يقتضي أن تُلقَى مسؤولية التعويض على من باشر النشاط، لأنّه هو من اختار القيام به واستفاد من عوائده، ومن ثمّ يتعين عليه تحمّل تبعاته، لأنّ الإنصاف يأبى أن يُلقَى الضرر على من لم يُسهم فيه بأي شكل من الأشكال.

الفرع الثالث: الخطر المستحدث

تختل نظرية المخاطر مركز الصدارة في مجال الأنشطة التكنولوجية الحديثة، مثل الأنشطة النووية والتلوث الكيميائي الإشعاعي، حيث تثبت المسؤولية على المستغل لتلك الأنشطة عن الأضرار التكنولوجية الناتجة عنها دون حاجة إلى ثبوت أي خطأ، فمن يستحدث خطراً متزايداً للغير باستخدامه آلات تتسم بالخطورة فإنّ عليه تحمل تبعه هذه الآلات².

¹ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لمهايتها ...، مرجع سابق، ص 342 وما بعدها.

² - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لمهايتها ...، مرجع سابق، ص 343 وما بعدها.

نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

الفرع الرابع: مبدأ الملوّث الدافع

إنّ الخصوصية التي تنسم بها الأضرار البيئية تجعل من الصعب إخضاعها لمنظومة المسؤولية التقليدية القائمة على فكرة الفعل غير المشروع وإثبات الخطأ؛ وقد أدى هذا القصور إلى اتجاه الفقه الدولي نحو اعتماد نظرية المخاطر، باعتبارها الأنسب لطبيعة الأضرار البيئية، لدرجة أنها باتت تُعدّ في الكثير من الأنظمة القانونية ضمانة فعالة لتمكين المتضررين من الحصول على حقوقهم

وفي هذا الإطار، شهد القانون الدولي تطوراً ملحوظاً في مجال تنظيم المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة، كان من أبرز تجلياته بروز مبدأ "الملوّث الدافع"، والذي يُعد نتاجاً للجهود الدولية الرامية إلى تطوير آليات قانونية تضمن الوقاية من الأضرار البيئية والتكفل بالتعويض عنها عند وقوعها؛ ويستند هذا المبدأ إلى فكرة أساسية مفادها تحميل الشخص المتسبّب في التلوث، أو صاحب النشاط المولد له، تبعه الضرر ولو لم يُثبت في حقه عنصر الخطأ، إذ يكفي لقيام المسؤولية إثبات العلاقة السببية بين السلوك المنسوب إليه والضرر البيئي الناتج عنه.¹

يُعدّ مبدأ "الملوّث الدافع" من المبادئ المحورية التي ساهمت في إعادة تشكيل قواعد المسؤولية المدنية الحديثة، باعتباره تجاوزاً صريحاً للنموذج التقليدي القائم على ضرورة إثبات الخطأ لتحديد المسؤولية؛ إذ يقوم هذا المبدأ على تطبيق المسؤولية بصورة تلقائية، دون الحاجة إلى التحقق من وجود خطأ في سلوك الفاعل، نظراً لطبيعته الاقتصادية التي تقتضي توزيع الأعباء المالية وفق منطق موضوعي؛ كما أن هذا المبدأ لا يُعنى بتحديد المسؤول المباشر عن واقعة التلوث أو تحليل العناصر السببية المعقدة التي قد تداخلت في إحداث الضرر، بل يركّز على النشاط ذاته ومدى احتمالية تأثيره على البيئة البحرية، ليحمّل أصحابه تبعه مالية عادلة تتناسب مع المخاطر التي يُحدثونها من خلال أنشطتهم، بغض النظر عن النية أو الخطأ الشخصي.²

أقرّ المجتمع الدولي مبدأً بيئياً هاماً مفاده أنّ الجهة التي تتسبب في تلويث البيئة يجب أن تتحمل التبعات المالية الناتجة عن ذلك، وقد تجلّى هذا المبدأ بشكل واضح في إعلان ريو دي جانيرو لعام 1992، حيث أوصى هذا الإعلان بأن تعمل الدول على إدماج التكلفة البيئية في سياساتها الداخلية، من خلال آليات اقتصادية تحمّل الملوّث عبء الأضرار التي يخلفها نشاطه، مع مراعاة اعتبارات المصلحة العامة والتوازن التجاري الدولي.³

يعتمد هذا المبدأ على منطق بسيط وفعال، يتمثل في أنّ حماية البيئة لا تستدعي تعطيل النشاط الاقتصادي أو الاستثنائي، وإنما تتطلب توزيعاً عادلاً للتكلفة، بحيث لا تبقى الأضرار التي يُحدثها الفاعلون الاقتصاديون

¹ - رداوية حورية، تكريس مبدأ "الملوّث الدافع" في الممارسات الدولية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لوينسي على، البلدة، أوت 2016، العدد 09، ص 14.

² - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص 274.

³ - نعيم مراد، رباحي أحمد، المسؤولية المدنية عن الضرر الإيكولوجي في التشريع البيئي الجزائري، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، العدد 01، بدون سنة النشر، ص 198.

ضامن محمد الأمين

عبئًا تتحمله الجماعة أو الدولة. وبهذا المعنى، يُصبح من الضروري احتساب التكاليف الناجمة عن استغلال العناصر الطبيعية كالهواء والماء والتربة، عند تسعير المنتجات أو الخدمات، نظرًا لأن هذا الاستغلال - عبر الانبعاثات أو النفايات - يُعدّ أحد أوجه استخدام الموارد البيئية.

ومن هذا المنطلق، فإن إتاحة المجال لاستخدام البيئة بشكل مجاني يؤدي إلى نتائج عكسية، أبرزها تدهور الأنظمة البيئية بفعل الاستنزاف المستمر، وهو ما يدفع الاقتصاديين إلى اعتبار غياب التسعير البيئي سببًا رئيسًا في تفاقم التلوث. لذا، فإنّ الحل يتمثل في فرض رسوم أو ضرائب تُلزم المسيئين في التلوّث بتحمّل كلفته الفعلية، ما يُسهم في تقليص نسب التلوّث من جهة، ويُشجّع على استخدام تكنولوجيات أنظف من جهة أخرى.

وبالتالي فإنّ مبدأ "من يلوّث يدفع" يُعدّ أداة اقتصادية وتشريعية فعالة، توازن بين التنمية المستدامة والحفاظ على البيئة، وتحوّل العبء البيئي إلى تكلفة حقيقية على الفاعلين الاقتصاديين، بدلًا من أن تبقى عبئًا عامًا تتحمّله الدولة أو المجتمع.

تُظهر التجارب القانونية المستندة إلى الاتفاقيات الدولية أنّ هناك توجّهًا متناميًا نحو تبني مبدأ "الملوّث يتحمّل التبعة"، وذلك من خلال إلزام من يزاوّل نشاطًا مؤثرًا على البيئة بتحمّل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي قد تصيب الأفراد أو الممتلكات أو الوسط البيئي. ومع ذلك، تبرز إشكالية قانونية هامة تتعلق بإثبات هوية الملوّث، أي تحديد الطرف المسؤول مباشرة عن التلوّث.

فرغم أن هذا التحديد يبدو مبدئيًا واضحًا، بالنظر إلى أن المسؤول هو عادة من يُمارس النشاط المسبب للضرر، إلا أنّ الواقع البيئي المعقّد يُظهر أنّ هذا الأمر ليس دومًا بهذه البساطة. فكثيرًا ما تنجم الأضرار البيئية عن تفاعل ملوثات متعدّدة تصدر من مصادر مختلفة، وهو ما يجعل من الصعب - إن لم يكن من المتعذّر - تحديد المصدر الأصلي للتلوّث أو نسبة مساهمة كل مصدر فيه.

تتجلّى هذه الصعوبة بوضوح في حالات التلوّث الناتج عن إلقاء مخلفات في مجاري الأنهار الدولية، أو تصريف المياه الصناعية ومخلفات المفاعلات النووية، حيث تتداخل الانبعاثات الصادرة عن جهات متعددة، ما يجعل تعيين المسؤول المباشر عن الضرر أمرًا معقّدًا من الناحية القانونية والعلمية. وعليه، فإنّ غياب الوضوح في تحديد الملوّث يُعدّ أحد أبرز التحديات العملية التي تواجه تطبيق مبدأ "الملوّث يدفع" في سياقات التلوّث المتعدد المصادر.

غير أنّ بعض الاتفاقيات الدولية عمدت إلى تجاوز هذه الصعوبة عبر إعادة توجيه المسؤولية وتحديد سلفًا. فعلى سبيل المثال، نصّت كل من اتفاقية بروكسل لعام 1969 والبروتوكول المعدّل لها لعام 1992 على تحميل مالك السفينة تبعة الأضرار الناجمة عن التسرب النفطي، دون الحاجة إلى إثبات مصدر التلوّث بدقة. وبهذا، تكون هذه الاتفاقيات قد اختارت منهجًا وظيفيًا في توزيع المسؤولية، يقوم على أساس تركيز عبء المسؤولية

نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري
القانونية على الطرف الذي يمتلك السيطرة الفعلية على النشاط البحري، باعتباره الأقدر على اتخاذ إجراءات وقائية، والأكثر استفادة من العملية الاقتصادية محل النشاط.

● تأييد الاتفاقيات الدولية لمبدأ الملوث الدافع في مجال التلوث بوقود السفن الزيتي

تُعَدُّ مسألة التلوث البيئي الناتج عن وقود السفن الزيتي من أبرز التحديات التي واجهت المنظومة القانونية الدولية في النصف الثاني من القرن العشرين، لما لها من تأثيرات خطيرة على البيئة البحرية، سواء بفعل التسرب العرضي أو نتيجة ممارسات تشغيلية غير مقصودة؛ وقد دفعت هذه التهديدات المتزايدة بعدد من الاتفاقيات الدولية إلى معالجة هذا النوع من التلوث، باعتباره مصدرًا رئيسيًا لإلحاق الضرر بالبحار والمحيطات لاسيما بعد حوادث بيئية كبرى لفتت الانتباه إلى خطورة الوضع، ومن بينها حادثة الناقل البريطانية "توري كانيون" Torry Canyon، التي وقعت سنة 1967 وخلفت آثارًا وخيمة على البيئة الساحلية في أوروبا الغربية.

لقد كشفت تلك الكارثة البيئية عن مدى قصور القواعد العامة للمسؤولية المدنية، وكذلك عن محدودية القانون البحري التقليدي في ضمان تعويض فعال وعادل للضحايا؛ فالتلوث البحري غالبًا ما لا يصيب أطرافًا ذات صلة مباشرة بالنشاط البحري، بل يمتد إلى فئات متضررة لا تشارك في الملاحة أو الاستغلال البحري، مما أفرز حالة من عدم التوازن القانوني بين مصدر الضرر والمتضرر الفعلي؛ وبناءً عليه، برزت الحاجة إلى اعتماد إطار قانوني خاص يستوعب خصوصية هذه الأضرار، ويضمن آلية واضحة وعملية للتعويض دون الارتباط الحتمي بإثبات الخطأ أو الإهمال.

في إطار السعي الدولي لتنظيم قواعد المسؤولية البيئية، جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1969 لوضع أحكام خاصة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث الناتج عن الزيوت، وتم تدعيمها لاحقًا من خلال البروتوكول التعديلي لسنة 1999، وقد تضمنت المادة الأولى من هذه الاتفاقية تعريفًا موسعًا لأضرار التلوث، يشمل كل خسارة أو ضرر يُسجل خارج السفينة نتيجة تسرب الزيوت منها، بما في ذلك النفقات المرتبطة باتخاذ التدابير الوقائية، وكذا الأضرار المترتبة عن تلك التدابير نفسها.

أما المادة الثالثة فقرة 1، فقد كرست بصورة صريحة مبدأ "الملوث يدفع"، من خلال تحميل مالك السفينة المسؤولية المدنية المباشرة عن الأضرار الناتجة عن التسرب النفطي، حتى في غياب أي خطأ من جانبه. ويُعَدُّ ذلك تجسيدًا عمليًا لاعتماد المسؤولية الموضوعية كإطار قانوني أكثر عدالة وفعالية في مجال حماية البيئة البحرية، نظرًا لما يوفّره من سهولة في إثبات المسؤولية مقارنة بالأنظمة القائمة على الخطأ.

وقد تبنّت نفس المنهجية اتفاقية 2001 بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث الناتج عن وقود السفن حيث أُكِّدَتْ في المادة 3، الفقرة 1، على أن المسؤولية تقع على عاتق مالك السفينة الذي كان يملكها وقت حدوث التسرب، حتى وإن كانت الحادثة تتكوّن من سلسلة وقائع متتابعة تعود إلى نفس المصدر، مما يعزز مبدأ تحميل الشخص الذي يسيطر على النشاط البحري تبعه نتائج، دون اشتراط الخطأ كأساس للمساءلة.

ضامن محمد الأمين

وعلى مستوى التشريع الداخلي، فإن المنظومة القانونية الجزائرية قد استجابت لهذا التوجه من خلال القانون رقم 10-03 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، حيث نصّت المادة 3، الفقرة 7، على أن مبدأ "الملوث يتحمل التكاليف" يعدّ أحد المبادئ العامة للقانون البيئي في الجزائر. ويقضي هذا المبدأ بإلزام كل من يتسبب نشاطه - أو يُرجّح أن يتسبب - في ضرر بيئي، بتحمل كامل المصاريف المرتبطة بالوقاية، ومعالجة الآثار، وإعادة الأوضاع البيئية إلى ما كانت عليه سابقاً¹.

ومن خلال هذا التبعي، يكون المشرّع الجزائري قد عزّز مفهوم العدالة البيئية والوقاية الاستباقية، واعتمد المسؤولية الموضوعية كدأة قانونية لحماية البيئة، بما ينسجم مع التزامات الجزائر الدولية، ويكرّس تحميل الملوث عبء الأثر البيئي لنشاطه دون الحاجة إلى إثبات الخطأ².

المطلب الثاني: تقييم نظرية المخاطر

لا يمكن أن ننكر التحول الذي أحدثته نظرية المخاطر في نظام المسؤولية المدنية عامة، والمسؤولية عن أضرار التلوث البيئي خاصة، وهذا ما سنبيّنه في هذا الطرح، من خلال إبراز محاسن ومساوئ هذه النظرية.

الفرع الأول: مكاسب النظرية

حقّقت نظرية المخاطر العديد من المميزات للضحايا بشكل عام، حيث تصطبغ النظرية بصبغة موضوعية تسمح بتعويض الضحايا بسهولة دون الاختلاط بالمسؤولية الجنائية، لأنّ المعيار ليس الخطأ، بل رابطة السببية بين نشاط الشخص وبين الضرر الذي تكبده المضرور، فيكون الشخص مسؤولاً بصرف النظر عمّا إذا كان نشاطه مشروعاً من عدمه³.

إنّ تطبيق هذه النظرية والاكتفاء بوقوع الضرر والعلاقة السببية بينه وبين النشاط الذي أحدثه وأيا كان وصف هذا النشاط، يفتح المجال أمام حصول المتضررين على التعويض عمّا لحقهم من جزاء الأنشطة الخطرة، ولا يمكن وصفها بأي حال من الأحوال أنّها خطأ أو عمل غير مشروع، لذلك يعبر بعض الفقهاء عن هذا الوضع بالعبارة التالية: "إنّ فكرة المسؤولية تبدأ بضرر وتنتهي بتعويض ... ولا توجد رابطة ضرورية بين نقطة البداية ونقطة الوصول"⁴.

¹ - رداوية حورية، تكريس مبدأ "الملوث الدافع" في الممارسات الدولية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لويسيانا، أوت 2016، العدد 09، ص 15.

² - قانون رقم 10-03 مؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر العدد: 43، الصادرة في: 20 يوليو 2003.

³ - محمد محمد القطب، المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار الدواء ...، مرجع سابق، ص 268.

⁴ - عبدلي نزار، المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي في إطار النظام القانوني الدولي، مداخلة أقيمت في الملتقى الدولي حول النظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري، يومي 09 و10 ديسمبر 2013، مخبر الدراسات القانونية للبيئة (LEJE)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قلّة، ص 08.

نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

يُعدّ ترسيخ المسؤولية الموضوعية التي تُبنى على عنصر الضرر وحده دون اشتراط إثبات الخطأ، تجربة قانونية رائدة في ميدان حماية البيئة ومكافحة تلوث عناصرها الطبيعية؛ ذلك أنّ هذه المسؤولية تقوم على أساس تحمّل التبعة، حيث يُلزم الشخص الذي يستفيد من نشاط معين بتحمّل العواقب القانونية لهذا النشاط إذا ترتّب عنه ضرر للغير، حتى في غياب الخطأ؛ ويكتسب هذا الأساس أهمية خاصة في حالات التلوث البيئي، التي تنجم غالبًا عن إدخال مواد ملوثة إلى البيئة تُغيّر نسب مكوناتها، مما يفقدها صفاتها الطبيعية ويجعلها غير صالحة للاستعمال، وهو ما يصعب تكيفه ضمن الأطر التقليدية للمسؤولية المدنية.

وفي هذا الصدد، يبدو أن مبدأ تحمّل التبعة يتلاءم إلى حد كبير مع طبيعة الأضرار البيئية، باعتبار أن الفاعل، متى تسبّب نشاطه في الإضرار بالبيئة، وجب عليه تحمّل نتائج فعله، دون أن يُشترط قيام عنصر-الخطأ؛ فمثل هذا التوجه لا يكتفي بضمان تعويض المتضررين، بل يسهم كذلك في تكريس المسؤولية الوقائية، حيث يدفع المسؤول المحتمل إلى اتخاذ احتياطات عملية لتفادي وقوع الضرر منذ البداية، بما يعزز منطق الاستباق في حماية البيئة، ويكرس مبدأ الحذر كقاعدة أساسية في التعامل مع الأنشطة التي تحمل في طياتها أخطارًا بيئية محتملة.¹

الفرع الثاني: مثالب النظرية

رغم ما تحقّقه نظرية المخاطر من مزايا لصالح المضرور، إلا أنها لا تخلو من آثار سلبية، لاسيما على المستوى الاقتصادي؛ إذ يرى منتقدها أن تحميل الشخص المسؤولية عن جميع الأضرار الناتجة عن نشاطه، دون اشتراط إثبات الخطأ، قد يؤدي إلى نتائج عكسية تمسّ جوهر النشاط الاقتصادي، من خلال إجماع الأفراد والمؤسسات عن الانخراط في المشاريع الإنتاجية ذات الطابع الخطر؛ فترسيخ مبدأ الغرم المطلق، دون النظر إلى نية الفاعل أو سلوكه، من شأنه أن يُحدث حالة من الجمود، ويقوّض حرية المبادرة، ما يُضعف الحيوية الاقتصادية التي تقوم عليها المجتمعات الحديثة.

من جهة أخرى، يُطرح على نظرية المخاطر إشكال قانوني وأخلاقي، يتمثل في كونها تُفضي- إلى إدانة مدنية لشخص لم يرتكب فعليًا خطأ يُنسب إليه، وهو ما يُعدّ نوعًا من الظلم الاجتماعي، خاصة إذا وُضع في مقابل حاجة المضرور إلى التعويض؛ فالعدالة، في نظر منتقدي هذه النظرية، لا تبرر التضحية بحقوق المدعى عليه لمجرد وقوع ضرر مادي، ما دام أن هذا الأخير لم يُخالف قواعد السلوك أو يظهر منه تقصير؛ كما أن هذه النظرية تُفرغ المسؤولية المدنية من بعدها الأخلاقي، فتحولها إلى مسألة تقنية بحتة قائمة على إثبات العلاقة السببية فحسب، بصرف النظر عن الاعتبارات السلوكية أو النوايا التي شكّلت أساسًا تقليديًا للمسؤولية في الفكر القانوني الكلاسيكي.

¹ - صابور صليحة، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2015/2014، ص 54.

ضامن محمد الأمين

إنّ توسيع نطاق تطبيق نظرية المخاطر إلى حد اعتمادها كمبدأ عام في مجال المسؤولية القانونية، يُثير تحوّلات جذية من انعكاسات سلبية على الديناميكية الاقتصادية والابتكار التكنولوجي؛ إذ إنّ تحميل الشخص عبء تعويض كل الأضرار التي قد تترتب عن نشاطه، بغضّ النظر عن طبيعة سلوكه أو مدى التزامه بالحِطة، قد يثنيه عن الدخول في مشاريع إنتاجية تنطوي على مخاطرة، ويقلّص من هامش المبادرة الفردية، الأمر الذي من شأنه أن يُفضي إلى جمود اقتصادي؛ وهو ما عبّر عنه بعض الفقهاء، من بينهم الفقيه الفرنسي فيليب تورنو Philippe le Tourneau، الذي رأى بأن تغليب منطق الأمان المفرط يؤدي في النهاية إلى تقويض حرية المبادرة الاقتصادية، ويخلق بيئة قانونية غير محفّزة على التطوير والإبداع.¹

ثالثاً: موقف الاتفاقيات الدولية

شهد القانون الدولي البيئي تطوراً ملحوظاً في مجال تنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بوقود السفن، من خلال سلسلة من الاتفاقيات الدولية التي هدفت إلى الحدّ من الآثار الضارة لبعض الأنشطة البحرية المشروعة، والتقليل من تبعاتها السلبية، خاصة في الحالات التي تتجاوز فيها حدود دولة واحدة. وقد كرست هذه الاتفاقيات مبدأ التحوط القانوني، من خلال تبني أنظمة مسؤولية تضمن توفير الحماية القانونية للبيئة البحرية، حتى في غياب الخطأ.

في هذا الإطار، يمكن الإشارة إلى كل من اتفاقية بروكسل لعام 1969، والبروتوكول المعدل لسنة 1992، إلى جانب اتفاقية 2001 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الناجمة عن وقود السفن، والتي جميعها اعتمدت نظرية المخاطر كأساس قانوني للمساءلة، حيث اعتبرت أن وقوع الضرر وحده كافٍ لترتيب المسؤولية، دون الحاجة إلى إثبات عنصر الخطأ. وقد نصّت تلك الاتفاقيات على أن المسؤولية تقع مباشرة على مالك السفينة وقت وقوع الحادث أو عند بداية تسلسل الأحداث المؤدية إلى التلوث، متى ثبت حدوث تسرب أو إلقاء للزيت في البيئة البحرية نتيجة لذلك الحادث².

وبالمقابل، أتاحَت هذه الاتفاقيات للمسؤول إمكانية التخلّص من تبعة المسؤولية إذا استطاع إثبات وجود سبب أجنبي، كما هو منصوص عليه في المادة الثالثة الفقرةين الثانية والثالثة، والتي حصرت الحالات التي يمكن فيها الإعفاء من المسؤولية، مثل وقوع الضرر بفعل قوة قاهرة، أو بسبب تصرف الغير دون تدخل من المالك، أو نتيجة خطأ في السلطات المختصة.

وتجدر الإشارة إلى أنّ التشريع الأمريكي قد تبني التوجّه ذاته، من خلال قانون التلوث النفطي لعام 1990 (Oil Pollution Act 1990)، الذي اعتمد بدوره نظام المسؤولية الموضوعية، فنصّ على أن كل شخص مسؤول عن سفينة يحدث منها تسرب زيتي أو يوجد خطر وشيك بوقوعه، داخل المياه البحرية أو المنطقة

¹ - كريم بن سغرية، المسؤولية المدنية للمنشج وآليات تعويض المنضر (دراسة تحليلية وتطبيقية في ضوء أحكام القانون المدني وقانون حماية المستهلك وقمع الغش لعام 2009)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013، ص 117.

² - Jérôme FROMAGEAU et Philippe GUTTINGER, Droit de l'environnement, Eyrolles, sans édition, Paris, 1993, p 233.

نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

الاقتصادية الخالصة أو على السواحل، يُعد ملزمًا بتغطية تكاليف الإزالة والتعويض عن الأضرار الناتجة عن هذا الحادث، دون اشتراط ثبوت الخطأ¹.

وبهذا التوجه المشترك، يكون كل من الإطار الدولي والتشريعات الداخلية، قد توافقا على تفعيل المسؤولية البيئية وفقًا لأساس موضوعي، يقوم على منطق الوقاية، وسرعة التعويض، وتحمل تبعة النشاط البحري إلى من يملك السيطرة عليه.

خاتمة:

يتبين من خلال هذا البحث أنّ نظرية المخاطر تمثل تحولًا عميقًا في فلسفة المسؤولية المدنية، لاسيما في مجال التلوث البيئي البحري، حيث عجزت نظرية الخطأ التقليدية عن مواكبة التحديات الواقعية التي تفرضها الحوادث المعقدة والمتكررة لتسرب الوقود الزيتي من السفن وقد أظهر التطور الفقهي والتشريعي، سواء على المستوى الدولي أو الوطني، أنّ المسؤولية الموضوعية القائمة على الضرر، لا الخطأ، أصبحت الإطار الأنسب لتكريس العدالة البيئية، وحماية المتضررين، وضمان تعويض فعال وعادل دون الدخول في متاهات الإثبات التقليدي.

نتائج الدراسة

1. تمثل نظرية المخاطر تطورًا نوعيًا في مجال المسؤولية المدنية، كونه تنقل عبء الإثبات من المضرور إلى الفاعل، مما يحقق حماية قانونية أكثر فاعلية.
2. الطبيعة غير المباشرة والمعقدة لأضرار التلوث البحري تجعل من الصعب إثبات الخطأ في إطار قواعد المسؤولية التقليدية.
3. مبدأ "الملوث الدافع" يُعد امتدادًا عمليًا لنظرية المخاطر، ويعكس توازنًا بين متطلبات التنمية الاقتصادية وضرورات حماية البيئة.
4. كرسّت الاتفاقيات الدولية مثل بروكسل 1969 والبروتوكول المعدّل 1992، والمسؤولية المدنية عن التلوث، بصيغة موضوعية لا تستند إلى الخطأ.
5. القانون الجزائري تبنت هذا الاتجاه من خلال المادة 03 من القانون 10-03، التي جسدت مبدأ الملوث الدافع ضمن التشريع البيئي.
6. رغم مزاياها، تواجه نظرية المخاطر انتقادات تتعلق بإمكانية الحد من المبادرة الفردية، وتوسيع دائرة المسؤولية بما يهدد التوازن الاقتصادي.

¹ - محمد السيد الفتحي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ...، مرجع سابق، ص 256.

الاقتراحات:

1. ضرورة تفعيل مبدأ الملوث الدافع ضمن التشريعات الوطنية عبر نصوص صريحة، تضمن شمولية التطبيق وسهولة تفعيل آليات التعويض.
2. إنشاء صندوق دولي لتعويض المتضررين من التلوث البحري، يمول من مساهمات أصحاب الأنشطة البحرية الخطرة، لتجاوز إشكالات الإفلاس أو التهرب.
3. تضمين الاتفاقيات البحرية بنوداً تلزم بوجود تأمين بيئي إلزامي لكل سفينة ناقلة للمواد النفطية أو الخطرة، كشرط للترخيص الملاحي.
4. تشجيع الاستثمار في تكنولوجيا الوقاية البيئية على متن السفن، من خلال منح امتيازات ضريبية أو مالية لأصحاب السفن الملزمين بالمعايير البيئية.

المصادر والمراجع

أولاً: باللغة العربية

1-التصوص القانونية

- قانون رقم 10-03 مؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر العدد: 43، الصادرة في: 20 يوليو 2003.

1-الكتب

- ياسر محمد فاروق المياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008.
- بلقاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالحروقات، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2012/2013.
- جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008.
- صلاح محمد سلمية، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نواحي الحماية والتعويض (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
- محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالحروقات، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002.
- عبد الله تركي حمد العيال الطائي، الضرر البيئي وتعويضه في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2013.

نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

- كرم بن سغرية، المسؤولية المدنية للمنتج وآليات تعويض المتضرر (دراسة تحليلية وتطبيقية في ضوء أحكام القانون المدني وقانون حماية المستهلك وقمع الغش لعام 2009)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.

2-المقالات العلمية

- نعيم مراد، رباحي أحمد، المسؤولية المدنية عن الضرر الإيكولوجي في التشريع البيئي الجزائري ، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، العدد 01، بدون سنة النشر.
- رداوية حورية، تكريس مبدأ " الملوث الدافع " في الممارسات الدولية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لويسبي علي، البلدة، أوت 2016، العدد 09.
- محمد بواط، فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث ، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 15، جانفي .
- رداوية حورية، تكريس مبدأ " الملوث الدافع " في الممارسات الدولية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لويسبي علي، البلدة، أوت 2016، العدد 09.

3-المداخلات العلمية

- عبدلي نزار، المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي في إطار النظام القانوني الدولي، مداخلة أُلقيت في الملتقى الدولي حول النظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري، يومي 09 و10 ديسمبر 2013، مخبر الدراسات القانونية للبيئة (LEJE)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة.

2-الرسائل الجامعية

- واعلي جبال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان

ثانيا: باللغة الأجنبية

- Jérôme FROMAGEAU et Philippe GUTTINGER, Droit de l'environnement, Eyrolles, sans édition, Paris, 1993.
- René RODIERE, Traité général du droit maritime, introduction et armement, Série Dalloz, édition, 1976.
- JEAN Philippe Barde, Economie et politique de l'environnement, presse universitaire de France, 2^{eme} édition, Paris, 1992