خصوصية المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات

The specificity of the ship owner's civil liability for damages caused by marine pollution by fuels



خليفة كرفة محمد [1]*،

[1] كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشلف، الجزائر،

m.khelifa-kerfa@univ-chlef.dz

تاريخ الإرسال: 2025/09/06 تاريخ القبول: 2025/11/13 تاريخ النشر: 2025/12/01

****

ملخص:

يعتبر التلوث البحري ظاهرة خطيرة تواجه المجتمع الدولي لما له من تأثيرات ضارة على البيئة البحرية ومصالح المتعاملين فيها، كما يعتبر النقل البحري أكبر مصدر ملوث للبيئة البحرية، و خاصة النقل البحري للمحروقات " الزيت "،على إثر حوادث بحرية لناقلات الزيت مثل " توري كانيون " و " إريكا " واجه المشرع الدولي هذا النوع من التلوث من خلال مجموعة من الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، تجسد في نظام قانوني خاص للمسؤولية، اتسمت بخصوصية جعلتها تتميز عن أحكام المسؤولية المدنية وفقا للقواعد العامة سواء من خلال شروط قيامها، أو طبيعة الضرر، و التعويض الناجم عنها وآلياته.

الكلمات المفتاحية: التلوث البحري؛ المسؤولية المدنية؛ التعويض ؛المحروقات

Abstract:

Marine pollution is a serious phenomenon facing the international community due to its harmful effects on the marine environment and the interests of those involved in it. Maritime transport is also considered the largest source of pollution to the marine environment, especially the maritime transport of fuels (oil). Following maritime accidents of oil tankers such as the "Torrey Canyon" and "Erica", the international legislator confronted this type of pollution through a group of international agreements on civil liability for damages resulting from marine oil pollution, embodied in a special legal system for liability, characterized by a specificity that made it distinct from the provisions of civil liability according to the general rules, whether through the conditions of its occurrence, the nature of the damage, the resulting compensation and its mechanisms.

Key words: Marine pollution; civil liability; compensation; fuels.

---

* المؤلف المرسل

مقدمة:

يعتبر التلوث البحري من أخطر الظواهر التي تواجه المجتمع الدولي بالنظر إلى خصوصيته نظرا لخصوصية مخاطره والعناصر الطبيعية المكونة للبيئة في حد ذاتها، وعلى الرغم من تعدد مصادر هذا التلوث المرتبط أساسا بالنشاط الإنساني غالبا، إلا أن النقل البحري يعتبر الملوث الأساسي للبيئة البحرية. وهذا أمر منطقي طالما أن السفن هي الوسيلة الأكثر استعمالا لتداول السلع والبضائع المختلفة بما فيها المحروقات، وما ينجم عنها من تلوث بسبب طرح فضلاتها في البحر مثل الزيت، أو من خلال الحوادث البحرية للناقلات الكبرى لهذه النوعية من البضائع، وما تسببه من أضرار بالبيئة البحرية مثل البقع النفطية الواسعة النطاق.

ولما كان حماية البيئة البحرية من التلوث مطلبا عالميا يهدف إلى حماية الأشخاص والأموال، ونظرا لأن لمحدودية النظام الوقائي لتحقيق ذلك، أصبحت الحاجة ملحة في بادئ الأمر إلى تطويع نظام المسؤولية المدنية وفقا للقواعد العامة من أجل اصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث البحري والوقاية منه.

وعلى إثر حادث توري كانيون Torrey Canyone سنة1967، وما خلفه من أضرار بيئية فادحة ، أثار عدة مشاكل قانونية معقدة تركزت بشكل أساسي حول المسؤولية وعدم العثور على مسؤول لإلزامه بالتعويض عن أضرار التلوث بالزيت أو عجزه عن تحمل التعويض، بسبب الفراغ القانوني الداخلي والدولي.
وفي أعقاب كارثة تري كانون أصبح من الضروري إعداد نظام خاص بالمسؤولية المدنية عن هذه الأضرار وبإلحاح من الحكومتين الانجليزية والفرنسية ، دعت منظمة أمكو إلى عقد مؤتمر دولي في بروكسل عام 1969.

وبالفعل بادرت الدول الكبرى إلى ابرام اتفاقية دولية خاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود المعروفة باتفاقية بروكسل المعدلة بموجب بروتوكول عام 1992، إضافة إلى تشريعات الاتحاد الأوروبي الخاصة بالمسؤولية البيئية، وهكذا فإن هاتين الاتفاقيتين قد وضحتا مبادئ هذه المسؤولية. من خلال دراسة و تحليل نصوص هذه الاتفاقيات نجد أن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط تتسم بنوع من الخصوصية تجعلها تتميز عن أحكام المسؤولية المدنية وفقا للقواعد العامة .
و بناء على ما سبق نطرح إشكالية مفادها: **فيما تتمثل مظاهر خصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط " ؟**

يكمن الهدف من هذا البحث في إبراز مميزات المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن تلوث البحري بالنفط على ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، لما للمسؤولية المدنية عموما مكانة هامة في القوانين الداخلية والدولية، واتجاه الدول إلى سن قواعد جديدة لهذه المسؤولية على وجه الخصوص.

ومعالجة هذا البحث اقتضى الاعتماد على المنهج التحليلي الذي نستخدمه في شرح وتحليل عناصره بالرجوع إلى النصوص القانونية والآراء الفقهية، وفق تقسيم البحث إلى ثلاث مباحث خصصنا المبحث الأول لخصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري من حيث شروطها، والمبحث الثاني من حيث نطاق الضرر القابل للتعويض، فيما تناولنا في المبحث الثالث خصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري من حيث التعويض وآلياته.

المبحث الأول

خصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري من حيث شروطها

يشترط لقيام المسؤولية التقصيرية وفقا للقواعد العامة في القانون المدني توافر أركان ثلاثة تتمثل في الخطأ والضرر والعلاقة السببية، إلا أن مسؤولية المالك عن التلوث البحري، ونظرا لكونها مسؤولية موضوعية يكفي لقيامها وقوع حادث التلوث من السفينة، يترتب عليه ضرر البيئة البحرية دون اشتراط الخطأ، وهو ما سنوضحه من خلال النقاط الآتية:

المطلب الأول: الحادث البحري الملوث: مصدر الضرر

يعتبر هذا الحادث أول حلقة في سلسلة التلوث البحري، يقع في حالة يجب أن تكون هناك تعرض سفينة ناقلة للمحروقات لواقعة مادية تؤدي إلى تسرب لهذه المواد للبيئة البحرية مسببة التلوث، بمعنى أن الحادث يشترط فيه ثلاث عناصر:

الفرع الأول: السفينة

عرف المشرع الجزائري السفينة بمقتضى المادة 13 من القانون البحري[1] انطلاقا من هذا التعريف يمكن استخلاص المعايير الرئيسية المحدد للسفينة التي تميزها عن غيرها من المنشآت الأخرى والتي تتمثل في: القابلية للطفو – صلاحية السفينة للملاحة البحرية – تخصيص السفينة للملاحة البحرية على وجد الاعتياد.

أما مفهوم السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري جاء متميزا ومختلفا نوعا ما، الذي تجلى بشكل واضح في اتفاقية 1969 وكذلك البروتوكول المعدل لها لسنة 1992.

أولا: مفهوم السفينة وفقا لاتفاقية 1969[2]

---

[1] الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/32 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29 لسنة 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25، ج ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.

[2] الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات لسنة 1969 " اتفاقية المحروقات 1969"

عرفت المادة الأولى، فقرة أولى، من معاهدة 1969 السفينة، على أنها ناقلات البترول أساسا وكذلك السفن الأخرى غير ناقلات البترول متى كانت صالحة لأن تستقبل في أحواضها لبترول سائبا كبضاعة، وفي كل الأحوال يلزم أن تكون السفينة لحظة الحادث ناقلة للبترول سائبا كبضاعة. وبمفهوم المخالفة لا تعتبر سفينة في هذا الصدد ناقلات البترول الفارغة [1].

يعتبر حادث Torrey Canyone أهم عامل لإبرام اتفاقية 1969 كما يعتبر أساسا لأحكامها ومن بينها تعريف السفينة في المادة الأولى في هذه المعاهدة الذي ارتبط بشكل مباشر بالناقلة Torrey Canyone، فيبدو للوهلة الأولى اعتماد اتفاقية مفهوما واسعا وعاما للسفينة مطابقا للقوانين الداخلية[2]،

يشمل المنشآت والأدوات البحرية. إلا أن الشق الثاني للمادة حصر مفهوم السفينة في تلك المنشأة أو الأداة البحرية الناقلة فعلا للمحروقات السائبة كبضاعة.

ثانيا: مفهوم السفينة وفقا لبروتوكول 1992

لقد أبرزت الحوادث البحرية التي وقعت بعد حادث توري كانيون أحد العيوب الجوهرية التي تشوب معاهدة 1969 وهو عدم انطباقها عل ناقلات البترول الفارغة التي تسبب بما تحتويه من زيت الوقود اللازم لتشغيلها، في أضرار تلوث جسيمة لذا جاء بروتوكول 1992 المعدل ليشمل من جهة ناقلات البترول الفارغة، ومن جهة أخرى السفن المختلطة الناقلة للبترول وبضائع أخرى.

ما يلاحظ أن بروتوكول 1992 تضمن مفهوما واسعا للسفينة من حيث مادة النقل، تدارك من خلاله النقص والقصور الذي يعتري اتفاقية 1969 السالفة الذكر، حيث أن تعريف السفينة مرتبط بالمحروقات كمادة نقل فعليا إلا أن الجديد هو أنه لم يبق خاصا أو حصرا بالمحروقات السائبة كبضاعة وإنما أصبح يشمل أيضا بقايا المحروقات التالية لنقلها. مما يعني أن البروتوكول اعتمد مفهوما واسعا للسفينة راجع إلى اتساع في مادة النقل التي أصبحت تتمثل في المحروقات وكذلك بقايا نقل هذه المحروقات في رحلة تالية.

الفرع الثاني: المحروقات:

يقصد بالمحروقات وفقا لنص المادة الأولى/5 من المعاهدة كافة المحروقات الثقيلة خاصة البترول الخام وزيت الوقود الديزل وزيت التشحيم وزيت الحوت سواء كانت منقولة على السفينة كبضاعة أو وقود في عنابر تشغيلها.

ولا يختلف بروتوكول 1992 عن معاهدة 1969 فيما يتعلق بتعريف المحروقات سوى من ناحية قصر الزيوت التي يغطيها البروتوكول على تلك التي يتمتع بأصل معدني، وما يؤدي إليه من استبعاد زيت الحوت.

---

[1] محمد أحمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر، 2000، ص .ص 209- 210.

[2] محمد أحمد السيد الفقي المرجع السابق، ص16

الفرع الثالث: الواقعة المادية

عبرت المادة 8 من معاهدة 1969 عن الواقعة المسببة للتلوث ويستخلص من هذه المادة أن وقوع الحادث المؤدي إلى التلوث يتطلب في واقع الأمر أن تتعرض السفينة لحدث معين كتصادم أو جنوح أو غرق يتبعه تسرب أو إلقاء للزيت من السفينة المر الذي ينتج عنه في النهاية تلوث. فالمعاهدة إذن لا تنطيق على ما يطلق عليه حالات "التهديد المحض بالتلوث" أي الحالات التي تنشأ قبل حدوث أي تسرب أو إلقاء للزيت.

وقد عالج بروتوكول 1992 هذا النقص في المعاهدة فنصت المادة الثانية فقرة رابعة منه على أن الواقعة المسببة للتلوث هي كل حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر ينتج عنها تلوث أو تنشئ تهديدا جسيما ومحدقا به[1].

المطلب الثاني: الضرر الناجم عن الحادث البحري الملوث

يعتبر الضرر شرط لقيام المسؤولية عموما، فهو الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له أو حق من حقوقه " إلا ان الضرر في مجال المسؤولية الناشئة ن التلوث البحري بالمحروقات هو من نوع خاص، فهو لا يقتصر على ضرر التلوث في حد ذاته كما هو معروفا في القواعد العامة، وإنما يمتد ليشمل تكاليف الإجراءات الوقائية والأضرار الناجمة عنها.

الفرع الأول: ضرر التلوث في حد ذاته

عرفت المادة 01 /6 من اتفاقية 1969 ضرر التلوث البحري على أنه ذلك الضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات بسبب التلوث، كما يشمل التكاليف الوقائية، وكذلك الضرر الناجم عن الإجراءات الوقائية. أما بروتوكول 1992 فقد عرف الضرر على أنه ذلك الواقع خارج السفينة بسبب التلوث الناتج عن التسرب أو إلقاء البترول من السفينة شرط أن يكون التعويض عن أضرار البيئة خلاف فوات الكسب محدودة بتكلفة الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو المستقبلية لإعادة الوضع السابق على حادث التلوث، إضافة إلى تكاليف الإجراءات الوقائية في حالة تهديد جسيم ووشيك بالتلوث بالزيت.

كما حددت اتفاقية 1969 النطاق الجغرافي لضرر التلوث بحدود البحر الإقليمي، بينما بروتوكول 1992 المعدل لها وسع هذا النطاق فأصبح يشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول المتعاقدة.

الفرع الثاني: تكاليف الإجراءات الوقائية

إن أهم ميزة للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات تتعلق بنطاق ضرر التلوث الذي يعتبر أكثر شمولا أو اتساعا من نطاق الضرر في اطار القواعد العامة للقانون المدني، حيث أن نطاقه لا يشمل الضرر الفعلي أو الاحتمالي الذي يصيب البيئة البحرية فحسب، وإنما يمتد أيضا ليشمل تكاليف التدابير

[1] نفس المرجع، ص. ص 222، 212- 213.

الوقائية المتخذة لمكافحة التلوث بمنعه أو الحد منه، من جانب والأضرار الناجمة عن هذه الاجراءات من جانب آخر[1].

الفرع الثالث: الأضرار الناجمة عن الإجراءات الوقائية

نصت عليها اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992، ومثالها الأضرار التي تصيب الكائنات البحرية والثروة السمكية نتيجة استعمال مواد كيماوية للوقاية أو الحد من الضرر الناجم عن مادة الزيت المتسربة من السفينة[2].

المبحث الثاني

خصوصية مسؤولية مالك السفينة من حيث خصائصها

تتميز مسؤولية مالك السفينة عن القواعد العامة للمسؤولية بأنها موضوعية (المطلب الأول)، مركزة (المطلب الثاني)، و محدودة (المطلب الثالث).

المطلب الأول: مسؤولية موضوعية

اختلف فقهاء القانون الدولي حول مسألة طبيعة مسؤولية مالك السفينة عن ضرر التلوث واستمر هذا الجدل إلى غاية الأيام الأخيرة للمؤتمر القانوني المنعقد في نفس السنة، وقد برزت مجموعة من النظريات في هذا المجال من أجل تحديد أساس لهذه المسِؤولية بين نظرية الخطأ والنظرية الموضوعية[3] .

الفرع الأول: تحديد أساس مسؤولية مالك السفينة الناقلة للمحروقات

لقد حسم المشرع الدولي الأمر متبنيا نظام المسؤولية الموضوعية، مخالفا بذلك القواعد العامة في المسؤولية المدنية على أساس– لكن الإشكال المطروح، على أي أساس تقوم هذه المسؤولية، هل على أساس نظرية المخاطر أم على أساس نظرية الضمان ؟.

أولا: موقف اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992: يتضح من نص المادة 01/03 من هذه الاتفاقية، وقد اختلف الفقه في تفسير نص هذه المادة محاولا تحديد أساس ومبررات مسؤولية مالك السفينة الناقلة للمحروقات، إلا أن الرأي الراجح في هذه المسألة هو اقرار الاتفاقية المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة على

---

[1] كيحل كمال ، المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري ، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات ، جامعة غرداية ، الجزائر ، العدد 05 ، 2009 ، ص 213 .

[2] سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة- دراسة مقارنة- كلية الحقوق بودواو، جامعة بومرداس، دكتوراه، 2018-2019، ص 135.

[3] د/ محمد أحمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص 189.

أساس نظرية المخاطر " تحمل التبعة " وعلى ذلك مالك السفينة مسؤول عن ضرر التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته ولو بدون خطأ منه[1].

ثانيا: موقف المشرع الجزائري: يتضح من نص المادة 117 من القانون البحري أن المشرع الجزائري تبنى النظرية الموضوعية لمالك السفينة عن أضرار التلوث بالمحروقات، وأكد على ذلك في نص المادة 58 من القانون رقم 03-10المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة[2].

ويعد موقف المشرع هذا انعكاسا للتطور الحديث في مجال القانون عموما والنقل البحري على وجه الخصوص، على اعتبار أن الجزائر أكثر الدول تهديدا بالتلوث البحري بسبب موقعها الاستراتيجي وطول ساحلها البالغ 1200 كلم من جهة واعتبارها من بين أهم الدول المصدرة للنفط من جهة أخرى[3].

مسؤولية مالك السفينة مسؤولية موضوعية لصالح المضرور لإعفائه من عب إثبات خطأ الذي يثقل كاهله، وإلزامه فقط بإثبات الضرر ورابطة السببية بين الضرر وملكية المسؤول للسفينة التي تعرضت للحادث البحري الملوث.

وتبدو أهمية اقرار المسؤولية الموضوعية عموما من حيث كونها وسيلة ضغط على مالك السفينة لحمله على اتخاذ جميع اجراءات الوقاية من حدوث أضرار، واعتماد أفضل الأنظمة لإدارة الأخطار، كما يعتبر ضمان مسؤولية المالك المستغل عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الاقتصادية تطبيقا لمبدأ الملوث الدافع[4].

الفرع الثاني: حالات نفي مسؤولية مالك السفينة:

ينفي مالك السفينة مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي المذكورة في نص المادة 03/ 2 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 الذي يتمثل في قوة قاهرة أو عمل الغير أو عمل المضرور.

المطلب الثاني: مسؤولية مركزة

نصت المادة 1/3 من المعاهدة على أن اعتبار مالك السفينة مسؤولا عن أي ضرر ناجم عنه التلوث، مما يدل استبعاد القواعد العامة للمسؤولية المدنية من العلاقة بين المالك والغير المضرور، التي ينشأ عنها

---

[1] HADDOUM , K, La Pollution Marine Prevention et Lutte Colloque sur le contentieux maritime , du 2 et 3 mai 2009 , université d'Oran , P 86 .

[2] القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى 1424، الموافق ل 19 جويلية 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، ج رعدد 43 الصادرة بتاريخ 20 جويلية 2003 .

[3] BEN AMMAR , M , La responsabilité des propriétaire des Navires pour les Dommages Dus à la Pollution par Hydrocarbures en Droit Algérien , RASJEP , N°4 , 1997, P1211

[4] عطا سعد محمد حواس، الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث، دار الجامعة الجديدة للنشر، ط 2012، ص 316.

أضرار التلوث، لأن هذه القواعد تقضي أن الشخص يكون مسؤولا عن فعله الشخصي أو عن فعل الغير إذا كانت هناك رابطة قانونية بينهما، في حين أن القواعد الخاصة تقرر مسؤولية المالك المستغل عن الغير ولو لم تربطهم به رابطة قانونية[1].

وتم تبني مثل هذا الحل لصالح المضرورين في حصولهم على التعويض، وذلك لأنه من السهل معرفة مالك السفينة، وذلك بالرجوع إلى سجلات تسجيلها في ظل احتمال ايجار السفينة غير المجهزة في مجال نقل البترول ضئيل جدا [2].

يعتبر من الأهمية بما كان تحديد المسؤول عن الضرر، لسبب واحد يفيد المضرورين معرفته لإقامة دعوى ضده، للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابتهم.

وما يلاحظ في هذا الصدد، اجماع الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث البحري على مسؤولية المالك المستغل للسفينة، مع اقرار نظام قانوني خاص بها، يجعلها تتميز بنوع من الخصوصية مقارنة بنظام المسؤولية المدنية وفقا للقواعد العامة هي:

الفرع الأول: موقف اتفاقية 1969

تنص المادة الثالثة على هذه الخاصية في هذه المعاهدة الذي أقام هذه المسؤولية على وحدة المدعى عليه الذي ركز على المالك المستغل دون تابعيه أو وكلائه حماية لهم. وأيضا على وحدة الأساس الذي يتمثل في هذه المعاهدة وليس أساس آخر، وبمفهوم المخالفة يجوز رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت على أساس القواعد العامة ضد كافة الأشخاص الآخرين غير مالك السفينة وتابعيه ووكلائه، كلما سبب خطؤهم وقوع الحادث البحري الملوث للضرر.

الفرع الثاني: موقف بروتوكول 1992

كما سبق الاشارة أن المسؤولية حسب معاهدة 1969 تتركز في مالك السفينة كلما تعلق الأمر بحماية تابعيه ووكلائه، واستمر تطبيق هذا الحكم إلى غاية وقوع حادث " أموكو كاديس" الذي كشف عيوب ونقائص شابت معاهدة 1969، كانت سببا في تعديلها، ووضع بروتوكول 1992، وفي نفس السياق عدل البروتوكول هذا الحكم جزئيا بموجب المادة 04 منه[3] المعدلة للمادة 03 فقرة 4 من معاهدة 1969، يتجلى ذلك في:

---

[1] نفس المرجع ، ص 304 .

[2] بلي بولنوار، المسؤولية المدنية على التلوث البحري بالنفط وفق اتفاقية وبروتوكول 1992 المعدل لها، مجلة آفاق علمية، مجلد 12، عدد 01، 2020، ص 508.

[3] المادة 04 فقرة 02 من بروتوكول 1992 ، المعدل لاتفاقية المحروقات CLC 1969

- امتداد الحماية إلى أشخاص لم يسبق اقرار حمايتهم بموجب معاهدة 1969، ويتعلق الأمر بالمرشد، المجهز، المنقذ ومتخذ الإجراءات الوقائية إضافة إلى تابعيهم ووكلائهم.

- حماية الأشخاص السابق ذكرهم خاصة بالمسؤولية المدنية دون الجنائية أو الادارية، فلا يوجد مانع من مساءلتهم عن أي خطأ جنائي أو إداري من جانبهم.

وتركيز المسؤولية في شخص مالك السفينة ولو لم يكن مستغلا لها يجد مبرره في صعوبة تحديد المستغل في حالة تعدد مستغلي السفينة بشكل متعاقب، وعليه فإن كل شخص سجلت السفينة باسمه يكون ملكا لها وبالتالي يعد مسؤولا ولو لم يكن مستغلا لها فعليا عما تحدثه من أضرار التلوث، ولا شك أن هذا الحكم رغم النقد الموجه له إلا أنه من السهل على المضرور معرفة الشخص الذي يطالبه بالتعويض.
والملاحظ اتساع مفهوم المالك في اطار اتفاقية لندن، حيث أنه لم يعد حصرا في المالك المسجلة باسمه السفينة وإنما أصبح يمتد إلى مستأجرها إن كانت غير مجهزة والقائم على ادارتها وتشغيلها [1].

الفرع الثالث: موقف القانون الجزائري

يلاحظ من خلال المادة 17 من القانون البحري تبني المشرع الجزائري مبدأ تركيز المسؤولية، حيث يشترط لقبول دعوى التعويض عن أضرار التلوث ضد مالك السفينة 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، التي كانت محل مصادقة الجزائر .
وأكد القانون الجزائري موقفه الذي تبنى مبدأ التركيز المسؤولية على بروتوكول 1992 لاتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات[2].

المطلب الثالث: مسؤولية محدودة

تطبيقا لمبدأ التعويض الكامل المعروف في القواعد العامة، يلتزم المسؤول بدفع تعويض جميع الأضرار التي أصابت المضرور، إلا ان المشرع الدولي خرج عن هذه القاعدة في مجال المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، حيث أجاز لمالك السفينة الحد من مسؤوليته وهذا ما يعرف بمبدأ المسؤولية المحدودة الذي يعتبر من المبادئ الراسخة في القانون البحري مقرر لمصلحة المسؤول مقابل تقديم مجموعة من الضمانات، وله مبررات تفرض تطبيقه في مجال التلوث.

---

[1] الطيب قلوش، دور المسؤولية المدنية في مكافحة ظاهرة التلوث البحري بالبترول، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 07، العدد 01، 2012، ص 792.

[2] صادقت الجزائر على بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 18 أفريل 1999 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 35 ، الصادرة بتاريخ 26 أفريل 1998 الموافق ل 29 ذي الحجة 1418 .

الفرع الأول: مبررات تحديد المسؤولية

نلخصها في الآتي:

-الموازنة بين مبدأ المسؤولية المحدودة والمسؤولية بدون خطأ: بما أن مسؤولية ملك السفينة موضوعية أساسها الضرر، من غير العدل أن يتحمل مسؤولية غير محدودة دون أدنى خطأ منه[1].

-التأمين والمسؤولية المحدودة: هذا المبدأ يفرضه نظام التأمين لأن إلزام مالك السفينة بالتعويض الكامل عن جميع الأضرار أمر غير ممكن لاستحالة معرفته حجم الأضرار من أجل تأمينها، كما أن أي شركة تأمين لاشك أنها سترفض تأمين أضرار غير محدودة [2].

الفرع الثاني: تحديد المسؤولية في بعض الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري

تبنت الدول مبدأ تحديد المسؤولية في اتفاقيات نذكر منها اتفاقية 1969 (أولا) وبروتوكول 1992 (ثانيا) كما تبنى المشرع الجزائري هذا المبدأ (ثالثا).

أولا: مبدأ المسؤولية المحدودة في اتفاقية 1969

يتضح من نص المادة 05/ 1 من هذه المعاهدة أنه لمالك السفينة تحديد التعويض، والذي يلتزم ب 2000 فرنك ذهبي عن كل طن من حمولة السفينة وفي كل الأحوال 210 وفي كل الأحوال يكون الحد الأقصى لمبلغ التعويض 210 مليون فرنك لكل حادث تلوث مهما زادت حمولة السفينة وأيا كان عدد المضرورين وأيا كانت قيمة الأضرار الحاصلة، وفي ذات الوقت ألزم القانون المستغلين للأنشطة المذكورة أن يبرموا تأمينا ضد الآثار المالية للمسؤولية الاحتمالية وألزمهم بواجب الإعلام في بعض الحالات [3].

ثانيا: الحدود الجديدة وفقا لبروتوكول 1992

كشف حادث موكو كاديس عن عجز مبالغ التعويض المقررة في معاهدة 1969 عن تغطية الأضرار التي تصل إلى حد الكوارث، مما دفع المشرع الدولي إلى مراجعة هذه المبالغ حتى تحقق الغرض الذي تتقرر من أجله[4].

ثالثا: حدود المسؤولية في القانون البحري الجزائري

بالرجوع إلى المادة 121 من القانون البحري الجزائري، نجد أن المشرع تبنى مبدأ تحديد المسؤولية المعتمد أصلا في الاتفاقية الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

المبحث الثالث

---

[1] سهام زروالي، المرجع السابق، ص 216.

[2] محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 226.

[3] عطا سعد محد حواس، المرجع السابق، ص 326.

[4] المادة 1/06 من بروتوكول 1992 المعدلة للمادة 1/5 من معاهدة 1969 .

خصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري من حيث نطاق التعويض وآلياته

تعد من أبرز مظاهر خصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

المطلب الأول: التعويض الأساسي كأثر عن المسؤولية

وهو التعويض الذي يتحمله مالك السفينة الناقلة للمحروقات على اعتبار أنه الشخص المسؤول في إطار المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، و يتحدد هذا التعويض من خلال نظام المسؤولية المحدودة، والضمانات الناتجة عنها مثل صناديق تحديد المسؤولية، إضافة إلى التأمين الإلزامي لمالك السفينة .

الفرع الأول: صندوق تحديد المسؤولية

نصت المادة 03/05 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 التي قيدت استفادة مالك السفينة من الحق في تحديد مسؤوليته بإنشاء صندوق المبلغ الكلي الذي يحدد مسؤوليته لدى المحكمة أو الهيئة المختصة لدولة طرف مختصة بالنظر في الدعوى، كما يمكن إنشاء الصندوق بإيداع المبلغ أو تقديم كفالة مصرفية أو كفالة أخرى مقبولة في ضل قانون الدولة الطرف التي ينشأ فيها الصندوق ، و كافية برأي المحكمة أو السلطة المختصة الأخرى.

الفرع الثاني: التأمين الإجباري لمالك السفينة

يعتبر نظام معروف في مجال أخطار التلوث البحري، يقوم على أساس التضامن بين مجموعة من الأشخاص في تغطية الضرر. وما من شك أن هذا النظام يعتبر آلية فعالة لضمان تعويض المضرورين.

ولقد نص المشرع الدولي في المادة 07 من اتفاقية 1969 على هذا الواجب على عاتق مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الزيت دون تلك التي تتعدى حمولتها القصوى هذا الحد. أو يقدم ضمانا ماليا آخر كضمان بنك أو شهادة مقدمة من مؤسسة دولية للتعويض بمبلغ يعادل حدود مسؤوليته لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث.

وقد نص المشرع الجزائري على تأمين مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في المادة 130 منه التي استمدها من المادة 1/7 من اتفاقية المحروقات لسنة 1969 وتقابلها المادة 1/2 من اتفاقية المواد الخطرة، إلا أن المشرع قد قيد طبيعة البضاعة المشحونة بالسائبة أو غير المرتبة على خلاف اتفاقية المحروقات والمواد الخطرة التي وردت بصفة عامة.

وحتى في حالة عدم وجود نص خاص وصريح في التشريع الجزائري، يفرض التزام التأمين ضد خطر التلوث البحري بالبترول، يمكن استخلاص هذا الحكم حول هذه المسألة من القواعد العامة، حيث نجد أن المادة 168 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم تنص على إلزامية تأمين مسؤولية المهنيين عموما الذين يعتبر ملاك السفينة من طائفتهم، وبالتالي كل مالك سفينة ملزم باكتتاب عقد تأمين على

مسؤوليته عن الأضرار الناجمة نقل البترول، وتحل محله شركة التأمين في دفع تعويض للمضرورين عن الأضرار اللاحقة بهم، وكذلك التكفل بإصلاح أضرار البيئة البحرية.

ويجوز للمضرور رفع دعوى مباشرة ضد شركة التأمين التي تتحمل - تطبيقا للمادة 56 من قانون المتعلق بالتأمينات المشار إليه أعلاه- التعويض المترتب عن المسؤولية المدنية لمالك السفينة بسبب الأضرار اللاحقة بالغير، كما تتحمل تطبيقا لنص المادة 57 من نفس القانون مصاريف الدعاوى القضائية الناجمة عن مسؤوليته عن حادث التلوث البحري المؤمن عنه [1].

وقد حددت المادة 8 من نفس الاتفاقية مدة تقادم دعوى التعويض التي يرفعها المضرور ضد شركة التأمين بثلاث سنوات من يوم وقوع الضرر، أو ستة سنوات من يوم وقوع الحادث البحري الملوث، وفي حالة وقوع هذا الحادث على مراحل تحسب المدة من أول مرحلة، ويؤول الاختصاص المحلي للنظر في هذه الدعوى إلى المحكمة التي يوجد بدائرة اختصاصها مكان حدوث الضرر[2].

وعلى الرغم من أن التأمين إجباري في مجال التلوث البحري، إلا أن المضرور يبقى بدون تعويض في حالة نفي مالك السفينة لمسؤوليته، ولا يحصل على تعويض كامل عندما تتجاوز قيمة الأضرار ا لناجمة عن النشاط الحد الأقصى لمبلغ التأمين المحدد في العقد. في مثل هذه الحالات، يتدخل نظام صناديق التعويضات التي تعتبر وسيلة ضمان تعويض المضرور تعويضا كاملا [3].

المطلب الثاني: التعويض التكميلي خارج نظام المسؤولية

يتم هذا التعويض عبر نظام الصناديق (الفرع الأول) التي نذكر نماذج منها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعويض التكميلي عن طريق نظام الصناديق

تعرف الصناديق على أنها: " عبارة عن نظام يتولى عمليات التأمين ضد الخطار التي لا تقبلها عادة شركات التامين أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها "[4].

يحقق العمل بنظام صناديق التعويضات مصلحة كل من المضرور والمسؤول عن حوادث التلوث البحري على حد سواء، فيعتبر بالنسبة للمضرور ضمان حقيقي لوجود شخص في حالة يسار مالي. وبالنسبة للمسؤول يجعله يستفيد من نظام المسؤولية المحددة كمقابل لدفعه اشتراك في هذه الصناديق [5].

---

[1] قلوش الطيب، المرجع السابق، ص 796 .

[2] أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص 133.

[3] سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر ط 2004، 2004، ص 141.

[4] خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011، ص 553.

[5] سهام زروالي، المرجع السابق، ص.ص 308-309.

يتم هذا التعويض عن طريق آليات جماعية مكملة لنظام المسؤولية المدنية، كلما كان عاجزا عن تعويض كامل للمضرورين في حالة اعسار مالك السفينة[1] أو وجود أضرار ضخمة تفوق قدرته المالية اعفاء المسؤولية، استبعاد عقد التامين، أو عدم كفايته . وكذلك من أجل التدخل السريع أو من أجل القيام بإجراءات إعادة الحال إلى ما كان عليه في البيئة[2] .

وعموما تمثل هذه الآلية حل لبعض المشاكل الخاصة باستخدام المسؤولية المدنية، بيد أن الأمر يتعلق" بالتضامن وليس بالمسؤولية "[3].

ويرمي هذا الحل إلى خلق نوع من التوازن ما بين مصلحة مالك السفينة من خلال تحديد مسؤوليته، وبين مصلحة المضرورين وضمان حقهم في التعويض الكامل، وذلك من خلال إنشاء صناديق دولية تكفل التعويض عن الأضرار الناجمة عن هذه المواد الضارة، أهمها الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات FIPOL الذي تم إنشاؤه بموجب اتفاقية 1971.

الفرع الثاني: نماذج صناديق التعويض

نذكر أبرزها الصندوق الدولي للتعويض FIPOL (أولا)، وبعض الصناديق اللاحقة له (ثانيا).

أولا: الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات FIPOL:

هو عبارة عن منظمة حكومية دولية مهمتها إدارة نظام التعويض، اطلق عليها اختصار فيبول[4] ، تطبيقا لمبدأ الملوث الدافع، فالصناعة البترولية من مخلفاتها التلوث، وعليها أن تتحمل أثاره [5].

وهكذا فقد نشأ بموجب معاهدة 1971، التي تتضمن نظام مالي جماعي تساهم فيه الصناعة البترولية، لتعويض أضرار التلوث بالزيت بفعل ناقلات البترول، وهذا ما يجعلها ذات طابع تكميلي لاتفاقية لسنة 1969، التي لا تتضمن إلا قواعد ثابتة للمسؤولية [6] .

وتم تعديل هذه المعاهدة بمقتضى بروتوكول 1992 وأصبحت تسمى بالمعاهدة الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت لعام 1992.

ويهدف انشاء هذا الصندوق أساسا إلى تعويض المضرورين بسبب التلوث البحري بالزيت احتياطيا عندما لا يتم تعويضهم بالطريق الأصلي وفقا لأحكام اتفاقية المسؤولية المدنية، بسبب نفي مالك السفينة لمسؤوليته.

---

[1] عطا سعد محمد حواس، المرجع السابق، ص 318.

[2] نفس المرجع، ص 314

[3] نبيلة رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، ط 2007، دار الجامعة الجديدة، ص 179.

[4]-نفس المرجع ، ص 296 .

[5] سهام زروالي، المرجع السابق، ص 338.

[6] محمد السيد أحمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 295.

وكذلك يتم تعويض المضرورين من الصندوق بخلاف الحالة الأولى تكميليا، كما في حالة العجز المالي لمالك السفينة أو كفيله، وكذلك عندما تتجاوز قيمة الأضرار الحد الأقصى للمسؤولية في ضوء أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية [1].

ويجب ملاحظة تحمل الصندوق تعويض المضرورين عن أضرار التلوث الناتجة عن حادث مفاجئ أو خطأ الغير وكذلك في حالة إهمال الحكومات المعنية بصيانة المجاري الملاحية، بينما اعفاءه عن تعويض الأضرار الناجمة عن تلوث ناتج عن عمل حربي أو إلقاء مواد ملوثة من سفينة حربية، وعمليا في حالة إثبات خطأ المضرور .

ويتولى فيبول دفع تعويض محدد بالنسبة للحادث بمبلغ 135 مليون وحدة سحب خاصة (تعادل 182 مليون دولار) شاملا قيمة ما دفعه مالك السفينة أو شركة التأمين أو الضامن وفقا لاتفاقية 1992 حول المسؤولية المدنية [2].

ثانيا: الصناديق اللاحقة لصندوق FIPOL

إلى جانب صندوق Fipol الذي يعتبر الأهم في هذا المجال، يوجد صناديق خاصة ارتبط إنشاءها على وجه الخصوص بحادثة توري كانيون، إضافة إلى الصندوق الأمريكي للتعويض عن التلوث بالزيت و هو ما سنوضحه على النحو الآتي:

أ- نظام ستوبيا : تم إنشاء هذا النظام في 20 فيفري 2006، يختص بتعويض أضرار التلوث البحري بالزيت المتدفق من الناقلات النفطية الصغيرة الحجم .

ب- نظام توبيا : هو نظام أنشئ سنة 2006، يهدف بتعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات الناجمة عن الناقلات النفطية الضخمة [3].

خاتمة :

وفي ختام هذ المقال والذي تطرقنا فيه لمسألة خصوصية المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات توصلنا إلى مجموعة من النتائج نلخصها فيما يأتي :

1- يقوم نظام المسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت على أساس استحداث قواعد خاصة مع الابقاء على بعض القواعد التقليدية المعروفة في القوانين الداخلية للدول، لا سيما تلك المتعلقة بطرق دفع المسؤولية وتحديد التعويض الناشئ عنها.

---

[1] سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص. ص 143-144.

[2] نفس المرجع، ص ص 144، 145.

[3] سهام زروالي، المرجع السابق، ص 337.

2- اتساع مفهوم الضرر في مجال التلوث البحري بالمحروقات، حيث إلى جانب تضمنه لأضرار تلوث البيئة البحرية، كما هوم معروف في القواعد التقليدية للمسؤولية، تضمن أيضا تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة للحد من أضرار هذه المادة ، أو تكاليف إعادة الحال لما كان عليه قبل حدوث التلوث، إضافة إلى الأضرار الناجمة عن هذه الإجراءات الوقائية أيضا .

3- خلافا للمسؤولية المدنية وفقا للقواعد العامة التي تقوم على أركان ثلاثة خطأ – ضرر – علاقة السببية، فإن نظام مسؤولية مالك السفينة عن الضرر الناجم عن التلوث البحري بالمحروقات، يتمتع ببعض الخصوصية و التي تتلاءم مع طبيعة هذه الأضرار و التعويض عنها ، حيث تكتفي باشتراط عنصرين فقط، وهم الحادث المنشئ للمسؤولية و الضرر.

4- تتميز المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات بصفة عامة بخصائص ثلاث تتمثل فيما يأتي: مسؤولية موضوعية ، مركزة ، و محدودة.

5- يتم التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات على مرحلتين تتمثل الأولى في التعويض الأساسي الناتج عن المسؤولية، يتحمله مالك السفينة من خلال نظام المسؤولية المحدودة و التأمين الإلزامي، أما المرحلة الثانية فيتمثل في التعويض الإضافي المستقل عن المسؤولية، تتحمله الصناديق الدولية للتعويض .

المصادر والمراجع

أولا: المصادر

- الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات لسنة 1969 " اتفاقية المحروقات 1969" .

- بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المحروقات 1969 .

- الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/32 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29 لسنة 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25، ج ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.

- 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 .

ثانيا: المراجع

1- المراجع باللغة العربية

أ/ الكتب:

- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، منشأة المعارف بالإسكندرية.

- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011،

- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004.

- عطا سعد محمد حواس، الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث، دار الجامعة الجديدة ، 2012،

- محمد أحمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000

- نبيلة رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة، 2007.

ب/ أطروحات الدكتوراه:

-سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة- دراسة مقارنة- كلية الحقوق بودواو، جامعة بومرداس، دكتوراه، 2018-2019.

ج/ المقالات:

- الطيب قلوش، دور المسؤولية المدنية في مكافحة ظاهرة التلوث البحري بالبترول، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 07، العدد 01، 2012.

- بلي بولنوار، المسؤولية المدنية على التلوث البحري بالنفط وفق اتفاقية وبروتوكول 1992 المعدل لها، مجلة آفاق علمية، مجلد 12، عدد 01، 2020.

- كيحل كمال، المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، جامعة غرداية، الجزائر، العدد 05 ، 2009 .

2- المراجع باللغة الأجنبية:

A - Les ouvrages :

-BEN AMMAR , M , La responsabilité des propriétaire des Navires pour les Dommages Dus à la Pollution par Hydrocarbures en Droit Algérien , RASJEP , N°4 , 1997.

- RODIERE , R , Traité Général du Droit Maritime , Dalloz, Paris , 1975.

B- Les sémenaires

- HADDOUM , K, La Pollution Marine Prévention et Lutte Colloque sur le contentieux maritime , du 2 et 3 mai 2009 , université d'Oran .